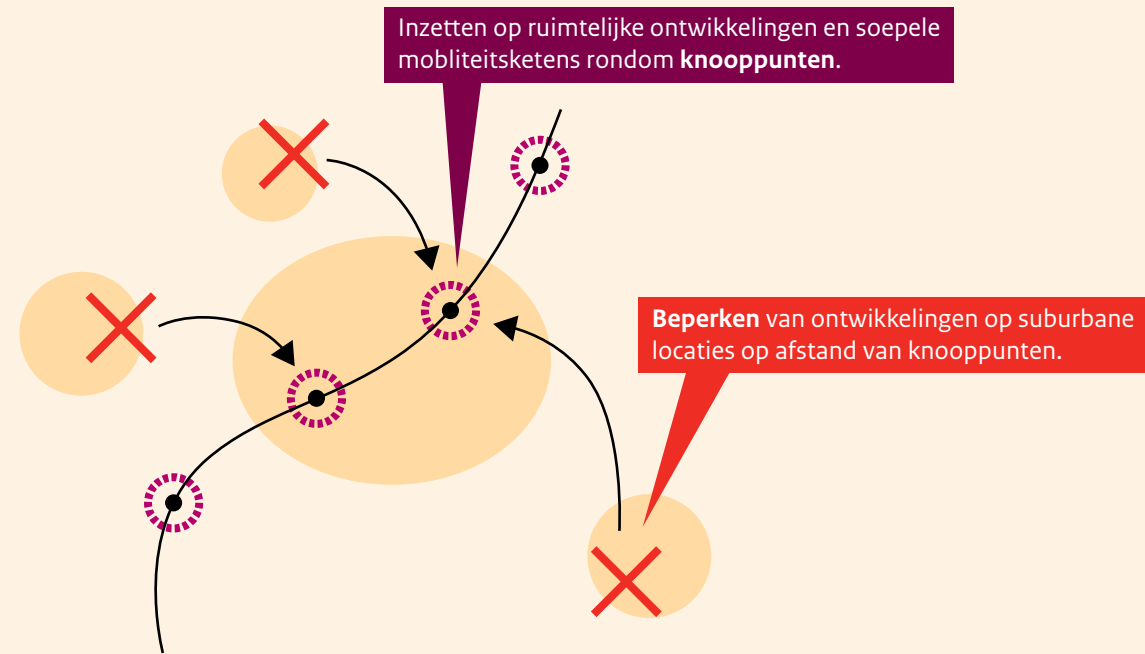


# Stem verstedelijking en

De kwaliteit van de infrastructuur en de nabijheid van bestemmingen zijn relevant voor de mate waarin mensen een bestemming kunnen bereiken. Daarnaast is afstemming tussen beide belangrijk. Zo draagt de bouw van een woonwijk op grote afstand van de snelweg en zonder station in de buurt minder bij aan de bereikbaarheid, dan de bouw van woningen op een plek van waaruit de bewoners snel op het hoofdwegennet of bij een station kunnen komen. Datzelfde geldt als de bestemming,

bijvoorbeeld een kantoor of een winkel, gunstig ligt ten opzichte van infrastructuur. De ligging ten opzichte van stations en snelwegen heeft niet alleen te maken met de afstand die iemand moet overbruggen, maar ook met het feit dat de reis van huis naar station of snelweg juist relatief langzaam gaat. De bereikbaarheid van woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen is dus te verbeteren door verstedelijking en infrastructuur beter op elkaar af

te stemmen. Dit kan door nieuwe verstedelijking te concentreren nabij ov-knooppunten en/of op plekken waar het nog niet te druk is op de weg. Andersom kan uiteraard ook: bestaande concentraties van verstedelijking voorzien van een ov-ontsluiting of een betere aansluiting op het hoofdwegennet. Dergelijke ontwikkelingen kunnen alleen tot stand komen wanneer in het beleid duidelijke keuzes worden gemaakt. Een voorbeeld van afstemming tussen



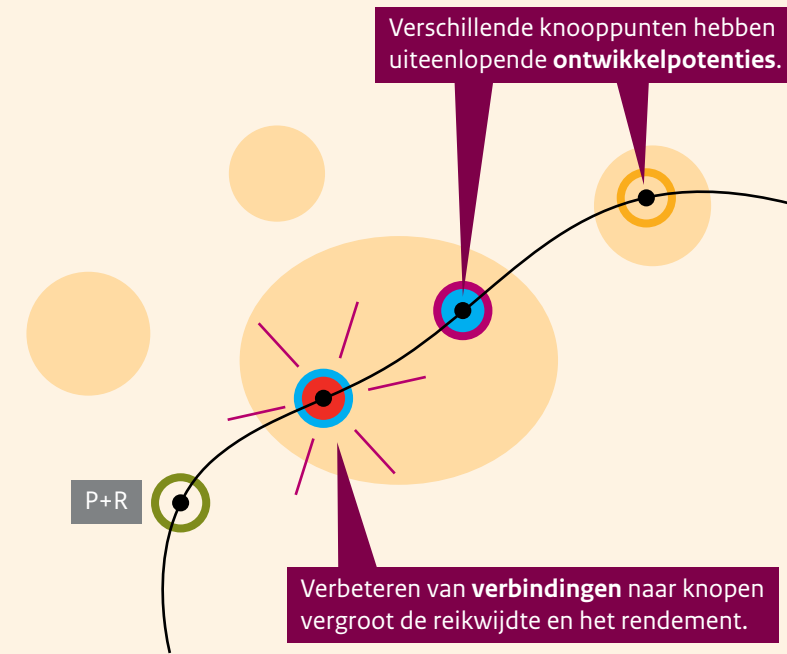
Knooppuntontwikkeling vergt schaarste op andere locaties

# infrastructuur goed op elkaar af

verstedelijking en infrastructuur is knooppuntontwikkeling. Daarbij is de eerste keuze verstedelijking te stimuleren nabij een vervoersknoop. Vervolgens is ook een tweede keuze nodig, namelijk die voor beperking van de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden op plekken buiten bereik van de knoop. Kiezen voor knooppuntontwikkeling betekent niet dat elke knoop zich moet ontwikkelen. Daarvoor is er niet voldoende vraag naar nieuwe verstedelijking. Inzetten

op te veel knopen kan leiden tot een soort 'knooppuntkannibalisme': de ene knoop zuigt de andere leeg. Ook hierbij gaat het dus om keuzes maken. Niet elk station kan een hoogstedelijke plek worden. En dat hoeft ook niet: sommige zijn juist prima te gebruiken als P+R-locatie, als parkeerplek voor de auto op weg naar een bestemming in de binnenstad, terwijl andere vooral geschikt zijn als herkomststation: een station – veelal gelegen in of nabij een woonwijk – dat fungeert als vertrekstation

voor forenzen en andere reizigers. Bij de keuze voor het verder ontwikkelen van een bepaald knooppunt speelt nog een andere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur een rol: het verbeteren van verbindingen binnen de stad en het versoepelen van het overstappen naar en tussen het openbaar vervoer. Immers, hoe beter de verbindingen met een knoop, hoe groter de reikwijdte ervan en daarmee het potentieel rendement.



Niet elke knoop is een knooppunt

**Knoop:** kruispunt van vervoersstromen (waaronder in elk geval openbaar vervoer)

**Knooppunt:** concentratie van stedelijke functies (bijvoorbeeld wonen, werken, winkelen) nabij een vervoersknoop