

BIJLAGE 2

Algemene schets van de regionale bereikbaarheidsproblematiek

De economische groei en verstedelijking leiden tot extra mobiliteit. De grootste groei in aantal verplaatsingen vindt plaats tussen de subcentra van de stadsgewesten. Het wegverkeer groeit naar verwachting tot 2020 met ruim 40% ten opzichte van 2000, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet. De groei doet zich vooral voor op de korte afstand (tot dertig kilometer) en in stedelijke gebieden. In alle regio's worden de meeste kilometers afgelegd op het hoofdwegennet. De groei op op het hoofd- en onderliggend wegennet is binnen een regio vergelijkbaar, maar verschilt wel tussen de regio's. Reistijdverliezen nemen toe en de betrouwbaarheid van reistijden neemt af. Het groeiende verkeer heeft negatieve gevolgen voor welvaart en welzijn. De kwaliteit van de leefomgeving, de natuur en het landschap en de verkeersveiligheid worden aangetast. Deze problemen drukken op hun beurt weer zwaar op de economie.

De gemiddelde Nederlander verplaatst zich per dag steeds vaker. Het groeiende aantal tweeverdieners, de vergrijzing, de schaalvergroting van voorzieningen en de toenemende flexibiliteit op de arbeidsmarkt leidt tot een (verdere) verlenging van de verplaatsingsafstanden en een toename van de ruimtelijke spreiding in het patroon van verplaatsingen. Zeventig procent van alle verplaatsingen zijn korter dan 7,5 kilometer. Het grootste deel van de verplaatsingen wordt binnen agglomeraties en stadsgewesten afgewikkeld. Voor deze korte afstanden wordt de fiets het meest gebruikt.

In de diverse stedelijke netwerken en regio's heeft het openbaar vervoer een eigen rol. In grootstedelijke regio's zoals Amsterdam gaat ongeveer 25% van de verplaatsingen van, naar en in Amsterdam via het openbaar vervoer. In de spits ligt het aandeel nog aanzienlijk hoger. Een deel van de verplaatsingen vindt plaats met een combinatie van verschillende vormen van openbaar vervoer (zoals trein en bus), of van openbaar vervoer met lopen, fietsen of autorijden.

Dit alles noopt partijen ertoe het vervoersnetwerk als één geheel te zien: consumenten redeneren in hun verplaatsing van deur-tot-deur en zien de infrastructuur als één samenhangend netwerk. Met name in de stedelijke gebieden is de verwevenheid tussen lokale, regionale en nationale vraagstukken groot. Om deze complexiteit gezamenlijk het hoofd te kunnen bieden is in de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit het instrument van de netwerkanalyse geïntroduceerd.

De opzet van de netwerkanalyses

De netwerkanalyses zijn uitgevoerd in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad, Utrecht, Groningen-Assen, Leeuwarden en omgeving, Twente, Arnhem-Nijmegen, Noord-Overijssel (inclusief Zwolle-Kampen), de stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen, Brabantstad en Zuid-Limburg. Dit zijn stedelijke gebieden waar de lokale, regionale en nationale verkeers- en vervoerproblemen het meest met elkaar zijn verweven.

In de netwerkanalyses kijken de betrokken partijen naar de bereikbaarheid binnen een hele regio, over de weg en met het openbaar vervoer. De netwerkanalyses geven antwoord op de volgende vragen:

- Wat is de lange termijn visie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio?
- Welk mobiliteitsnetwerk is daarvoor nodig? Hoe ziet dat netwerk er nu uit en hoe ziet het er in 2010 en in 2020 uit?
- Hoe tevreden zijn de overheden op dit moment met hun gemeenschappelijke mobiliteitsnetwerk? Zijn de verbindingen van deur tot deur goed genoeg of is er ruimte voor verbetering?
- Welke knelpunten zijn er en wat zijn daarvan de oorzaken?
- Welke maatregelen kiezen de overheden om de knelpunten op te lossen, zowel voor de korte termijn, als voor de langere termijn?

Hierna volgt een overzicht met kaartbeelden en een korte typering van de studiegebieden. Deze gegevens zijn ontleend aan de regionale netwerkanalyses.

Korte typering van de regio's met kaarten (gebaseerd op de netwerkanalyses)

Netwerkanalyse Groningen - Assen

De Regio Groningen-Assen is van belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het Noorden en van Nederland. De regio is met ruim 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De regio zet in op het versterken en profileren van de economische positie en het behouden van de gebiedskwaliteiten. Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit bundeling en concentratie van wonen en werken op de T-structuur die gevormd wordt door de A28 en de A7. Om natuur en landschap zoveel mogelijk te ontzien, wordt de noodzakelijke nieuwbouw gebundeld rond de stedelijke centra in de T-structuur. Zo zullen in Groningen binnen het kader van het project de Intense Stad bijna 10.000 woningen in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd.

De totale opgave op het gebied van kantoren en bedrijvenlocaties tot 2020 bestaat uit 640 hectare. De benodigde ruimte voor kantorenlocaties wordt geraamd op 900.000 m² tot 2020. Naast het optimaal benutten van de ruimte op bestaande bedrijventerreinen wordt in de regio gewerkt aan de realisatie van een aantal nieuwe bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Netwerkanalyse Leeuwarden - Westergozone - A7-zone (LWA7)

Het ruimtelijke beleid voor Friesland is gericht op vitale stedelijke centra temidden van een aantrekkelijk platteland. De stedelijke centra zijn: Leeuwarden en Harlingen in de Westergozone, Drachten, Heerenveen en Sneek in de A7-zone en de regiostad Dokkum (buiten de zones). Samen vormen deze stedelijke centra het stedelijk netwerk van Fryslân. Binnen dit netwerk heeft elk stedelijk centrum zijn eigen profiel en opgave. Leeuwarden heeft daarin de belangrijkste positie als hoofdstad en concentratiepunt van voorzieningen en arbeidsplaatsen. Dit is vertaald in ruimere mogelijkheden voor woningbouw en vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, kantoren en detailhandel. Daarnaast is Leeuwarden het belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, (medische) zorg en onderwijs. Tot 2015 wordt uitgegaan van een toename van de woningvoorraad met in het totaal 16.260 woningen waarvan 9000 in Leeuwarden. Het totaal aantal inwoners in de steden zal toenemen van 642.000 in 2004 tot 718.000 in 2020 en het aantal arbeidsplaatsen van 218.000 tot 231.000.

Netwerkanalyse Noord Overijssel

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Noord-Overijssel draait om de netwerkstad Zwolle-Kampen. De regio kiest voor een sterke bundeling van de ruimtelijk-economische groei en versterking van de groen-blauwe kwaliteiten van het landelijk gebied. Aansluitend hierbij kiest de regio voor het concentreren van de woningbouwopgave binnen de Netwerkstad. Als gevolg hiervan zal het aantal inwoners binnen Netwerkstad Zwolle-Kampen groeien naar 200.000 in 2030. Zwolle vormt met circa 120.000 inwoners verreweg de grootste stad en herbergt voor de regio belangrijke recreatieve, sociale en onderwijsvoorzieningen. Tevens kent Zwolle een grote werkgelegenheid langs de A28 (Voorsterpoort), A28-N35-N34 (Hessenpoort) en de Ceintuurbaan (Marslanden, Berkum, Oosterenk). Kampen heeft circa 49.000 inwoners en richt zich vooral op watergebonden bedrijvigheid en regionale instellingen. De regionale partners hebben dertien toplocaties aangewezen die van belang zijn voor de economische vitaliteit van de regio.

Netwerkanalyse regio Twente

Twente is een innovatieve kennisregio in een karakteristiek landschap. In de regio wonen ruim 600.000 inwoners, waarvan ruim de helft in de Netwerkstad Twente. De netwerkstad bestaat uit de stedenband Enschede, Hengelo, Borne en Almelo. De Regio Twente streeft naar een structurele versterking van de economie met als speerpunten kennis en innovatie, nieuw ondernemerschap, bedrijfsomgeving, arbeidsmarkt en werkgelegenheid en toerisme.

Tot 2020 verwacht Twente een groei van het aantal inwoners met 6 % tot 658.000 en een groei van het aantal arbeidsplaatsen met 9% tot 254.000. Tot 2020 vinden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen plaats in de Netwerkstad, Oldenzaal en in mindere mate in Rijssen. Belangrijke ontwikkelingen zijn: het Regionaal Bedrijventerrein (RBT) in Almelo, de ontwikkeling van Hart van Zuid in Hengelo en de verdere ontwikkeling van Kennispark Enschede. Tevens wordt de potentie van Vliegveld Twente als burgerluchthaven onderzocht.

Netwerkanalyse stadsregio Arnhem - Nijmegen

Als internationaal stedelijk netwerk kent de stadsregio Arnhem Nijmegen een meervoudige identiteit die het best gekenmerkt kan worden door de drie belangrijkste dragers: kennis, cultuur en natuur. De Stadsregio Arnhem - Nijmegen telt bijna 700.000 inwoners en heeft een oppervlakte van ruim 1.000 vierkante kilometer. Naast de steden Arnhem en Nijmegen telt de stadsregio negen middelgrote en nog eens negen kleinere gemeenten. Ongeveer 300.000 inwoners van de stadsregio wonen in de steden Arnhem en Nijmegen. Hier zijn ook de belangrijke voorzieningen als onderwijs en gezondheidszorg geconcentreerd.

Het economische profiel van de regio is breed, er is een grote variatie in economische activiteiten. Van oudsher heeft de stadsregio een sterk concurrentieprofiel op het gebied van logistiek en distributie. De stadsregio heeft in de afgelopen jaren een bovengemiddelde economische ontwikkeling doorgeemaakt. Om tot een onderscheidend economisch profiel te komen wil de stadsregio het economisch profiel innoveren. Kennis en nieuwe kansrijke industrieën zijn hierbij de belangrijkste dragers.

Netwerkanalyse Stadsregio Stedendriehoek

De Stedendriehoek bestaat drie stedelijke gemeenten (Apeldoorn, Deventer en Zutphen) en vier landelijke gemeenten (Brummen, Epe, Lochem en Voorst). In de Stedendriehoek wonen 407.000 mensen in 165.000 woningen. De Regio heeft een duidelijke economische massa, heeft groeipotenties en kent reeds uitgewerkte vormen van samenwerking. De industriële bedrijfstakken springen eruit in de regio in vergelijking met de rest van Nederland. De werkgelegenheid in deze takken is in dezelfde orde van grootte als die in de regio Amsterdam (inclusief Schiphol en het Noordzeekanaalgebied). Belangrijke locaties in de Stedendriehoek zijn: de centra van Apeldoorn, Deventer en Zutphen, daarnaast de kantoorlocaties en bedrijventerreinen: Apeldoorn A1 zone, Apeldoorn Noord A50 zone, Deventer bedrijvenpark A1 zone en Zutphen/de Mars. Tot 2020 neemt in de Stedendriehoek het aantal inwoners toe met 53.000. Het aantal arbeidsplaatsen neem toe met 34.000.

Netwerkanalyse regio Utrecht

Het gebied van de regio Utrecht wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van belangrijke natuurgebieden, plassen en rivieren. Drie belangrijke groen-blauwe structuren geven de regio een goede kwaliteit voor wonen en recreëren. Uitgangspunt is daarom dat woningbouw zoveel mogelijk binnenstedelijk plaatsvindt. De totale woningbouwproductie tot 2020 bedraagt circa 65.000 woningen. De economie van Utrecht groeit hard en heeft voor de toekomst goede perspectieven op verdere groei. De goede positie van Utrecht is te danken aan de goede structuur van de economie met veel zakelijke dienstverlening (ca. 60 procent van de werkgelegenheid) en de sterke groei van de werkgelegenheid en het aantal nieuwe bedrijven. In de netwerkanalyse is gerekend met een groei van inwoners van 8% in de periode 2005-2020 (2005: 1.171.000, 2020: 1.264.000). De groei in het aantal arbeidsplaatsen met 22 % is aanzienlijk hoger (2005: 93.000, 2020: 125.000).

Netwerkanalyse Noordvleugel

Met 2 miljoen inwoners en 1 miljoen arbeidsplaatsen is de Noordvleugel een belangrijke economische motor van Nederland. Volgens prognoses zal de bevolking van Noord-Holland en Flevoland groeien met 8,2% en 26,3%. De behoefte aan nieuwe woningen in de Noordvleugel wordt geraamd op 150.000. De belangrijkste nieuwe uitleglocaties zijn te vinden op de ontwikkelingsas Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. In Almere zijn in de periode 2010-2030 tenminste 60.000 woningen voorzien. In bestaand stedelijk gebied zullen 60.000 woningen worden gerealiseerd, waarvan 50.000 in Amsterdam. Daarnaast wordt voor de periode tot 2020 uitgegaan van toevoeging van ca. 76.500 woningen ten noorden van het Noordzeekanaal, waarvan het grootste deel – 45.500 – ten noorden van de lijn Purmerend-Castricum.

De belangrijkste economische ontwikkelingen in de Noordvleugel vinden plaats op de Zuidas, op en rond Schiphol, in Amsterdam Zuid-Oost en in Almere. In deze economische kernzone wordt tot 2020 een groei van 170.000 arbeidsplaatsen verwacht. Buiten de kernzone wordt een groei verwacht van 25.000 arbeidsplaatsen

Netwerkanalyse Zuidvleugel

De Zuidvleugel is met 3,5 miljoen inwoners één van de dichtstbevolkte regio's van Europa. De Zuidvleugel ontwikkelt zich tot een netwerkstad: burgers en bedrijven oriënteren zich niet alleen meer op de eigen stad of stadsgewest maar op de Zuidvleugel als geheel.

De ruimtelijk-economische integratie van de Zuidvleugelsteden, woonlocaties en economische kerngebieden leidt ook tot een toenemende verkeerskundige integratie. De netwerkanalyse benoemt zes hoofdogaven voor de Zuidvleugel: versterken van Den Haag als internationale stad aan zee; versterken van de mainport Rotterdam; versterken van de greenports; versterken van de kennisclusters; extra impuls voor de groene en blauwe kwaliteiten; extra impuls voor (her)ontwikkeling van de Deltapoort. In de netwerkanalyse is uitgegaan van 115.000 extra woningen tot 2020 en 50.000 extra woningen na 2020.

Netwerkanalyse BrabantStad

Het stedelijke netwerk BrabantStad is gevarieerd: steden, dorpen, natuurgebieden en bedrijventerreinen wisselen elkaar af. Volgens prognoses zal het inwoneraantal tot 2020 met 9% stijgen van 2.374.000 naar 2.597.000. Het leeuwendeel van deze groei vindt plaats in de vijf grootste steden. Er zijn geen grote nieuwe uitbreidingslocaties gepland. De groei zal worden opgevangen in een relatief groot aantal nieuwe kleinere locaties die aansluiten op bestaande bebouwde structuren en bestaande infrastructuur.

De bijdrage van BrabantStad aan het bruto nationaal produkt van Nederland bedraagt ongeveer 15%. In de technologische regio Zuidoost-Nederland nemen Zuidoost-Brabant (Brainport) en Noord-Limburg (Greenport Venlo) een belangrijke plaats in. Het aantal arbeidsplaatsen zal tot 2020 met 8% stijgen van 1.063.000 in 2001 naar 1.156.000 in 2020.

Netwerkanalyse Tripool

Zuid-Limburg grenst voor 90% aan Duitsland, Vlaanderen en Wallonië en voor 10% aan Nederland. Over de 'binnenlandse grens' gaan voor Zuid Limburg en voor de randstedelijke mainports belangrijke en omvangrijke vervoersrelaties. In de directe euregionale omgeving van Zuid-Limburg liggen binnen een straal van 30 km grote stedelijke centra als Aken, Luik, Mönchen-Gladbach en Hasselt-Genk. Ook deze zijn van groot belang voor de grensoverschrijdende economische samenwerking en voor de mobiliteit. Onder de noemer Tripool werken binnen Zuid-Limburg de gemeenten Sittard-Geleen, Maastricht en Heerlen samen aan een duurzame en vitale ontwikkeling van de regio met drie speerpunten: Technologische Topregio, Bereikbaarheid economische centra, Veiligheid. De ruimtelijke-economische toplocaties liggen niet alleen binnen de stedelijke kernen van Maastricht, Sittard-Geleen en Parkstad Limburg, maar ook daartussenin (Maastricht-Aachen Airport, Chemelot, Born). Het aantal inwoners in 2020 zal ten opzicht van 1997 stijgen met 7%. De groei van het aantal arbeidsplaatsen zal in dezelfde periode met 30% toenemen.