



Lopen en fietsen in de stad, autorijden op het platteland

Hoe snel iemand van huis naar werk kan reizen, hangt onder andere samen met de mate van stedelijkheid van een gebied. In zeer sterk stedelijke gebieden, waar veel voorzieningen en banen relatief dichtbij zijn, kiezen mensen vaker voor langzamere vervoerswijzen, zoals de fiets. Hierdoor zijn in deze steden de woon-werkafstanden van de inwoners gemiddeld korter, maar hun reistijd is juist iets langer. In matig stedelijke gemeenten is het palet aan bestemmingen waar inwoners uit kunnen kiezen, al fors kleiner. Hier is de gemiddelde dagelijkse woon-werkafstand wat langer; er wordt dan ook vaker voor de

auto gekozen, waardoor de reissnelheid wat hoger ligt en de reistijd wat korter. In niet-stedelijke gemeenten is het aantal arbeidsplaatsen op korte afstand het laagst; de inwoners hebben weinig te kiezen. Banen of voorzieningen die lopend of met de fiets te bereiken zijn, zijn er nauwelijks. Mensen moeten dus relatief veel kilometers maken om het werk te bereiken. De reissnelheid daarbij ligt het hoogst door het gebruik van vooral de auto. De reisafstand, -snelheid en -tijd blijken dus sterk afhankelijk te zijn van de bestemmingen die inwoners in de buurt kunnen kiezen, of het nu gaat om banen, scholen,

sportvoorzieningen of uitgaansgelegenheden. Bij investeringen in ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur wordt nu vooral gekeken naar hoe snel mensen kunnen reizen of hoe lang ze onderweg zijn; het aantal keuzemogelijkheden dat ze hebben blijft nog vaak onderbelicht. Het aanbod van voorzieningen en vervoersmogelijkheden verdient meer aandacht. Meer keuzemogelijkheden betekent immers meer kans op een passende baan of een leuk café in de buurt, alsook meer keuze in reizen op een prettige manier. De huidige focus op reissnelheid heeft de schaalvergroting in de hand gewerkt van voorzieningen en markten, zoals winkelvoor-

zieningen en de arbeids- en woningmarkt. De ruimtelijke ontwikkeling van de afgelopen decennia is hier exemplarisch voor: de democratisering van de auto maakte suburbanisatie van wonen en werken mogelijk. Ook droeg ze bij aan het grootschaliger worden van winkels en ziekenhuizen, die door hun omvang meer en meer naar de randen van de steden zijn verhuisd. Deze schaalvergroting heeft geleid tot een maatschappij die sterk afhankelijk is van de auto. Vooral voor minder welvarende groepen kan deze ontwikkeling een belemmering vormen voor volwaardige deelname aan de samenleving.

Wat is stedelijkheid?

De mate van stedelijkheid van een gemeente is hier bepaald aan de hand van de dichtheid aan woningen, bedrijven en voorzieningen. Ter referentie enkele voorbeelden van zeer sterk stedelijke, matig stedelijke en niet-stedelijke gemeenten:

- zeer sterk stedelijk: de vier grote steden, maar ook steden als Haarlem, Groningen, Tilburg en gemeenten als Rijswijk en Vlaardingen.
- matig stedelijk: steden als Assen, Goes, Oss en Roermond, maar ook gemeenten als Landgraaf, Oosterhout en Woerden.
- niet stedelijk: gemeenten die vooral uit een verzameling dorpen bestaan, zoals Leudal, Nieuwkoop, Maasdriel en ook de Waddeneilanden.