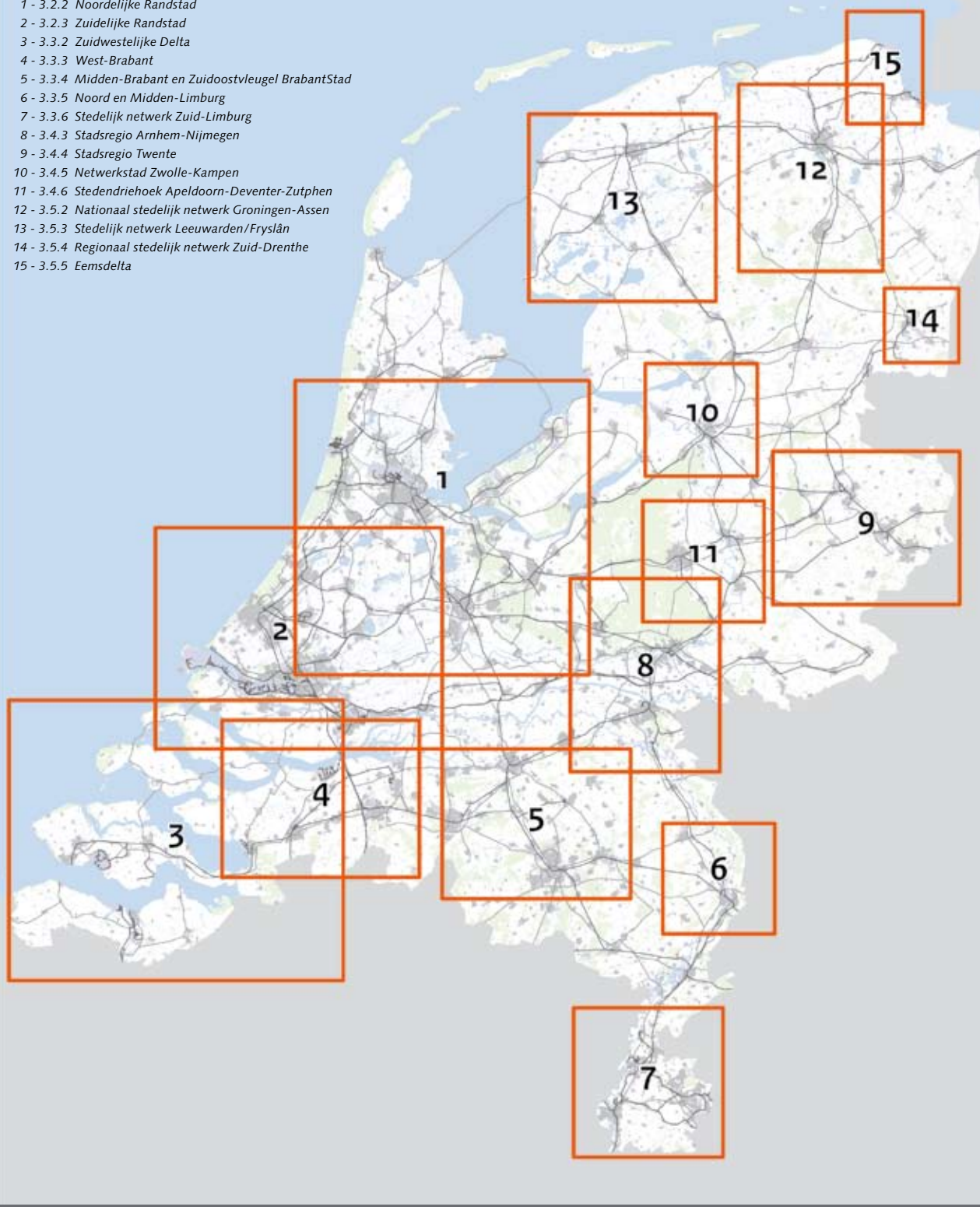


- 1 - 3.2.2 Noordelijke Randstad
- 2 - 3.2.3 Zuidelijke Randstad
- 3 - 3.3.2 Zuidwestelijke Delta
- 4 - 3.3.3 West-Brabant
- 5 - 3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad
- 6 - 3.3.5 Noord en Midden-Limburg
- 7 - 3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg
- 8 - 3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- 9 - 3.4.4 Stadsregio Twente
- 10 - 3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen
- 11 - 3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen
- 12 - 3.5.2 Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen
- 13 - 3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân
- 14 - 3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe
- 15 - 3.5.5 Eemsdelta



Voor de legenda van de kaarten zie achterflap.

Hoofdstuk 3

Gebieden

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen beleid en ambities van rijk en regio's in het ruimtelijk domein samen en worden verder uitgewerkt naar concrete (gebiedsgerichte) opgaven per regio. Daarmee vormt dit hoofdstuk de schakel tussen het rijksbeleid dat voor de langere termijn is geformuleerd (hoofdstuk 2) en het concrete investeringsprogramma voor de korte termijn (hoofdstuk 4). Het vormt tevens de schakel tussen rijk en regio's, gericht op afstemming van rijks- en regionaal beleid en investeringen.

De gebiedsagenda's vormen de basis voor dit hoofdstuk. Omdat de gebiedsagenda's bij verschijnen van dit projectenboek nog in ontwikkeling zijn, is uitgegaan van de contouren zoals ze zijn gepresenteerd in de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2009. Deze gebiedsagenda's hebben voornamelijk een beschrijvend karakter. De gebiedsgerichte werkwijze, waar de gebiedsagenda's een onderdeel van zijn, is een voor rijk en regio gezamenlijk groeiproces. In het komende jaar zullen de gebiedsagenda's voldragen producten worden, waarin zowel de karakterisering van de gebieden, als ook de ambitie en visie op het gebied, de ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende opgaven integraal met elkaar verbonden worden.

In de MIRT systematiek moet onderscheid worden gemaakt tussen de ruimtelijk fysieke opgaven van een gebied (het domein van de gebiedsagenda's en hoofdstuk 3 van het MIRT

Projectenboek) en de projecten, die kunnen uitmonden in MIRT-verkenningen (in hoofdstuk 4). Gebiedsagenda's vormen de basis op grond waarvan wordt besloten tot een verkenning, maar dat is geen automatisme. In het werkproces moet voorkomen worden dat gebiedsagenda's en de verkenningen elkaar gaan overlappen. In de gebiedsagenda's staan de belangrijkste opgaven en hun samenhang op basis van een eerste gebiedsanalyse. Op grond hiervan wordt besloten om een integrale of sectorale verkenning te starten. Daarin wordt een grondigere analyse uitgevoerd en gezocht naar oplossingen voor het probleem. Dit mondt uit in een bestuurlijk gedragen voorkeursbesluit aan het eind van de verkenning. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de adviezen van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuur voor een gedegen verkenningfase.

De eerste generatie gebiedsagenda's is in de tweede helft van 2009 gereed. Deze wordt in de bestuurlijke overleggen MIRT najaar 2009 vastgesteld en vervolgens aan de Tweede Kamer gezonden. In het MIRT Projectenboek 2011, dat volgend jaar verschijnt, zullen in dit hoofdstuk samenvattingen van de gebiedsagenda's worden opgenomen.

Leeswijzer

In dit hoofdstuk worden de gebieden in de landsdelen West (met accent op de Randstad), Zuid, Oost en Noord beschreven. Op de bijbehorende gebiedskaarten (voor legenda zie

achterflap) zijn de relevante rijks- en regionale projecten opgenomen. Die rijksprojecten en programma's die voortvloeien uit de gebiedsopgaven, alsmede de projecten waar het rijk een financiële bijdrage aan levert, worden nader toegelicht in hoofdstuk 4. De paginanummers van de betreffende programma- en projectbladen staan in de onderschriften vermeld.

3.2 Landsdeel West

3.2.1 Karakteristieken, ontwikkelingen en ambities

Het landsdeel West bestaat uit de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Dit landsdeel heeft een belangrijke economische betekenis. Er wonen ongeveer 7,5 miljoen mensen, waarvan het grootste deel (6 miljoen) in de Randstad. De Randstad is het grootste stedelijke netwerk van ons land. Dit netwerk valt samen met belangrijke onderdelen van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. De Randstad kent geen harde grenzen, maar omvat globaal het gebied van Purmerend tot Dordrecht en van Den Haag tot Amersfoort. Functioneel is de Randstad te onderscheiden in de stedelijke regio's Metropoolregio Amsterdam, NV Utrecht en de Zuidvleugel (Den Haag/Rotterdam) en het Groene Hart.

In de Randstad wordt de helft van het nationale inkomen verdiend op een kwart van het grondgebied van Nederland. Belangrijke speerpunten in de economie van de Randstad

zijn logistiek, zakelijke dienstverlening en toerisme. De mainport Schiphol op een steenworp afstand van een concentratie van internationale hoofdkantoren in Amsterdam en de mainport Rotterdam vormen de motoren van de Nederlandse economie. De aanwezigheid van een internationaal juridisch cluster (Den Haag), de draaischijf Utrecht, de vele kennisinstututen en enkele Greenports versterken de economische betekenis van de Randstad en bevorderen de economische samenhang.

De Randstad ligt vrijwel geheel onder zee-niveau. Alleen duinen, strandwallen, stuwwal en stroomruggen liggen boven zeeniveau. De ligging in de delta geeft unieke overgangen tussen water en land. Kenmerkende elementen daarin zijn de kust, het IJsselmeergebied, de Utrechtse Heuvelrug en de veenweidelandschappen in het Groene Hart. Belangrijke cultuurhistorische elementen zijn de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De Groen-blauwe Ruggengraat loopt als ecologische verbinding van het IJsselmeer naar de Zeeuwse Delta door de gehele Randstad.

In landsdeel West doen zich verschillende ontwikkelingen voor, die zich met name in de Randstad manifesteren. De internationale concurrentiepositie staat onder druk door onder andere een verslechterende bereikbaarheid. De OESO geeft aan dat er onvoldoende wordt geprofiteerd van de kwaliteiten die de Randstad in potentie heeft. Het is belangrijk voor Nederland dat de Randstad een duurzaam en internationaal sterk gebied wordt. Een sterke concurrentiepositie schept goede mogelijkheden voor welvaart, kwaliteit van leven en een duurzame en leefbare stedelijke regio. De markt, waarin de internationale concurrentie plaats vindt richt zich, naast de logistiek en zakelijke dienstverlening, vooral op de kennis-economie in de brede zin van het woord. De aantrekkelijkheid van de economie voor internationaal opererende bedrijven hangt onder andere af van de mate waarin ze toegang hebben tot internationale (transport)netwerken en van de mate waarin deze bedrijven profiteren van agglomeratievoordelen. Ruimtelijke condities als werkmilieus, recreatieve voorzieningen, woonmilieus, kwaliteit van het landschap en het mobiliteitsnetwerk worden daarbij als onderscheidende vestigingscondities steeds

belangrijker. Het samensmeden van het stelsel van onderscheiden steden, centra, woon- en werkmilieus en landschappen tot een volwaardige Europese metropool vormt daarom de rode draad voor de verdere ontwikkeling van dit gebied. Daarnaast stijgt de zeespiegel als gevolg van klimaatverandering. Daarmee ligt er ook een belangrijke opgave voor de kustverdediging van de Randstad.

Met de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet de hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid voor de lange termijn vastgesteld. De belangrijkste ambities zijn:

- het versterken van kust en dijken conform het advies van de Deltacommissie,
- transformatie van het Groene Hart naar 'Groenblauwe Delta',
- ruimte voor recreatie, natuur, openheid en groene woonmilieus,
- het versterken van de internationale economische positie,
- minimaal 500.000 nieuwe woningen (vooral compact bouwen binnen de steden),
- robuuste hoofdverbindingen,
- versterking Schiphol en samenwerking havens,
- opschalen stedelijke regio's op vleugelniveau door verbeteren regionale bereikbaarheid en
- ontwikkeling van groen-blauwe topkwaliteit nabij de stad.

Het oplossen van de meest urgente problemen is opgenomen in het Programma Randstad Urgent (RU).

De belangrijkste ontwikkelingen doen zich voor in de Randstad en daar liggen dan ook de belangrijkste opgaven, maar dat betekent niet dat in de gebieden van landsdeel West buiten de Randstad niets gebeurt. De ambitie daar ligt in het leveren van een bijdrage aan de totale ruimtelijke en economische kwaliteit en de groen-blauwe opgave van landsdeel West, maar ook in het benutten van eigen regiospecifieke kansen. De ambitie is gericht op de realisatie van arbeidsplaatsen die ook op langere termijn perspectief bieden op een voorspoedige economische ontwikkeling. Dat biedt de meeste kans op blijvend succes en het meer in evenwicht brengen van de verstoorde woon-werkbalans. Daarbij moet expliciet

aandacht zijn voor behoud en versterking van zowel de unieke landschappelijke en stedelijke kwaliteiten als van het voorzieningenniveau in de vitale plattelandskernen.

3.2.2 Noordelijke Randstad

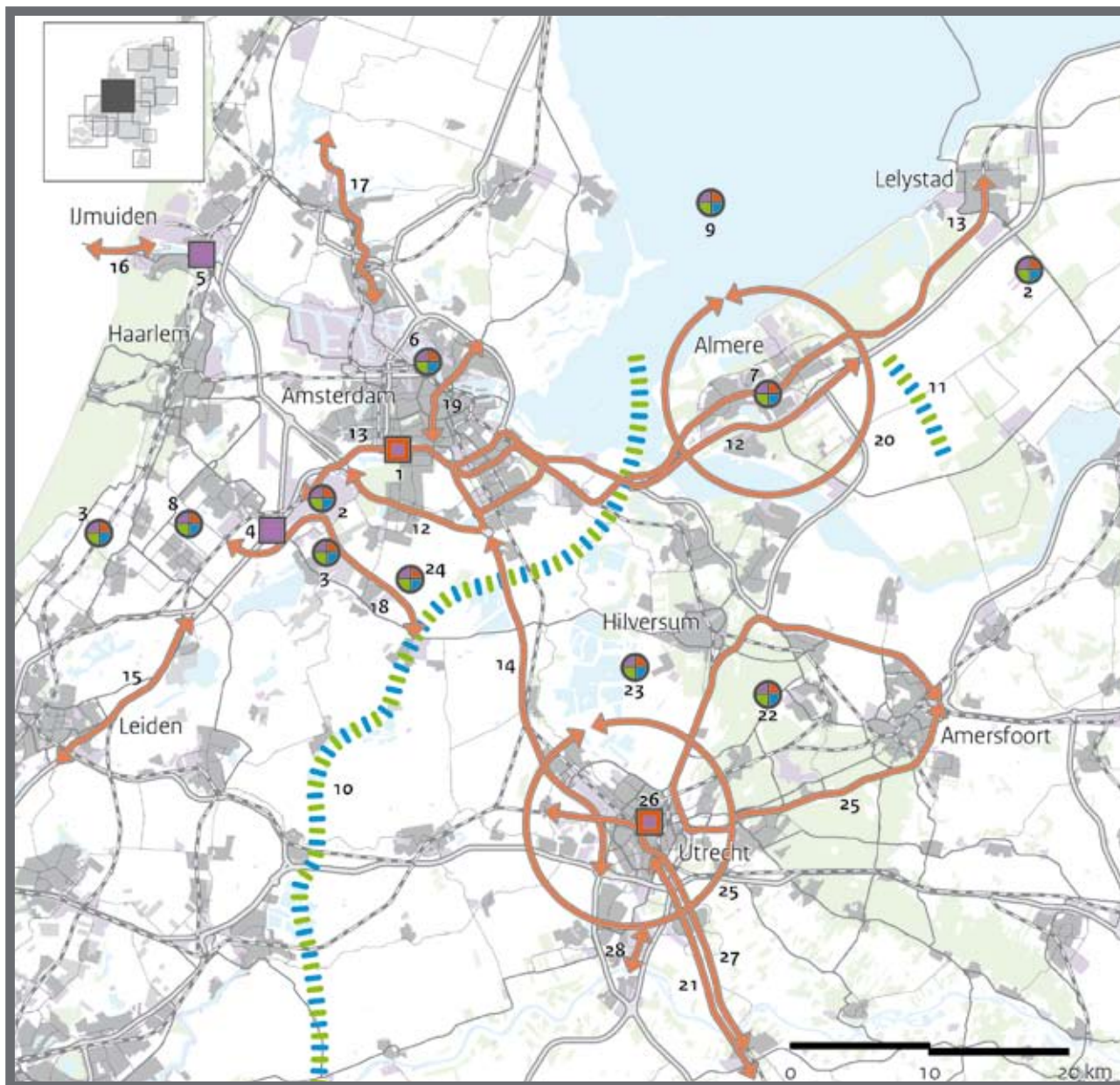
Metropoolregio Amsterdam

De gevarieerde economische structuur van de noordelijke Randstad beschikt over verschillende troeven. Kernopgave is het vasthouden en zo mogelijk versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam als centrum voor zakelijke dienstverlening, kennis, innovatie en hoogwaardige logistieke activiteiten. Voor de Metropoolregio Amsterdam hebben de decentrale overheden een Ontwikkelingsbeeld 2040 opgesteld, dat aansluit bij de Structuurvisie Randstad 2040. Door een concentratie van verstedelijking en economische ontwikkeling op de corridor Haarlemmermeer - Amsterdam - Flevoland ligt hier ook de belangrijkste opgave.

De Zuidas moet uitgroeien tot een toplocatie voor internationaal opererende bedrijven binnen een gemengd stedelijk milieu. Onderzocht wordt op welke wijze de infrastructuur inclusief de OV-knoop (NSP) in relatie tot deze ontwikkeling kan worden ingepast. Schiphol biedt een hoge kwaliteit aan internationale verbindingen en in een Structuurvisie zal worden aangegeven welke ontwikkelingsmogelijkheden er voor de luchtvaart op de lange termijn zijn. Uitplaatsing van niet-mainport gebonden activiteiten naar Lelystad Airport is daarbij een serieuze optie, waarbij aandacht is voor de effecten op verstedelijkingsopties in de regio en de regionale bereikbaarheid van deze luchthaven. Hiervoor voert de regio een verkenning uit.

De agrobédrijven in de greenports Aalsmeer (en omgeving) en de Duin- en Bollenstreek behouden en versterken hun positie op de wereldmarkt. Voor de bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer is de Omlegging van de N201 van bijzonder belang. Waar glastuinbouwbedrijven onvoldoende ruimte hebben om zich verder te ontwikkelen bieden de Landbouwontwikkelingsgebieden voor de glastuinbouw (LOG), zoals Grootslag (STIDUG) vestigingsmogelijkheden voor bedrijven.

Onderwerp van studie is de capaciteit van de zeetoegang IJmond in samenhang met de



Kaart 3.2.2 Noordelijke Randstad

1. Amsterdam Zuidas/NSP (VenW spoorwegen en hoofdwegen: planstudie; regio) pag. 170
2. Schiphol ontwikkelingen (mede i.r.t. Lelystad) (RU-project)
3. Greenports Aalsmeer (en omgeving) en Duin- en Bollenstreek (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project Transitie Greenports) pag. 197 en 199
4. Amsterdam Connecting Trade (Werkstad A4) (RU-project) pag. 128
5. Noordzeekanaalgebied (EZ bedrijventerreinen: topproject; regio)
6. Binnenstedelijke opgave Amsterdam (Noordelijke IJ-oevers) (regio)
7. SchaaIsprong Almere 2030 (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 142
8. Gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer (LNV integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 149
9. Natuurlijker Markermeer/IJmeer (VenW water-beheren en LNV: realisatie; RU-project) pag. 206
10. Ruggengraat voor natuur en recreatie (RU-project)
11. Oostvaarderswold (regio)
12. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 154
13. OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (VenW spoorwegen: planstudie; RU-project) pag. 171
14. A2 Holendrecht - Oudenrijn en A2 Amsterdam - Utrecht (Holendrecht - Maarsse) (VenW hoofdwegen: realisatie en planstudie) pag. 166 en 155
15. A4 Burgerveen - Leiden (VenW hoofdwegen: realisatie; RU-project) pag. 167
16. Zeetoeegang IJmond (VenW hoofdvaarwegen: verkenning; regio) pag. 146
17. De Zaan (VenW hoofdvaarwegen: planstudie; regio) pag. 213
18. N201 (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 184
19. Noord - Zuidlijn Amsterdam (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 185
20. Stedelijke bereikbaarheid Almere (regio)
21. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer corridor (Alkmaar - Amsterdam -) Utrecht - Den Bosch (- Eindhoven) en goederenrouting (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100
22. Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht (RU-project)
23. Nieuwe Hollandse Waterlinie (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 134
24. Westelijke veenweidegebieden, fase 1 en fase 2 (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 201
25. Draaischijf Nederland: pakketstudies Ring en Driehoek Utrecht (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 161, 162, 163 en 165
26. Utrecht Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 180
27. Vleuten - Geldermalsen (inclusief Randstadspoor, fase 1) (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 181
28. Lekkanaal, 3^e kolk Beatrixsluis (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 189

wateropgave en de economische potentie van het Noordzeekanaalgebied en de organisatie van het nautisch beheer. De provincie Noord-Holland onderzoekt in een planstudie de mogelijkheden om de bevaarbaarheid van De Zaan te verbeteren. In combinatie met de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied kan dit tot een versterking van de economische bedrijvigheid leiden.

Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen en een goed woon- en leefklimaat vormen belangrijke voorwaarden voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu. De bereikbaarheid wordt verbeterd door onder meer de ingebruikname van de HSL-Zuid, de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg en de verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen en van de A4 tussen Burgerveen en Leiden. Daarnaast wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) gestudeerd op de verhoging van de frequenties op een aantal belangrijke spoorverbindingen en zijn besluiten in voorbereiding voor een groot aantal spoedwetprojecten op de weg.

Het leefklimaat wordt verbeterd door doorontwikkeling van de drie rijksbufferzones rond Amsterdam (Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-Purmerend, Amstelland-Vechtstreek). Onder de naam Metropolaan Landschap ligt de focus hierbij op verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze groengebieden voor ontspanning en recreatie.

Door tekorten op de woningmarkt staat de sterke concurrentiepositie van de Noordelijke Randstad onder druk. In de woningbouwopgave speelt de vraag naar hoogstedelijke en groene woonmilieus een hoofdrol. Rijk en regio hebben afgesproken dat er tot 2020 netto 100.000 woningen in de Metropoolregio Amsterdam en 24.800 woningen in Noord-Holland Noord worden gerealiseerd. Verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied moeten zo optimaal mogelijk worden benut door herstructurering, revitalisering en transformatie van verouderde stedelijke gebieden. Ook het aanpakken van ruimtelijke knelpunten via herstructurering van verouderde en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is daarbij van belang. Met name in Amsterdam ligt er een grote binnen-

stedelijke opgave. Door de nadruk te leggen op verdichting wordt de noodzaak van de beschikbaarheid van een goed functionerend OV-netwerk steeds evidentier. De opgave is om in de gehele metropoolregio Amsterdam een samenhangend stedelijk OV-netwerk te realiseren met een spinnenwebachtige structuur en hoge frequenties. De Noord-Zuidlijn faciliteert deze ontwikkeling. De afspraken die met de regio zijn gemaakt over de realisatie van projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) vormen hiervoor ook een belangrijke impuls. Naast binnenstedelijk bouwen zijn er echter ook uitleglocaties nodig.

Schaalsprong Almere

De ambitie is om Almere een schaalsprong te laten maken naar een complete en evenwichtige stad van ca. 350.000 inwoners (RU-project). Concreet betekent dit de realisatie van 60.000 woningen tussen 2010 en 2030, waarvan circa 15.000 voor de Utrechtse bouwopgave. Dit kan alleen slagen in combinatie met versterking van de economische structuur, de groen-blauwe kwaliteiten en integrale verbetering van de bereikbaarheid. Voor de corridor Schiphol - Amsterdam - Almere wordt de wegcapaciteit uitgebreid en worden gelijktijdig kansen benut voor de verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit (RU-project). Hier liggen ook de grootste kansen voor het openbaar vervoer. In het kader van de planstudie OV Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (RU-project) wordt op korte termijn geïnvesteerd in het spoor en wordt onderzocht wat op middellange en lange termijn nodig is om het openbaar vervoer op deze corridor structureel verder te verbeteren. Ook worden de mogelijke bereikbaarheidsproblematiek en oplossingsrichtingen in het gebied Almere - 't Gooi - Utrecht breed onderzocht in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. De groenblauwe opgaven concentreren zich op de realisatie van een toekomstbestendig ecologisch systeem voor het Markermeer/IJmeer (RU-project) en de Groen-blauwe Ruggengraat (ILG). De regio draagt zorg voor de aanleg van het Oostvaarderswold, waarmee een ecologische verbindingzone tot stand komt tussen de Oostvaardersplassen en de Veluwe en Duitsland (onderdeel Meerjarenprogramma ont-snippering). Samenhangende besluitvorming door het kabinet vindt plaats in het kader van

de zogenaamde RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer/IJmeer).

Gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer

Een ander voorbeeld van een integrale opgave is de gebiedsontwikkeling in de Haarlemmermeer. Realisatie van innovatieve woningbouw en bedrijvigheid gaat gepaard met de aanleg van een robuuste piek- en seizoensberging in combinatie met recreatieve groenontwikkeling en versterking van het Groene Hart (RU-project). Er zijn 10.000 - 15.000 woningen gepland in de nabijheid van belangrijke werkgelegenheid (Schiphol, Amsterdam Connecting Trade, Greenports), die beiden goed moeten worden ontsloten via het (regionaal) openbaar vervoer en het (hoofd)wegennet. Herstructurering van de westelijke veenweidegebieden in het Groene Hart en laag Holland is gericht op het tegengaan van de bodemdaling en het realiseren van een robuust en stabiel watersysteem in combinatie met duurzaam landgebruik.

Noord-Holland Noord en Flevoland

De opgave in Noord-Holland Noord is enerzijds gericht op ondersteuning van de ontwikkelingen in de Randstad en anderzijds op de inzet op de eigen kracht door het versterken van met name de ruimte-intensieve innovatieve bedrijvigheid. Hierdoor komt zicht op verbetering van de woon/werkbalans, terwijl tegelijkertijd de druk op het buitengebied vermindert. Voor Flevoland geldt een soortgelijke opgave. Ook hier is sprake van een ernstig verstoorde woon/werkbalans. Om die meer in evenwicht te brengen is het zaak meer banen binnen de provinciegrenzen te creëren. Bijzondere aandacht in Noord-Holland Noord en Flevoland gaat uit naar de ruimtelijke en economische ontwikkelingspotenties in de as Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad-Zwolle. De in deze as gelegen Houtribdijk biedt mogelijkheden voor groen-blauwe ontwikkelingen en maatregelen in het kader van het nationale klimaatbeleid. De opgaven voor de Noord-oostpolder houden verband met het ruimtelijk economisch programma in het kader van het regiospecifieke pakket Zuiderzeelijn. In Noord-Holland Noord ontwikkelt de provincie het Wieringerrandmeer als groen-blauwe opgave, een recreatiegebied en woningbouw.

Utrecht

Door haar ligging in Nederland vormt de

NV Utrecht (het gebied van de provincie Utrecht aangevuld met dat van de Gooi- en Vechtstreek) letterlijk het kruispunt van woon-, werk-, kennis- en cultuurstromen. Die kruispuntfunctie is daarmee niet alleen voor het gebied zelf, maar ook voor het hele land van cruciaal belang. Het is de poort tot de Randstad. Utrecht presteert economisch zeer goed, de economische groeicijfers behoren tot de hoogste van het land; de kennisintensieve en creatieve sectoren floreren. Geen enkel gebied in de Randstad kan bogen op zulke hoge groen-blauwe kwaliteiten in combinatie met een zeer vitaal stedelijk gebied. Er is in de regio Utrecht tot zeker na 2030 een zeer grote druk op de woningmarkt, omdat de afname van de groei van het aantal huishoudens in de regio veel later wordt voorzien dan in de rest van Nederland. De aantrekkelijkheid van Utrecht als vestigingsplaats voor bedrijven en instellingen trekt echter een wissel op de bereikbaarheid en het milieu. Dit stelt eisen aan hoe met de verstedelijkings- en bereikbaarheidsdruk moet worden omgaan.

De door de bestuurlijke partijen in de NV Utrecht uitgebrachte ontwikkelingsvisie 2015-2030 (RU Duurzaam Bouwen) geeft daar een antwoord op. Deze visie wordt op hoofdlijnen door het rijk onderschreven. De visie maakt duidelijk dat er in de periode tot 2030 een kwantitatieve opgave ligt voor 65.500 woningen en 750 hectare aan bedrijventerreinen (incl. Gooi- en Vechtstreek, excl. Zuidoost en West). Wanneer de overige gebieden plus de periode tot 2015 worden meegerekend schiet de woningopgave ver voorbij de 100.000. Derhalve is dit alles alleen mogelijk bij een maximale inzet op verdichting en kwaliteitsverbetering.

De essentie van het verstedelijkingsvraagstuk in de NV Utrecht is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: de behoefte aan ruimte om te wonen, te verplaatsen en te werken én de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijk economische ontwikkeling. Om hier verantwoord mee om te gaan wordt het huidige bebouwde gebied optimaal benut voor nieuwe woningbouw (verdichting en transformatie). Verder worden de functies 'wonen' en 'werken' meer met elkaar gemengd (functiemenging)

en wordt voldoende recreatieaanbod in en rondom de steden gecreëerd. Hiervoor is de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone in Utrecht van groot belang. Bovendien is het uitgangspunt om bij majeure inrichtings- en transformatieopgaven zoveel mogelijk integraal te werken (natuur, recreatie, landschap, woningbouw en infrastructuur), zoals bij de herontwikkeling van de voormalige luchtmachtbasis Soesterberg. De nadruk op bouwen in bestaand stedelijk gebied zal vooral liggen bij het stadsgewest Utrecht, de Kromme Rijn-Lekzone en Amersfoort-Eemland (Vathorst-West). De (bestaande) mogelijkheden om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten (onder andere via HOV en Randstadspoor) en het behouden van de kwaliteit van de open ruimte, zijn hierbij belangrijke criteria geweest. Tevens is duidelijk dat deze opgave niet volledig in het gebied van de NV Utrecht gerealiseerd kan worden. Daarom is besloten dat 15.000 woningen ten bate van het NV Utrecht gebied, waaronder 5000 voor Gooi en Vechtstreek/provincie Noord Holland, in Almere gebouwd zullen worden. Daartoe worden de uitkomsten van de pré-verkenning AGU afgewacht. Deze moeten zicht bieden op de bereikbaarheidssituatie en mogelijke oplossingsrichtingen voor de relatie Almere – Gooi – Utrecht, zowel voor het hoofd- en onderliggend wegennet als voor het (regionaal) OV. Een belangrijk aandachtspunt is dat de NV Utrecht in vergelijking met andere delen van de Randstad relatief weinig grote transformatielocaties heeft (er zijn geen oude haventerreinen). Het verleggen van de opgave naar buiten de stad (rekening houdend met de nationale/waardevolle landschappen) draagt het risico van grote infrastructurele maatregelen.

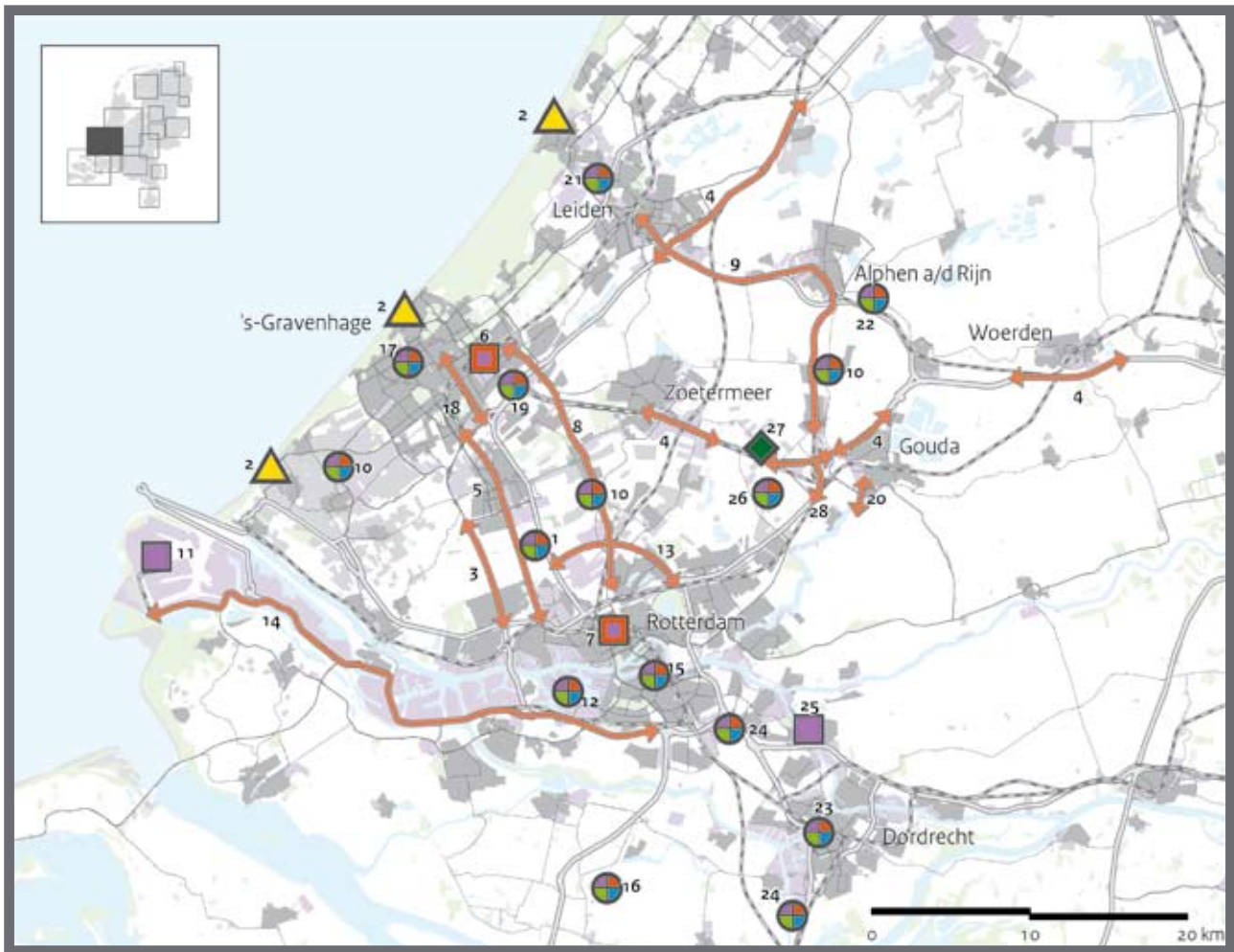
Toenemende verstedelijking betekent uit oogpunt van leefbaarheid en duurzaamheid ook dat de recreatiemogelijkheden in en om de stad dienen mee te groeien. Het betreft hier niet alleen de vijf bestaande nationale landschappen waaronder de Hollandse Waterlinie, de rijksbufferzone Utrecht-Hilversum en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, maar ook nieuw te creëren recreatiegebieden. Het grootste deel hiervan zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd om zo goed toegankelijk te zijn vanuit de steden. Mogelijke knelpunten bij de realisering hiervan worden gezien bij de midterm review van het ILG in

2010. Vanuit de groen-blauwe structuur liggen er voorts belangrijke ruimtelijke opgaven zoals het bewerkstelligen van robuuste watersystemen, het afremmen van bodemdaling, het ruimte bieden voor duurzame oplossingen voor de problematiek van de diepe droogmakerijen en het anticiperen op de klimaatscenario's. Zo heeft het kabinet recent € 113 miljoen uit het Nota Ruimtebudget beschikbaar gesteld voor de Westelijke Veenweiden om onder meer bodemdaling te remmen, het watersysteem robuuster te maken en de vitaliteit van de landbouw te verbeteren. Voor de provincie Utrecht gaat het om de gebieden Wilnis-Vinkeveen (1760 ha), Zegveld-Noord (1000 ha) en Westbroek-Maarsseveen (720 ha). Voor de groen-blauwe gebieden in de bufferzones Utrecht-Hilversum (Noorderpark) en Amstelland-Vechtstreek zet het rijk in op transformatie.

Wat betreft de economische ontwikkeling wordt ervoor gekozen om de schaarse ruimte vooral in te zetten voor het faciliteren en het versterken van de vier clusters die kenmerkend zijn voor de regio, namelijk de Zakelijke diensten, de Creatieve industrie en nieuwe media, Onderwijs en ontmoeting, Life Sciences en medisch cluster. De regio kan daarmee een belangrijke rol spelen bij het realiseren van de Europese Lissabon-doelstellingen, waarbij Europa investeert in een concurrerende kennis-economie.

Door de omgevings- en bereikbaarheidskwaliteit te stimuleren in de verschillende economische kerngebieden binnen de NV Utrecht – de stationslocaties Utrecht Centrum (NSP Utrecht Centraal) en Amersfoort Centrum, Leidsche Rijn Centrum en Nieuwegein Centrum, Sciencepark de Uithof, multimodale knooppunten Lage Weide en Nieuwegein 't Klooster en de locaties Papendorp (A12-zone), Amersfoort-Noord (A1-zone) – wordt de bedrijvigheid geconcentreerd en is men beter in staat aan bedrijven en instellingen het gezochte, internationale vestigingsklimaat te bieden. Daarbij wordt ingezet op een hoogwaardige openbare ruimte, een hoogwaardige woonomgeving, goede (internationale) bereikbaarheid en de nabijheid van stedelijke centra.

De mobiliteitsproblematiek in de regio Utrecht is van een dusdanige omvang dat deze een



Kaart 3.2.3 Zuidelijke Randstad

1. Mooi en Vitaal Delfland (LNV integrale gebiedsopgaven: planstudie; RU-project) pag. 196
2. Zwakke Schakels Nederlandse kust (Scheveningen, Delfland en Noordwijk) (VenW Hoogwaterbeschermingsprogramma) pag. 76
3. A4 - Delft Schiedam (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 157
4. Flessenhalzen A4 (Burgerveen - Leiden) en A12 (Vernieuwd op weg) (RU-project) pag. 167
5. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: corridor Den Haag - Rotterdam (VenW spoorwegen: planstudie; RU-project), Rijswijk - Schiedam (inclusief spoorcorridor Delft) (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100 en 178
6. Den Haag CS t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 175
7. Rotterdam Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 179
8. Randstadrail (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 186
9. Rijn - Gouwelijn Oost (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: realisatie) pag. 187
10. Greenports Zuid-Hollands Glasdistrict (Westland - Oostland) en Boskoop (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project Transitie Greenports) pag. 198 en 200
11. Project Mainportontwikkeling Rotterdam (VenW groot project: planstudie; RU-project) pag. 193
12. Stadshavens Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 143
13. A13/A16/A20 Rotterdam (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 159
14. A15 Maasvlakte - Vaanplein (VenW hoofdwegen: planstudie; RU-project) pag. 160
15. Rotterdam Vooruit (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 148
16. Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 144
17. Den Haag Internationale Stad (onderdelen Scheveningen Boulevard en World Forum Gebied) (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; RU-project) pag. 147
18. Den Haag, Trekvliettracé (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie; onderdeel RU-project Den Haag Internationale Stad) pag. 183
19. Verkenning Haaglanden (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 148
20. Capaciteit Julianasluis Gouda (VenW hoofdvaarwegen: verkenning; regio) pag. 145
21. As Leiden - Katwijk (Integrale Benadering Holland Rijnland) (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; regio; RU-project) pag. 147
22. Oude Rijnzone (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 151
23. Spoorzone Dordrecht (regio; VROM BIRK) pag. 66
24. Bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard & De Westelijke Dordtse Oever (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 194
25. Containertransferium Rotterdam (RU-project)
26. Zuidplaspolder (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie; RU-project) pag. 152
27. LOG Zuidplaspolder (LNV Stidug) pag. 138
28. A12/A20 Parallelstructuur Gouweknoop (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 182

integrale aanpak vereist. Integraal betekent in dit verband dat alle mogelijke oplossingen in beeld zijn en in hun samenhang worden bezien: een zorgvuldige ruimtelijke ordening, beprijzen, mobiliteitsmanagement, verbetering van het openbaar vervoer, maatregelen voor het vrachtverkeer, en ingrepen om de capaciteit van het wegennet te vergroten. Om in deze bereikbaarheidsbehoefte te voorzien hebben rijk en regio het samenwerkingsprogramma VERDER opgericht dat een combinatie van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, prijsbeleid, vervoersmanagement, OV, goederenvervoer en weginfrastructuur (hoofdwegen én onderliggend wegennet, fietspaden) heeft uitgewerkt in een tweetal pakketstudies, namelijk 'Ring' en 'Driehoek'. De planstudies A27/A1, A28, Knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht zijn onderdeel van de pakketstudies en richten zich op de aanpak van de hoofdwegenstructuur rond de stad Utrecht (Ring) en in de driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort. De (voorlopige) voorkeursalternatieven voor de A27/A1 (Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort), A28 (Utrecht - Amersfoort) en knooppunt Hoevelaken die inmiddels benoemd zijn, illustreren de integrale en gebiedsgerichte aanpak. De situatie rond de Ring Utrecht is dermate complex dat verder onderzoek nodig is voordat een voorkeursalternatief kan worden aangekondigd. Het onderzoek zal zich richten op een breed palet van maatregelen om de problematiek het hoofd te bieden. In aansluiting op de aanpak van de Ring en het A12-traject daarbinnen, is een eerste onderzoek gestart naar de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone (gelegen aan weerszijden van de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten).

De stationslocaties moeten daarnaast over een snelle (HOV) verbinding beschikken met Amsterdam, Schiphol en andere delen van de Randstad. Voorts is het zaak dat de kerngebieden ook op regionale schaal goed ontsloten zijn, opdat onder meer werknemers hun werkplek goed en snel kunnen bereiken. De 1e fase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), dat zich richt op onder meer de corridors (Amsterdam -) Utrecht - Den Bosch (- Eindhoven), Utrecht - Arnhem en Schiphol - Almere - Lelystad, sluit daar goed op aan. Met PHS, dat zich nu in de planstudiefase bevindt, wordt ook de verdere ontwikkeling van

Randstadspoor gefaciliteerd. Bij de bestuurlijke overlegronde MIRT in het najaar willen rijk en regio tevens besluitvorming afronden over een aanvullend OV-pakket in kader van het programma VERDER dat aansluit op de besluitvorming rond de Ring Utrecht en 'driehoek' (A27/A1, A28, Hoevelaken). Daarnaast wordt begonnen met uitvoering van het maatregelenpakket dat vorig jaar is afgesproken in het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) en dat onder andere voorziet in frequentieuitbreiding van de sneltram Utrecht - Nieuwegein en doorstromingsverbeteringen voor de buslijnen aan de oost- en westzijde van de stad. De bereikbaarheid over water, met name het Amsterdam - Rijnkanaal, is voor een aantal bedrijventerreinen van groot belang. Relevant in dat verband is de planstudie naar de uitbreiding van de capaciteit van de Beatrixsluis die de verbindende schakel vormt tussen het Amsterdam - Rijnkanaal en de Lek.

3.2.3 Zuidelijke Randstad

De zuidelijke Randstad zet in op de verdere ontwikkeling van de nu al toonaangevende economische clusters gekoppeld aan versterking van samenhang, uniciteit en diversiteit van het stedelijk netwerk. In de periode 2010 - 2030 wordt conform de Structuurvisie Randstad 2040 in de Zuidvleugel een aantal van netto 165.000 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd, waarvan 115.000 in de periode 2010-2020. Dit is exclusief de vervangende nieuwbouw van 60.000 woningen in de periode 2010-2020. De inzet van de Zuidvleugel is deze totale opgave voor 80% binnen bestaand bebouwd te realiseren. Hiermee moet het Groene Hart minder onder druk komen te staan. Tevens zullen vraag en aanbod van woonmilieus met elkaar in evenwicht worden gebracht door meer in hogere dichtheden te bouwen op de centrumstedelijke locaties (zoals rond Stedenbaanlocaties) en door meer groene woonmilieus te realiseren op locaties als de Zuidplaspolder.

De verstedelijkingsstrategie van de regio gaat uit van het koppelen van de binnenstedelijke bouwopgave aan hoogwaardig openbaar vervoer in de hele Zuidvleugel (Zuidvleugelnets), verbetering van de groene landschappen om de stad en de verbinding van stad en land.

Het ontwikkelen van gebieden met groen-

blauwe topkwaliteit in de nabijheid van de grote steden is een belangrijke uitdaging. Verschillende projecten in Delfland, Delta-poort, Duin-Horst-Weide en het Groene Hart richten zich op het behoud van het landschap en het verbeteren van de mogelijkheden voor recreatie.

De relatie tussen de Zuidelijke Randstad en de Zuidwestelijke Delta wordt steeds belangrijker in het kader van de nationale wateropgaven, zoals verwoord in het Ontwerp Nationaal Waterplan. Dit gebied biedt ook voor de Zuidvleugel kansen voor recreatie en leefomgeving. De wateropgaven van de Zuidwestelijke Delta raken ook de gebieden Rijnmond en Drechtsteden. Een pakket van veiligheidsmaatregelen moet ervoor zorgen dat zwakke schakels in de kustverdediging in Scheveningen, Delfland en Noordwijk worden aangepakt in samenhang met het versterken van ruimtelijke kwaliteit.

Mede door de versterking van de samenhang van de economische clusters in de Zuidelijke Randstad worden de onderlinge relaties tussen de verschillende delen van de Zuidvleugel sterker. Deze vragen om een robuuste bereikbaarheidsstructuur. Het rijk investeert in die structuur vooral met de RU projecten A4 Delft - Schiedam, flessenhalzen A4 (Burgerveen - Leiden) en A12 (Vernieuwd op Weg) en het spoor Den Haag-Rotterdam. De corridor Den Haag-Rotterdam is één van de planstudies in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De bereikbaarheid wordt daarnaast de komende periode verbeterd via de volgende projecten: ingebruikname HSL-Zuid, verdere verbeteringen in de dienstregeling op het hoofdtrainnet, investeringen van rijk, regio en NS in de NSP-projecten Den Haag en Rotterdam en de verdere uitbouw van Randstadrail (i.c. de opening van de tunnel naar Rotterdam CS in 2009). Verder investeren partijen in ketenvoorzieningen (fiets en auto) bij stations en HOV-haltes, onder andere via quick wins. Via de BDU en/of aparte projectsubsidies wordt een bijdrage geleverd aan verschillende regionale OV-projecten zoals de Rijn Gouwelijn Oost, metro- en tramlijnen in Rotterdam, en Netwerk RandstadRail in Den Haag. Er is een aantal projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) door het rijk in 2008 gehonoreerd in deze regio. De regio

Zuidvleugel ontwikkelt haar visie op het Zuidvleugelnet OV. Rijk en regio zullen elkaar betrekken bij de respectievelijke werkprocessen voor Zuidvleugelnet en de uitwerking van de rijksvisie op het regionaal openbaar vervoer (motie Cramer 31700 XII, nr. 35).

Regio Rotterdam

Door de aanleg van de Tweede Maasvlakte groeit de haven en kunnen nieuwe bedrijven zich vestigen. De haven van Rotterdam wordt beter ontsloten door de uitvoering van het project A15 Maasvlakte - Vaanplein. Oude delen van de haven komen langzamerhand vrij voor nieuwe bestemmingen. Herstructurering en transformatie van het stadshavengebied vindt onder meer plaats in het project Stads-havens Rotterdam. Het gaat om een grote, binnenstedelijke herstructurering van verouderde havengebieden tot een hoogwaardig stedelijk woon/werkgebied. Binnen de Stadsregio Rotterdam worden in de periode 2010-2020 tussen de 60.000 en 70.000 woningen gebouwd (bruto). De bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd door met name de (geplande) uitvoering van de projecten A13/A16/A20 Rotterdam en de A15 Maasvlakte - Vaanplein. Voor de oplossing op lange termijn is in 2008 gestart met een MIRT-verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam. De MIRT-verkenning maakt gebruik van bestaand studiemateriaal. In het gebied tussen Antwerpen en Rotterdam speelt een groot aantal ontwikkelingen. Om deze in samenhang met elkaar te bestuderen is in 2008 gestart met de MIRT-verkenning Antwerpen - Rotterdam.

Voor de lange termijn stelt het rijk een integrale visie op. In deze verkenning wordt een link gelegd met de verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam.

Recent heeft het kabinet de Mainportvisie Nederland vastgesteld waarin wordt aangegeven op termijn te streven naar één Mainport Netwerk Nederland. Het toekomstige Mainport Netwerk Nederland moet in 2040 het grootste 'biobased' energie- en chemiecluster van Europa herbergen. Dat betekent meer toegevoegde waarde, minder uitstoot van CO₂ en meer voorzieningszekerheid van energie in Nederland.

Regio Haaglanden

Het project Scheveningen Boulevard is deel van de Zwakke Schakels en ontvangt een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget mede ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Het rijk bepaalt in 2009 of er ook een rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget voor het Worldforumgebied wordt toegezegd. Beide projecten zijn onderdeel van het project Den Haag Internationale Stad.

De Binckhorst ontwikkelt zich tot een hoogwaardig woon- en werkgebied en moet bijdragen aan de ambitie van de Haagse regio om tussen 2010-2020 65.000 woningen te bouwen (bruto). De bereikbaarheid wordt in de regio aangepakt door aanleg van het Trekvluetracé (Den Haag Internationale Stad), met medefinanciering van het rijk en door een aantal projecten in het kader van het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (Netwerk RandstadRail). In 2008 is de Hubtustunnel (Den Haag) als laatste onderdeel van de Noordelijke Randweg tussen de A4 en Scheveningen opgeleverd, die ook een verbetering betekent voor de bereikbaarheid van dit stedelijk gebied. Voor de oplossing op lange(re) termijn is in 2008 gestart met een verkenning naar de bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden.

Greenports

De greenports Zuid-Hollands glasdistrict (Westland en Oostland), Duin- en Bollenstreek en Boskoop (pot- en containerteelt) zijn essentiële schakels in de Nederlandse tuinbouwketen met een groot aandeel in de wereldhandel van tuinbouw en sierteelproducten. Belangrijke aandachtspunten zijn de ligging ten opzichte van de mainports, de fysieke bereikbaarheid en de herstructureringsopgave. De relatie met de mainports is cruciaal, omdat veel producten met schepen en vliegtuigen naar wereldwijde bestemmingen gaan. Ook is er een omvangrijke stroom importproducten, die via de main- en greenports in Nederland gedistribueerd wordt. Moderne en maatschappelijk verantwoorde tuinbouwproductie vergt grote aanpassingen in de verouderde productie- en handelsgebieden. Het gaat om schaalvergroting en verduurzaming van bedrijven en geclusterde ruimte voor de gelieerde bedrijvigheid. De ontsluiting voor vrachtverkeer moet verbeteren, de energie-infrastructuur en waterinfrastructuur

moeten kwalitatief en kwantitatief duurzaam worden en de omgevingskwaliteit dient te verbeteren. Deze opgave is onderdeel van het project Transitie Greenports. Het kabinet heeft hiervoor een definitieve bijdrage uit het Nota Ruimtebudget vastgesteld. Voor de lange termijn is het de vraag hoe de ruimtelijke koppeling van productie- aan centrumfunctie van de greenports zich ontwikkelt. Het kabinet wil dit integraal afwegen.

Regio Leiden / Holland Rijnland

Rijk, provincie en regio hebben in 2008 de Integrale Benadering Holland Rijnland opgestart, waarin de regionale projecten Rijnlandroute, RijnGouwewijn, Valkenburg, Greenport Duin- en Bollenstreek en Leiden Biosciencepark in samenhang met elkaar en met het hoofdwegennet en de verstedelijkingsambities worden gezien. Inzet van partijen is om de ontwikkeling van de As Leiden-Katwijk een impuls te geven door verbetering van de bereikbaarheid (over weg en per OV) en door de realisatie van de woningbouwopgave te stimuleren. In het najaar van 2009 worden afspraken over een samenhangend pakket van maatregelen voorzien. De totale woningbouwopgave voor de regio Holland Rijnland behelst zo'n 20.000 woningen (bruto) in de periode 2010-2020. Daarvan wordt circa 70% gerealiseerd in de As Leiden-Katwijk.

Regio Rotterdam - Dordrecht (Drechtsteden)

In de Deltapoort is het streven om via herstructurering te komen tot een verbetering in de ruimtelijke structuur, een ruimer woonaanbod en meer groenvoorzieningen. In de Drechtsteden worden in de periode 2010-2020 zo'n 12.000 woningen gebouwd (bruto). Het verbeteren van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de woningvoorraad is in Drechtsteden één van de prioritaire opgaven. De ontwikkeling van het Maasterras Drechtsteden moet hieraan bijdragen. De logistieke oriëntatie vergt daarnaast investeringen in bereikbaarheid. Zo is er een programma aansluitingen HWN - OWN voor de hele regio. Hierin is voor vijf aansluitingen geld gereserveerd door rijk en regio, waaronder de Dordtse aansluiting A16/N3. Dordrecht is een knooppunt van wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen via deze verbindingen heeft effect op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de regio. Het rijk heeft een

bijdrage geleverd aan de verbetering van de veiligheidssituatie en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden onder andere via het BIRK (Sporzone Dordrecht/Maasterras). Als vervolg op de besluitvorming over het bedrijventerrein in de Hoeksche Waard heeft het rijk gekozen voor een snelle ontwikkeling van plannen in Nieuw Reijerwaard en Dordrecht (project bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en De Westelijke Dordtse Oever). Een rijksbijdrage is hiervoor beschikbaar gesteld. Voor het bundelen en (multimodaal) uitwisselen van (binnenvaart)containerstromen wordt binnen RU de haalbaarheid van een Containertransferium Rotterdam in de Drechtstreek onderzocht. Een besluit tot uitvoering van het Containertransferium is op handen.

Regio Gouda

Gouda zet in op versterking van de knooppuntfunctie en de toeristische attractiviteit. Aan de (noord)oostflank geldt versterking van de landschappelijke kwaliteiten van het Groene Hart als uitgangspunt, daartoe is een bijdrage uit het Nota Ruimtebudget voorzien. Aan de westkant vraagt de ontwikkeling van de Zuidplaspolder om een integrale aanpak. Het landschap verrommelt, de regio Rotterdam - Midden Holland heeft dringend behoefte aan attractieve woonmilieus, er is vraag naar locaties voor bedrijven en glastuinbouw, de waterproblematiek vraagt bijzondere aandacht en de bereikbaarheid staat onder druk. Er is een rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget toegezegd voor de duurzame ontwikkeling van de Zuidplaspolder. In de planstudie Parallelstructuur Gouweknoop A12/A20 wordt de mogelijkheid om het doorgaand verkeer (Den Haag – Utrecht en Rotterdam – Utrecht en v.v.) en het verkeer van en naar Gouda te scheiden beschreven, waardoor het Gouweaqueduct ontlast wordt en de kans op ongevallen afneemt door minder weefbewegingen. De parallelstructuur is mede van belang voor de ruimtelijke ontwikkeling in de Zuidplaspolder en de westflank van Gouda. Inmiddels is overeenstemming bereikt over de voorkeursoplossing en is de maximale financiële bijdrage van rijk en regio aan dit project vastgesteld. De verkenning van de provincie Zuid-Holland naar capaciteit van de Julianasluis in de Gouwe wordt uitgevoerd met het oog op de geplande containerterminal bij Alphen a/d Rijn. Het rijk levert een bijdrage aan de Rijn Gouwelijn Oost,

die van belang is voor de herontwikkeling van de stationszone Gouda.

3.3 Landsdeel Zuid

3.3.1 Karakteristieken

Landsdeel Zuid bestaat uit de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur vormt Zeeland samen met aangrenzende delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant de Zuidwestelijke Delta. Natuur, landschap en cultuurhistorie op de grens van land, rivier en zee zijn waardevolle eigenschappen van dit gebied en dragen bij aan een belangrijke toeristische functie. Aan de randen van de Delta liggen de havens van Rotterdam en Antwerpen. Beide behoren tot de grootste havens van Europa. De haven- en industriegebieden Vlissingen-Oost en de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone zijn groeiende zwaartepunten van de Zeeuwse economie.

Noord-Brabant is in gemiddelde mate verstedelijkt. De bevolkingsdichtheid is vrijwel gelijk aan het landelijk gemiddelde. Het in Noord-Brabant gelegen nationaal stedelijk netwerk BrabantStad, bestaande uit de steden Eindhoven, Tilburg, Breda, 's-Hertogenbosch en Helmond, is naar afmeting, inwoneraantal en economische prestaties het tweede stedelijke netwerk van Nederland. Goede afspraken over zowel de kwantitatieve als kwalitatieve verstedelijkingsopgave zijn dus van belang. De strategisch gunstige ligging van Brabant tussen de metropolen Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit is een belangrijke ruimtelijk-economische factor. De economische verwevenheid van deze gebieden in Noordwest-Europa blijft ook de komende decennia groot. Dit leidt tot veel grensoverschrijdende verplaatsingen zowel in het personen- als in het goederenvervoer.

De belangrijkste economische pijlers van West-Brabant zijn logistiek, procesindustrie en maintenance. De regio Moerdijk-Roosendaal-Breda neemt op het gebied van logistiek een belangrijke plaats in. De Zuidoostvleugel van BrabantStad, met daarin de Brainport Eindhoven, is een belangrijke motor van de Nederlandse economie. Het is één van de meest toonaangevende kennis- en innovatieregio's van Nederland en een belangrijke kennisregio in Europa. Midden-Brabant, met Tilburg als centrum, fungeert als schakel tussen de Brainport in het oosten en de logistieke

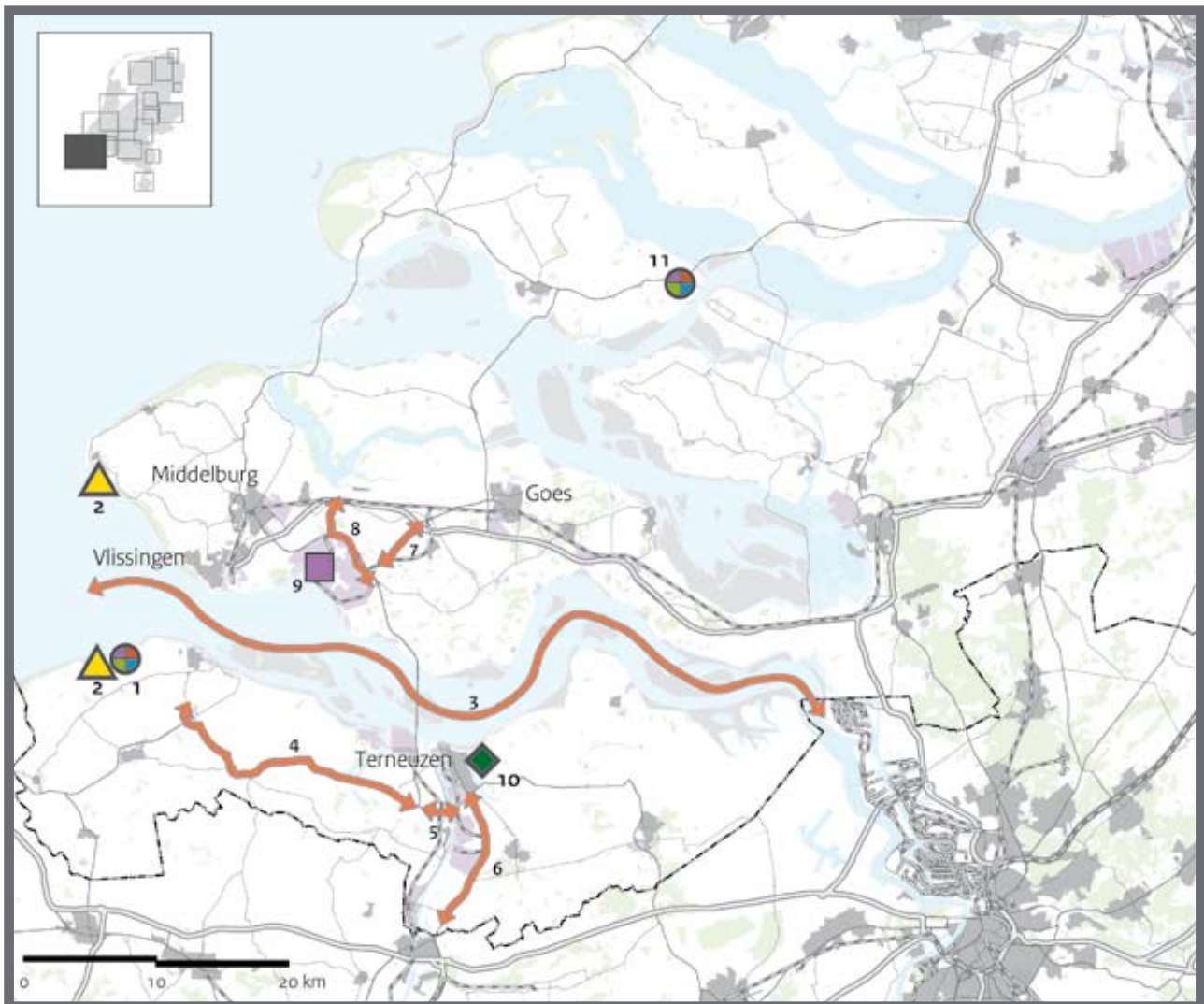
hotspots in het westen. Eén van de grootste kwaliteiten van Brabant is de verwevenheid van rood en groen. Onder meer het nationaal landschap Het Groene Woud, de nationale parken Loonse en Drunense Duinen, de Biesbosch en de Groote Peel liggen op Brabants grondgebied. Het bereikbaar en toegankelijk maken en houden van dat groen in de nabijheid van de steden is een aandachtspunt bij de verdere verstedelijking van Brabant.

In Limburg, tegen de grens met Duitsland, vormt het gebied rond Venlo een belangrijk logistiek knooppunt op de verbinding tussen Rotterdam en het Duitse Rijn/Ruhrgebied. Daarnaast neemt Venlo een belangrijke positie in op het gebied van agribusiness met de Greenport Klavertje Vier.

Het nationaal stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft een bijzondere positie waar het gaat om de relatie met de buurlanden België en Duitsland. Er is geen ander nationaal stedelijk netwerk dat zozeer met 'niet-Nederlandse' ontwikkelingen en beleid te maken heeft als Zuid-Limburg. Het stedelijk netwerk heeft slechts vijf kilometer grens met de rest van Nederland en de overige grenzen zijn grenzen met het buitenland. De grensligging tegen Aken plaatst deze regio nadrukkelijk op twee assen van de grensoverschrijdende Technologische Topregio Eindhoven - Leuven - Aachen (ELAT). Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, life sciences, health care and cure, automotive, medische instrumenten, logistiek en dienstverlening. Dit alles tegen het decor van het nationaal landschap Heuvelland. De luchthaven Maastricht - Aachen Airport, de luchthaven van Luik (Bierset) en de HST-verbinding Keulen - Brussel zijn belangrijk voor de internationale positionering van de regio. Het stedelijke netwerk heeft te maken met een sterk krimpende bevolking. Dit heeft nu al gevolgen voor het draagvlak van voorzieningen, de mogelijkheden voor herstructurering van de woningbouw en de manier waarop met financiering van projecten dient te worden omgegaan.

3.3.2 Zuidwestelijke Delta

Veranderingen in het klimaat zullen naar verwachting leiden tot een hogere zeespiegel en mogelijk grotere stormen. Daarnaast zal de Zuidwestelijke Delta verder onder druk komen te staan door toenemende verzilting en



Kaart 3.3.2 Zuidwestelijke Delta

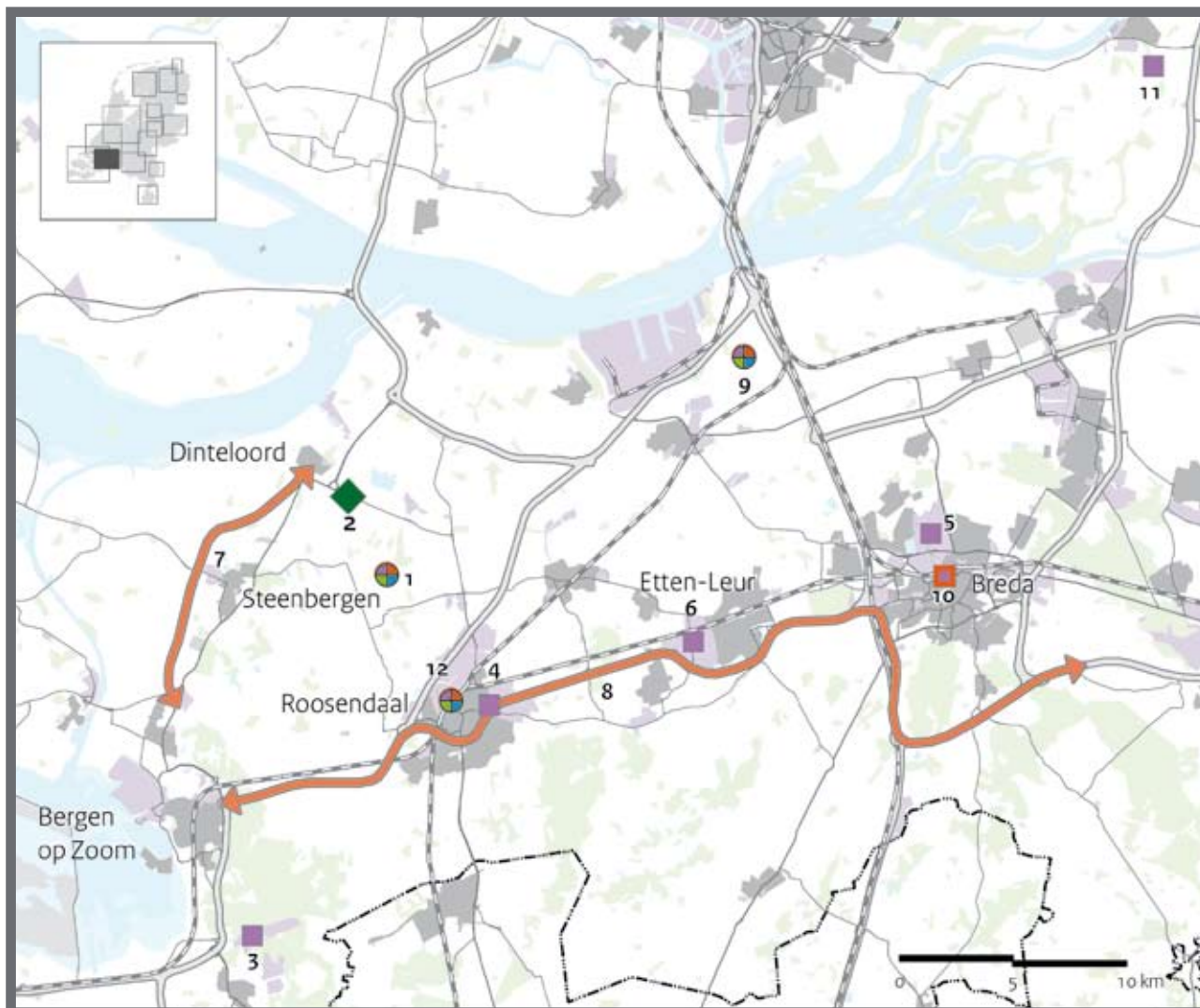
- | | | |
|---|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Waterdunen (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 226 2. Zwakke schakels West Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren (VenW Hoogwaterbeschermingsprogramma) pag. 76 3. Verruiming vaargeul Westerschelde (VenW waterbeheeren: realisatie) in relatie tot Natuurherstel Westerschelde (VenW en LNV) pag. 232 | <ol style="list-style-type: none"> 4. N61 Hoek - Schoondijke (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 238 5. N62 Kanaalkruising Sluiskil (regio; VenW regionale/ lokale infrastructuur: planstudie) pag. 246 6. N62 Tractaatweg (Zeeuws-Vlaanderen) (regio) 7. N62 Sloeweg (Zuid-Beveland) (regio) 8. Sloelijn (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 245 | <ol style="list-style-type: none"> 9. Vlissingen: herstructurering Sloegebied Vlissingen - Oost (EZ bedrijventerreinen: topproject) 10. LOG Terneuzen (LNV Stidug) pag. 138 11. Uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta (VenW waterbeheeren: verkenning) pag. 221 |
|---|--|--|

hogere rivierafvoeren in de wintermaanden. Naast de veiligheid staat ook de kwaliteit van de Deltawateren onder druk. Door het verdwijnen van eb en vloed zijn sommige natuurwaarden sterk afgenomen. Het programma Zuidwestelijke Delta is gericht op het verwezenlijken van drie onlosmakelijk met elkaar verbonden doelen: klimaatbestendig veilig, ecologisch veerkrachtig en economisch vitaal. Een belangrijk project is Waterdunen. Dit betreft een kustversterking in West-Zeeuws-Vlaanderen (onderdeel Zwakke Schakels), die

gecombineerd wordt met de ontwikkeling van enkele honderden hectaren unieke zout-waternatuur via gereguleerd getij. Hierdoor ontstaat een hoogwaardig ecologisch milieu met daarbij unieke mogelijkheden voor recreatie met een grote toeristische aantrekkingskracht. Ook elders in Zeeuws-Vlaanderen en op Walcheren staan kustversterkingsprojecten hoog op de agenda.

Behalve als groen en ecologisch rustpunt heeft de Delta ook een functie als poort voor de

verschillende economische kerngebieden in het achterland. Een goede ontsluiting is belangrijk. Zeeland kiest ervoor om het verkeer over de weg van en naar de provincie zoveel mogelijk af te wikkelen via de A58 en de N62. De N57 (de 'dammeroute') en de N256/N59 (Midden-Zeelandroute) zijn wel bedoeld voor toeristisch verkeer, maar gebruik van deze wegen voor doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Door deze keuze kan Zeeland de industrie en havengerelateerde economie concentreren op Walcheren, rond de Westerschelde en langs



Kaart 3.3.3 West-Brabant

1. Verkenning Antwerpen - Rotterdam (VROM integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 144
2. Agro-food Dinteloord (LNV Stidug; regio) pag. 138
3. Maintenance Valley Woensdrecht (EZ bedrijventerreinen: Pieken in de Delta)
4. Roosendaal: herstructurering bedrijventerrein Majoppeveld (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Breda: herstructurering bedrijventerrein De Krogten/

6. Etten-Leur: herstructurering bedrijventerrein Vosdonk (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. A4 Dinteloord - Bergen op Zoom (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 235
8. A58/A76 Bergen op Zoom (Markiezaat) - Venlo (Zaarderheiken) (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 222

9. Integrale Gebiedsontwikkeling Moerdijk (EZ en VROM)
10. Breda Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 243
11. Land van Heusden en Altena (EZ en VROM)
12. Spoorzone Roosendaal (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 220

het kanaal Gent - Terneuzen, de kanaalzone. In de kustzone worden natuur, landschap en toerisme versterkt. Voor het transport over water is de Westerschelde van groot belang. Verruiming verbetert de bereikbaarheid van de Zeeuwse havens en de Antwerpse haven. Langs de Westerschelde ligt ook het economisch kerngebied Sloehaven - Kanaalzone. Om de economische potenties van de kanaalzone verder te benutten, wordt geïnvesteerd in een betere ontsluiting van de N61 Hoek - Schoondijke, de N62 Kanaalkruising Sluiskil,

de N62 Tractaatweg (Zeeuws-Vlaanderen), de N62 Sloeweg (Zuid-Beveland) en verbetering van de Sloelijn. Binnen de kerngebieden wordt verder gewerkt aan kwaliteitsverbetering, zoals de hoogwaardige invulling van het Sloegebied Vlissingen-Oost.

De ontwikkeling van de tuinbouw in Zeeland wordt zoveel mogelijk geconcentreerd in het LOG Terneuzen. Hiermee wordt verspreide vestiging van glastuinbouw onderwerpen. Nieuwe uitdagingen in deze regio

zijn de ontgroening en vergrijzing in delen van de provincie. Met de verstedelijkingsopgave wordt daarop ingespeeld door herstructurering en bundeling in binnenstedelijke transitieprojecten, de herstructurering van bedrijventerreinen, het intensiveren van het grondgebruik rond OV-knooppunten en het afronden van de steden met een kwalitatieve overgang van de stadsranden naar het buitengebied (deels Nationaal Landschap). Vanwege de complexiteit, lange doorlooptijden en daarmee gepaard gaande financiële risico's,

vragen de volgorde van projecten binnen het stedennetwerk en de aanpak binnen de contramal van het stedennetwerk nadere aandacht.

3.3.3 West-Brabant

West-Brabant ligt strategisch tussen de mainports van Rotterdam en Antwerpen. Dit heeft zowel positieve gevolgen (groei bevolking, werkgelegenheid, bereikbaarheid) als negatieve (congestie, hoge ruimedruk, verstoring landschap). Om de gevolgen voor de regio voor de langere termijn (2040) in kaart te brengen en in goede banen te leiden, werkt het rijk aan de verkenning Antwerpen - Rotterdam. In het bestuurlijk overleg MIRT van najaar 2008 is de scope bepaald, waarna tot 2010 samen met de regio (inclusief Zeeland, Zuid-Holland en samenwerking West-Brabant) verder invulling wordt gegeven aan de verkenning. Daarnaast wordt samen met Zeeland en Zuid-Holland gewerkt aan de uitwerking van de Zuid-Westelijke Delta, mede in relatie tot het Nationaal Deltaprogramma.

West-Brabant wordt (naast Venlo) gezien als dé logistieke hotspot van Nederland. Zowel in Roosendaal als in Moerdijk (Logistiek Park Moerdijk, als onderdeel van een integrale gebiedsontwikkeling) wordt ruimte voor grootschalige logistiek ontwikkeld. Naast logistiek zijn ook procesindustrie (chemie, agribusiness) en maintenance belangrijke clusters. De provincie werkt aan plannen voor het Agro-food cluster Dinteloord. Het ministerie van EZ werkt samen met het bedrijfsleven (procesindustrie, energiebedrijven enzovoort), de vliegbasis Woensdrecht, kennisinstellingen en de provincies Noord-Brabant en Zeeland aan de ontwikkeling van een centrum op het gebied van 'World Class Maintenance'. De herstructurering van drie bedrijventerreinen in West-Brabant (Majoppeveld in Roosendaal, De Krogten/Emer/Hintelaken in Breda en Vosdonk in Etten-Leur) wordt ondersteund vanuit de Topperregeling. In het Land van Heusden en Altena wordt gewerkt aan het regionaal afstemmen van bedrijventerreinen. Voor EZ en VROM is dit een pilot. In 2009 is overeenstemming bereikt over de realisatie van de A4 rond Steenberg en de aanleg van een aquaduct. Dit jaar is tevens besloten dat het Topinstituut voor Logistiek in Breda gevestigd wordt. Dit is van groot belang voor de verster-

king van de logistieke functie. In Roosendaal zijn de ministeries van VROM en VenW samen met NS, ProRail en de regio bezig om de ruimtelijke ontwikkeling van de spoorzone op gang te brengen. Hier speelt vooral de externe veiligheid een grote rol.

3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad

Midden-Brabant

Voor de steden 's-Hertogenbosch en Tilburg, die liggen aan de rand van het Nationaal Landschap Het Groene Woud, is de overgang van stad naar land en een robuuste groene structuur om de steden van groot belang, ook vanuit toeristisch-recreatief oogpunt.

De belangrijkste gebiedsontwikkelingen in Tilburg zijn de Spoorzone en de Piushaven. Met de Spoorzone gaat Tilburg het centraal station en de stationsomgeving opwaarderen tot een hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer. Daarbij is de fysieke barrière die de spoorlijn vormt een uitdaging om de noord- en zuidkant van de stad met elkaar te verbinden. De Piushaven is een omvangrijk gebied, grenzend aan het centrum van Tilburg, met als kloppend hart de haven. Onder het motto 'Piushaven, levend podium van Tilburg' wordt het gebied ontwikkeld van een voormalige industriële haven, tot een levendig centrumstedelijk woon- en werkmilieu aan het water.

In 's-Hertogenbosch is de Spoorzone eveneens in ontwikkeling. Na aanpak van het Paleiskwartier wordt nu ingezet op het gebied Kop van 't Zand en het realiseren van een nieuwe langzaam verkeer verbinding over het spoor ten zuiden van het station, de Ponte Palazzo. Ten noorden van het station wordt in het kader van de Tweede Fase van het Herstelplan Spoor (Punctualiteit-/capaciteitsknelpunten) ook gewerkt aan maatregelen om de doorstroming van de treinen te verbeteren en de capaciteit op het spoor te vergroten. Naast de ombouw van de A2 ten oosten van de stad (waar momenteel aan gewerkt wordt) is ook de omlegging van de Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch heen een groot project. Onder de noemer Avenue A2 wordt in de toekomst gewerkt aan een zakelijk en stedelijk centrum dat komt te liggen aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch tussen de A2 en de om te leggen Zuid-Willemsvaart. Avenue A2 positioneert zich evenals de

Brainport Avenue/A2 zone (zie hieronder) op de nationaal belangrijke kennisas A2.

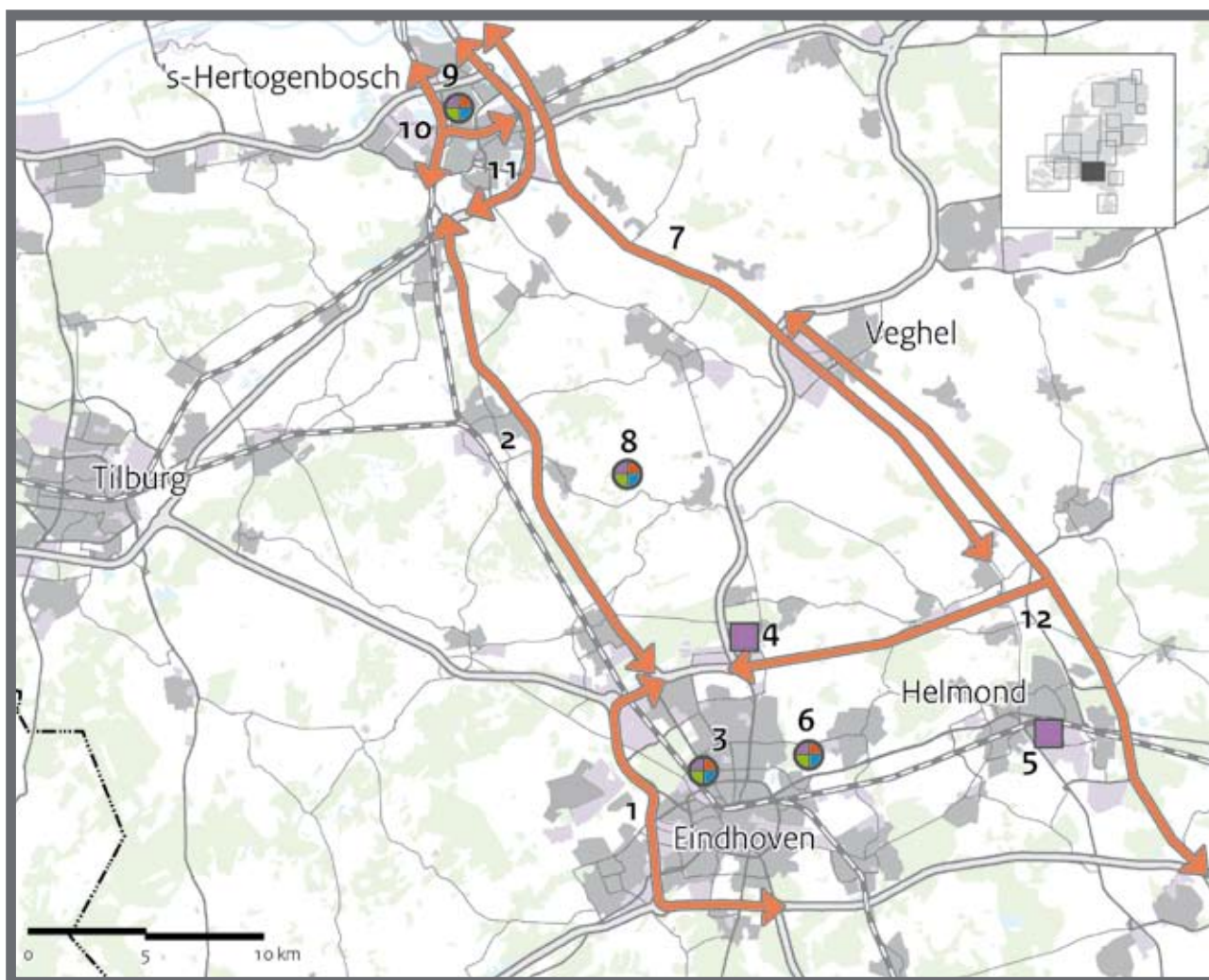
Zuidoostvleugel BrabantStad

In de Nota Ruimte en Pieken in de Delta wordt de Brainport Eindhoven/Zuidoost Brabant beschouwd als de spil van de Toptechnologie-regio Zuidoost Nederland, een ruimer gebied dan de Zuidoostvleugel BrabantStad. Daarmee wordt bewust de economische samenhang met bijvoorbeeld de greenport Venlo en de technologiedriehoek Eindhoven - Leuven - Aken in beeld gebracht. Deze technologiedriehoek kent een hoge concentratie van kennisintensieve bedrijven en kennis- en researchinstellingen en heeft een schaal waarop succesvol geconcentreerd kan worden met andere kennis- en innovatieregio's in Europa. Het kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven de Toptechnologie-regio Zuidoost Nederland te willen versterken.

Een benchmark leert dat als het gebied zich wil meten met andere Europese kennis- en innovatieregio's, de uitgangspunten goed zijn, maar dat de quality of life en bereikbaarheid belangrijke aandachtspunten zijn. Rijk en regio hebben daartoe in de verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad een integraal programma ontwikkeld. Het gaat om:

- Het bereikbaar maken en onderling verbinden van de vier economische clusters aan de west- en oostzijde van het gebied, onder andere door het voltooiën van de ruit om Eindhoven. Hiervoor is door de provincie een planstudie naar de T-structuur gestart.
- Het ontwikkelen van een centraal, kwalitatief hoogwaardig groengebied (Rijksbufferzone) tussen Eindhoven en Helmond en een aantal maatregelen om dat mogelijk te maken.
- De mogelijkheden voor het verlagen van de verstedelijkingsdruk op het middengebied in relatie tot woningbouw, bedrijventerreinen en het afwaarderen van de A270.

Onderdeel van de verkenning is de Brainport Avenue/A2-zone aan de westzijde van Eindhoven. De Brainport Avenue/A2-zone moet zich ontwikkelen tot de etalage van de Brainport. In het kader van het Nota Ruimtebudget is een integrale verkenning (economie, openbare ruimte, groen, infrastructuur) vastgesteld én wordt nu gewerkt aan de businesscase.



Kaart 3.3.4 Midden-Brabant en Zuidoostvleugel BrabantStad

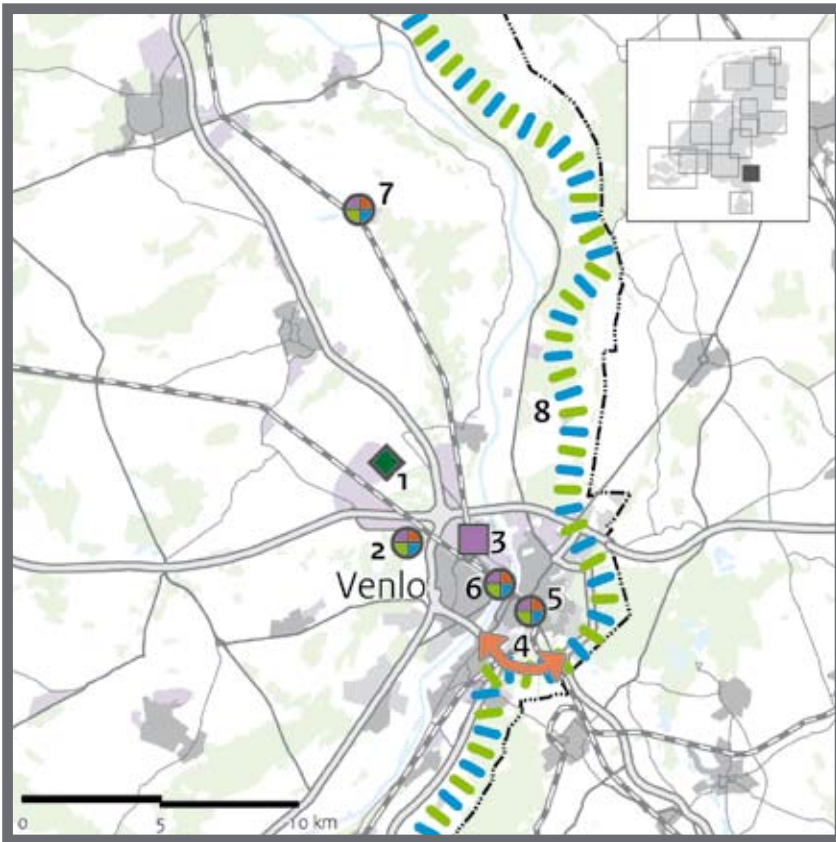
1. A2 Tangenten Eindhoven (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 240
2. ZSM 2: A2 Den Bosch - Eindhoven (VenW hoofdwegen) pag. 91
3. Eindhoven A2-zone en Brainport Eindhoven (EZ integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 261 en 260
4. Eindhoven: herstructurering Ekkersrijt (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Helmond: herstructurering Hoogeind (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. Pilot MIRT Verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; regio) pag. 223
7. Zuid - Willemsvaart (omleggen en opwaarderen (Maas - Veghel) en Zuid - Willemsvaart (vervanging sluizen 4, 5 en 6) (VenW hoofdvaarwegen: realisatie; VROM) pag. 256 en 255
8. Nationaal landschap Het Groene Woud (LNV nationale landschappen) pag. 132
9. Den Bosch Spoorzone (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 224
10. Sporen door Den Bosch (VenW spoorwegen: Punctualiteit-/capaciteitsknelpunten: realisatie; Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: planstudie) pag. 112 en 100
11. A2 Rondweg Den Bosch (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 239
12. Eindhoven/Helmond, voltooiing verkeersruit (T-structuur) (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 247

Daarnaast vindt herstructurering plaats van grote bedrijventerreinen zoals Ekkersrijt, de Hurk en de Kade.

De regio heeft een uitgesproken groene structuur met bosgebieden met heide en vennen enerzijds en beekdalen anderzijds. De bossen en beekdalen maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Door elementen van de EHS met elkaar te verbinden kan een groene mal om Eindhoven en Helmond ont-

staan. In de regionale groenstructuur speelt het zogeheten Middengebiet tussen beide steden een belangrijke rol. Daarom is in het kader van de MIRT-pilot Zuidoostvleugel BrabantStad afgesproken dat hiervoor het instrument van de Rijksbufferzone wordt ingezet. De ontwikkeling van het Middengebiet tot een centraal groengebied met verbindingen naar de groene mal om beide steden, is een belangrijke ruimtelijke opgave. Het rijk investeert samen met de regionale

overheden en het bedrijfsleven in de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant over water. Er wordt gewerkt aan het opwaarderen van de Zuid-Willemsvaart en vervanging sluizen 4, 5 en 6. Het doel is om Eindhoven, Helmond en Veghel bereikbaar te maken voor grotere binnenvaartschepen. Dit betekent een robuustere en betrouwbare verbinding met zeehavens als Rotterdam en Antwerpen en tegelijkertijd een impuls voor de ruimtelijke kwaliteit.



Kaart 3.3.5 Noord en Midden-Limburg

1. LOG Californië/Siberië (LNV Stidug) pag. 138
2. Greenport Venlo (Klavertje 4) (LNV integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 263
3. Venlo: herstructurering Trade Ports Venlo (EZ bedrijventerreinen: topproject)
4. A74 Venlo (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 237
5. Spoorzone Venlo (regio; VROM BIRK) pag. 66
6. Maasover Venlo (regio)
7. Pilot gebiedsconsessie Ooijen - Wanssum (regio)
8. Robuuste verbinding Schinveld - Mook (regio)

3.3.5 Noord en Midden-Limburg

Noord en Midden Limburg liggen centraal tussen het stedelijk netwerk BrabantStad en het Duitse achterland. Deze centrale ligging is van groot belang voor de economische activiteiten in dit gebied. Noord-Limburg behoort met de buurregio Niederrhein tot de grootste tuinbouwgebieden van Europa en is binnen Nederland in omvang het tweede. Een regionaal netwerk van bedrijven, onderwijs- en onderzoeksinstituten en organisaties op het gebied van agrotourisme, logistiek, maakindustrie en toerisme heeft gezamenlijk de ambitie uitgesproken om deze positie te behouden en te versterken rond het thema Greenport Venlo. Duurzaamheid vormt daarbij een leidend thema.

Voor het handhaven en versterken van de positie van de A67-zone is een blijvende bereikbaarheid via de weg essentieel. Op dit

moment wordt gewerkt aan de verkenning A67, de aanleg van de GreenPortLane en er wordt gestreefd naar een gerealiseerde A74 Venlo voor de Floriade in 2012. Er wordt een extra railterminal in Tradepoort Noord aangelegd (spoor) en de Barge-terminal wordt gerealiseerd (water). Om voldoende migratie van buiten de regio aan te trekken en bedrijven en inwoners te binden, zet de regio in op het verder ontwikkelen van het stedelijk centrum van Venlo tot een hoogwaardig stedelijk woon-, werk- en cultuurmilieu. Deze ontwikkelingen vinden met name plaats in de Spoorzone en op de Maasover in Venlo.

In de regio liggen ook een aantal belangrijke opgaven op het gebied van water (veiligheid en milieu), natuur en landschap. De ambitie is deze opgaven te combineren met woningbouw, bedrijfsterrinen en infrastructuur. In Venlo doorsnijden belangrijke weg- en spoor-

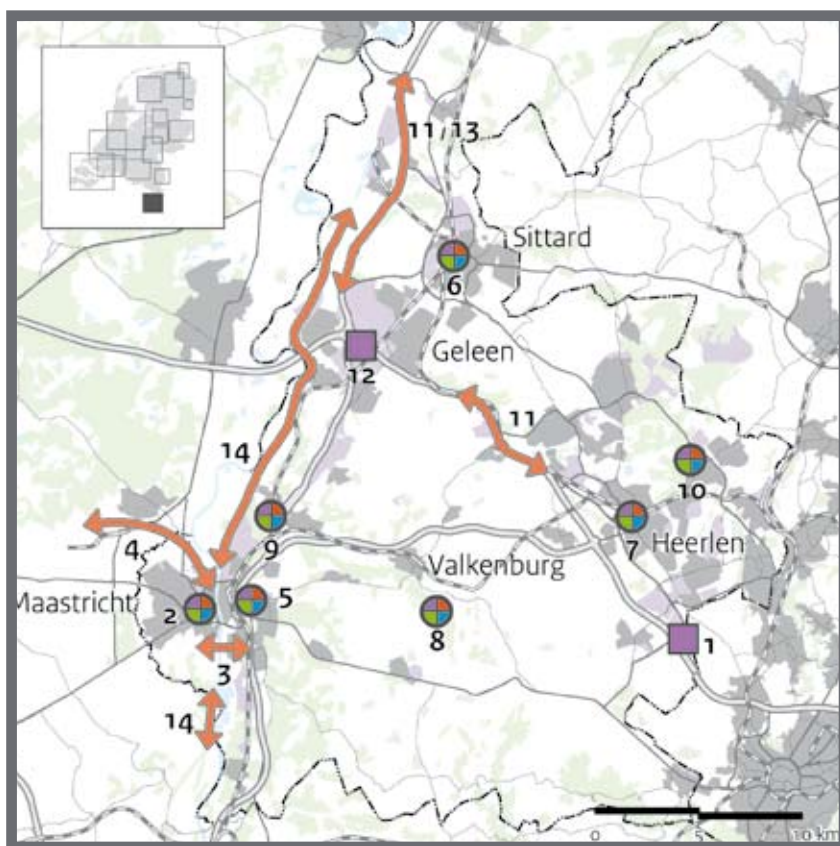
verbindingen aan de oostzijde van de stad omvangrijke natuurgebieden. Door binnen het ILG op lange termijn de Robuuste Verbinding Schinveld - Mook te ontwikkelen ontstaat een hoogwaardig woon- en recreatiemilieu voor de Greenport Venlo. De klimaatverandering zal een verdergaande opgave met zich meebrengen voor het Limburgse beken- en rivierstelsel. Midden-Limburg kent een aantal belangrijke opgaven in het benutten van kansen op het gebied van toerisme (waaronder Maasplassen), wonen en natuur en landschap en het regionale wegennet, met name de N280. Voor woningbouw ligt er voorlopig tot 2020 een opgave van 12.750 woningen.

3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

Het grensoverschrijdende stedelijk gebied waar Maastricht, Sittard-Geleen, Parkstad, Aken, Hasselt en Luik deel van uitmaken, heeft een doorsnede van 40 km en een bevolkingsomvang van ongeveer 1,7 miljoen mensen. Op de schaal van de Euregio is sprake van een bevolkingsomvang van 3,9 miljoen mensen. De regio ligt op twee assen van de Technologische Topregio Eindhoven - Leuven - Aachen (ELAT) en heeft een aantrekkelijk natuurgebied als achterland. Kwalitatieve versterking van de stad-land relaties verdient hier aandacht. Verder is sprake van een krimpende bevolking. In het licht van de verstedelijkingsopgave zullen alle partijen verkennen welke aanpassingen in het instrumentarium nodig zijn.

Gegeven de ligging biedt grensoverschrijdende samenwerking aan deze regio nog onbenutte kansen. Benutting van deze kansen vergt wel extra inspanning om oplossingen te vinden voor de verschillen aan weerszijde van de grens. Kansen liggen er op het gebied van ruimtelijk economische ontwikkeling, zoals samenwerking tussen universiteiten, opleidingsinstellingen en bedrijven. Het grensoverschrijdende bedrijventerrein Avantis is hier een goed voorbeeld van. Om dergelijke grensoverschrijdende samenwerking succesvol te laten zijn, is de bereikbaarheid, zowel binnen het Nederlandse deel van het gebied, als grensoverschrijdend, van groot belang.

In Maastricht werken rijk en regio aan de gebiedsontwikkelingen Maastricht - Noord (Maastricht Belvédère, Maaskruisend verkeer Maastricht, Lightrail Maastricht-Hasselt)



Kaart 3.3.6 Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

1. Bedrijventerrein Avantis (regio)
2. Maastricht Belvédère (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 225
3. Maaskruisend verkeer Maastricht (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur: planstudie) pag. 248
4. Light rail Maastricht - Hasselt (regio)
5. Integrale gebiedsontwikkeling A2 Passage Maastricht (VenW hoofdwegen: planstudie; regio; VROM BIRK) pag. 234 en 66
6. Emplacement Sittard (regio; VROM BIRK)
7. Heerlen - Maankwartier (regio; VROM BIRK) pag. 66
8. Nationaal landschap Heuvelland (LNV nationale landschappen; regio) pag. 132
9. Landgoederenzone Maastricht (regio)
10. Buitenring Parkstad Limburg (regio)
11. A2/A76 Maatregelenpakket Limburg (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 241
12. Geleen: herstructurering bedrijventerrein Chemelot (EZ bedrijventerreinen: topproject)
13. A2 Maasbracht - Geleen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 233
14. Maasroute modernisering fase 2 (inclusief verbreding Julianakanaal) en Bouw vierde sluiscolk Ternaaien (VenW hoofdvaarwegen: planstudie en realisatie) pag. 253 en 250

en A2 Passage Maastricht. Maastricht is na Amsterdam de stad met de hoogste bezoekersaantallen; de stad werkt aan een programma om de toeristen langer aan de stad te binden. In Sittard-Geleen en Heerlen lopen de regionale stedelijke gebiedsontwikkelingen Emplacement Sittard en Heerlen Maankwartier.

Een speerpunt – mede vanwege het economisch motief toerisme – is het behoud en zo mogelijk versterking van het nationale landschap Heuvelland. Rond Maastricht werken regio en regio in het kader van Mooi Nederland aan versterking van de Landgoederenzone.

Rond Heerlen wordt in Parkstadverband samen met de provincie gewerkt aan de ontwikkeling van de toeristische sector. Dit gebeurt onder andere door de aanleg van de Buitenring Parkstad. Deze buitenring is van belang voor de totale bereikbaarheid van grote delen van Parkstad, en daarmee voor de economie (toerisme en bedrijventerreinen) en de leefbaarheid (ontlasting lokale wegen). Tegelijkertijd wordt naar de gebiedsontwikkeling langs de ring gekeken.

Een belangrijk economisch speerpunt is Chemelot, het complex van chemische industrie, kennisontwikkeling en opleidingen dat is

ontstaan op het voormalige DSM-complex in de gemeente Sittard-Geleen. Ter verbetering van de bereikbaarheid worden op korte termijn spitsstroken gerealiseerd op de A2 Maasbracht - Geleen; een structurele verbreding is mogelijk na 2016. De provincie is een studie gestart naar de zuidaansluiting van het spoor van Chemelot. De Maas is de TEN-corrider die Zuidoost-Nederland en Oost-België ontsluit via het water. Momenteel lopen er diverse projecten die de dimensies van de Maas vanaf Weurt (Gelderland) tot aan de Belgische grens vergroten (Maasroute modernisering fase 2, inclusief verbreding Julianakanaal, en bouw vierde sluiscolk Ternaaien). Het doel is om het sterk groeiende containervervoer over water te faciliteren en om het bulktransport efficiënter te laten verlopen. Om maximaal van deze investering te kunnen profiteren is de provincie Limburg in samenwerking met gemeenten en het bedrijfsleven bezig om het netwerk van binnenhavens aan de Maas te versterken.

3.4 Landsdeel Oost

3.4.1. Karakteristiek Oost-Nederland

Oost-Nederland bestaat uit Gelderland en Overijssel. Er wonen ongeveer 3,1 miljoen mensen. Voor een belangrijk deel (ruim 40%) wonen die in de grote steden. Oost-Nederland produceert 16% van het BNP; de twee nationale stedelijke netwerken zijn daarbij de motoren. Verder is Oost-Nederland ook zeer groen: een derde van de natuur en nationale landschappen ligt in dit deel van het land. Mede daardoor is het er aantrekkelijk wonen en neemt de druk vanuit de Randstad toe.

Landsdeel Oost ligt strategisch in de luwte van metropolitane regio's, met goede achterlandverbindingen en een eigen positie in de kennisnetwerken van Noordwest-Europa. De zogenaamde 'triangle' - Nijmegen, Enschede, Wageningen - zet in op health, technology, energy en food. Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van Oost-Nederland, die verder een brede basis heeft in maakindustrie, logistiek en landbouw. In (inter)nationaal perspectief bevinden de beide provincies zich, op verschillende schaalniveaus, tussen grote economische concentraties: de Randstad in het westen en het Ruhrgebied en Berlijn in het oosten. De belangrijkste (inter)nationale transportassen, de A1-zone,

inclusief de Berlijnlijn, de A12-zone met de Deltalijn en de A15-zone met de Betuwelijn en de Waal, zijn daarom belangrijke ontwikkelassen voor het landsdeel. Hier, en in de stedelijke netwerken, concentreren zich de belangrijkste samenhangende opgaven.

In landsdeel Oost liggen twee nationale stedelijke netwerken, te weten de Stadsregio Arnhem - Nijmegen en de Stadsregio Twente. Er liggen ook twee meer regionale stedelijke netwerken, Stedendriehoek en Zwolle-Kampen Netwerkstad. Tenslotte is er nog een regionaal stedelijk netwerk in opkomst: WERV (Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal). De grootste vervoerstromen binnen de regio en de belangrijkste ruimtelijk economische ontwikkelingen in Oost-Nederland vinden plaats rond deze stedelijke netwerken.

Naast de sterke combinatie van kwalitatief hoogwaardige groenstructuren en dynamische stedelijke gebieden, wordt landsdeel Oost gekenmerkt door de aanwezigheid van de grote rivieren. Deze rivieren hebben vanuit het verleden welvaart gebracht en bieden ook nu nog volop mogelijkheden voor hoogwaardige stedelijke ontwikkelingen, recreatie en vervoer over water, maar ook op het gebied van waterveiligheid ligt er een belangrijke opgave. De aanwezigheid van de grote rivieren is van invloed op het functioneren van mobiliteitsnetwerken, doordat bij rivierovergangen lokaal, regionaal en nationaal verkeer samenkomen en daardoor knelpunten kunnen ontstaan.

Het behouden van de balans tussen economie, ecologie en kwaliteit van leven staat centraal in Oost-Nederland. De ambities voor de fysieke leefomgeving staan primair in dienst van de sociaal-economische ontwikkeling van het landsdeel. Het landsdeel Oost wil ruimte maken voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en hoogwaardige woonmilieus. Een structuur van sterke, met elkaar verbonden stedelijke regio's is daarbij het vertrekpunt. Waterveiligheid, een gezond milieu en behoud, herstel en versterking van natuur en landschap zijn vanzelfsprekende randvoorwaarden. Investerings moeten bijdragen aan serieuze waardegroei en aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van regio's en landsdeel.

3.4.2 (Inter)nationale verbindingssassen

De verbinding tussen de Randstad en Roergebied via de Stadsregio Arnhem-Nijmegen loopt over de as A12/Deltalijn en vanuit de mainport Rotterdam via de A15, de Waal en de Betuweroute. De A1, met parallel daaraan de Berlijnlijn, verbindt nationale stedelijke netwerken en vormt een centrale verbindingssas tussen de Randstad, via Twente naar Berlijn en verder richting Noord- en Oost-Europa. Voor de Waal in relatie tot de A15 ligt het huidige accent op de groene en blauwe opgaven in WaalWeelde. De centrale opgave van WaalWeelde is de waterveiligheid (PKB Ruimte voor de Rivier) en natuurontwikkeling (Natura 2000) en daaraan gekoppeld de ambitie om de ontwikkelkansen langs de Waal te benutten en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te versterken.

Naast de grote internationale corridors, zoals de A1-zone inclusief de Berlijnlijn en de A12-zone met de Deltalijn, zijn ook de verbindingen tussen de stedelijke regio's binnen het landsdeel en met de omliggende stedelijke gebieden, zoals met Utrecht, Amersfoort, Almere, Brabantstad en in Noord-Rijnland-Westfalen van groot economisch belang. Dit betreft met name de N18, de N35 en de interregionale en grensoverschrijdende spoorverbindingen. Deze verbindingen dienen goed op orde te zijn, waardoor de 'daily urban systems' goed met elkaar zijn verbonden. Daardoor wordt de arbeidsmarkt vergroot en nemen innovatiekansen en concurrentiekracht toe. Interessante mogelijkheden zijn er voor de versterking van de kennisdriehoek ('triangle') met Health-, Food- en Technovalley als hoekpunten. Het landsdeel ziet in het westelijk deel van het rivierengebied een opgave ten aanzien van de A2-zone als hoofdverbinding tussen Utrecht en Den Bosch in samenhang met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Met uitzondering van het onderdeel Nieuwe Hollandse Waterlinie is deze opgave nog onvoldoende uitgewerkt, maar kan op termijn van belang worden voor MIRT-afspraken.

3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen

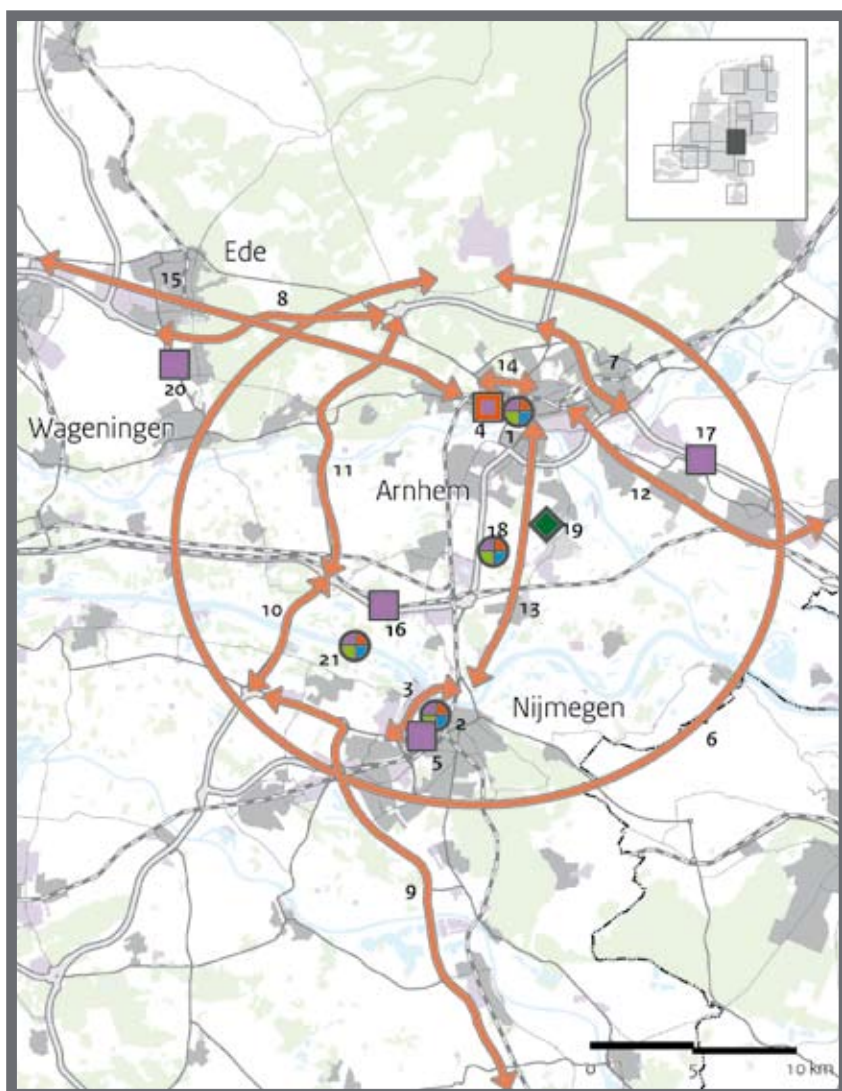
De Stadsregio Arnhem-Nijmegen wil haar internationale economische concurrentiepositie versterken door de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor de bestaande bedrijvigheid en economische groeisectoren te verbeteren. De economische motor van

de stadsregio ligt vooral in en direct rond de centrumsteden Arnhem en Nijmegen en langs de internationale verkeersassen.

De stadsregio blijft volgens de prognoses tot na 2030 groeien, zowel in aantal huishoudens als op het gebied van bedrijvigheid. De aantrekkelijkheid van bestaande binnenstedelijke werklocaties en bedrijventerreinen moet worden verbeterd en nieuwe werklocaties moeten worden ontwikkeld. Om de concurrentiepositie van de Stadsregio te kunnen vasthouden moet tevens worden ingezet op het creëren van voldoende nieuwe hoogwaardige stedelijke woonmilieus in de centrumsteden en het verzilveren van de reeds aanwezige ontwikkelingskansen op het gebied van landelijk wonen. Tegelijkertijd moet de sociaal-economische structuur van de centrumsteden worden versterkt. Door een combinatie van herstructurering en transformatie, woningverbetering en nieuwbouw zal de aantrekkelijkheid van de woningvoorraad worden verbeterd.

Ook de mobiliteit blijft toenemen. Voor de periode tot 2020 zijn al veel verbeteringsmaatregelen voor de bereikbaarheid in studie dan wel in uitvoering (zie hoofdstuk 4, landsdeel Oost en uitvoeringsprogramma regio); voor de periode vanaf 2020 zal nog moeten worden bepaald welke maatregelen nodig zijn om de (gezamenlijke) ambitie in de Mobiliteitsaanpak te halen.

De stadsregio wil de komende jaren de voorziene economische en fysieke groei op een duurzame wijze kunnen accommoderen, waarbij tegelijkertijd de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van de regio en de onderlinge samenhang verder worden verbeterd. De grenzen aan de uitbreiding in het binnenstedelijk gebied zijn bereikt. De gewenste toekomstige schaa sprong kan alleen worden gerealiseerd door een grotere transformatie van het bestaande stedelijke gebied en de uitbreiding van het wonen in het middengebied. De bereikbaarheid van de regio moet worden gehandhaafd en waar nodig worden verbeterd en de milieubelasting moet worden verminderd. Deze schaa sprong van de stadsregio is te realiseren door verdere optimalisatie en uitbreiding van de bestaande verkeersinfrastructuur (o.a. planstudie mogelijke doortrekking A15 naar A12), hoogwaardige



Kaart 3.4.3 Stadsregio Arnhem-Nijmegen

1. Centrale Ontwikkelings Zone Arnhem (COZA)/ Arnhem Rijnboog (regio; VROM BIRK) pag. 66
2. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront) (VROM integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 273
3. Nijmegen 2^e stadsbrug (regio; VenW regionale/ lokale infrastructuur: realisatie) pag. 286
4. Arnhem Centraal t.b.v. Nieuw Sleutelproject (VenW spoorwegen en VROM: realisatie) pag. 283
5. Nijmegen: herstructurering bedrijventerrein Noord en Oost Kanaalhavens (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem - Nijmegen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 277
7. ZSM 2: A12 Waterberg - Velperbroek (VenW hoofdwegen) pag. 91
8. A12 Ede - Grijsoord (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 276
9. Gebiedsgerichte verkenning A73 Ewijk - Rijkevoort (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 267
10. A50 Ewijk - Valburg (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 278
11. ZSM 2: A50 Valburg - Grijsoord (VenW hoofdwegen) pag. 91
12. Spoorcorridor Arnhem - Doetinchem (regio)
13. HOV netwerk Arnhem - Nijmegen (regio)
14. Sporen in Arnhem (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 284
15. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: corridor Utrecht - Arnhem (-Nijmegen) (VenW spoorwegen: planstudie) pag. 100
16. Bedrijventerrein A15-zone (Overbetuwe) (EZ bedrijventerreinen: topproject)
17. Bedrijventerrein A12-zone Arnhem - Duitse grens (EZ bedrijventerreinen: topproject)
18. Park Lingezegen (regio; LNV recreatie om de stad) pag. 136
19. LOG Bergerden (LNV Stidug) pag. 138
20. WERV: Center for Advanced Technology in Agrofood Ede (regio)
21. Waalweelde (regio)

OV-voorzieningen en de verknoping van deze modaliteiten. Ook het verbeteren van

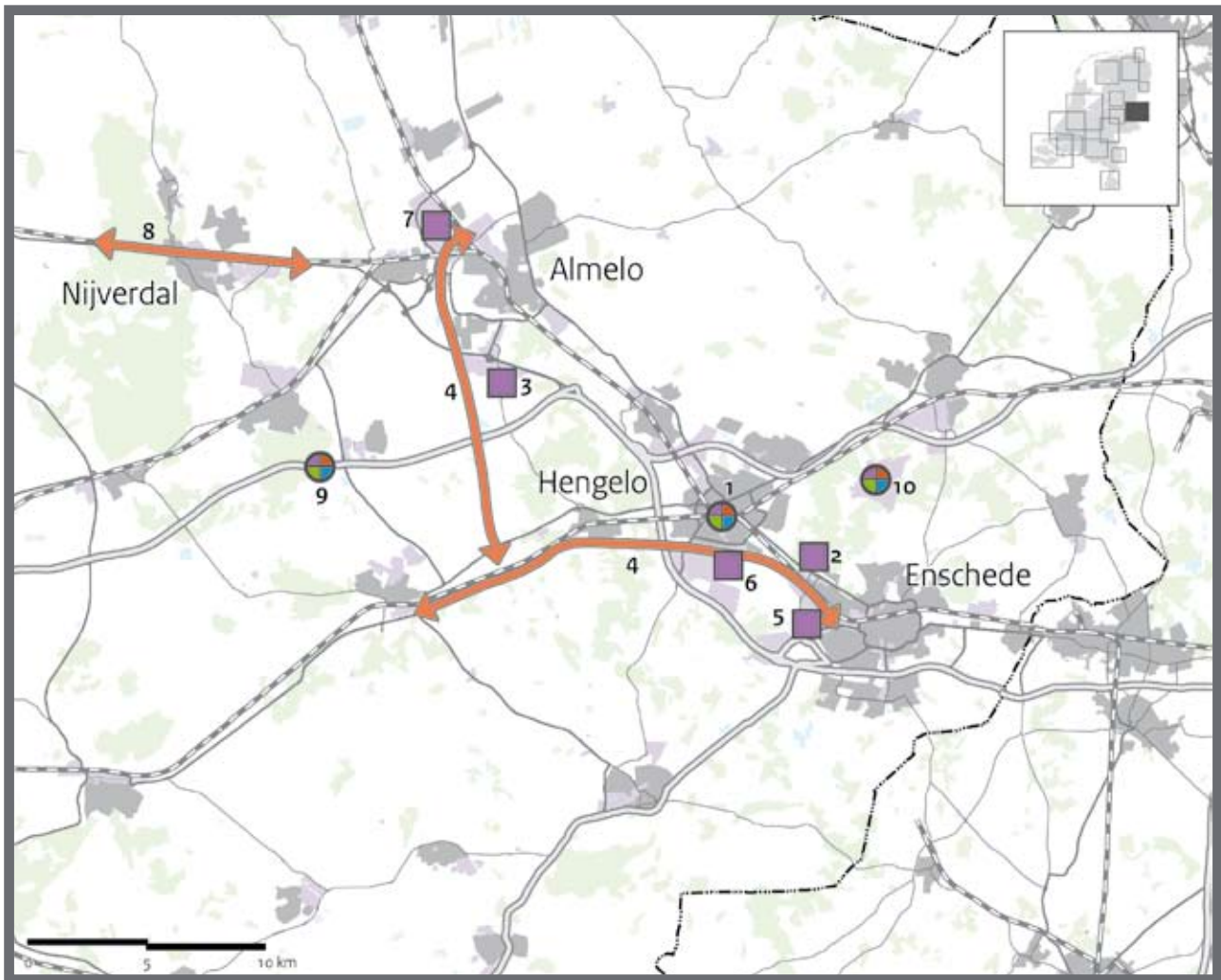
de doorstroming, het verder versterken van het programma luchtkwaliteit en de regionale

klimaatagenda behoren tot de integrale aanpak van de stadsregio. De duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stadsregio vraagt om samenhangende en integrale gebiedsontwikkeling.

De woningmarkt is (gemiddeld) redelijk ontspannen. De grootste druk ligt in het middengebied, waar ook de grote uitbreidingslocaties van Arnhem en Nijmegen liggen. Die opgave vraagt om aandacht voor de daarmee samenhangende bereikbaarheidsproblematiek en voldoende ruimte voor groen en recreatie. Tussen rijk en Stadsregio bestaat overeenstemming over de woningbehoefte voor de periode 2010-2020 (30.000-33.000 woningen, als wordt uitgegaan van een trendmatige vervanging van 9.000 woningen). Het woningtekort wordt daarmee in die periode teruggebracht tot 1,5%. Over de verdeling van het woningbouwprogramma over de regio en de kwalitatieve invulling daarvan vindt nog overleg plaats. Hierbij is een integrale benadering voor de specifieke locatiekeuze gewenst: de voor- en nadelen vanuit alle sectoren voor de diverse locaties worden hierbij betrokken.

Gezien het voorgaande is de belangrijkste samenhangende opgave van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen de versterking van het Middengebied. In dit middengebied komen de vijf belangrijkste programma's/projecten in de stadsregio samen:

1. Centrale Ontwikkelingszone Arnhem (COZA): dit is de overkoepelende naam voor een aantal integrale gebiedsontwikkelingen in het hart van Arnhem. Hiertoe behoren het Nieuwe Sleutelproject Arnhem Centraal, Rijnboog (binnenstedelijke transformatie) en Stadsblokken-Meinerswijk (experiment met aangepast bouwen).
2. Nijmegen Omarmt de Waal: dit is de typering voor een aantal centraal stedelijke projecten aan en over de Waal in Nijmegen, die op termijn het nieuwe stedelijk hart van de Waalstad gaan vormen. Deze gebiedsontwikkeling bevat onder meer de aanleg van de tweede stadsbrug, de ontwikkeling van het Waalfront (binnenstedelijke transformatie) en de bouw van de Citadel (centrumgebied van VINEX-locatie de Waalsprong) en de dijkeruglegging bij Lent (basismaatregel Ruimte voor de Rivier).
3. HOV-netwerk stedelijk kerngebied: met



Kaart 3.4.4 Stadsregio Twente

1. Hengelo: Centraal Station Twente/Hart van Zuid (VROM BIRK en integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 270 en 66
2. Enschede: Kennispark Twente (EZ bedrijventerreinen: topproject; VROM BIRK) pag. 66
3. Almelo: XL Businesspark (EZ bedrijventerreinen: topproject)
4. Twentekanaal, verruiming fase 2 (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 290
5. Enschede: herstructurering bedrijventerrein Havengebied (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. Hengelo: herstructurering bedrijventerrein Twentekanaal (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. Almelo: herstructurering bedrijventerrein Havengebied (EZ bedrijventerreinen: topproject)
8. N35 Zwolle - Almelo (Nijverdal) (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 282
9. Gebiedsgerichte verkenning A1 zone, inclusief corridor Apeldoorn - Deventer - Azelo (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; VROM; regio) pag. 267
10. Luchthaven Twente (regio; GOB)

een nieuw HOV-netwerk wil de stadsregio de positie van het OV versterken en de bereikbaarheid van het gebied vergroten. Een tweede HOV-as als onderdeel van dit netwerk kan de ruggengraat van de verstedelijkingsopgave gaan vormen. Nut en noodzaak van een tweede HOV-as zullen in het verdere proces helder moeten worden. Naast verdere uitbouw en optimalisatie van de Stadsregiorail, wil de stadsregio de positie van het HOV versterken om zo de bereikbaarheid van de regio te vergroten en doorstroming op de

(inter-) nationale assen te kunnen garanderen. Dit in combinatie met de capaciteitsverhoging en uitbreiding van de rijkswegen en spoor.

4. Park Lingezege: Park Lingezege vormt het centrale stedelijk uitloopgebied tussen Arnhem en Nijmegen en wordt hét Groene Hart van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Het gebied zal verbonden worden met andere natuurgebieden in de omgeving en is door het rijk aangemerkt als rijksbufferzone.

5. De OV-corridor Arnhem-Doetinchem: stadsregio en provincie in samenwerking met het ministerie van VenW streven naar verbetering van de lijn Arnhem-Doetinchem. Deze lijn is zeer belangrijk voor het regionaal OV vanuit de Achterhoek naar de stadsregio. Dit streven krijgt gestalte door het vergroten van de capaciteit, het verbeteren van de punctualiteit, de ontwikkeling van een nieuw station in Westervoort (als onderdeel van de Stadsregiorail) en de mogelijke ontwikkeling van een station Zevenaar-Oost.

WERV / Vallei-regio

In aansluiting op de Stadsregio Arnhem - Nijmegen ontwikkelt het WERV-gebied (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) zich tot een regionaal stedelijk netwerk en economisch kerngebied. Het WERV-verband en de Valleiregio vormen een gebied met zowel een verstedelijkt als een groen gezicht. De regio heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat door de centrale ligging in Nederland, de goede ontsluiting, het gevarieerde landschap en attractieve woonmilieus. In de WERV/Vallei-regio bestaat, in aansluiting op Pieken in de Delta, de ambitie tot verdere ontwikkeling van het Food-Valley-concept ten behoeve van de internationale concurrentiepositie van Nederland in het algemeen en deze regio in het bijzonder. De Ambitieschets Food Valley 2020 vormt hiervoor de basis die nu nog onvoltooide is uitgewerkt maar op termijn van belang kan worden voor MIRT afspraken.

3.4.4 Stadsregio Twente

De Stadsregio Twente transformeert naar een innovatieve kenniseconomie. De van oudsher aanwezige maakindustrie wordt steeds kennisintensiever en specialistischer. Enschede is één van de hoekpunten van de Oost-Nederlandse kennisdriehoek ('triangle') met focus op technologie. Technology Valley Twente richt zich in het bijzonder op voedingstechnologie, gezondheid, veiligheid, bouwinnovaties en materiaaltechnologie. De ambitie van Twente is om het komende decennium te gaan behoren tot de top vijf van kennisregio's in Europa. Dé grote uitdaging is kennisvalorisatie in de zogenaamde 'Advanced Technology' (micro en nanotechnologie).

De belangrijkste regionale opgave voor Twente is het versterken van het stedelijk kerngebied. In ruimtelijke zin gaat het daarbij om de doorontwikkeling van de Innovatiedriehoek. De geïntegreerde, grootschalige gebiedsontwikkeling omvat het Kennispark Twente (Enschede), de Luchthaven Twente en de binnenstedelijke herontwikkeling van stationsgebied Hengelo (Hart van Zuid). De externe ontsluiting en interne verbinding van deze drie locaties met een grote potentie vormt in de ogen van de regio een belangrijke opgave. Daarnaast zet Twente in op de realisatie van de stadsassen vanaf de A1 en A35 en van de HOV-verbindingen in het stedelijk kerngebied en de

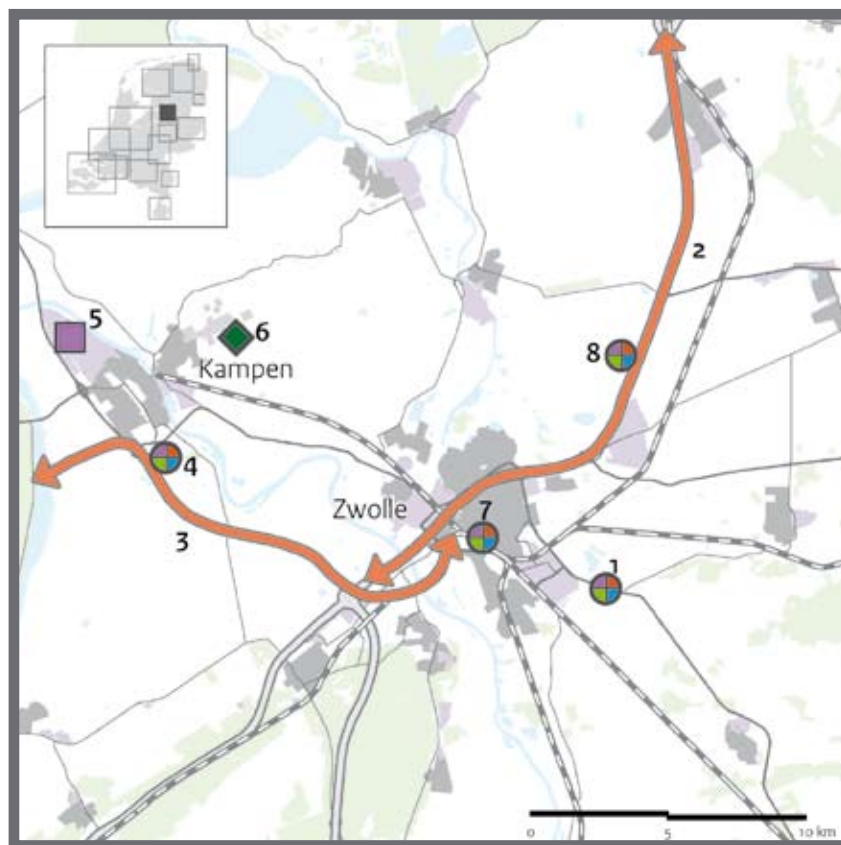
stationsomgevingen van de Twentse steden. Synergie en samenhang van de ontwikkelingen in het stedelijk kerngebied zullen in het verdere studieproces helder moeten worden.

De regio Twente heeft een ontspannen woningmarkt. Er is geen kwantitatief woningtekort. Wel is er een omvangrijke kwalitatieve vraag en een grote goedkope huurvoorraad waarvan de kwaliteit niet aansluit bij de (toekomstige) behoefte. Volgens de rijkscijfers zullen in heel Twente in de periode 2010-2020 ongeveer 20.000 woningen (inclusief vervanging) moeten worden gebouwd. Over het woningbouwprogramma en de verdeling daarvan over de regio (de steden en de overige gemeenten) vindt nog overleg plaats. Het benutten van de landschappelijke kwaliteiten versterkt de sociaal-economische positie van Twente. Twente biedt een woon- en werkplek met vele mogelijkheden voor invulling

van vrije tijd en recreatie, waarin stad en land op natuurlijke wijze met elkaar in verbinding staan. De ruimtelijke kwaliteit van Twente wordt voor een belangrijk deel bepaald door de groen-blauwe structuur. Ontwikkeling daarvan is van groot belang voor het vestigingsklimaat en daarmee voor de ruimtelijk-economische structuur van Twente. De Groene Poort is een groene schakel van formaat, die het stedelijk gebied van Twente verbindt met het landschap van Noordoost en Zuidwest Twente. De Groene Poort heeft een dubbele functie: enerzijds een geleidingfunctie tussen de steden, anderzijds een verbindende functie tussen de waardevol aanwezige landschappen. De EHS langs het vliegveld Twente heeft ook nadrukkelijk een verbindende functie.

3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen

De netwerkstad Zwolle-Kampen heeft zich



Kaart 3.4.5 Netwerkstad Zwolle-Kampen

1. N35 Verkenning Zwolle - Wijthmen (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning) pag. 268
2. ZSM 2: A28 Hattemberbroek - Lankhorst (VenW hoofdwegen) pag. 91
3. Hanzelijn (VenW spoorwegen: realisatie) pag. 211
4. IJsseldelta (Kampen) (VROM, integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 271
5. Kampen: herstructurering bedrijventerrein Haatlanden (EZ bedrijventerreinen: topproject)
6. LOG Kampen (LNV Stidug) pag. 138
7. Spoorzone Zwolle (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 266
8. A28-zone (regio)



Kaart 3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

1. Gebiedsgerichte verkenning A1 zone, inclusief corridor Apeldoorn - Deventer - Azelo (VenW integrale gebiedsopgaven: verkenning; VROM; regio) pag. 267
2. IJsselsprong (Zutphen) (VROM integrale gebiedsopgaven: planstudie) pag. 272
3. Apeldoorn Kanaalzone (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie) pag. 293
4. Zutphen: herstructurering bedrijventerrein De Mars (EZ bedrijventerreinen: topproject)
5. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen) (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 287

ontwikkeld tot scharnierpunt in ruimtelijk, economisch en logistiek opzicht tussen de Randstad en Noordost-Nederland en het Duitse achterland. De centrumfunctie van Zwolle heeft een verzorgingsgebied van ruim een half miljoen mensen in delen van Flevoland, Drenthe, Overijssel en Gelderland. Binnen Nederland is Zwolle de stad met het hoogste aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van de bevolking. De netwerkstad gaat er van uit dat de regionale economie tenminste tot 2020 blijft groeien. Dit leidt tot een grote pendel en dus druk op de infrastructuur. In de visie op de toekomstige ontwikkeling staat het evenwicht tussen rood, groen en blauw centraal. De netwerkstad kiest voor een duurzame ontwikkeling, met versterking van stedelijke functies, en wil tegelijkertijd investeren in een hoogwaardig leefmilieu waar bereikbare natuur, landschap en water een hoofdrol spelen.

De woningmarkt in de stedelijke regio Zwolle Kampen blijft groeien. De kwalitatieve vraag is hoog. Met ruim 12.000 woningen is er een wat hogere woningbouwambitie dan vanuit de Primos prognose wordt voorgesteld (+1500 woningen). Voor deze opgave bestaat voldoende bestemmingsplancapaciteit. In kwalitatieve zin is er een evenwichtige verhouding tussen goedkoop, middelduur en duur. Qua woonmilieus wordt het programma afgestemd op de vraag

De netwerkstad Zwolle-Kampen vormt een bovenregionaal centrum voor werkgelegenheid, onderwijs en stedelijke voorzieningen. De vraag naar centrumlocaties voor stedelijke voorzieningen, woonmilieus en vervoersgebonden locaties neemt toe. Uitbreidingsmogelijkheden van het centrumgebied zijn beperkt. Via herontwikkeling, functieveran-

dering en inbreiding in de binnenstadsschil wordt een milieu gecreëerd, waarbinnen het centrum verder kan groeien. Daartoe is het programma 'Binnenstad-plus' in ontwikkeling. Milieuregels bemoeilijken ontwikkelingen van vervoersgebonden woon- en werklocaties. Voor deze functies wordt ruimte gezocht in de Spoorzone en de A28-zone in Zwolle. Andere opgaven hangen samen met de bereikbaarheid die sterk onder druk staat. De scharnierfunctie van Zwolle in Noordost-Nederland vergroot deze druk. Door rijk en regio worden tot 2020 al diverse maatregelen genomen om deze druk te verlichten. Het gaat om verschillende maatregelen op de A28 zone (doorstroming A28, A28-corridor, afwikkeling regionaal en lokaal verkeer), op de Ring Zwolle, Hanzelijn, Kamperlijn en de N50.

In de integrale gebiedsontwikkeling IJsseldelta-Zuid zijn meerdere onderling samenhangende (regionale) opgaven aan de orde. Het gaat onder meer om het vergroten van de waterveiligheid, het realiseren van 350 hectare nieuwe natuur, het toevoegen van een bijzonder waterrijk woonmilieu dat bijdraagt aan het versterken van het vestigingsklimaat van dit gebied, de inpassing van de Hanzelijn (inclusief nieuw station en stationsomgeving), het verbeteren van de toeristisch recreatieve infrastructuur, de door de regio gewenste ombouw van de N307 naar N23, de aanpak van de N50 en agrarische structuurversterking.

3.4.6 Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen

De Stedendriehoek bestaat uit de drie middelgrote steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen in een gevarieerde groene omgeving met vitale dorpen. Er is een goede balans tussen de rode, groene en blauwe functies. De Stedendriehoek is aantrekkelijk als woonomgeving en – mede vanwege de centrale ligging in ons land aan A1 en A50 – als vestigingsplaats voor bedrijven. De Stedendriehoek ontwikkelt zich tot een samenhangend stedelijk netwerk, waarin de ruimtelijke en functionele relaties tussen de drie steden onderling en met het landelijk gebied steeds sterker worden. De regio Stedendriehoek heeft hoge ambities waar het gaat om duurzaamheid, klimaatbeleid en energiebesparing. De woningmarkt in de Stedendriehoek wordt de komende jaren geleidelijk meer ontspannen. Tussen

rijk en Stedendriehoek bestaat overeenstemming over de voorgenomen aantallen woningen voor de periode 2010-2020 (14.000 tot 15.000 waarvan 3.500 tot 4.000 vervanging). Het woningtekort blijft daarmee in deze periode onder de 1,5%. De behoefte aan uitbreidingslocaties is beperkt door de ambitie om meer dan 45% binnen bestaand bebouwd gebied te realiseren. De bestemmingsplancapaciteit is voldoende. Over de kwalitatieve invulling van het programma zijn afspraken gemaakt met de provincies.

De belangrijkste opgave voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek is de versterking van de A1-zone in combinatie met de ontwikkeling van de IJsselzone. Dit zogenaamde assenkruis vormt de ruggengraat van de Stedendriehoek, maar verbindt de regio ook met de andere stedelijke netwerken in Oost-Nederland. Alle grotere ruimtelijke opgaven van de regio voor wonen en werken – uitleg, transformatie en herstructurering – liggen in deze zones langs de A1 en de IJssel.

Er is regelmatig sprake van congestie op de A1 in de Stedendriehoek. De optimalisatie van de capaciteit van de A1 Apeldoorn-West - Deventer-Oost - Azelo (dit is zowel een (inter)nationale verbinding als een regionale verbinding), gekoppeld aan de ontwikkeling van de daarmee samenhangende stadsassen en knooppunten en van het regionale bedrijventerrein Apeldoorn Zuid en Bedrijvenpark A1 worden op dit moment verkend. De ministers van VenW en VROM hebben ingestemd met een integraal proces voor de verkenning van de A1-zone en de A1-aanpak conform Sneller & Beter en gericht op de komende bestuurlijke overleggen.

Daarnaast zet de Stedendriehoek in op de ontwikkeling van afvalrecyclingbedrijf VAR in combinatie met energieopwekking en een nieuwe regionale glastuinbouwlocatie. Voor de woningbouwopgave is de IJsselsprong Zutphen van belang, in combinatie met de maatregelen in het kader van de PKB Ruimte voor de Rivier. De vele rivierkundige PKB-maatregelen aan de IJssel worden in de regio gecombineerd met de versterking van de ruimtelijke kwaliteit langs de IJssel: onder andere stadsfronten Deventer en Zutphen.

3.5 Landsdeel Noord

3.5.1 Karakteristieken

Kenmerkend aan Noord-Nederland is de ligging van de steden en economische kernzones in een weids en landelijk gebied. De provincies Drenthe, Fryslân en Groningen zijn, vergeleken met de rest van het land, dunbevolkt. Het landelijk gebied wordt gekenmerkt door grote, aaneengesloten open ruimtes die uniek zijn voor Nederland. De natuurlijke, landschappelijke en milieuwaarden vormen de basis voor een goed woon- en leefklimaat. Wonen en werken zijn niet gelijkmatig gespreid, maar geconcentreerd in een aantal kernzones: het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen - Assen, het stedelijk netwerk Leeuwarden/ Fryslân, het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe en de Eemdelta. In internationale context zien rijk en regio potentie in een positie van Noord-Nederland op de as Randstad - Noord-Nederland - Noord-Duitsland - Scandinavië, de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA). De infrastructurele drager voor de NOA wordt gevormd door twee hoofdtransportassen voor wegvervoer, de A6/A7 en de A28/A37. Deze assen verbinden de kernzones met de (inter)nationale kerngebieden buiten de regio. Daarnaast zijn de spoorwegen, de zeehavens en de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl en de daaraan verbonden binnenhavens van groot belang voor de economische ontwikkeling.

Al ruim 75 jaar is de Afsluitdijk een belangrijke primaire waterkering bij de bescherming tegen wateroverlast en overstromingen. Naast de studie naar Extra spuicapaciteit Afsluitdijk wordt in het kader van het Onderzoek Integrale Verbetering Afsluitdijk met name gekeken naar de haalbaarheid van innovatieve ambities – boven de noodzakelijke basisfunctionaliteit – zoals bijvoorbeeld duurzame energie, recreatie en toerisme en natuurontwikkeling.

Binnen de kernzones vervullen de steden Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen een belangrijke bovenregionale functie. In deze steden bevinden zich veel voorzieningen op het terrein van cultuur, onderwijs en gezondheidszorg. De vier steden herbergen 38% van de werkgelegenheid, tegenover 27% van de beroepsbevolking. Met name de zakelijke dienstverlening is hier geconcentreerd. Clustering van kennisintensieve economische

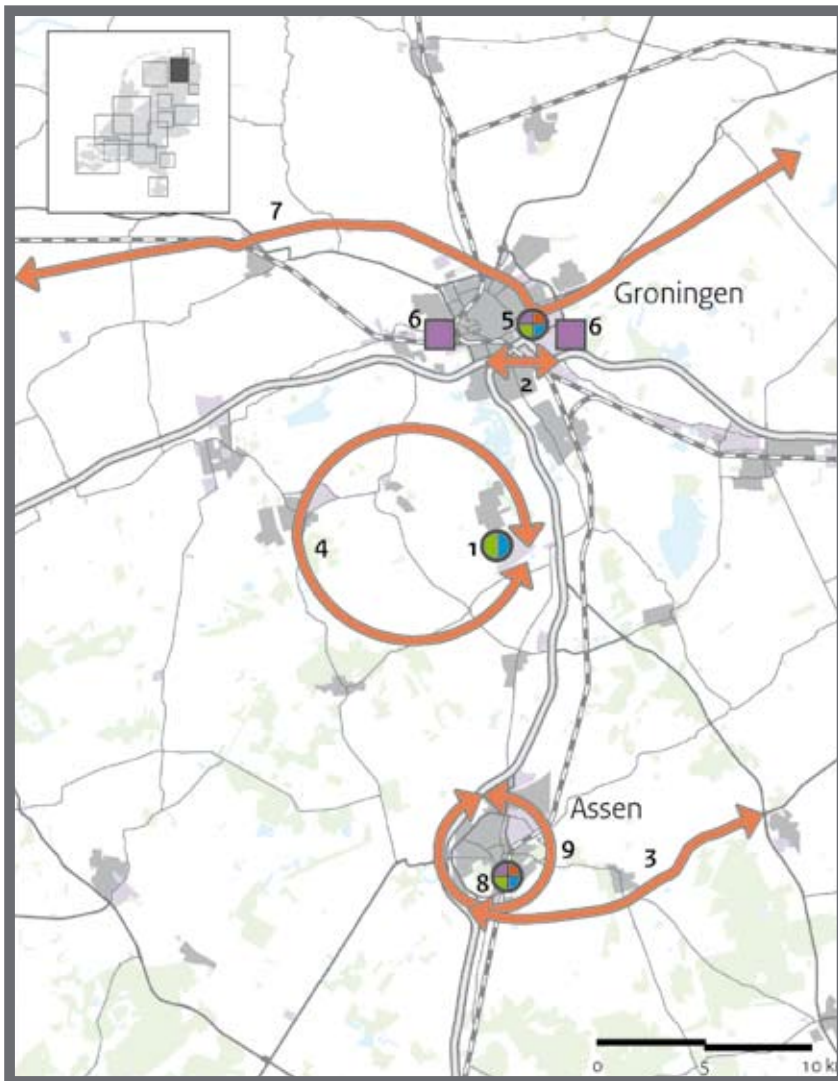
activiteiten in steden kan de gewenste interactie tussen de kennisinstellingen en het bedrijfsleven versterken en aldus impuls geven aan de kenniseconomie.

De afgelopen jaren hebben rijk en regio met succes uitvoering gegeven aan de afspraken in het kader van het Langmanakkoord. Deze afspraken waren gericht op het versterken van de ruimtelijk-economische structuur en verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. In dat kader is er gekeken naar de mogelijkheid van een snelle spoorverbinding (Zuiderzeelijn) of een alternatief samenhangend pakket. Het kabinet heeft najaar 2007 geconcludeerd dat het structuurversterkend rendement van een hogesnelheidstrein tussen de Randstad en Noord-Nederland onvoldoende is. Daarom is gekozen voor een alternatief, het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. De afspraken tussen rijk en regio over de opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn vastgelegd in een convenant dat is ondertekend op 23 juni 2008. Met de uitvoering van dit pakket wordt het eerder overeengekomen beleid in essentie voortgezet, met inachtneming van de herijkte probleemstelling. De in het RSP afgesproken hoofdopgaven voor Noord-Nederland zijn:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

3.5.2 Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

De steden Groningen en Assen vormen tezamen met tien omliggende gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe, Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen. Voor dit netwerk wordt ingezet op het versterken en profileren van de economische positie (nationaal en internationaal/NOA) en het behoud van de regiospecifieke gebiedskwaliteiten. Het gebied kenmerkt zich door een sterke stedelijke concentratie en een relatief weids achterland. Gekozen is voor een integrale en gebiedsgerichte aanpak voor verstedelijking en landschap. Ruimtelijk wordt ingezet op bundeling en concentratie van het



Kaart 3.5.2 Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen

1. Programma Regiopark (regio)
2. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (VenW hoofdwegen: verkenning) pag. 297
3. N33 Assen (zuid) - Zuidbroek (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 303
4. Kolibri OV-netwerk (regio)
5. Groningen Centrale Zone (EZ integrale gebiedsopgaven: realisatie), Meerstad (regio; LNV), Groningen Europapark (VROM BIRK), Spoorzone Groningen (VROM integrale gebiedsopgaven en VenW: verkenning) pag. 310, 66 en 296
6. Groningen: Herstructurering bedrijventerrein Zuid-oost Groningen/Meerstad (EZ bedrijventerreinen: topproject) en Bedrijventerrein Westpoort (EZ bedrijventerreinen: topproject)
7. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306
8. Assen FlorijnAs (regio; VROM)
9. Regiospecifiek Pakket: bereikbaarheid Assen (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur) pag. 305

wonen en werken op de zogeheten T-structuur. Deze wordt gevormd door de A7 en de A28 en het spoor.

Landschappelijk zorgt het regionale programma Regiopark voor een verdere versterking van het unieke landschap in deze regio. Het programma kent de volgende vier speerpunten: water en natuur als leidraad, rood in balans met groen en blauw, landschap weer open en visie op de stadsranden.

Het NSN Groningen-Assen heeft een belangrijke economische functie. Meer dan een derde van de werkgelegenheid (circa 223.500 banen) en bijna een derde van de bevolking (circa 450.000) van Noord-Nederland bevindt zich in dit netwerk. Een miljoen mensen (ofwel twee op de drie inwoners van Noord-Nederland) is aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen, vooral in de stad Groningen. Binnen het NSN Groningen-Assen dragen

vooral de gebiedsontwikkelingen Groningen Centrale Zone en Assen FlorijnAs bij aan de verdere economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. De gebiedsontwikkelingen Leek/Roden en Hoogezand-Zuid zijn gericht op het bieden van aantrekkelijke woon-, werk- en recreatiemilieus met behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteiten.

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het netwerk is een goede externe en interne bereikbaarheid essentieel, met name voor de verschillende gebiedsontwikkelingen. Vooral de verbetering van de T-structuur is nodig, in het bijzonder de Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG). De verkenning ZRG fase 2 is in 2007 afgerond. Het is de bedoeling om de afspraken over de toekomst van de ZRG fase 2 najaar 2009 vast te leggen in een formele bestuursovereenkomst. Daarbij wordt ook de verdubbeling van de N33 Assen (zuid) - Zuidbroek (inclusief aansluiting A28) meegenomen. De bereikbaarheidsstrategie van de regio is een én-én verhaal. Automaatregelen zoals hiervoor beschreven, zijn nodig vanwege de relatief sterke autoafhankelijkheid door de diffuse spreiding van de inwoners in de regio. Niettemin is daarnaast een kwalitatief hoogwaardig OV nodig om de sterke stedelijke concentraties zoals Groningen en Assen bereikbaar te houden. De regio zet daarom in op het Kolibri OV-netwerk. Kolibri staat voor een kwaliteitssprong in het regionale OV. De regio ziet een RegioTram als ruggengraat voor het Kolibri OV-netwerk, als verbinding tussen stads- en regionaal OV. Overstappunten vormen hierbij belangrijke schakels tussen de verschillende netwerken en modaliteiten. Het Kolibri OV-netwerk bestaat daarnaast uit hoogwaardige buslijnen, regionaal spoor en HOV-assen in de steden Groningen en Assen.

In de regio Groningen-Assen is sprake van een tweeledige regionale woningmarkt. Dure (transformatie)opgaven in het stedelijk gebied moeten concurreren met een ontspannen woningmarkt direct rond het stedelijk gebied. Belangrijke opgave is naast uitbreiding het kwalitatief afstemmen van bestaande woningen op woonwensen en duurzaamheidseisen. Het realiseren van een kwaliteitsimpuls voor de zogenaamde T-structuur (wonen, revitaliseren bedrijventerreinen, OV en stadsranden) en van de gebiedsopgaven Centrale

zone (gemeente Groningen) en de FlorijnAs (gemeente Assen) staan centraal in de verstedelijkingsopgave voor het stedelijk netwerk Groningen – Assen.

Gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone

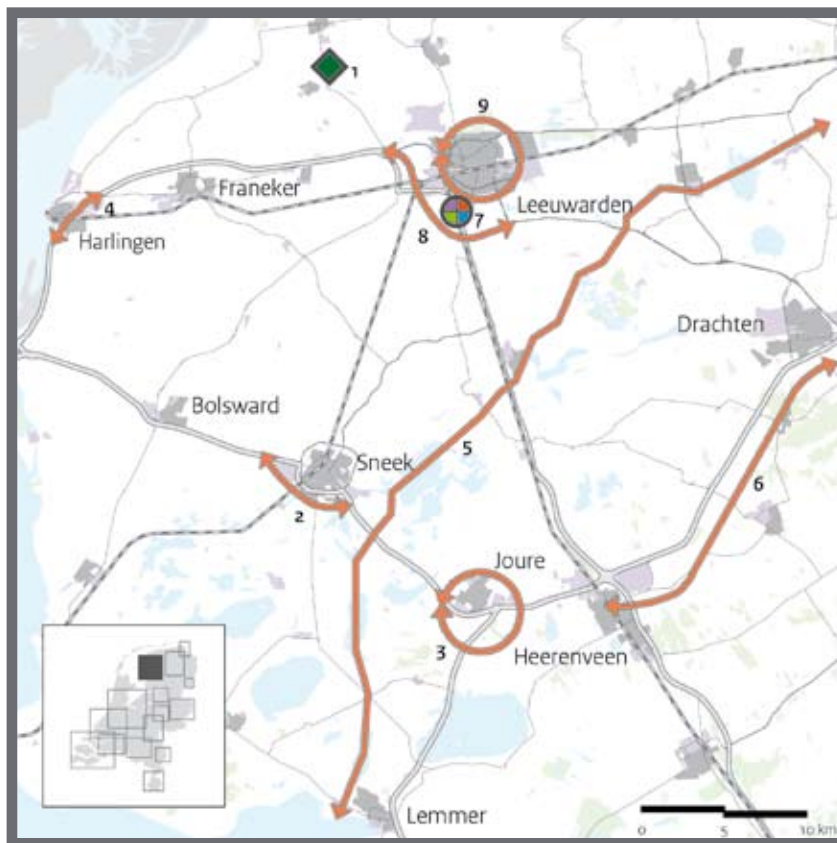
Veel van de ontwikkelingen en transformaties in de stad Groningen zullen zich de komende jaren afspelen in de Centrale Zone. De Centrale Zone is gericht op de herontwikkeling van verouderde (haven) industrieterreinen tot een nieuwe stedelijke as voor wonen, werken en voorzieningen. Het project beoogt ook het verbeteren van de verbinding tussen Meesterstad en de Groningse binnenstad en van de bereikbaarheid van deze zone en het stedelijk netwerk als zodanig. Deels in samenwerking met het rijk werkt de stad Groningen aan meerdere deelprojecten in verschillende stadia van ontwikkeling: de binnenstad, spoorzone Groningen (onderdeel Programma Spoorzoneontwikkeling), het UMCG/Bodenterrein (Nota Ruimtebudget), het Europapark en het Sontweggebied (Nota Ruimtebudget). De ontwikkeling van de Centrale Zone wordt daarnaast versterkt door het bedrijventerrein Westpoort aan de westzijde van de stad. De ontsluiting van dit bedrijventerrein over water is gebaat bij de in gang gezette verbetering van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl.

Gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs

De FlorijnAs is het koersbepalende ontwikkelingsprogramma voor Assen. Het is een integraal programma waarbij de projecten langs de noordzuidas van Assen in onderlinge samenhang worden bekeken. Het gaat daarbij om de gebiedsontwikkeling Assen-Zuid (TT circuit, kennis, zorg en recreatie), de herstructurering van het stationsgebied (stedelijk verkeersknooppunt) en de herontwikkeling van het Stadsbedrijvenpark (stedelijk wonen en werken). De FlorijnAs beoogt deze onderdelen fysiek en functioneel met elkaar te verbinden. Voor Assen-Zuid is inmiddels een integraal ontsluitingsprofiel opgesteld (onderdeel Bereikbaarheid Assen).

3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân

De steden in de Westergozone en de A7-zone – de twee economische kernzones in Fryslân – vormen tezamen het stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân. Leeuwarden, Harlingen



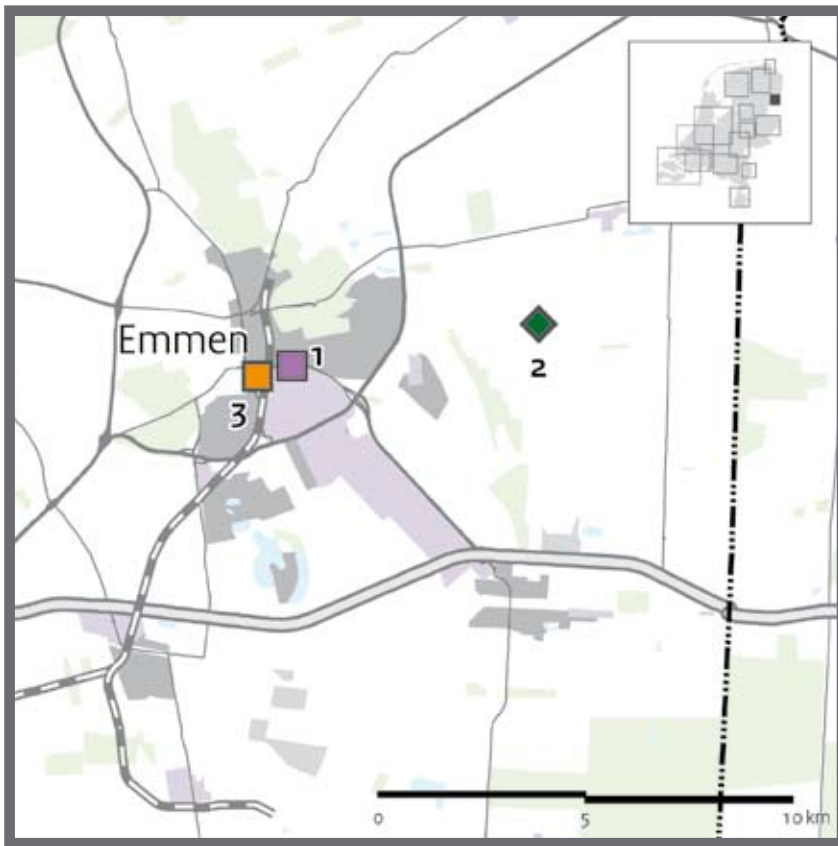
Kaart 3.5.3 Stedelijk netwerk Leeuwarden/Fryslân

1. LOG Berlikum (LNV Stidug) pag. 138
2. A7 Rondweg Sneek (VenW hoofdwegen: realisatie) pag. 304
3. A6/A7 Knooppunt Joure (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 300
4. N31 Harlingen (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 301
5. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306
6. Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen (regio)
7. Leeuwarden Nieuw Stroomland (regio; VROM)
8. N31 Leeuwarden (Haak om Leeuwarden) (VenW hoofdwegen: planstudie) pag. 302
9. Bereikbaarheid Leeuwarden (regio; VenW regionale/lokale infrastructuur) pag. 305

en Franeker zijn de steden in de Westergozone. Drachten, Heerenveen, Sneek en Joure vormen de steden binnen de A7-zone. De gemeenten in beide zones herbergen de helft van de Friese arbeidsplaatsen en een derde van de Friese inwoners. Leeuwarden en de overige steden binnen de beide kernzones liggen als vitale steden te midden van een aantrekkelijk landelijk gebied. De provincie en de betrokken gemeenten voeren een beleid dat is gericht op het concentreren van woningen en werkgelegenheid in deze steden. Leeuwarden neemt daarbij de centrale positie in als hoofdstad en concentratiepunt van voorzieningen en arbeidsplaatsen. Van de Friese werkgelegenheid is 25% in Leeuwarden gevestigd. Ruim 56% van de arbeidsplaatsen in Leeuwarden wordt ingenomen door werknemers van buiten de gemeente. Leeuwarden is het

belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, onderwijs en zorg. Het LOG Berlikum biedt mogelijkheden voor een geconcentreerde ontwikkeling van de glastuinbouw in de regio.

De Westergozone en de A7-zone vormen essentiële schakels in de NOA. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Sneek (A7 Rondweg Sneek), Joure (A6-A7 Knooppunt Joure) en Harlingen (N31 Harlingen) leveren hieraan een belangrijke bijdrage. Het aanpakken van de knelpunten op de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl draagt bij aan een verbetering van de bereikbaarheid van het gebied over water. Daarnaast kijkt de regio ook naar de aanleg van de spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen om zo de OV bereikbaarheid van het gebied te verbeteren.



Kaart 3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

1. Emmen: herstructurering bedrijventerrein Bargermeer (EZ bedrijventerreinen: topproject)
2. LOG Emmen (LNV Stidug) pag. 138
3. Centrumontwikkeling Emmen (regio; VROM woningbouwafspraken)

In de stadsregio Leeuwarden is sprake van een relatief ontspannen woningmarkt. Wel is er een verschil tussen Leeuwarden en de andere vijf gemeenten. Leeuwarden kent nog spanning op de woningmarkt, in de andere gemeenten binnen de stadsregio is sprake van een zeer ontspannen woningmarkt. Belangrijke opgave in de stadsregio is het kwalitatief afstemmen van bestaande woningen (zowel van een corporatie als particulier) op woonwensen en duurzaamheidseisen. Herstructurering van de bestaande woningvoorraad en woonomgeving, transformatie van (toekomstige) krimpregio's, herstructurering/revitalisering bedrijventerreinen en gebiedsgerichte ontwikkeling van stedelijke bundelingsgebieden staan dan ook centraal in de verstedelijkingsopgave voor Leeuwarden/Fryslân.

Gebiedsontwikkeling Leeuwarden Nieuw Stroomland

In samenhang met het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de

kenniseconomie van Leeuwarden, is de gebiedsontwikkeling van Nieuw Stroomland aan de zuidwestzijde van Leeuwarden speerpunt in de ontwikkeling van deze stad. Bij alle ontwikkelingen in dit gebied staat duurzaamheid centraal. Kennis op het gebied van water en energie kan hier worden toegepast en verder ontwikkeld. Onderdelen van dit project zijn de ontwikkeling van de Zuidlanden (wonen, werken, voorzieningen), herstructurering van bestaande bedrijfsterrinen, nieuwe duurzame bedrijvenparken, uitbreidingsgebieden voor diensten en hoogwaardige functies en landschapontwikkeling. Van belang voor de gebiedsontwikkeling zijn de N31 Leeuwarden en de realisatie van station Werpsterhoek (onderdeel Bereikbaarheid Leeuwarden).

3.5.4 Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe omvat de Drentse gemeenten Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel en de Overijsselse

gemeenten Hardenberg en Steenwijkerland. De regio heeft bijna 325.000 inwoners en er zijn circa 100.000 arbeidsplaatsen. Emmen is de tweede grootste gemeente van Noord-Nederland met bijna 110.000 inwoners. De ruimtelijk-economische as van Zuid-Drenthe kent een sterk multimodaal karakter. De A28/A37 is hiervan een belangrijke drager, evenals de spoorlijnen Zwolle - Emmen, Coevorden - Duitsland (Bentheimer Eisenbahn), de Hanzelijn en de regionale spoorlijn Mariëberg - Almelo, de hoofdvaarweg Meppel - Ramspol en de regionale vaarweg Almelo - Coevorden. Dit logistieke netwerk van spoor-, water- en wegverbindingen is essentieel voor de verdere ontwikkeling van Zuid-Drenthe als onderdeel van de NOA en is van belang voor een goede interne en externe bereikbaarheid voor heel Noord-Nederland. Met het gereedkomen van de A37 tussen Hoogeveen en de Duitse A31, onderdeel van de E233, heeft het netwerk een belangrijke internationale impuls gekregen.

Emmen is de grootste industriestad van Noord-Nederland en heeft een belangrijke verzorgingsfunctie voor een groot gebied. Modernisering en diversificatie van de economie zijn belangrijke opgaven. Aan de zuid-oostkant ligt een grote industriële concentratie (bedrijventerrein Bargermeer (Bahco) met 600 hectare). In Bahco fase 3 wordt volgens de volgende vier lijnen gewerkt aan de realisatie van een dynamisch werklandschap: dynamisch werklandschap met publiek-private sturing, mobiliteit en bereikbaarheid, duurzame kansen verzilveren (= innovatie) en netwerken voor kennisoverdracht en parkmanagement. Aan de zuidwestkant breidt Emmen uit met de woonwijk Delftlanden en de ontwikkeling van station Emmen-zuid als regionale vestigingslocatie voor kantoren en bedrijvigheid. Het LOG Emmen biedt ruimte om de aanwezige glastuinbouwactiviteiten flink uit te breiden. Belangrijkste gebiedsontwikkeling is Emmen centrum.

De stadsregio Emmen heeft een ontspannen woningmarkt; er is geen kwantitatief woningtekort. Wel is er een omvangrijke kwalitatieve vraag. Emmen heeft een grote naoorlogse woningvoorraad waarvan de kwaliteit niet aansluit bij de (toekomstige) behoefte. De duurzame gebiedsontwikkeling van Emmen Centrum (prioritair project), de verdere



Kaart 3.5.5 Eemsdelta

1. Bedrijventerrein Oosterhorn/Delfzijl (EZ bedrijventerreinen: topproject)
2. Verruiming vaarweg Eemshaven - Noordzee (VenW hoofdvaarwegen: planstudie) pag. 308

3. Vaarweg Lemmer - Delfzijl fase 1 en 2 (VenW hoofdvaarwegen: realisatie en planstudie) pag. 309 en 306

ontwikkeling van werklocaties (onder andere glastuinbouw, Bahco fase 3), de herstructurering van de bestaande woningvoorraad en de verbetering van Spoorverbinding Emmen-Zwolle staan centraal in de verstedelijkingsopgave voor de stadsregio Emmen.

Gebiedsontwikkeling Emmen centrum

Het dierenpark Emmen behoort met 1,3 miljoen bezoekers per jaar tot de topattracties

van Nederland. Om te kunnen blijven voldoen aan de steeds hogere eisen die aan topdierentuinen worden gesteld, is een verhuizing van het dierenpark onontkoombaar. Het project Gebiedsontwikkeling Emmen Centrum is gericht op de herontwikkeling van de binnenstad (nieuwe woonlocaties, specifieke werklocaties en leisure-voorzieningen) in combinatie met uitplaatsing van het dierenpark vanuit het hart van het centrum naar de

westkant van het centrum. Aldaar wordt een nieuw Belevingspark annex Stadstheater ontwikkeld. Naast mogelijkheden om het centrum te herontwikkelen, biedt dit ook kansen om de regiofunctie van Emmen te versterken en af te stemmen met de andere onderdelen van het Masterplan Emmen Centrum (herstructurering bedrijventerrein Bargermeer, ontwikkeling van grootschalige zorgvoorzieningen). Provincie Drenthe en gemeente Emmen werken nauw samen bij de planvorming voor dit grootschalige project. Het rijk (VROM) faciliteert daarbij.

3.5.5 Eemsdelta

In de Eemsdelta loopt een groot aantal initiatieven, gericht op het behoud van de natuurwaarden van het Eemsestuarium enerzijds en havenontwikkeling (Eemshaven, bedrijventerrein Oosterhorn/Delfzijl) en energieactiviteiten (Eemshaven) anderzijds. De energie-initiatieven zijn gericht op de bouw van een LNG-terminal, de aanlanding van de NorNed-kabel, de bouw van windmolens en energiecentrales en onderzoek naar de mogelijkheden van afvang, transport en opslag van CO₂ (VROM, intentieverklaring met NUON en provincie) en infrastructurele randvoorwaarden voor de energieactiviteiten. Dit past uitstekend in het concept 'Energy Valley', waarmee Noord-Nederland zich profileert.

Het is voor het bestaande bedrijfsleven (chemie, energie en logistiek) van groot belang dat de Eemsdelta door internationale samenwerking en goede achterlandverbindingen scherp wordt gepositioneerd in relatie tot de NOA (Noordelijke Ontwikkelingsas). De economische ontwikkelingen in de chemie en de energiesector zullen namelijk hoge eisen stellen aan de (energie)infrastructuur van en naar het havengebied. Daarnaast is een regionale kwaliteitsimpuls nodig voor de stedelijke functie van Delfzijl/Appingedam vanwege demografische ontwikkelingen. Voor een goede aanvoer van benodigde grondstoffen via zee bekijkt VenW in een planstudie de verruiming van de vaargeul Eemshaven - Noordzee. De opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl is zowel van belang voor de bereikbaarheid van de regio Delfzijl, als ook voor Noord-Nederland in totaal. Vanwege de zeespiegelstijging wordt extra aandacht geschonken aan de kustverdediging.