Rabobank

Visie op provinciale dynamiek 2007

Focus op mobiliteit

Kennis en Economisch Onderzoek

Inhoudsopgave

Voorwoord	**3**
Leeswijzer	**4**
Groei en kracht in de regio's	**5**
Mobiliteit in Nederland	**10**
Groningen	**27**
Friesland	**39**
Drenthe	**51**
Overijssel	**63**
Flevoland	**75**
Gelderland	**87**
Utrecht	**99**
Noord-Holland	**111**
Zuid-Holland	**123**
Zeeland	**135**
Noord-Brabant	**147**
Limburg	**159**
Bijlagen	**171**
Bronvermelding	**176**
Colofon	**177**

Voorwoord

Ergens in de ontwikkeling van onze automobiliteit is het misgegaan. We wilden snelheid en comfort. Het eerste hebben we slechts in theorie of 's nachts. Het tweede in overvloed. Stapvoets rijden we anno 2007 naar ons werk, daarbij alle gelegenheid om ons te scheren en uitgebreid te ontbijten in een kooi van staal, glas en blik. Uitlaatgassen uitstotend, onze energievoorraden uitputtend. En elke dag te laat op de zaak.

Ergens is het misgegaan. Ter illustratie: momenteel weegt een automobiel gemiddeld 1.114 kilogram. Evenals de auto wordt ook de mens steeds zwaarder, dus laten we uitgaan van een gemiddeld menselijk gewicht van 80 kilogram (is nu 75 kilogram). Verreweg de meeste auto's in de spits zijn slechts door één persoon bemand. Een simpele rekensom laat dus zien dat we voor het transport van 80 kilogram mens de energie verbruiken om 1.194 kilogram van a naar b te verplaatsen. En dus ook dat niet alleen elke dag 2,3 miljoen mensen, maar bijna drie miljoen ton rokend staal, glas en blik stilstaat of zich, zoals gezegd, stapvoets voortbeweegt. Inefficiëntie ten top dus. Bij deze snelheid zouden zuinige, kleine lichtgewicht voertuigen uitstekend voldoen.

Beste lezer,

Thema van de Visie op provinciale dynamiek is dit jaar mobiliteit. Naast ons jaarlijks onderzoek naar het economisch presteren van de Nederlandse regio's hebben we uitgebreid gekeken naar het aanbod van onze infrastructuur, ons verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid in ons land. En hoewel de file voor de meesten van ons dagelijkse kost is, zijn we toch geschrokken van de resultaten uit onze studie. Zo blijkt dat we in 2005 maar liefst 57 miljoen manuren verloren aan de files. Volgens deskundigen bedraagt de totale maatschappelijke schade van files op dit moment ruim 2 miljard euro. Geschat wordt dat deze kosten in 2020 zijn toegenomen tot 3 miljard euro. En dan hebben we het nog niet gehad over de gevolgen voor onze gezondheid en ons milieu.

We zijn een mobiel volk. In 2005 waren alle automobiele Nederlanders gezamenlijk ongeveer drie miljard uur onderweg. In die tijd legden we maar liefst 140 miljard kilometer af. Maar de noodzaak om ons te verplaatsen is ook groter geworden. We zijn de afgelopen tien jaar steeds verder van ons werk gaan wonen. Maar liefst 55% werkt buiten zijn of haar woongemeente. En van deze forensen neemt maar liefst 60% de auto. Ondanks de files.

Onze bereikbaarheid staat, kortom, onder druk. En vanwege het lange voor- en natraject blijkt de trein voor velen nog steeds geen goed alternatief. Maar niets is onoplosbaar. Als we flexibeler gaan werken, op gespreide tijdstippen en niet alleen maar op kantoor, maar ook meer thuis, dan is er al veel winst te behalen. Ook een vorm van kilometerbeprijzing behoort tot de opties om mensen te stimuleren hun mobiliteitsgedrag aan te passen. Want we kunnen het ons niet langer permitteren dat Nederland nóg verder dichtslibt. Economisch noch ecologisch.

Hopelijk staat u bij het lezen van dit rapport niet in de file. En is dat wel het geval, dan hoop ik dat u tenminste één oog op de weg houdt. Rest mij u veel leesplezier te wensen met deze samenvatting van de Visie op provinciale dynamiek 2007.

Bert Heemskerk
Voorzitter raad van bestuur
Rabobank Nederland

Juni 2007

Leeswijzer

De Visie op provinciale dynamiek 2007 is een bundeling van twaalf afzonderlijke rapporten waarin per rapport één provincie aan bod komt. Deze rapporten worden voorgegaan door twee samenvattende hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk, Groei en kracht in de regio's, behandelt de recente regionaal economische ontwikkelingen in Nederland. Hierin presenteren we onder andere de top 40 van de economische prestaties van Nederlandse regio's in 2006. Het tweede hoofdstuk, Mobiliteit in Nederland, gaat in op het centrale thema en beschrijft een groot aantal aspecten van de mobiliteitsproblematiek, de maatschappelijke kosten daarvan en mogelijke oplossingsrichtingen. Dat gebeurt aan de hand van vier subhoofdstukken: 'Aanbod infrastructuur', 'Verplaatsingsgedrag', 'Bereikbaarheid' en 'Wat als…'.

De hierop volgende provinciale deelrapporten zijn identiek opgebouwd in vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk komt de economie in de betreffende provincie aan de orde. We kijken daarbij ook naar de regionale verschillen binnen de provincie. In de drie daaropvolgende hoofdstukken diepen we het thema uit. Daarin beschrijven en analyseren we achtereenvolgens een aantal kenmerken van het aanbod van infrastructuur, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. Door vergelijkingen te maken met andere provincies en door op verschillende vlakken in te zoomen op regionale verschillen schetsen we een globaal beeld per provincie.

Groei en kracht in de regio's

And the winner is…

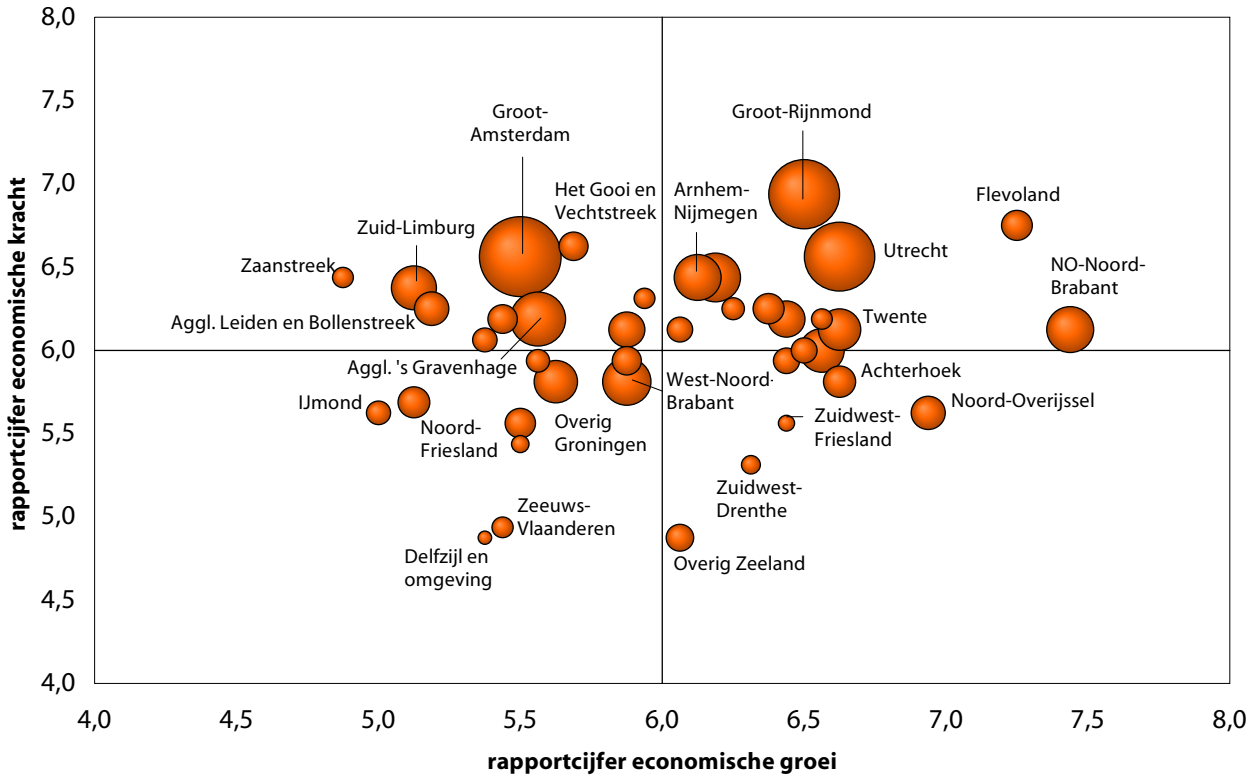
Flevoland presteerde in 2006 het best van alle Nederlandse regio's. Noordoost-Noord-Brabant (inclusief Den Bosch) en Groot Rijnmond eindigden respectievelijk op de tweede en derde plaats in de jaarlijkse regio top 40. De hoogste scores zijn dit jaar niet meer uitsluitend voorbehouden aan de randstedelijke regio's. Ook Noord-Brabant, Gelderland en Overijssel herbergen gebieden die economisch prima presteerden in 2006. Hekkensluiter is bijna traditiegetrouw de regio Delfzijl en omgeving.

In de Visie op provinciale dynamiek analyseren we jaarlijks de economische prestaties van het bedrijfsleven in de Nederlandse regio's. Dit doen we enerzijds aan de hand van hun economische groei in het afgelopen jaar, die vrij vertaald als de economische conjunctuurindicator of *thermometer* kan worden beschouwd. Anderzijds kijken we naar de 'economische kracht' van de regio's, die vooral op structuurkenmerken is gebaseerd. Samen vormen deze twee indicatoren een rapportcijfer voor de economische prestaties van de regio. In dit hoofdstuk vindt u de uitkomsten van de analyse.

Figuur 1 geeft een overzicht van de economische groei en de economische kracht van veertig Nederlandse regio's[1]. De grootte van de bollen correspondeert met de omvang van het bruto regionaal product (BRP). Idealiter ligt een regio in het kwadrant rechtsboven van de figuur. De regio's in dat kwadrant krijgen een voldoende voor zowel de economische groei als de economische kracht. De regio's in het kwadrant links onderin de figuur hebben juist slecht gepresteerd en krijgen voor zowel de groei als de kracht een onvoldoende.

[1] De regio's zijn gebaseerd op de zogenoemde corop-indeling. In die indeling worden de provincies Flevoland en Utrecht als corop-regio's beschouwd. In de gedetailleerde onderzoeksresultaten van die twee provincies die op onze website worden gepresenteerd, is echter onderscheid gemaakt in drie respectievelijk vier subregio's. Voor een kaart van de corop-indeling en de subregio's verwijzen we u naar onze website: www.rabobankgroep.nl/provinciestudies.

Figuur 1: Economische groei en kracht in de regio's in 2006



Bron: Rabobank

Groei en kracht in de regio's

De top 40 van 2006

In tabel 1 staan de scores van de veertig regio's. Daarbij zijn de regio's geordend naar de hoogte van het rapportcijfer voor hun economische prestaties in 2006. Zo ontstaat de economische regio top 40 van 2006. Daarnaast zijn de rapportcijfers voor de economische groei en kracht van de regio's weergegeven. Zoals gezegd vinden we dit jaar niet alleen winnaars in de Randstad, maar ook in Noord-Brabant, Gelderland en Overijssel. Deze regio's hebben het meest kunnen profiteren van de aantrekkende economie.

Tabel 1: Economische prestatie, groei en kracht per regio (2006)

	Positie	Prestatie	Groei	Kracht
Flevoland	1	7,00	7,25	6,75
Noordoost-Noord-Brabant	2	6,78	7,44	6,13
Groot-Rijnmond	3	6,72	6,50	6,94
Utrecht	4	6,59	6,63	6,56
Zuidwest-Overijssel	5	6,38	6,56	6,19
Twente	6	6,38	6,63	6,13
Oost-Zuid-Holland	7	6,31	6,38	6,25
Midden-Noord-Brabant	8	6,31	6,44	6,19
Zuidoost-Noord-Brabant	9	6,31	6,19	6,44
Noord-Overijssel	10	6,28	6,94	5,63
Veluwe	11	6,28	6,56	6.00
Arnhem/Nijmegen	12	6,28	6,13	6,44
Noord-Drenthe	13	6,25	6,25	6,25
Alkmaar en omgeving	14	6,25	6,50	6,00
Achterhoek	15	6,22	6,63	5,81
Midden-Limburg	16	6,19	6,44	5,94
Het Gooi en Vechtstreek	17	6,16	5,69	6,63
Zuidoost-Drenthe	18	6,13	5,94	6,31
Zuidwest-Gelderland	19	6,09	6,06	6,13
Groot-Amsterdam	20	6,03	5,50	6,56
Zuidwest-Friesland	21	6,00	6,44	5,56
Zuidoost-Zuid-Holland	22	6,00	5,88	6,13
Delft en Westland	23	5,91	5,88	5,94
Aggl. 's-Gravenhage	24	5,88	5,56	6,19
West-Noord-Brabant	25	5,84	5,88	5,81
Zuidwest-Drenthe	26	5,81	6,31	5,31
Noord-Limburg	27	5,81	5,44	6,19
Zuidoost-Friesland	28	5,75	5,56	5,94
Zuid-Limburg	29	5,75	5,13	6,38
Overig Groningen	30	5,72	5,63	5,81
Aggl. Haarlem	31	5,72	5,38	6,06
Aggl. Leiden en Bollenstreek	32	5,72	5,19	6,25
Zaanstreek	33	5,66	4,88	6,44
Kop van Noord-Holland	34	5,53	5,50	5,56
Oost-Groningen	35	5,47	5,50	5,44
Overig Zeeland	36	5,47	6,06	4,88
Noord-Friesland	37	5,41	5,13	5,69
IJmond	38	5,31	5,00	5,63
Zeeuws-Vlaanderen	39	5,19	5,44	4,94
Delfzijl en omgeving	40	5,13	5,38	4,88

Groei en kracht in de regio's

De top 40 laat de comeback zien van Flevoland. Na drie jaar lang de ranglijst te hebben aangevoerd, zakte Flevoland vorig jaar weg naar de zesde plek. Dat het een tijdelijke dip betrof, blijkt uit de herwonnen nummer 1-positie van de regio. De hoge score van Flevoland is grotendeels te danken aan de hoge score van Almere. De economie van de Noordoostpolder presteerde echter opnieuw slecht. Nog slechter echter presteerde de regio Delfzijl en omgeving, die evenals vorig jaar de rode lantaarn draagt. Andere regio's onderin de ranglijst zijn de evengoed perifeer gelegen regio's uit de provincies Groningen, Friesland en Zeeland. Ook de Noord-Hollandse regio's de IJmond, de Kop van Noord-Holland en de Zaanstreek deden het matig. Deze gebieden profiteren tot nu toe slechts gering van de aantrekkende economie.

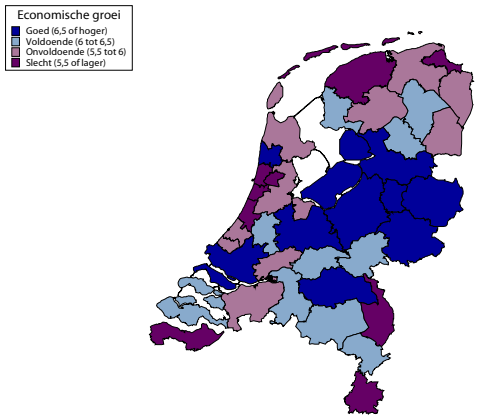
Groei concentreert zich in het midden en oosten van het land

De figuren 2 en 3 tonen kaarten met de groei en de kracht per regio. Deze twee deelindicatoren bepalen samen het economisch presteren. Na een aantal jaren van economische stagnatie en zelfs krimp begon de Nederlandse economie zich in 2005 te herstellen. Deze opleving zette zich voort in 2006. Uiteraard verschilt de economische groei in het afgelopen jaar per regio, zoals ook te zien is in figuur 2.

Tot de sterke groeiers behoren traditiegetrouw Flevoland en Utrecht. De sterkste groeier van 2006 is evenwel de regio Noordoost-Noord-Brabant (incl. Den Bosch), dat in 2005 nog een relatief slecht jaar had. Opvallend is de aanzienlijke groei van de regio's in Oost-Nederland. Het jaar daarvoor scoorden regio's in het oosten van het land namelijk gemiddeld of zelfs onvoldoende op economische groei. In 2006 deden vooral de oostelijke gebieden in Gelderland en Overijssel het goed. Ook Midden- en Zuidoost-Noord-Brabant, ofwel de regio's Tilburg en Eindhoven, scoren hoog. Alleen West-Noord-Brabant (de regio Breda-Roosendaal) laat een tegenvallende groei zien.

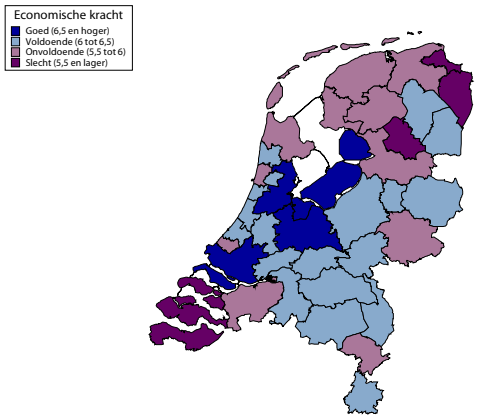
Voor wat betreft de economische kracht zien we vooral winnaars in de Randstad. Met name de grootstedelijke agglomeraties Rijnmond, Utrecht en Amsterdam scoren hoog. Flevoland heeft op Groot-Rijnmond na het hoogste cijfer op economische kracht. Dit is wederom te danken aan de sterke economie van Almere. Dat Groot-Rijnmond de krachtigste economie van Nederland heeft, is te danken aan een sterke productiestructuur, een sterk export georiënteerd bedrijfsleven, een hoge bedrijfsdynamiek én veel investerende bedrijven. Evenals vorig jaar laten ook Het Gooi en

Figuur 2: Economische groei 2006 in de regio's



Bron: KvK, LISA, bewerking Rabobank

Figuur 3: Economische kracht 2006 in de regio's



Bron: KvK, LISA, bewerking Rabobank

Vechtstreek een hoge score zien. Deze hoge score heeft te maken met de sterke productiestructuur waarover de regio al jaren beschikt, maar ook met het grote aantal startende ondernemers in de regio. Perifeer gelegen regio's als Zeeuws-Vlaanderen, Overig Zeeland en Delfzijl en omgeving behoren dit jaar opnieuw tot de achterblijvers als het gaat om economische kracht.

We kunnen stellen dat de regio's in de Randstad en Oost-Nederland over het algemeen een goed jaar hebben gehad. De nummer 1 van vorig jaar, Midden-Limburg, moet het dit jaar doen met een plaats in de middenmoot (16) en heeft de sterke prestaties van 2005 dus niet weten voort te zetten. De regio's in Noord-Holland hebben in het algemeen een een minder goed jaar achter de rug. Alleen Alkmaar en omgeving laat zowel op groei als kracht een sterke score zien. In Limburg is het beeld wisselend. Noord- en Zuid-Limburg worden gekenmerkt door een achterblijvende groei maar zijn wel krachtig. Voor Midden-Limburg is dat precies andersom. De verliezers van 2006 liggen wederom in de uithoeken van ons land: Kop van Noord-Holland, Noord-Friesland, Oost-Groningen, Delfzijl en omgeving, Overig Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen. Deze regio's konden het minst profiteren van de economische groei.

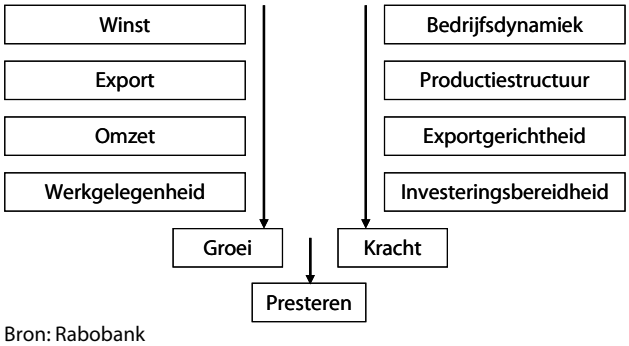
Overigens moeten we bij de interpretatie van de uitkomsten opmerken dat de economische omvang van de afzonderlijke regio's sterk verschilt. Zo is het bruto regionaal product van Groot-Amsterdam met bijna 55 miljard euro maar liefst 34 keer zo groot als dat van Delfzijl en omgeving. Vooral in kleinere regio's met een dominante bedrijfstak kunnen de ontwikkelingen in enkele grote bedrijven het beeld sterk beïnvloeden. Dit speelt onder meer in Zeeuws-Vlaanderen (chemie) en Zuidwest-Friesland (agrarische en watersportgerelateerde bedrijvigheid).

Groei en kracht in de regio's

Toelichting bij het economisch rapportcijfer

Hoe heeft de regionale economie het in 2006 gedaan? Deze vraag beantwoorden we aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei, de economische kracht en het economisch presteren van de Nederlandse regio's. Jaarlijks zetten we hierbij het Nederlandse gemiddelde op zes. Een cijfer hoger dan zes betekent dat de regio boven het Nederlandse gemiddelde heeft gepresteerd. Een waardering met een cijfer onder de zes duidt op een minder dan gemiddelde score en wordt daarom als onvoldoende beoordeeld. Uitspraken dat een regionale economie het 'goed' heeft gedaan, moeten tegen deze achtergrond worden geplaatst en hebben dus vooral een relatieve waarde.

Figuur 4: Economisch rapportcijfer



Bron: Rabobank

De economische groei bepalen we op basis van de groei van de winst, de export, de omzet en de werkgelegenheid in het bedrijfsleven van de regio. De kracht van de economie beoordelen we aan de hand van de bedrijfsdynamiek, de productie¬structuur, de exportgerichtheid en de investerings¬bereidheid van de bedrijven (figuur 4). Met bedrijfsdynamiek bedoelen we de 'vernieuwing' van het regionale bedrijfsleven, zowel door starters als door de oprichting van nevenvestigingen door al bestaande bedrijven en vestigende bedrijven. Bedrijfsdynamiek en productie¬structuur geven een indicatie van het toekomst¬perspectief van het bedrijfs¬leven, terwijl de export¬gerichtheid en de investerings¬bereidheid vooral een indruk geven van de kwaliteit van het ondernemerschap. Het presteren van een regio is het ongewogen gemiddelde van groei en kracht. De rapportcijfers zijn berekend op basis van verschillende bronnen, waaronder de ERBO-gegevens van de Kamer van Koophandel en de werkgelegenheids¬cijfers uit het zogenoemde LISA-bestand.

Mobiliteit in Nederland

Typisch een ruimtelijk thema

In de Visie op provinciale dynamiek behandelen we naast de economische thermometer elk jaar een speciaal thema. Dit jaar is dat mobiliteit. Op een aantal deelgebieden binnen dit thema zijn alle twaalf provincies onderzocht en waar mogelijk met elkaar vergeleken. In dit hoofdstuk vindt u de belangrijkste uitkomsten van de studie.

Mobiliteit is bij uitstek een ruimtelijk thema. Niet alleen omdat bijvoorbeeld het gebruik van wegen, de dichtheid van het spoorwegennet en het aantal files per regio verschillen, ook omdat mobiliteit in de ene regio mede bepalend is voor mobiliteit in de andere regio. Het (spoor-)wegennet is immers geen regionaal maar eerder een landelijk netwerk. En vooral het spoorwegennet krijgt steeds meer internationale aansluitingen, waardoor we langzamerhand van Europese netwerken kunnen spreken. Bovendien houden reizigers bij een verplaatsing geen rekening met administratieve grenzen.

Mobiliteit stopt, kortom, niet bij een provinciale grens. Een onderzoek naar mobiliteit vergt daarom ook een bovenregionale blik. In dit hoofdstuk staan we daarom naast de belangrijkste verschillen tussen de Nederlandse provincies en regio's stil bij een aantal bovenregionale en nationale vraagstukken rondom mobiliteit. Een sprekend voorbeeld daarvan vormen de kosten van congestie. Dagelijks verspillen veel mensen kostbare tijd in de file. Tijd die ze niet productief benutten. Files zorgen echter niet alleen voor economische kosten. Ook in ecologisch opzicht schaden zij onze maatschappij en onze gezondheid. Denk aan de recente discussie over fijnstof waarmee we onze gezondheid aantasten en de uitstoot van schadelijke stoffen voor het milieu, met name kooldioxide, die we met ons (mobiliteits-)gedrag teweeg brengen.

In het vervolg van dit hoofdstuk leest u over bovengenoemde thema's. We behandelen het aanbod van infrastructuur, het gebruik ervan en het verplaatsingsgedrag van mensen. Daarna gaan we in op bereikbaarheid, als resultante van het aanbod van infrastructuur en de benutting ervan. Zo bezien kan mobiliteit als markt worden beschouwd waar aanbod en vraag samenkomen. De onbereikbaarheid van gebieden en de congestie met alle kosten die zij met zich meebrengt, vormen de prijs die we betalen voor (gewenste) mobiliteit. Tot slot staan we in stil bij een aantal oplossingsrichtingen voor de congestie in Nederland. Ondanks dat velen het tegendeel beweren, zijn deze met inzet van de overheid, het bedrijfsleven en alle burgers wel degelijk te vinden.

Belangrijk om te weten

Met mobiliteit bedoelen we in deze studie de verplaatsingen van mensen. We meten dit in termen van aantal verreden kilometers en de hoeveelheid tijd die daaraan wordt besteed. We spreken dan ook van *afstand* en *reisduur*. De totale afstand die mensen dagelijks afleggen en de tijd die zij daaraan besteden zijn van belang, maar de reden waarom en hoe zij dat doen zijn nog interessanter. Afstand en reisduur worden daarom uitgesplitst naar *reisdoel* (bijvoorbeeld werk of recreatie) en *vervoermiddel*.

Het is belangrijk om te weten dat we in deze studie onderscheid maken naar de totale mobiliteit per persoon en de mobiliteit van bepaalde groepen personen. De gemiddelde Nederlander legt bijvoorbeeld 35 kilometer per dag af, waarvan ongeveer 3 kilometer in de trein. Dat wil uiteraard niet zeggen dat een treinreiziger 3 kilometer aflegt. Er zitten immers ook mensen bij die nooit met de trein reizen. Later zoomen we bijvoorbeeld in op forensen die met de trein reizen, een specifieke groep. In dat geval gaat het om de afstand die zij per dag afleggen en de tijd die ze daaraan kwijt zijn.

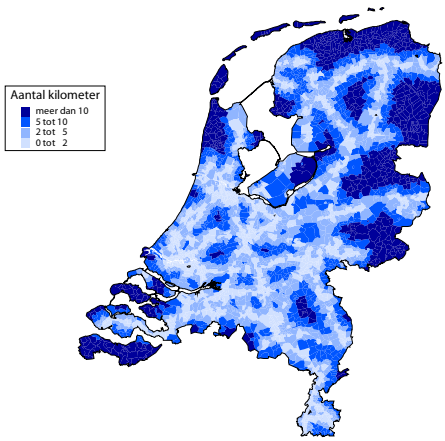
Aanbod infrastructuur

Dichtheid en karakter verschillen fors per regio

Als we mobiliteit beschouwen als een markt, dan is de Nederlandse infrastructuur het aanbod. Het zal niet verbazen dat die infrastructuur sterk verschilt per regio binnen Nederland. Beide om tegemoet te komen aan de vraag naar mobiliteit, maar ook omdat dit nu eenmaal historisch zo is gegroeid. Dat laatste maakt mobiliteit ook deels aanbodgestuurd.

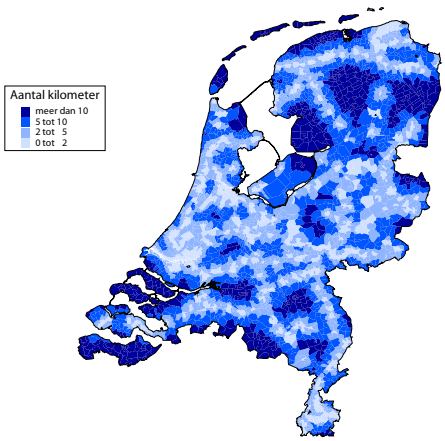
Daar waar de bevolkingsdichtheid het hoogst is, is logischerwijs ook de dichtheid van de infrastructuur het hoogst. Ter illustratie: in Zuid-Holland is de wegendichtheid (gemeten als de weglengte ten opzichte van het landoppervlak) twee maal zo hoog als in Friesland. De hoogste dichtheid vinden we echter in Limburg. Dat is opvallend maar niet onlogisch, gezien het dichte stedennetwerk in met name het zuiden van de provincie. Na Limburg volgen de drie Randstedelijke provincies. In de meer perifere provincies is de wegendichtheid relatief laag. Ook de groei van het wegennet is geconcentreerd in de dichtbevolkte gebieden van Nederland. In de provincie Utrecht nam de totale lengte van het rijkswegennet in de periode 2001-2006 met maar liefst 18 procent toe.
Dat het aanbod en de groei van infrastructuur in perifeer Nederland over het algemeen relatief laag is, is op zichzelf niet opmerkelijk. Door de kleinere bevolkingsomvang in die gebieden is de vraag naar infrastructuur gewoon lager. Kijken we echter naar het aanbod van wegen per inwoner, dan blijkt dat dit in die gebieden juist erg hoog is. Bijvoorbeeld in Zeeland is het wegenaanbod per inwoner maar liefst vier maal zo hoog als in Noord- en Zuid-Holland. Vandaar ook dat de congestieproblematiek vooral hoog is in de Randstad en omliggende gebieden. Het dichte wegennet moet daar met veel mensen worden gedeeld. Bovendien is er veel meer economische activiteit. Op basis hiervan zou je misschien zeggen dat het aanbod in minder bevolkte delen van ons land in relatieve zin hoger is. Het aanbod van wegen ten opzichte van de oppervlakte of de bevolking zeggen echter lang niet alles. De afstand tot infrastructuur, oftewel de toegankelijkheid ervan, is wellicht van even groot belang. Deze toegankelijkheid in ogenschouw genomen komen de perifere provincies minder goed uit de bus. Dat is te zien in onderstaande kaarten. Hoe lichter de kleur in de kaart, hoe kleiner de afstand tot een snelwegafslag (figuur 5) en een spoorwegstation (figuur 6). De snel- en spoorwegen zijn gemakkelijk te herkennen in de kaarten. Wat vooral opvalt, zijn de donkere vlekken in het noordoosten en zuidwesten. Daar is men dus relatief veel tijd kwijt aan het bereiken van een treinstation en/of snelweg.
Welke gevolgen dit heeft voor de bereikbaarheid van gebieden zien we later in dit hoofdstuk. Het volgende hoofdstuk zoomt eerst in op het verplaatsingsgedrag van Nederlanders.

Figuur 5: Afstand tot dichtstbijzijnde snelwegafslag/-oprit



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 6: Afstand tot dichtstbijzijnde spoorwegstation



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

Relatie tussen reisduur en afstand varieert sterk

In 2005 waren Nederlanders gezamenlijk zo'n 6 miljard uur onderweg om ongeveer 180 miljard kilometer af te leggen. Daarvan werd maar liefst 45 procent in de Randstad[2] en 27 procent in Gelderland en Noord-Brabant samen afgelegd. In de overige provincies is de mobiliteit beduidend lager. We gaan hier in op het verplaatsingsgedrag van mensen. Onderwerpen die aan bod komen zijn de keuze voor bepaalde vervoermiddelen, verschillende reisdoelen en het pendelgedrag. Bovenal kijken we naar de regionale verschillen in verplaatsingsgedrag.

Inefficiëntie in het westen

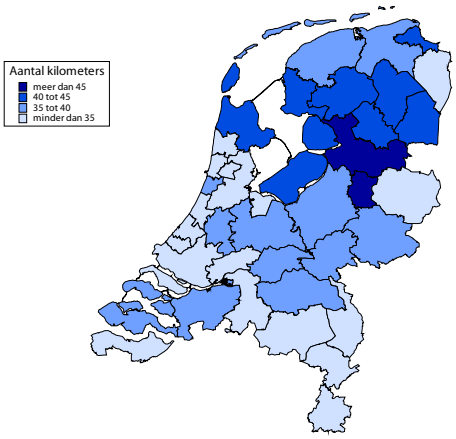
Dat de totale mobiliteit in het westen, en in mindere mate de omliggende provincies, zo hoog is, heeft uiteraard te maken met de hoge bevolkingsdichtheid aldaar. De afgelegde afstand en de reisduur per persoon verschillen in de Randstad namelijk nauwelijks van het landelijke gemiddelde. Dit is te zien op onderstaande kaarten, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per persoon van 12 jaar en ouder per dag weergeven. De gemiddelde Nederlander van 12 jaar en ouder is ongeveer 64 minuten per dag onderweg en legt in die tijd 35 kilometer af. Bedenk hierbij dat het gaat om de afstand en reisduur met alle vervoermiddelen en lopend.

De afgelegde afstand is in het westen relatief laag en juist hoog in het gebied net onder het uiterste noorden van Nederland. Vooral het westen van Overijssel springt eruit. De bewoners van Zuidwest-Overijssel leggen gemiddeld maar liefst 50 kilometer per persoon per dag af, ver boven het landelijk gemiddelde. In de Randstedelijke regio's loopt dit van 28 kilometer in de Zaanstreek en de regio Leiden tot maximaal 39 kilometer in Haarlem en omstreken. Vanwege het dichte stedennetwerk in de Randstad zijn voorzieningen en werkgelegenheid over het algemeen dichterbij en hoeft men hiervoor kleinere afstanden af te leggen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het zuiden van Limburg en Twente. De gemiddelde reisduur is in de meeste Randstedelijke regio's wel bovengemiddeld, al is men de meeste tijd aan reizen kwijt in Zuidwest-Overijssel en staat ook het noorden van Drenthe hoog op de ranglijst.

In veel stedelijke gebieden van Nederland is de gemiddelde afgelegde afstand relatief laag en de reisduur relatief hoog. Op Utrecht en het oostelijke deel van Zuid-Holland na reizen de bewoners van alle Randstedelijke regio's relatief inefficiënt. Dat geldt ook voor de stedelijke regio's Twente, Zuid-Limburg en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen.

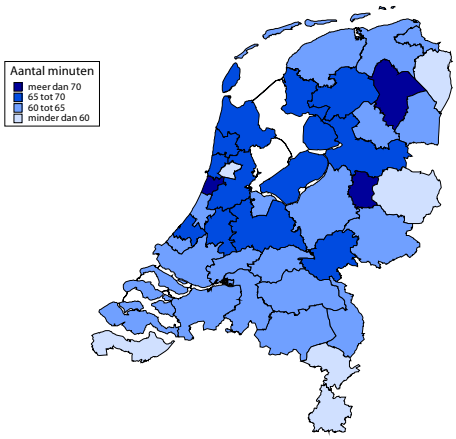
[2] Met de Randstedelijke provincies worden in deze studie Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht bedoeld.

Figuur 7: Gemiddelde afstand per persoon per dag, 2005



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 8: Gemiddelde reisduur per persoon per dag, 2005



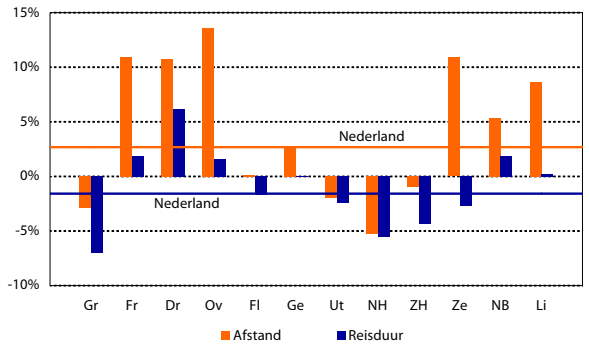
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

Mobiliteit neemt toe in de periferie

De totale mobiliteit in Nederland nam de afgelopen tien jaar toe. De totale afstand die Nederlanders afleggen en de tijd die zij daaraan besteden zijn beide gegroeid. Dit heeft vooral te maken met de groei van de bevolking. De totale afgelegde afstand per persoon is namelijk met nog geen 3 procent toegenomen en de gemiddelde reisduur is zelfs licht gedaald (figuur 9). De regionale verschillen zijn echter enorm. In de perifeer gelegen provincies is de afgelegde afstand namelijk wel fors gegroeid. Groningen wijkt in dat opzicht af. In de Randstad zien we juist een daling van de gemiddelde afgelegde afstand. Ondanks files geldt dat ook voor de gemiddelde reisduur. In Noord-Holland is deze met meer dan 5 procent gedaald, in Groningen zelfs met 7 procent.

Figuur 9: Ontwikkeling afstand en reisduur, 1995 - 2005



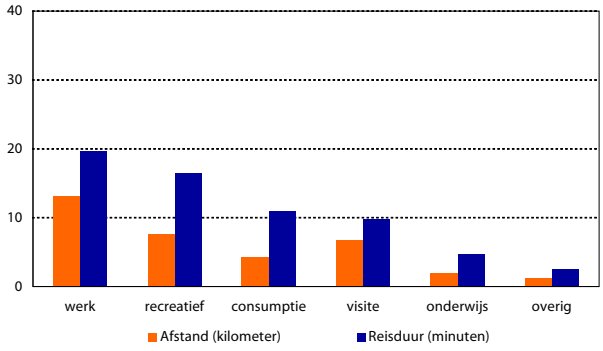
Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Auto verreweg het populairst

De afstand die mensen dagelijks afleggen en de tijd die hen dat kost verschillen per reisdoel en per vervoermiddel (figuur 10 en 11). Iets minder dan een derde van alle kilometers en minuten is werkgerelateerd, waarvan het overgrote deel woon-werkverkeer is. Inwoners van Flevoland, met Almere als forensenstad bij uitstek, besteden per persoon[3] met gemiddeld bijna een half uur de meeste tijd aan werkverkeer, terwijl de gemiddelde Limburger daar slechts een kwartier aan kwijt is. Andere opvallende verschillen zien we bij verplaatsingen om te recreëren. Friezen besteden hier bijvoorbeeld gemiddeld 60 procent meer tijd aan dan inwoners van Flevoland.
Voor wat betreft het vervoermiddelgebruik ligt de nadruk overduidelijk op de auto. In elke provincie wordt meer dan de helft van de reisduur besteed in de auto, behalve in Noord-Holland (48 procent). Gemeten naar afgelegde afstand neemt de auto een nog groter deel voor zijn rekening; in Friesland zelfs bijna 80 procent.

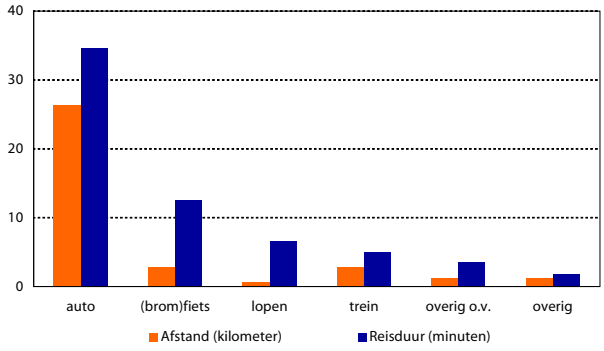
[3] Let op: het gaat in figuur 10 en 11 om de gemiddelde afstand en reisduur van de totale bevolking van 12 jaar of ouder, inclusief niet werkenden. De afstand en reisduur voor het reisdoel 'werk' geeft dus niet de gemiddelde afstand en reisduur van forensen weer. Die komen later aan bod. De figuren laten zien hoe de totale mobiliteit in Nederland is verdeeld over de verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Figuur 10: Afgelegde afstand en reisduur per dag naar reisdoel, 2005



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 11: Afgelegde afstand en reisduur per dag naar vervoermiddel, 2005



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer neemt sterk toe

Maar liefst een vijfde van alle kilometers die jaarlijks in Nederland worden afgelegd (met alle vervoermiddelen en voor alle reisdoelen samen), komt voor rekening van forensen[4] die met de auto reizen. Daarmee vormen zij een groot deel van de vraag naar weginfrastructuur. Bovendien is die vraag sterk geconcentreerd in de tijd: de spits. We zoomen hier in op woon-werkverkeer en het mobiliteitsgedrag van forensen. Hoeveel mensen pendelen, voor welke vervoermiddelen kiezen zij en wat zijn de regionale verschillen hierin?

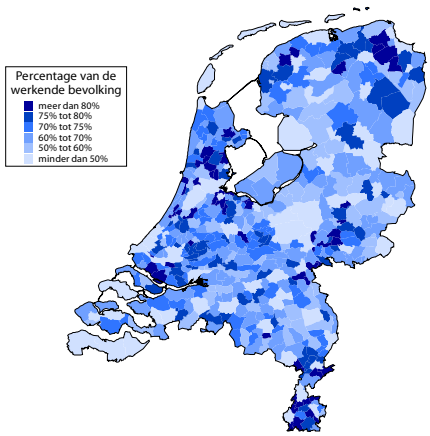
Vooral het westen pendelt, maar over een kleinere afstand

Van de totale werkzame bevolking in Nederland werkt 55 procent niet in de eigen woongemeente. Nederland telt daarmee ongeveer 3,8 miljoen forensen. Uit figuur 12 blijkt dat in relatieve zin de meeste forensen zijn te vinden in de regio's tussen de grootstedelijke gebieden in de Randstad, maar ook in Zuid-Limburg en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Met enige inspanning zijn de grotere steden (de lichte vlekken) te herkennen in de Kaart. In het noorden Leeuwarden en Groningen, in het zuiden Maastricht, Eindhoven, Den Bosch en Tilburg en in het westen Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. In veel regio's zijn de meeste forensen gericht op de centrale stad, zoals in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen en het zuidoosten van Noord-Brabant. Vanuit de typische woonregio's, zoals het Rivierengebied en Drenthe, zijn de meeste forensen gericht op de steden buiten de eigen regio. In Drenthe legt men dan ook een relatief grote afstand af voor woon-werkverkeer (figuur 13).

Doordat we in Nederland typische woon- en werkregio's kennen, ontstaan pendelrelaties tussen gebieden. Het beste voorbeeld hiervan is die tussen Almere en Amsterdam. Vanuit Almere, ondanks de forse economische groei nog steeds vooral een woongemeente, pendelen dagelijks ruim twintigduizend mensen naar Amsterdam, bijna 27 procent van de werkzame bevolking (CBS, 2004). En andersom wordt bijna 5 procent van de werkgelegenheid in Amsterdam ingevuld door forensen uit Almere. In die hevigheid vinden we geen andere pendelrelaties in Nederland. Wel pendelen veel forensen vanuit Noord-Drenthe en het oostelijke deel van Groningen naar de stad Groningen en vanuit Zuid-Friesland naar Leeuwarden. Verder valt op dat in de regio's Haarlem en omgeving en Delft en Westland bijna de helft van de werkgelegenheid door mensen van buiten de regio's wordt ingevuld. Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Limburg ontvangen relatief erg weinig forensen, maar daar is het percentage werknemers van over de landsgrens wel hoger.

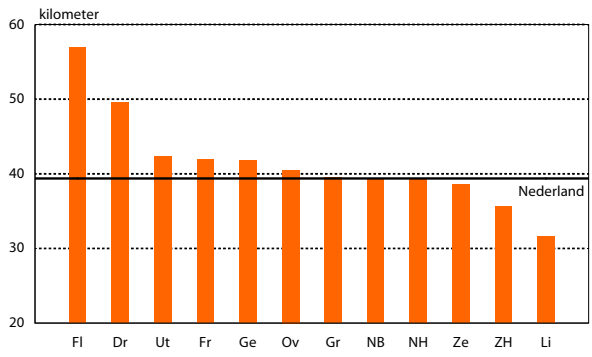
[4] Een forens wordt in deze studie gedefinieerd als iemand die buiten zijn of haar woongemeente werkt.

Figuur 12: Aandeel forensen van de werkzame bevolking, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 13: Afgelegde afstand voor woon-werkverkeer per forens per dag, 2005



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

Het is al gezegd: forensen kiezen massaal voor de auto. Figuur 14 toont de keuze van forensen voor het vervoermiddel voor woon-werkverkeer. Daaruit blijkt dat 61 procent met de auto naar zijn of haar werk reist. Een deel daarvan zit niet alleen in de auto en grofweg de helft van alle forensen reist wel alleen in de auto naar het werk. Wat betreft de keuze voor het vervoermiddel zijn er nauwelijks verschillen tussen de provincies. Alleen in Noord-Holland, Zuid-Holland en, opvallend, Zeeland kiest men iets vaker voor een alternatief. In Zeeland is dat de fiets. Ook in andere perifere provincies, Groningen, Friesland en Overijssel, is de fiets populair. In de Randstedelijke provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland is het openbaar vervoer relatief populair, vooral verklaard door het ruimere aanbod en de grotere congestieproblemen aldaar.
In termen van afgelegde afstand staat de auto eveneens ruim aan kop (figuur 15). Driekwart van alle woon-werkkilometers wordt in de auto afgelegd. Met zo'n 60 procent is dat aandeel in Noord-Holland het laagst. Daar hebben juist de trein en vooral het overige openbaar vervoer een relatief groot aandeel. Dat laatste geldt overigens ook voor Zuid-Holland. Het overige openbaar vervoer betreft met name het openbaar vervoersnetwerk van tram en metro in de grote steden.

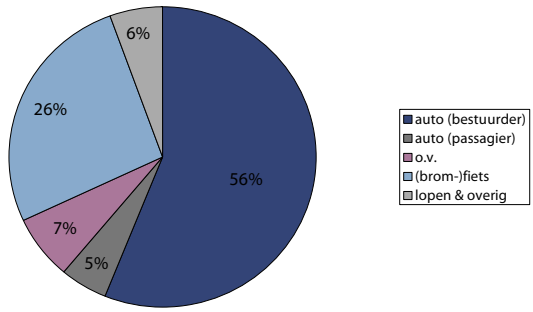
Treinforensen wonen verder van hun werk

De gemiddelde autopendelaar reist dagelijks ongeveer 45 kilometer en woont dus zo'n 22 kilometer van zijn werk. In Zuid-Holland, Noord-Brabant en vooral Limburg wonen autoforensen dichter bij hun werk, terwijl inwoners van Flevoland en Drenthe juist relatief ver van de werkplek wonen. Vooral Flevoland valt op met gemiddeld bijna 35 kilometer. De forensen die met de trein reizen, leggen over het algemeen grotere afstanden af voor woon-werkverkeer, gemiddeld ruim 70 kilometer per dag, en wonen dus verder weg van hun werk. Ook in dat opzicht zijn er grote regionale verschillen. Vooral in Groningen, Drenthe, Gelderland en Noord-Brabant leggen treinforensen relatief veel kilometers af. In Noord-Holland en Zuid-Holland zijn die afstanden over het algemeen kleiner. Daar is nu eenmaal dichterbij werk te vinden.

Mobiliteit van forensen fors gegroeid

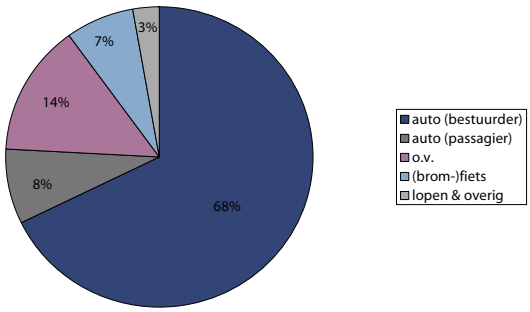
Eerder kwam naar voren dat de totale mobiliteit in Nederland in het afgelopen decennium flink is gestegen, maar dat dat vooral te maken heeft met de bevolkingsgroei. De afstand die men aflegt is nauwelijks gegroeid en de reisduur per persoon is zelfs gedaald. Dat ligt geheel anders wanneer we enkel kijken naar het woon-werkverkeer. De afstand en reisduur van forensen is namelijk wel toegenomen over de afgelopen decennia.

Figuur 14: Vervoerskeuze van forensen naar aantal verplaatsingen, 2005



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 15: Vervoerskeuze van forensen naar afgelegde afstand, 2005

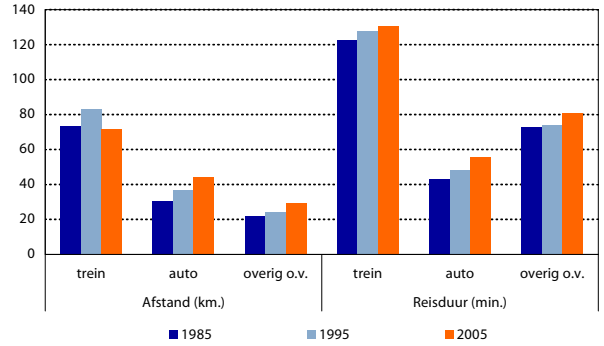


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

De gemiddelde forens legt dagelijks zo'n tien kilometer meer af voor het werk dan twintig jaar geleden, een groei van maar liefst 42 procent. Men woont dus gemiddeld zo'n 5 kilometer verder weg van het werk dan 20 jaar terug. Daar is men gemiddeld ongeveer tien minuten per dag meer aan kwijt. Vooral de forens die voor de auto kiest, lijkt bereid om een steeds grotere afstand af te leggen en daar langer over te doen (figuur 16). Aangezien verreweg de meeste forensen de auto prefereren, de pendel zich concentreert in de ochtend- en avondspits (figuur 17) en onze bevolking nog steeds groeit, stijgt de druk op ons wegennet. De sterke voorkeur van de forens om met de auto te reizen is daarom een belangrijk punt, zo niet het belangrijkste, van het verplaatsingsgedrag. Ondanks files kiezen de meeste forensen namelijk nog steeds voor de auto. Files zijn min of meer geaccepteerd en de alternatieven laat men links liggen.

Figuur 16: Woon-werkverkeer in 1985, 1995 en 2005

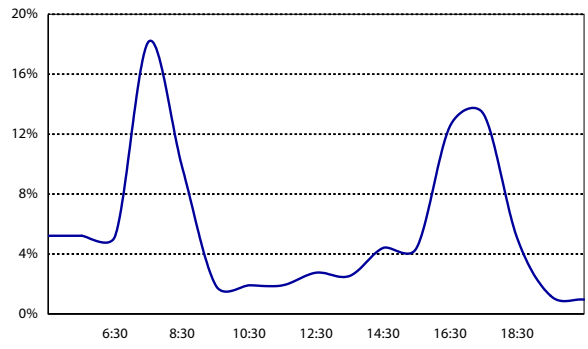


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Is de trein wel een alternatief?

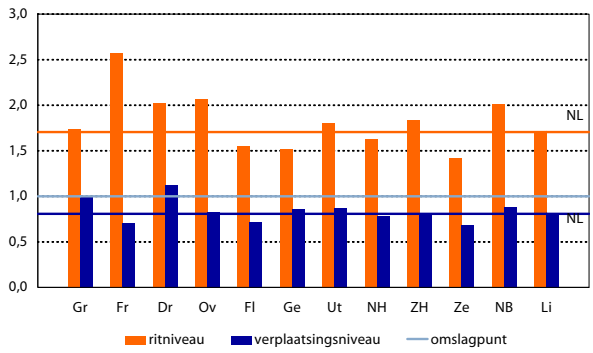
De trein wordt vaak als alternatief genoemd voor het dagelijks aansluiten in de file. Figuur 18 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen ritniveau en verplaatsingsniveau. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoud dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autoforensen. Een nuancering hierop is dat het hier een algemeen beeld betreft. Voor een bepaalde groep mensen, die vlakbij het station wonen en werken, is de trein wel degelijk een goed alternatief, maar dit geldt lang niet voor iedereen. Wil men meer forensen de weg af en de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 17: Spreiding van het woon-werkverkeer over de dag



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 18: Ratio van de reisduur per kilometer auto/trein



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

Een relatief begrip

Bereikbaarheid is te beschouwen als de resultante, of de prijs, van vraag naar en aanbod van infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar; er wordt een hoge 'prijs' betaald: onbereikbaarheid en files. In dit hoofdstuk staat bereikbaarheid van de regio's centraal. Daarbij kijken we uiteraard ook naar de gevolgen van files.

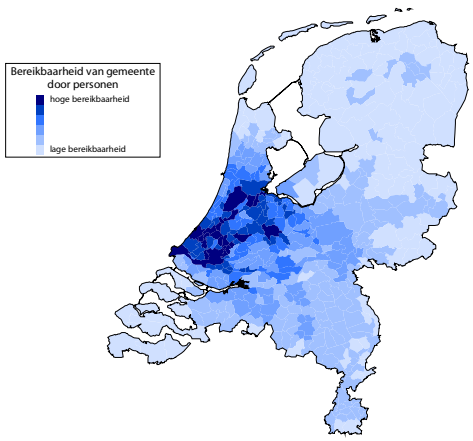
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer het in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in zo'n gebied niemand woont en er dus geen afzet- en arbeidspotentieel is? In economische termen lijkt een hoge bereikbaarheid dan nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking is daarom van belang. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren.

Betrouwbaarheid

Voor een afspraak vertrekken we ruim op tijd om er zeker van te zijn dat we op tijd komen. Zeker voor belangrijke afspraken. Als we vervolgens een half uur te vroeg zijn doordat het verkeer 'meezat', is dat niets bijzonders en wordt dat onbewust geaccepteerd. Maar we zijn niet op tijd, we zijn te vroeg. De tijd die we te vroeg zijn, wordt niet eens meegerekend in de totale reisduur van een verplaatsing, terwijl het in veel gevallen wel verloren tijd is. Net zo goed als de tijd die iemand kwijt is die wacht op iemand die te laat is. Als we er tot op de minuut vanuit kunnen gaan dat een verplaatsing een bepaalde tijd kost, kunnen we onze tijd veel efficiënter indelen. De praktijk is echter dat die verplaatsing langer kan duren door files of een ongelukkige overstap(tijd). De totale vertragingskosten vallen dus hoger uit dan nu berekend, doordat de effecten van onbetrouwbaarheid er niet in zijn verwerkt. Alleen al het goed kunnen inschatten van de vertragingstijd maakt ze maatschappelijk al meer acceptabel. Betrouwbaarheid vormt dus een belangrijk facet van het bereikbaarheidsbegrip. Een facet dat vaak onderbelicht blijft in de discussie en waarin nog veel te winnen valt. Bijvoorbeeld door het verder verbeteren van file-informatiesystemen en het verhogen van de betrouwbaarheid van aansluitingen in het openbaar vervoer.

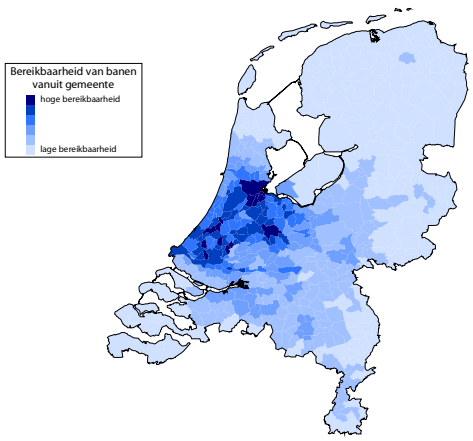
In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Atlas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers, beide vanuit een economisch oogpunt. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed

Figuur 19: Potentiële bereikbaarheid (perspectief bedrijven)



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 20: Potentiële bereikbaarheid (perspectief werknemers)



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel werkplekken vanuit dat gebied binnen een 'acceptabele' reisduur bereikbaar zijn. Met een 'acceptabele' reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer nul minuten nodig zijn voor een verplaatsing is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die verplaatsing te maken kleiner. Voor woon-werkverkeer blijkt bij 26 minuten een breekpunt te ontstaan. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.

Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Het gaat om de bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer samen. Figuur 19 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 20. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste werkplekken bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland minder goed bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er zijn simpelweg minder economische activiteiten en een kleinere arbeids- en afzetmarkt te bereiken.

Bereikbaarheid

Is het o.v. wél een alternatief tijdens de spits?

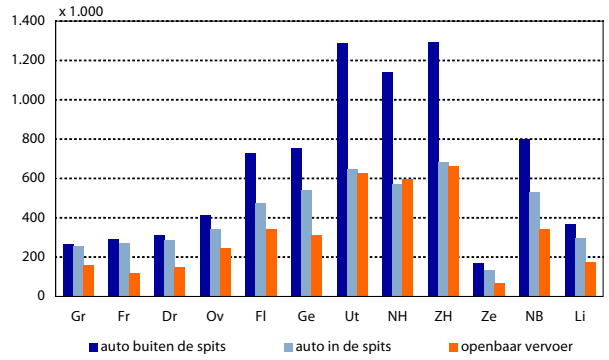
Tot nu toe is echter geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid bij gebruik van een bepaald vervoermiddel of het al dan niet reizen binnen de spits. Daarom maken we hier dit onderscheid voor de berekening van de bereikbaarheid van provincies. Eerder zagen we dat de trein door het lange voor- en natraject in veel gevallen geen goed alternatief biedt voor de auto. Kan het openbaar vervoer wel een goed alternatief bieden tijdens de spits?

Auto toch sneller dan het o.v.

In de figuren 21 en 22 is de bereikbaarheid op verschillende momenten en met verschillende vervoermiddelen weergegeven. Figuur 21 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft de bereikbaarheid van provincies weer voor (potentiële) werknemers. Hierbij maken we een onderscheid tussen bereikbaarheid met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits of met het openbaar vervoer. Buiten de spits blijken de drie Randstedelijke provincies voor verreweg de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur bereikbaar te zijn. Op enige afstand volgen Noord-Brabant, Flevoland en Gelderland. In de spits is het beeld anders. Het aantal mensen dat de Randstad binnen een acceptabele reisduur kan bereiken, neemt in de spits drastisch af en komt nog maar net boven Noord-Brabant en Gelderland uit. De negatieve invloed van het fileprobleem laat zich duidelijk zien. In de perifeer gelegen provincies is het verschil tussen bereikbaarheid buiten en in de spits beperkt. Voor die gebieden biedt de trein over het algemeen dan ook geen goed alternatief. Dat geldt eigenlijk voor elke provincie buiten de Randstad. In Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland zijn de verschillen minimaal en lijken de auto en het openbaar vervoer over het algemeen concurrerend.

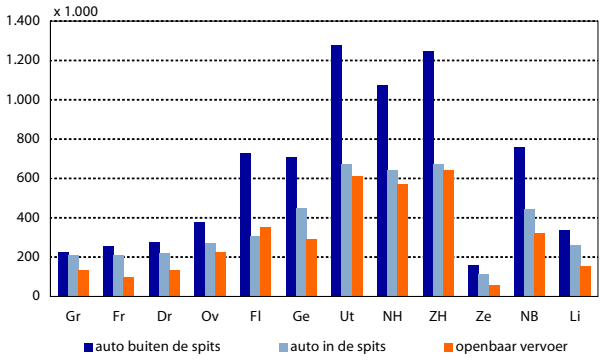
Figuur 22 benadert de bereikbaarheid vanuit het perspectief van personen en geeft aan hoeveel werkplekken iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Ter illusteratie: een inwoner van Overijssel kan buiten de spits om bijna vierhonderdduizend banen bereiken binnen een acceptabele reisduur. Het beeld verschilt niet veel met dat van figuur 21. De hoogste bereikbaarheid vinden we in de Randstad, maar de daling van die bereikbaarheid tijdens de spits is daar wel het grootst. Vanuit Utrecht halveert het aantal banen zelfs dat tijdens de spits bereikbaar is. In Flevoland is die daling zelfs zo drastisch dat het openbaar vervoer tijdens de spits een beter alternatief lijkt. Het is echter wel de enige provincie waar dat het geval is.

Figuur 21: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 22: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

Hoeveel last veroorzaakt congestie?

We benadrukken hier dat dit algemene beelden zijn die beslist niet voor iedereen gelden. De meest efficiënte vervoersmiddelkeuze is onder meer afhankelijk van waar iemand exact woont en werkt en welke werktijden met aanhoudt. De gedachte dat het voor- en natraject van openbaar vervoer moet worden ingekort om meer mensen de trein in te krijgen blijft echter staan. De garantie op een goede aansluiting tussen de trein en het onderliggende openbaar vervoer zou daarbij ook helpen. De meeste auto-forensen maken immers een logische en economische keuze, zo blijkt uit de figuren.

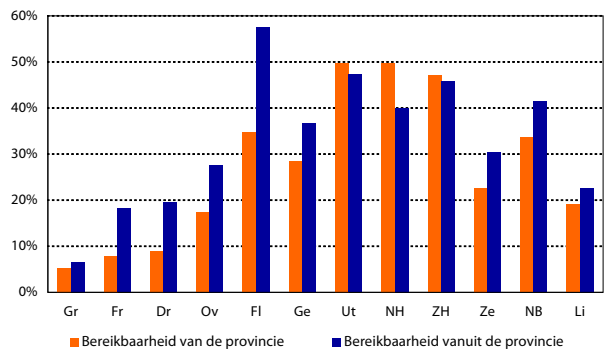
We staan steeds langer in de file

Het verschil in bereikbaarheid van gebieden buiten of tijdens de spits wordt veroorzaakt door congestie. In figuur 23 is het file-effect weergegeven per provincie. In de Randstad is het negatieve effect van files uiteraard groter dan in de perifere gebieden in ons land. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid van banen vanuit deze provincie wordt nergens zo sterk beïnvloed door files als hier. Verder blijkt uit de figuur dat files in de meer perifere provincies met name de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie negatief beïnvloeden en in mindere mate de bereikbaarheid van de provincie door personen. In de Randstad is dat juist andersom.
De files in Nederland hebben drie belangrijke oorzaken: de wegcapaciteit, ongevallen en wegwerkzaamheden. Ongeveer 84 procent van de totale filezwaarte[5] kan aan de wegcapaciteit worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Het is gewoon te druk. De filezwaarte is in 2006 met 6 procent overigens fors gestegen ten opzichte van 2005, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. Het totaal aantal voertuigverliesuren[6] als gevolg hiervan wordt geschat op 57 miljoen in 2005 (figuur 24). In 1990 was dit nog 31 miljoen en de verwachting is dat dit aantal in 2020 zal zijn opgelopen tot maar liefst 87 miljoen[7].

In het laatste deel van dit hoofdstuk gaan we in op de maatschappelijke kosten die de verkeerscongestie in Nederland met zich meebrengt. Niet alleen in economische zin, maar ook in ecologisch en sociaal opzicht heeft de congestie negatieve effecten. Tot slot werken we een aantal scenario's uit voor verschillende oplossingen voor de congestieproblematiek. Al jaren wordt immers nagedacht over oplossingen en de voorbeelden zijn legio.

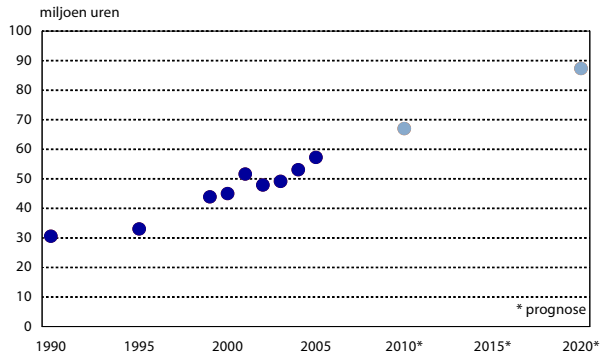
[5] De totale filezwaarte wordt berekend door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de gemiddelde fileduur in minuten.
[6] Het totale aantal uren dat men langzamer dan 50 kilometer per uur rijdt op snelwegen als gevolg van files.
[7] Cijfers zijn afkomstig uit de publicatie 'Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit', 2005.

Figuur 23: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten 2006, bewerking Rabobank

Figuur 24: Ontwikkeling voertuigverliesuren



Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, bewerking Rabobank

Wat als…

Maatschappelijke kosten van files

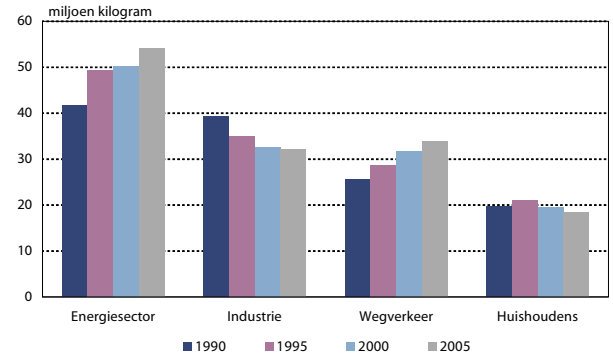
Files zijn duur. Zowel in termen van geld als in ecologisch en sociaal opzicht betalen we fors en steeds meer voor de congestie in Nederland. De economische kosten zijn moeilijk in te schatten en breed in te delen. Ten eerste zijn er de directe kosten van voertuigverliesuren van mensen die in de file staan en dus niet productief zijn. Het zijn echter niet alleen deze uren die de productiviteit doen afnemen. Ook de deal die een zakenman misloopt door een file moet worden meegenomen. En wanneer vier mensen op één persoon wachten voor een vergadering, verliezen zij eveneens kostbare tijd. Een volle vrachtwagen in de file is evenmin goedkoop. Ga zo maar door. Deskundigen schatten de totale economische schade berokkend door files op 2 miljard euro per jaar. De verwachting is dat deze schade in 2020 maar liefst 3 miljard bedraagt[8]. De meningen hierover lopen echter sterk uiteen, aangezien de schattingen op veel aannames berusten. Feit blijft dat files veel geld kosten, een gegeven dat belangrijker is dan het exacte bedrag.

De ecologische kosten zijn evenmin gering. In 2005 stootte het totale wegverkeer in Nederland 34 miljard kilogram CO_2 uit (figuur 25). Dat getal zegt de meeste mensen wellicht niet zo veel, maar het impliceert een groei van 33 procent in vijftien jaar tijd. En dat terwijl de uitstoot door de industrie en door huishoudens in die periode juist afnam, ondanks de groei van de bevolking. Samen met de energiesector zorgt het wegverkeer voor deze toename in CO_2 uitstoot. De toegenomen uitstoot door het verkeer is terug te voeren op de enorme stijging van het aantal auto's in Nederland: 35 procent sinds 1990 en maar liefst een vertienvoudiging sinds de jaren '60. Ondanks deze groei is de totale uitstoot van fijnstof de afgelopen vijftien jaar fors gedaald (figuur 26). Ook hier is veel om te doen, aangezien fijnstof de gezondheid hevig aantast. Ondanks de dalende trend in met name de bebouwde kom is er in de grotere steden een aantal locaties waar de overschrijding van de uitstoot van fijnstof een groot probleem is. Volgens meerdere schattingen overlijden jaarlijks duizenden mensen vroegtijdig vanwege luchtverontreiniging.

Ten slotte zorgt verkeerscongestie voor sociale kosten, alleen al omdat files tijd kosten die de meeste mensen liever anders besteden. Daarnaast raken veel mensen gefrustreerd door files, wat tot agressie kan leiden. Dat geldt overigens voor verkeer in het algemeen. Zo bleek uit een enquête in Amsterdam dat ongeveer veertigduizend Amsterdammers per jaar slachtoffer zijn van agressie en geweld in het verkeer[9].

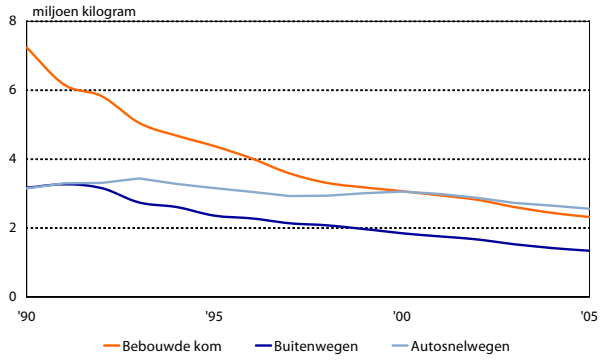
[8] Cijfers zijn afkomstig van de publicatie Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, 2005
[9] Cijfers zijn afkomstig van SWOV (wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid), 2006

Figuur 25: Uitstoot van CO_2 per sector



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 26: Uitstoot van fijnstof door wegverkeer naar locatie



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Wat als…

Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen voor de Nederlandse fileproblematiek zijn grofweg in te delen in twee categorieën: oplossingen die zijn gericht op het aanbod van infrastructuur, zoals de verbreding van snelwegen, en oplossingen die zich richten op het gedrag van mensen. Er bestaat veel discussie over de uitbreiding van ons (snel-)wegennet. Tegenstanders beweren vooral dat veel treinforensen de trein als tweede keuze zien en bij een uitbreiding van het wegennet toch voor de auto kiezen. Denk aan de mensen die in de schoolvakanties met de auto naar het werk gaan, omdat het dan rustiger is op de weg. Dit biedt derhalve geen oplossing voor de files, aldus de tegenstanders. Voorstanders beargumenteren onder meer dat, ongeacht de vraag of extra wegen de files oplossen, met extra wegen en/of verbreding daarvan in elk geval beter tegemoet wordt gekomen aan de vraag van de consument. Investeren in de infrastructuur is en blijft belangrijk. Niet alleen in termen van onderhoud, maar ook in uitbreiding van de capaciteit. Zowel waar het gaat om uitbreiding van het (spoor-) wegennet, als om investeringen in specifieke knelpunten en bijvoorbeeld een betere informatievoorziening voor weggebruikers.

Hoewel gedragsgericht beleid geen panacee is, zijn de politieke en maatschappelijke aandacht en steun hiervoor wel sterk groeiende. We gaan hier in op twee oplossingsrichtingen die zich richten op het gedrag van mensen, kilometerbeprijzing en Het Nieuwe Werken. Ten eerste de kilometerbeprijzing. Dit heeft onder meer als doel om de consument bewust te maken van zijn of haar mobiliteitskeuze en de effecten daarvan. Er zijn verschillende varianten van het betalen voor mobiliteit die allemaal neerkomen op het volgende: de gebruiker betaalt. Hiertegen bestaat veel aversie, vooral bij de consument. Vanuit psychologisch oogpunt is dat logisch. De Nederlandse infrastructuur is een collectief goed waar iedereen belasting voor betaalt. Veel mensen voelen zich beboet wanneer ze ergens voor moeten betalen wat tot dusver gratis was. Vaak wordt echter vergeten dat de wegenbelasting en de BPM[10] wegvallen bij invoering van de kilometerbeprijzing.

Mobiliteit is niet gratis en net als voor alle andere producten zou het daarom logisch zijn als degene die het product gebruikt daar ook voor betaalt. Zeker wanneer dat product een schaars goed is. Dit klinkt wellicht wat abstract. Waar het op neerkomt, is dat de (economische) kosten van mobiliteit momenteel niet (geheel) voor rekening komen van de gebruiker. Als de prijs voor mobiliteit vervolgens stijgt door een steeds grotere druk op het wegennet, zijn we geneigd om die prijs toe te schrijven aan de gebruiker. Tot op heden is het niet mogelijk om te achterhalen wie wanneer op welke plaats gebruik maakt van het wegennet. Daarom wordt, via de wegenbelasting en de BPM, belasting geheven op het bezit van voertuigen. Als dat in de toekomst met GPS[11] wel kan, is het mogelijk om het gebruik van wegen toe te schrijven aan de gebruiker. De wegenbelasting en de BPM kunnen dan worden afgeschaft. In de praktijk blijkt dat kilometerbeprijzing meer effect heeft op het gedrag dan heffingen die de gebruiker niet koppelt aan het gebruik, zoals belastingen op het autobezit. Door de gebruiker direct te laten betalen, wordt hij zich bewust van de kosten en maakt hij ook eerder een bewuste keuze tussen betalen en alternatieven zoeken.

Naast kilometerbeprijzing is het van belang om consumenten te prikkelen om voor alternatieven van autogebruik te kiezen. Zowel de overheid als het bedrijfsleven kunnen hier een stimulerende rol in spelen. De overheid kan bijvoorbeeld zorgen voor een goede informatievoorziening zodat de consument tijdig op de hoogte is van de situatie op de weg en de reistijden via het openbaar vervoer. Private partijen kunnen hun werknemers stimuleren om de spits te mijden door ze een trajectkaart voor de trein en een thuiswerkplek aan te bieden. De overheid en het bedrijfsleven kunnen met publiek-private samenwerking nog meer bereiken. Een goed voorbeeld hiervan is de

[10] BPM staat voor Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen.
[11] GPS staat voor Global Positioning System.

Wat als…

Proef 'Spitsmijden"[12] tussen Zoetermeer en Den Haag. Door weggebruikers te belonen om de spits te mijden is het verkeer op dat traject fors afgenomen.

Uit onderzoek blijkt dat diverse vormen van prijsbeleid zeer effectief zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid, de milieukwaliteit, de verkeersveiligheid en de welvaart. Het effect kan oplopen tot 60% minder tijdverlies. Wanneer de weggebruiker per kilometer betaalt, kan dat de 'BV Nederland' een miljard euro per jaar opleveren, afhankelijk van de in te voeren variant[13].

Omwille van eerlijkheid, economische logica en bovengenoemde economische en ecologische effecten pleit de Rabobank voor een snelle invoering van een vorm van kilometerbeprijzing. Elke kilometer kan financieel worden gewaardeerd op basis van de locatie en het moment waarop deze wordt afgelegd. Ook de uitstoot van schadelijke stoffen kan hierin worden opgenomen. Hoe schoner de auto, des te lager de kilometerbeprijzing. Zodoende spreekt de Rabobank eerder van kilometerwaardering, op basis waarvan de weggebruiker een prijs betaalt. Bij afschaffing van de belastingen op het bezit van auto's zullen er mensen zijn die door de kilometerbeprijzing meer gaan betalen, maar er zullen ook mensen zijn die juist minder gaan betalen. Bij gelijkblijvend gedrag zal 80 procent minder en slechts 20 procent meer gaan betalen. Zij die ervoor kiezen om in de spits op drukke wegen te rijden, zullen duurder uit zijn. De mensen die voor alternatieven kiezen, zijn financieel beter af. Zij worden min of meer beloond voor hun gedrag.

Het uitgangspunt is dat de weggebruiker voor een bewuste keuze wordt gesteld. Dat maakt het wel noodzakelijk dat er alternatieven zijn en dat de weggebruiker ook werkelijk een keuze heeft. Door de invoering van de kilometerbeprijzing zal de vraag naar openbaar vervoer naar verwachting toenemen. Het oplossen van specifieke knelpunten in het (onderliggend) wegennet en een goed functionerend spoorwegennet (en een verdere uitbreiding daarvan) horen daar ook bij.

[12] www.spitsmijden.nl
[13] Cijfers zijn afkomstig van de publicatie 'Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit', 2005

Wat als…

Het Nieuwe Werken

Ruim twee miljoen mensen gaan dagelijks met de auto naar het werk. Wanneer een deel van hen besluit om één of meer dagen per week thuis te gaan werken, dan heeft dat grote gevolgen voor de drukte op de wegen. Thuiswerken, of telewerken, wordt daarom door veel mensen gezien als een instrument om de congestieproblemen in Nederland te verminderen.

Het Nieuwe Werken bij Interpolis

De verzekeraar Interpolis staat bekend als pionier op het gebied van flexibele werkvormen. In 1996 werd bij Interpolis voor het eerst serieus nagedacht over de invoering van telewerken. Of beter gezegd, over het Nieuwe Werken. Het belangrijkste onderdeel van het Nieuwe Werken is flexibel werken, voor wat betreft plaats en tijd. Elke medewerker heeft de mogelijkheid om te kiezen waar hij of zij wil werken. Dat kan thuis zijn of op kantoor, waar de ruimtes functioneel zijn ingericht. Er zijn bijvoorbeeld ruimtes die zijn ingericht voor vergaderingen, voor workshops of om rustig en in stilte te kunnen werken. Er zijn mensen die twee of zelfs meer dagen per week telewerken, maar er zijn ook mensen die er geen gebruik van maken omdat zij dat niet prettig vinden of omdat hun werkzaamheden dat niet toelaten. De medewerker kan daarnaast zelf bepalen wanneer hij of zij werkt. Zo zijn er (avond-)mensen die er voor kiezen om van twee uur 's middags tot tien uur 's avonds of een paar uur op zondag te werken. Het gaat erom dat de medewerkers de vrijheid en het vertrouwen krijgen om zelf te bepalen waar en wanneer zij het beste kunnen werken. Vrijheid en vertrouwen gaan gepaard met verantwoordelijkheid. De medewerker mag veel zelf bepalen, maar is dan ook zelf verantwoordelijk voor de resultaten. Ook verbondenheid met collega's is daar een onderdeel van. Medewerkers zijn vrij om te telewerken maar zijn bijvoorbeeld zelf verantwoordelijk voor de verbondenheid binnen hun team. Het Nieuwe Werken is daarom een concept dat is gebaseerd op '*de vier V's*': vrijheid, vertrouwen, verantwoordelijkheid en verbondenheid.

Flexibel werken heeft een aantal voorwaarden. Mensen moeten bijvoorbeeld kunnen omgaan met vrijheid en vertrouwen. Veel managers vragen zich af of dat het geval is. De ervaring leert echter dat wanneer medewerkers veel vrijheid en vertrouwen krijgen, hun gevoel voor verantwoordelijkheid groeit. Dit is ook het geval bij Interpolis. Een goed functionerende ICT-infrastructuur is eveneens van groot belang. Mensen moeten op afstand altijd kunnen beschikken over hun documenten. Ten slotte moet flexibel werken passen binnen de filosofie en cultuur van een organisatie. De rol van de leidinggevende in een flexibele werkomgeving verschilt bijvoorbeeld sterk van die van de traditionele manager. Mensen moeten daarom niet alleen flexibel gaan werken, ze moeten ook flexibel zijn.

Deze voorwaarden zijn dan ook tegelijkertijd de grootste faalfactoren van telewerken. Wanneer namelijk niet aan de genoemde voorwaarden wordt voldaan, zijn de afbreukrisico's groot. Als een telewerker niet bij de nodige bestanden kan door technische problemen heeft dat vaak grotere gevolgen dan wanneer dit op kantoor gebeurt. En telewerken invoeren in een bedrijf dat daar vanwege de bedrijfscultuur of de inflexibiliteit van de leiding niet geschikt voor is, zal niet tot succes leiden.

In 2004 maakte ongeveer veertig procent van alle medewerkers van Interpolis gebruik van de mogelijkheid om te telewerken. Gemiddeld doen zij dat anderhalve dag per week en tot dan toe ongeveer twee jaar. Al met al is de invoering van het Nieuwe Werken bij Interpolis een groot succes gebleken. Alle medewerkers geven aan verder te willen met telewerken, zowel de telewerkers zelf als de directe collega's en leidinggevenden. Telewerkers zeggen productiever te zijn, zowel kwalitatief als kwantitatief. Sinds de invoering van het Nieuwe Werken is de tevredenheid onder medewerkers bij Interpolis gegroeid en is het ziekteverzuim afgenomen. Ook klanten van

Interpolis geven aan tevreden te zijn. Bijvoorbeeld omdat zij nu 's avonds kunnen worden geholpen, doordat flexwerkers bereid zijn om 's avonds te werken of dat zelfs liever doen. De sociale cohesie, de verbondenheid binnen teams, lijkt niet negatief te zijn beïnvloed. Deze is inhoudelijk wel anders, maar medewerkers zoeken zelf naar manieren om de verbondenheid te waarborgen.

De financiële resultaten van telewerken zijn moeilijk in te schatten. Vaak wordt beweerd dat de invoering van telewerken een 'goedkope' manier is van kosten besparen. Dat ligt echter aan de faciliteiten die door de werkgever worden geboden. Die kunnen variëren van de financiering van een internetverbinding tot het aanbieden van een volledig ingericht kantoor thuis. De opbrengsten zijn afhankelijk van welk deel van de hogere productiviteit, het lagere ziekteverzuim en de hogere tevredenheid onder medewerkers kan worden toegeschreven aan de mogelijkheid om flexibel te werken. Maar ook de waardering van die voordelen is bepalend voor de financiële resultaten.

In theorie de oplossing?

Deze studie gaat over mobiliteit. Naast de genoemde voordelen die flexibel werken kan opleveren voor een organisatie, heeft het een positieve uitwerking op de mobiliteit in Nederland. Bij Interpolis is veertig procent van de werknemers telewerker en doet dat anderhalve dag in de week. Als telewerken in heel Nederland wordt ingevoerd en we trekken de lijn van Interpolis door, dan zou dus veertig procent van de werkzame bevolking anderhalve dag per week telewerken. Het aantal autopendelaars zou dan met twaalf procent dalen, van 2,3 miljoen naar 2,0 miljoen. Daarmee is de fileproblematiek in Nederland voor een groot deel opgelost.

Deze berekening verdient uiteraard een nuancering. Niet elke organisatie is in staat om veertig procent van haar medewerkers te laten telewerken. Voor een productiebedrijf en in de horeca zal dat bijvoorbeeld moeilijk zijn, hoewel ook daar een deel van het bedrijf, bijvoorbeeld de administratieve medewerkers, op afstand kan werken. Bovendien past telewerken niet binnen de cultuur van elke organisatie. Dat laat echter onverlet dat telewerken een flinke impact heeft op de wegmobiliteit, al gaat het maar om de helft van het genoemde percentage.

Tot besluit

Tijd voor actie

Ergens in de ontwikkeling van onze automobiliteit is het misgegaan. Dat waren de eerste woorden van dit rapport. En ondanks de nuanceringen die we in deze studie hebben aangebracht, hoeven we niet op die woorden terug te komen. Mobiliteit is van levensbelang voor onze economie, maar ook voor onze persoonlijke vrijheid en ons welzijn. Dat de discussie over de congestieproblemen in Nederland steeds meer aandacht krijgt, is dan ook niet alleen logisch, maar ook noodzakelijk. Zeker als we zien dat de mobiliteit de komende jaren fors toeneemt. Om die reden hebben wij dit onderzoek naar mobiliteit in Nederland verricht. Niet zozeer om de oplossing voor het fileprobleem te geven, maar om in kaart te brengen hoe die mobiliteit eruit ziet. En natuurlijk in de hoop en de verwachting een bijdrage te kunnen leveren aan de discussie over mobiliteit.

De conclusies van het onderzoek zijn zeer divers en soms bijzonder. De totale mobiliteit in Nederland is gegroeid, maar dat kwam vooral door de bevolkingsgroei. Er zijn weliswaar grote regionale verschillen, maar landelijk gezien is de mobiliteit per persoon nauwelijks toegenomen. Dat is een opvallende conclusie, aangezien het beeld is dat mensen door de gestegen welvaart juist steeds mobieler worden. Dat heeft echter vooral betrekking op woon-werkverkeer. Nederland telt 3,8 miljoen forensen, waarvan zestig procent dagelijks met de auto pendelt. Zij veroorzaken een forse en alsmaar groeiende druk op het wegennet. Files worden langer, ze duren langer en ze komen steeds vaker en op meer plaatsen voor. Jaarlijks verliezen we 57 miljoen manuren aan files en zonder actie zal dit in 2020 naar verwachting 87 miljoen uur bedragen.

In discussies over mobiliteit worden veel oplossingen genoemd voor de congestie in Nederland. Investeren in infrastructuur is van belang. Niet alleen in de verbreding van snelwegen, maar ook in het oplossen van specifieke knelpunten en in goede informatievoorzieningen voor weggebruikers. Ook in het openbaar vervoer dient te worden geïnvesteerd. Als we mensen de auto uit en de trein in willen krijgen, dan moet de trein een efficiënt en betrouwbaar alternatief zijn voor de auto. Efficiënt in de zin dat het onderliggend openbaar vervoersnetwerk, zoals bussen en trams, nauw aansluiten op het spoorwegennet. Hierdoor zal het huidige lange voor- en natraject van treinreizen korter worden en de trein dus aantrekkelijker. Mensen moeten bovendien kunnen vertrouwen op het openbaar vervoer. Als reizigers er vanuit kunnen gaan dat zij een bepaalde tijd kwijt zijn aan hun reis met het openbaar vervoer, zullen zij er ook meer gebruik van maken.

De Rabobank pleit daarnaast voor een snelle invoering van een vorm van kilometerbeprijzing. Omdat dit vanuit economisch oogpunt logisch is en omdat het bijdraagt aan de bewustwording van weggebruikers. Doordat zij direct worden geconfronteerd met de prijs van mobiliteit, zijn zij eerder geneigd om voor alternatieven te kiezen, zonder dat zij duurder uit hoeven te zijn wanneer zij toch voor de auto kiezen. Dit zal ongetwijfeld de mobiliteit in Nederland ten goede komen, ook al lost het de files niet geheel op.

De verantwoordelijkheid voor bovenstaande maatregelen ligt grotendeels bij de overheid. Met haar Nota Mobiliteit heeft zij dan ook een goede stap gezet. Er is echter ook een grote rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Bijvoorbeeld door de invoering van telewerken, dat ook een bijdrage kan leveren aan de mobiliteit. De Rabobank ziet hier heil in. Het nieuwe bestuurscentrum in Utrecht zal daarom vanuit de filosofie van het Nieuwe Werken worden ingericht, waarmee telewerken ook bij de Rabobank op grote schaal wordt ingevoerd. Uit ervaring blijkt namelijk dat dit veel positieve effecten kan hebben voor een organisatie. Bovendien vaart de mobiliteit in ons land er wel bij.

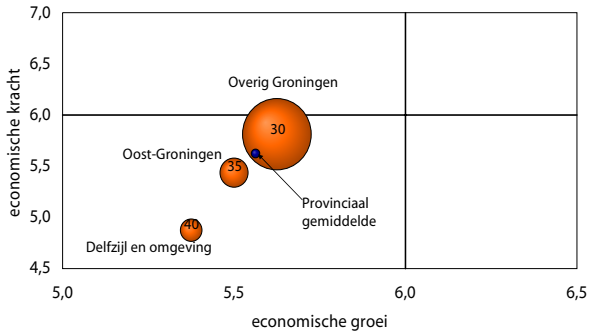
Groningen

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Groningen in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Groningse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 1.1 geeft de rapportcijfers voor de Groningse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De grootste economie van de provincie, Overig Groningen, komt relatief het beste uit de bus. Zowel voor wat betreft de economische groei, als voor wat betreft de economische kracht laat deze regio echter een lagere score zien dan in 2005. De regio is van de 16e naar de 30e plaats afgezakt. De positie van de regio Oost-Groningen is ongewijzigd. De regio Delfzijl en omgeving is evenals in 2000, 2003 en in 2005 de hekkensluiter van de ranglijst.

Figuur 1.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 1.1 blijkt dat de omzet- en winstgroei in de provincie Groningen beneden gemiddeld zijn. Dit terwijl de omzetgroei in 2005 nog bovengemiddeld scoorde. Deze terugval komt voornamelijk voor rekening van Overig Groningen. De werkgelegenheidsgroei is echter toegenomen en lag in 2006 op het landelijke gemiddelde. Dit geldt overigens niet voor Delfzijl, waar de werkgelegenheidsgroei opvallend lager is. De economische kracht van de provincie Groningen (tabel 1.2) geeft hetzelfde beeld als in 2005. Relatief weinig Groningse bedrijven richten zich op de exportmarkt en de investeringsbereidheid van de Groningse ondernemer is over het algemeen klein. En hoewel de provincie een positieve score voor de kracht van de productiestructuur en de bedrijvendynamiek krijgt, moet hierbij worden aangetekend dat dit vooral te maken heeft met de score van de stad Groningen (respectievelijk 6,8 en 6,5).

Tabel 1.1: Economische groei 2006

	Oost-Groningen	Delfzijl en omgeving	Overig Groningen	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	6,5	4,3	6,0	6,0
omzetgroei	5,0	6,5	5,5	5,5
exportgroei	6,5	6,8	5,5	6,0
winstgroei	4,0	4,0	5,5	4,8
Economische groei	5,5	5,4	5,6	5,6

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 1.2: Economische kracht 2006

	Oost-Groningen	Delfzijl en omgeving	Overig Groningen	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	5,3	4,0	5,0	5,0
% exporterende bedrijven	5,3	5,5	5,0	5,0
kracht productiestructuur	5,0	4,8	6,8	6,3
dynamiek	6,3	5,3	6,5	6,3
Economische kracht	5,4	4,9	5,8	5,6

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Groningen

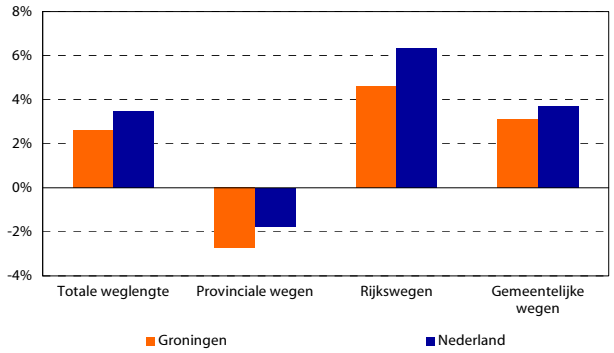
Mobiliteit

In de provincie Groningen is het mobiliteitsvraagstuk de laatste jaren vooral toegespitst geweest op de bereikbaarheid van de provincie ten opzichte van de Randstad, het economisch- en demografisch centrum van Nederland. Met name het wel of niet aanleggen van de Zuiderzeelijn is onderwerp van discussie geweest. Deze snelle spoorverbinding zou de reistijd van Groningen tot Amsterdam verkorten tot 70 minuten en veel extra banen opleveren voor de Groningse economie. De besluitvorming over de Zuiderzeelijn is in 2006 echter op de lange baan geschoven. Veel Groningers zien dit als een bevestiging van een eenzijdig op de Randstad gerichte politiek van het Rijk. Hoogleraar Ruimtelijke Economie aan de RUG, Jan Oosterhaven, heeft ook een uitgesproken mening over de bereikbaarheidsproblematiek in zijn provincie. "Plannen voor de Randstad worden makkelijk geaccepteerd, maar die voor de rest van het land worden zeer kritisch bekeken. Het gevolg is dat 88% van de investeringen uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) de laatste tien jaar in de Randstad plaatsvonden en maar 1% in het Noorden."
Deze cijfers spreken voor zich en het is dan ook de vraag hoe dit zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

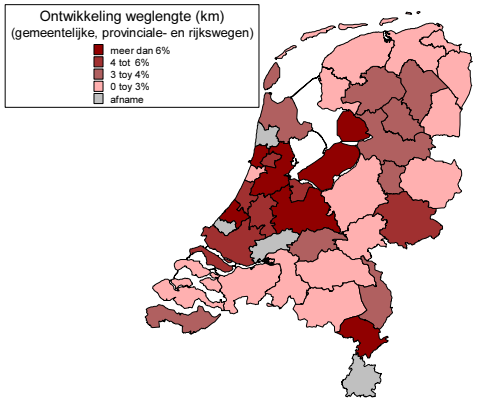
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Groningen blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 1.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Groningen en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de afname van de totale lengte van het netwerk van provinciale wegen (totale absolute afname 16 km). Dit is een ontwikkeling die in meer perifeer gelegen provincies plaatsvindt en is mogelijk het gevolg van het opwaarderen van provinciale wegen tot rijkswegen. Figuur 1.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De achterblijvende ontwikkeling van wegen in Groningen is kenmerkend voor alle regio's in de provincie Groningen. Op gemeentelijk niveau vormen de gemeenten Hoogezand-Sappermeer, Veendam, Winschoten en Appingedam een uitzondering. Hier heeft met name groei plaatsgevonden van gemeentelijke wegen.

Figuur 1.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 1.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Groningen

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn ook vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 1.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Groningen. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is de besluitvorming over de Zuiderzeelijn op de lange baan geschoven. Ook staat nog niet vast in welke variant de Zuiderzeelijn er uiteindelijk moet komen. Naast het oorspronkelijke plan van een snelle zweeftrein is er gesproken over een HSL-variant of een intercityverbinding. In het regeerakkoord van het nieuwe kabinet is echter wel 2,73 miljard euro gereserveerd voor een snelle Zuiderzeelijn.
Een ander belangrijk project in de provincie is het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. Dit project maakt onderdeel uit van een groter plan om de infrastructuur rond de stad Groningen aan te pakken. De maatregelen moeten de doorstroming, de veiligheid en de bereikbaarheid verbeteren. Het project wordt in twee fasen tot uitvoer gebracht en moet volgens de bestaande planning in 2018 zijn afgerond. Fase 1 van dit project is inmiddels al van start gegaan.
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 1.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Groningen

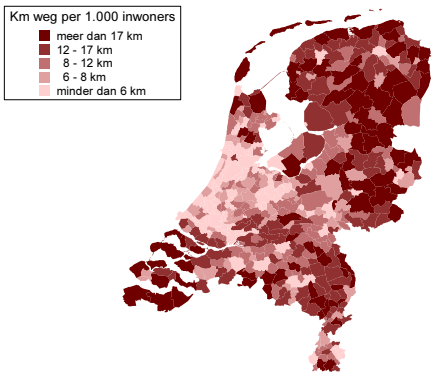
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Groningen

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 1.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Groningen met 11,4 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In de stad Groningen ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 3,8 kilometer echter weer laag.

Figuur 1.5: Wegdichtheid naar bevolking



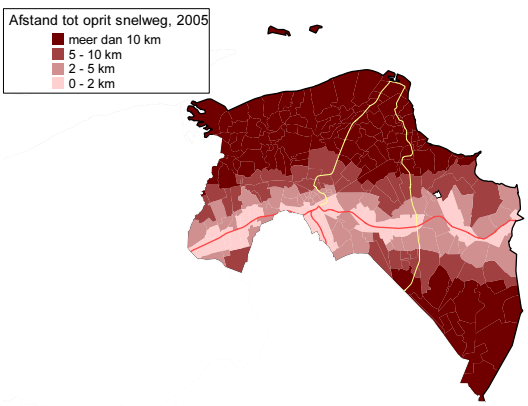
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 1.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Groningen weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ver boven het Nederlandse gemiddelde. Groningers moeten, na de Zeeuwen, de meeste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 10,1 km,10,7km t.o.v. 5,8 km in Nederland).

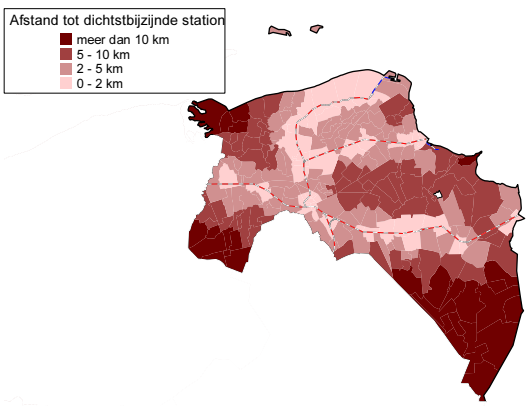
Figuur 1.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Groningen. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Groningen vrijwel op het Nederlandse gemiddelde (resp. 5,3 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is echter bijna twee maal zo groot. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Groningen relatief hoog ligt.

Figuur 1.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 1.7: Afstand tot een spoorstation



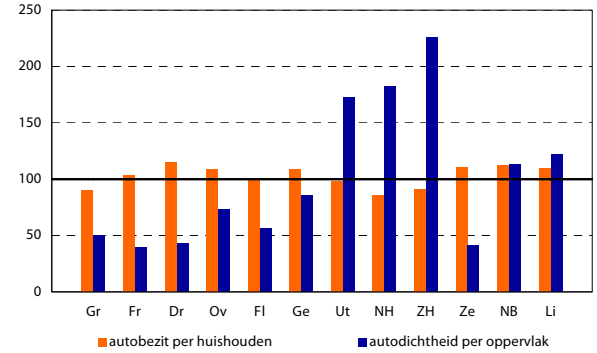
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Groningen

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit.

Figuur : 1.8: Autobezit

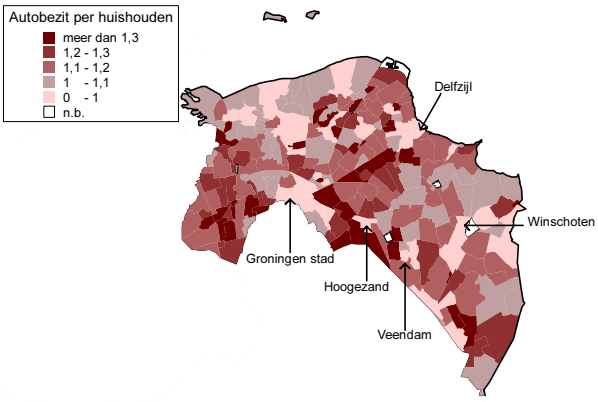


Bron: CBS, bewerking Rabobank

In figuur 1.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. Zowel het aantal auto's per huishouden als het aantal auto's per hectare ligt in de provincie Groningen onder het Nederlandse gemiddelde. Hiermee is Groningen de enige provincie die in beide gevallen lager scoort dan gemiddeld. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lage bevolkingsdichtheid in de provincie.

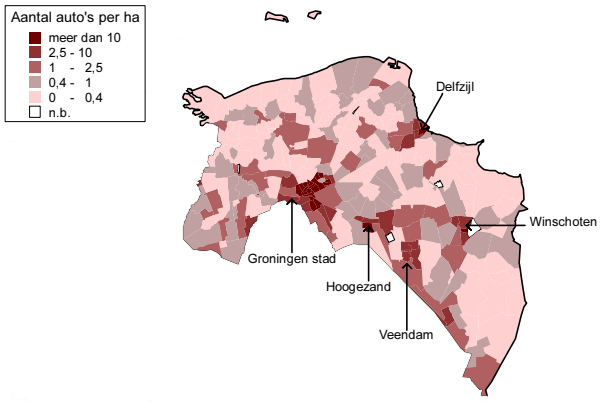
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. Dit wordt mooi geïllusteerd in de figuren 1.9 en 1.10. De meer stedelijke gebieden in Groningen springen uit de kaarten door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Groningen stad, Delfzijl, Winschoten en Veendam.

Figuur 1.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 1.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Groningen

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf beschrijft het verplaatsingsgedrag van Groningers. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Relatief korte afstand en reisduur in Groningen

In veel studies, rapporten en discussies wordt de groeiende mobiliteit in Nederland genoemd. De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium inderdaad met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 1.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In Groningen zijn beide afgenomen, vooral de gemiddelde reisduur. Die daling was hier zowel absoluut als relatief het grootst van alle provincies.

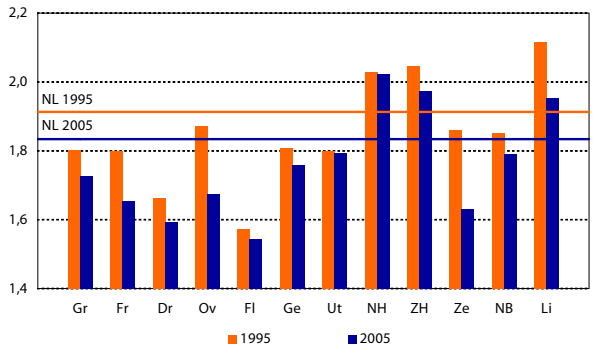
In Groningen is de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur dus gedaald. Doordat de daling van de reisduur groter was dan die van de afgelegde afstand, is de gemiddelde reisduur per afgelegde kilometer eveneens gedaald. Dit is weergegeven in figuur 1.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies, waaronder Groningen, efficiënter dan Randstedelingen. De gemiddelde reisduur per kilometer is daar veel lager. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Tabel 1.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 1.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag



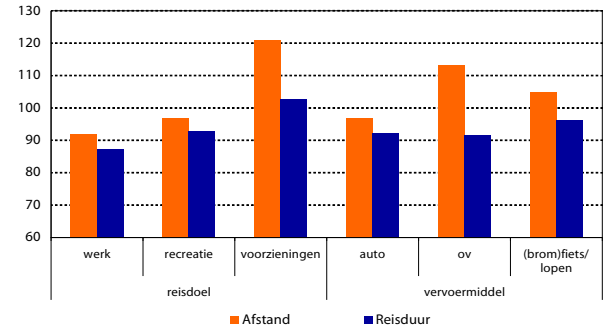
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Groningen

Verplaatsingsgedrag

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Figuur 1.12: Afstand en reisduur in Groningen t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Voorzieningen op grote afstand

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot twee grote veranderingen in de mobiliteit in Nederland. Namelijk dat een groter deel van de totale afgelegde afstand en reisduur wordt besteed aan woon-werkverkeer en dat een groot deel van de afgelegde afstand en reisduur wordt besteed in de auto. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor Groningers.

Maar de verschillen tussen Groningen en Nederland zijn op sommige vlakken groot. Dat maakt figuur 1.12 duidelijk, die de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland weergeeft. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Daarbij valt het bijvoorbeeld op dat Groningers voor voorzieningen gemiddeld 20 procent meer kilometers afleggen dan de gemiddelde Nederlander, terwijl de reisduur die men hieraan kwijt is het landelijk gemiddelde nauwelijks overschrijdt. Dit is kenmerkend voor relatief dunbevolkte gebieden, waar minder draagvlak is voor voorzieningen en waar mensen dus grotere afstanden moeten afleggen om bijvoorbeeld boodschappen te doen of naar school te gaan. De totale afgelegde afstand en reisduur ten opzichte van de bevolking die aan werk en recreatie wordt besteed is lager dan landelijk. Dit kan komen doordat men dichter bij huis werkt of doordat in Groningen minder mensen werken. In deze paragraaf wordt later ingegaan op de afstand en reisduur die de werkende bevolking besteedt aan woon-werkverkeer.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 1.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Daarbij valt op dat een Groninger per dag gemiddeld ruim 10 procent meer kilometers met het openbaar vervoer aflegt dan het landelijk gemiddelde, terwijl de reisduur onder dat gemiddelde ligt. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat Groningers over het algemeen een grotere afstand afleggen in een kortere tijd duidt op een relatief efficiënte manier van verplaatsen. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Groningen hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport. Uit de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' bleek dat de gemiddelde afstand tot een intercitystation in Groningse gemeenten relatief juist erg hoog is. Het is echter goed denkbaar dat de efficiënte wijze van verplaatsen per openbaar vervoer vooral geldt voor bewoners van de stad Groningen. De bevolkingsdichtheid is daar immers hoog en daar heeft men wèl beschikking over een intercitystation.

Groningen

Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Dit gedeelte zoomt in op het woon-werkverkeer. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

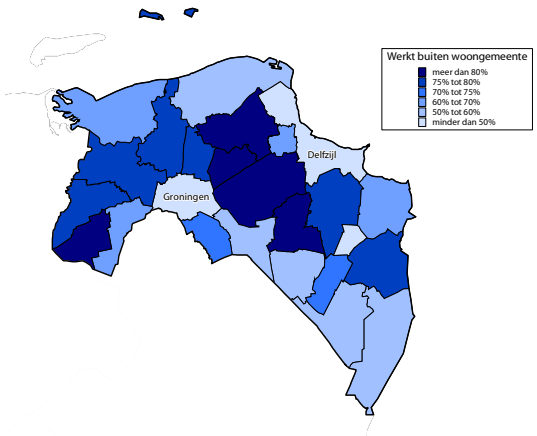
Sterke ruimtelijke concentratie van pendelaars

Groningen is typisch een provincie met een duidelijk economisch centrum, namelijk Groningen stad. Figuur 1.13 geeft het percentage van de werkzame bevolking weer dat buiten de eigen gemeente werkt. Vooral ten oosten van de stad Groningen is het percentage pendelaars hoog, maar ook in het gebied ten noordwesten van de stad werkt meer dan 75 procent buiten de woongemeente. De kaart laat geen stromen van de pendel zien, maar de pendelaars uit de donker gekleurde oostelijke gemeenten pendelen met name naar Groningen heen en weer. De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 1.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In het algemeen geldt dat hoger opgeleiden een grotere pendelafstand afleggen. Zo ook in de provincie Groningen. Mensen met een HBO of universitaire achtergrond leggen de grootste gemiddelde woon-werkafstand af, ruim 43 kilometer per dag. Dit ligt echter wel ruim onder het landelijk gemiddelde. Opvallend is dat alleen Groningers met een middelbare opleiding een grotere gemiddelde woon-werkafstand hebben dan landelijk.

Pendelafstand en pendelreisduur gestegen

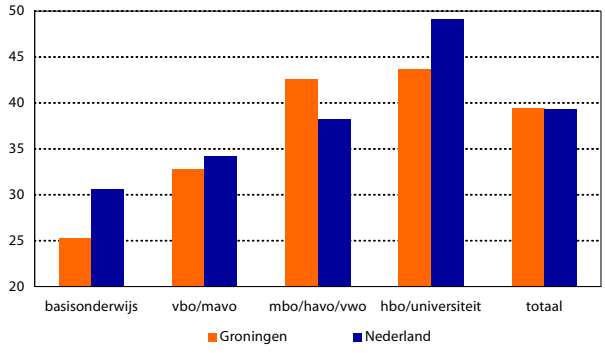
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Groningen maakt ongeveer 55 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor autopendelaars, staat weergegeven in figuur 1.15. Zowel de afstand als de reisduur is in Groningen flink toegenomen, overeenkomstig met het landelijk gemiddelde. De gemiddelde afstand ligt inmiddels zelfs hoger dan landelijk. De reisduur ligt daarentegen nog altijd beneden het landelijk niveau.

Figuur 1.13: Percentage van de werkenden dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 1.14: Gemiddelde afgelegde woon-werkafstand per persoon (12+) per dag, 2005



Bron: CBS, bewerking Rabobank

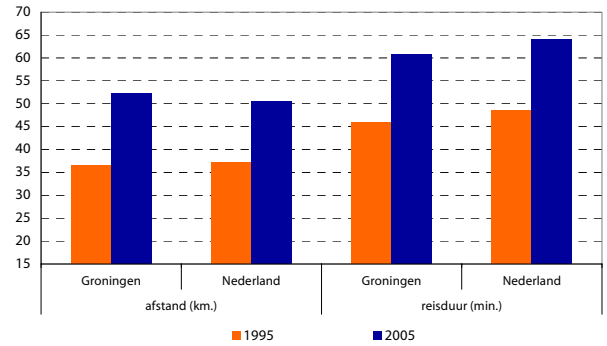
Groningen

Verplaatsingsgedrag

Met z'n allen in de spits

Het zal niemand verbazen dat de concentratie van de pendelaars in de ochtend- en avondspits voor de congestie in Nederland zorgt. Figuur 1.16 laat zien dat de ochtendspits in Nederland de grootste piek kent. De figuur is voor alle provincies nagenoeg hetzelfde. Ook Groningen volgt het landelijk patroon. Het valt wel op dat zowel de ochtend- als avondspits in Groningen iets korter duurt dan gemiddeld in Nederland, en daardoor intensiever is. Vooral in de ochtenduren gaan de Groningers massaal tegelijk naar hun werk. In provincies als Groningen is de congestie minder nijpend, waardoor dergelijke pieken niet tot grote knelpunten leiden.

Figuur 1.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

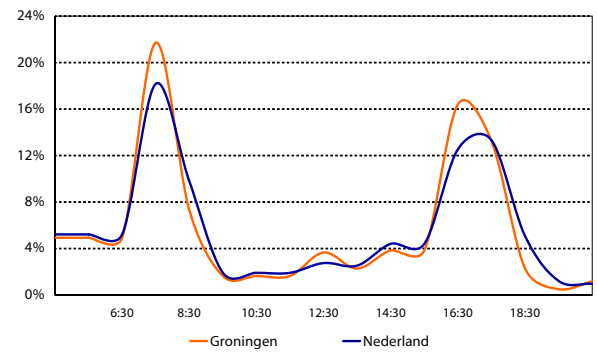


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

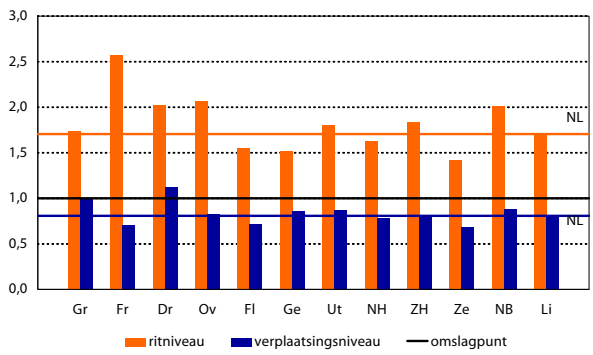
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 1.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie, in Groningen spant het erom. Een nuancering op de langere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 1.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 1.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

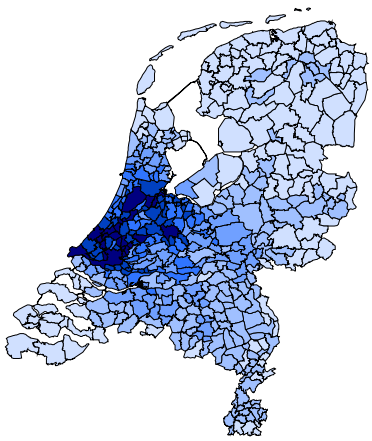
Groningen

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar waar een hoge 'prijs' voor wordt betaald: onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Groningen in kaart gebracht.

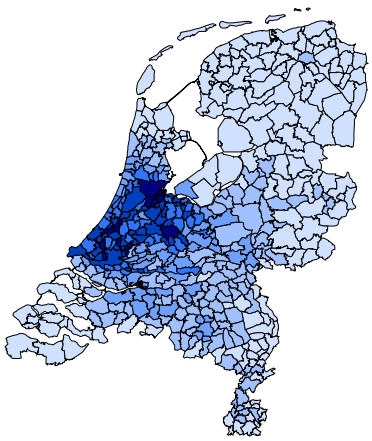
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 1.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 1.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Groningen, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 1.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 1.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies, waaronder Groningen, een alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

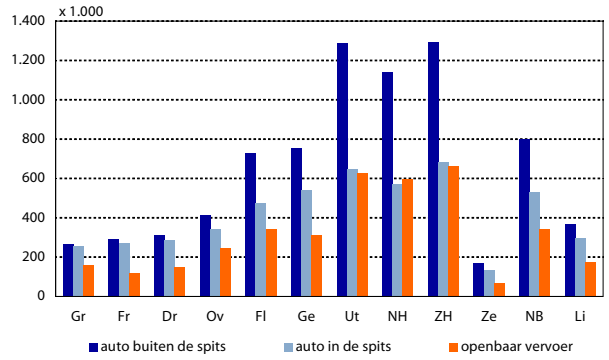
Spits maakt weinig verschil in Groningen

In de figuren 1.20 en 1.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 1.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. In de provincie Groningen is dit verschil nauwelijks waar te nemen. Bedrijven zijn in deze provincie zowel binnen als buiten de spits voor ongeveer dezelfde hoeveelheid potentiële werknemers bereikbaar. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer. Het feit dat eerder gesteld is dat de trein een goed alternatief vervoermiddel is in Groningen, gaat dan ook vooral op voor inwoners uit de stad Groningen.

Figuur 1.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Ook in dit opzicht is dit fileprobleem in Groningen veel minder sterk aanwezig. Tijdens de spits verbetert de bereikbaarheid voor de inwoners van deze provincie zelfs ten opzichte van buurprovincie Friesland.

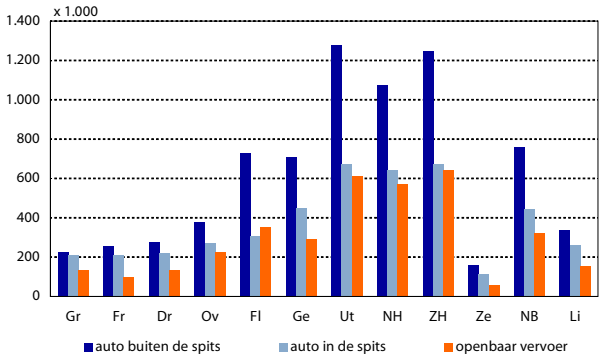
In figuur 1.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte

Figuur 1.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 1.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Groningen

Bereikbaarheid

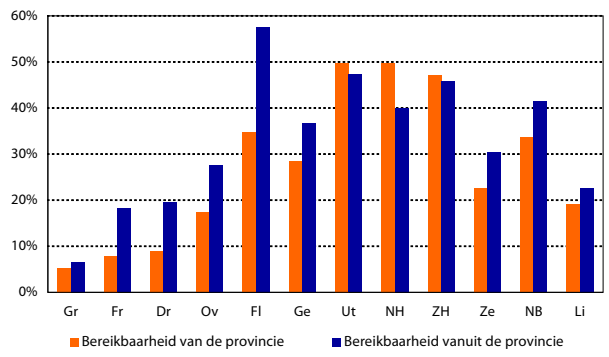
ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad. Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

File-effect in Groningen het kleinst

In figuur 1.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In de provincie Groningen is het file-effect het kleinst.

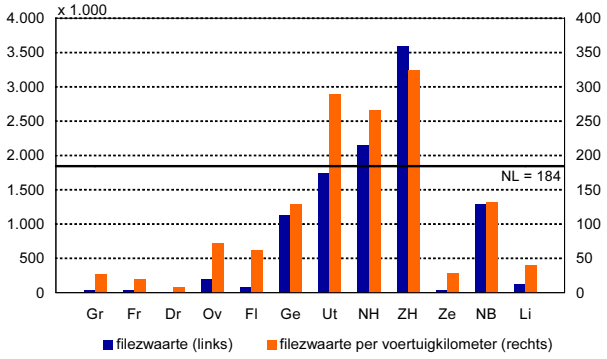
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 1.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De provincie Groningen bevindt zich ver onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft de provincie Groningen plannen om de infrastructuur rond de stad Groningen aan te pakken om de doorstroming, veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 1.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 1.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



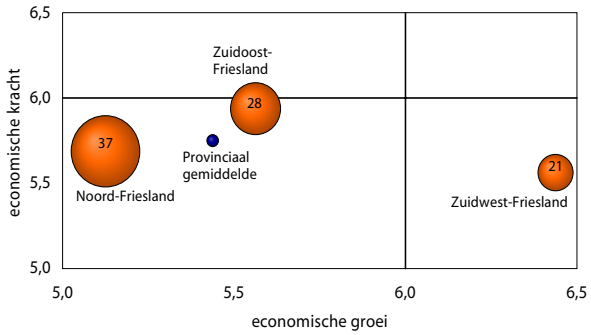
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Friesland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Friesland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Friese economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 2.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 2.1 geeft de rapportcijfers voor de Friese regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. Vooral de scores voor economische groei lopen in Friesland sterk uiteen. De grootste economie van Friesland, Noord-Friesland, scoort op de economische groei het slechtst. Zuidwest-Friesland laat daarentegen, evenals voorgaande jaren, een ruime voldoende aantekenen. Voor de economische kracht krijgen de meeste regio's in Noord-Nederland een onvoldoende. Dit geldt ook voor de Friese regio's.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 2.1 blijkt dat de hoge score van Zuidwest-Friesland voor de economische groei, net als in 2005, vooral te danken is aan een bovengemiddelde omzet- en exportgroei in het bedrijfsleven in deze regio. Opvallend is het ver achterblijven van de export- en winstgroei in het bedrijfsleven in Zuidoost- en Noord-Friesland.
De economische kracht van de Friese economie blijft ook iets achter. Het Friese bedrijfsleven is in beperkte mate op de exportmarkt georiënteerd. Ook de productiestructuur blijft één van de zwakke punten van de Friese economie. Daarentegen zijn er in de provincie, evenals in 2005, relatief veel investerende bedrijven. Vooral in Zuidoost-Friesland is dit sterk verbeterd. De provincie scoort hiermee het beste van Nederland. Zuidwest-Friesland loopt hierin al jaren voor op de andere Friese regio's en heeft de hoogste score van alle Nederlandse regio's.

Tabel 2.1: Economische groei 2006

	Noord-Friesland	Zuidwest-Friesland	Zuidoost-Friesland	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	5,5	6,0	7,0	6,0
omzetgroei	5,0	7,0	5,5	5,8
exportgroei	4,8	7,0	4,5	4,8
winstgroei	5,3	5,8	5,3	5,3
Economische groei	5,1	6,4	5,6	5,4

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 2.2: Economische kracht 2006

	Noord-Friesland	Zuidwest-Friesland	Zuidoost-Friesland	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	6,8	7,5	7,3	7,0
% exporterende bedrijven	4,5	5,0	5,3	5,0
kracht productiestructuur	5,8	5,0	5,5	5,5
dynamiek	5,8	4,8	5,8	5,5
Economische kracht	5,7	5,6	5,9	5,8

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Friesland

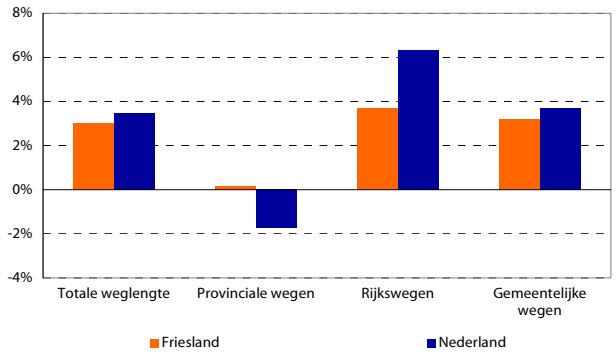
Mobiliteit

Evenals in Groningen concentreert het mobiliteitsvraagstuk zich in de provincie Friesland in eerste instantie op de bereikbaarheid van de provincie en in de tweede plaats op de mobiliteitsissues binnen de provincie. De toekomstige bereikbaarheid vanuit de Randstad zal mogelijk sterk worden verbeterd door de aanleg van de Zuiderzeelijn. De Friezen verwachten dat de komst van deze snellen spoorverbinding een sterke impuls zal geven aan de bevolkinggroei, de woningbehoefte, de werkgelegenheid en bedrijvigheid. Daarnaast zijn er meerdere infrastructuurprojecten in voorbereiding die de Friese netwerkstructuur moeten verbeteren. Het doel van het Provinciebestuur is om het wegennet zodanig te verbeteren dat zij elkaar versterken en de Friese economische toplocaties beter bereikbaar worden. Daarnaast wil men flink investeren in het openbaar vervoer en het vaarwegennetwerk.
De vraag is hoe deze ambitie zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

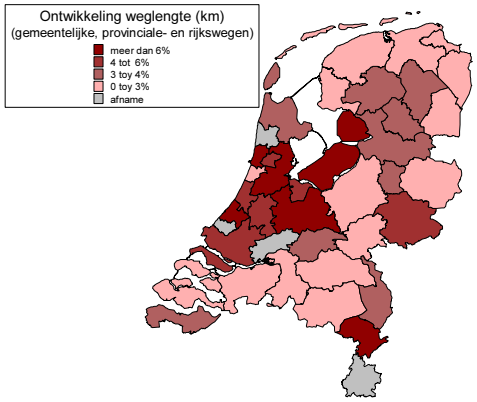
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Friesland blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 2.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Friesland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. In tegenstelling tot andere perifeer gelegen provincies is er in Friesland sprake van een lichte toename van het aantal kilometers provinciale weg. De relatieve ontwikkeling van het aantal kilometers gemeentelijke en rijkswegen komt wel overeen met het beeld van de andere perifeer gelegen provincies. De lengte van rijkswegen is in Friesland toegenomen met een kleine 4 procent, terwijl er landelijk sprake is van een groei van ruim 6 procent. Het overgrote deel van al het asfalt is echter gelegen in gemeentelijke wegen. Figuur 2.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De figuur laat zien dat de achterblijvende ontwikkeling van wegen kenmerkend is voor vrijwel alle regio's in de provincie Friesland. Een uitzondering vormt de regio Zuidoost-Friesland. Hier heeft met name groei plaatsgevonden van gemeentelijke wegen.

Figuur 2.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 2.3: Relatieve ontwikkeling van de, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Friesland

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

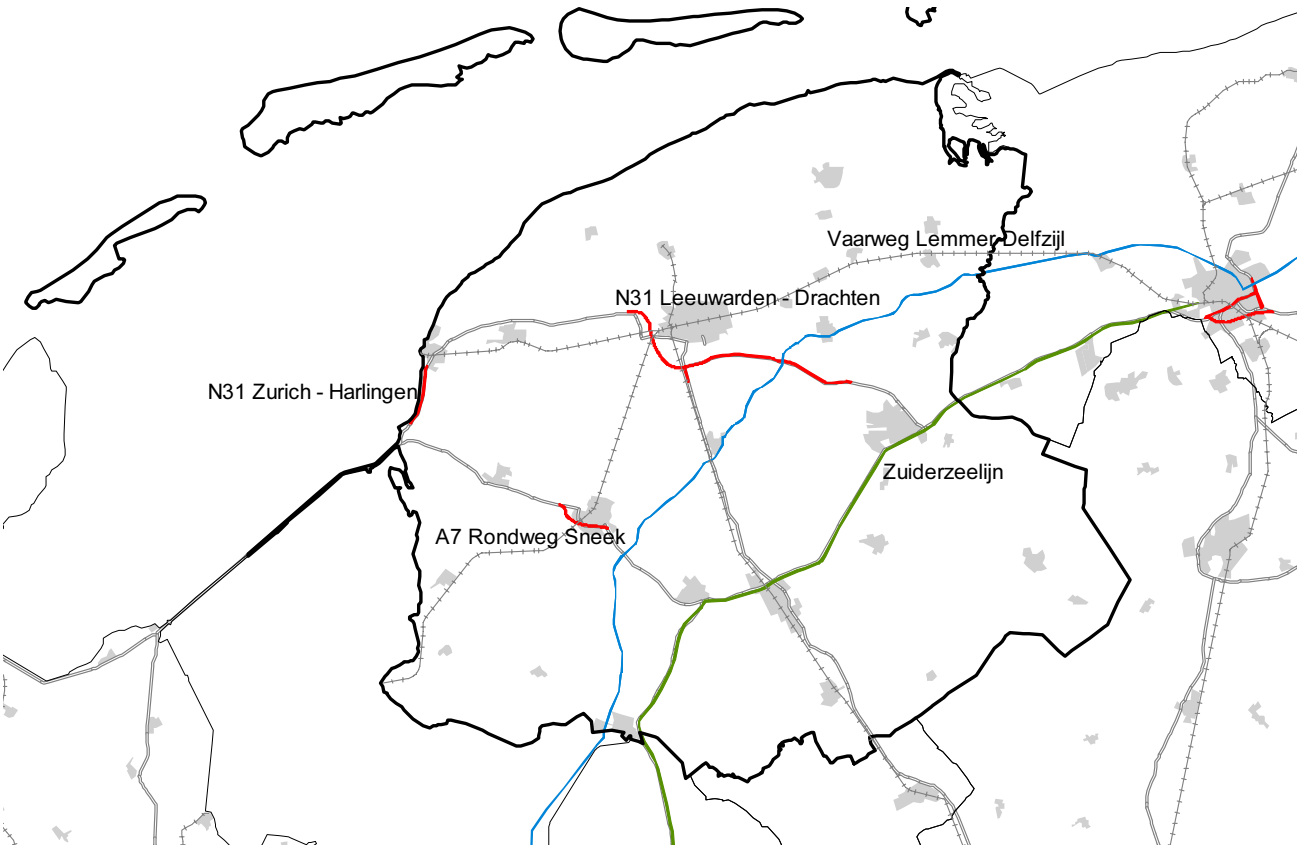
Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 2.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Friesland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is de besluitvorming over de Zuiderzeelijn op de lange baan geschoven. Ook staat nog niet vast in welke variant de Zuiderzeelijn er uiteindelijk moet komen. Naast het oorspronkelijke plan van een snelle zweeftrein is er ook als gesproken over een HSL-variant of een intercityverbinding. In het regeerakkoord van het nieuwe kabinet is echter wel 2,73 miljard euro gereserveerd voor een snelle Zuiderzeelijn.

Een ander belangrijk project in de provincie is het project A7 Rondweg Sneek. De maatregelen moeten de doorstroming, de veiligheid en de bereikbaarheid verbeteren. In 2005 zijn de uitvoerende werkzaamheden voor de rondweg van Sneek begonnen. De definitieve openstelling staat gepland voor 2010.

Ook voor de N31 geldt dat de geplande maatregelen de doorstroming, maar vooral ook de veiligheid moet verbeteren. De uitvoerende werkzaamheden staan gepland voor 2009.

Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 2.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Friesland



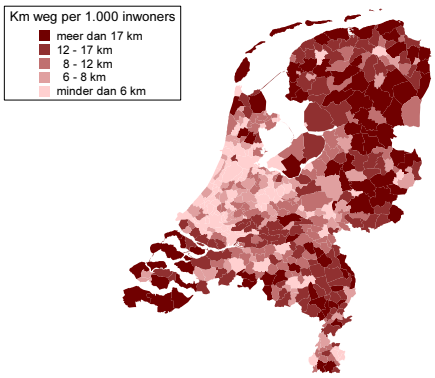
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Friesland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 2.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. In Friesland is er 13,5 kilometer weg per 1.000 inwoners. Dat is relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer weg per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Leeuwarden ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 5,5 kilometer weer beneden gemiddeld.

Figuur 2.5: Wegdichtheid naar bevolking

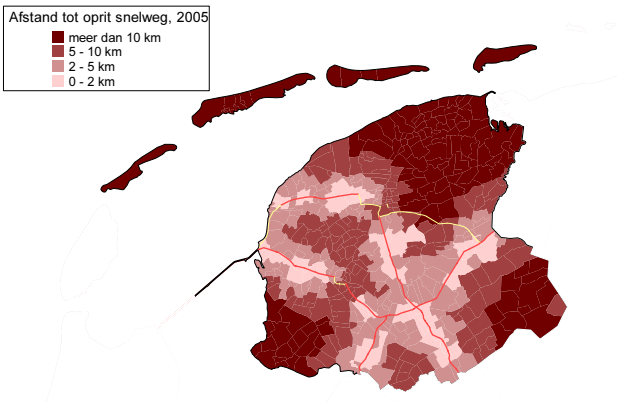


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

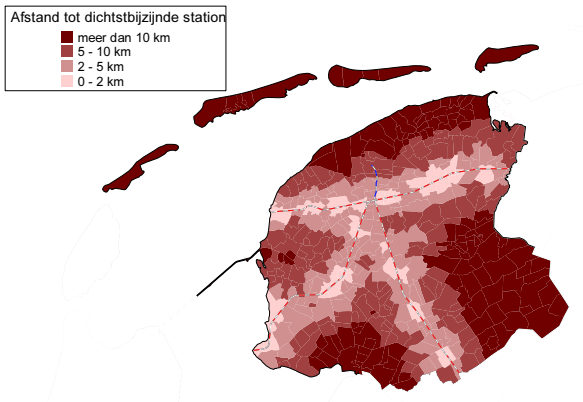
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 2.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Friesland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ruim boven het Nederlandse gemiddelde. Friezen moeten, na de Zeeuwen, Groningers en Drentenaren de meeste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 8,5 km in Friesland t.o.v. 5,8 km in Nederland). Figuur 2.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Friesland. Ook de gemiddelde afstand tot een station ligt in Friesland hoger dan het Nederlandse gemiddelde (resp. 7,8 km, 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is met 16, 4 kilometer ook substantieel hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 9,8 kilometer. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Friesland relatief hoog ligt.

Figuur 2.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 2.7: Afstand tot een spoorstation



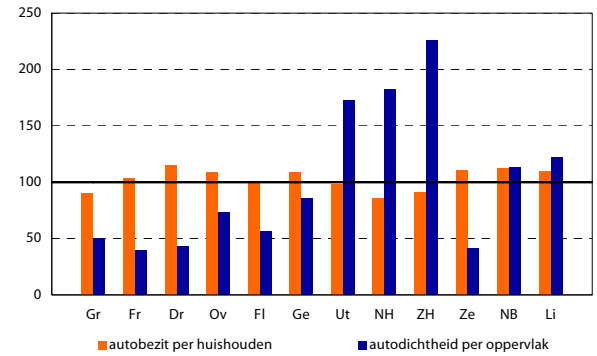
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Friesland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 2.8 is het gemiddelde autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Friesland waar het aantal auto's per huishouden net boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Het aantal auto's per hectare is echter het laagste van Nederland. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lage bevolkingsdichtheid in de provincie.

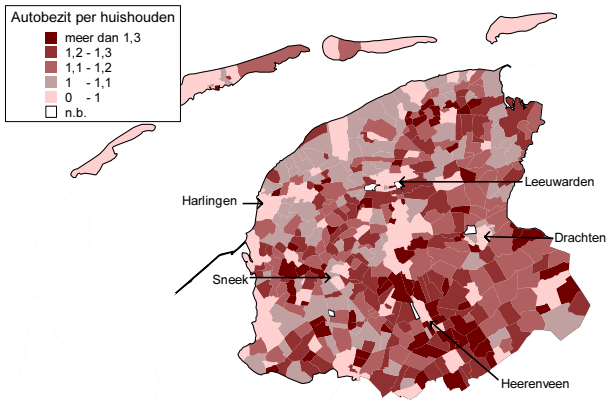
Figuur 2.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

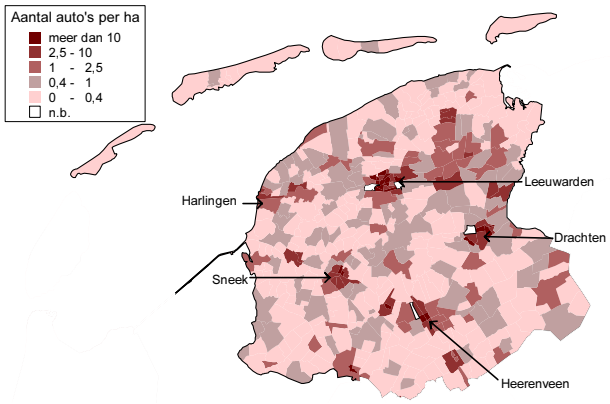
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 2.9 en 2.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Friesland eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Leeuwarden, Drachten, Heerenveen en Sneek.

Figuur 2.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 2.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Friesland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Friesland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Toename afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium inderdaad met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 2.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. Friesland is in dat opzicht opvallend. Zowel de afgelegde afstand als de reisduur is het afgelopen decennium toegenomen. Vooral de afstand is fors gestegen en ligt nu ruim boven het landelijk gemiddelde.

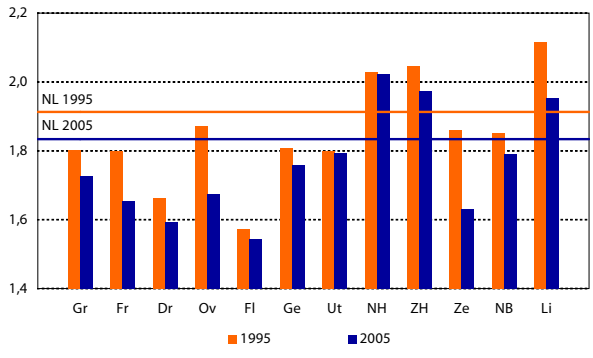
De totale afstand die Friezen gemiddeld per persoon per dag afleggen is dus in de periode 1995-2005 toegenomen. Door een minder sterke stijging van de reisduur is de gemiddelde reisduur per afgelegde kilometer gedaald. Dit is weergegeven in figuur 2.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies, waaronder Friesland, efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Tabel 2.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 2.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag



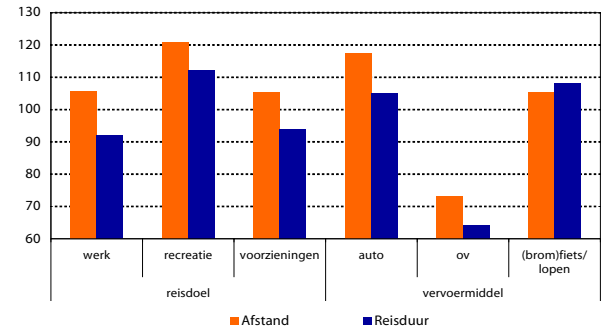
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Friesland

Verplaatsingsgedrag

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen. Bovendien bestaan er grote verschillen tussen Friesland en Nederland.

Figuur 2.12: Afstand en reisduur in Friesland t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Veel recreatie, weinig openbaar vervoer

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot twee grote veranderingen in de mobiliteit in Nederland. Namelijk dat een groter deel van de totale afgelegde afstand en reisduur wordt besteed aan woon-werkverkeer en dat een groot deel van de afgelegde afstand en reisduur wordt besteed in de auto. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor Friezen.

Maar zoals gezegd zijn de verschillen tussen Friesland en Nederland op sommige vlakken groot. Dat maakt figuur 2.12 duidelijk, die de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland weergeeft. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Daarbij valt het op dat Friezen voor alle reisdoelen meer kilometers afleggen dan de gemiddelde Nederlander, terwijl de reisduur die men hieraan kwijt is alleen voor recreatie hoger is. Voor recreatie worden in Friesland ruim 20 procent meer kilometers afgelegd. Dit kan komen doordat Friezen meer recreëren dan andere Nederlanders en/of bereid zijn hier grotere afstanden voor af te leggen. Voor werk en voorzieningen worden net iets meer kilometers afgelegd dan gemiddeld, maar de reisduur ligt lager dan het landelijk gemiddelde. In deze paragraaf wordt later ingegaan op de afstand en reisduur die de werkende bevolking besteedt aan woon-werkverkeer.

De rechterkant van de figuur toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Daarbij valt op dat Friezen vooral met de auto bovengemiddelde afstanden afleggen en het openbaar vervoer hierbij een ondergeschikte rol speelt. Een Fries legt per dag gemiddeld bijna 30 procent minder kilometers met het openbaar vervoer af dan landelijk. De gemiddelde reisduur is zelfs ruim 35 procent korter. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Een relatief korte reisduur in het openbaar vervoer in Friesland kan veroorzaakt worden doordat de snelheid per kilometer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. De relatief lage gemiddelde afstand duidt echter op weinig openbaar vervoer-gebruikers. Blijkbaar wordt het openbaar vervoer door slechts een beperkt aantal gebruikers als efficiënt vervoermiddel gezien. De trend in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Friesland voorspelt weinig verbetering. Het openbaar vervoer is lastig te bundelen in een collectief systeem en de toegenomen kosten zet de exploitatie van busroutes door dorpskernen onder druk. Ook de demografische ontwikkelingen zijn ongunstig in de provincie. Door een afname van het aantal jongeren verkleint de belangrijkste gebruikersgroep van het openbaar vervoer. Ook wordt verwacht dat het autogebruik onder ouderen toeneemt (PVVP Friesland, 2006).

Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Dit gedeelte zoomt in op het woon-

Friesland

Verplaatsingsgedrag

werkverkeer. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

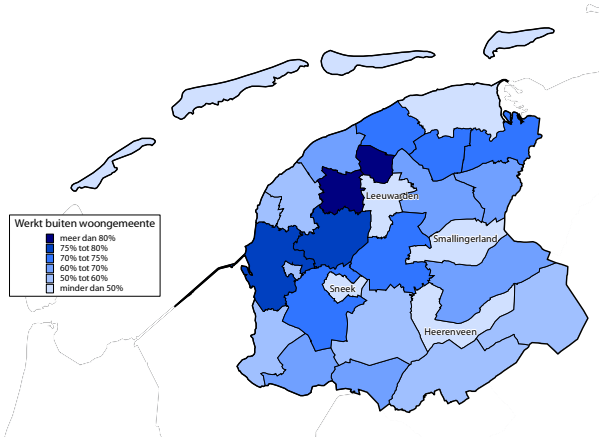
Woon- en werkstad Leeuwarden

Ongeveer 83 procent van de werkzame bevolking in Friesland werkt binnen de provinciegrenzen. De uitgaande pendel van Friesland gaat met name naar de provincie Groningen en, over de Afsluitdijk, naar Noord-Holland. In figuur 2.13 is het percentage van de werkzame bevolking dat buiten de eigen gemeente werkt in kaart gebracht. De werkgemeenten, Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Smallingerland (Drachten) vallen direct op in de kaart. Relatief de meeste pendelaars zijn te vinden in de gemeenten ten noordwesten van Leeuwarden. Opvallend is ook de uiterst westelijke gemeente, Wûnseradiel. Onvoldoende werkgelegenheid binnen de eigen woongemeente en de goede aansluiting op de Afsluitdijk, rijksweg A31 en A7, is hier een mogelijke verklaring voor.

De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag ook naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar blijft de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd achter. Figuur 2.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In het algemeen geldt dat hoger opgeleiden een grotere pendelafstand afleggen. Zo ook in de provincie Friesland. Mensen met een HBO of universitaire achtergrond leggen de grootste gemiddelde woon-werkafstand af, ruim 52 kilometer per dag. Voor elke opleidingsachtergrond geldt dat Friezen meer kilometers afleggen dan het Nederlands gemiddelde. Vooral de laag opgeleiden leggen relatief veel kilometers af.

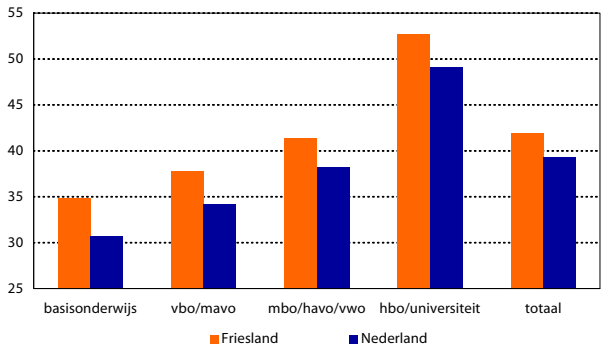
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Friesland maakt ruim 60 procent van de pendelaars gebruik van de auto, waarbij maar weinig verschil bestaat met de rest van Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 2.15. Vooral de woon-werkafstand is fors toegenomen, overeenkomstig met het landelijke beeld. De reisduur is ook toegenomen, maar ligt nog altijd onder het landelijk gemiddelde.

Figuur 2.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 2.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

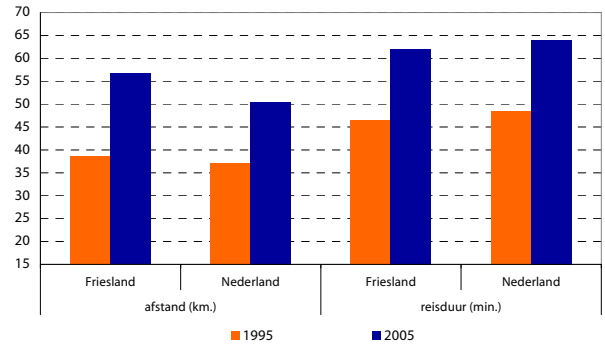
Friesland

Verplaatsingsgedrag

Hoge intensiteit in de avondspits

Figuur 2.16 laat de spreiding van de pendel over de dag zien in Friesland en Nederland. De ochtendspits kent in Nederland de grootste piek. De figuur is voor alle provincies nagenoeg hetzelfde. Ook Friesland volgt het landelijk patroon. Het valt wel op dat de ochtend- en avondspits in Friesland weinig van elkaar verschillen. De pieken geven ongeveer een gelijke intensiteit aan, alleen duurt de avondspits langer. De ochtendspits is bijna identiek aan het Nederlands gemiddelde, alleen ligt die in Friesland iets lager. Bij de avondspits valt op dat die piek eerder op de dag voorkomt, maar wel een veel grotere intensiteit heeft. Friezen vertrekken dus massaal rond dezelfde tijd van hun werk.

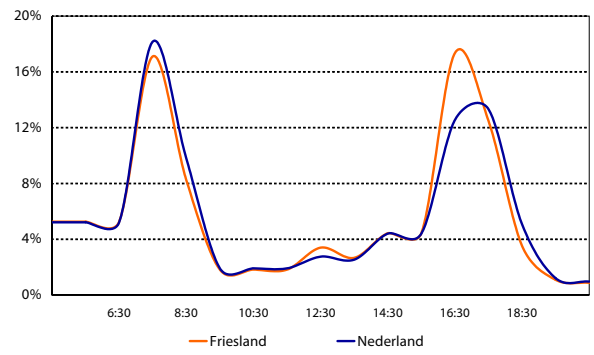
Figuur 2.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto



Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

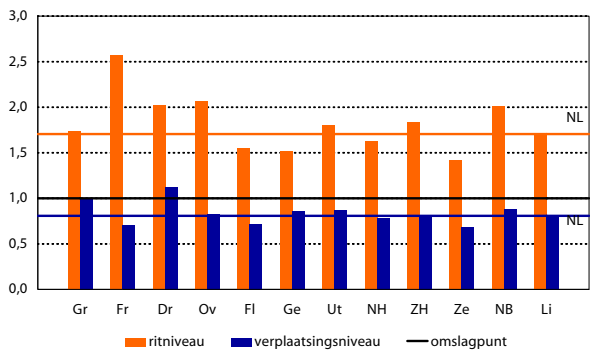
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 2.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Friesland is de trein verre van efficiënt. Een nuancering op de langere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 2.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 2.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

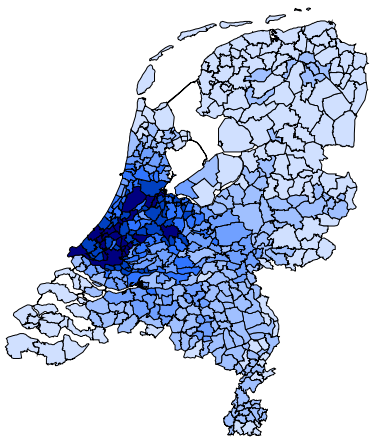
Friesland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Friesland in kaart gebracht.

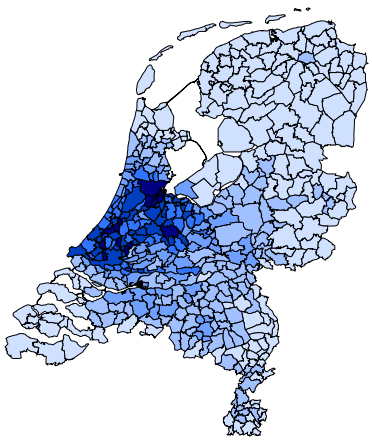
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 2.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 2.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Friesland, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 2.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 2.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

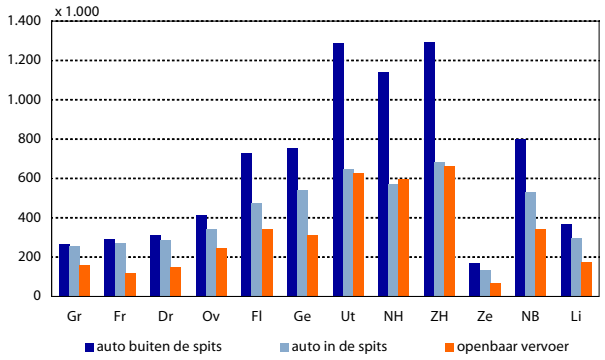
verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer nog geen goed alternatief

In de figuren 2.20 en 2.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 2.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. In de provincie Friesland is dit verschil nauwelijks waar te nemen. Bedrijven zijn in deze provincie zowel binnen als buiten de spits voor ongeveer dezelfde hoeveelheid potentiële werknemers bereikbaar. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto in de spits dan met het openbaar vervoer.

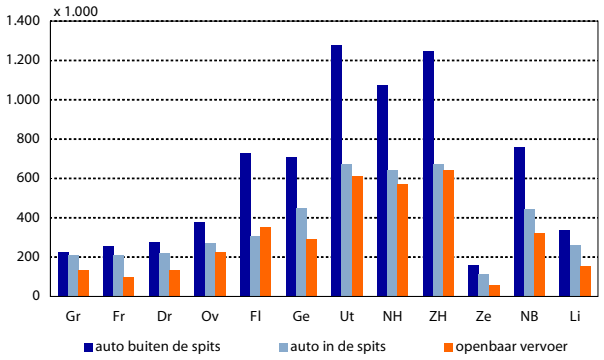
Figuur 2.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen die binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In Friesland is dit fileprobleem veel minder sterk aanwezig. Tijdens de spits verslechtert de bereikbaarheid voor de inwoners van deze provincie wel ten opzichte van buurprovincie Groningen.
In figuur 2.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 2.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 2.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Friesland

Bereikbaarheid

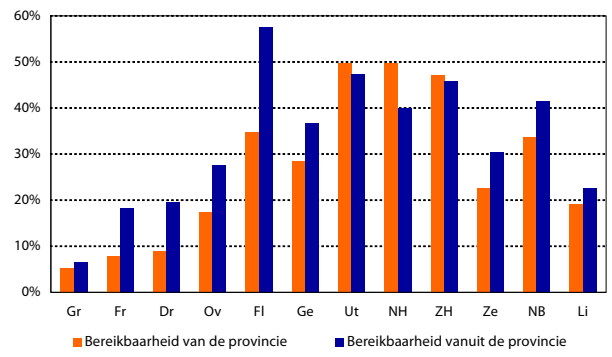
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Relatief groot file-effect

In figuur 2.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In de provincie Friesland is het file-effect, zeker in vergelijking met Groningen, relatief groot.

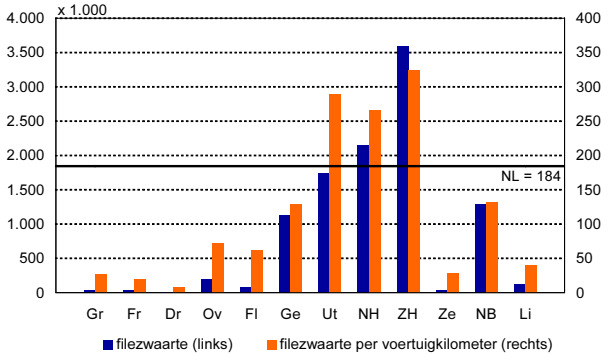
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 2.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De provincie Friesland bevindt zich ver onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, zijn er in de provincie Friesland plannen om de rondweg A7 bij Sneek te verbeteren. Ook voor de N31 staan maatregelen gepland ter verbetering van de doorstroming. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 2.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 2.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



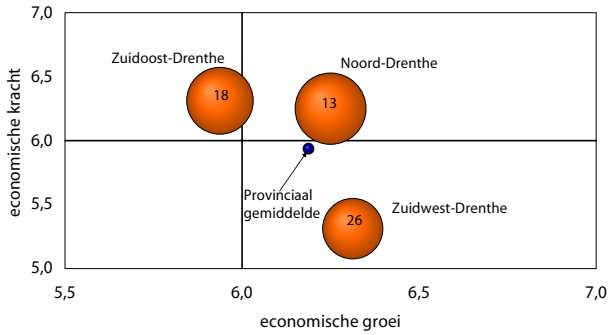
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Drenthe

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Drenthe in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Drentse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 3.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 3.1 geeft de rapportcijfers voor de Drentse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. Zowel de economische groei als de economische kracht verschilde in 2006 per regio. De groei was het hoogst in Zuidwest-Drenthe. Deze regio eindigde op de groeiranglijst als vijftiende. Ook Noord-Drenthe scoorde bovengemiddeld als het gaat om economische groei. De winstgroei was in deze regio zelfs de hoogste van Nederland.

Onderstaande figuren tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 3.1 blijkt dat de economische groei vooral te danken is aan een sterke export- en winstgroei van het bedrijfsleven in Drenthe. Twee aspecten van de economische groei die in 2005 ook opvallend naar voren kwamen. De werkgelegenheidsgroei is eveneens gelijk aan 2005. In 2005 onderscheidde Zuidwest-Drenthe zich met een bovengemiddelde werkgelegenheidsgroei en scoorde Noord en Zuidoost-Drenthe juist onder het landelijke gemiddelde. In 2006 blijft alleen Noord-Drenthe onder het landelijke gemiddelde.
Opvallend is de afname van economische kracht in Zuidwest-Drenthe. In de andere Drentse regio's is de economische kracht juist toegenomen. Dit ondanks dat nog steeds relatief weinig Drentse bedrijven zich richten op de exportmarkt (al groeit de export wel). Op de kracht van productiestructuur scoort. Drenthe ook beneden gemiddeld. Anderzijds zien we dat de verjonging van het bedrijfsleven vooral in Zuidoost-Drenthe nog steeds sterk doorzet.

Tabel 3.1: Economische groei 2006

	Noord-Drenthe	Zuidoost-Drenthe	Zuidwest-Drenthe	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	5,0	6,3	6,8	6,0
omzetgroei	5,5	5,5	5,8	5,5
exportgroei	6,5	6,5	6,5	6,5
winstgroei	8,0	5,5	6,3	6,8
Economische groei	6,3	5,9	6,3	6,2

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 3.2: Economische kracht 2006

	Noord-Drenthe	Zuidoost-Drenthe	Zuidwest-Drenthe	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	7,3	6,0	5,5	6,3
% exporterende bedrijven	5,3	6,8	5,0	5,5
kracht productiestructuur	6,3	5,3	5,0	5,5
dynamiek	6,3	7,3	5,8	6,5
Economische kracht	6,3	6,3	5,3	5,9

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Drenthe

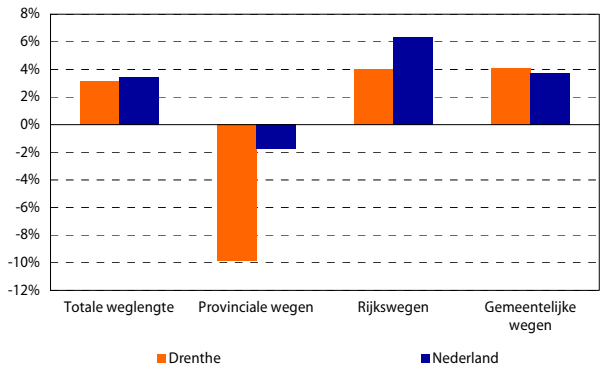
Mobiliteit

In de provincie Drenthe is het mobiliteitsvraagstuk de laatste jaren vooral toegespitst geweest op bereikbaarheid van de provincie ten opzichte van de Randstad, het economisch- en demografisch centrum van Nederland en het Europese achterland. Met name het wel of niet aanleggen van de Zuiderzeelijn ofwel het doortrekken van de Hanzelijn via Meppel zijn onderwerp van discussie geweest. De besluitvorming over de Zuiderzeelijn is in 2006 echter op de lange baan geschoven. Ook over het doortrekken van de Hanzelijn door Drenthe is nog geen definitief besluit genomen. Wel is de verbreding van de N37 richting Duitsland in de afrondende fase beland. Met de verdubbeling van de N37 naar A37 verwacht de provincie meer aantrekkingskracht op nieuwe bedrijvigheid en meer internationale armslag voor al bestaande bedrijven. Een ander aspect dat de mobiliteit beïnvloedt is de verspreide bewoning over veel kleine kernen. Een trend die de afgelopen jaren steeds duidelijker wordt is de combinatie van vergrijzing op het platteland met een teruglopend voorzieningenniveau. Dit zet de vitaliteit en leefbaarheid onder druk. Het uitgangspunt dat bewoners in de landelijke kernen ook in de toekomst moeten beschikken over de nodige voorzieningen, stelt eisen aan de bereikbaarheid van deze voorzieningen.
De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich weerspiegelen in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

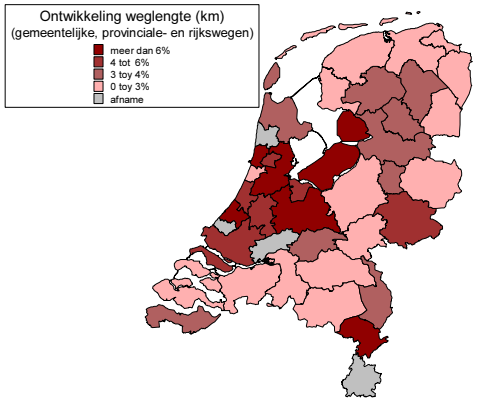
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Drenthe blijft over de periode 2001 tot 2006 net achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 3.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Drenthe en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke afname van de totale lengte van het netwerk van provinciale wegen (totale absolute afname 48 km). Dit is een ontwikkeling die in meer perifeer gelegen provincies plaatsvindt en is mogelijk het gevolg van het opwaarderen van provinciale wegen tot rijkswegen. Figuur 3.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De achterblijvende ontwikkeling van wegen in Drenthe is kenmerkend voor een deel van de regio's in de provincie. In Zuidwest- en Noord-Drenthe is de groei relatief hoger dan in Zuidoost-Drenthe. In deze twee regio's heeft de groei met name plaatsgevonden door de toename van gemeentelijke wegen.

Figuur 3.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 3.3: Ontwikkeling van de weglengte op gemeenteniveau, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

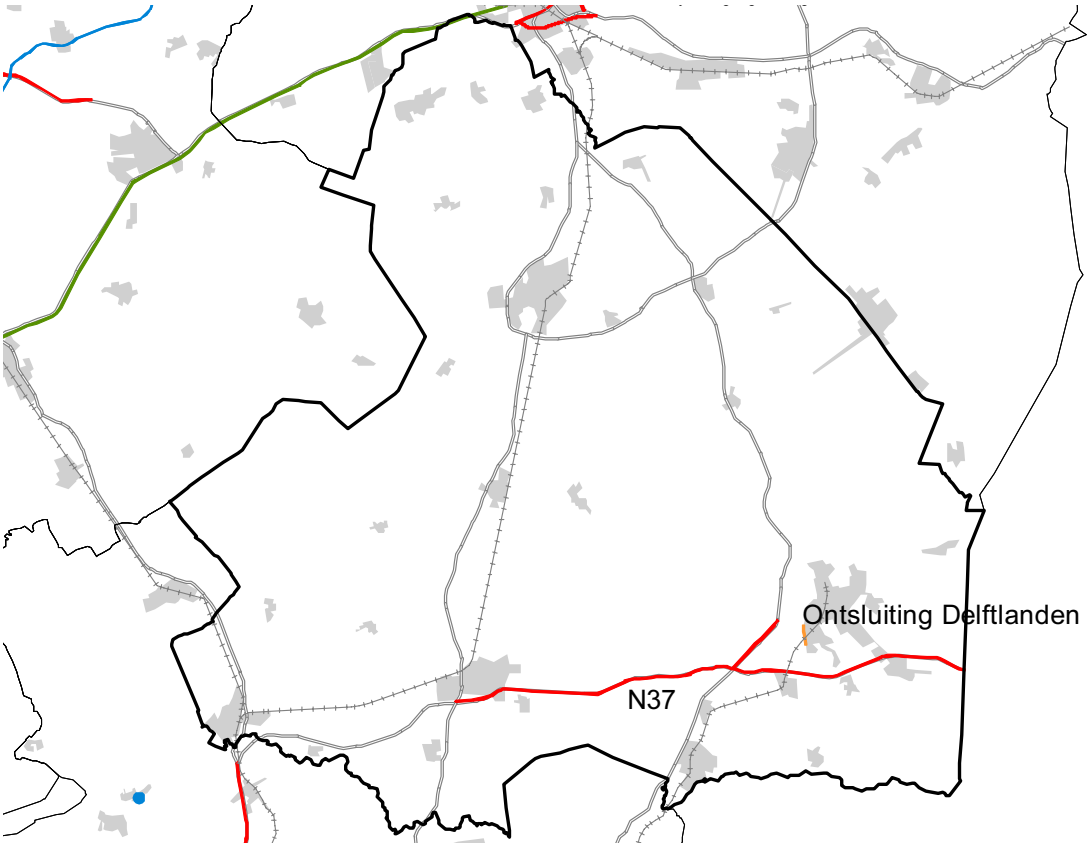
Drenthe

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 3.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Drenthe. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. De verbreding van de N37 naar A37 zit echter al in de afrondende fase. In februari 2006 zijn de werkzaamheden voor de ombouw van de laatste 18 kilometer van start gegaan. Volgens de planning is het traject van Holsloot tot aan de Duitse grens eind 2007 gereed. De capaciteitsuitbreiding van de A28 Zwolle-Meppel staat gepland voor 2008 en 2009.
De besluitvorming over de Zuiderzeelijn is op de lange baan geschoven. Hierdoor bestaat er geen duidelijkheid of de Zuiderzeelijn een aftakking kan krijgen naar Assen. Over het mogelijke alternatief voor de Zuiderzeelijn, het doortrekken van de Hanzelijn via Meppel, is ook nog geen besluit genomen. En over het plan voor een light-train verbinding tussen Assen en Groningen bestaat ook nog geen duidelijkheid.
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 3.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Drenthe



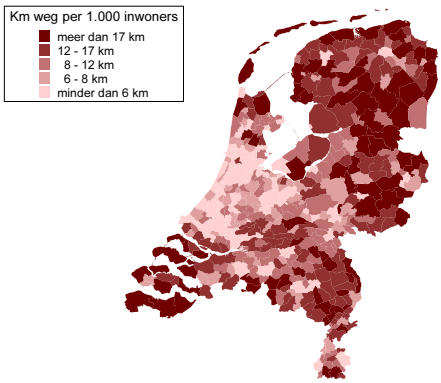
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Drenthe

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 3.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Drenthe met 15,5 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Assen ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 7,7 kilometer echter weer lager.

Figuur 3.5: Wegdichtheid naar bevolking

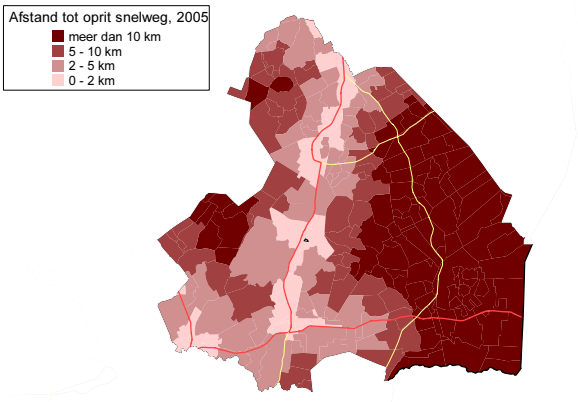


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

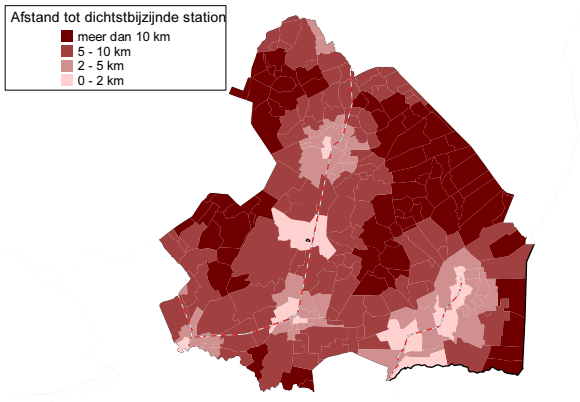
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 3.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Drenthe weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ver boven het Nederlandse gemiddelde. Drentenaren moeten na de Groningers en de Zeeuwen de meeste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 9,7 km in Drenthe t.o.v. 5,8 km in Nederland). Figuur 3.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Drenthe. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Drenthe ruim boven het Nederlandse gemiddelde (resp. 8,1 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is ook hoger dan het Nederlandse gemiddelde. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Drenthe relatief hoog ligt.

Figuur 3.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 3.7: Afstand tot een spoorstation



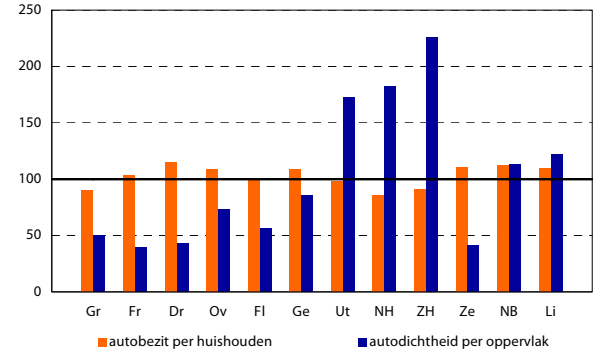
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Drenthe

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 3.8 is het gemiddelde autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Drenthe waar het aantal auto's per huishouden net boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Het aantal auto's per hectare is, na Friesland en Zeeland, echter het laagste van Nederland. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lage bevolkingsdichtheid in de provincie.

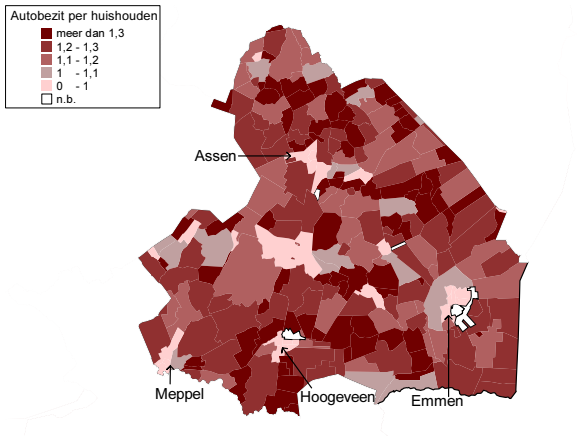
Figuur 3.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

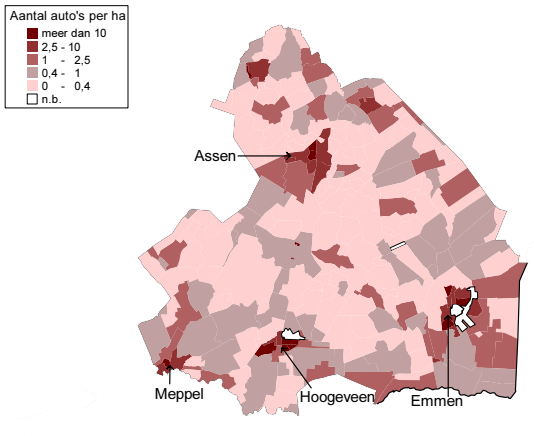
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 3.9 en 3.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Drenthe eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel.

Figuur 3.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 3.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Drenthe

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Drenthe. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Toename afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 3.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In Drenthe zijn beide juist fors toegenomen en veel hoger dan landelijk. De reisduur is zelfs nergens zo hard gestegen als in Drenthe.

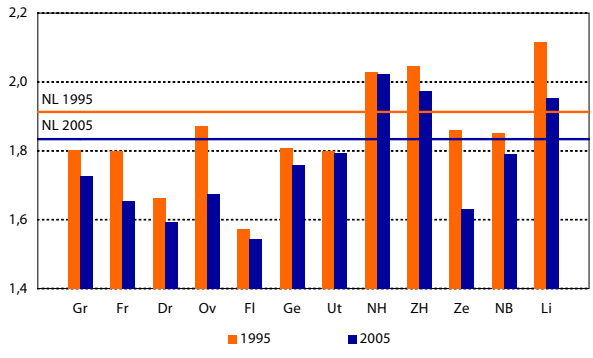
Ondanks de grote toename in de gemiddelde reisduur per persoon in de periode 1995-2005, is de gemiddelde reisduur per afgelegde kilometer in deze periode wel gedaald in de provincie Drenthe. De reisduur per kilometer ligt ver onder het landelijk gemiddelde en is alleen in de provincie Flevoland nòg lager. Dit is weergegeven in figuur 3.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies, waaronder Drenthe, efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de

Tabel 3.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 3.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag



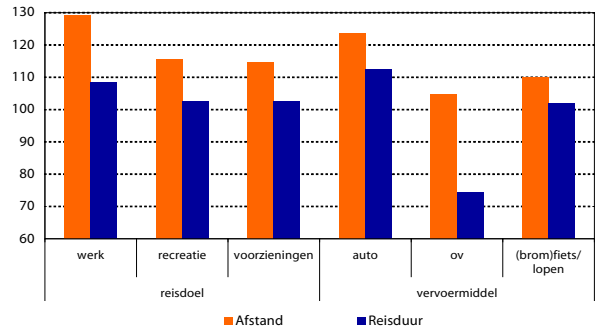
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen. Bovendien bestaan er grote verschillen tussen Drenthe en Nederland.

Figuur 3.12: Afstand en reisduur in Drenthe t.o.v. Nederland, 2005 (Index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Grotere afstanden

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Drenthe.

Maar de verschillen tussen Drenthe en Nederland zijn op sommige vlakken groot. Dat maakt figuur 3.12 duidelijk, die de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland weergeeft. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat in Drenthe voor elk reisdoel grotere afstanden worden afgelegd. Vooral voor het werk worden veel kilometers afgelegd, wat de status van Drenthe als woonprovincie bevestigt. De relatieve efficiëntie van het verplaatsingsgedrag komt ook in dit figuur duidelijk naar voren; ondanks dat voor elk reisdoel grotere afstanden worden overbrugd, is de reisduur nauwelijks groter dan het landelijk gemiddelde.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 3.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Daarbij valt op dat met het openbaar vervoer per persoon vrijwel evenveel kilometers wordt afgelegd als in de rest van het land, maar dat de reisduur fors korter is. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men in de provincie Drenthe over het algemeen een grotere afstand aflegt in een kortere tijd duidt op een relatief efficiënte manier van verplaatsen. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Drenthe hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport. Uit de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' bleek juist dat de gemiddelde afstand tot een (intercity-)station in Drenthe ruim boven het landelijk gemiddelde ligt. Het is echter goed denkbaar dat de efficiënte wijze van verplaatsen per openbaar vervoer vooral geldt voor bewoners van de Drentse steden. De bevolkingsdichtheid is daar immers hoog en daar heeft met wèl beschikking over een intercitystation. Ondanks deze relatief hoge snelheid in het treinverkeer, is de auto in Drenthe nog altijd het belangrijkste vervoermiddel. Nergens in Nederland ligt het autogebruik zo hoog als in Drenthe. Er worden ruim 20 procent meer kilometers afgelegd met dit vervoermiddel dan landelijk.

Drenthe

Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

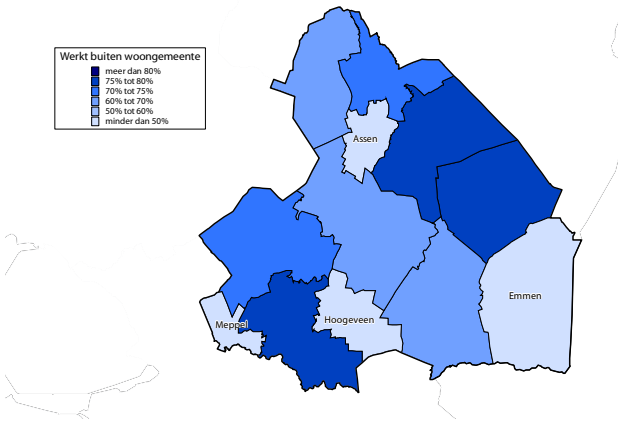
Woon- en werksteden

Drenthe is een provincie met een grote uitgaande pendelstroom. Veel forensen werken in de provincie Groningen, maar ook Overijssel en Flevoland. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Drenthe (figuur 3.13) valt op dat vooral in de grotere steden van de provincie de mensen binnen hun gemeente werken (Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel). Relatief de meeste pendelaars zijn logischerwijs te vinden in de aangrenzende gemeenten van deze steden. De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 3.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. Het is te zien dat dit in de provincie Drenthe anders ligt dan in de rest van Nederland. Voor elke opleidingsachtergrond leggen de mensen uit Drenthe meer kilometers af, maar vooral voor de laag opgeleiden is de afgelegde afstand opmerkelijk hoog. Met ruim 50 kilometer per dag ligt de gemiddelde afstand van deze groep zelfs hoger dan het landelijk gemiddelde.

In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Drenthe maakt zo'n 70 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. In geen enkele andere Nederlandse provincie ligt het autogebruik onder forensen zo hoog. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 3.15. Vooral de woon-werkafstand is fors toegenomen in de provincie Drenthe. De reisduur is ook toegenomen, maar ligt nog altijd onder het landelijk gemiddelde.

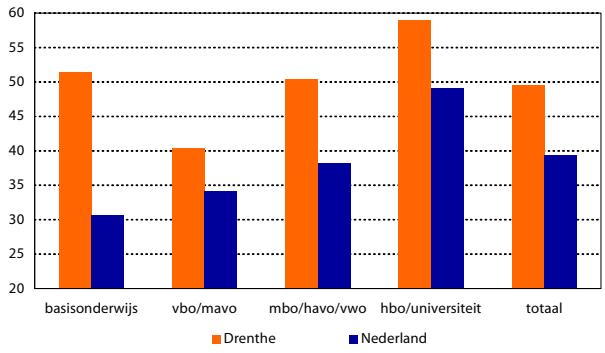
Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 3.16), dan is te zien dat dit

Figuur 3.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 3.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



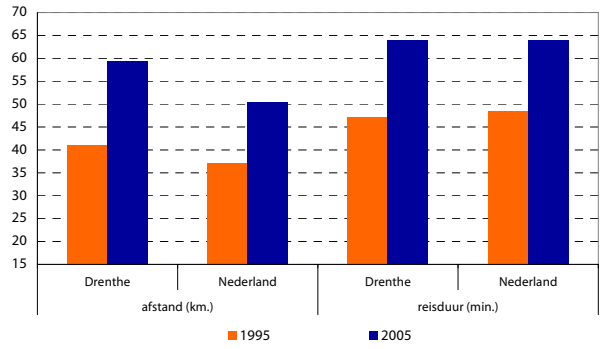
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Drenthe

Verplaatsingsgedrag

bijna identiek aan Nederland is. De ochtendspits in Drenthe kent een iets kleinere intensiteit en duurt wat korter dan het landelijk gemiddelde. De avondspits duurt een stuk korter dan in de rest van Nederland en de piek komt eerder op de dag voor. Forensen vertrekken dus iets eerder van hun werk en gaan minder gespreid over de dag naar huis. De verkeersintensiteit in Drenthe is blijkbaar nog niet van dien aard dat de spits zich over een langer tijdbestek moet spreiden om files te voorkomen of de kans daarop te verkleinen.

Figuur 3.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

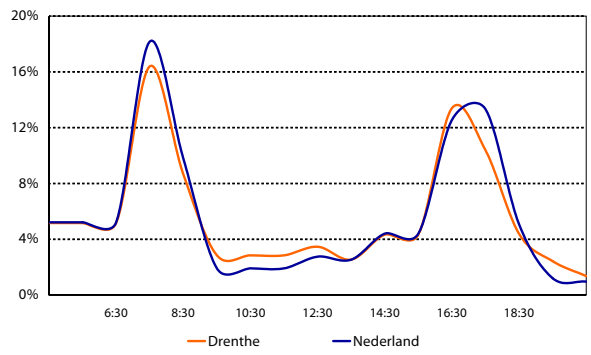


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

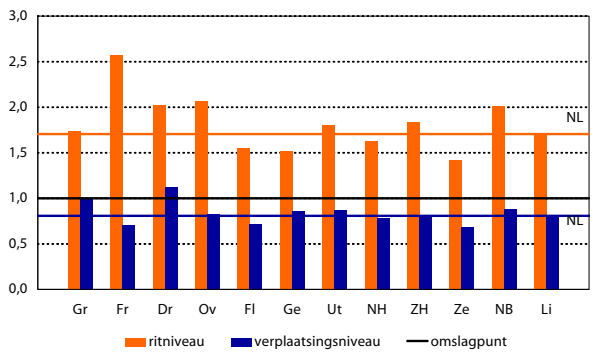
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 3.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. Een nuancering op de kortere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. In theorie is het dus voor de gemiddelde Drentse forens sneller om met de trein naar het werk te reizen in plaats van met de auto. Dat het autogebruik onder forensen nu juist in Drenthe het hoogst ligt is daarom opmerkelijk te noemen.

Figuur 3.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 3.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

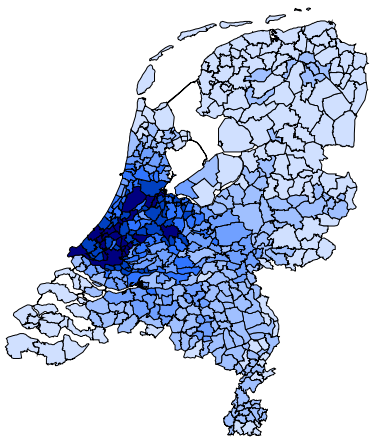
Drenthe

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Drenthe in kaart gebracht.

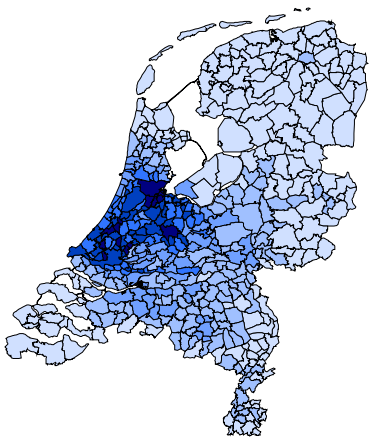
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 3.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 3.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Drenthe, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 3.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 3.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

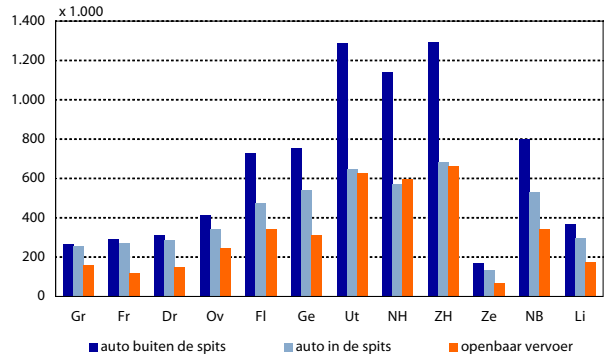
verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies, waaronder Drenthe, een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer nog geen goed alternatief

In de figuren 3.20 en 3.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 3.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. In de provincie Drenthe is dit verschil nauwelijks waar te nemen. Bedrijven zijn in deze provincie zowel binnen als buiten de spits voor ongeveer dezelfde hoeveelheid potentiële werknemers bereikbaar. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto in de spits dan met het openbaar vervoer. Dat de trein een goed alternatief vervoermiddel lijkt in Drenthe gaat vooral op voor inwoners van de steden in de provincie.

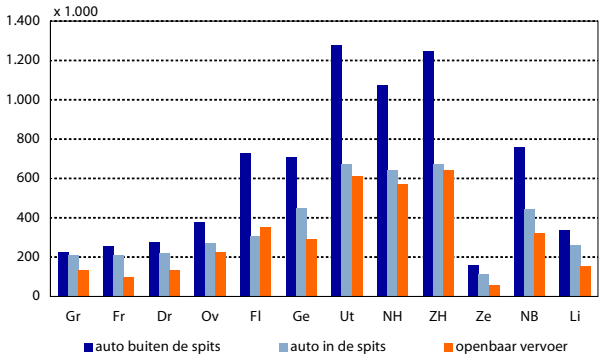
Figuur 3.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen die binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In Drenthe is dit fileprobleem veel minder sterk aanwezig.
In figuur 3.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 3.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 3.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Drenthe

Bereikbaarheid

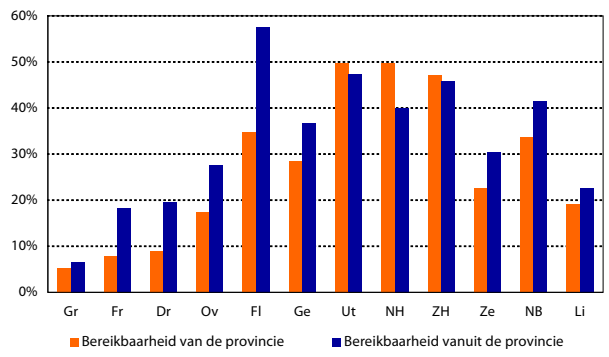
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Laagste filezwaarte en –lengte

In figuur 3.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In de provincie Drenthe is het file-effect relatief groot.

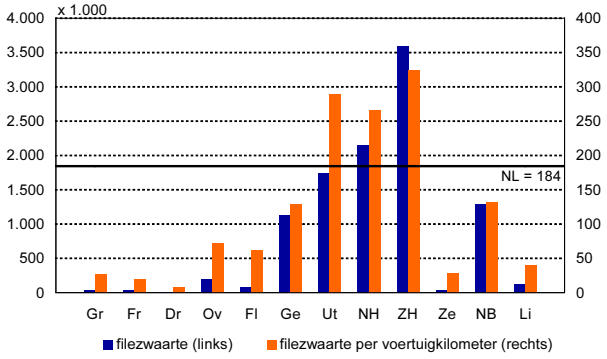
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 3.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. In de provincie Drenthe is de filezwaarte en –lengte het laagst. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft de provincie Drenthe onlangs de N37 verbreed en is een capaciteitsuitbreiding gepland van de A28. In vergelijking met de Randstadprovincies zullen de investeringen in infrastructuur echter de komende jaren beperkt blijven. De Rabobank is van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 3.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 3.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



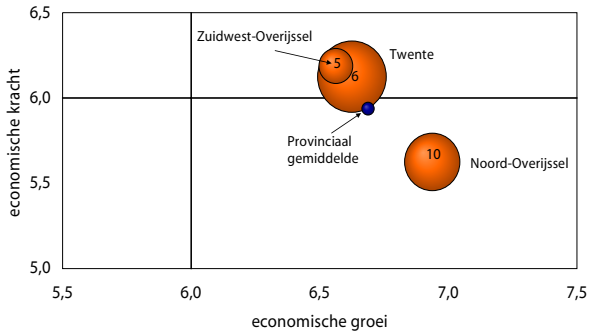
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Overijssel

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Overijssel in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Overijsselse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 4.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 4.1 geeft de rapportcijfers voor de regio's in Overijssel en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De regio Zuidwest-Overijssel heeft zich sterk hersteld van de dip in 2005. Na een klassering als 30e in 2005, vinden we de regio nu terug in de top tien op de 5e plaats van de ranglijst. Ook de andere regio's laten een sterk herstel zien ten opzichte van 2005. De grootste economie van de provincie, Twente, stijgt van de 10e naar de 6e plaats. En Noord-Overijssel stijgt sterk van de 27 naar de 10e plaats.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Tabel 4.1 laat zien dat de regio's in Overijssel op alle indicatoren bovengemiddeld scoren. Opvallend zijn de scores voor omzet- en exportgroei in Noord- en Zuidwest- Overijssel, twee deelindicatoren waarop de regio's in 2005 juist een ondergemiddelde score lieten zien. De omzetgroei is ook voor de regio Twente opvallend hoog. Overijssel presteert in 2006 op deze indicator het beste van alle provincies.
Wat betreft de economische kracht (tabel 4.2) zien we weinig verschillen tussen de indicatoren en de regio's. In tegenstelling tot 2005 hebben in 2006 Overijsselse bedrijven meer dan gemiddeld geïnvesteerd. De bedrijven in Zuidwest-Overijssel spannen hier de kroon. In Twente was het bedrijfsleven, evenals in voorgaande jaren, relatief sterk georiënteerd op de exportmarkt. Voor de gehele provincie geldt dat de kracht van de productiestructuur, net als in 2005, ondergemiddeld is.

Tabel4.1: Economische groei 2006

	Noord-Overijssel	Zuidwest-Overijssel	Twente	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	6,8	6,0	6,3	6,3
omzetgroei	7,0	7,5	7,3	7,3
exportgroei	7,3	6,0	6,3	6,5
winstgroei	6,8	6,8	6,8	6,8
Economische groei	6,9	6,6	6,6	6,7

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 4.2: Economische kracht 2006

	Noord-Overijssel	Zuidwest-Overijssel	Twente	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	6,5	7,3	6,0	6,3
% exporterende bedrijven	5,5	5,8	7,3	6,5
kracht productiestructuur	5,3	5,5	5,3	5,3
dynamiek	5,3	6,3	6,0	5,8
Economische kracht	5,6	6,2	6,1	5,9

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Overijssel

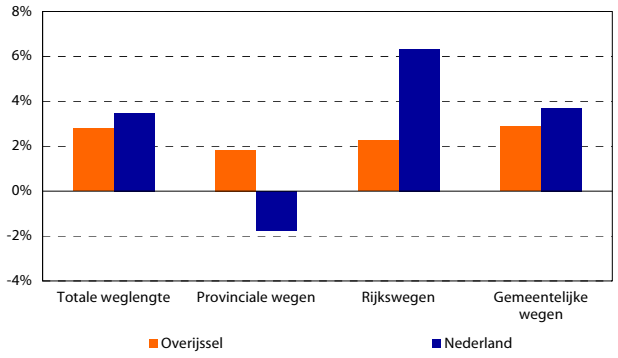
Mobiliteit

Mobiliteit is een voorwaarde voor het economisch functioneren en deelnemen aan maatschappelijke processen. De Provincie Overijssel stelt zich daarom ten doel om mobiliteit zoveel mogelijk te faciliteren. Natuurlijk wel tegen belangrijke randvoorwaarden als verkeersveiligheid, milieu en kwaliteit van de leefomgeving. Overijssel is een veelzijdige provincie, met enerzijds verschillende stedelijke knooppunten en anderzijds landelijke gebieden. In het beleid wordt prioriteit gegeven aan de bereikbaarheid van economische centra in stedelijke netwerken. Een aantal belangrijke hoogwaardige verkeers- en vervoersassen tussen de Randstad, Noord-Nederland en Duitsland/Oost Europa kruisen Overijssel. Het nationaal stedelijk netwerk Twente, Zwolle/Kampen en Deventer/stedendriehoek zijn gelegen langs deze assen. Het is in dat verband van belang dat de bovenregionale infrastructuur en nationale hoofdinfrastructuur, zowel ten aanzien van weg, water als spoor, over voldoende capaciteit beschikken en goed op elkaar aansluiten. Daarom moeten de knelpunten in de hoofdverbindingen A1 en A28 worden aangepakt en de Hanzelijn uiterlijk 2012 worden gerealiseerd. De mobiliteit in het landelijk gebied kent een heel andere problematiek. In het landelijk gebied stelt men zich enerzijds ten doel om de rust en ruimte in het gebied te garanderen, anderzijds wil men de leefbaarheid in het landelijk gebied ook veilig stellen. Dat stelt eisen aan de bereikbaarheid van onder andere voorzieningen.
De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich weerspiegelen in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

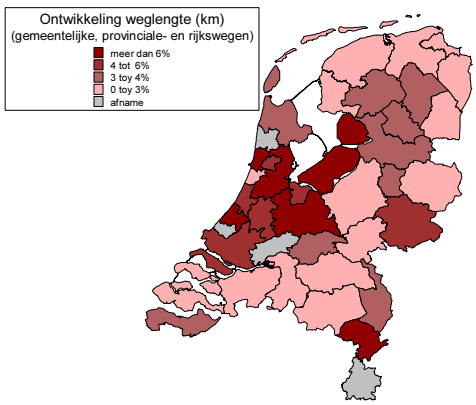
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Overijssel blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 4.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Overijssel en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. De ontwikkeling van de weglengte blijft in Overijssel achter bij het landelijk gemiddelde. Figuur 4.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte weer voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden Limburg. In de provincie Overijssel is de groei van de weglengte met name in Twente achtergebleven. In Zuidwest-Overijssel en Noordwest-Overijssel is de groei gemiddeld geweest.

Figuur 4.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 4.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

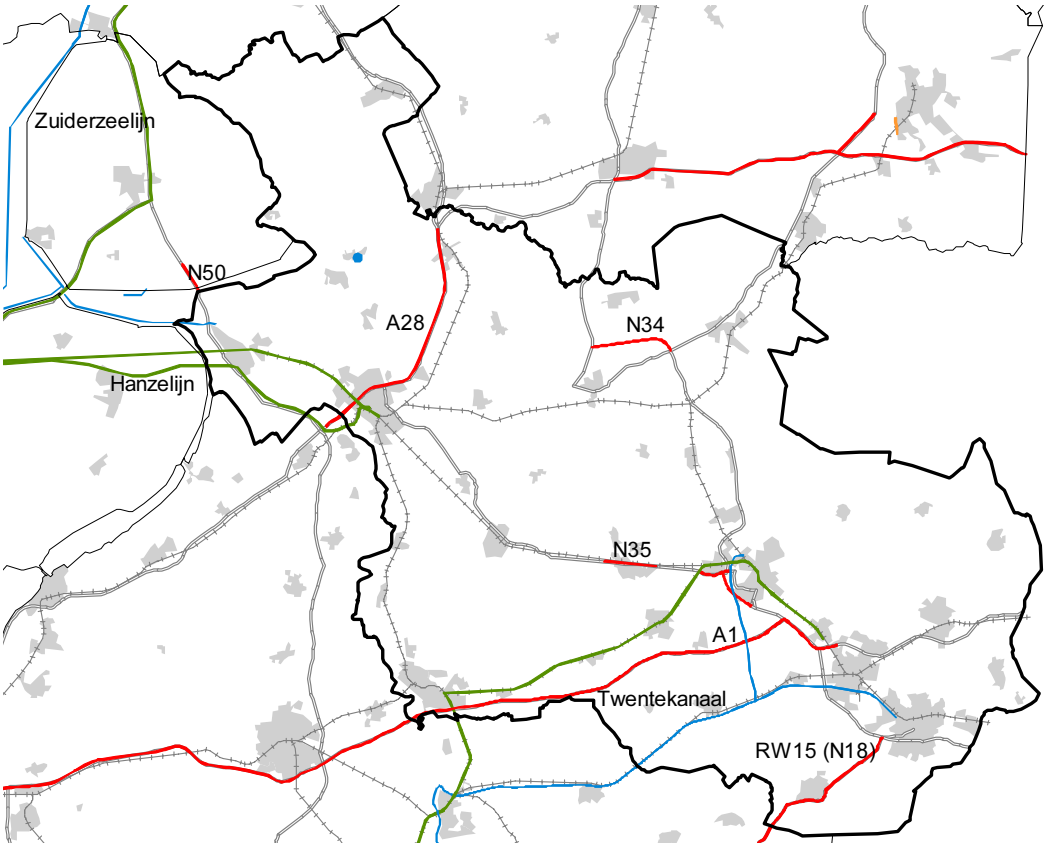
Overijssel

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 4.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Overijssel. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. De besluitvorming over de aanleg van de Hanzelijn is echter al afgerond en begin 2007 is begonnen met de aanleg. Volgens de planning kunnen er vanaf begin 2013 treinen over dit traject rijden.
De verhoging van de capaciteit van de A1 bevindt zich nog in de planfase. Er is nog geen definitief besluit genomen hoe de capaciteitsverhoging vorm moet krijgen. Ook over de termijn waarin de werkzaamheden moeten gaan plaatsvinden, bestaat nog geen duidelijkheid.
De A28 is een belangrijke verkeersader die de drie Noordelijke provincies verbindt met de rest van Nederland. Door een toename van het verkeersaanbod ontstaat er een druk op de capaciteit en de veiligheid. Het voornemen is uitgesproken de weg in beide richtingen te verbreden met één rijstrook. Indien wordt besloten tot uitvoer van de voorgestelde wijzigingen moet de uitvoering in 2009 zijn afgerond.
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur echter ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 4.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Overijssel



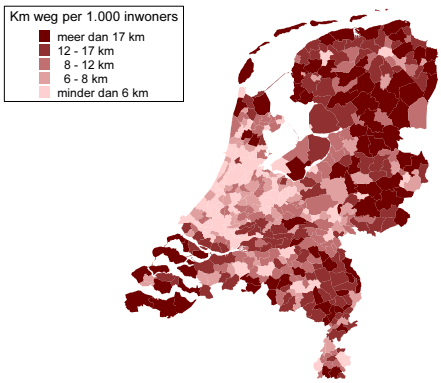
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Overijssel

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 4.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Overijssel met 11,8 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In de Zwolle, Enschede en Hengelo ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met respectievelijk 6,3, 6,2 en 6,0 kilometer echter weer laag.

Figuur 4.5: Wegdichtheid naar bevolking



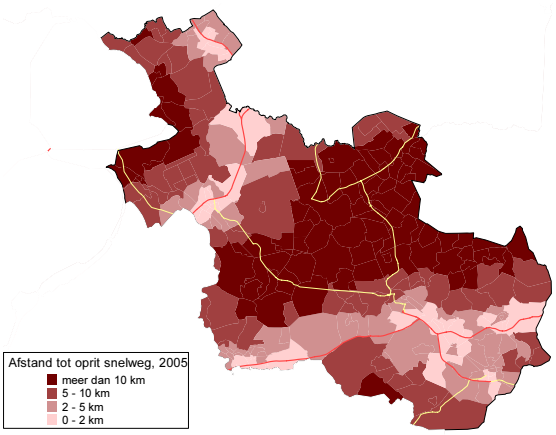
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 4.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Overijssel weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt boven het Nederlandse gemiddelde. De inwoners van Overijssel moeten 7,6 kilometer afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg ten opzichte van 5,8 kilometer in Nederland. Met name het landelijk gebied tussen Zwolle en Twentestad in kent een grote afstand tot de snelweg.

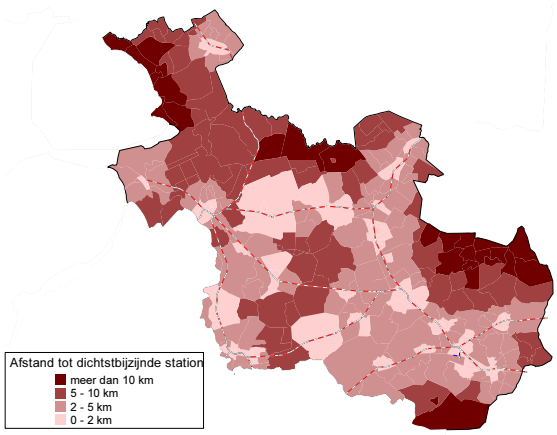
Figuur 4.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Overijssel. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Overijssel onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 4,5 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation ligt bovendien ook onder het Nederlandse gemiddelde. Overijssel is hiermee de enige provincie met een groter dan gemiddelde afstand tot een snelweg en kleiner dan gemiddelde afstand tot het spoor.

Figuur 4.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 4.7: Afstand tot een spoorstation



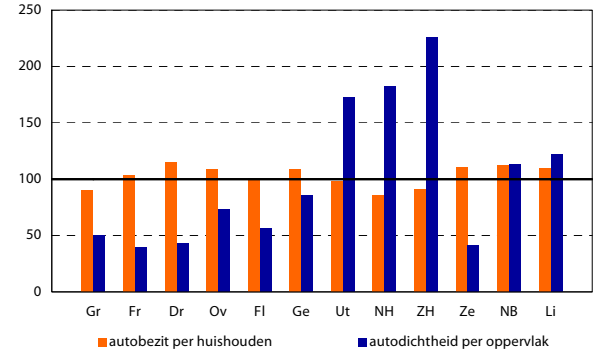
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Overijssel

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 4.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Overijssel waar het aantal auto's per huishouden boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Het aantal auto's per hectare ligt echter onder het Nederlandse gemiddelde. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lagere bevolkingsdichtheid in de provincie.

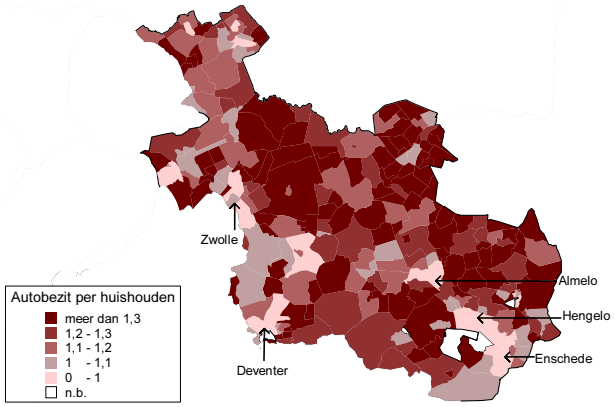
Figuur 4.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

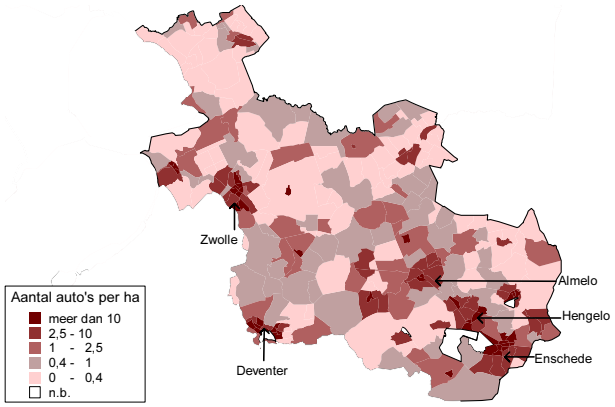
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. Dit wordt mooi geïllustreerd in de figuren 4.9 en 4.10. De meer stedelijke gebieden in Overijssel springen uit de kaarten door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Zwolle, Almelo, Deventer Enschede en Hengelo.

Figuur 4.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 4.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Overijssel

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Overijssel. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Grootste toename afstand

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 4.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In Overijssel steeg de gemiddelde afgelegde afstand zowel absoluut als relatief het hardst. De reisduur nam ook toe, maar ligt in tegenstelling tot de afgelegde afstand nog wel onder het landelijk gemiddelde.

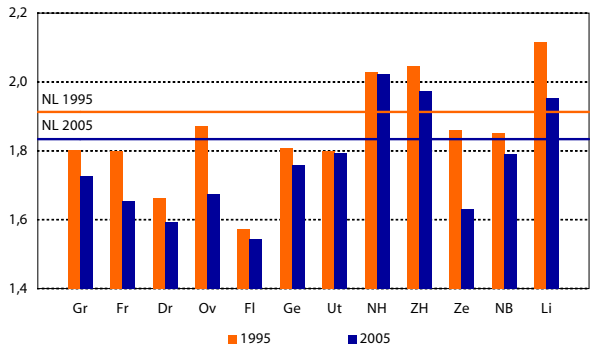
De grote toename in de afgelegde afstand per persoon in de periode 1995-2005 en relatief kleine toename in de gemiddelde reisduur per persoon heeft in Overijssel geleid tot een afname van de reisduur per kilometer (tabel 4.3 en figuur 4.11). In 1995 lag de gemiddelde reisduur per kilometer nog ongeveer gelijk met het landelijk gemiddelde. In 2005 is het verschil met Nederland veel groter. Dit is weergegeven in figuur 4.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies, waaronder Overijssel, efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar

Tabel 4.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 4.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

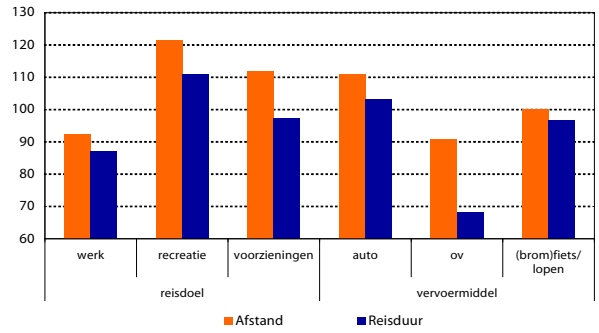


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 4.12: Afstand en reisduur in Overijssel t.o.v. Nederland, 2005 (Index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Grotere afstanden

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Overijssel.

Maar de verschillen tussen Overijssel en Nederland zijn op sommige vlakken groot. Dat maakt figuur 4.12 duidelijk, die de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland weergeeft. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. In Overijssel worden gemiddeld minder kilometers en minder tijd besteed aan de verplaatsing naar het werk. Wellicht werkt men in Overijssel dichter bij huis en werken er relatief minder mensen dan landelijk. Opvallend is het grote aantal kilometers dat voor recreatie en voorzieningen wordt afgelegd. Door demografische ontwikkelingen (minder jongeren, meer ouderen) wordt voor de toekomst verwacht dat in Overijssel het sociaal-recreatief verkeer verder zal toenemen en het woon-werkverkeer gelijk zal blijven (PVVP Overijssel, 2005).

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 4.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Daarbij valt op dat met het openbaar vervoer bijna 10 procent minder kilometers wordt afgelegd dan in de rest van het land, maar dat de reisduur nog veel korter is. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men in de provincie Overijssel over het algemeen een grotere afstand aflegt in een kortere tijd duidt op een relatief efficiënte manier van verplaatsen. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Overijssel hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport. Uit de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' bleek bovendien dat de gemiddelde afstand tot een (intercity)station in Overijssel onder het landelijk gemiddelde ligt. Het openbaar vervoer heeft in Overijssel al een belangrijke groei van het aantal reizigerskilometers laten zien, wat vooral veroorzaakt is door de trein. De verwachting tot 2020 is dat de afgelegde afstand en het aantal verplaatsingen met de trein nog verder zal stijgen (PVVP Overijssel, 2005).
Ondanks deze aantrekkelijkheid van de trein, is de auto in Overijssel nog altijd het belangrijkste vervoermiddel. Ruim 78 procent van alle verplaatsingskilometers in de provincie komt voor rekening van de auto.

Overijssel

Verplaatsingsgedrag

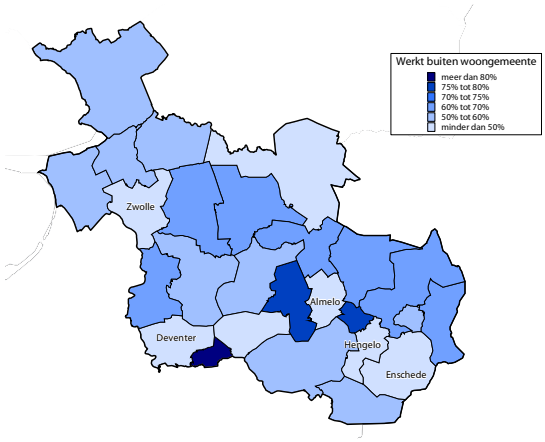
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Overijssel (figuur 4.13) valt op dat vooral in de grotere steden van de provincie de mensen binnen hun gemeente werken (Zwolle, Deventer, Almelo, Hengelo en Enschede). In slechts een beperkt aantal gemeenten is het relatieve aantal pendelaars hoog. Toch zijn er wel verschillen tussen deze vijf grootste steden als gelet wordt op de herkomst van de pendelaars. In Almelo, Hengelo en Enschede zijn vrijwel alle inkomende pendelaars woonachtig in Twente, terwijl Zwolle en Deventer forensen aantrekken uit een meer gespreid gebied. Het grootste percentage werkenden dat buiten de woongemeente werkt is te vinden in de buurgemeenten van Almelo.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 4.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In het algemeen geldt dat hoger opgeleiden een grotere pendelafstand afleggen. Zo ook in de provincie Overijssel. Voor elke opleidingsachtergrond leggen de mensen uit Overijssel iets meer kilometers af, de laag opgeleiden uitgezonderd. Deze groep legt slechts de helft van de gemiddelde woon-werkafstand af.

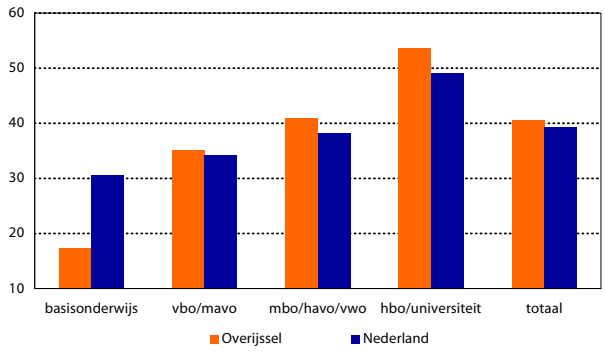
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Overijssel maakt zo'n 60 procent van de pendelaars gebruik van de auto, ongeveer gelijk aan het landelijk gemiddelde. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur die pendelaars met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 4.15. Eerder in deze paragraaf was te lezen dat Overijssel de grootste toename van de gemiddelde afgelegde afstand had in de periode 1995-2005. In deze figuur is te zien dat de gemiddelde pendelafstand per auto minder spectaculair is toegenomen en zelfs nog onder het landelijk gemiddelde zit. Ook de gemiddelde reisduur per auto is minder sterk gestegen dan landelijk.

Figuur 4.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 4.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



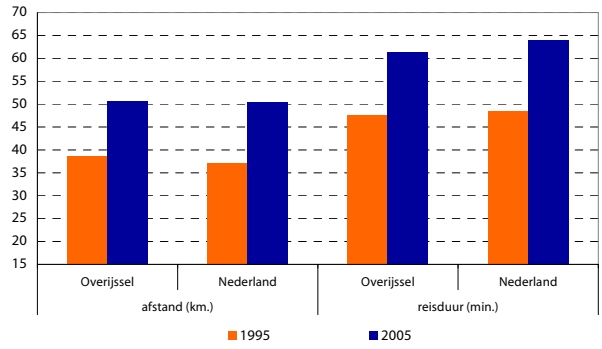
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Overijssel

Verplaatsingsgedrag

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet, dan is te zien dat dit patroon bijna identiek aan Nederland is. De ochtendspits in Overijssel kent een iets kleinere intensiteit en duurt net iets korter dan het landelijk gemiddelde. De avondspits is daarentegen veel intensiever en begint eerder dan in de rest van Nederland. Forensen vertrekken dus iets eerder van hun werk en gaan minder gespreid over de dag naar huis. De verkeersintensiteit in Overijssel is blijkbaar nog niet van dien aard dat de spits zich over een langer tijdbestek moet spreiden om files te voorkomen of de kans daarop te verkleinen.

Figuur 4.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

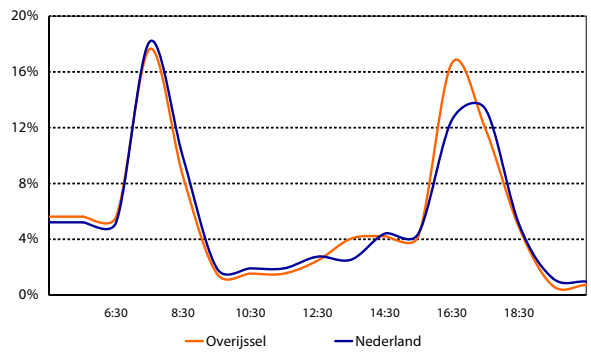


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

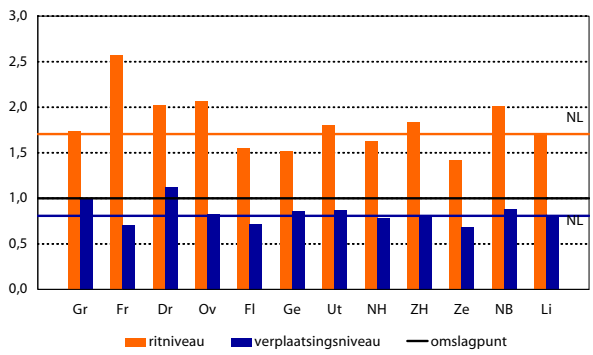
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 4.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Overijssel is de auto gemiddeld sneller, conform het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 4.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 4.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

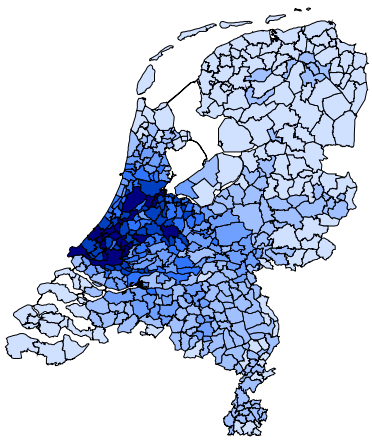
Overijssel

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Overijssel in kaart gebracht.

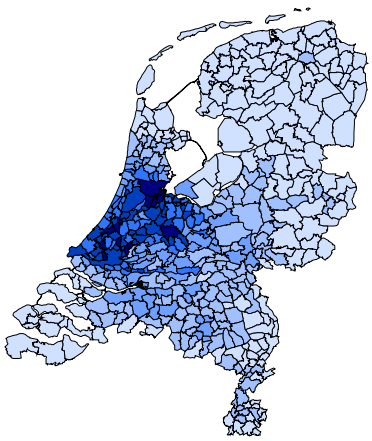
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 4.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 4.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Overijssel, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpel- weg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 4.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 4.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

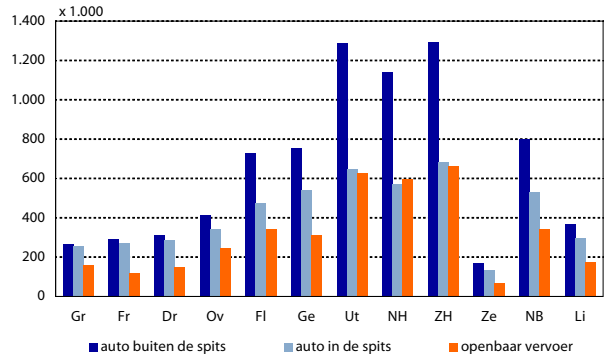
verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer nog geen goed alternatief

In de figuren 4.20 en 4.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 4.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. In de provincie Overijssel is dit verschil veel minder duidelijk zichtbaar. Bedrijven zijn in deze provincie zowel binnen als buiten de spits voor ongeveer dezelfde hoeveelheid potentiële werknemers bereikbaar. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto in de spits dan met het openbaar vervoer.
Figuur 4.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen die binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In Overijssel is dit fileprobleem veel minder sterk aanwezig.
In figuur 4.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

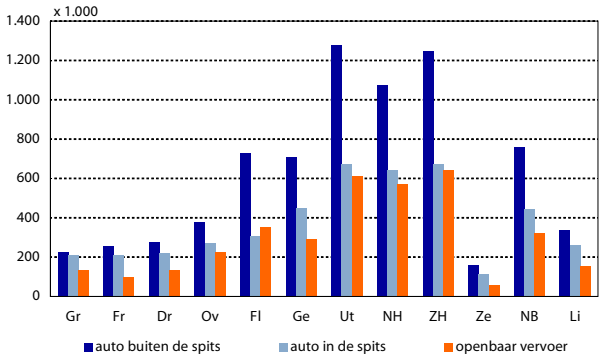
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het

Figuur 4.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 4.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Overijssel

Bereikbaarheid

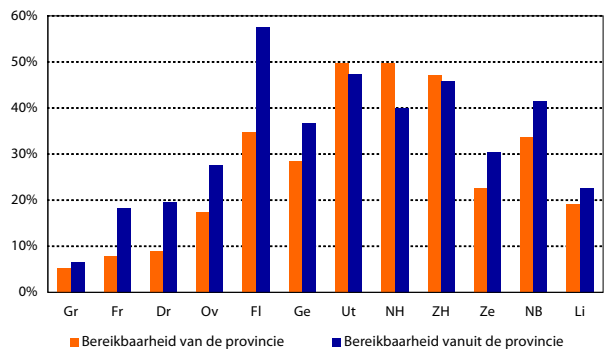
bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Groter file-effect dan in noordelijke provincies

In figuur 4.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op, veroorzaakt door de files rondom Almere. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. Het file-effect voor de bereikbaarheid van en vanuit de provincie Overijssel is lager dan in het westen, maar hoger dan in de noordelijke provincies.

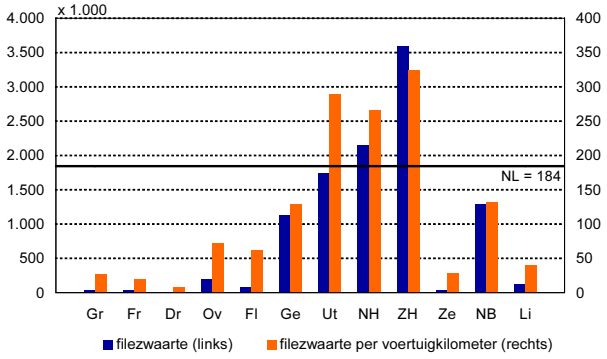
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 4.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De provincie Overijssel bevindt zich onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. In de provincie Overijssel zijn de plannen hieromtrent nog onzeker, zoals in de voorgaande paragraaf was te lezen. De verhoging van de capaciteit van de A1 bevindt zich nog in de planfase, net als de plannen voor de belangrijkste verkeersader van de provincie, de A28. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 4.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 4.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



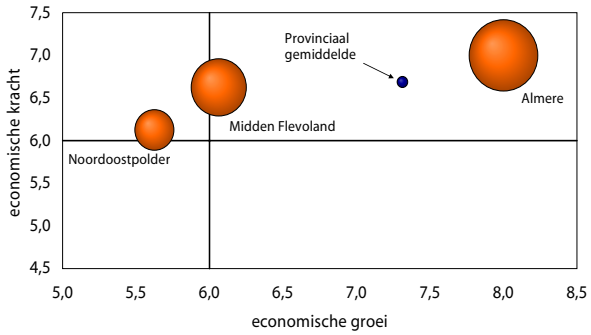
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Flevoland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Flevoland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Flevolandse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 5.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 5.1 geeft een overzicht van de economische groei en de economische kracht van de Flevolandse regio's in 2006. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De gehele provincie nam in de *Top 40* de eerste positie in. Voor de analyse van de regionale verschillen in de provincie, is Flevoland dit jaar opnieuw opgesplitst in drie regio's. Hiermee wordt duidelijk dat de groei en de kracht van de provincie zich bevindt in Almere en Midden Flevoland. Die regio's zouden de 1e en 7e positie in de *Top 40* innemen, terwijl de regio Noordoostpolder en Urk de nummer 31 van de ranglijst zou zijn.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. In tabel 5.1 zien we een uitstekende score van Almere voor economische groei. Vooral de sterke stijging van de export- en winstgroei vallen, ten opzichte van 2005, erg op. Ook beschikt Almere over een potentievolle productiestructuur (tabel 5.2). En door een blijvende toetreding van bedrijven, is de dynamiek van Almere ook in 2006 opvallend hoog. De economische groei van de Noordoostpolder blijft sterk achter bij die van Almere. Ten opzichte van 2005 is de werkgelegenheidsgroei echter wel sterk toegenomen en ligt daarmee nu op het landelijke gemiddelde. Ook de winstgroei laat een sterke verbetering zien. De economische kracht van de Noordoostpolder wordt voornamelijk gevoed door de sterke exportgerichtheid van het bedrijfsleven. Geen enkele regio scoorde op deze indicator in 2006 hoger. Wel ligt de kracht van de productiestructuur nog ver onder het landelijke gemiddelde.

Tabel 5.1: Economische groei 2006

	Almere	Midden-Flevoland	Noordoostpolder	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	8,0	8,0	6,0	8,0
omzetgroei	8,0	5,5	5,0	7,0
exportgroei	8,0	4,0	4,5	6,5
winstgroei	8,0	6,8	7,0	7,8
Economische groei	8,0	6,1	5,6	7,3

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 5.2: Economische kracht 2006

	Almere	Midden-Flevoland	Noordoostpolder	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	5,8	5,5	5,8	5,8
% exporterende bedrijven	6,3	6,5	8,0	6,0
kracht productiestructuur	8,0	6,5	4,5	7,0
dynamiek	8,0	8,0	6,3	8,0
Economische kracht	7,0	6,6	6,1	6,7

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Flevoland

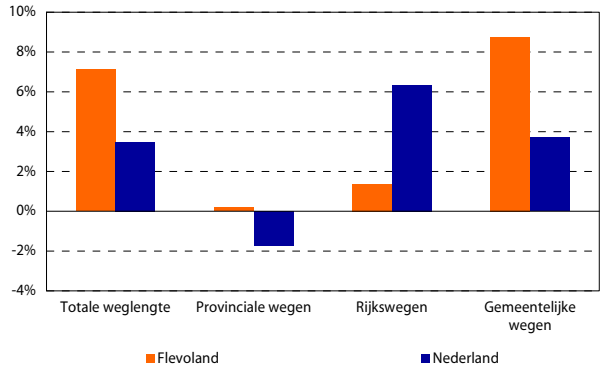
Mobiliteit

In de provincie Flevoland is het mobiliteitsvraagstuk de laatste jaren vooral toegespitst geweest op bereikbaarheid van de provincie ten opzichte van de Randstad, het economisch- en demografisch centrum van Nederland. Met name de verbinding tussen Almere en Amsterdam is onderwerp van discussie geweest. De insteek van de discussie is dat de bereikbaarheid op de as Schiphol-Amsterdam-Almere zonder infrastructurele uitbreiding van de weg sterk zal verslechteren en negatieve gevolgen kan hebben voor het economisch functioneren van de Noordvleugel van de Randstad.
Daarnaast zijn ook de plannen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn en de Hanzelijn een belangrijke onderwerpen van discussie geweest. De besluitvorming over de Zuiderzeelijn is in 2006 echter op de lange baan geschoven. Met de aanleg van de Hanzelijn is begin 2007 begonnen.
De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich weerspiegelen in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

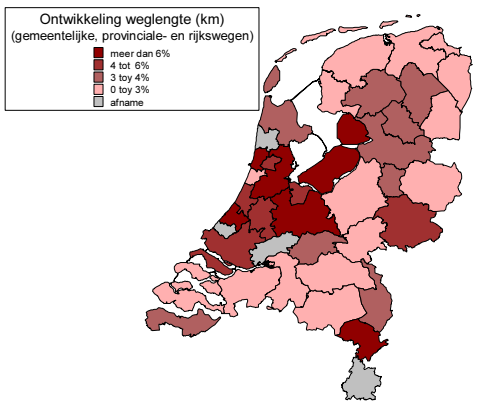
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Flevoland ligt over de periode 2001 tot 2006 sterk boven het Nederlandse gemiddelde. Alleen in de provincie Utrecht is de ontwikkeling groter geweest. In figuur 5.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Flevoland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke toename van de totale lengte van het netwerk van gemeentelijke wegen (totale absolute toename 232 km). De ontwikkeling van het netwerk van gemeentelijke wegen is in de provincie Flevoland de hoogste van Nederland. Figuur 5.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De sterke ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor alle regio's in de provincie Flevoland. Een opvallende uitzondering hierop vormt de gemeente Noordoostpolder. Een opvallend sterke ontwikkeling heeft plaatsgevonden in de gemeenten Lelystad, Almere en Urk. Ook hier heeft de groei met name plaatsgevonden door aanleg van gemeentelijke wegen.

Figuur 5.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 5.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

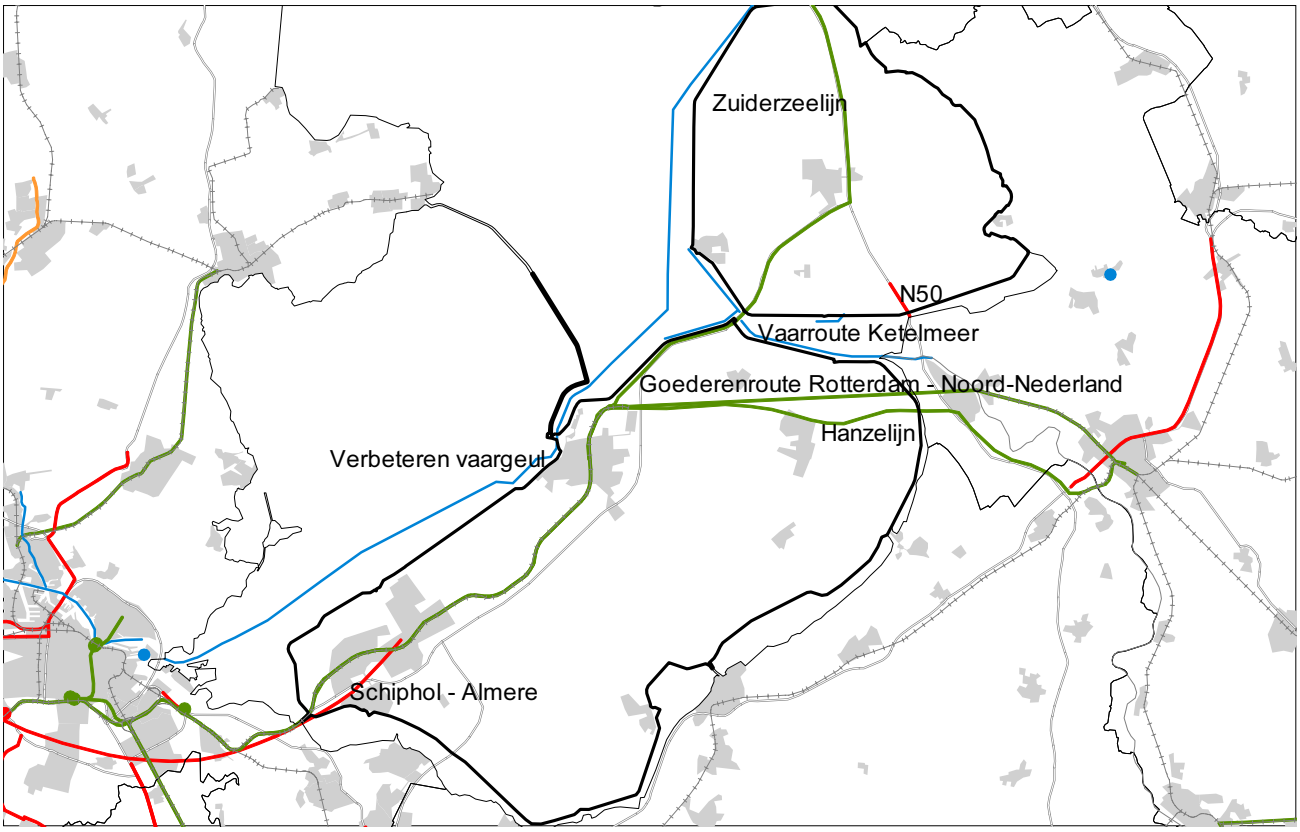
Flevoland

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 5.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Flevoland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is de aanleg van de Hanzelijn inmiddels begonnen. De besluitvorming over de Zuiderzeelijn is echter op de lange baan geschoven. Ook staat nog niet vast in welke variant de Zuiderzeelijn er uiteindelijk moet komen. Naast het oorspronkelijke plan van een snelle zweeftrein is er gesproken over een HSL-variant of een intercityverbinding. In het regeerakkoord van het nieuwe kabinet is echter wel 2,73 miljard euro gereserveerd voor een snelle Zuiderzeelijn.
Een ander belangrijk project in de provincie is de verbinding Almere-Amsterdam. De, in de opgestelde planstudie, voorgestelde maatregelen hebben betrekking op meerdere snelwegen in de regio. Indien het project wordt goedgekeurd kan de uitvoering tussen 2011 en 2017 plaatsvinden. De werkzaamheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N50 zijn eind 2006 afgerond.

Figuur 5.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Flevoland



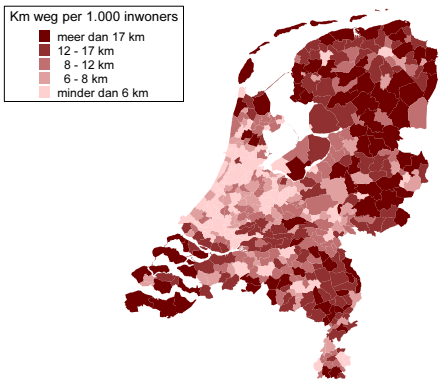
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Flevoland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 5.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Flevoland met 9,6 kilometer per 1.000 inwoners relatief hoger in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. De lage bevolkingsdichtheid in grote delen van de provincie verklaart de hoge wegdichtheid per inwoner. Almere vormt hierop uiteraard een uitzondering. In Almere ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 5,9 kilometer laag.

Figuur 5.5: Wegdichtheid naar bevolking

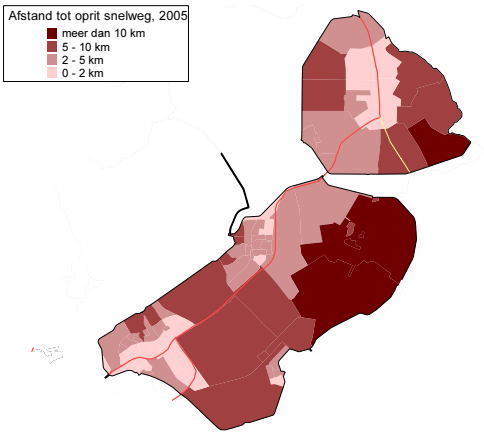


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

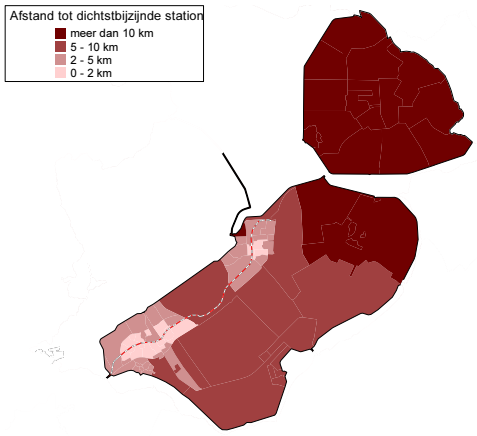
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 5.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Flevoland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt onder het Nederlandse gemiddelde. Flevolanders hoeven, na de Utrechters en de Zuid-Hollanders de minste afstand af te leggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 3,5 km t.o.v. 5,8 km in Nederland). Figuur 5.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Flevoland. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Flevoland boven het Nederlandse gemiddelde (resp. 7,1 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is echter weer lager dan gemiddeld. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Flevoland relatief laag ligt.

Figuur 5.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 5.7: Afstand tot een spoorstation



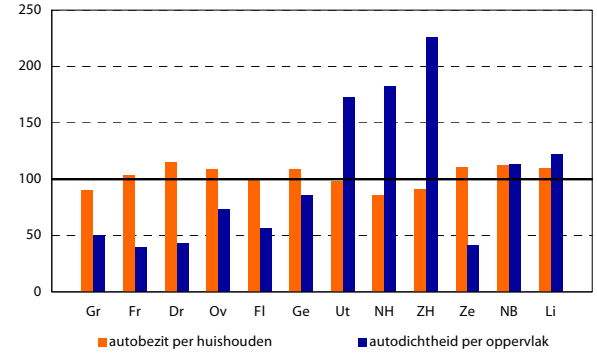
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Flevoland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 5.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. In Flevoland ligt het aantal auto's per huishouden een fractie boven het Nederlandse gemiddelde. Het aantal auto's per hectare ligt echter ver onder het Nederlandse gemiddelde. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lage bevolkingsdichtheid in de provincie.

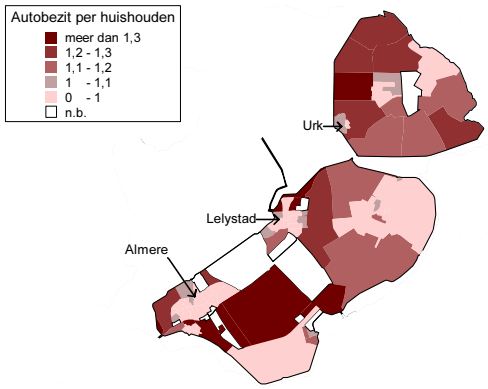
Figuur 5.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

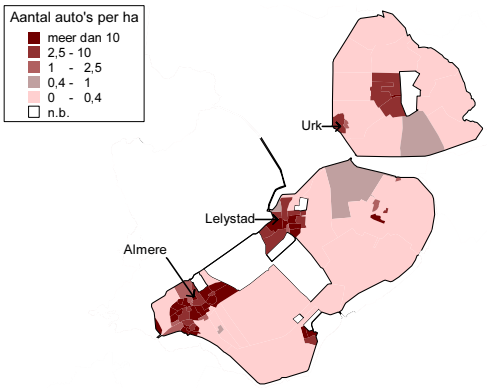
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. Dit wordt mooi geïllustreerd in de figuren 5.9 en 5.10. De meer stedelijke gebieden in Flevoland springen uit de kaarten door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Lelystad, Almere en Urk.

Figuur 5.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 5.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Flevoland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Flevoland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Grootste afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 5.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In Flevoland daalde de gemiddelde reisduur ook en bleef de gemiddelde afgelegde afstand gelijk. Desondanks blijft het de provincie met de grootste gemiddelde afgelegde afstand en in 2005 ook de grootste gemiddelde reisduur per persoon.

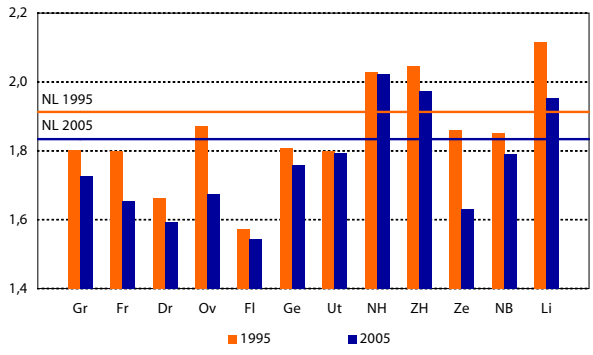
De gelijk gebleven afgelegde afstand per persoon in de periode 1995-2005 en kleine afname in de gemiddelde reisduur per persoon hebben in Flevoland geleid tot een afname van de reisduur per kilometer (tabel 5.3 en figuur 5.11). Het valt op dat in geen andere provincie in Nederland de gemiddelde reisduur per kilometer zo laag ligt als in Flevoland. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe lager de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. In Flevoland geldt dat vooral voor het noorden van de provincie. Vanuit Almere, onderdeel van de Randstad, is de reisduur per kilometer veel langer. De verwachting is dat de

Tabel 5.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 5.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

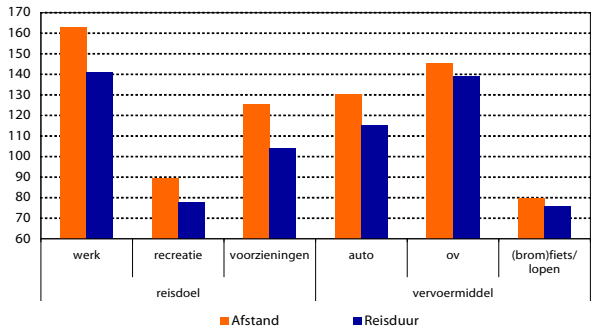


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 5.12: Afstand en reisduur in Flevoland t.o.v. Nederland, 2005 (Index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Grotere afstanden

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Flevoland.

Maar de verschillen tussen Flevoland en Nederland zijn op sommige vlakken groot. Dat maakt figuur 5.12 duidelijk, die de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland weergeeft. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. In Flevoland worden voor het werk en voorzieningen meer kilometers afgelegd en meer tijd besteed. Voor het werk worden ruim 60 procent meer kilometers afgelegd. Een belangrijke reden hiervoor is dat de bevolking in Flevoland veel sneller is gegroeid dan het aantal arbeidsplaatsen, waardoor de provincie een zeer hoge uitgaande pendel heeft. De verwachting is dat dit de komende jaren nog zo blijft. Op dit moment wonen er ruim 370.000 mensen in Flevoland en zijn er 120.000 arbeidsplaatsen.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 5.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Daarbij valt op dat met de auto en het openbaar vervoer een fors grotere afstand wordt afgelegd dan landelijk en dat ook de reisduur met deze vervoermiddelen langer is. De grote afstanden met de auto hangt samen met de sterk uitgaande pendel in de provincie Flevoland. Veel mensen werken buiten de provincie en reizen met de auto naar het werk. Bij de ruimtelijke inrichting van de provincie is rekening gehouden met het feit dat de wijken van Almere en Lelystad goed aansluiten op het spoorwegennet. Het is daarom ook niet verrassend dat met het openbaar vervoer grote afstanden worden afgelegd. Ruim 40 procent meer dan in de rest van Nederland. In de toekomst zou het aantal kilometers met het openbaar vervoer nog verder kunnen stijgen. Vanaf 2012 moet namelijk de aanleg van de Hanzelijn zorgen voor een rechtstreekse spoorverbinding met Noord- en Oost-Nederland.

Flevoland

Verplaatsingsgedrag

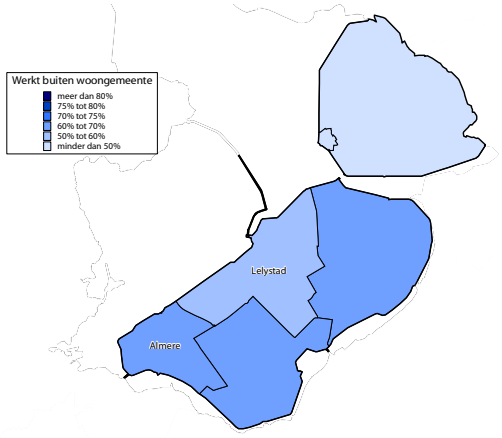
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woonprovincie Flevoland

Zoals al te lezen was is in Flevoland de bevolking harder gegroeid dan het aantal arbeidsplaatsen. Veel Flevolanders zijn dus voor het werk aangewezen op de omliggende provincies, waardoor de uitgaande pendel zeer groot is. Bij het in kaart brengen van deze pendel binnen de provincie Flevoland (figuur 5.13) valt op dat er tussen de gemeenten weinig opvallende verschillen zijn in het percentage werkenden dat buiten de woongemeente werkt. Het percentage is in Almere net zo groot als in Zeewolde en Dronten. De absolute pendel is uiteraard verreweg het hoogst in Almere. Het laagste percentage werkenden dat buiten de eigen woongemeente werkt is te vinden in de gemeenten Noordoostpolder en Urk. De meeste mensen in deze gemeenten zijn werkzaam in Emmeloord en Urk.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 5.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In het algemeen geldt dat hoger opgeleiden een grotere pendelafstand afleggen. Zo ook in de provincie Flevoland. Voor elke opleidingsachtergrond leggen de mensen uit Flevoland fors meer kilometers af. De hoogst opgeleiden uit de provincie leggen ruim 60 kilometer per dag af.

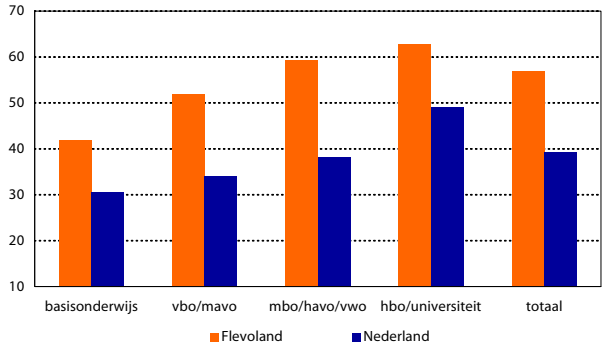
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Flevoland maakt ruim 62 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 5.15. Zowel afstand als reisduur liggen in Flevoland ver boven het landelijk gemiddelde. De verwachting is dat deze groei in Flevoland voorlopig nog aanhoudt, wat vooral veroorzaakt wordt door de toename van het aantal inwoners en de werkgelegenheid (Provincie Flevoland, 2006).

Figuur 5.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 5.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



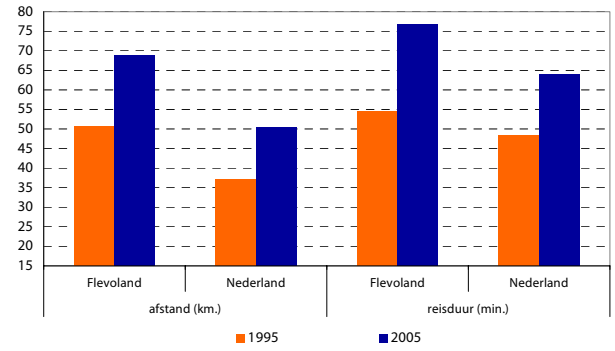
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Flevoland

Verplaatsingsgedrag

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet, dan is te zien dat dit patroon ongeveer gelijk is aan dat van Nederland (figuur 5.16). De ochtendspits in Flevoland duurt korter en de intensiteit is lager dan het landelijk gemiddelde. Ook de avondspits duurt korter en de piek ligt wat eerder op de dag dan in de rest van Nederland. Forensen vertrekken dus iets eerder van hun werk en gaan minder gespreid over de dag naar huis. De verkeersintensiteit in Flevoland is blijkbaar nog niet van dien aard dat de spits zich over een langer tijdbestek moet spreiden om files te voorkomen of de kans daarop te verkleinen.

Figuur 5.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

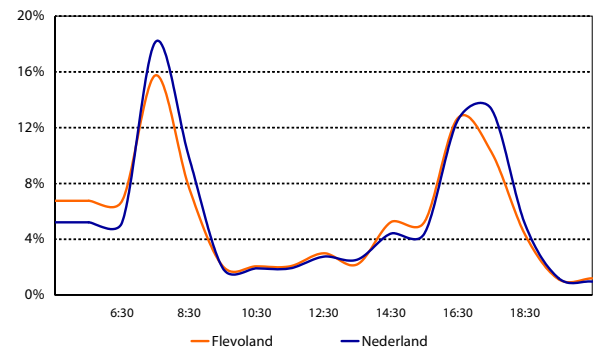


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

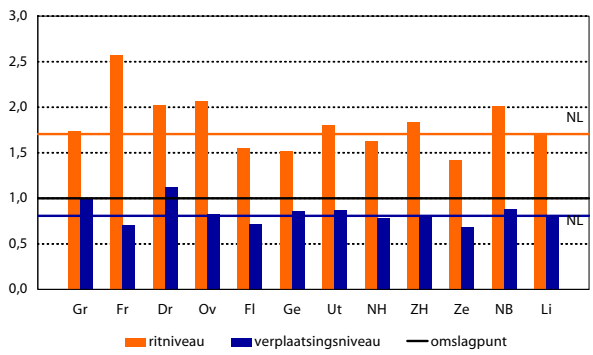
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 5.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Flevoland is de auto sneller, conform het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 5.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 5.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

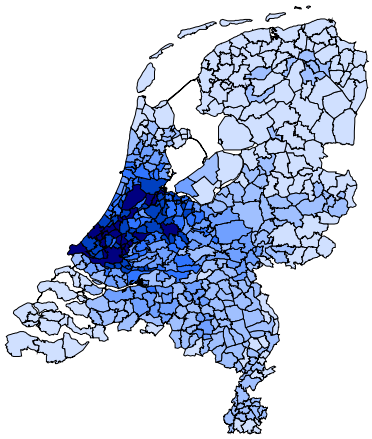
Flevoland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Flevoland in kaart gebracht.

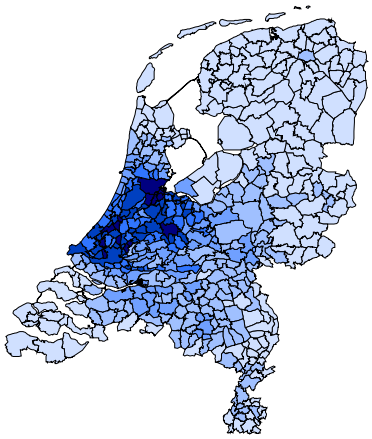
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van huishoudens. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor huishoudens geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 5.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 5.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten. Voor Flevoland geldt dat alleen de gemeente Almere een relatief grote potentiële bereikbaarheid heeft.

Figuur 5.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 5.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Flevoland

Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

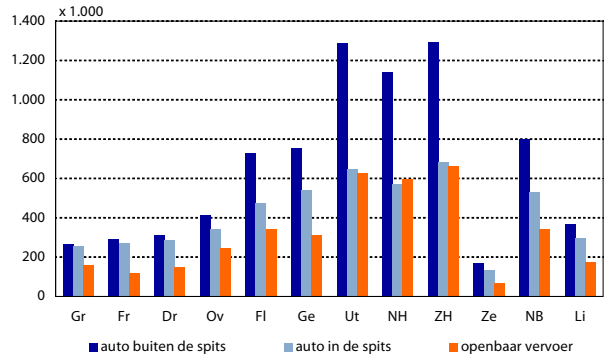
Banen beter bereikbaar met het openbaar vervoer

In de figuren 5.20 en 5.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 5.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. Dit geldt ook voor de provincie Flevoland. De bereikbaarheid in deze provincie is vergelijkbaar met die van de provincie Gelderland. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto in de spits dan met het openbaar vervoer.

Figuur 5.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen die binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Ook in Flevoland zijn de verschillen groot. Buiten de spits zijn er ongeveer evenveel banen bereikbaar vanuit de provincie als vanuit de provincie Gelderland, maar in de spits neemt dit fors af tot een niveau vergelijkbaar met Overijssel.

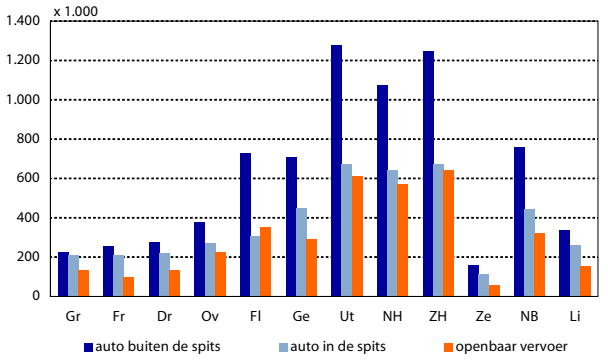
In figuur 5.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van de provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte

Figuur 5.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 5.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

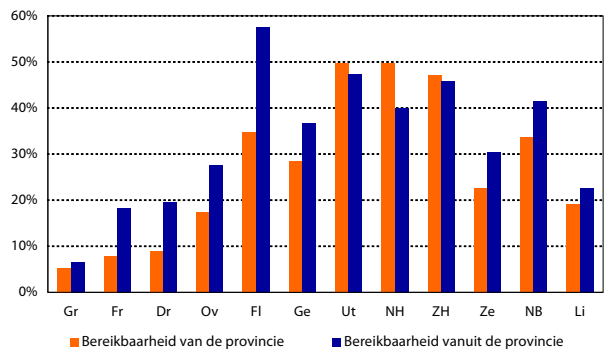
Flevoland

Bereikbaarheid

ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad. Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

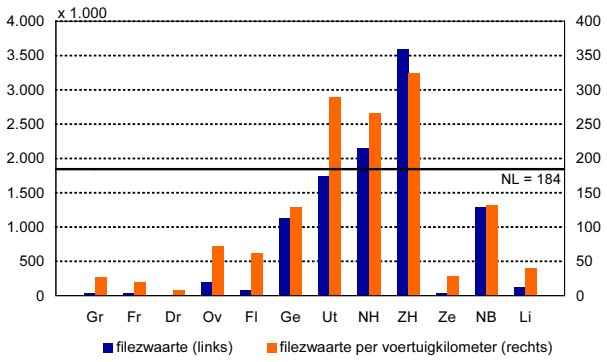
In figuur 5.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. Het file effect voor de bereikbaarheid van de provincie is daarentegen veel lager, vergelijkbaar met Noord-Brabant.
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 5.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De provincie Flevoland bevindt zich ver onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. In de provincie Flevoland is vooral veel aandacht voor investeringen in het spoornetwerk, zoals in de voorgaande paragraaf te lezen is. Uitbreiding in de wegcapaciteit staat op het programma, al zijn de plannen nog niet in een ver gevorderd stadium. Met name de verbin- ding Almere-Amsterdam zou verbeterd moeten worden. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 5.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 5.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



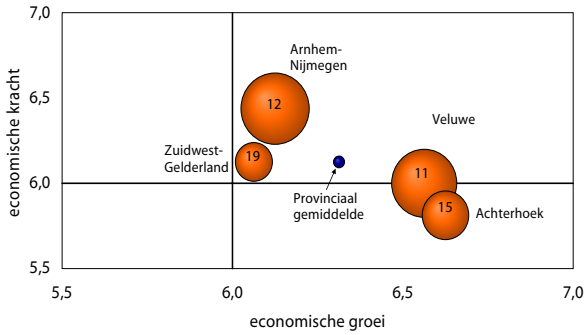
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Gelderland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Gelderland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Gelderse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 6.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 6.1 geeft de rapportcijfers voor de Gelderse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. 2006 was een goed jaar voor de Gelderse regio's. Dit geldt met name voor de Achterhoek en de Veluwe. Als het gaat om economische groei, nemen deze regio respectievelijk de zesde en de achtste positie in op de ranglijst. De regio's Arnhem-Nijmegen (KAN) en Zuidwest Gelderland scoren zowel qua economische groei als qua economische kracht boven gemiddeld.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 6.1 blijkt dat de Veluwe en de Achterhoek voor elke groei-indicator een voldoende krijgen. Dit in tegenstelling tot de andere regio's waarin de scores voor de indicatoren zeer uiteenlopend zijn. We zien ook grote regionale verschillen als we de deelindicatoren van de economische kracht apart beschouwen. In de Achterhoek zijn, in tegenstelling tot het KAN en de Veluwe, relatief veel bedrijven op de exportmarkt gericht. Verder zien we grote verschillen als het gaat om de kracht van de productiestructuur en bedrijvendynamiek. De Achterhoek heeft een minder krachtige productiestructuur en ook de bedrijvendynamiek is gering. De KAN-regio kent daarentegen zowel een krachtige productiestructuur als een sterke bedrijvendynamiek. Het is de enige regio in Gelderland waar veel nieuwe bedrijvigheid plaatsvindt.

Tabel 6.1: Economische groei 2006

	Veluwe	Achterhoek	Arnhem/Nijmegen	Zuidwest-Gelderland	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	6,5	6,5	6,3	5,8	6,3
omzetgroei	6,5	6,8	6,3	7,3	6,5
exportgroei	6,5	6,8	6,5	5,0	6,3
winstgroei	6,8	6,5	5,5	6,3	6,3
Economische groei	6,6	6,6	6,1	6,1	6,3

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 6.2: Economische kracht 2006

	Veluwe	Achterhoek	Arnhem/Nijmegen	Zuidwest-Gelderland	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	6,5	6,0	5,8	6,3	6,0
% exporterende bedrijven	5,8	7,8	6,0	7,3	6,5
kracht productiestructuur	6,3	5,0	7,0	5,8	6,3
dynamiek	5,5	4,5	7,0	5,3	5,8
Economische kracht	6,0	5,8	6,4	6,1	6,1

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Gelderland

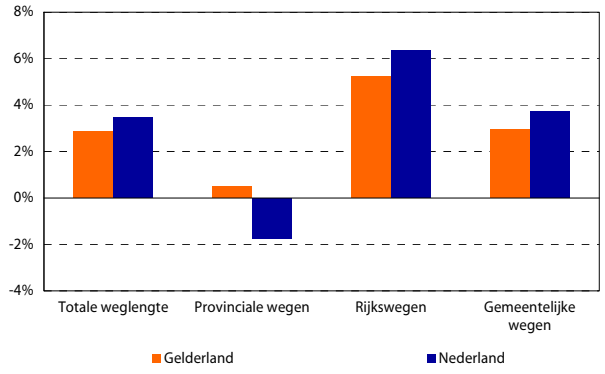
Mobiliteit

Op internationaal niveau is Gelderland een belangrijke schakel voor de weg, voor het spoor en voor het water. In de verbindingen Randstad - Midden-Europa concentreert het personenvervoer zich per spoor en per weg langs de as Arnhem-Ede-Utrecht (A12, Traject-Oost) en het goederenvervoer zich iets zuidelijker door de Betuwe, over het spoor (Betuweroute), weg (A15) en water (Waal). Met name rond de verstedelijkte gebieden en bij de rivierovergangen, waar de hoofdinfrastructuur ook een belangrijke functie heeft voor het regionale verkeer, heeft het wegverkeer knelpunten. Over water en spoor is, zeker na gereedkomen van een aantal belangrijke projecten (o.a. Betuweroute en Traject Oost), de capaciteit aanzienlijk ruimer. Daarnaast moeten, nder meer door de verbreding van de A1 en de A12, de knelpunten in het wegverkeer verminderen.
In haar beleid op verkeer en vervoer geeft de provincie duurzaamheid een centrale rol. De provincie heeft zich ten doel gesteld om naast het waarborgen en optimaliseren van bereikbaarheid te zorgen dat de unieke groene waarden gewaarborgd blijven en zelfs verbeteren. Ook de kwaliteit van de leefomgeving mag niet in het geding komen en uiteraard staat ook de veiligheid centraal. De vraag is hoe deze ambitie zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

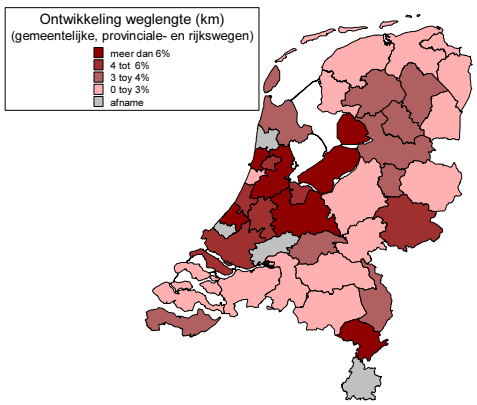
Gelderland heeft, na Brabant, het langste wegennetwerk van Nederland. De ontwikkeling van het wegennetwerk in Gelderland blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 6.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Gelderland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Ondanks dat de algehele wegontwikkeling achterblijft bij het Nederlandse gemiddelde heeft er in absolute zin een flinke ontwikkeling plaatsgevonden van gemeentelijke, provinciale en rijkswegen (552km in totaal). Figuur 6.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De achterblijvende ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor praktisch de hele provincie Gelderland. Alleen in de Achterhoek is er een tamelijk sterke groei geweest. Met name gemeentelijke wegen hebben deze groei veroorzaakt.

Figuur 6.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 6.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

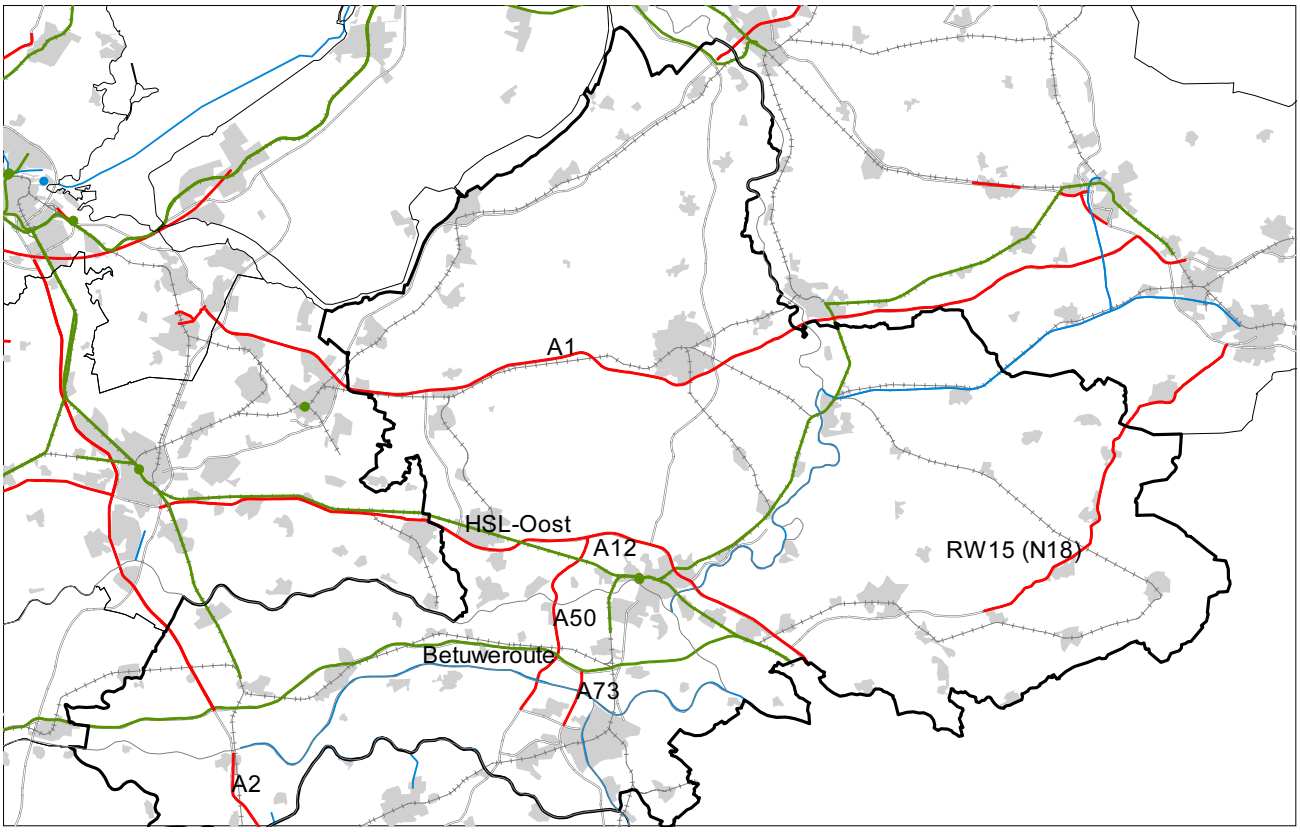
Gelderland

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 6.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Gelderland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. De Betuweroute wordt per juni 2007 in gebruik genomen en zal vanaf 2008 op volle capaciteit kunnen draaien. De HSL-Oost is inmiddels echter afgeblazen en is overgaan in Traject Oost. Traject Oost bestaat uit vijftien deelprojecten. Insteek is de capaciteit van het spoor naar de Duitse grens te verhogen. Het plan wordt uitgevoerd in twee fasen waarvan de eerste fase eind 2006 is afgerond. De planning voor fase twee staat nog niet vast.
De verbetering van het wegennet in Gelderland krijgt vorm door de verbreding van de A1, A12 en A50 en de aanpassing van de N18. De verbreding van de A50 Ewijk-Valburg is volgens planning gereed in 2011. De verbreding van de A12 moet volgends de plannen in 2014 zijn gerealiseerd. De aanpassingen aan de A1 bevinden zich nog in de planningsfase. Dit geldt ook voor de N18
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 6.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Gelderland



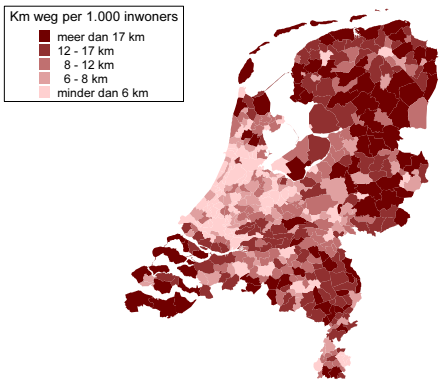
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Gelderland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 6.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Gelderland met 10 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoger in vergelijking met de 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Arnhem ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 4,9 kilometer echter weer laag.

Figuur 6.5: Wegdichtheid naar bevolking



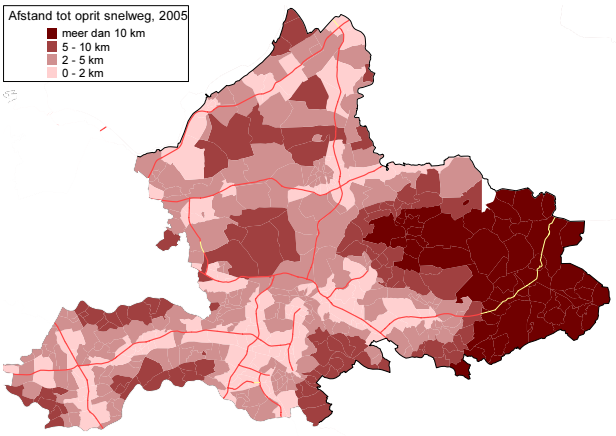
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 6.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Gelderland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt net onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 5,1 km t.o.v. 5,8 km in Nederland). Met name in de Achterhoek is de afstand tot de snelweg groot.

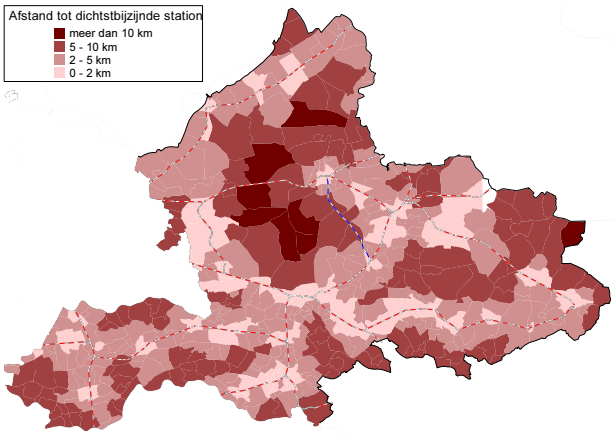
Figuur 6.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Gelderland. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Gelderland onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 4 km, 5,2 km). Op de Veluwe ligt de afstand tot een spoorstation wel ver boven het landelijk gemiddelde. De afstand tot een intercitystation ligt echter ver boven het Nederlandse gemiddelde. Alleen Groningers, Friezen en Zeeuwen moeten een langere afstand afleggen om bij een intercitystation te komen. In het algemeen kan echter gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Gelderland relatief laag ligt.

Figuur 6.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 6.7: Afstand tot een spoorstation



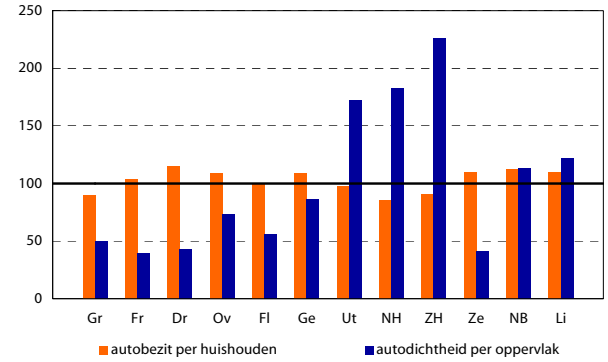
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Gelderland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 6.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Gelderland waar het aantal auto's per huishouden boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Het aantal auto's per hectare ligt echter onder het Nederlandse gemiddelde. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief lagere bevolkingsdichtheid in de provincie.

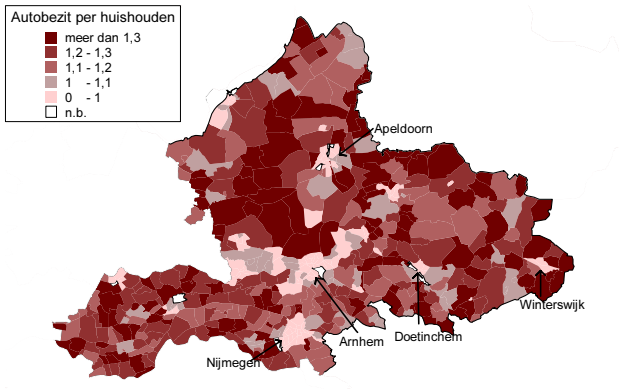
Figuur 6.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

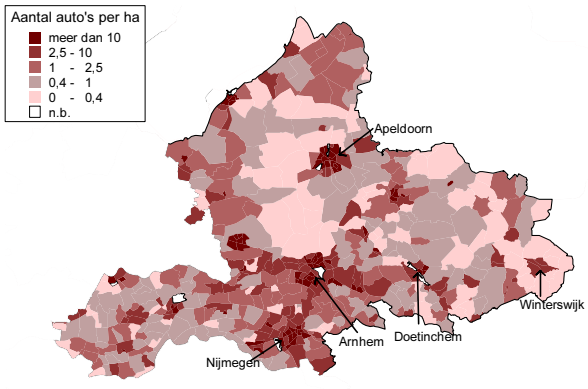
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 6.9 en 6.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Gelderland eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Arnhem, Apeldoorn, Doetichem, Nijmegen en Winterswijk.

Figuur 6.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 6.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Gelderland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Gelderland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Toename afstand

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 6.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Gelderland nam de gemiddelde afgelegde afstand toe en bleef de reisduur vrijwel onveranderd.

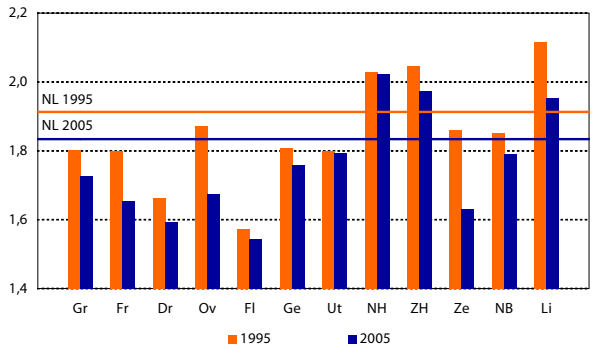
De toename in de afgelegde afstand per persoon in de periode 1995-2005 en gelijkblijvende gemiddelde reisduur per persoon, heeft in Gelderland geleid tot een afname van de reisduur per kilometer (tabel 6,3 en figuur 6.11). In 1995 lag de gemiddelde reisduur per kilometer nog fors onder het landelijk gemiddelde en kwam het overeen met die van de provincies Groningen, Friesland en Utrecht. In 2005 is dit verschil met Nederland veel kleiner. Dit is weergegeven in figuur 6.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is

Tabel 6.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometers en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 6.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometers per persoon (12+) per dag

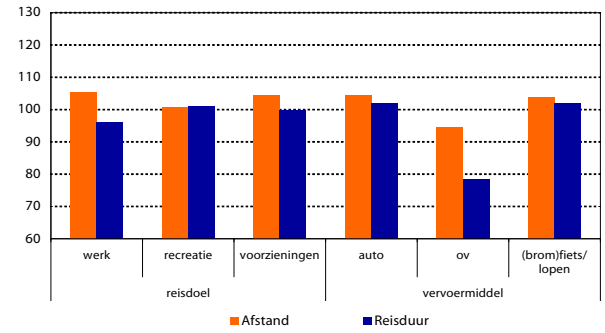


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 6.12: Afstand en reisduur in Gelderland t.o.v. Nederland, 2005 (Index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Gemiddelde provincie

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Gelderland.

Figuur 6.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat afstand en reisduur in Gelderland voor elk motief maar weinig verschillen vertoont met de landelijke gemiddelden. Alleen voor het werk leggen Gelderlanders een wat grotere afstand af en is de reisduur die aan dit motief besteed wordt wat korter. Aan recreatie besteden Gelderlanders dezelfde reisduur en leggen ze ook dezelfde afstand af als de rest van Nederland.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 6.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. De afstand en reisduur met het de auto en (brom)fiets/lopen komen overeen met het landelijk gemiddelde. Bij het openbaar vervoer valt op dat de reisduur fors korter is dan het landelijk gemiddelde (ruim 20 procent), terwijl de afstand ruim 5 procent korter is. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men in de provincie Gelderland over het algemeen een grotere afstand aflegt in een kortere tijd duidt op een relatief efficiënte manier van verplaatsen. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Gelderland hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport. De provincie beschikt over een goed aansluitend busnetwerk dat goed is aangesloten op het achterland en treinverbindingen. Uit de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' bleek bovendien dat de gemiddelde afstand tot een station in Gelderland onder het landelijk gemiddelde ligt. Ondanks deze aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, groeit het gebruik van de auto in de provincie nog altijd een stuk harder.

Gelderland

Verplaatsingsgedrag

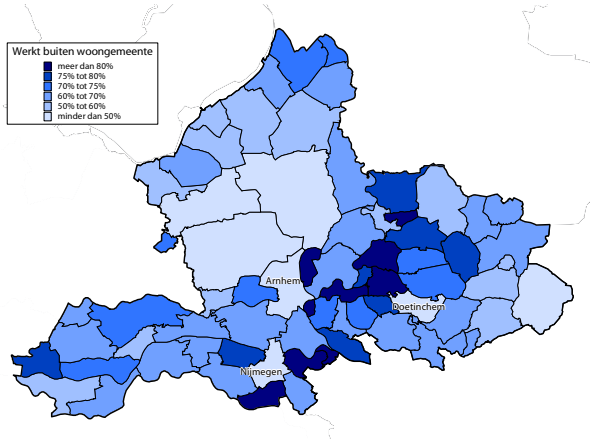
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Gelderland valt op dat in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen veel mensen buiten de eigen gemeente werken (figuur 6.13). De meeste mensen in dit gebied zijn werkzaam in de steden Arnhem, Nijmegen en Doetinchem. De gemeenten waar de minste mensen buiten hun woongebied werken zijn de grote steden Arnhem en Nijmegen en ook de grote gemeenten op de Veluwe (Ede en Apeldoorn). De provincie Gelderland heeft vooral pendelstromen binnen de eigen provinciegrenzen. Van de uitgaande pendel reist het grootste percentage naar de provincie Utrecht en de grootste inkomende pendel is afkomstig uit Overijssel.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 6.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In het algemeen geldt dat hoger opgeleiden een grotere pendelafstand afleggen. Zo ook in de provincie Gelderland. De lager opgeleiden in de provincie leggen echter wel relatief grote woon-werkafstanden af ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Gelderland kent ten opzichte van Nederland een relatief grote arbeidsmarktinstroom van schoolverlaters zonder diploma en de verwachtingen voor de werkgelegenheid van mensen uit deze groep zijn ongunstig (Researchcentrum voor Onderwijs en Arbeidsmarkt, 2005). Er mag dus verwacht worden dat de woon-werkafstand voor deze groep voorlopig nog hoog blijft.

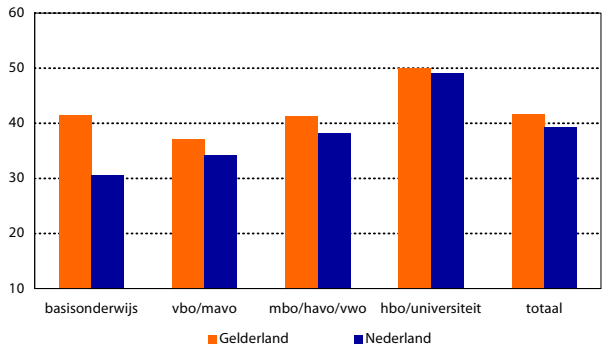
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Gelderland maakt ruim 61 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 6.15. Te zien is dat de gemiddelde pendelafstand per auto in de periode 1995-2005 harder is gestegen dan landelijk en

Figuur 6.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 6.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



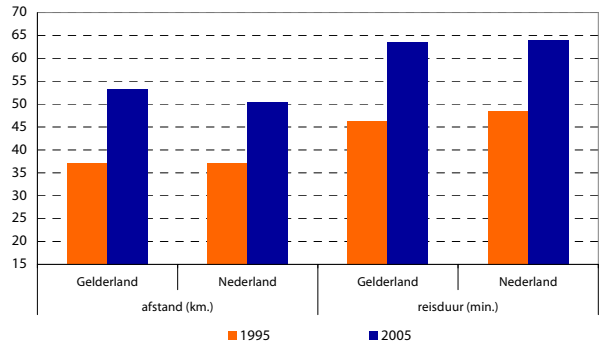
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Gelderland

Verplaatsingsgedrag

in 2005 hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. In tegenstelling tot de gelijk gebleven reisduur in de provincie per persoon per dag (tabel 6.3), is de reisduur per auto wel fors gestegen. Met ruim 27 minuten is dit gemiddelde nagenoeg gelijk aan dat van het landelijk gemiddelde.

Figuur 6.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto



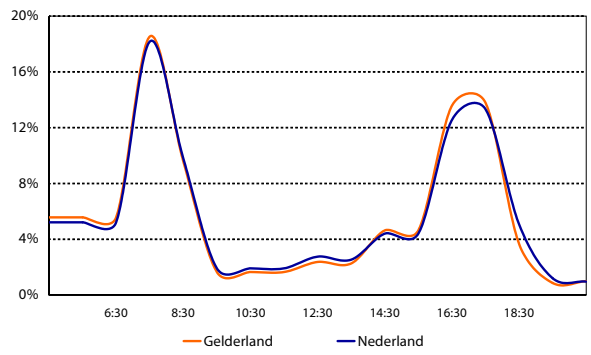
Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 6.16), dan is te zien dat dit patroon bijna identiek aan Nederland is. De ochtendspits in Gelderland verloopt exact hetzelfde met een nipt hogere piek. De avondspits verloopt ook gelijk aan dat van Nederland maar de intensiteit is hoger en de spits is net iets eerder op de avond ten einde.

Is de trein een alternatief?

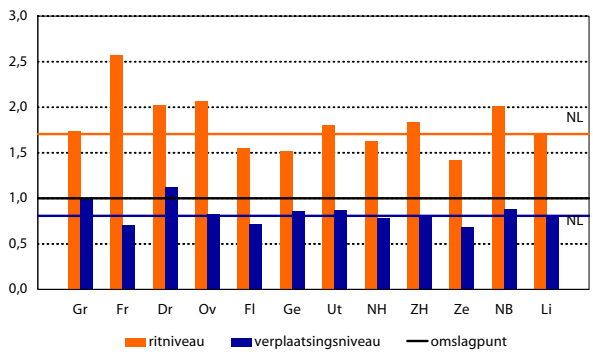
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 6.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Gelderland is de trein op ritniveau anderhalf keer zo snel als de auto, maar zakt op verplaatsingsniveau tot een waarde net onder het omslagpunt. Wel ligt de snelheid van de trein ten opzichte van de auto boven het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reisduur met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 6.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 6.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

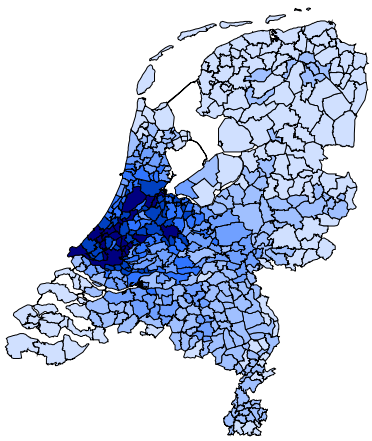
Gelderland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Gelderland in kaart gebracht.

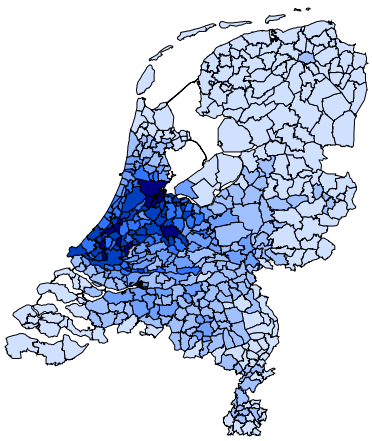
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 6.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 6.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 6.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 6.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Bereikbaarheid

verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Grote verschillen in bereikbaarheid

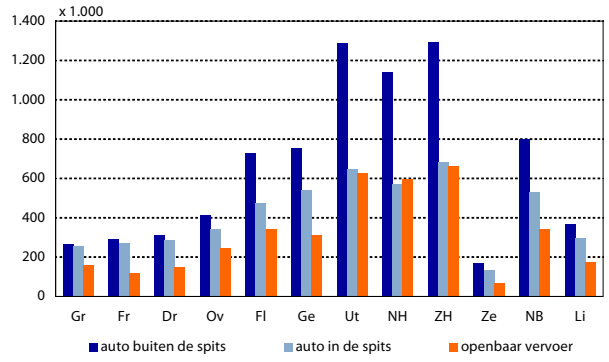
In de figuren 6.20 en 6.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 6.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. In de provincie Gelderland is deze invloed ook merkbaar. De bereikbaarheid in deze provincie is vergelijkbaar met die van de provincie Flevoland.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto in de spits dan met het openbaar vervoer. Vooral in Gelderland is dit verschil groot.

Figuur 6.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen die binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In Gelderland zijn deze verschillen ook goed zichtbaar. In de spits zijn met de auto beduidend minder banen te bereiken dan buiten de spits. Dit is vergelijkbaar met de cijfers van Noord-Brabant.

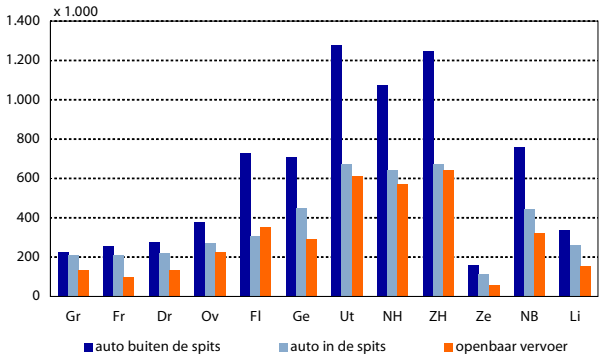
In figuur 6.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 6.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 6.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Gelderland

Bereikbaarheid

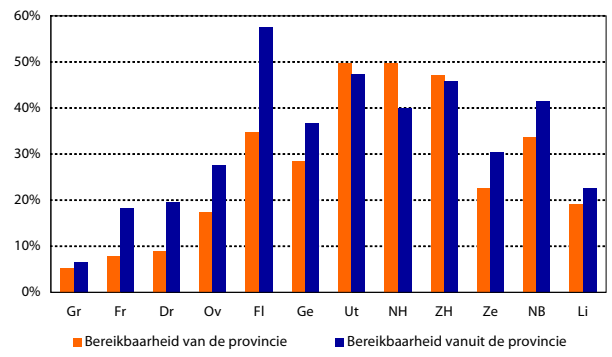
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Relatief groot file-effect

In figuur 6.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In de provincie Gelderland is het file-effect ook relatief groot.

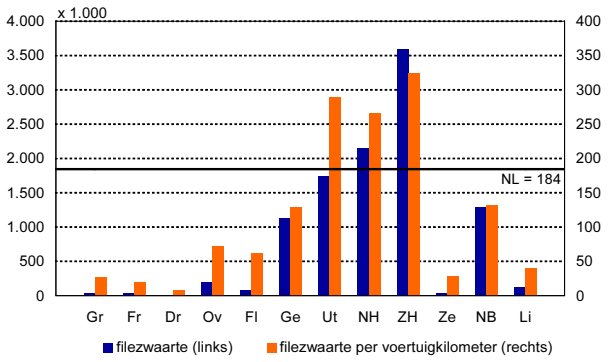
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 6.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De provincie Gelderland bevindt zich onder het landelijk gemiddelde, ongeveer gelijk aan Noord-Brabant. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft de provincie Gelderland verbreding gepland van de A1, A12 en A50. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 6.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 6.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



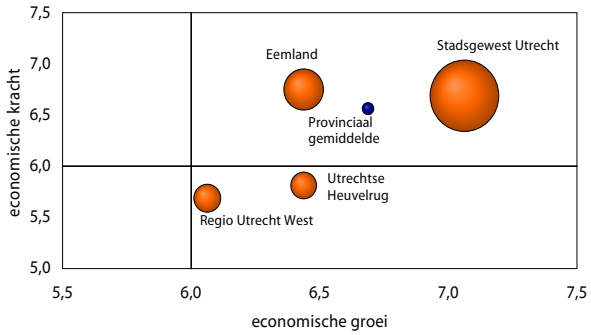
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Utrecht

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Utrecht in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Utrechtse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 7.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 7.1 geeft de rapportcijfers voor de Utrechtse regio's en de provincie als geheel weer. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De provincie Utrecht staat op de 4de positie in de top 40 van best presterende regio's. Zowel op economische groei als kracht presteert de provincie zeer goed. De Utrechtse deelregio's Eemland, waartoe Amersfoort behoort, en Stadsgewest Utrecht, presteren het beste. Utrecht West en de Utrechtse Heuvelrug scoren wat lager. Met name de economische kracht blijft achter in deze twee regio's, want de groei is in alle Utrechtse deelregio's bovengemiddeld.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 7.1 blijkt dat de zeer hoge groeiscore van Stadsgewest Utrecht te danken is aan een sterke omzet- en exportgroei van het bedrijfsleven in deze regio. De groei van de werkgelegenheid ligt net iets onder het landelijke gemiddelde. Het bedrijfsleven in de regio Eemland kent een zeer sterke winstgroei en in Utrecht West was de werkgelegenheidsgroei weer sterk.

Voor wat betreft de economische kracht zijn er ook forse regionale verschillen. De productiestructuur is misschien wel de grootste kracht van de Utrechtse economie. Met name de productiestructuur van Stadsgewest Utrecht en Eemland lijkt een garantie te zijn voor toekomstige economische groei. Samen met Almere scoren beide regio's hier als beste in Nederland. Ook het dynamische bedrijfsleven is een groot pluspunt van de Utrechtse economie.

Tabel 7.1: Economische groei 2006

	Regio Utrecht West	Stadsgewest Utrecht	Utrechtse Heuvelrug	Eemland	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	7,0	5,8	5,0	6,5	6,0
omzetgroei	5,8	7,8	6,8	6,0	7,0
exportgroei	5,5	8,0	8,0	6,3	7,0
winstgroei	6,0	6,8	6,0	7,0	6,8
Economische groei	6,1	7,1	6,4	6,4	6,7

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 7.2: Economische kracht 2006

	Regio Utrecht West	Stadsgewest Utrecht	Utrechtse Heuvelrug	Eemland	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	6,3	6,0	5,5	7,0	6,3
% exporterende bedrijven	5,8	5,3	5,3	5,0	5,3
kracht productiestructuur	6,0	8,0	7,0	8,0	8,0
dynamiek	4,8	7,5	5,5	7,0	6,8
Economische kracht	5,7	6,7	5,8	6,8	6,6

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Utrecht

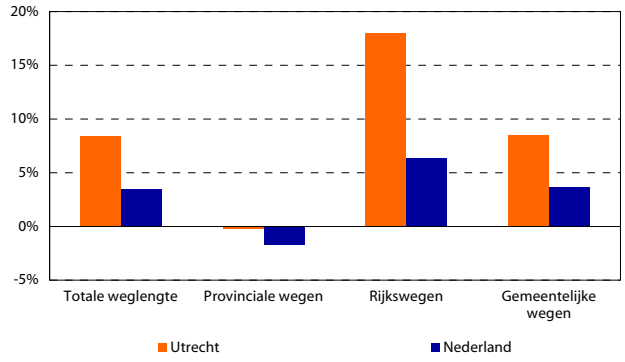
Mobiliteit

De provincie Utrecht kan worden gezien als de draaischijf van Nederland. Op economisch vlak presteert de regio al jaren lang goed. De centrale en strategische ligging ten opzichte van de mainports en het achterland speelt daarbij geen geringe rol. Voor zowel het spoorwegennetwerk als het snelwegennetwerk is de provincie dan ook een belangrijk knooppunt. Dit betekent dat het mobiliteitsvraagstuk in de provincie Utrecht ook een sterke nationale en internationale impact heeft. Investeringen in de infrastructuur van de provincie hebben naast een regionaal, dus ook een groot nationaal en internationaal belang.
In de maatregelen die de provincie voorstelt om de bereikbaarheid te vergroten wordt zowel gekeken naar de verbetering van de doorstroom van (doorgaand) verkeer op rijkswegen en regionale wegen, als ook de verbetering van het openbaar vervoer. In totaal wil de provincie Utrecht tot 2020 500 miljoen euro besteden om de bereikbaarheid van het centrum van Nederland te verbeteren.
Het is de vraag hoe dit zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

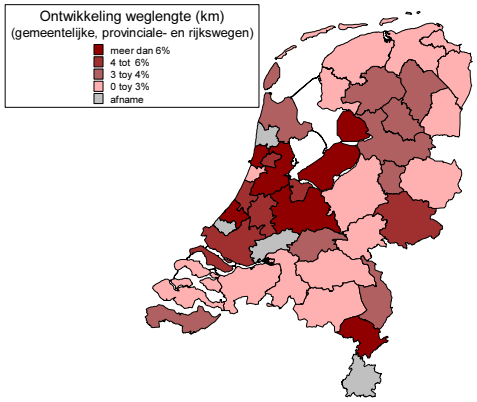
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Utrecht loopt over de periode 2001 tot 2006 voor op het Nederlandse gemiddelde. De ontwikkeling in de provincie Utrecht is de sterkste van Nederland. In figuur 7.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Utrecht en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke toename van de totale lengte van het netwerk van rijkswegen (totale absolute toename 58 km). Hiermee is de ontwikkeling van het rijkswegennet in de provincie Utrecht het grootste van alle provincies.
Figuur 7.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden Limburg. De sterke ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor de gehele regio Utrecht. De sterkste ontwikkeling heeft zich voorgedaan in de gemeente Houten (13%). Ook in Utrecht, Amersfoort en Eemnes lag de ontwikkeling boven de 10%.

Figuur 7.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 7.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Utrecht

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 7.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Utrecht. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is het project HSL-Oost inmiddels overgaan in het project Traject Oost. Traject Oost bestaat uit vijftien deelprojecten. Insteek is de capaciteit van het spoor naar de Duitse grens te verhogen. Het plan wordt uitgevoerd in twee fasen waarvan de eerste fase eind 2006 is afgerond. De planning voor fase twee staat nog niet vast. De spooruitbreiding van Utrecht naar Amsterdam bevindt zich in de laatste fase en zal in de loop van 2007 worden afgerond. Een belangrijk project voor de provincie Utrecht is het Randstadspoor. Dit hoogwaardig stadsgewestelijk spoornetwerk moet reizigers vervoeren over 10 tot 30 kilometer lange trajecten in de regio Utrecht. Het spoor verbindt de belangrijkste gebieden voor wonen (onder meer de Vinex-wijken Amersfoort Vathors, Houten, Houten-zuid en Utrecht Leidsche Rijn), werken (Amersfoort en Utrecht) en vrije tijd. Het totale project, waarvan de eerste werkzaamheden al zijn begonnen, moet in 2015 volledig in werking zijn. Ook de aanpak van het stationsgebied in Utrecht stad en met name het ontwikkelen van een OV-terminal waar bus, tram, trein vanuit 1 hal bereikbaar zijn, zal een grote impact hebben op de bereikbaarheid. De verbreding van de A2 is inmiddels van start gegaan en zal volgens planning in 2010 zijn afgerond. De verbreding van de A12 staat gepland voor de periode van 2008 tot 2011.

Figuur 7.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Utrecht

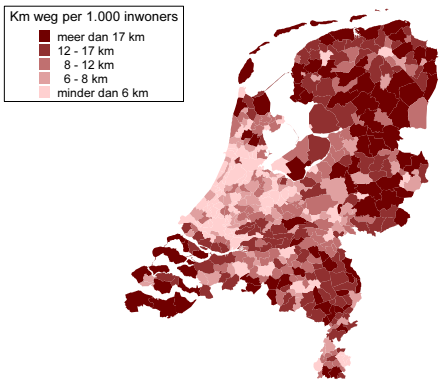
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Utrecht

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 7.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste en in de Randstadprovincies het laagst. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Utrecht met 5,6 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief laag in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In de stad Utrecht ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 3,8 kilometer nog lager.

Figuur 7.5: Wegdichtheid naar bevolking

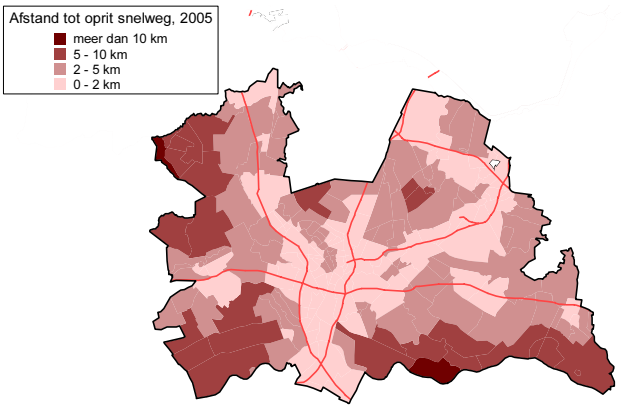


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

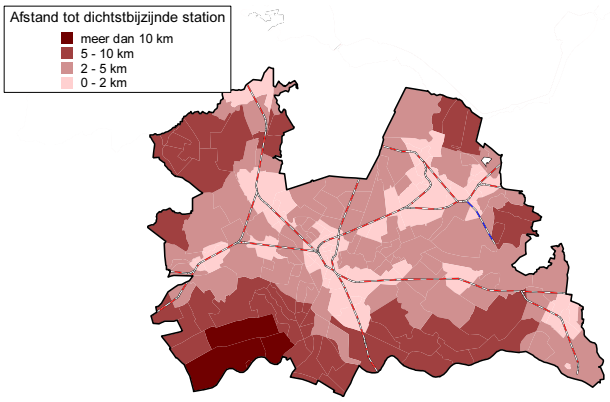
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 7.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Utrecht weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ver onder het Nederlandse gemiddelde. Utrechters hoeven de minste afstand af te leggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 2,7 t.o.v. 5,8 km in Nederland). Met een 8,1 kilometer kenmerkt de gemeente Wijk bij Duurstede zich door de grootste gemiddelde afstand tot de snelweg van de Utrechtste gemeenten.
Figuur 7.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Utrecht. De gemiddelde afstand tot een station ligt in de provincie Utrecht onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 3,4 km en 5,2 km). Alleen in Lopik is de gemiddeld afstand boven de 10 km. De afstand tot een intercitystation is in de provincie Utrecht de laagste van Nederland (resp. 5,6 km en 9,8 km).

Figuur 7.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 7.7: Afstand tot een spoorstation



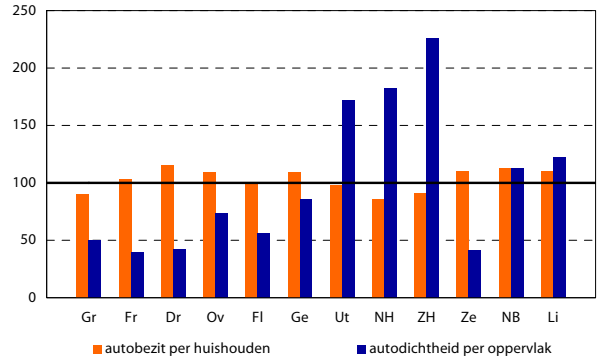
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Utrecht

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 7.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een lager autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief hoog ligt. In de Randstadprovincies zien we over het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in de provincie Utrecht waar het aantal auto's per huishouden het drie na laagste is van Nederland. Het aantal auto's per hectare is echter het twee na hoogste van Nederland. De hoge autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief hoge bevolkingsdichtheid in de provincie.

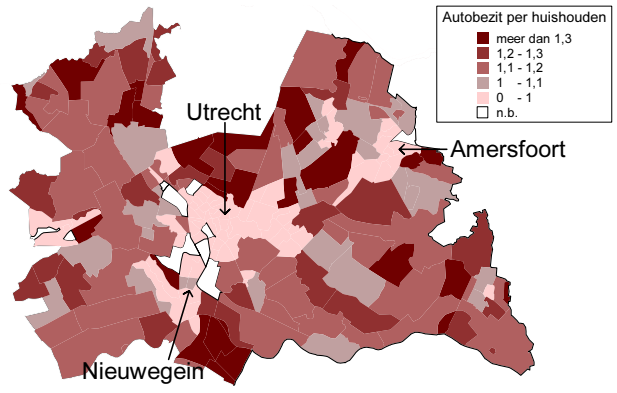
Figuur 7.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

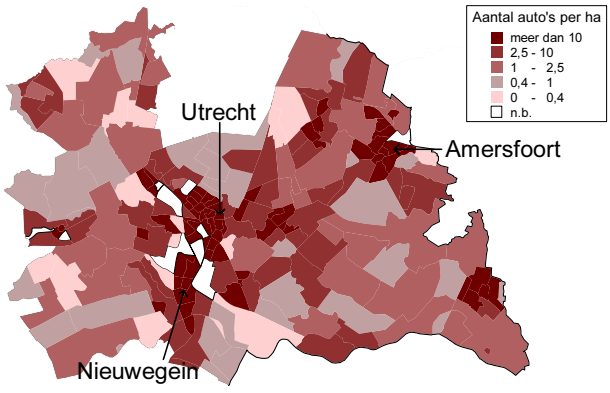
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 7.9 en 7.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Utrecht eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Utrecht, Amersfoort en Nieuwegein.

Figuur 7.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 7.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Utrecht

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Utrecht. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Afname afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 7.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Utrecht nam zowel de afstand als reisduur in die periode af. Beide liggen nog wel boven het landelijk gemiddelde.

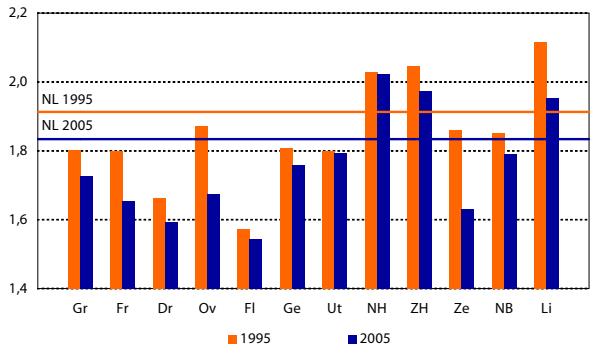
In de periode 1995-2005 is de gemiddelde reisduur van Utrechters sterker gedaald dan de gemiddelde afgelegde afstand die zij afleggen. Hierdoor is de reisduur per kilometer in die periode ook licht gedaald. In 1995 lag deze gemiddelde reisduur per kilometer nog fors onder het landelijk gemiddelde en kwam het overeen met die van de provincies Groningen, Friesland en Gelderland. In 2005 is dit verschil met Nederland veel kleiner. Gezien de centrale ligging van de provincie Utrecht is het toch wel opmerkelijk te noemen dat de gemiddelde reisduur per kilometer hier nog altijd onder het landelijk gemiddelde ligt. Dit is weergegeven in figuur 7.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan

Tabel 7.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 7.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

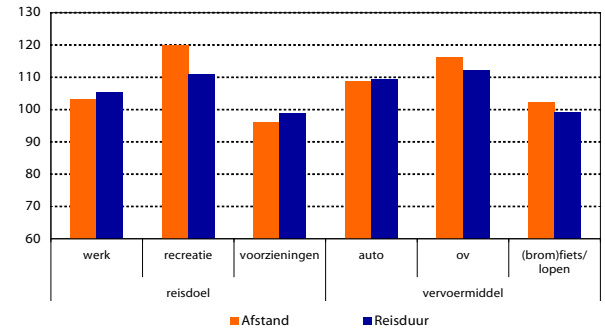


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 7.12: Afstand en reisduur in Utrecht t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Veel recreatie

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Utrecht.

Figuur 7.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat voor recreatie 20 procent meer kilometers worden afgelegd dan landelijk. Voor het werk leggen Utrechters ongeveer eenzelfde afstand af als landelijk, maar zijn hier wel iets meer tijd aan kwijt. Alleen voor voorzieningen zijn Utrechters minder lang onderweg en leggen ze ook een kortere afstand af.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 7.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Met de auto wordt een grotere afstand en reisduur afgelegd dan landelijk, maar opvallend is vooral de bovengemiddelde afstand met het openbaar vervoer. In de provincie Utrecht worden gemiddeld ruim 15 procent meer kilometers afgelegd en is de reisduur met deze wijze van vervoer ruim 10 procent langer. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Zoals uit de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' al bleek maken de grote hoeveelheden spoor en de kleine gemiddelde afstand tot een (intercity)station de provincie aantrekkelijk voor het openbaar vervoer. Gedurende een lange tijd groeide het aantal treinreizigers maar beperkt in de regio, maar sinds 2005 is een sterkere groei waarneembaar. Het aandeel van het streekvervoer in de provincie is al jaren constant. Op enkele trajecten in Utrecht (bijvoorbeeld Leidsche Rijn-Breukelen en Amersfoort-Leersum) blijkt het openbaar vervoer erg tekort te schieten, waarbij de reissnelheid van deur tot deur zelfs lager ligt dan met de fiets. De oorzaak hiervoor ligt aan het ontbreken van het aantal verbindingen en een gebrekkige aansluiting op het openbaar vervoer netwerk (Witmond & Lahaye, 2006).

Utrecht

Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

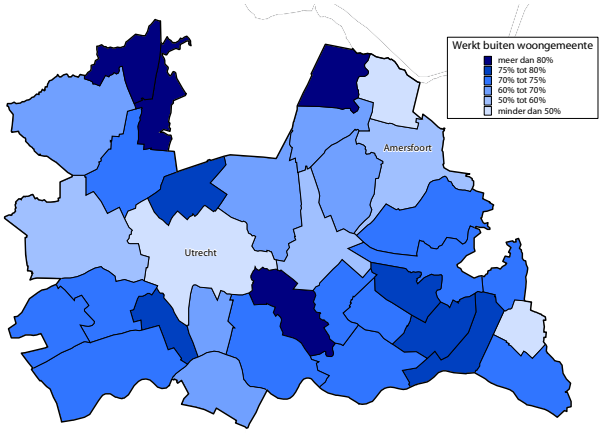
Woon- en werksteden

Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Utrecht valt op dat in de gemeenten Bunnik, Abcoude, Loenen en Eemnes de meeste mensen buiten hun woongemeente werken (figuur 7.13). Deze forensen zullen vooral werkzaam zijn in respectievelijk Utrecht, Amsterdam en Amersfoort. De gemeenten waar de minste mensen buiten hun woongebied werken zijn Utrecht, Veenendaal en Bunschoten. Van de forensen die buiten de provinciegrenzen werken, pendelt veruit het grootste gedeelte naar de provincie Noord-Holland. De inkomende pendel, die overigens groter is dan de uitgaande, is vooral afkomstig uit de provincies Gelderland en Flevoland.

De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 7.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In de provincie Utrecht ligt de gemiddelde woon-werkafstand per persoon (ouder dan 12 jaar) hoger dan het landelijk gemiddelde. Alleen de laagst en hoogst opgeleiden hebben een grotere woon-werkafstand dan gemiddeld voor deze groep. De middelbaar opgeleiden leggen een kortere afstand af.

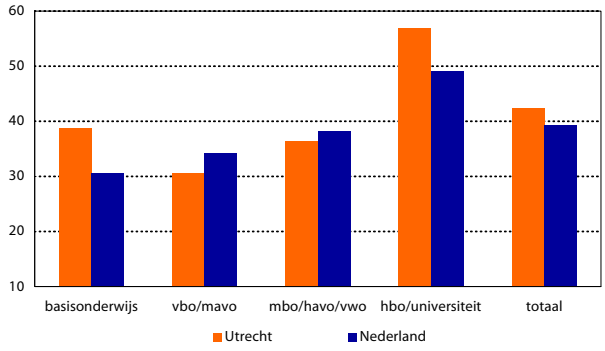
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Utrecht maakt ruim 59 procent van de pendelaars gebruik van de auto, ongeveer gelijk aan het landelijk gemiddelde. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 7.15. Te zien is dat de gemiddelde pendelreisduur per auto in de periode 1995-2005 harder is gestegen ten opzichte van het landelijk gemiddelde dan de gemiddelde pendelafstand in die periode. Zowel afstand als reisduur liggen boven het landelijk gemiddelde. In tabel 7.3 was te zien dat de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per persoon in de periode 1995-2005 was gedaald. Dit blijkt dus niet te gelden voor de pendel per auto.

Figuur 7.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 7.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



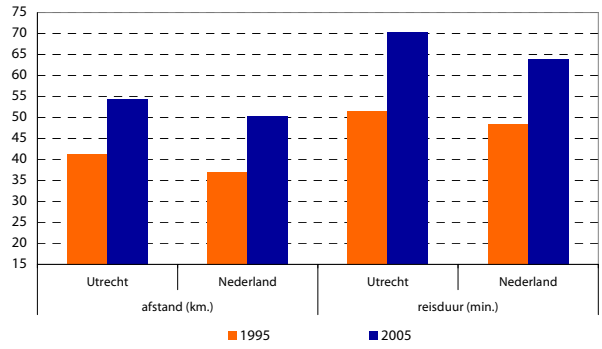
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Utrecht

Verplaatsingsgedrag

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 7.16), dan is te zien dat dit patroon nog extremer is in de provincie Utrecht. De ochtendspits duurt langer en heeft een veel grotere intensiteit dan in de rest van Nederland. Ook de avondspits duurt langer, heeft een grotere intensiteit en bereikt de piek nog wat later op de avond. Deze figuur is kenmerkend voor een provincie met grote verkeersintensiteit. De spits duurt er lang en is erg intensief.

Figuur 7.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

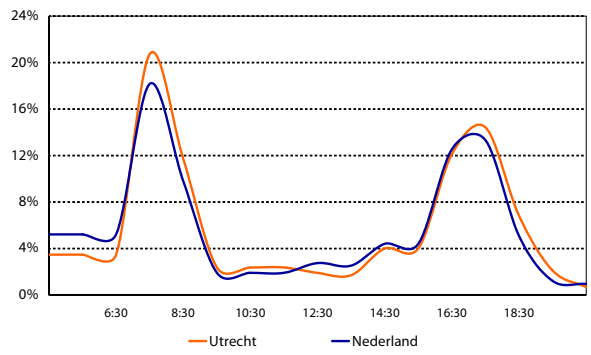


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

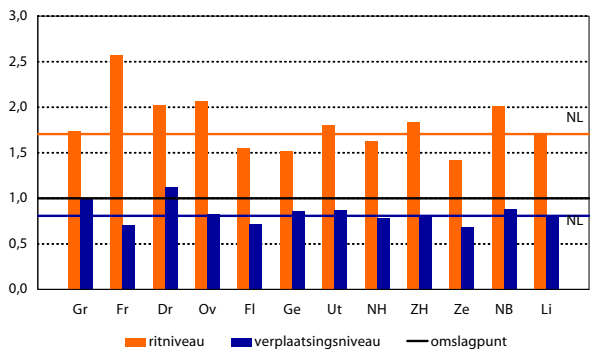
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 7.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In de provincie Utrecht is de trein op ritniveau sneller dan het landelijk gemiddelde, maar zakt op verplaatsingsniveau tot een waarde net onder het omslagpunt. Wel ligt de snelheid van de trein op verplaatsingsniveau nog boven het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reistijd met de trein op verplaatsingsniveau,is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 7.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 7.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

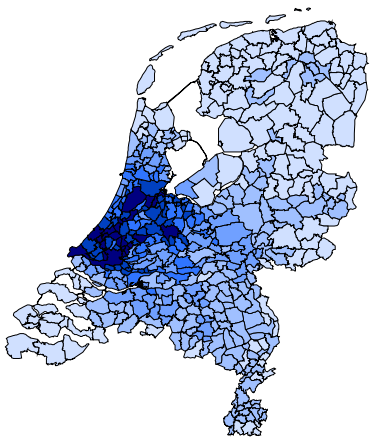
Utrecht

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor de provincie Utrecht in kaart gebracht.

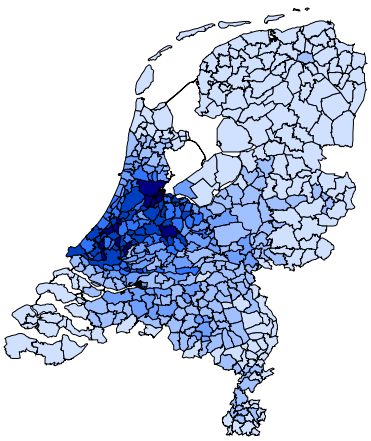
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van huishoudens. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor huishoudens geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 7.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het huishoudensperspectief is weergegeven in figuur 7.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.

Figuur 7.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 7.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Utrecht

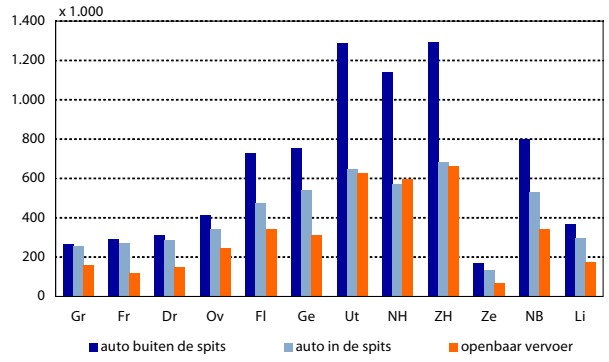
Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Utrecht bereikt de meeste banen

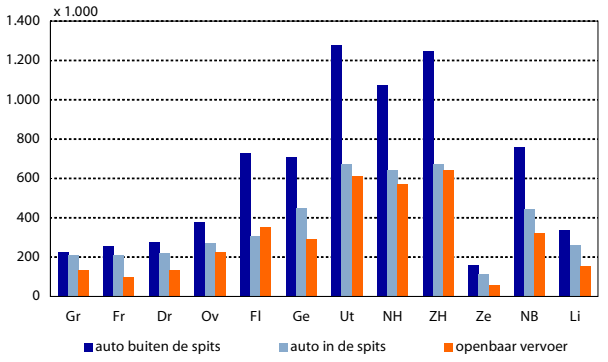
In de figuren 7.20 en 7.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 7.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies, waaronder Utrecht, valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer. In de provincie Utrecht ontloopt dit elkaar overigens maar weinig. Utrechtse bedrijven zijn met het openbaar vervoer ongeveer even goed bereikbaar als met de auto buiten de spits.
Figuur 7.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het huishoudensperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Dit patroon komt overeen met dat van de provincies Noord- en Zuid-Holland.
In figuur 7.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 7.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 7.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Utrecht

Bereikbaarheid

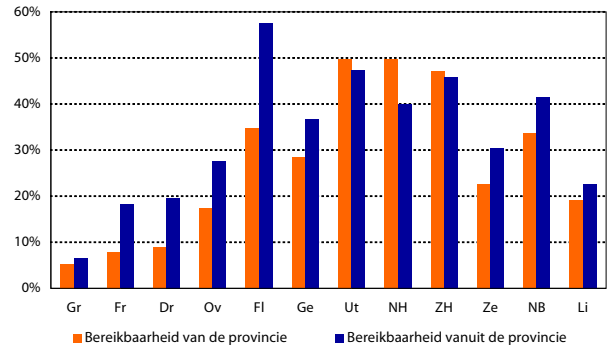
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Grootste file-effect

In figuur 7.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. Hiermee samenhangend blijkt de bereikbaarheid van de provincie Utrecht het meest negatief te worden beïnvloedt door files.

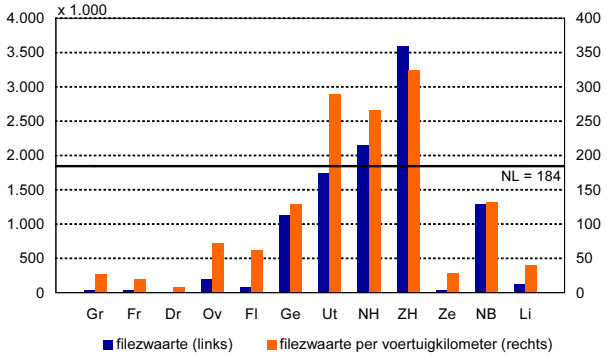
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 7.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de weg-capaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft de provincie Utrecht veel plannen om de bereikbaarheid van de provincie te verbeteren door spooruitbreiding, maar ook uitbreiding van de wegcapaciteit (A2 en A12) zijn in de infrastructurele toekomstplannen opgenomen. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 7.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 7.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



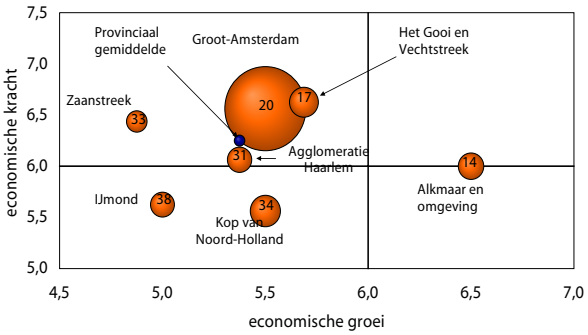
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Noord-Holland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Noord-Hollandse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 8.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 8.1 geeft de rapportcijfers voor de Noord-Hollandse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De grootste economie van de provincie, Groot-Amsterdam, laat een ruime voldoende voor de economische kracht zien maar een benedengemiddelde score voor de economische groei. Dit resulteert in de 20e positie op de ranglijst. Verder zien we in de provincie grote verschillen tussen de prestaties van de regio's. Alleen de regio Alkmaar en omgeving heeft in 2006 een goed jaar gekend. Zaanstreek, IJmond en Kop van Noord-Holland daarentegen zien we als gevolg van lage scores pas in de staart van het klassement terug.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 8.1 blijkt dat de Noord-Hollandse regio's met uitzondering van Alkmaar en omgeving allemaal een onvoldoende laten aantekenen voor de economische groei. De slechte scores hebben niet te maken met een enkele deelindicator. Vooral voor omzet- en exportgroei zien we matige scores. Voor wat betreft de economische kracht scoren de Noord-Hollandse regio's, met uitzondering van de Kop van Noord-Holland en IJmond, daarentegen allemaal bovengemiddeld. Met name de scores van Groot-Amsterdam en Het Gooi en Vechtstreek voor de kracht van de productiestructuur vallen op. Beide regio's behoren bij deze indicator tot de besten van Nederland.

Tabel 8.1: Economische groei 2006

	Kop van Noord-Holland	Alkmaar en omgeving	IJmond	Agglomeratie Haarlem	Zaanstreek	Groot-Amsterdam	Het Gooi en Vechtstreek	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	4,3	6,8	6,0	4,8	5,0	5,8	6,0	5,5
omzetgroei	6,5	5,8	4,3	5,0	4,5	5,0	5,3	5,0
exportgroei	4,5	7,8	4,5	5,3	4,8	4,8	4,8	4,8
winstgroei	6,8	5,8	5,3	6,5	5,3	6,5	6,8	6,3
Economische groei	5,5	6,5	5,0	5,4	4,9	5,5	5,7	5,4

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 8.2: Economische kracht 2006

	Kop van Noord-Holland	Alkmaar en omgeving	IJmond	Agglomeratie Haarlem	Zaanstreek	Groot-Amsterdam	Het Gooi en Vechtstreek	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	7,0	6,0	6,0	5,8	6,5	6,0	6,3	6,0
% exporterende bedrijven	4,8	4,8	5,0	4,3	6,8	5,8	5,3	5,5
kracht productiestructuur	5,3	7,0	5,8	7,5	6,0	8,0	8,0	7,3
dynamiek	5,3	6,3	5,8	6,8	6,5	6,5	7,0	6,3
Economische kracht	5,6	6,0	5,6	6,1	6,4	6,6	6,6	6,3

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Noord-Holland

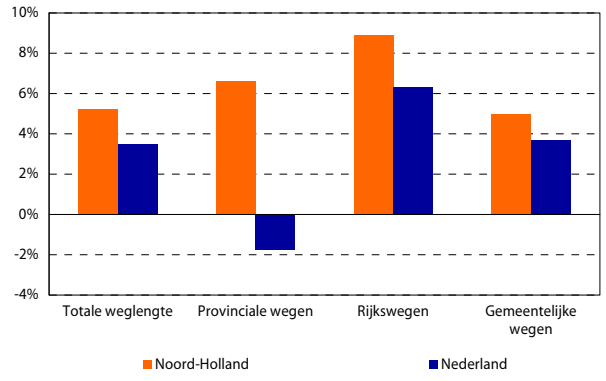
Mobiliteit

Mobiliteit is een voorwaarde voor het economisch functioneren en deelnemen aan maatschappelijke processen. In de Provincie Noord-Holland wordt geprobeerd dit vorm te geven door de individuele gebruiker zo goed mogelijk te faciliteren, zonder oog voor collectieve belangen zoals veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te verliezen. De provincie wil mensen en bedrijven de ruimte geven om te kiezen hoe zij zich verplaatsen. Naast de aanpak van een aantal notoire knelpunten in het wegennet, wil men dit bereiken door in de kwaliteit van netwerken en de verknopingen daartussen te investeren. Infrastructuur heeft bovendien een sturende functie in de ruimtelijke ontwikkelingsplannen van de provincie Noord-Holland. Een goede bereikbaarheid is namelijk een voorwaarde voor het bouwen van nieuwe woninglocaties en bedrijventerreinen.
De vraag is hoe deze ambitie zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

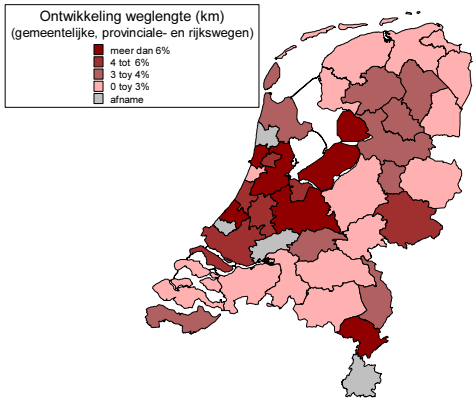
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Noord-Holland loopt over de periode 2001 tot 2006 voor op het Nederlandse gemiddelde. Alleen in de provincies Utrecht en Flevoland is de relatieve ontwikkeling sterker geweest. In figuur 8.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Noord-Holland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. In Noord-Holland is de ontwikkeling in alle gevallen meer dan gemiddeld geweest. Opvallend is echter de sterke toename van de totale lengte van het netwerk van provinciale wegen, terwijl er landelijk sprake is van een afname. Hiermee is de relatieve groei van het netwerk van provinciale wegen in Noord-Holland veruit het sterkst in Nederland. Figuur 8.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden Limburg. De sterke ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor vrijwel alle regio's in de provincie Noord-Holland. Een uitzondering vormen de regio's Alkmaar en Haarlem. Waar de groei van weglengte in de regio Haarlem relatief beperkt is geweest, is deze in de regio Alkmaar afgenomen (absolute afname 10 km).

Figuur 8.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 8.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Holland

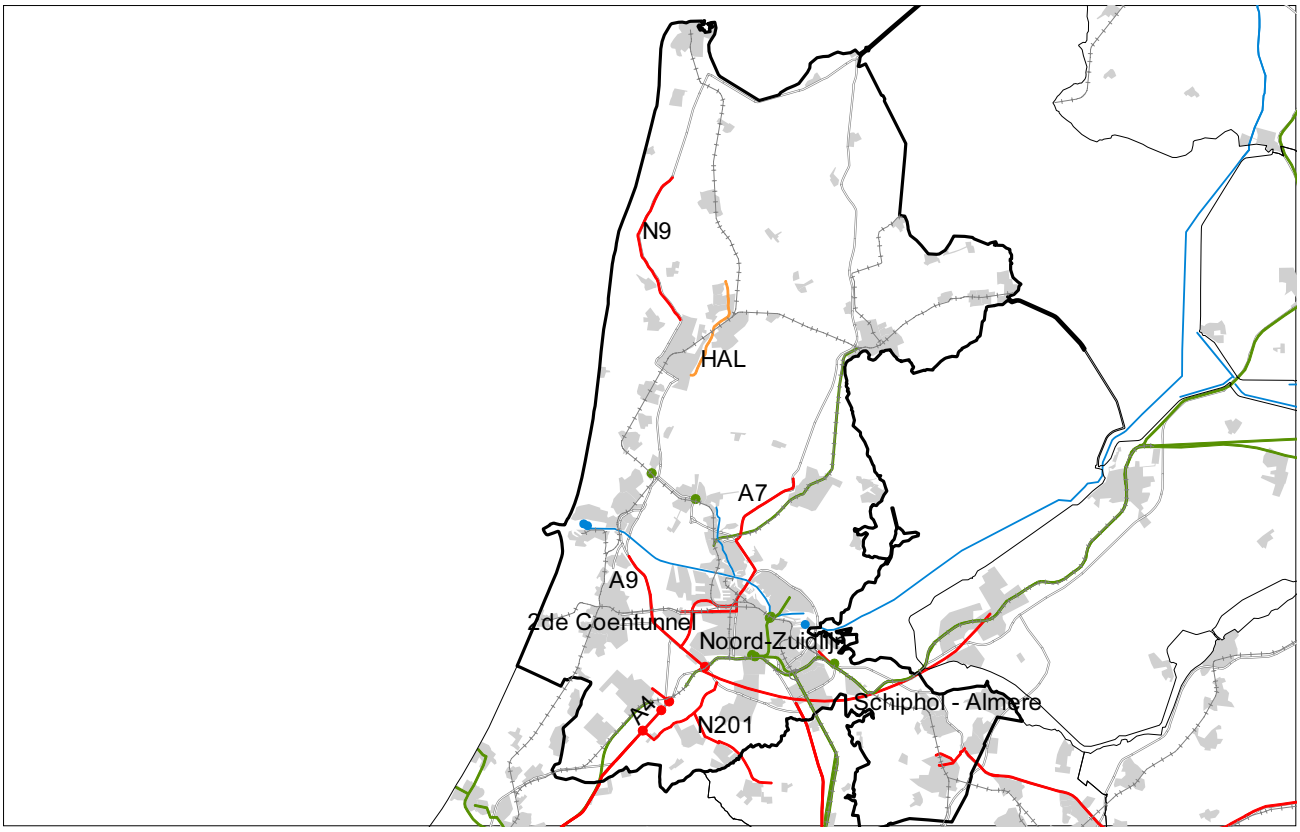
Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 8.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Noord-Holland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is eind 2005 besloten om de voorgestelde verbeteringen aan de A4 voorlopig uit te stellen. Dit omdat onderzoek heeft aangetoond dat de reistijden tot 2020 acceptabel blijven. De voorgestelde verbeteringen aan de A9 zitten nog in de onderzoeksfase. Er wordt onder andere gekeken naar de optie om de capaciteit van de bestaande hoofdwegen uit te breiden of de A9 direct te verbinden met de A6 door aanleg van een tunnel langs het Naardermeer. Wel kan er volgens planning in 2008 al worden gestart met de aanleg van spitsstroken tussen Holendrecht en Diemen.

De werkzaamheden aan de N201 zijn inmiddels al van start gegaan met de verwachting in 2011 afgerond te kunnen worden. De aanleg van de Noord-Zuidlijn, de nieuwe metroverbinding in Amsterdam, is begonnen in 2003. Door problemen tijdens de bouw is nu de verwachting dat de aanleg begin 2013 kan worden afgerond. In het zelfde jaar zal, naar verwachting, worden gestart met de aanleg van de 2e Coentunnel. De oplevering is gepland in 2012. Met de aanleg van de 2e Coentunnel moet het noordelijk deel van de Randstad beter bereikbaar worden.

Figuur 8.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Noord-Holland



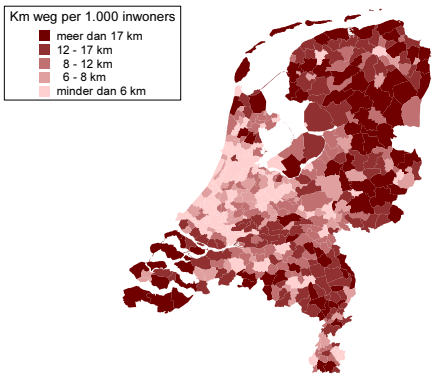
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Noord-Holland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 8.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Noord-Holland met 5 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief laag in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Amsterdam ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 2,5 kilometer echter nog veel lager.

Figuur 8.5: Wegdichtheid naar bevolking

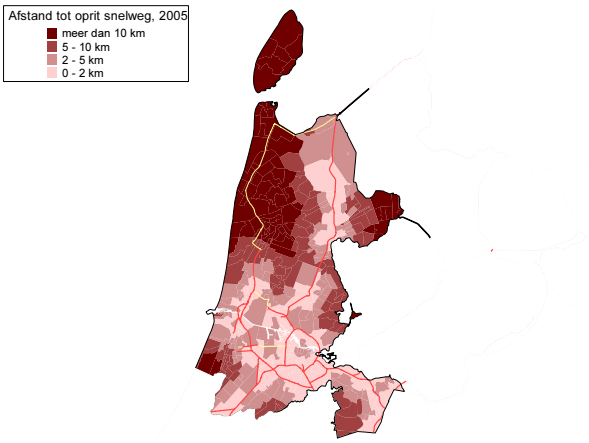


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

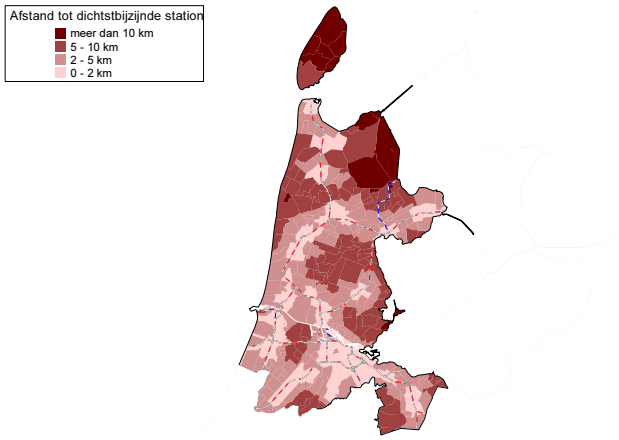
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 8.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Noord-Holland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt net onder het Nederlandse gemiddelde. Inwoners van Noord-Holland moeten, vergeleken met de andere Randstadprovincies, de meeste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg. Maar de afstand, van 5,3 kilometer tot aan de dichtstbijzijnde snelwegoprit, is nog wel lager dan de 5,8 kilometer gemiddeld in Nederland). In het noordoosten van de provincie ligt de afstand echter wel ver boven het landelijk gemiddelde.
Figuur 8.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Noord-Holland. Die ligt in Noord-Holland onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 3,5 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is de laagste van Nederland. Er kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Noord-Holland relatief laag ligt.

Figuur 8.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 8.7: Afstand tot een spoorstation



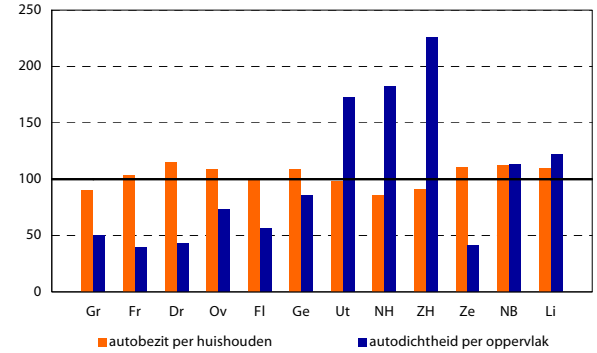
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 8.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een lager autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief hoog ligt. In de Randstadprovincies zien we over het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Noord-Holland waar het aantal auto's per huishouden het laagste is van Nederland. Het aantal auto's per hectare is echter het één na hoogste van Nederland. De hoge autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief hoge bevolkingsdichtheid in de provincie.

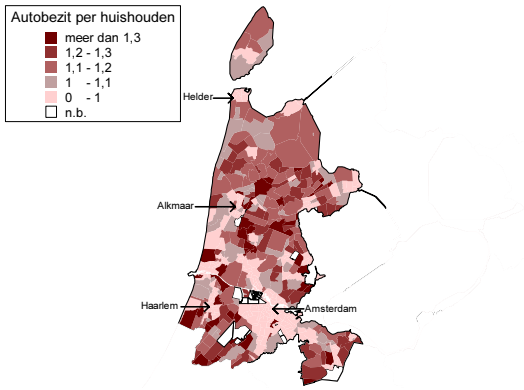
Figuur 8.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

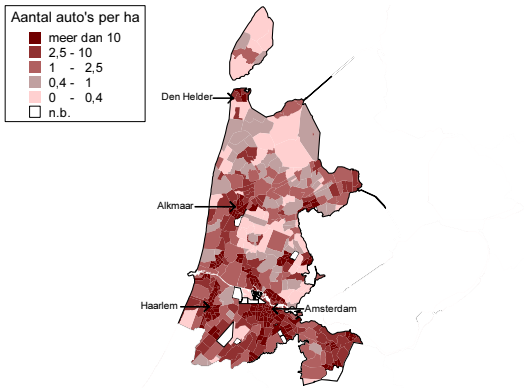
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 8.9 en 8.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Noord-Holland eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Amsterdam, Alkmaar Den Helder en Haarlem.

Figuur 8.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 8.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Noord-Holland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Grote afname afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 8.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Noord-Holland is in die periode zowel de gemiddelde afstand als reisduur per persoon, zowel absoluut als relatief, het hardst gedaald. De gemiddelde afgelegde afstand lag in 2005 in Noord-Holland zelfs onder het landelijk gemiddelde.

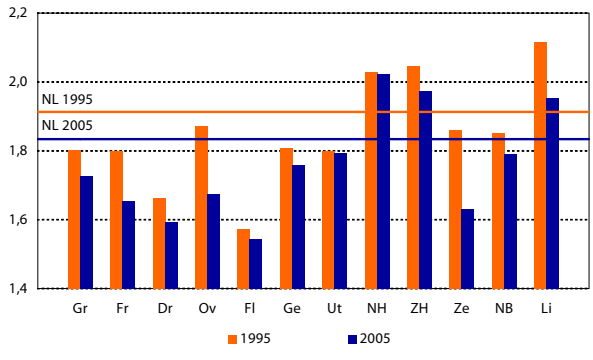
In de periode 1995-2005 zijn zowel afstand als reisduur van Noord-Hollanders licht gedaald. Dit heeft geleid tot een zeer kleine daling van de reisduur per kilometer. Omdat de reisduur per kilometer landelijk wel sterk afnam in deze periode, is het verschil met Noord-Holland inmiddels aanzienlijk geworden. Nergens in Nederland ligt de gemiddelde reisduur per kilometer zo hoog als in Noord-Holland. Dit is weergegeven in figuur 8.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de

Tabel 8.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 8.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag



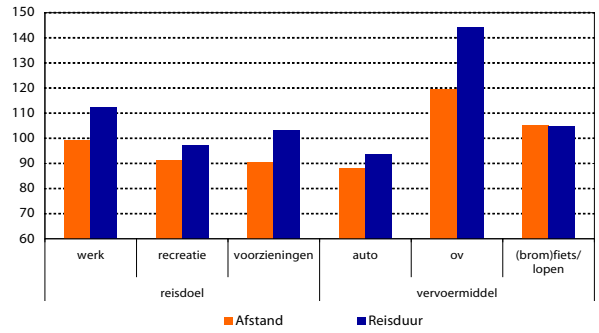
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Verplaatsingsgedrag

Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 8.12: Afstand en reisduur in Noord-Holland t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Lang onderweg

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Noord-Holland.

Figuur 8.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat in Noord-Holland voor elk reisdoel minder kilometers worden afgelegd, maar dat de reisduur wel rond of boven het landelijk gemiddelde ligt. Vooral voor het werk zijn mensen uit Noord-Holland lang onderweg in vergelijking met de rest van het land. De files zijn hier voor een belangrijk deel de oorzaak van. In de volgende paragraaf zal verder op deze bereikbaarheidsproblematiek worden ingegaan.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 8.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Met de auto worden minder kilometers afgelegd en ook de reisduur is onder gemiddeld. Het openbaar vervoer daarentegen levert een bovengemiddelde bijdrage. De afstand is bijna 20 procent groter dan landelijk en de reisduur is zelfs ruim 40 procent langer. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men in de provincie Noord-Holland over het algemeen een grotere afstand aflegt in een nog veel grotere reisduur duidt op een relatief inefficiënte manier van verplaatsen. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Noord-Holland lager ligt, dat de wachttijden langer zijn door minder goede aansluitingen en dat men meer tijd kwijt is met het voor- en natransport.

Noord-Holland

Verplaatsingsgedrag

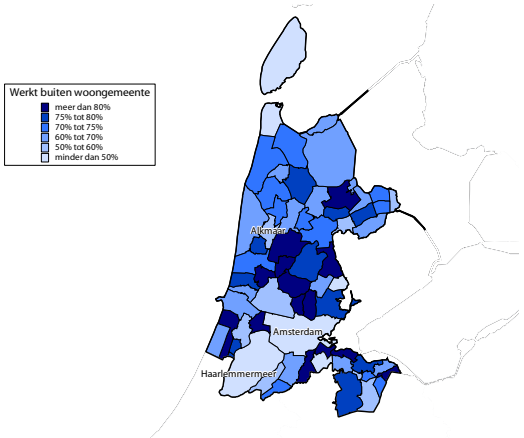
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

Forensen uit de provincie Noord-Holland pendelen vooral binnen de eigen provinciegrenzen (89 procent). In geen enkele andere Nederlandse provincie is die interne pendel zo sterk. De forensen die de provincie verlaten werken vooral in Zuid-Holland en Utrecht. De inkomende pendel bestaat voornamelijk uit forensen die uit Flevoland en Utrecht afkomstig zijn. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Noord-Holland valt op dat in de gemeenten rondom Amsterdam, Haarlemmermeer en Alkmaar veel mensen buiten de eigen gemeente werken (figuur 8.13). Veel mensen uit de gemeente Haarlemmermeer en Amsterdam werken in hun eigen stad. Opvallend is ook de lichte kleur van gemeente Edam-Volendam. Ook hier werkt maar een klein gedeelte van de werkende bevolking buiten de eigen woongemeente.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 8.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. De gemiddelde woon-werkafstand in Noord-Holland is gelijk aan dat van Nederland. Alleen de hoogst opgeleiden in Noord-Holland leggen een grotere afstand af ten opzichte van het landelijk gemiddelde. De overige groepen leggen een kleinere afstand af. Vooral de laagst opgeleiden leggen een stuk minder kilometers af dan gemiddeld is voor deze groep.

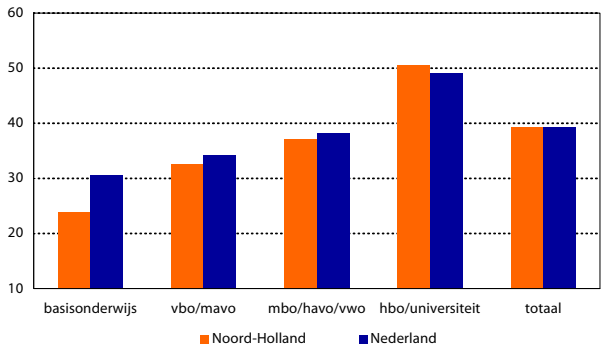
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Noord-Holland maakt ongeveer 52 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 8.15. Te zien is dat de gemiddelde pendelafstand per auto in de periode 1995-2005 ongeveer even hard gegroeid is als

Figuur 8.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 8.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



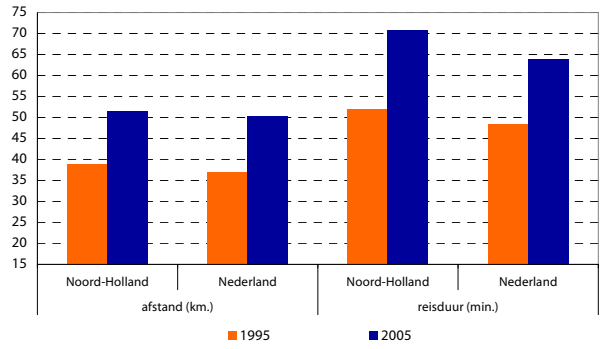
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Verplaatsingsgedrag

in de rest van Nederland. De gemiddelde pendelafstand is in 2005 bijna gelijk aan het landelijk gemiddelde. De reisduur is in diezelfde periode harder gegroeid dan in de rest van het land. Met een reisduur van ruim 70 minuten ligt de duur van de pendel per auto in Noord-Holland veel hoger dan het landelijk gemiddelde.

Figuur 8.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto



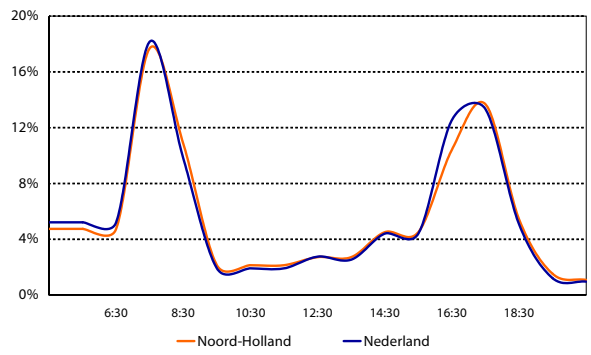
Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 8.16), dan is te zien dat vooral de ochtendspits in Noord-Holland bijna identiek aan Nederland is. De intensiteit is net iets lager. De avondspits in Noord-Holland bereikt zijn hoogtepunt wat later op de dag en duurt korter.

Is de trein een alternatief?

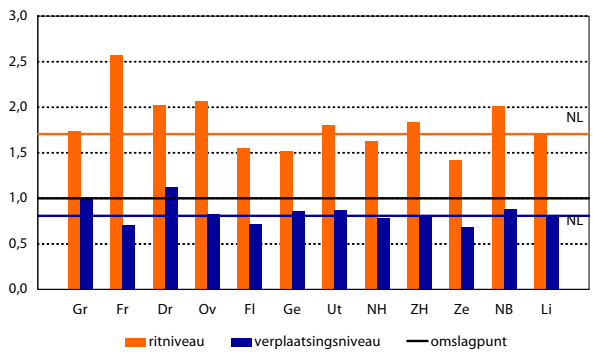
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 8.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Noord-Holland is de trein op ritniveau ruim anderhalf keer zo snel als de auto, maar zakt op verplaatsingsniveau tot een waarde onder het omslagpunt en onder het landelijk gemiddelde. De auto blijft dus uiteindelijk het snelste vervoermiddel. Een nuancering hierop is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 8.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 8.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

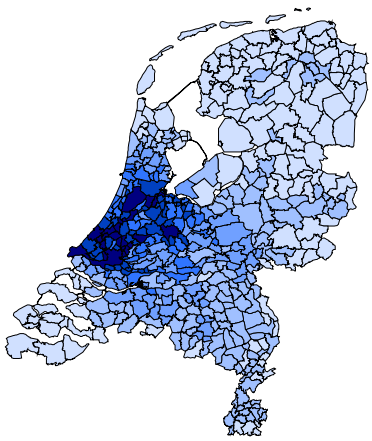
Noord-Holland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Noord-Holland in kaart gebracht.

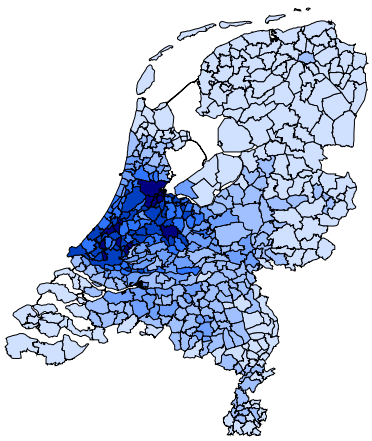
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af. Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 8.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 8.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.
Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het

Figuur 8.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 8.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Bereikbaarheid

verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer nog geen goed alternatief

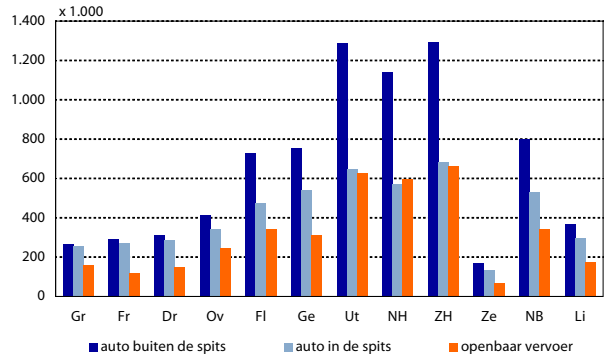
In de figuren 8.20 en 8.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 8.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies, waaronder Noord-Holland, valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer.

Figuur 8.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In vergelijking met Utrecht en Zuid-Holland kan een persoon vanuit Noord-Holland minder banen buiten de spits bereiken, terwijl dit aantal in de spits wel ongeveer gelijk ligt aan de andere Randstedelijke provincies.

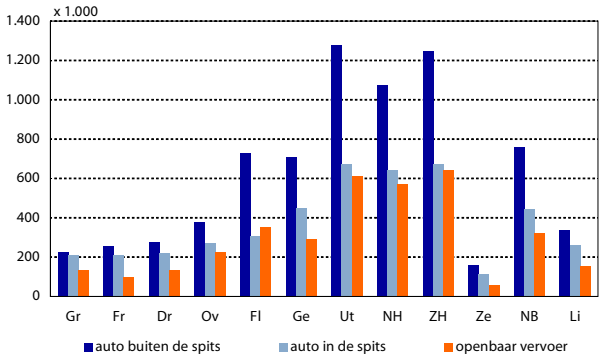
In figuur 8.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 8.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 8.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Noord-Holland

Bereikbaarheid

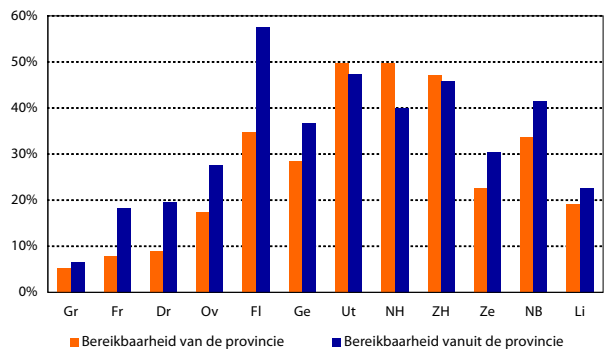
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Groot file-effect

In figuur 8.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In Noord-Holland ligt het percentage potentiële werknemers dat de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken 10 procent hoger dan het aantal banen dat vanuit de provincie te bereiken is.

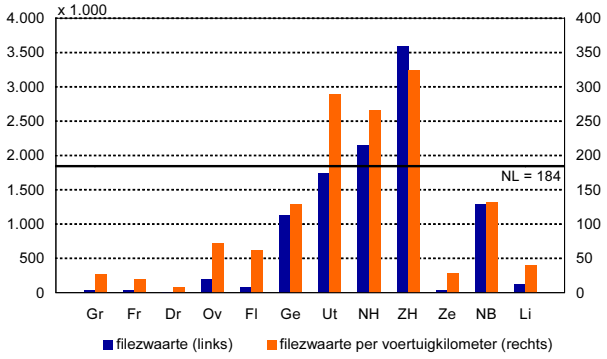
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 8.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en -lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. In 2005 stonden maar liefst 4 wegtrajecten in Noord-Holland in de filetop 10. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft ook de provincie Noord-Holland plannen om de wegcapaciteit te vergroten. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbrei- ding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 8.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 8.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



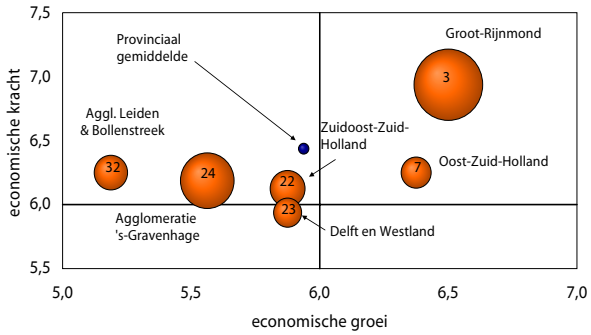
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Zuid-Holland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren wordt deze vraag beantwoord aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Zuid-Hollandse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 9.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 9.1 geeft de rapportcijfers voor de Zuid-Hollandse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De economische prestaties van de Zuid-Hollandse regio's liepen afgelopen jaar sterk uiteen. Groot-Rijnmond en Oost-Zuid-Holland hebben in 2006 een zeer goed jaar gekend en vinden we terug in de top tien van het klassement. Leiden en de Bollenstreek vinden we daarentegen pas op de 32e positie terug. De hoge klassering Zuidoost-Zuid-Holland in 2005, heeft geen vervolg gekregen in 2006. Na een mooie 2e plek in 2005 is de regio nu terug te vinden op de 22e plaats. Groot-Rijnmond vinden we net als in 2005, weer terug op de derde positie, een positie die het in 2002 en 2003 ook al bekleedde.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 9.1 blijkt dat de werkgelegenheidsgroei in Zuid-Holland het afgelopen jaar is achtergebleven bij het landelijke gemiddelde. Vooral 's-Gravenhage, laat een matige werkgelegenheidsgroei zien. Alleen de regio Oost-Zuid-Holland heeft bij iedere groei-indicator bovengemiddeld gescoord. Opvallend zijn wel de hoge scores voor exportgroei in 's-Gravenhage en omzetgroei in Delft en Westland. Voor wat betreft de economische kracht zien we in de provincie veel positieve uitschieters. Voor de regio Groot-Rijnmond is de score voor economische kracht de hoogste van alle regio's. Toekomstige economische groei ligt met de sterke Zuid-Hollandse productiestructuur in de lijn der verwachting.

Tabel 9.1: Economische groei 2006

	Aggl. Leiden en Bollenstreek	Aggl. 's-Gravenhage	Delft en Westland	Oost-Zuid-Holland	Groot-Rijnmond	Zuidoost-Zuid-Holland	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	5,5	4,3	5,0	6,3	5,0	5,8	5,0
omzetgroei	4,5	5,0	7,0	6,5	6,3	5,3	5,8
exportgroei	4,8	7,0	6,8	6,8	7,0	6,3	6,5
winstgroei	6,0	6,0	4,8	6,0	7,8	6,3	6,5
Economische groei	5,2	5,6	5,9	6,4	6,5	5,9	5,9

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 9.2: Economische kracht 2006

	Aggl. Leiden en Bollenstreek	Aggl. 's-Gravenhage	Delft en Westland	Oost-Zuid-Holland	Groot-Rijnmond	Zuidoost-Zuid-Holland	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	6,8	5,0	5,3	6,5	6,8	5,8	6,0
% exporterende bedrijven	5,8	4,8	7,0	6,8	7,0	6,5	6,3
kracht productiestructuur	6,8	7,8	6,3	6,3	7,0	5,8	7,0
dynamiek	5,8	7,3	5,3	5,5	7,0	6,5	6,5
Economische kracht	6,3	6,2	5,9	6,3	6,9	6,1	6,4

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Zuid-Holland

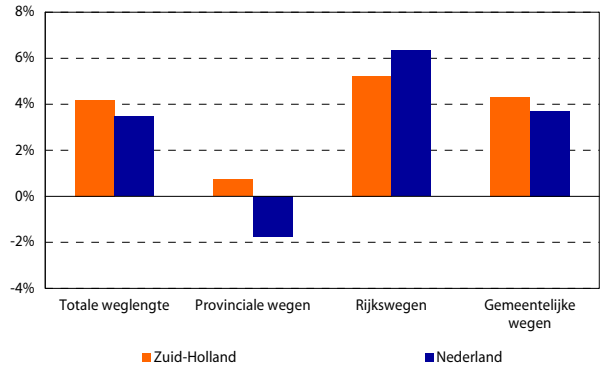
Mobiliteit

De druk op de schaarse ruimte in Zuid-Holland is de laatste jaren in hoog tempo toegenomen. Daarom heeft ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in Zuid-Holland een hoge prioriteit. Niet verwonderlijk in een provincie met enorme bevolkingsconcentraties en bedrijvendichtheden. De provincie Zuid-Holland stelt dat het aanleggen van infrastructuur en het uitbreiden van openbaar vervoer nooit voldoende kan zijn om het hoofd te bieden aan de bereikbaarheidsproblematiek. De provincie zet zich daarom in voor het versneld doorvoeren van rijkstrajecten, uitvoering van in gang gezette provinciale investeringstrajecten en verbetering van de efficiency van de huidige infrastructurele netwerken. Projecten die de bereikbaarheid van Zuid-Holland verbeteren en de interacties tussen economische clusters versterken krijgen de prioriteit.
Toch wordt er ook geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur met de bedoeling de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Zuid-Holland te vergroten.
Gegeven deze voornemens is het de vraag hoe dit zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

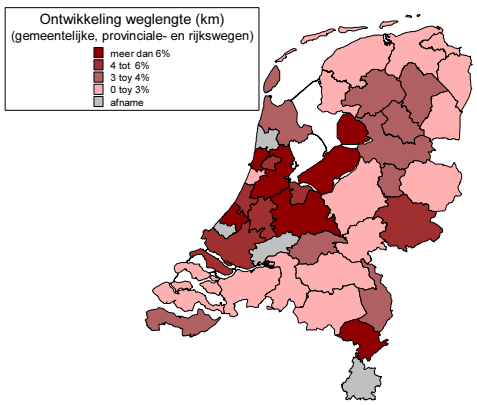
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Zuid-Holland loopt over de periode 2001 tot 2006 voor op het Nederlandse gemiddelde. Alleen in de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland is de ontwikkeling sterker geweest. In figuur 9.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Zuid-Holland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke toename van de totale lengte van het netwerk van gemeentelijke wegen (totale absolute toename 594 km). Dit is een ontwikkeling die in alle Randstadprovincies plaatsvindt. Figuur 9.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden Limburg. De sterke ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor een groot deel van de regio's in de provincie Zuid-Holland. Een uitzondering vormen de regio's Delft en Westland, Drechtsteden en Zuidoost-Zuid-Holland. Hier is er sprake geweest van een afname van de totale lengte van wegen.

Figuur 9.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 9.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

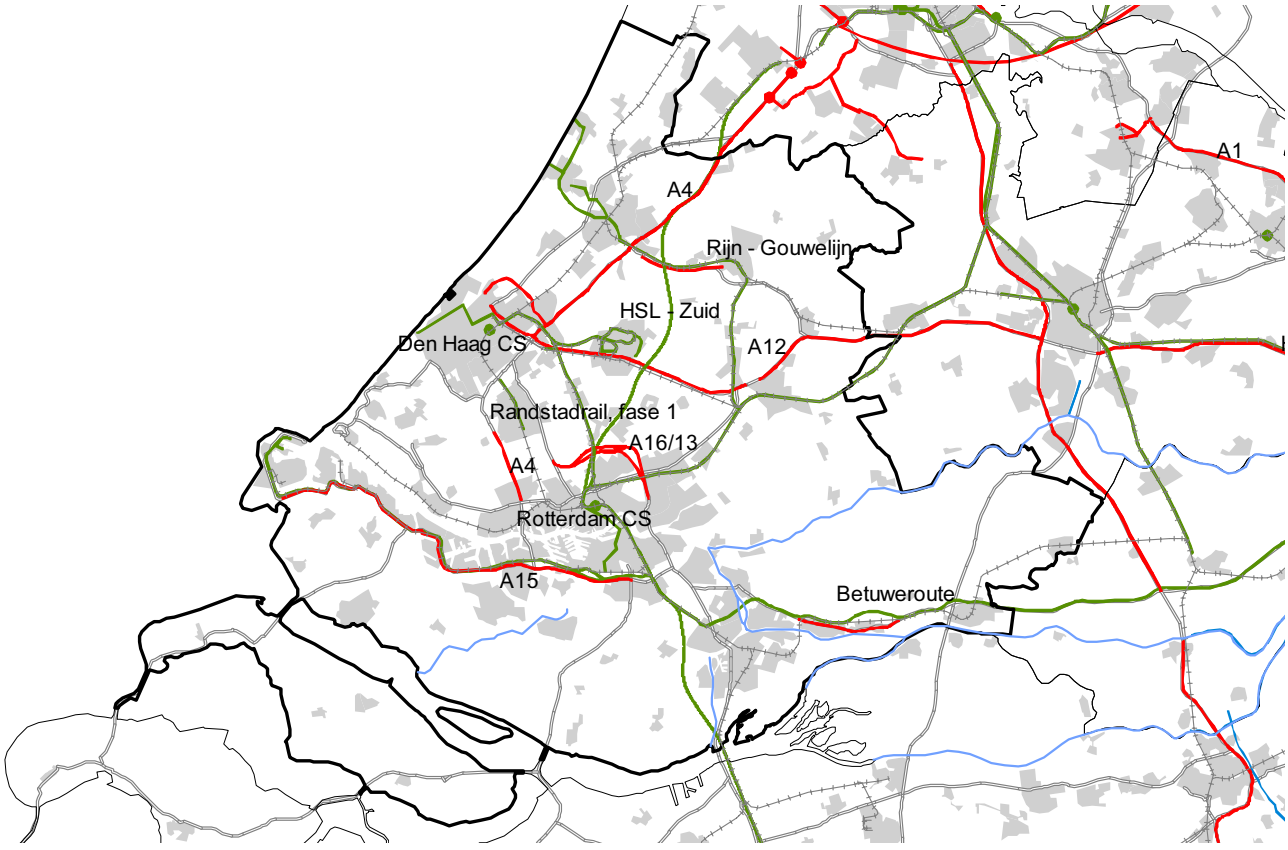
Zuid-Holland

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 9.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Zuid-Holland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. De verbreding van de A4 en de aanleg van een nieuw aquaduct zijn al in volle gang. Het zuidelijke deel wordt van 2007 tot 2012 verbreed. Ook de aanpassingen aan de A12 zijn in uitvoering. Door plaatsing van digitale verkeersborden wil men hier de gebruiker beter informeren over de reistijden. De verwachting is dat deze werkzaamheden zijn afgerond in 2008. De verbreding van de A15 en de aanleg van de nieuwe Botlektunnel zitten nog in de ontwikkelingsfase. De verwachting is echter dat de werkzaamheden in 2009 van start kunnen gaan. Ook de aansluiting van de A13 op de A16 zit nog in de ontwikkelingsfase. Over de planning bestaat nog geen duidelijkheid.
Ook op het spoor wordt volop ontwikkeld. De aanleg van de HSL-Zuid zit in de afrondende fase. Vanaf eind 2007 gaan er treinen over het traject rijden waarna in 2010 de lijn volledig in bedrijf zal zijn. De Betuweroute wordt dit jaar in gebruik genomen en zal vanaf 2008 op volle capaciteit kunnen draaien. De Rijn-Gouwelijn is een lightrail-verbinding van Gouda via Alphen aan de Rijn en Leiden naar de kust.

Figuur 9.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Zuid-Holland



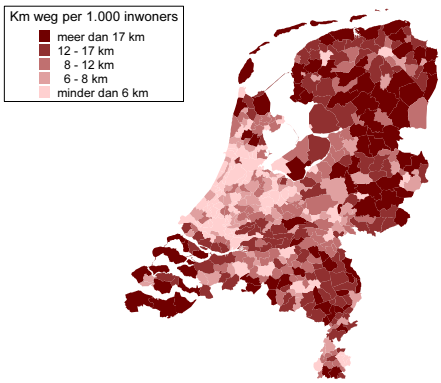
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Zuid-Holland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 9.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Zuid-Holland met 4,6 kilometer per 1.000 inwoners is dan ook het laagst van alle provincies. Gemiddeld in Nederland is er 8,3 kilometer weg per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Den Haag ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 2,3 kilometer echter nog veel lager.

Figuur 9.5: Wegdichtheid naar bevolking

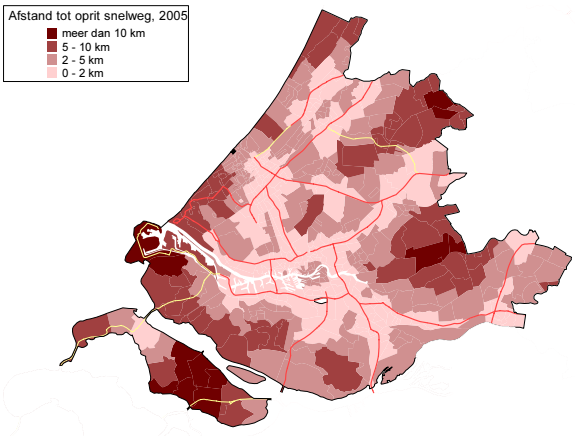


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

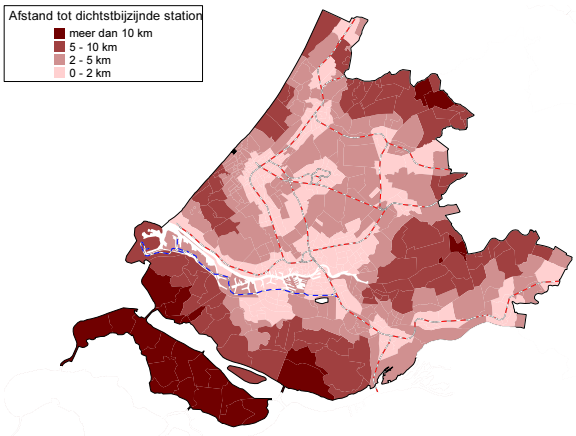
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 9.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Zuid-Holland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ver onder het Nederlandse gemiddelde. Inwoners van Zuid-Holland hoeven, na de Utrechtenaren de minste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 3,0 km en 2,7km t.o.v. 5,8 km in Nederland).
Figuur 9.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Zuid-Holland. Ook de gemiddelde afstand tot een station ligt in Zuid-Holland ver onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 3,3 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation ligt ook onder het Nederlandse gemiddelde. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Zuid-Holland relatief laag ligt.

Figuur 9.8: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 9.7: Afstand tot een spoorstation



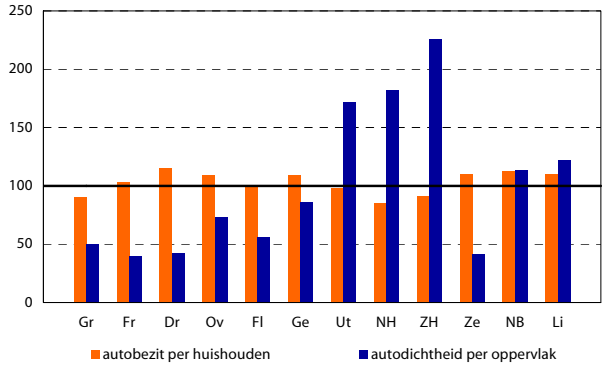
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 9.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een lager autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief hoog ligt. In de Randstadprovincies zien we over het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Zuid-Holland waar het aantal auto's per huishouden onder het Nederlands gemiddelde ligt, terwijl het aantal auto's per hectare het hoogste is van alle provincies. De hoge autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief hoge bevolkingsdichtheid in de provincie.

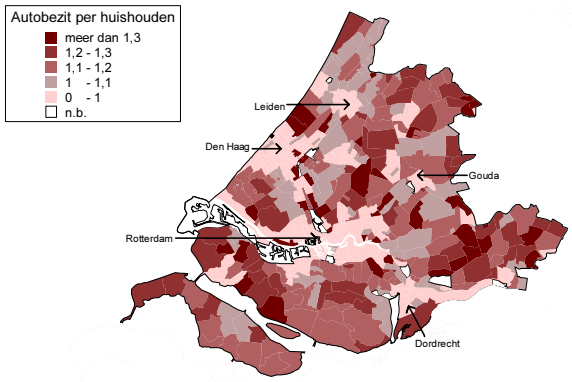
Figuur 9.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

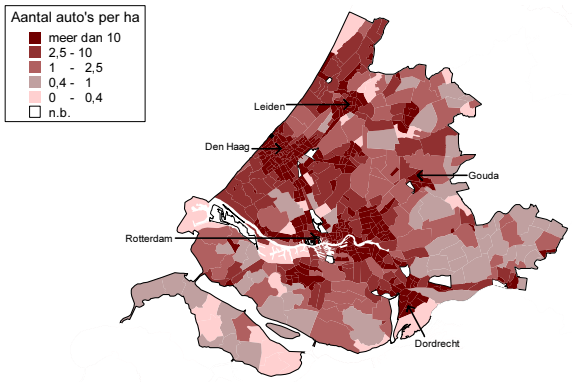
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 9.9 en 9.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Zuid-Holland eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Den Haag, Dordrecht, Gouda, Leiden en Rotterdam.

Figuur 9.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 9.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Zuid-Holland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Afname afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 9.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Zuid-Holland nam zowel de gemiddelde reisduur als gemiddelde afgelegde afstand tussen 1995 en 2005 af.

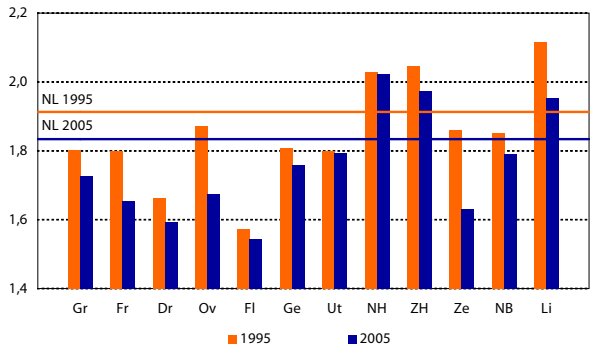
In de periode 1995-2005 is de reisduur per persoon van Zuid-Hollanders sterker gedaald dan afgelegde afstand. Hierdoor is de reisduur per kilometer gedaald. In 1995 lag deze gemiddelde reisduur per kilometer nog boven die van Noord-Holland, maar in 2005 zijn Zuid-Hollanders gemiddeld sneller. Ondanks de daling van de reisduur ligt deze nog altijd ver boven het landelijk gemiddelde. Dit is weergegeven in figuur 9.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal

Tabel 9.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 9.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

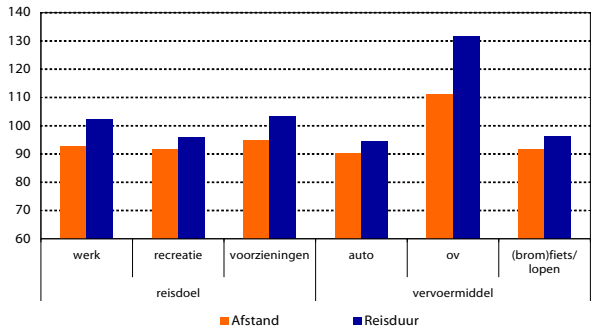


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 9.12: Afstand en reisduur in Zuid-Holland t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Reisdoelen dichtbij

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Zuid-Holland.

Figuur 9.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat in de provincie Zuid-Holland voor elk reisdoel gemiddeld minder kilometers worden afgelegd dan landelijk. Blijkbaar bevinden deze doelen zich niet op grote afstanden of besteden mensen uit Zuid-Holland hier minder tijd aan. Als gelet wordt op de reisduur die aan deze reisdoelen wordt besteed, is te zien dat deze meer overeenkomen met het landelijk gemiddelde. Geconcludeerd kan worden dat mensen in Zuid-Holland gemiddeld minder afstand afleggen om hun reisdoelen te bereiken dan andere Nederlanders, maar hier wel ongeveer even lang onderweg mee zijn.

Relatief inefficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 9.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Met de auto worden 10 procent minder kilometers afgelegd dan in de rest van Nederland. De afstand met het openbaar vervoer is daarentegen ruim 10 procent langer dan landelijk. De reisduur is zelfs ruim 30 procent langer met het openbaar vervoer. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men in de provincie Zuid-Holland over het algemeen een grote afstand aflegt in een nog langere tijd duidt op een relatief inefficiënte manier van verplaatsen met het openbaar vervoer in deze provincie. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Zuid-Holland lager ligt, dat de wachttijden langer zijn door minder goede aansluitingen en dat men meer tijd kwijt is met het voor- en natransport. Met name het busvervoer ondervindt uiteraard ook overlast van de vele congestie op de wegen.

Zuid-Holland

Verplaatsingsgedrag

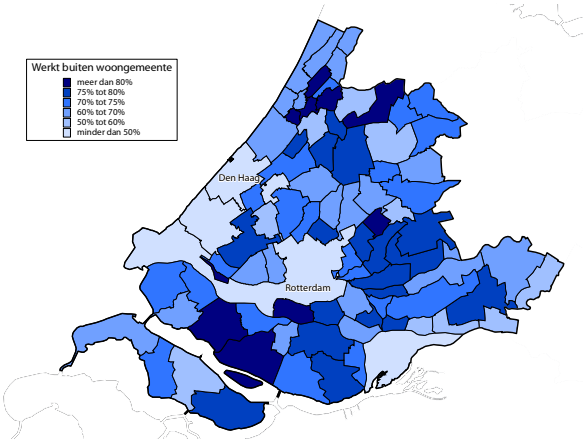
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

In Zuid-Holland vinden de pendelstromen vooral intern plaats. De inkomende pendel bestaat voornamelijk uit forensen uit de provincie Zeeland en Utrecht. De forensen uit Zuid-Holland die buiten de provinciegrenzen werken, pendelen voornamelijk naar Noord-Holland. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Zuid-Holland (figuur 9.13) valt op dat vooral in de gemeenten ten zuiden en oosten van Rotterdam veel werkenden wonen die buiten de eigen woongemeente werken. Ook de woongemeenten tussen Den Haag en Rotterdam vallen op. De laagste percentages zijn te vinden in de gemeenten Westland, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. In deze gemeenten werken relatief de meeste mensen binnen de eigen woongemeente.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 9.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In de provincie Zuid-Holland ligt de gemiddelde woon-werkafstand onder het landelijk gemiddelde. Voor elke opleidingsgraad leggen mensen uit Zuid-Holland kleinere afstanden af. Een uitzondering vormt de groep van laagst opgeleiden.

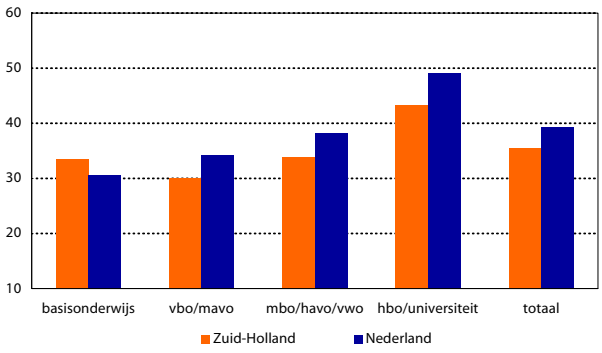
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Zuid-Holland maakt ruim 55 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 9.15. Te zien is dat de gemiddelde pendelafstand per auto in de periode 1995-2005 is toegenomen, maar onder het landelijk gemiddelde blijft. De reisduur nam in diezelfde periode ook toe, maar is in tegenstelling tot de afstand wel groter dan het landelijk gemiddelde. De congestie in de provincie is een belangrijke oorzaak van deze relatief lange reisduur voor de pendel per auto, waar de volgende paragraaf verder op in zal gaan.

Figuur 9.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 9.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



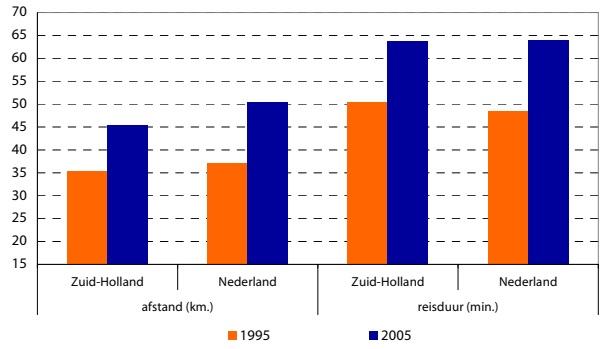
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Verplaatsingsgedrag

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 9.16), dan is te zien dat dit patroon bijna identiek aan Nederland is. De ochtendspits in Zuid-Holland verloopt exact hetzelfde. De avondspits verloopt ook gelijk aan dat van Nederland maar komt later op gang en kent een iets hogere intensiteit op een later punt van de dag.

Figuur 9.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

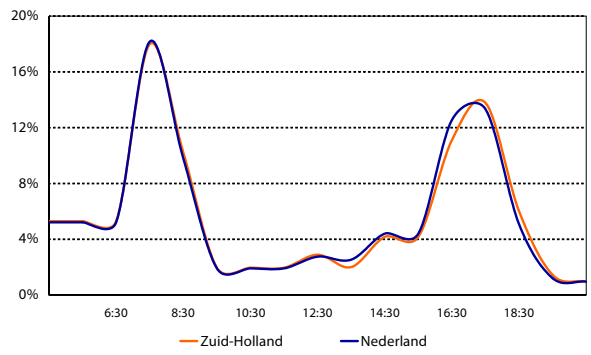


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

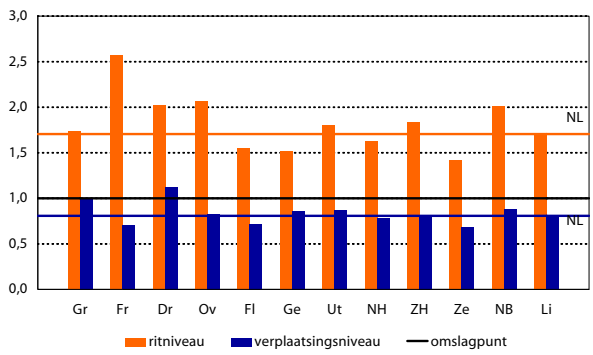
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 9.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In de provincie Zuid-Holland is de trein op ritniveau bovengemiddeld snel, maar zakt op verplaatsingsniveau tot een waarde net onder het omslagpunt. Wel ligt de snelheid van de trein gelijk aan het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reistijd van de trein op ritniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 9.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 9.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

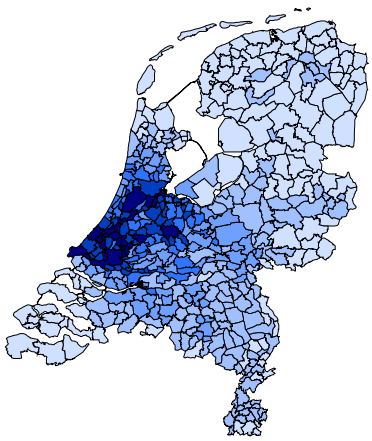
Zuid-Holland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Zuid-Holland in kaart gebracht.

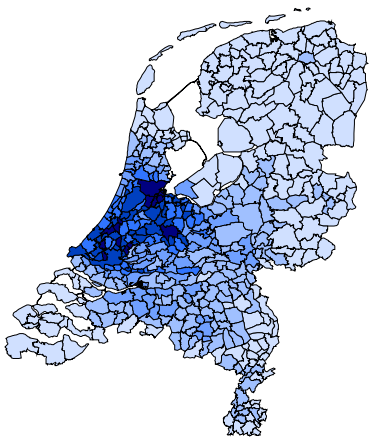
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 9.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 9.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.

Figuur 9.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 9.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Zuid-Holland voor meeste mensen bereikbaar

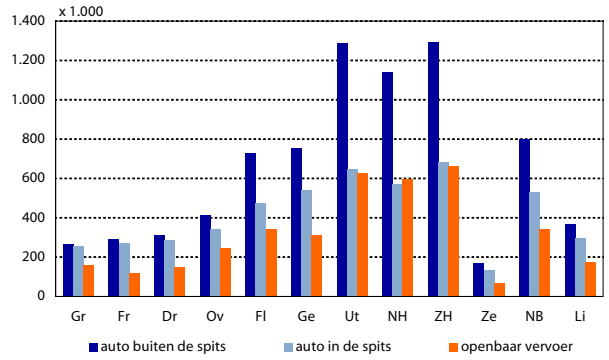
In de figuren 9.20 en 9.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 9.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies, waaronder Zuid-Holland, valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer.

Figuur 9.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Ook in Zuid-Holland is dit verschil in bereikbaarheid buiten en in de spits groot.

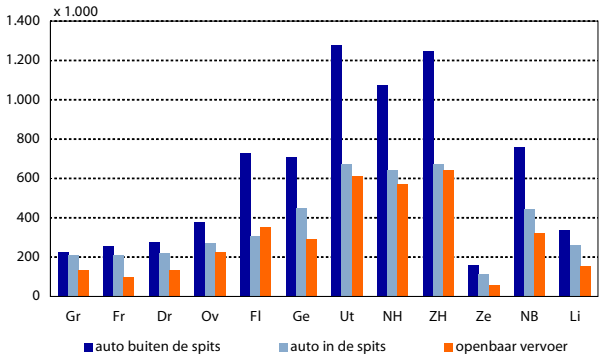
In figuur 9.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 9.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 9.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Zuid-Holland

Bereikbaarheid

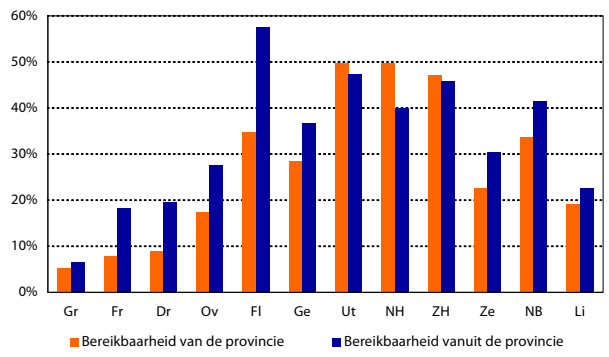
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Grootste filezwaarte van Nederland

In figuur 9.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In Zuid-Holland ligt het percentage potentiële werknemers dat de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken ongeveer gelijk aan het aantal banen dat vanuit de provincie te bereiken is.

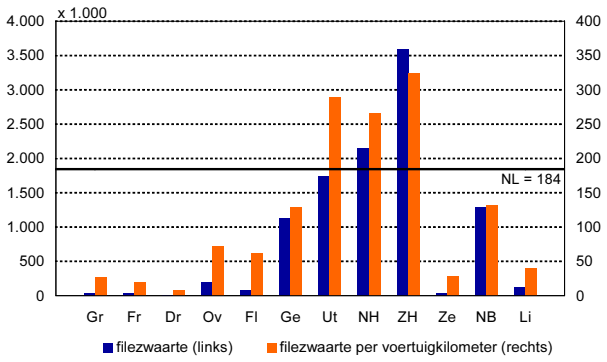
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 9.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en -lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. In Zuid-Holland is de filezwaarte het grootst. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, zet ook de provincie Zuid-Holland in op vergroting van de wegcapaciteit. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 9.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 9.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



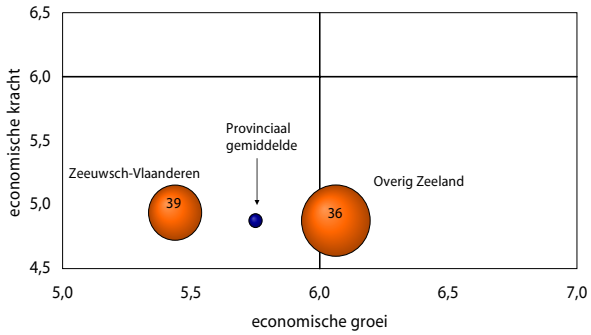
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Zeeland

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Zeeland in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Zeeuwse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 10.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 10.1 geeft de rapportcijfers voor de Zeeuwse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De economische kracht van de regio's en de provincie in zijn geheel ligt, evenals voorgaande jaren, onder het landelijke gemiddelde. De Zeeuwse regio's behoren met relatief weinig economische activiteit tot de economische periferie van ons land. De economische groei in Overig Zeeland scoort echter wel boven het landelijke gemiddelde.
Ten opzichte van de *Top 40* van 2005 zijn Overig Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen van positie gewisseld met respectievelijk een 36e en een 39e positie.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Waar in 2005 de omzet- en exportgroei van Zeeuwsch-Vlaanderen een ruime voldoende scoorde is in 2006 alleen de werkgelegenheidsgroei nog bovengemiddeld (tabel 10.1). In Overig Zeeland blijft alleen de winstgroei achter bij het Nederlandse gemiddelde. De winstgroei in Zeeuwsch-Vlaanderen is zelfs de laagste van Nederland.
De economische kracht van de provincie Zeeland (tabel10.2) geeft hetzelfde beeld als in 2005. Het percentage investerende bedrijven is in de provincie Zeeland het laagste van Nederland. Opvallend is de slechte score voor exporterende bedrijven in Overig Zeeland. Dit terwijl Zeeuws-Vlaanderen hier een ruime voldoende scoort. De aanwezigheid van grote exportgeoriënteerde bedrijven in deze regio geven een verklaring voor de goede score.

Tabel 10.1: Economische groei 2006

	Zeeuwsch-Vlaanderen	Overig Zeeland	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	7,3	7,0	7,0
omzetgroei	5,5	6,0	6,0
exportgroei	5,0	6,5	5,5
winstgroei	4,0	4,8	4,5
Economische groei	5,4	6,1	5,8

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 10.2: Economische kracht 2006

	Zeeuwsch-Vlaanderen	Overig Zeeland	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	4,0	4,0	4,0
% exporterende bedrijven	7,3	4,8	5,5
kracht productiestructuur	4,5	5,5	5,3
dynamiek	4,0	5,3	4,8
Economische kracht	4,9	4,9	4,9

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Zeeland

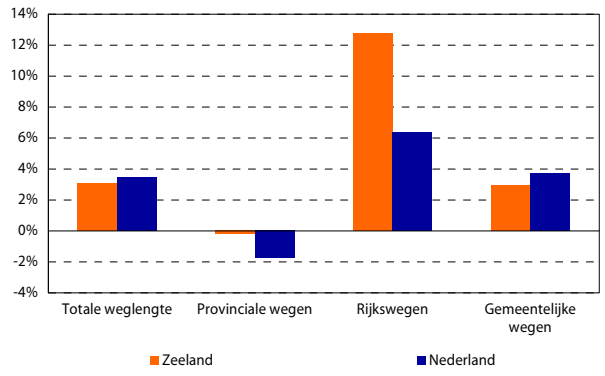
Mobiliteit

Zeeland heeft geen files die dagelijks op de radio worden genoemd. Toch staat ook hier de mobiliteit op de agenda. De Zeeuwse mobiliteitssituatie is uniek. Naast de 'conventionele economie' (bedrijventerreinen, kantoorlocaties en voorzieningencentra) kent Zeeland een sterke 'groenblauwe economie'. Hiermee bedoelen we de economie en werkgelegenheid die samenhangen met recreatie en toerisme. Naast het belang van recreatie en toerisme stelt ook het vele water eisen aan de bereikbaarheid. De dammen, tunnels en bruggen in het wegennet beperken het aantal mogelijke routes en de capaciteit. Kruisingen tussen weg, water en spoor kunnen daarnaast tot vertragingen en dus onbetrouwbaarheid in de reistijd leiden. Zeeland kent twee zeehavenlocaties. De aanwezigheid van deze zeehavens leidt tot goederenvervoerstromen over de weg, het spoor en het water en zorgt voor extra druk op de Zeeuwse infrastructuur.
Een laatste typerend kenmerk van Zeeland is dat de provincie op hoofdlijnen kan worden gezien als landelijk gebied met veel kleine kernen. Een trend die de afgelopen jaren steeds duidelijker wordt is de combinatie van vergrijzing op het platteland met een teruglopend voorzieningenniveau. Dit zet de vitaliteit en leefbaarheid onder druk. Het uitgangspunt dat bewoners in de landelijke kernen ook in de toekomst moeten beschikken over de nodige voorzieningen, stelt eisen aan de bereikbaarheid van deze voorzieningen. De vraag is hoe deze situatie zich weerspiegelt in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

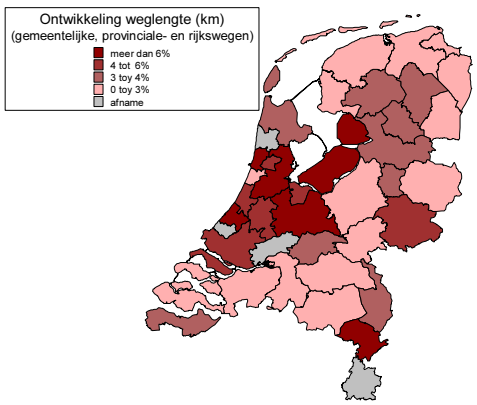
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Zeeland blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 10.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Zeeland en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke relatieve toename van de lengte van het rijkswegennet. De opening van de Westerscheldetunnel in 2003 is voor een belangrijk deel verantwoordelijk voor deze toename. Figuur 10.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden Limburg. We zien dat in Zeeuws Vlaanderen nog een redelijke groei heeft plaatsgevonden, maar dat de ontwikkeling in overig Zeeland stagneert. Het betreft met name gemeentelijke wegen die zijn toegenomen.

Figuur 10.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 10.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

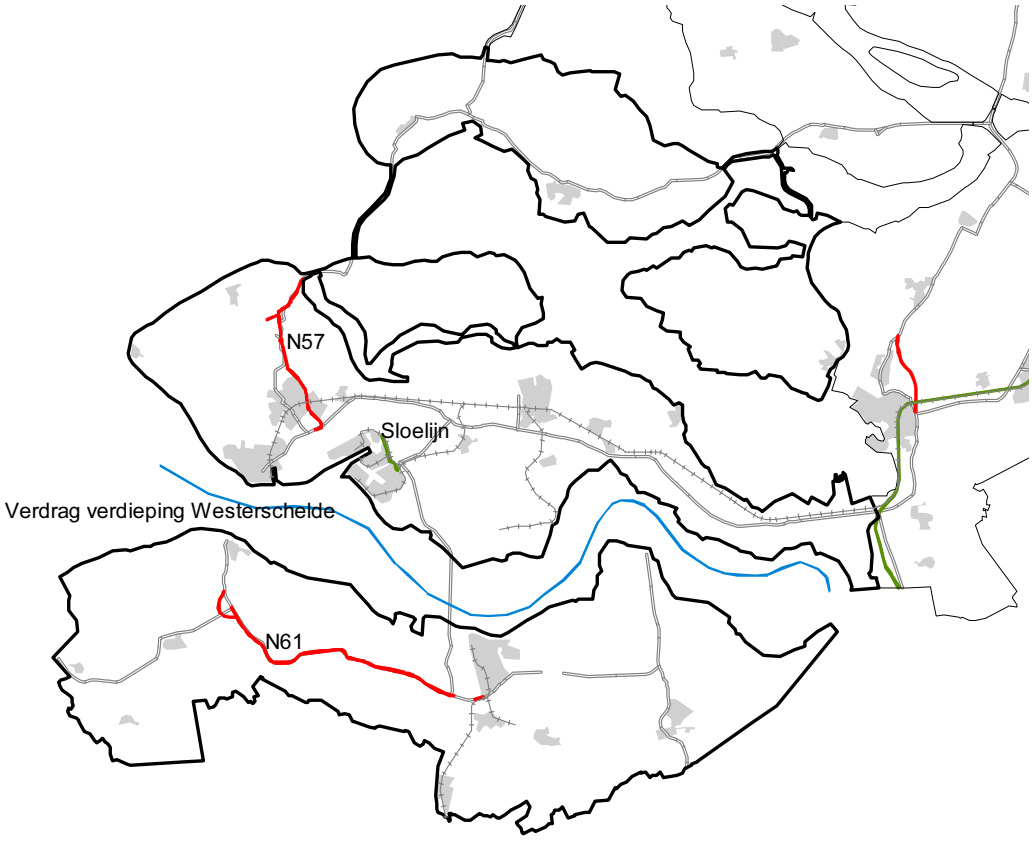
Zeeland

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 10.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Zeeland. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. De aanleg van de nieuwe Sloelijn is echter al gestart. Door de economische groei in het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) was de oude Sloellijn niet meer berekend op de te verwachten toename van het goederentreinvervoer. In 2007 wordt de nieuwe Sloelijn in gebruik genomen.
In 2005 is met de Vlaamse overheid een overeenkomst getekend voor het uitdiepen van de Westerschelde. Naast de uitdieping zal er binnen dit plan ook aandacht zijn voor veiligheid en natuur. Het is de bedoeling dat de verschillende projecten in 2010 zijn afgerond.
Andere belangrijke projecten in de provincie zijn de N57 en N61. Deze projecten zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van de overlast van het doorgaande verkeer voor de aangrenzende gemeenten. Het aanpassen van de N57 staat gepland voor medio 2007 en zal volgens planning in 2010 gereed zijn. De aanpassing van de N61 moet volgens de bestaande planning in 2009 van start gaan om in 2012 te zijn afgerond.
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur echter ook de komende jaren beperkt blijven in vergelijking tot de Randstadprovincies.

Figuur 10.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Zeeland



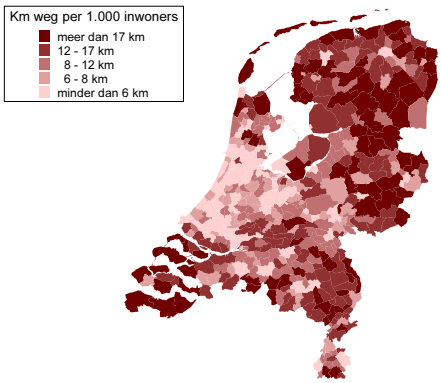
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Zeeland

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 10.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Zeeland met 17,9 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Middelburg ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 7,1 kilometer echter weer lager.

Figuur 10.5: Wegdichtheid naar bevolking



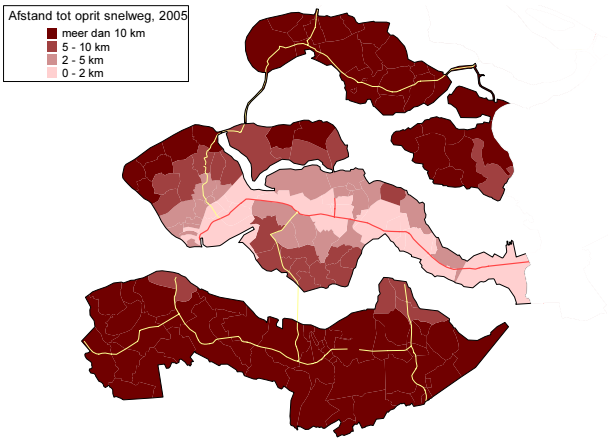
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 10.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Zeeland weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt ver boven het Nederlandse gemiddelde. De Zeeuwen moeten van alle Nederlanders de meeste afstand afleggen om toegang te krijgen tot een snelweg (resp. 10,7 km t.o.v. 5,8 km in Nederland).

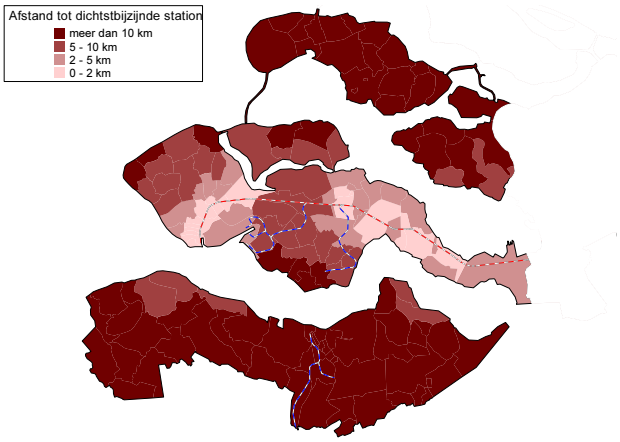
Figuur 10.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Zeeland. Ook de gemiddelde afstand tot een station is in Zeeland het hoogste in Nederland (resp. 11,4 km, tov. 5,2 km in Nederland). De afstand tot een intercitystation ligt relatief minder ver boven het Nederlandse gemiddelde. Groningers en Friezen moeten een langere afstand afleggen om bij een intercitystation te komen. In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Zeeland relatief hoog ligt.

Figuur 10.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 10.7: Afstand tot een spoorstation



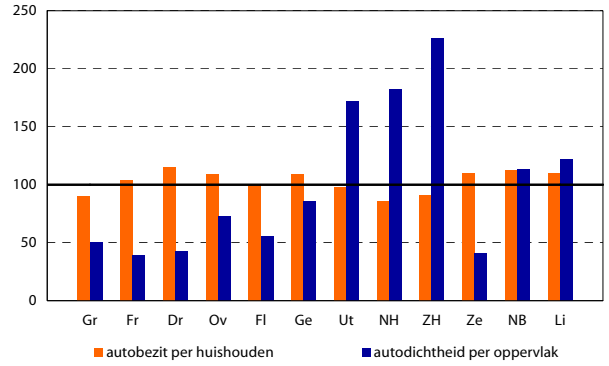
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zeeland

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 10.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zo ook in Zeeland waar het aantal auto's per huishouden boven het Nederlandse gemiddelde ligt. Het aantal auto's per hectare is na Friesland echter het laagste van Nederland. De lage autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de lage bevolkingsdichtheid in de provincie.

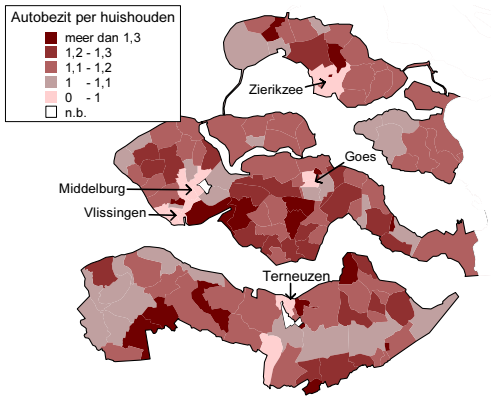
Figuur 10.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

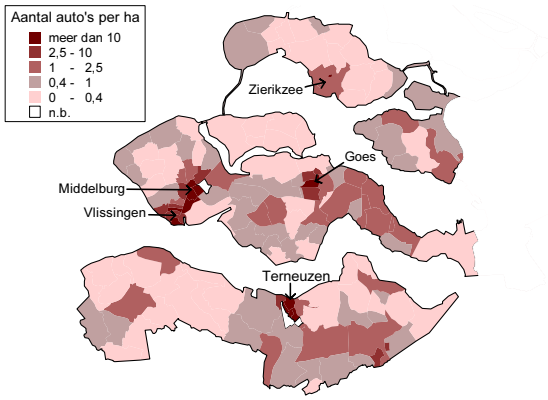
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Anderzijds geldt dat men in het landelijk gebied sterk op de auto is aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. Stedelingen reizen juist minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. In de figuren 10.9 en 10.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Zeeland eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Middelburg, Goes, Terneuzen, Vlissingen en Zierikzee.

Figuur 10.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 10.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zeeland

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Zeeland. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Toename afstand

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 10.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Zeeland was dit ook het geval. De gemiddelde reisduur bedroeg in 2005 60,1 minuten en is hiermee gelijk aan de provincie Groningen. De gemiddelde afgelegde afstand nam in de periode wel toe, tot boven het landelijk gemiddelde.

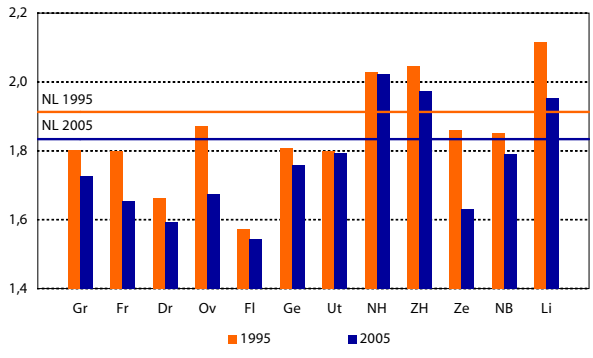
In de periode 1995-2005 is in Zeeland de afgelegde afstand per persoon toegenomen terwijl de gemiddelde reisduur per persoon is afgenomen. Dit heeft geleid tot een daling van de reisduur per kilometer. Nergens nam deze gemiddelde reisduur per kilometer zo snel af als in de provincie Zeeland. In 1995 lag de waarde nog gelijk met Noord-Brabant, maar in 2005 is dit vergelijkbaar met de provincie Friesland. Dit is weergegeven in figuur 10.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies, waaronder Zeeland, een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk

Tabel 10.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 10.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

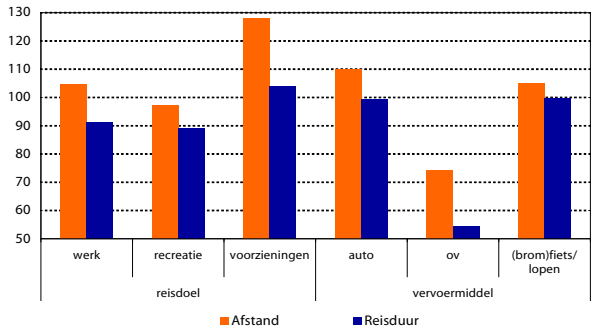


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 10.12: Afstand en reisduur in Zeeland t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Voorzieningen op grote afstand

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Zeeland.

Figuur 10.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat vooral voor voorzieningen grote afstanden worden afgelegd in Zeeland. Bijna 30 procent meer kilometers worden hiervoor afgelegd met een reisduur die het landelijk gemiddelde nauwelijks overschrijdt. Dit is kenmerkend voor relatief dunbevolkte gebieden, waar minder draagvlak is voor voorzieningen en waar mensen dus grotere afstanden moeten afleggen om bijvoorbeeld boodschappen te doen of naar school te gaan. Voor het werk leggen mensen uit Zeeland ongeveer dezelfde afstand af als gemiddeld, maar is de reisduur 10 procent lager. Zeeuwen reizen dus relatief snel naar hun werk. In de volgende paragraaf over bereikbaarheid zal hier verder worden ingegaan.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 10.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Het valt op dat met de auto 10 procent meer kilometers worden afgelegd. Met het openbaar vervoer wordt minder dan 25 procent van de landelijke afstand afgelegd. Gezien het aanwezige openbaar vervoernetwerk in de provincie is het niet opmerkelijk dat er zoveel minder kilometers gemaakt worden. De reisduur in het openbaar vervoer is fors korter dan het landelijk gemiddelde. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat men over het algemeen een grotere afstand aflegt in een kortere tijd duidt op een relatief efficiënte manier van verplaatsen. In de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' was al te lezen dat mensen uit de provincie Zeeland de grootste gemiddelde afstand af moeten leggen tot een station. De reden dat de reisduur dan toch zo laag ligt in vergelijking tot de afstand, moet daarom gezocht worden in de snelheid van het openbaar vervoer. Gezien de geringe hoeveelheid spoor zijn buslijnen in de provincie van groot belang. Deze hebben in Zeeland veel minder last van congestie dan in de Randstad. De Zeeuwen die wel met de trein gaan, zijn waarschijnlijk woonachtig nabij een station. Het is kortom goed denkbaar dat de efficiënte wijze van verplaatsen vooral geldt voor bewoners van de Zeeuwse steden, die goed aangesloten zijn op het openbaar vervoernetwerk.

Zeeland

Verplaatsingsgedrag

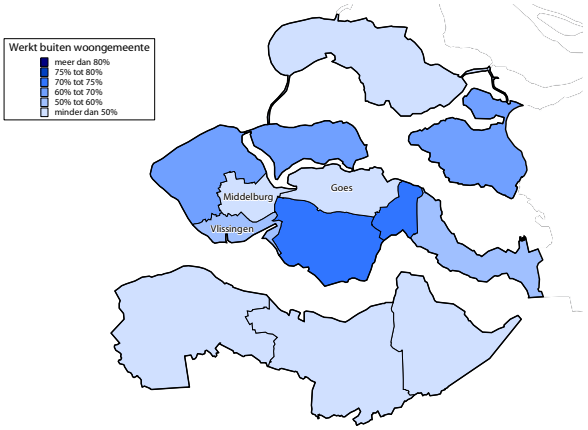
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

De provincie Zeeland heeft een sterk intern gerichte pendel. De komst van de Westerscheldetunnel en de aanleg van een tweede brug over de Zandkreekdam is het voor de Zeeuwse beroepsbevolking wel gemakkelijker geworden om elders in de provincie (of buiten de provincie) te werken. De forensen die buiten de provincie werken, pendelen voornamelijk naar Zuid-Holland en Noord-Brabant. Inkomende pendel heeft Zeeland maar weinig. De grootste groep is afkomstig uit Noord-Brabant. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Zeeland valt op dat in de gemeenten Borselle en Kapelle relatief veel mensen buiten de eigen gemeente werken (figuur 10.13). De meeste forensen zullen hier werkzaam zijn in de steden Goes, Middelburg en Vlissingen. De gemeenten waar de minste mensen buiten hun woongebied werken liggen aan de rand van de provincie, Schouwen-Duiveland en Zeeuws Vlaanderen. Overigens moet hierbij wel worden opgemerkt dat het hier gaat om gemeenten met een grote oppervlakte. Werkenden kunnen hier dus wel een relatief grote woon-werkafstand hebben.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 10.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. In de provincie Zeeland blijken vooral de lager opgeleiden relatief grote woon-werkafstanden af te leggen. De totale woon-werkafstand ligt in Zeeland net iets lager dan het landelijk gemiddelde.

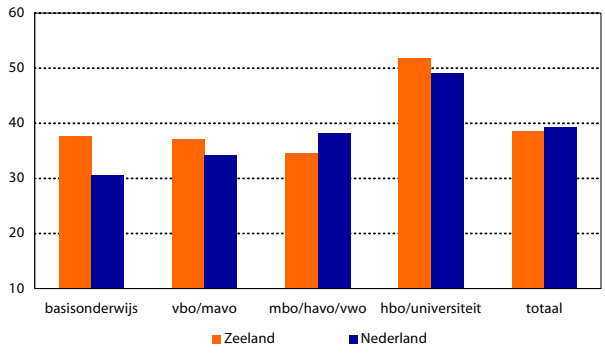
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Zeeland maakt ruim 60 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 10.15. Vooral de pendelafstand in

Figuur 10.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 10.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



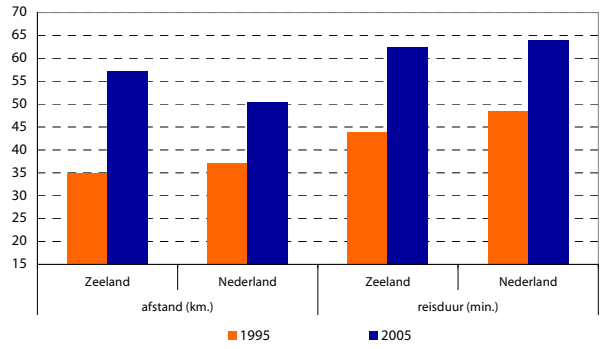
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Zeeland

Verplaatsingsgedrag

Zeeland is in de periode 1995-2005 fors toegenomen. In 1995 lag deze afstand nog onder het landelijk gemiddelde, terwijl in 2005 Zeeuwse autopendelaars een grotere afstand aflegden dan in de rest van het land. De reisduur is in Zeeland ook toegenomen, maar ligt in 2005 nog altijd onder het landelijk gemiddelde.

Figuur 10.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto



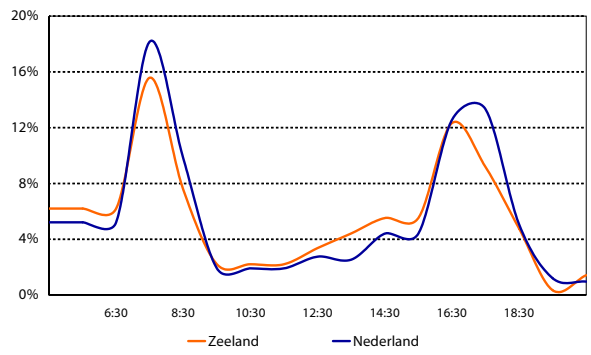
Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 10.16), dan is te zien dat dit patroon anders verloopt dan in de rest van Nederland. De ochtendspits duurt korter en is bovendien veel minder intensief. Opvallend is ook dat de pendel 's middags hoger ligt. Ook de avondspits is van kortere duur en kent een lagere intensiteit.

Is de trein een alternatief?

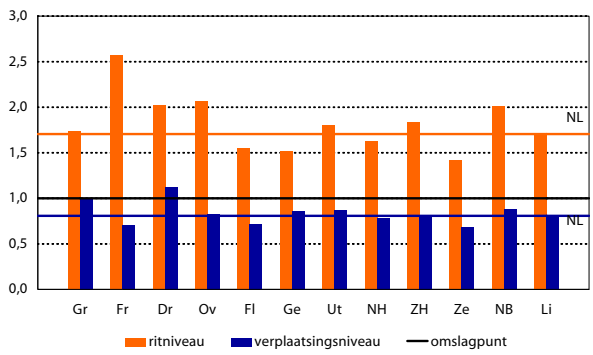
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 10.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Zeeland is de trein op ritniveau in vergelijking met de andere provincies relatief langzaam, en blijft dit ook op verplaatsingsniveau. In geen andere provincie is de trein zo traag ten opzichte van de auto. Een nuancering hierop is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 10.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 10.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

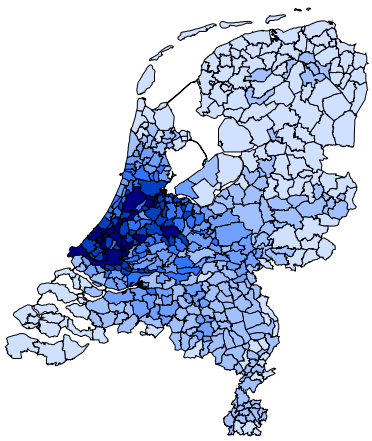
Zeeland

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Zeeland in kaart gebracht.

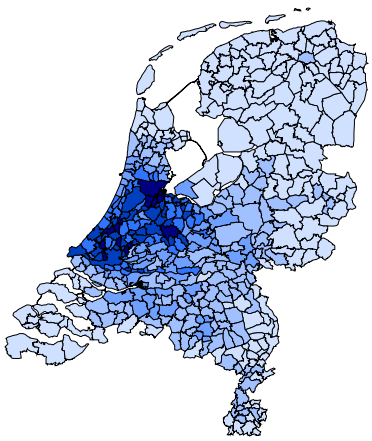
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 10.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 10.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Zeeland, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.

Figuur 10.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 10.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Zeeland

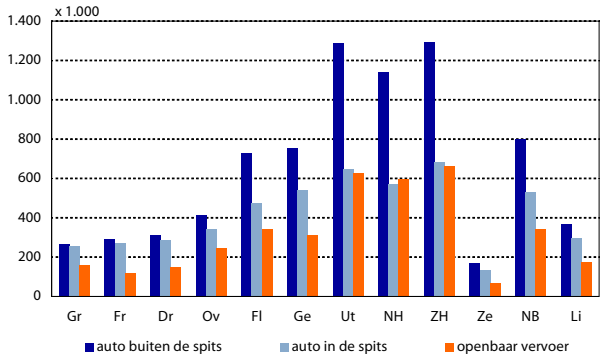
Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Slechtste bereikbaarheid

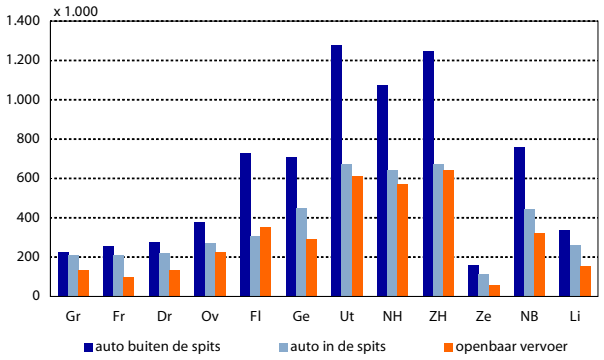
In de figuren 10.20 en 10.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 10.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. De provincie Zeeland is voor de minste mensen bereikbaar in Nederland.
De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer.
Figuur 10.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. In Zeeland is deze bereikbaarheid laag. Wel is ook hier duidelijk een onderscheid te zien tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits.
In figuur 10.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 10.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 10.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Zeeland

Bereikbaarheid

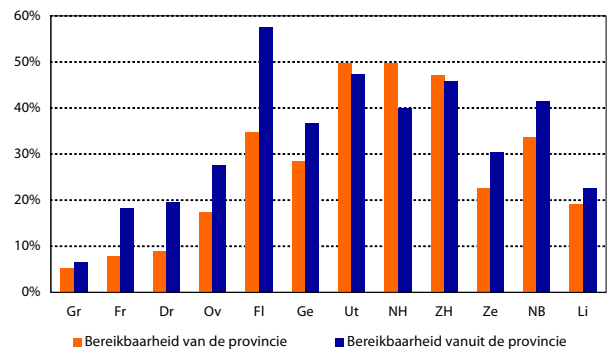
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Relatief groot file-effect

In figuur 10.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door file wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. Het percentage banen dat vanuit de provincie Zeeland door files niet meer binnen een acceptabele reisduur te bereiken is, ligt met 30 procent ook relatief hoog.

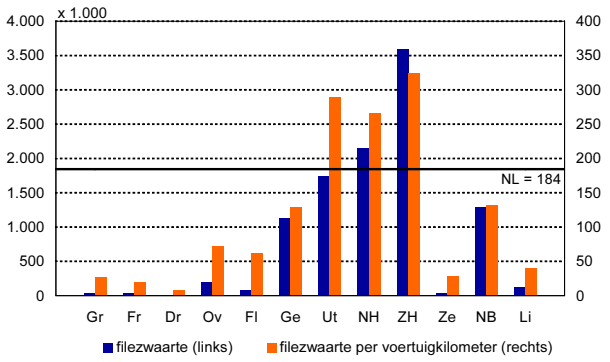
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 10.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. Zeeland ligt ver onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, heeft de provincie Zeeland geen uitbreidingen in het wegverkeer gepland. De Rabobank is van mening dat andere oplossingen zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing bij zou kunnen dragen aan vermindering van het fileprobleem. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 10.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 10.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



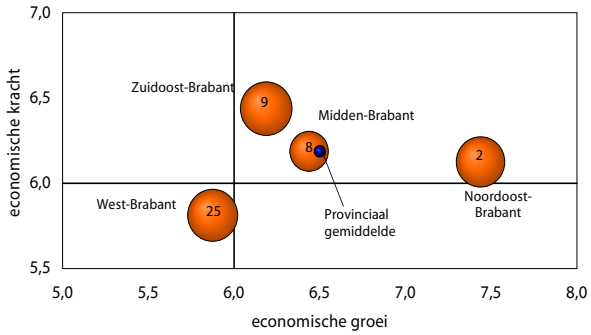
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Noord-Brabant in 2006 gepresteerd? Evenals in voorgaande jaren beantwoorden we deze vraag aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Brabantse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 11.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 11.1 geeft de rapportcijfers voor de Brabantse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De Brabantse regio's hebben zich in 2006 ten dele hersteld van de teleurstellende prestaties van 2005. Vooral de scores voor de economische groei vallen in vergelijking met 2005 mee. Des te opvallender is daarom de slechtere score voor zowel economische groei als economische kracht van de regio West-Brabant.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Als we de waarden in tabel 11.1 vergelijken met 2005, dan valt op dat vooral Noordoost en Midden-Brabant in 2006 beter hebben gepresteerd. Vooral in Noordoost-Brabant presteert goed in 2006. Op alle groei-indicatoren scoort de regio bovengemiddeld en met name de omzet en winst van het bedrijfsleven hebben een sterke groei laten zien. West-Brabant laat tegenvallende groeicijfers zien. Met name export- en winstgroei blijven achter.
Voor wat betreft de economische kracht laat de provincie, net als in 2005, een krappe voldoende aantekenen. Dit is vooral te danken aan de exportgerichtheid van het bedrijfsleven. De dynamiek van het bedrijfsleven en de investeringsbereidheid scoren net een voldoende. De kracht van de productiestructuur scoort een onvoldoende.
Door een afname in de exportgerichtheid van bedrijven in West-Brabant, is dit de enige regio in de provincie waar de economische kracht ten opzichte van 2005 is afgenomen.

Tabel 11.1: Economische groei 2006

	West-Brabant	Midden-Brabant	Noordoost-Brabant	Zuidoost-Brabant	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	6,3	5,5	7,0	7,0	6,5
omzetgroei	6,0	7,8	8,0	5,5	6,8
exportgroei	5,8	5,8	8,0	5,5	6,3
winstgroei	5,5	6,8	6,8	6,8	6,5
Economische groei	5,9	6,4	7,4	6,2	6,5

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel 11.2: Economische kracht 2006

	West-Brabant	Midden-Brabant	Noordoost-Brabant	Zuidoost-Brabant	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	5,3	6,5	6,3	6,0	6,0
% exporterende bedrijven	6,5	7,0	6,8	7,5	7,0
kracht productiestructuur	5,8	5,8	5,3	6,0	5,8
dynamiek	5,8	5,5	6,3	6,3	6,0
Economische kracht	5,8	6,2	6,1	6,4	6,2

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Noord-Brabant

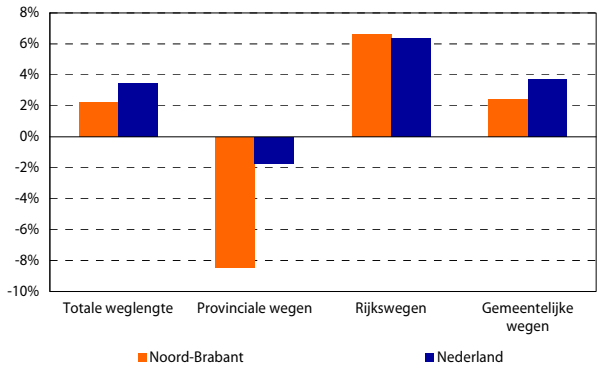
Mobiliteit

De provincie Noord-Brabant is strategisch gelegen tussen de mainports Rotterdam, Schiphol, Antwerpen en het Europese achterland. Het feit dat Noord-Brabant op de economische ontwikkelingsas ligt tussen de mainports en het achterland, is medebepalend voor de economische ontwikkeling van de provincie. Het mobiliteitsvraagstuk is de laatste jaren dan ook vooral toegespitst geweest op de bereikbaarheid van de provincie ten opzichte van de Randstad en het Europese achterland. Met name het aanleggen van de HSL-zuid en de aansluiting van de Brabantse stedenrij op deze verbinding zijn onderwerp van discussie geweest. Deze snelle spoorverbinding verkort de reistijd van bijvoorbeeld Breda tot Amsterdam met 50 minuten tot onder een uur. De reistijdverkorting naar Brussel is zelfs nog groter. De aanleg van de HSL heeft geleid tot een sterke aandacht voor verbetering van het OV-netwerk in verschillende Brabantse steden. Naast de aanleg van de HSL is er ook aandacht geweest voor de verbetering van het wegennetwerk. Een resultaat daarvan is de aanleg van de nieuwe A50.
De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich weerspiegelen in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

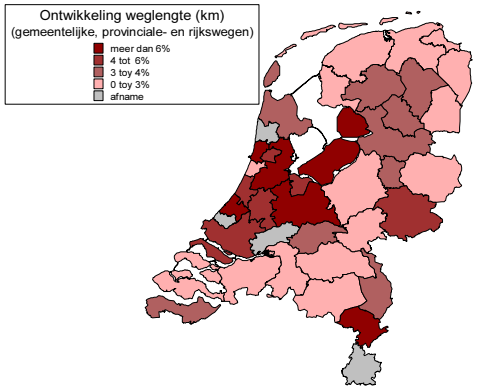
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Noord-Brabant blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 11.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Noord-Brabant en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de afname van de totale lengte van het netwerk van provinciale wegen (totale absolute afname 58 km). Dit blijkt een ontwikkeling die in meer provincies plaatsvindt en is mogelijk het gevolg van het opwaarderen van provinciale wegen tot rijkswegen. Figuur 11.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De achterblijvende ontwikkeling van wegen is kenmerkend voor alle regio's in de provincie Noord-Brabant. Op gemeenteniveau vormen de gemeenten Tilburg, Maasdonk, Oss en Veghel een uitzondering op het algemene beeld. In Tilburg en Maasdonk heeft met name groei plaatsgevonden van gemeentelijke wegen. Door de aanleg van de A50 tussen Eindhoven en Oss heeft in Oss en Veghel ook groei plaatsgevonden van rijkswegen.

Figuur 11.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 11.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 11.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Noord-Brabant. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is de aanleg van de A50 tussen Eindhoven en Oss inmiddels afgerond en eind 2006 opengesteld voor het verkeer. De werkzaamheden van de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom zijn in 2006 begonnen en moeten volgens planning in 2010 zijn afgerond.
De werkzaamheden aan de A2 moeten nog beginnen. Met de verbreding van de A2 van Zaltbommel tot Empel wordt in 2008 aangevangen en zal naar verwachting in 2011 zijn afgerond. De aanpassing van de A2 van Den Bosch naar Eindhoven verkeert nog in de verkennende fase. Als tussenoplossing worden er spitsstroken aangelegd die volgens de planning in 2008 open gaan. Over het traject van de HSL-zuid gaan eind 2007 de eerste snelle treinen rijden. De verwachting is dat de HSL-zuid in 2010 volledig in bedrijf is.
Gezien de omvang van de toekomstige infrastructuurplannen zullen de investeringen in infrastructuur, in vergelijking tot de Randstadprovincies, echter ook de komende jaren beperkt blijven.

Figuur 11.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant

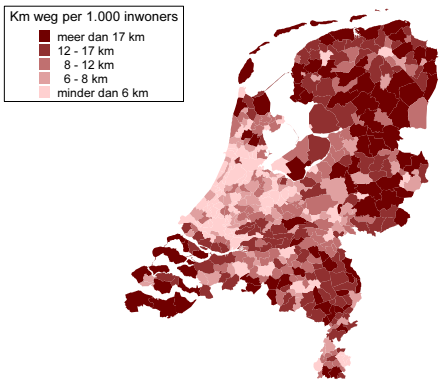
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Noord-Brabant

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 11.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de meer perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Noord-Brabant met 9,1 kilometer per 1.000 inwoners hoger in vergelijking met gemiddeld in Nederland (8,3 km per 1000 inwoners). Kenmerkend voor de grote steden is een lager wegdichtheid per inwoner. De Brabantse stedenrij, bestaande uit de gemeenten Breda, Eindhoven, Helmond, 's Hertogenbosch en Tilburg, springen dan ook uit de kaart door de lage wegdichtheid per inwoner.

Figuur 11.5: Wegdichtheid naar bevolking

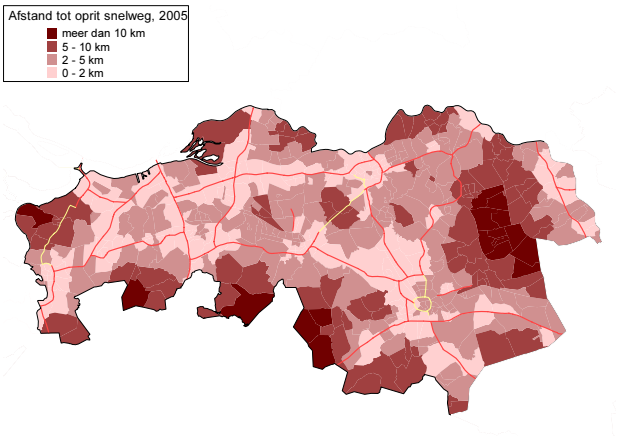


Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

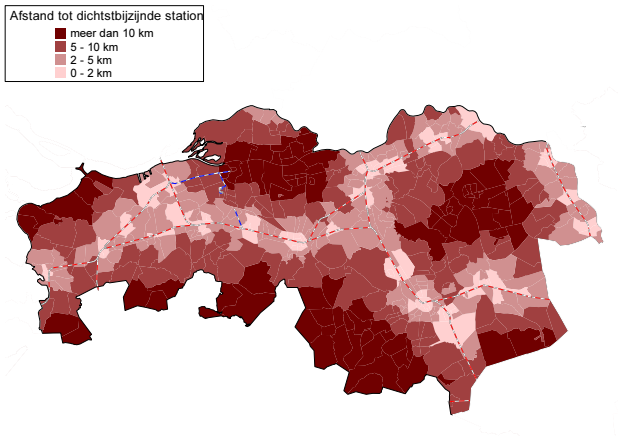
Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 11.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Noord-Brabant weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt onder het Nederlandse gemiddelde. Brabanders leggen gemiddeld slechts 3,5 kilometer af tot aan de dichtstbijzijnde snelgwegoprit. In Nederland is dat 5,8 kilometer.
Figuur 11.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Noord-Brabant. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Noord-Brabant net boven het Nederlandse gemiddelde (resp. 5,9 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation is echter lager dan gemiddeld (resp. 8,4 en 9,8 km). In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Noord-Brabant relatief laag ligt.

Figuur 11.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 11.7: Afstand tot een spoorstation



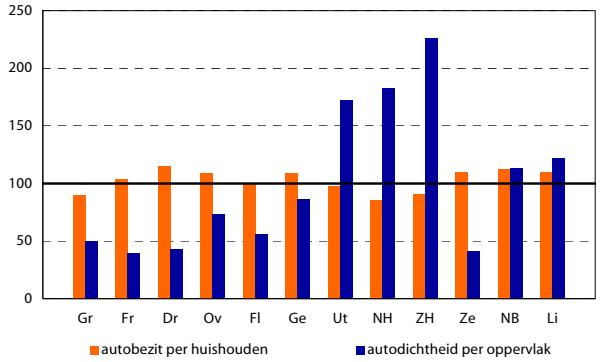
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit. In figuur 11.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. De Randstadprovincies springen uit de figuur met een zeer hoog autobezit per hectare, terwijl het autobezit per huishouden hier relatief laag ligt. De meer perifere provincies kennen in het algemeen een omgekeerd patroon. Zowel het aantal auto's per huishouden als het aantal auto's per hectare ligt in de provincie Noord-Brabant boven het Nederlandse gemiddelde. Hiermee is Noord-Brabant samen met Limburg één van de twee provincies die in beide gevallen hoger scoren dan gemiddeld. De hogere autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief hogere bevolkingsdichtheid in de provincie.

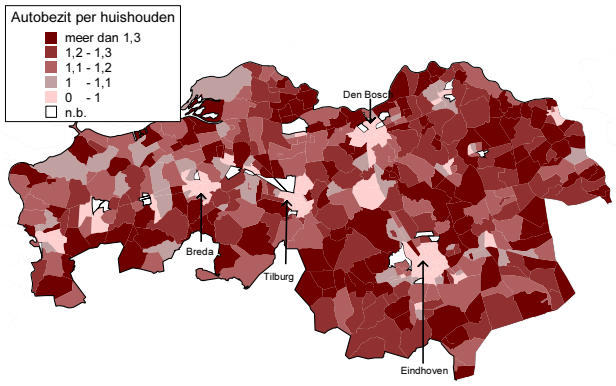
Figuur 11.8: Autobezit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

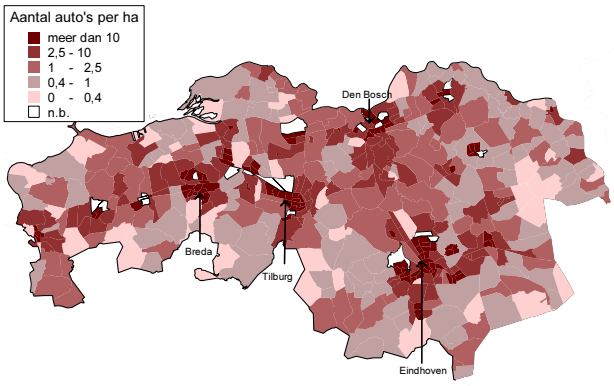
Gezien de grote variatie aan landelijk en stedelijk gebied, zien we ook grote verschillen in het autobezit binnen de provincie. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. In de figuren 11.9 en 11.10 zien we de meer stedelijke gebieden in Noord-Brabant eruit springen door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Den Bosch, Breda, Eindhoven en Tilburg.

Figuur 11.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 11.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Noord-Brabant. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Toename afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 11.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Noord-Brabant is dit niet het geval. Zowel afstand als reisduur nam in de periode toe.

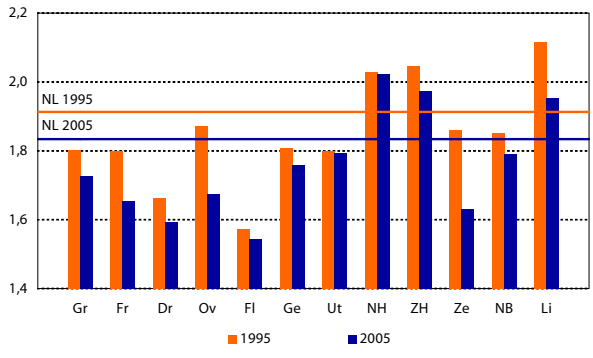
In de periode 1995-2005 is de afgelegde afstand per persoon in Noord-Brabant sterker toegenomen dan de gemiddelde reisduur per persoon. Hierdoor is de reisduur per kilometer licht afgenomen. In 1995 was de gemiddelde reisduur per kilometer nog gelijk aan die van de provincie Zeeland, maar door de geringe afname in Noord-Brabant lag dit in 2005 aanzienlijk hoger, nog net onder het landelijk gemiddelde en ongeveer gelijk aan de provincie Utrecht. Dit is weergegeven in figuur 11.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande

Tabel 11.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 11.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag

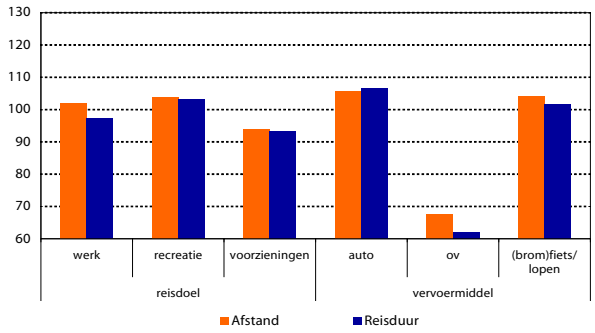


Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Verplaatsingsgedrag

investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 11.12: Afstand en reisduur in Noord-Brabant t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Gemiddelde afstanden

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Noord-Brabant.

Figuur 11.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat voor elk reisdoel ongeveer een gelijke afstand wordt afgelegd als in de rest van Nederland. Alleen voor voorzieningen ligt zowel de afstand als reisdoel onder het landelijk gemiddelde. Ook is het opvallend dat afstand en reisduur bij alle reisdoelen maar weinig van elkaar verschillen. Afstand en reisduur verhouden zich dus identiek ten opzichte van Nederland.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 11.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Het valt op dat met de auto en (brom)fiets/lopen wat meer kilometers worden afgelegd in de provincie Noord-Brabant. Met het openbaar vervoer wordt minder dan 30 procent van de landelijke afstand afgelegd. De verplaatsingen met het openbaar vervoer richten zich sterk op het stedelijke gebied van Brabant en is sterk ondervertegenwoordigd in de meer dunbevolkte gebieden van de provincie. Het feit dat men in het openbaar vervoer ook een nog kortere reisduur heeft, duidt wel op een efficiënte manier van verplaatsen. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Noord-Brabant hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport. Het is echter goed denkbaar dat de efficiënte wijze van verplaatsen vooral geldt voor bewoners van de Brabantse steden, die wel goed aangesloten zijn op het openbaar vervoernetwerk.

Noord-Brabant

Verplaatsingsgedrag

Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

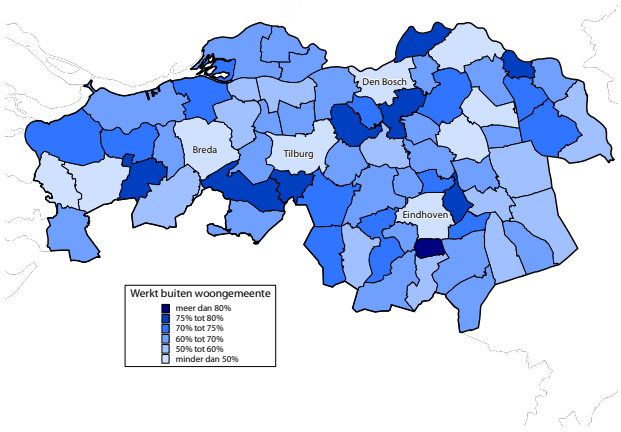
Woon- en werksteden

De provincie Noord-Brabant heeft een sterk intern gerichte pendel. De forensen die buiten de eigen provinciegrenzen werken, pendelen voornamelijk naar Zuid-Holland (4,27 procent). De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Zeeland en Limburg. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Noord-Brabant valt op dat in de gemeente Waalre veel mensen buiten de eigen woongemeente werken (figuur 11.13). Verder hebben ook andere aangrenzende gemeenten van de grote Brabantse steden veel werkenden buiten de eigen grenzen. Dit zijn echte woongemeenten, met een sterk negatief pendelsaldo. De gemeenten met de minste uitgaande pendel zijn vooral de vier grote steden, maar ook de gemeenten Bergen op Zoom, Roosendaal, Oss, Uden en Veghel.

De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 11.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. De provincie Noord-Brabant vertoont maar weinig verschil met de landelijke cijfers. De gemiddelde afgelegde woon-werkafstand is exact gelijk aan het landelijk gemiddelde, en ook de afstand die hoger opgeleiden afleggen verschilt maar weinig. Alleen de woon-werkafstand die de groep met een vbo/mavo opleiding afleggen is in Noord-Brabant een stuk hoger dag gemiddeld in Nederland.

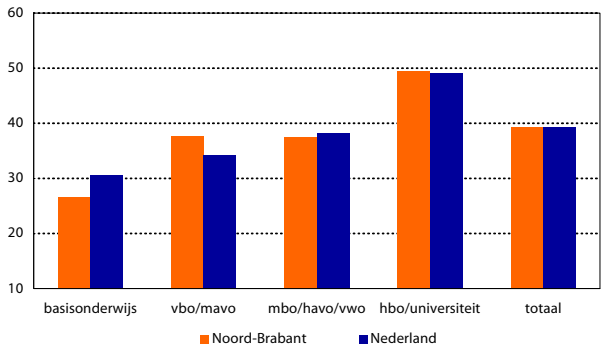
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Noord-Brabant maakt ruim 65 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 11.15. Zowel pendelafstand als pendelreisduur namen in de periode 1995-2005 minder sterk toe dan in de rest van Nederland. Beide lagen in 2005 nog onder het landelijk gemiddelde.

Figuur 11.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 11.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



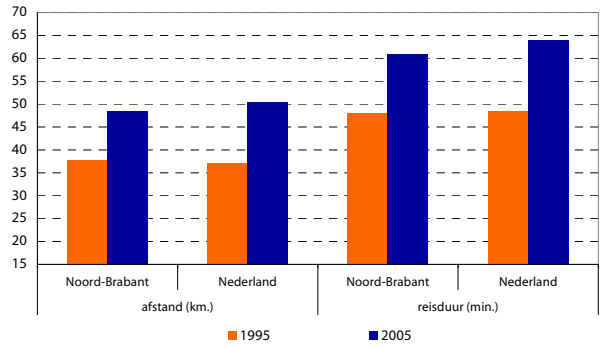
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Verplaatsingsgedrag

Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 11.16), dan is te zien dat dit patroon eigenlijk identiek is aan dat van Nederland. Zowel de ochtend- als avondspits kennen een grote intensiteit, waarbij de avondspits een wat kleinere intensiteit heeft en langer duurt dan de ochtendspits.

Figuur 11.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

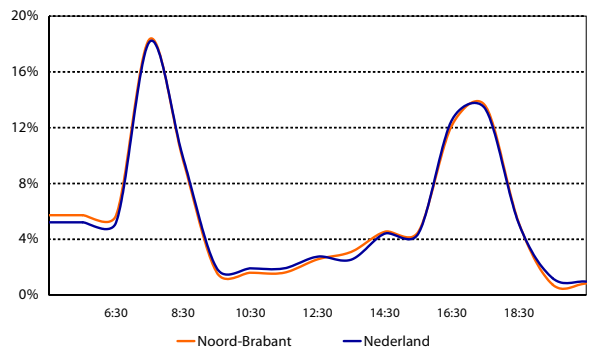


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

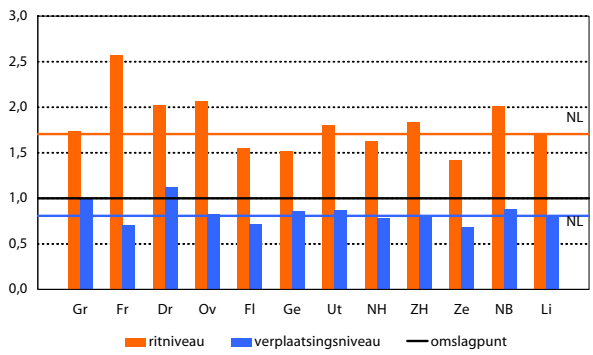
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 11.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Noord-Brabant is de trein op ritniveau maar liefst twee keer zo snel als de auto. Alleen in Friesland, Drenthe en Overijssel is dit verschil nog groter. Op verplaatsingsniveau neemt deze snelheid ten opzichte van de auto weer snel af, tot onder het omslagpunt. Dat geldt voor de meeste provincies, want alleen de provincies Drenthe en Groningen doen het op dit gebied beter. Een nuancering op de langere reistijd met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 11.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 11.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

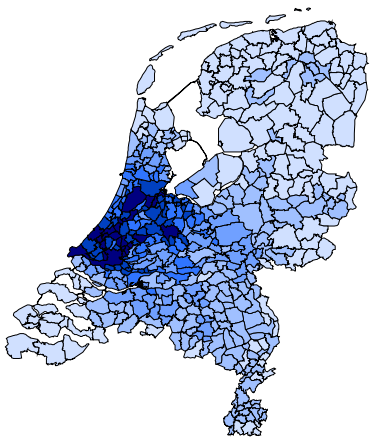
Noord-Brabant

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Noord-Brabant in kaart gebracht.

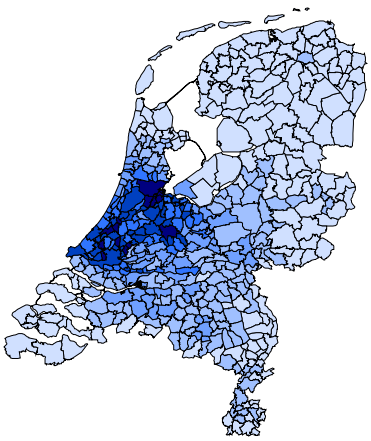
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 11.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 11.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.

Figuur 11.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 11.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Best bereikbare niet-Ranstedelijke provincie

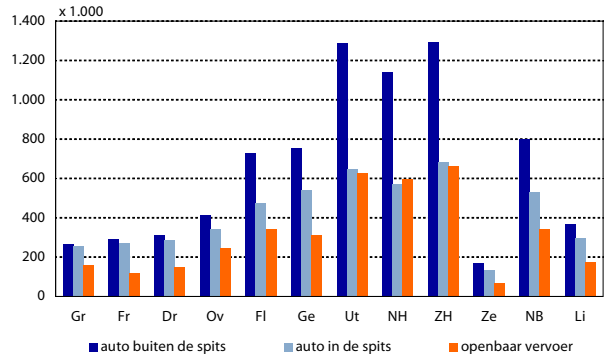
In de figuren 11.20 en 11.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 11.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. Noord-Brabant is de best bereikbare niet-Randstedelijke provincie met de auto buiten de spits.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer.

Figuur 11.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Vanuit de provincie Noord-Brabant zijn buiten de spits meer banen bereikbaar dan vanuit de Randstedelijke provincies tijdens de spits.

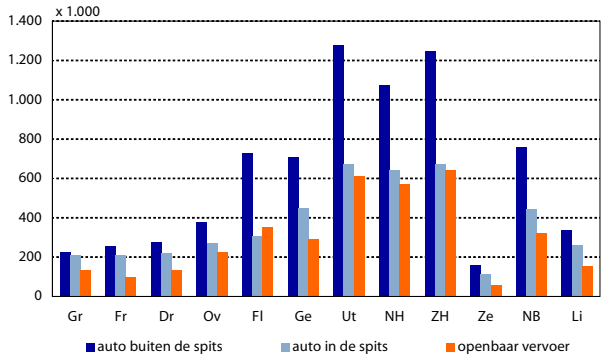
In figuur 11.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 11.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 11.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Noord-Brabant

Bereikbaarheid

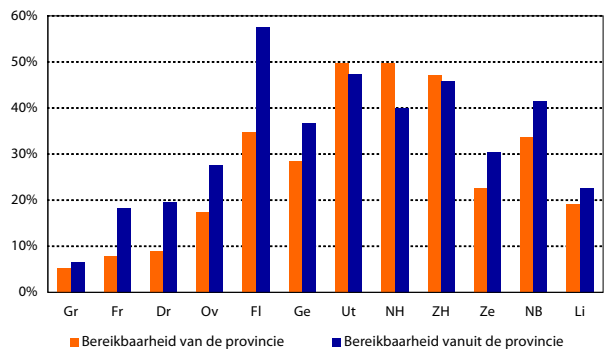
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Groot file-effect

In figuur 11.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door files wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. In Noord-Brabant ligt het percentage banen dat vanuit de provincie niet meer binnen een acceptabele reisduur is te bereiken hoger dan in Noord-Holland.

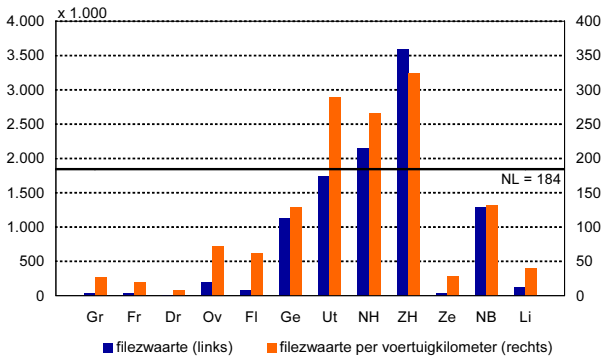
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 11.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. Noord-Brabant ligt nog onder het landelijk gemiddelde. Toch heeft ook deze provincie twee wegtrajecten in de filetop 10 van 2005 staan. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, past ook Noord-Brabant de wegcapaciteit van de belangrijke verkeersaders in de provincie de komende jaren aan. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 11.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 11.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



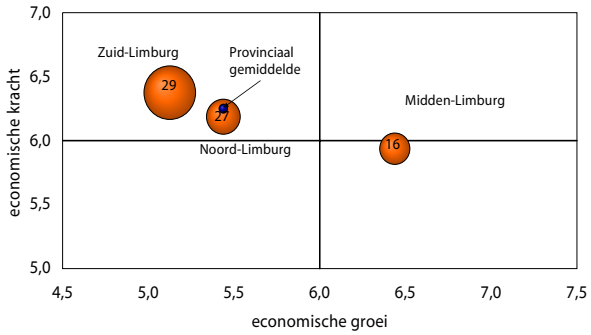
Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Limburg

Economische prestatie

Hoe heeft de economie van Limburg in 2006 gepresteerd? Evenals in de periode 1999-2005 wordt deze vraag beantwoord aan de hand van een rapportcijfer voor de economische groei en de economische kracht van de Limburgse economie in het afgelopen jaar. Het hoofdstuk 'Groei en kracht in de regio's' toont de top veertig van Nederlandse regio's en in bijlage 1 staat een beschrijving van de gehanteerde methodiek.

Figuur 12.1: Rapportcijfer economische groei en kracht 2006



Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Figuur 12.1 geeft de rapportcijfers voor de Limburgse regio's en de provincie als geheel weer. De cijfers in de bollen refereren aan de positie van de regio in de *Top 40*. De grootte van elke bol correspondeert met het bruto regionaal product en geeft daarmee een indicatie van de economische omvang. De economische prestaties van de Limburgse regio's liepen afgelopen jaar zeer uiteen. Dit geldt met name voor de scores van de regio's voor de economische groei. Terwijl Midden-Limburg in 2006 een relatief sterkste economische groei van liet zien, presteerde Zuid-Limburg als een van de slechtste op de groeiranglijst. Dit zien we ook terug in de *Top 40*: Noord-Limburg neemt hierop de 16e plaats in, terwijl Zuid-Limburg op een 29e is terug te vinden. Toch is de positie van Zuid-Limburg ten opzichte van 2005 relatief verbeterd, waar de positie van Midden-Limburg juist is verslechterd.

Onderstaande tabellen tonen de rapportcijfers voor de deelindicatoren waaruit de economische groei en kracht bestaan. Uit tabel 12.1 blijkt dat het relatief hogere rapportcijfer van Midden-Limburg voor de economische groei vooral te danken is aan een hogere winst- en omzetgroei in het bedrijfsleven in deze regio. Zuid-Limburg, de grootste economie van de provincie, scoort op deze variabele juist beneden gemiddeld. Voor wat betreft de economische kracht zijn de regionale verschillen minder groot dan voor de economische groei. Als beste regio komt Zuid-Limburg naar voren. In de provincie is een relatief groot aantal exporterende bedrijven gevestigd, wat onder andere samenhangt met de distributiefunctie van de regio Venlo. Ondanks een lagere score dan in 2005, scoort de regio Noord-Liburg op deze indicator het beste van alle regio's in Nederland.

Tabel 12.1: Economische groei 2006

	Noord-Limburg	Midden-Limburg	Zuid-Limburg	Provinciaal gemiddelde
werkgelegenheidsgroei	5,8	5,5	5,0	5,3
omzetgroei	5,5	6,5	4,5	5,3
exportgroei	4,3	6,5	6,0	5,5
winstgroei	6,3	7,3	5,0	5,8
Economische groei	5,4	6,4	5,1	5,4

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Tabel12.2: Economische kracht 2006

	Noord-Limburg	Midden-Limburg	Zuid-Limburg	Provinciaal gemiddelde
% bedrijven met investeringen	7,0	6,5	6,8	6,8
% exporterende bedrijven	7,8	7,3	6,8	7,3
kracht productiestructuur	4,3	5,0	6,3	5,5
dynamiek	5,8	5,0	5,8	5,5
Economische kracht	6,2	5,9	6,4	6,3

Bron: Rabobank Nederland op basis van cijfers van KvK en LISA

Limburg

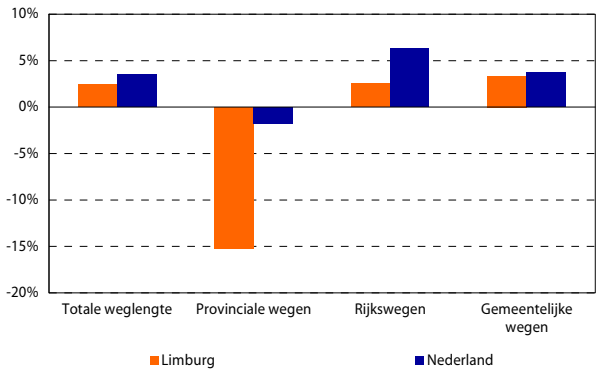
Mobiliteit

In de provincie Limburg is het mobiliteitsvraagstuk de laatste jaren vooral toegespitst geweest op het verbeteren van de noord-zuid verbinding binnen de provincie en het verminderen van de overlast van het verkeer tussen de Randstad en met name het Zuidelijke Ruhrgebied. Meer dan andere provincies in Nederland is Limburg namelijk een kruispunt van Europese hoofdverbindingen. Er lopen verbindingen naar Antwerpen/Brussel, het Ruhrgebied en het midden van Duitsland en Nederland. De Provincie Limburg wil daarom de bereikbaarheid van Limburg op de schaal van een Europese regio garanderen. Daarvoor is het nodig dat het (inter)nationale netwerk van wegen, railverbindingen en waterwegen compleet wordt gemaakt en het vereiste niveau krijgt. Met name het verbeteren van de verbindingen en het verminderen van de overlast en opstoppingen rondom Maastricht en Venlo hebben veel aandacht gekregen.
De vraag is hoe deze ontwikkelingen zich weerspiegelen in de feitelijke aanwezigheid van infrastructuur, het autobezit, het verplaatsingsgedrag en de bereikbaarheid. In het vervolg van dit hoofdstuk staan deze vier thema's centraal.

Ontwikkeling van de infrastructuur

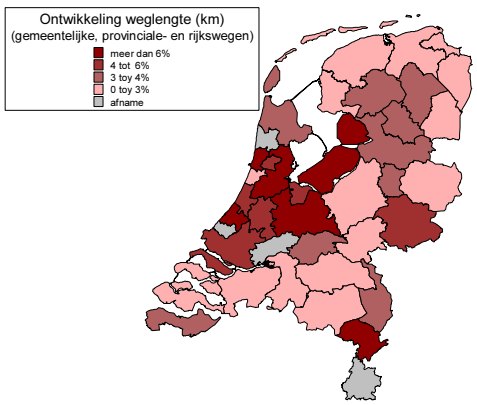
De ontwikkeling van het wegennetwerk in Limburg blijft over de periode 2001 tot 2006 achter bij het Nederlandse gemiddelde. In figuur 12.2 wordt de ontwikkeling van de lengte van het wegennet weergegeven voor de provincie Limburg en Nederland. De gegevens hebben enkel betrekking op de weglengte en niet op wegbreedte. De procentuele ontwikkeling is uitgesplitst in gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. Opvallend is de sterke afname van de totale lengte van het netwerk van provinciale wegen (totale absolute afname 82 km). Dit is een ontwikkeling die in meer perifeer gelegen provincies plaatsvindt en is mogelijk voor een deel het gevolg van het opwaarderen van provinciale wegen tot rijkswegen. Figuur 12.3 geeft een beeld van de ontwikkeling van de weglengte voor de Nederlandse regio's in de periode 2001 tot 2006. Opvallend is de sterke groei van weglengte in de grootstedelijke regio's, Flevoland en Midden-Limburg. De ontwikkeling van de weglengte in Limburg laat een grote regionale diversiteit zien. Waar de ontwikkeling in Midden-Limburg dus boven gemiddeld is, heeft Zuid-Limburg te maken gehad met een afname van de weglengte. De weglengte is sterk toegenomen in de gemeenten Bergen, Gennep, Hunsel en Roermond. Hier heeft met name groei plaatsgevonden van gemeentelijke wegen.

Figuur 12.2: Ontwikkeling van de weglengte naar soort, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 12.3: Ontwikkeling van de weglengte, 2001-2006 (%)



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Limburg

Infrastructureel aanbod

Toekomstplannen in kaart

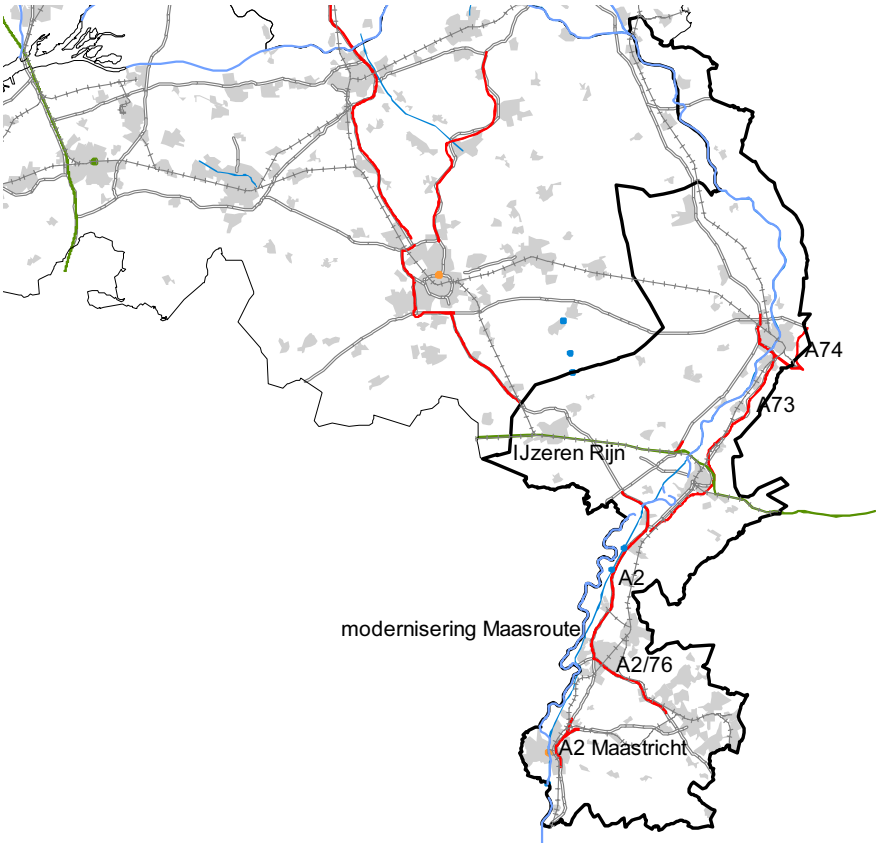
Naast de ontwikkeling van de hoeveelheid infrastructuur in het verleden, zijn vooral de plannen voor toekomstige uitbreidingen van belang. Figuur 12.4 geeft een beeld van de belangrijkste infrastructurele projecten van de Rijksoverheid die gepland staan of momenteel al gerealiseerd worden in de provincie Limburg. De status van de plannen uit de Nieuwe Kaart van Nederland verschillen. Sommige plannen zijn al in een ver gevorderd stadium. Andere plannen zijn nog in een zeer prematuur stadium en de vraag is of ze ook daadwerkelijk ooit zullen worden gerealiseerd. Zo is de besluitvorming over de IJzeren Rijn uitgesteld naar 2008. Ook staat nog niet vast in welke variant de IJzeren Rijn er uiteindelijk moet komen. Het Belgische 'recht van doortocht' is in 2005 echter wel door het Permanent Hof van Arbitrage vastgelegd.

De modernisering van de Maasroute is inmiddels echter in volle gang. De verbreding van de vaarwegen, de verhoging van de bruggen en het verbeteren van de stuwen en sluizen moet in 2014 zijn afgerond.

De aanleg van de A73-zuid zorgt voor een belangrijke noord-zuid verbinding voor Limburg. Deze weg, ook wel de ruggengraat van Limburg genoemd, vormt de verbinding tussen de A73 bij Venlo en de A2 bij Echt-Susteren. De A73-zuid wordt begin 2008 opengesteld voor het verkeer.

Een ander belangrijk project in de provincie is de aanleg van de A74 bij Venlo. De maatregelen moeten de doorstroming, de veiligheid en de bereikbaarheid verbeteren. De aanleg van deze verbinding heeft vertraging opgelopen door het ontbreken van betrouwbare cijfers over de lokale luchtkwaliteit. Naar verwachting zal de A74 in 2009 gereed zijn. De werkzaamheden aan de A2 bij Maastricht zijn volgens de planning gereed in 2016.

Figuur 12.4: Geplande infrastructurele ontwikkelingen in de provincie Limburg



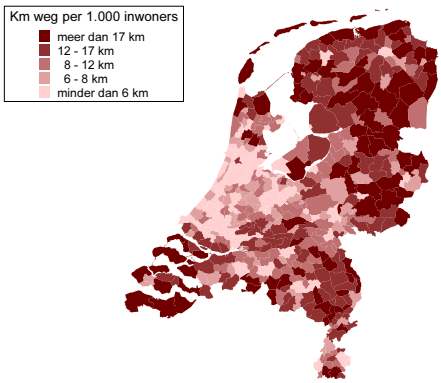
Bron: De Nieuwe Kaart van Nederland

Limburg

Infrastructureel aanbod

Het aantal kilometers weg en spoor in een provincie geeft een beeld van het aanbod van infrastructuur. Zoals te verwachten concentreert het aantal kilometer infrastructuur zich in Nederland in de grootstedelijke gebieden en met name de Randstad. In deze dichtbevolkte gebieden moet men de beschikbare infrastructuur echter delen onder een grotere groep mensen. Daarom is de beschikbaarheid van infrastructuur tussen gebieden vergeleken door deze te relateren aan de bevolking. In figuur 12.5 wordt de wegdichtheid van de provincies gerelateerd naar bevolking weergegeven (km weg per 1.000 inwoners). Juist in de perifere provincies is het relatieve aanbod van wegen het hoogste. Het aantal kilometers weg per inwoner is in de provincie Limburg met 10 kilometer per 1.000 inwoners dus relatief hoog in vergelijking met 8,3 kilometer per 1.000 inwoners gemiddeld in Nederland. In Maastricht ligt de wegdichtheid per 1.000 inwoners met 4,7 kilometer echter weer laag.

Figuur 12.5: Wegdichtheid naar bevolking



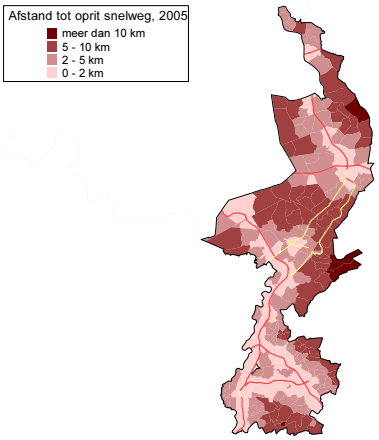
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Toegang tot de infrastructuur

Naast het aanbod van infrastructuur, is vooral ook de toegankelijkheid van de aangeboden infrastructuur van belang. Figuur 12.6 geeft de afstand tot een snelwegoprit voor de provincie Limburg weer. Deze figuur geeft een beeld van de mate van ontsluiting die het netwerk van snelwegen voor de provincie biedt. De relatieve afstand tot een snelwegoprit ligt onder het Nederlandse gemiddelde. Limburgers hoeven gemiddeld slechts 3,7 kilometer af te leggen om toegang te krijgen tot een snelweg. Dat is kort in vergelijking met de 5,8 kilometer in Nederland gemiddeld.

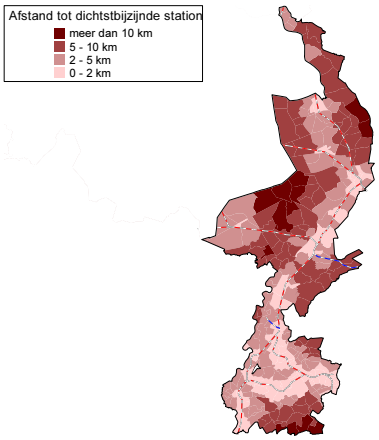
Figuur 12.7 laat zien wat de gemiddelde afstand tot een treinstation is in de provincie Limburg. De gemiddelde afstand tot een station ligt in Limburg ook onder het Nederlandse gemiddelde (resp. 4,2 km en 5,2 km). De afstand tot een intercitystation ligt zelfs ver onder het Nederlandse gemiddelde (5,9 km en 9,8 km). In het algemeen kan dus gesteld worden dat de afstand tot snelle vormen van infrastructuur in de provincie Limburg relatief laag ligt.

Figuur 12.6: Afstand tot een snelwegoprit



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 12.7: Afstand tot een spoorstation



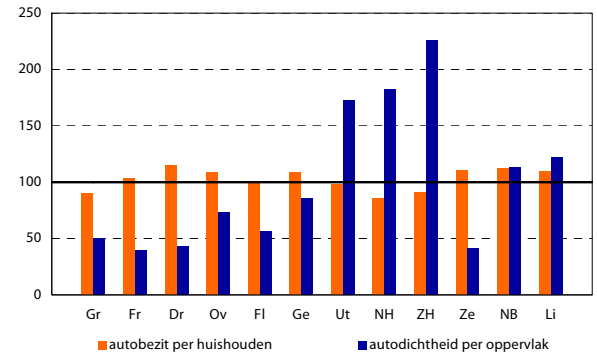
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Limburg

Autobezit

De aanwezigheid en de toegankelijkheid van infrastructuur heeft een sterke invloed op de mobiliteit van de bevolking van de provincie. Het autobezit bepaalt echter ook in sterke mate de mobiliteit en het verplaatsingsgedrag van personen. In deze paragraaf wordt daarom ingegaan op het autobezit.

Figuur 12.8: Autobezit

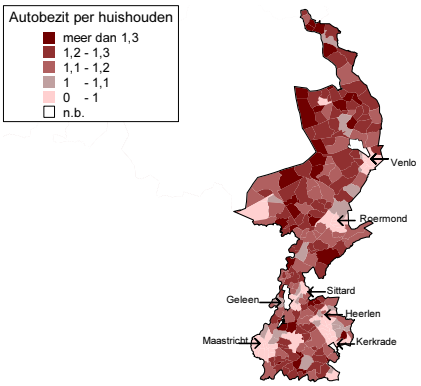


Bron: CBS, bewerking Rabobank

In figuur 12.8 is het gemiddeld autobezit voor alle provincies gerelateerd aan het Nederlandse gemiddelde. De indexwaarden zijn zowel gegeven voor het autobezit per huishouden als het autobezit per hectare. Zowel het aantal auto's per huishouden als het aantal auto's per hectare ligt in de provincie Limburg boven het Nederlandse gemiddelde. Hiermee is Limburg samen met Noord-Brabant één van de twee provincies die in beide gevallen hoger scoren dan gemiddeld. De hogere autodichtheid per hectare kan verklaard worden door de relatief hogere bevolkingsdichtheid in de provincie.

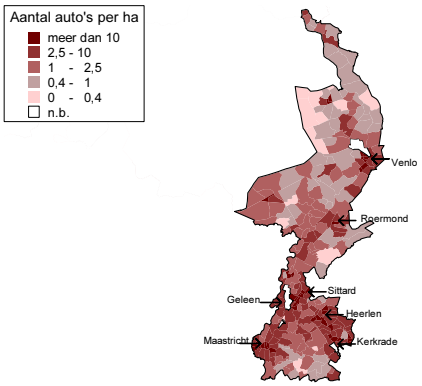
Toch zien we dat juist in dichtbevolkte gebieden het autobezit per huishouden relatief laag is. In (groot)stedelijke gebieden ligt het aantal auto's per huishouden lager dan gemiddeld. Doordat werk en voorzieningen (winkels, horeca, zorgvoorzieningen etc.) zich in stedelijke gebieden concentreren, is de gemiddelde reisafstand naar werk en voorzieningen voor stedelingen korter. Stedelingen leggen dus in het algemeen minder afstand af. Ze reizen minder met de auto en bezitten ook relatief minder auto's dan mensen op het platteland. Het openbaar vervoer en ook fietsen en lopen zijn voor stedelingen belangrijke alternatieven ten opzichte van de auto. Plattelanders zijn sterk op de auto aangewezen. Door de relatief grote afstanden is de fiets voor veel verplaatsingen niet snel een optie. De structurele verplaatsingen per openbaar vervoer in de landelijke gebieden zijn te gering om gebiedsdekkend een rendabel lijnvervoer op te kunnen zetten. Dit wordt mooi geïllustreerd in de figuren 12.9 en 12.10. De meer stedelijke gebieden in Limburg springen uit de kaarten door een lager autobezit per huishouden tegenover een hogere autodichtheid per hectare. Dat geldt met name voor Maastricht, Kerkrade, Heerlen, Sittard, Roermond en Venlo.

Figuur 12.9: Autobezit per huishouden



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 12.10: Autodichtheid per oppervlak



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Limburg

Verplaatsingsgedrag

Deze paragraaf gaat over het verplaatsingsgedrag in de provincie Limburg. Hoe hebben de gemiddelde afstand en reisduur zich ontwikkeld en welke motieven en vervoermiddelen zijn belangrijk voor bewoners van de provincie? En hoe zit het me het woon-werkverkeer? Wie pendelt er vooral en op welk moment van de dag? Omdat het woon-werkverkeer de belangrijkste veroorzaker is van de fileproblematiek, besteden we in deze paragraaf ruim aandacht aan dit onderwerp. Het grootste deel van de forensen verkiest nog steeds de auto boven de trein, terwijl veel beleidsmakers forensen proberen te stimuleren om de trein te nemen in plaats van in de file aan te sluiten. Aan het einde van de paragraaf gaan we hier op in.

Kortste afstand en reisduur

In veel studies, rapporten en discussies gaat men ervan uit dat de mobiliteit van de Nederlanders toeneemt. Maar klopt dit wel? De totale afgelegde afstand in Nederland is het afgelopen decennium met zo'n 7 procent gestegen. De stijgende welvaart en de uitbreiding van het (spoor)wegennet vergroten de mogelijkheden voor mensen om zich te verplaatsen. Toch is het gegroeide aantal kilometers vooral het gevolg van de bevolkingsgroei. De afgelegde afstand per persoon is namelijk nauwelijks gestegen. Dit blijkt uit tabel 12.3, die de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur per dag (voor personen van 12 jaar of ouder) weergeeft voor alle provincies in 1995 en 2005. De tabel laat zien dat de reisduur per persoon per dag zelfs is gedaald. In de provincie Limburg bleef de gemiddelde reisduur gelijk en nam de gemiddelde afgelegde afstand toe. Met een gemiddelde van 30,2 kilometer en 58.9 minuten is de provincie Limburg een echte uitzondering. In geen andere Nederlandse provincie liggen deze gemiddelden zo laag.

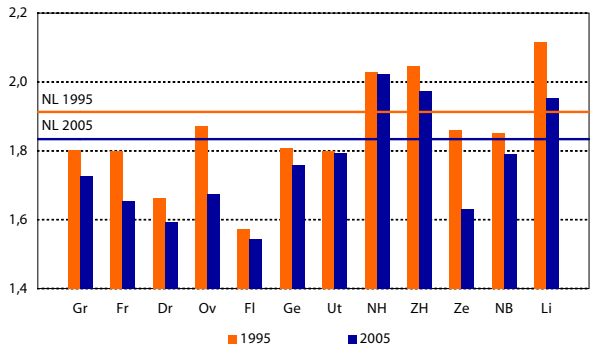
Ondanks de korte gemiddelde afgelegde afstand en reisduur is de gemiddelde reisduur per kilometer in Limburg wel erg hoog. In 1995 was deze het hoogst in Nederland. In 2005 is de reisduur per kilometer wel fors gedaald, maar ligt nog altijd behoorlijk boven het landelijk gemiddelde. Alleen in Noord- en Zuid-Holland verplaatste men zich in dat jaar nog inefficiënter. Dit is weergegeven in figuur 12.11. De figuur geeft min of meer de efficiëntie weer waarmee wordt gereisd. Hoe korter de reisduur per kilometer, hoe efficiënter men zich verplaatst. De afname van de reisduur per kilometer geldt voor elke provincie, maar de onderlinge verschillen zijn groot. Opvallend is dat vooral de meer perifere provincies, waaronder Limburg, een forse afname laten zien. Over het algemeen reizen bewoners uit die provincies efficiënter dan Randstedelingen. Dat is niet opmerkelijk omdat met name het autowegennetwerk minder zwaar belast wordt dan in de

Tabel 12.3: Gemiddelde afgelegde afstand en reisduur
In kilometer en minuten per persoon (12+) per dag

	Afstand (km.)		Reisduur (min.)	
	1995	2005	1995	2005
Groningen	35,9	34,8	64,6	60,1
Friesland	35,5	39,4	63,9	65,1
Drenthe	37,9	42,0	63,0	67,0
Overijssel	33,6	38,2	62,9	63,9
Flevoland	44,2	44,2	69,5	68,3
Gelderland	35,4	36,4	64,0	64,1
Utrecht	38,9	38,1	70,0	68,3
Noord-Holland	34,8	32,9	70,5	66,6
Zuid-Holland	32,9	32,6	67,3	64,3
Zeeland	33,2	36,8	61,8	60,1
Noord-Brabant	33,6	35,4	62,3	63,5
Limburg	27,8	30,2	58,8	58,9
Nederland	34,2	35,1	65,4	64,4

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Figuur 12.11: Gemiddelde reisduur per kilometer
In kilometer per persoon (12+) per dag



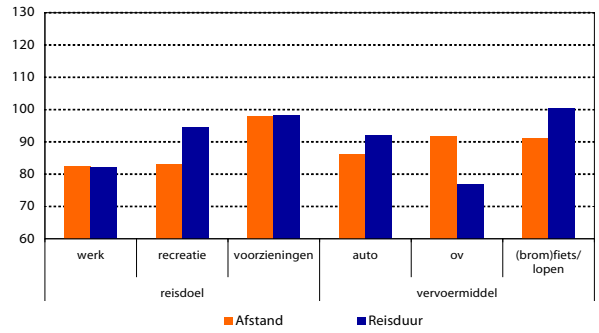
Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Limburg

Verplaatsingsgedrag

Randstad. De verwachting is dat de reisduur in de Randstad in de toekomst ongeveer gelijk zal blijven door geplande investeringen in uitbreiding van de wegcapaciteit en vooral zal toenemen in Oost- en Zuid-Nederland (SCP, 2003).

Figuur 12.12: Afstand en reisduur in Limburg t.o.v. Nederland, 2005 (index: NL= 100)



Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Tot nu toe keken we naar de totale afgelegde afstand en reisduur per persoon per dag en maakten we geen onderscheid tussen verschillende reisdoelen. Maken we dat onderscheid wel, dan blijken er wat betreft afstand en reisduur grote verschillen te bestaan tussen verschillende reisdoelen en vervoermiddelen.

Gemiddelde afstanden

Het feit dat steeds meer Nederlanders aan het werk zijn heeft geleid tot een toename van het woon-werkverkeer en tot een toename van het autogebruik. Dat geldt voor de inwoners van elke provincie, dus ook voor mensen uit de provincie Limburg.

Figuur 12.12 toont de index van de gemiddelde afgelegde afstand en reisduur naar reisdoel en vervoermiddel ten opzichte van Nederland. Het linker deel heeft betrekking op het reisdoel. Het valt op dat voor elk reisdoel minder kilometers worden afgelegd dan in de rest van Nederland. Vooral voor het reisdoel werk valt dit op. Gemiddeld legt een Limburger een bijna 20 procent kortere afstand en reisduur af. Alleen voor voorzieningen ligt zowel de afstand als reisdoel rond het landelijk gemiddelde.

Relatief efficiënt openbaar vervoer

De rechterkant van figuur 12.12 toont de afstand en reisduur per type vervoermiddel. Het valt op dat met de auto ruim 15 procent minder kilometers worden afgelegd dan landelijk het geval is. Bij het openbaar vervoer en (brom)fiets/lopen is dit verschil wat kleiner. De reisduur in het openbaar vervoer ligt ruim 20 procent lager dan in de rest van Nederland. Met reisduur wordt de tijd bedoeld die nodig is voor de gehele verplaatsing, dus inclusief voor- en natransport en wachttijd. Het feit dat deze reisduur in de provincie Limburg relatief laag is, duidt op een efficiënt gebruik van het openbaar vervoer. Verklaringen hiervoor kunnen zijn dat de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer in Limburg hoger ligt, dat de wachttijden korter zijn door betere aansluitingen en dat men minder tijd hoeft te besteden aan het voor- en natransport.
In de paragraaf 'Infrastructureel aanbod' was al te lezen dat mensen uit de provincie Limburg een relatief korte afstand af moeten leggen tot een station en zelfs een zeer korte afstand tot een intercitystation. Dit is gunstig voor de beperking van het voor- en natransport. Toch neemt het openbaar vervoer maar een klein gedeelte van de totale verplaatsingskilometers voor haar rekening. Ongeveer 80 procent van de totale verplaatsingsafstand wordt per auto afgelegd. De overige 20 procent is gelijk verdeeld over het openbaar vervoer en (brom)fiets/lopen.

Limburg

Verplaatsingsgedrag

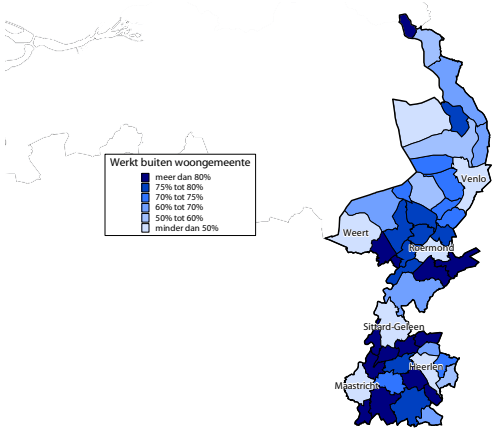
Woon-werkverkeer draagt in Nederland het meest bij aan het fileprobleem. Ongeveer tweederde van het autoverkeer in de spits is op weg van of naar het werk. Wie pendelt er en met welk vervoermiddel? Waar en wanneer vindt de meeste pendel plaats? Deze vragen komen hier aan bod.

Woon- en werksteden

In de provincie Limburg is de inkomende pendelstroom sterker dan de uitgaande. De grootste stroom pendelaars is afkomstig uit Noord-Brabant. De uitgaande pendel is ook voornamelijk gericht op deze provincie. Bij het in kaart brengen van de pendel binnen de provincie Limburg valt op dat veel mensen uit de gemeenten rond de Zuid-Limburgse steden (Sittard-Geleen, Maastricht, Heerlen) en Roermond buiten de eigen gemeente werken (figuur 12.13). Deze zijn met name in de genoemde steden werkzaam. In Noord-Limburg werkt een groter gedeelte van de werkende bevolking binnen de grenzen van hun woongemeente.
De volgende vraag is wie die pendelaars zijn. Het pendelgedrag verschilt bijvoorbeeld naar inkomensniveau. Hoe hoger het inkomen, des te groter de gemiddelde pendelafstand. Daarnaast verschilt het pendelgedrag naar geslacht. Mannen leggen over het algemeen grotere afstanden af voor hun werk dan vrouwen, waarbij overigens de verschillen in de afgelopen 25 jaar aanzienlijk kleiner zijn geworden. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen, maar is de gemiddelde reisduur en afstand nog altijd lager. Figuur 12.14 toont de afgelegde pendelafstand per persoon naar opleidingsniveau. De totale gemiddelde woon-werkafstand ligt in Limburg bijna 10 kilometer lager dan landelijk. Vooral bij de laagst opgeleiden valt het enorme verschil met het landelijke gemiddelde op. In Limburg wonen relatief de meeste laagopgeleiden van ons land. Laag opgeleiden in Zuid-Limburg wonen relatief dichtbij hun werk.

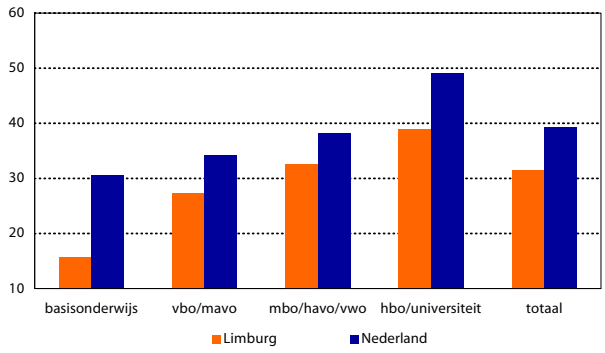
In het woon-werkverkeer is de auto nog altijd veruit het belangrijkste vervoermiddel. In Limburg maakt ruim 68 procent van de pendelaars gebruik van de auto ten opzichte van ongeveer 60 procent gemiddeld in Nederland. De ontwikkeling van de gemiddelde afstand en reisduur voor pendelaars die met de auto reizen, staat weergegeven in figuur 12.15. Zowel pendelafstand als pendelreisduur namen in de periode 1995-2005 ongeveer in gelijke mate toe als in de rest van Nederland. Beide lagen in 2005 nog wel fors onder het landelijk gemiddelde.
Wanneer de spreiding van de pendel over de dag wordt uitgezet (figuur 12.16), dan is te zien dat dit patroon identiek is aan dat van Nederland. Zowel de ochtend- als avondspits duurt even lang

Figuur 12.13: Percentage van de werkende bevolking dat buiten de woongemeente werkt, 2004



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 12.14: Gemiddelde afgelegde woon-werk afstand per persoon (12+) per dag, 2004



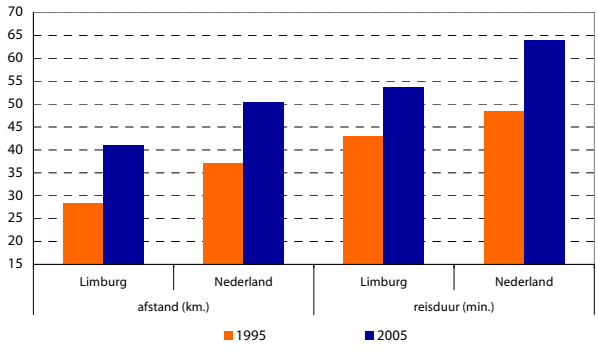
Bron: CBS, bewerking Rabobank

Limburg

Verplaatsingsgedrag

als in de rest van Nederland. Opvallend is dat de avondspits in de provincie Limburg een hogere intensiteit kent dan landelijk.

Figuur 12.15: Gemiddelde pendelafstand en -reisduur per auto

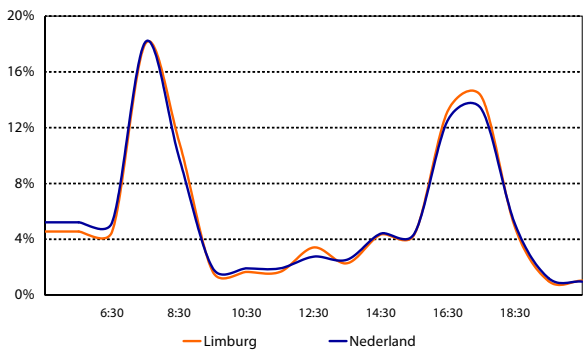


Bron: CBS, Mobiliteitsonderzoek Nederland, bewerking Rabobank

Is de trein een alternatief?

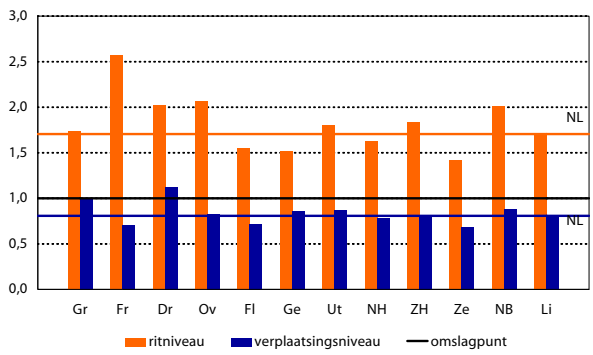
De trein wordt vaak genoemd als alternatief voor het dagelijks aansluiten in de file. Vooral beleidsmakers proberen pendelaars de trein in te krijgen. Figuur 12.17 toont min of meer de concurrentie tussen de auto en de trein als het gaat om woon-werkverkeer. Met een rit bedoelen we het traject van een enkel vervoermiddel, dus het moment dat iemand de trein instapt tot het moment dat hij of zij eruit stapt. Een verplaatsing is van deur tot deur, dus inclusief het voor- en natraject. De oranje balk geeft het ritniveau weer. Deze steekt voor elke provincie ver boven de 1 uit, wat inhoudt dat de trein veel sneller is dan de auto. De trein heeft immers vrij baan om hard door te rijden. Op verplaatsingsniveau ligt dat anders. Door het voor- en natraject van treinreizigers zijn zij doorgaans langer onderweg dan autopendelaars, ondanks files. Alleen in Drenthe lijkt de trein over het algemeen een betere optie. In Limburg ligt de snelheid van de trein ten opzichte van de auto zowel op rit- als verplaatsingsniveau gelijk aan het landelijk gemiddelde. Een nuancering op de langere reistijd met de trein op verplaatsingsniveau, is dat dit een algemeen beeld geeft. Voor veel mensen is de trein wel een goed alternatief, maar dit geldt zeker niet voor iedereen. Wil men pendelaars de trein in krijgen, dan zal het voor- en natraject ingekort moeten worden en dus de aansluiting op het openbaar vervoer moeten verbeteren.

Figuur 12.16: Spreiding van de pendel over de dag



Bron: CBS, bewerking Rabobank

Figuur 12.17: Snelheid van de trein t.o.v. de snelheid van de auto



Bron: CBS, bewerking Rabobank

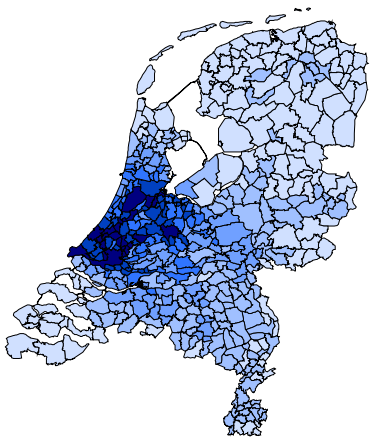
Limburg

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan worden gezien als de resultante, of de prijs, van aanbod en vraag naar infrastructuur. Op veel plaatsen in Nederland conflicteren deze met elkaar. Daar wordt een hoge 'prijs' betaald voor onbereikbaarheid en files. In deze paragraaf staat bereikbaarheid centraal en wordt deze voor Limburg in kaart gebracht.

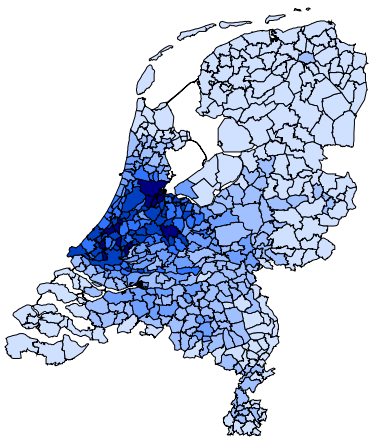
Wat is bereikbaarheid eigenlijk? In beginsel gaat men ervan uit dat de bereikbaarheid van een gebied hoog is wanneer dat gebied in een relatief korte tijd te bereiken is. Maar bereikbaarheid moet wel nut hebben. Stel dat in een gebied praktisch geen activiteiten plaatsvinden dan is een goede bereikbaarheid nutteloos. Aanwezigheid van economische activiteit en bevolking speelt een cruciale rol bij de beoordeling van de bereikbaarheid. In dat opzicht is bereikbaarheid op veel manieren te kwantificeren en te regionaliseren. In de Atlas voor regionale bereikbaarheid (Altas voor Gemeenten, 2006) is gekozen voor twee benaderingen, namelijk het perspectief van bedrijven en het perspectief van werknemers. De gedachte is dat een gebied vanuit een bedrijf bezien goed bereikbaar is als veel potentiële werknemers en afnemers dat gebied binnen een acceptabele reisduur kunnen bereiken. Voor werknemers geldt juist dat een gebied goed bereikbaar is wanneer veel banen vanuit dat gebied binnen een acceptabele reisduur bereikbaar zijn. Met een acceptabele reisduur wordt de bereidheid van mensen bedoeld om zich voor een bepaald doel te verplaatsen. Wanneer 0 minuten nodig zijn voor een verplaatsing naar het werk is dit voor iedereen acceptabel en is iedereen bereid om te 'reizen', maar naarmate de reisduur toeneemt wordt het deel van de bevolking dat bereid is die woon-werkverplaatsing te maken kleiner. Bij 26 minuten zien we een breekpunt. Tot deze reisduur zijn de meeste mensen bereid een woon-werkverplaatsing te maken. Boven deze grens neemt de wil om te pendelen snel af.
Met dit in het achterhoofd geven onderstaande kaarten de bereikbaarheid van Nederlandse gemeenten weer vanuit de twee genoemde pespectieven. Figuur 12.18 illustreert het bedrijfsperspectief. Het geeft de potentiële bereikbaarheid van gemeenten door personen weer. Het werknemersperspectief is weergegeven in figuur 12.19. In die kaart is te zien vanuit welke gemeenten de meeste banen bereikbaar zijn. Voor beide perspectieven geldt dat de meer perifere gebieden in Nederland, waaronder Limburg, slechter bereikbaar zijn. Niet dat de reistijden daar hoger zijn, er is simpelweg minder te bereiken in termen van economische en sociaal-maatschappelijke activiteiten.

Figuur 12.18: Potentiële bereikbaarheid door personen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Figuur 12.19: Potentiële bereikbaarheid van banen



Bron: ABF Research, bewerking Rabobank

Limburg

Bereikbaarheid

Bij deze figuren is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in bereikbaarheid tussen vervoermiddelen of het wel of niet reizen binnen de spits. Zoals uit de paragraaf over het verplaatsingsgedrag al naar voren kwam, is de verkeersintensiteit vooral tijdens de spits erg hoog en kan de trein in bepaalde provincies een goed alternatief vervoermiddel zijn voor de auto in het woon-werkverkeer.

Openbaar vervoer nog geen goed alternatief

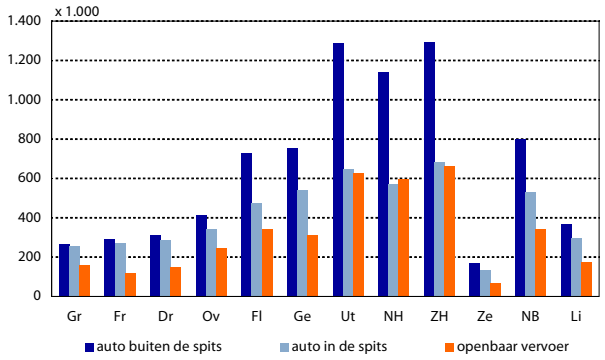
In de figuren 12.20 en 12.21 is wel rekening gehouden met de spits en vervoermiddel. Ook hier is de bereikbaarheid vanuit de twee perspectieven bekeken. Figuur 12.20 heeft betrekking op het bedrijfsperspectief. Het geeft het aantal potentiële werknemers weer dat de twaalf provincies binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen werknemers die met de auto buiten de spits, met de auto binnen de spits en met het openbaar vervoer reizen. Zuid-Holland blijkt zowel binnen als buiten de spits voor de meeste mensen binnen een acceptabele reisduur te bereiken te zijn. Vooral in de Randstedelijke provincies valt het grote verschil op in bereikbaarheid binnen en buiten de spits. De invloed van het fileprobleem is hier goed zichtbaar. Limburg is wat betreft deze bereikbaarheidsmaat ongeveer gelijk aan de provincie Overijssel.

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is toch enigszins zorgelijk te noemen. Met uitzondering van de provincie Noord-Holland, zijn bedrijven in de spits in elke provincie nog altijd beter bereikbaar met de auto dan met het openbaar vervoer.

Figuur 12.21 benadert de bereikbaarheid vanuit het werknemersperspectief. Het geeft aan hoeveel banen iemand vanuit de woonprovincie binnen een acceptabele reisduur kan bereiken. Het is te zien dat buiten de spits mensen uit de provincie Utrecht de meeste banen kunnen bereiken. Tijdens de spits halveert voor de inwoners van deze provincie het aantal banen dat binnen een acceptabele reisduur te bereiken is. Vanuit de provincie Limburg zijn de verschillen in bereikbaarheid van banen niet erg groot.

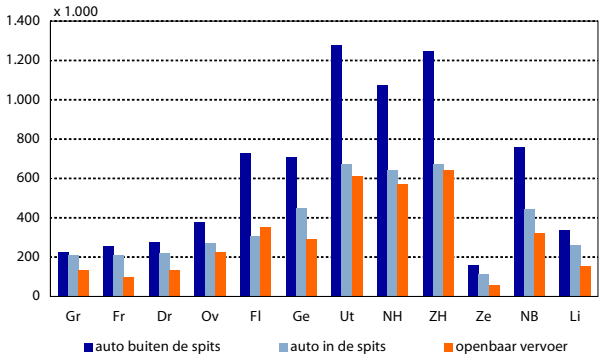
In figuur 12.21 is ook de bereikbaarheid van banen met het openbaar vervoer verwerkt. Het blijkt dat vrijwel vanuit alle provincies meer banen met de auto zijn te bereiken dan met het openbaar vervoer. Alleen in de provincie Flevoland is dit anders. In de spits kunnen de inwoners van deze provincie hun werk over het algemeen sneller bereiken door gebruik te maken van het openbaar vervoer dan met de auto. Dit heeft met name te maken met de congestie en de beperkte ontsluitingsmogelijkheden over de weg vanuit Flevoland richting de rest van de Randstad.

Figuur 12.20: Bereikbaarheid van provincies door werknemers



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 12.21: Bereikbaarheid van banen vanuit provincies



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Limburg

Bereikbaarheid

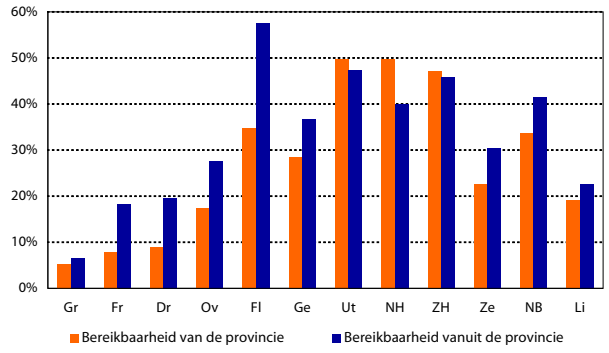
Nu het verschil inzichtelijk is gemaakt tussen de bereikbaarheid in en buiten de spits en gekeken is welke rol het openbaar vervoer hier in kan spelen, wordt nu dieper ingegaan op het file-effect. Het bleek al dat tijdens de spits vooral de bereikbaarheid in de Randstad onder druk komt te staan. Wat is nu precies het effect van files op de bereikbaarheid van provincies, hoe verhouden de files in de meer perifere gebieden in Nederland zich tot de files in de Randstad en welke maatregelen nemen de provincies tegen dit probleem?

Groot file-effect

In figuur 12.22 is het file-effect weergegeven per provincie, oftewel het percentage potentiële werknemers dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken of het aantal banen dat vanuit de provincie niet meer binnen acceptabele reisduur te bereiken is. Het valt op dat de bereikbaarheid van de meer perifere provincies door potentiële werknemers minder door files wordt beïnvloed dan de bereikbaarheid van banen vanuit de provincie. Vooral de provincie Flevoland valt op. De bereikbaarheid vanuit deze provincie wordt door files nergens zo sterk beïnvloed als hier. Zoals eerder al beschreven, betreft het hier met name de slechte bereikbaarheid van de Randstad vanuit Flevoland. In Limburg ligt het percentage mensen dat de provincie door files niet meer binnen acceptabele reisduur kan bereiken ongeveer gelijk aan het percentage banen dan vanuit de provincie niet meer te bereiken is.

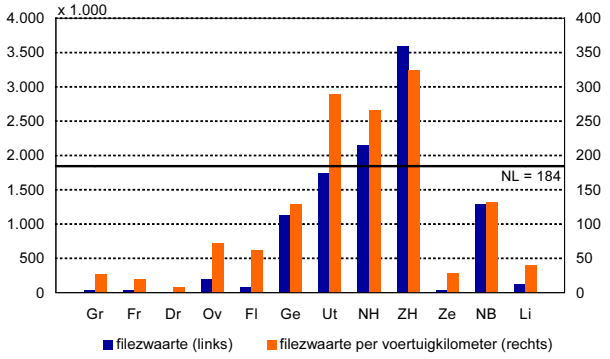
De zwaarte van een file kan berekend worden door de gemiddelde filelengte in kilometers te vermenigvuldigen met de duur van de file in minuten. In 2005 is die filezwaarte in Nederland toegenomen met 1 procent ten opzichte van 2004, in lijn met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In figuur 12.23 is te zien dat alleen de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland een fors hogere filezwaarte en –lengte hebben dan het landelijk gemiddelde. De filezwaarte ligt in Limburg ver onder het landelijk gemiddelde. De belangrijkste oorzaak van de filezwaarte in Nederland is de beperkte wegcapaciteit. Ongeveer 84 procent van de filezwaarte kan hier aan worden toegeschreven (Filemonitor, 2006). Uitbreiding van de wegcapaciteit wordt daarom nog altijd gezien als oplossing van het fileprobleem, in ieder geval voor de korte termijn. Zoals in de paragraaf over het infrastructurele aanbod al te lezen was, is ook Limburg bezig met uitbreiding van de wegcapaciteit. De Rabobank is echter van mening dat naast uitbreiding van de wegcapaciteit ook andere oplossingen moeten worden gezocht zoals flexibele werkvormen en kilometerbeprijzing. Meer hierover kunt u lezen in het hoofdstuk 'Mobiliteit in Nederland'.

Figuur 12.22: File-effect



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Figuur 12.23: Filezwaarte, absoluut en en per voertuigkilometer



Bron: Atlas voor Gemeenten, bewerking Rabobank

Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting bij het economisch rapportcijfer

Bijlage 2: Overzicht regio's economische groei en kracht

Bijlage 3: Overzicht COROP-gebieden

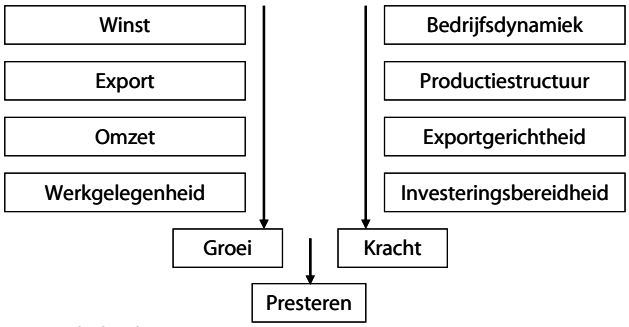
Bijlage 4: Definities

Bijlage 1

Toelichting bij het economisch rapportcijfer

Hoe heeft de regionale economie het in 2006 gedaan? Deze vraag beantwoorden we aan de hand van een rapportcijfer voor de economische *groei*, de economische *kracht* en het economisch *presteren* van de Nederlandse regio's. Jaarlijks zetten we hierbij het Nederlandse gemiddelde op zes. Een cijfer hoger dan zes betekent dat de regio boven het Nederlandse gemiddelde heeft gepresteerd. Een waardering met een cijfer onder de zes duidt op een minder dan gemiddelde score en wordt daarom als onvoldoende beoordeeld. Uitspraken dat een regionale economie het 'goed' heeft gedaan, moeten tegen deze achtergrond worden geplaatst en hebben dus vooral een relatieve waarde.

Economisch rapportcijfer



Bron: Rabobank

In het schema hiernaast is weergegeven hoe het rapportcijfer is opgebouwd. De economische *groei* bepalen we op basis van de groei van de winst, de export, de omzet en de werkgelegenheid in het bedrijfsleven van de regio. De *kracht* van de economie beoordelen we aan de hand van de bedrijfsdynamiek, de productiestructuur, de exportgerichtheid en de investeringsbereidheid van de bedrijven. Met bedrijfsdynamiek bedoelen we de 'verjonging' van het regionale bedrijfsleven, zowel door starters als door de oprichting van nevenvestigingen door al bestaande bedrijven. Bedrijfsdynamiek en productiestructuur geven een indicatie van het toekomstperspectief van het bedrijfsleven, terwijl de exportgerichtheid en de investeringsbereidheid vooral een indruk geven van de kwaliteit van het ondernemerschap. Het *presteren* van een regio is het ongewogen gemiddelde van groei en kracht. De rapportcijfers zijn berekend op basis van verschillende bronnen, waaronder de ERBO-gegevens van de Kamer van Koophandel en de werkgelegenheidscijfers uit het zogenoemde LISA-bestand.

Bijlage 2

Overzicht regio's economische groei en kracht

1 Oost-Groningen
2 Delfzijl en omgeving
3 Overig Groningen
4 Noord-Friesland
5 Zuidwest-Friesland
6 Zuidoost-Friesland
7 Noord-Drenthe
8 Zuidoost-Drenthe
9 Zuidwest-Drenthe
10 Noord-Overijssel
11 Zuidwest-Overijssel
12 Twente
13 Veluwe
14 Achterhoek
15 Arnhem/Nijmegen
16 Zuidwest-Gelderland
17a Utrecht West
17b Eemland
17c Stadsgewest Utrecht
17d Utrechtse Heuvelrug
18 Kop van N-Holland
19 Alkmaar en omgeving
20 IJmond
21 Agglomeratie Haarlem
22 Zaanstreek
23 Groot-Amsterdam
24 Het Gooi en Vechtstreek
25 Aggl. Leiden Bollenstreek
26 Aggl. 's-Gravenhage
27 Delft en Westland
28 Oost-Zuid-Holland
29 Groot-Rijnmond
30 Zuidoost-Zuid-Holland
31 Zeeuwsch-Vlaanderen
32 Overig Zeeland
33 West-Noord-Brabant
34 Midden-Noord-Brabant
35 Noordoost-Noord-Brabant
36 Zuidoost-Noord-Brabant
37 Noord-Limburg
38 Midden-Limburg
39 Zuid-Limburg
40a Almere
40b Midden-Flevoland
40a Noordoostpolder

Kaart regio's economische groei en kracht

Bijlage 3

Overzicht COROP-gebieden

1 Oost-Groningen	11 Zuidwest-Overijssel	21 Agglomeratie Haarlem	31 Zeeuwsch-Vlaanderen
2 Delfzijl en omgeving	12 Twente	22 Zaanstreek	32 Overig Zeeland
3 Overig Groningen	13 Veluwe	23 Groot-Amsterdam	33 West-Noord-Brabant
4 Noord-Friesland	14 Achterhoek	24 Het Gooi en Vechtstreek	34 Midden-Noord-Brabant
5 Zuidwest-Friesland	15 Arnhem/Nijmegen	25 Aggl. Leiden Bollenstreek	35 Noordoost-Noord-Brabant
6 Zuidoost-Friesland	16 Zuidwest-Gelderland	26 Aggl. 's-Gravenhage	36 Zuidoost-Noord-Brabant
7 Noord-Drenthe	17 Utrecht	27 Delft en Westland	37 Noord-Limburg
8 Zuidoost-Drenthe	18 Kop van N-Holland	28 Oost-Zuid-Holland	38 Midden-Limburg
9 Zuidwest-Drenthe	19 Alkmaar en omgeving	29 Groot-Rijnmond	39 Zuid-Limburg
10 Noord-Overijssel	20 IJmond	30 Zuidoost-Zuid-Holland	40 Flevoland

Kaart COROP-gebieden

Bijlage 4

Begrippenlijst

Bereikbaarheid van banen vanuit gebieden (perspectief werknemers)
Gemeten als het aantal banan dat vanuit een gebied binnen een acceptabele reisduur kan worden bereikt.

Bereikbaarheid van gebieden door werknemers (perspectief bedrijven)
Gemeten als het aantal werknemers dat een gebied binnen een acceptabele reisduur kan bereiken.

Congestie
Ophoping of verstopping van een vervoersnetwerk (file).

File-effect
Bij bereikbaarheid van gebieden door werknemers: het percentage van de werknemers dat een gebied door files niet meer binnen een acceptabele reisduur kan bereiken.
Bij bereikbaarheid van banen vanuit gebieden: het percentage van de banen dat vanuit een gebied door files niet meer binnen een acceptabele reisduur kan worden bereikt.

Filezwaarte
De zwaarte van een file wordt berekend door de lengte van de file te vermeninigvuldigen met de duur van de file.

Forens
Werknemer die buiten zijn of haar woongemeente werkt

Het Nieuwe Werken
Concept dat uitgaat van een nieuwe manier van werken waar telewerken en flexwerken belangrijke onderdelen van uitmaken. De kenrwaarden ('de vier V's' van Het Nieuwe Werken zijn vrijheid, vertrouwen, verantwoordelijkheid en verbondenheid.

Mobiliteit
De mate waarin, de wijze waarop en de reden waarom mensen zich verplaatsen

Pendelen
Het regelmatig heen en weer reizen van woongemeente naar werkgemeente door een forens.

Bronvermelding

- ABF Research (2007), Bereikbaarheid, internetpagina: www.abfresearch.nl
- Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2005), Effecten beleidsinstrumenten van de Nota Mobiliteit, internetpagina: www.rws.avv.nl
- CBS Statline (2007), internetpagina: statline.cbs.nl
- De Nieuwe Kaart van Nederland (2007), internetpagina: www.nieuwekaart.nl
- Kamer van Koophandel (2007), Handelsregister, internetpagina: www.kvk.nl
- LISA (2007), LISA Werkgelegenheidscijfers
- Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit (2005), interpagina: www.andersbetalenvoormobiliteit.nl
- Natuur en Milieu Planbureau (2006), internetpagina: www.mnp.nl
- Provincie Drenthe (2006), Voorontwerp PVVP, internetpagina: www.drenthe.nl
- Provincie Flevoland (2006), Nota Mobiliteit, internetpagina: www.flevoland.nl
- Provincie Friesland (2006), PVVP Fryslân feilich foarút, internetpagina: www.fryslan.nl
- Provincie Gelderland (2004),PVVP Op weg naar duurzame mobiliteit, internetpagina: www.gelderland.nl
- Provincie Groningen (2006), Provinciaal Omgevingsplan Koersen op Karakter, internetpagina: www.provinciegroningen.nl
- Provincie Limburg (2006), PVVP, internetpagina: www.limburg.nl
- Provincie Noord-Brabant (2006), PVVP, internetpagina: www.brabant.nl
- Provincie Noord-Holland (2003), PVVP Ruimte voor Mobiliteit, internetpagina: www.noord-holland.nl
- Provincie Overijssel (2005), PVVP Vlot en Veilig Verder, internetpagina: provincie.overijssel.nl
- Provincie Utrecht (2003), Strategisch Mobiliteitsplan 2004-2015, internetpagina: www. provincie-utrecht.nl
- Provincie Zeeland (2003), PVVP Mobiliteit op maat, internetpagina: www.zeeland.nl
- Provincie Zuid-Holland (2005),PVVP 2002-2020, internetpagina: www.zuid-holland.nl
- Researchcentrum voor Onderwijs en Arbeidsmarkt (2005), De Gelderse arbeidsmarkt 2003-2008, internetpagina: www.roa.unimaas.nl
- Rijkswaterstaat (2006), Filemonitor 2005, internetpagina: www.rws-avv.nl
- Rijkswaterstaat (2006), Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005, internetpagina: www.rws-avv.nl
- SCP (2003), Mobiel in de tijd, internetpagina: www.scp.nl
- Stichting Atlas voor Gemeenten (2006), Atlas voor regionale bereikbaarheid, internetpagina: www.atlasvoorgemeenten.nl
- SWOV (2006), internetpagina: www.swov.nl
- Witmond, B. & S. Lahaye (2006), Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht, internetpagina: www.verkeerenwaterstaat.nl

Colofon

Deze publicatie is een uitgave van Kennis en Economisch Onderzoek van Rabobank Nederland.
De in deze publicatie gepresenteerde visie is gebaseerd op gegevens uit door ons betrouwbaar geachte bronnen die worden genoemd in de bronvermelding. Deze bronnen zijn op zorgvuldige wijze in onze analyse verwerkt. Overname van de inhoud met bronvermelding is toegestaan. Kennis en Economisch Onderzoek aanvaardt echter geen enkele aansprakelijkheid voor het geval dat de in deze publicatie neergelegde gegevens of prognoses onjuistheden bevatten.

Het regionaal-economisch onderzoeksteam van Kennis en Economisch Onderzoek van Rabobank Nederland is gespecialiseerd in onderzoek en advisering op regionaal sociaal-economisch gebied en thema's die een duidelijke ruimtelijke dimensie hebben. Het onderzoek wordt uitgevoerd op grond van een gedegen kennis van de bancaire omgeving en met een hoge mate van gespecialiseerde kennis en ervaring op het gebied van de regionale economie.
Het begrip 'regio' is niet vast gedefinieerd, maar kan naar wens van de opdrachtgever nader worden bepaald. De kleinste geografische eenheid die wordt gehanteerd is de gemeente, van waaruit desgewenst ieder onderzoeksgebied kan worden opgebouwd.

Het team voert onderzoek uit in opdracht van (groepen) Rabobanken, eventueel in combinatie met derden, zoals gemeenten, Kamers van Koophandel, regionale organisaties et cetera. Onderzoek alleen voor 'derden' (dus niet behorend tot de Rabobank Groep) is eveneens mogelijk na ruggespraak met de betrokken Rabobank(en) in het onderzoeksgebied. Onderzoeksopdrachten worden steeds bevestigd met een gedetailleerde offerte, waarin ook een tijdsplanning is opgenomen. Aan opdrachtgevers wordt een marktconform uurtarief in rekening gebracht, waarbij opdrachtgevers binnen de Rabobank Groep geen BTW verschuldigd zijn.

Voor informatie kunt u bellen met het secretariaat van Kennis en Economisch Onderzoek, telefoonnummer 030-2166662.
U kunt ons ook bereiken op het volgende e-mailadres: A.Bergen@rn.rabobank.nl.

Projectleiding:
Drs. Rogier Aalders

Samenstelling:
Drs. Arjan Bakkeren, drs. Martijn van Dordrecht, Niels Haars BSc

Eindredactie:
Enrico Versteegh

KEO op internet
www.rabobankgroep.nl/kennisbank

Postadres
Rabobank Nederland
KEO (UC P515)
Postbus 17100
3500 HG Utrecht

Bezoekadres
Rabobank Nederland
Croeselaan 18
3521 CB Utrecht

Rabobank