REGIO GRONINGEN-ASSEN

Inwonertal 445.891 (1 januari 2006)
Totale oppervlakte 571 km^2
Bodemgebruik percentage groen 80%, blauw 4%, rood 12%
Belangrijkste steden Groningen en Assen
Aantal gemeenten 12 gemeenten
Bijdrage BBP 2003 €19.915 miljoen, ofwel 4,1% van het nationale Bruto Binnenlands Product
Economisch profiel diensten, ICT, energie, medische wetenschap (nanotechnologie, life sciences)
Type landschap noordelijk kleigebied is grootschalig open landbouwlandschap met wierden en dijken, overgangsgebied is halfopen, meest verstedelijkte landschap, zuidelijk zandgebied kent veel beslotener beekdalen en bossen
Woningvoorraad 191.978
Aantal werkzame personen ruim 220.000

"De volgende gemeenten maken in ieder geval onderdeel uit van dit nationaal stedelijk netwerk: Groningen en Assen.

De regio rond Groningen en Assen vormt de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland. De regio is gelegen op de meest noordelijke verbinding tussen de Randstad en Noord-Duitsland (met name Hamburg en Bremen). De luchthaven Groningen Airport Eelde, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en een mogelijk snelle OV-verbinding tussen het noorden en de Randstad kunnen bijdragen aan de internationale positionering van de regio. Woningbouwafspraken kunnen de samenhang van het nationaal stedelijk netwerk vergroten. Naast een landsdelige verzorgingsfunctie heeft Groningen een sterk ontwikkelde diensten-, ICT-, biomedische/ life science- en energiesector (Energy Valley). Ook zijn de sectoren industrie, handel en transport ruim vertegenwoordigd en is de stad hét noordelijke centrum van kunst, cultuur, onderwijs, kennis en zorg. Met de ontwikkeling van het Europapark geeft de gemeente invulling aan de transformatie van Groningen Zuidoost in een hoogwaardig stedelijk milieu. In Assen zijn met name de diensten- en de energiesector sterk vertegenwoordigd."

— pagina 70, Nota Ruimte

IN DIT HOOFDSTUK STAAT HET NATIONAAL STEDELIJK NETWERK GRONINGEN-ASSEN CENTRAAL

Wij openen met de eigen ambities van de Regio Groningen-Assen uit de Regiovisie 2030.
Aansluitend volgen de kenmerken van dit stedelijke netwerk.
Na een blik op de ontstaansgeschiedenis gaan wij naar de lagenbenadering: ondergrond, netwerken en occupatie. De beschrijvende paragrafen sluiten wij af met een blik op de bestuurlijke voorzieningen.
Vervolgens gaan wij terug naar de ambities om in paragraaf 4.3. in meer detail de opgaven, maatregelen en projecten uit de regiovisie en de met het rijk overeengekomen ontwikkelagenda weer te geven en aansluitend de focus te richten op het buitenland in paragraaf 4.4. het hoofdstuk sluiten wij af met een woord van de Regio Groningen-Assen zelf.









Amsterdam
A 7

Skilled
I.S.P.A.
aprilia





ACADEMISCH ZIEKENHUIS GRONINGEN


← De Regio Groningen-Assen in een notendop

De regio Groningen-Assen kan gekarakteriseerd worden als 'de motor van het Noorden', door dat het de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland is. De kernkwaliteiten zitten vooral in de combinatie van stad en land, en de verschillende landschappen waardoor er vele woon- en werkmilieus ontwikkeld kunnen worden.
De regio wil vanaf 2030 een schakelrol vervullen tussen de Randstad en de belangrijkste stedelijke centra in Noordwest-Europa. volgens de regio zou een snelle treinverbinding tussen Amsterdam, Groningen en later ook Duitsland hier een belangrijke voorwaarde voor zijn.

4.1 → AMBITIE

De Regio Groningen-Assen heeft de komende jaren twee ambities. Het netwerk zet in op het versterken en profileren van de economische positie van de regio (zowel nationaal als internationaal). De tweede ambitie is het behoud van de kernkwaliteiten, die bestaan uit de combinatie van de stad en het platteland, met een rijke diversiteit aan landschappen en woon- en werkmilieus.

pagina 1, Regiovisie Groningen-Assen 2030

In 1996 is er een samenwerkingsconvenant opgesteld tussen de twee provincies Groningen en Drenthe en twaalf gemeenten (destijds nog vijftien). Hierin is ondermeer voorzien in de totstand-koming van een ruimtelijke Regiovisie en er zijn afspraken over financiën en organisatie gemaakt. Vervolgens is in 1999 een tweede convenant gesloten ter uitvoering van de inmiddels opgestelde Regiovisie Groningen-Assen. In 2004 heeft de regio zijn regiovisie geactualiseerd en meer uitvoeringsgericht gemaakt.
Voor de uitwerking van deze Regiovisie, en meer specifiek voor de onderdelen waarvoor het rijk medeverantwoordelijkheid draagt, hebben op 28 juni 2005 de regio en het rijk gezamenlijk een Ontwikkelagenda met concrete afspraken vastgesteld.
De minister van VROM is in april 2006 op werkbezoek geweest. Tijdens dat bezoek is afgesproken dat in een volgend bestuurlijk overleg verdere afspraken gemaakt zouden worden, met name over de rol van het rijk bij de uitvoering van de Regiovisie.
Voor het opstellen van deze atlas is gebruik gemaakt van informatie die uiterlijk op 1 september 2006 schriftelijk is vastgelegd.


Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschoten
Veendam
Assen
Stadskanaal
1920
Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschoten
Veendam
Assen
Stadskanaal
1950
Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschoten
Veendam
Assen
Stadskanaal
1980
Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschoten
Veendam
Assen
Stadskanaal
2010
Bron: Must

4.2 → KENMERKEN

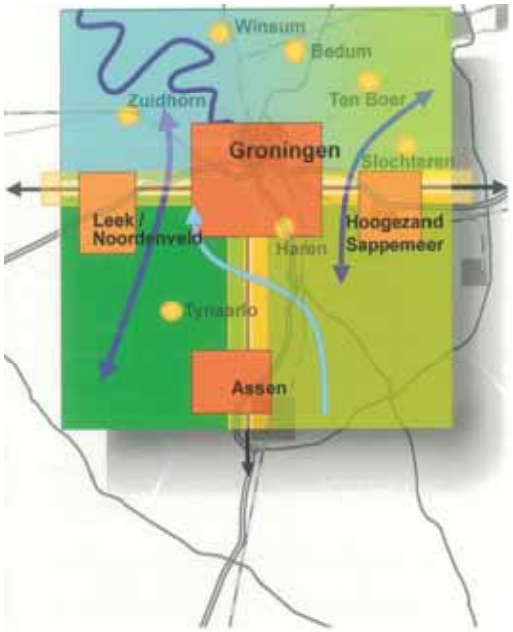
In de volgende paragrafen brengen wij de regio Groningen-Assen aan de hand van de lagenbenadering (ondergrond, netwerken en occupatie) in kaart. We beginnen in paragraaf 4.2.1 met een korte greep uit de geschiedenis en wij sluiten de typering via de lagenbenadering af met een beeld van de bestuurlijke voorzieningen in paragraaf 4.2.5. Per laag worden kaarten gepresenteerd die de kenmerken van de laag aangeven. Die kenmerken maken ook een zekere vergelijking van de nationale stedelijke netwerken in deze atlas mogelijk.

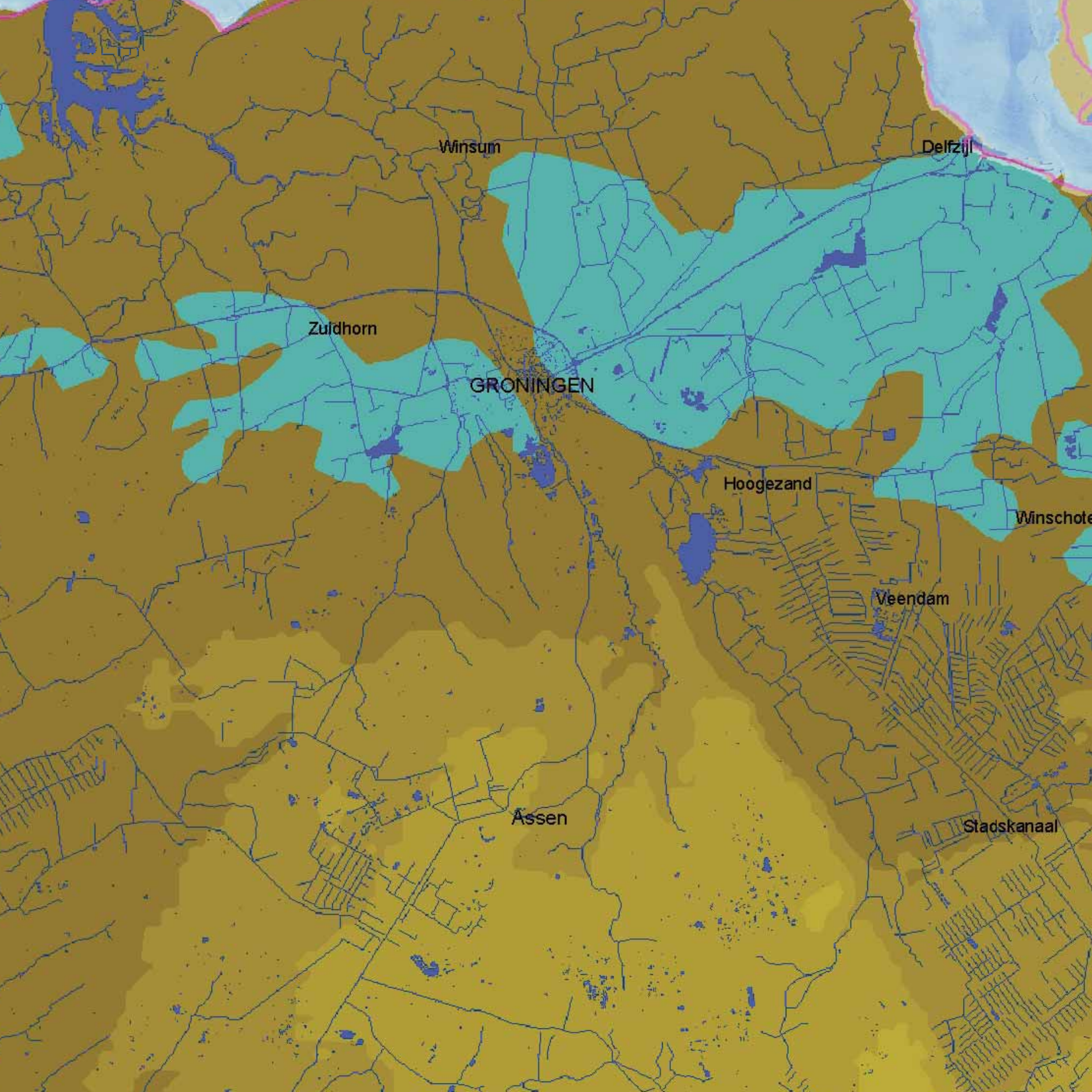
4.2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het netwerk kent een afwisselend landschap dat grofweg in twee delen is te splitsen: het zand- en keileemlandschap in het zuiden en de zeeklei in het noorden. Het zand-keileemlandschap is ontstaan tijdens de laatste twee ijstijden. Een deel hiervan werd door middeleeuwse boeren verbeterd door plaggenbemesting, waardoor een dikke laag ontstond: het esdek. Hieronder zijn oudere resten goed bewaard gebleven. Een deel van dit landschap is overdekt geraakt met veen. Kenmerkend voor dit gebied zijn de zichtbare monumenten zoals grafheuvels, hunebedden en overblijfselen van prehistorische akkers.
In het noorden ligt zeeklei. Vanaf de IJzertijd werd hier op hoger gelegen delen gewoond. Omdat de nederzettingen regelmatig overstroomden, begon men de dorpen op te hogen. Deze wierden kenden in de vroege Middeleeuwen hun grootste omvang. Daarna is men begonnen met het aanleggen van dijken, werden wierden langzaam overbodig en is de echte occupatie op gang gekomen.

Groningen is van oudsher de hoofdstad van het Noorden, met een verzorgingsgebied van ruim één miljoen mensen voor hun bovenlokale voorzieningen. Door de fysieke ontstaansgeschiedenis is het omliggende platteland relatief leeg gebleven, wat bijzondere landschappen opleverde. Dit gaf een extra impuls aan de concentratie van voorzieningen op het gebied van bijvoorbeeld kennis en cultuur in de hoofdstad van de provincie.

De stad Assen heeft lange tijd meer een dorps karakter gehad. Door de functie als provinciehoofdstad van Drenthe en door bewust gevoerd concentratiebeleid is Assen inmiddels uitgegroeid tot de tweede dragende stad van het netwerk.
Het tussenliggende gebied wordt vooral geroemd om de natuur-recreatieve mogelijkheden. Het overige gebied rondom Groningen is vooral in gebruik als landbouwgebied, met een industriële concentratie bij Hoogezand, daterend uit de bloeitijd van de scheepvaartindustrie.
De ijle structuur in het Noorden heeft geleid tot een intensieve samenwerking in Noordelijk verband en tot een brede oriëntatie op het omliggende gebied. Dat op zijn beurt weer heeft geleid tot het concept van de Noordelijke Ontwikkelingsas, lopend van de Randstad via Groningen-Assen naar Hamburg en verder.




Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschote
Veendam
Assen
Stadskanaal

Legenda

Water

zout water

velden/zandbanken

bedijkt/zoet water

primaire waterkeringen

Reliëf



hoogteligging



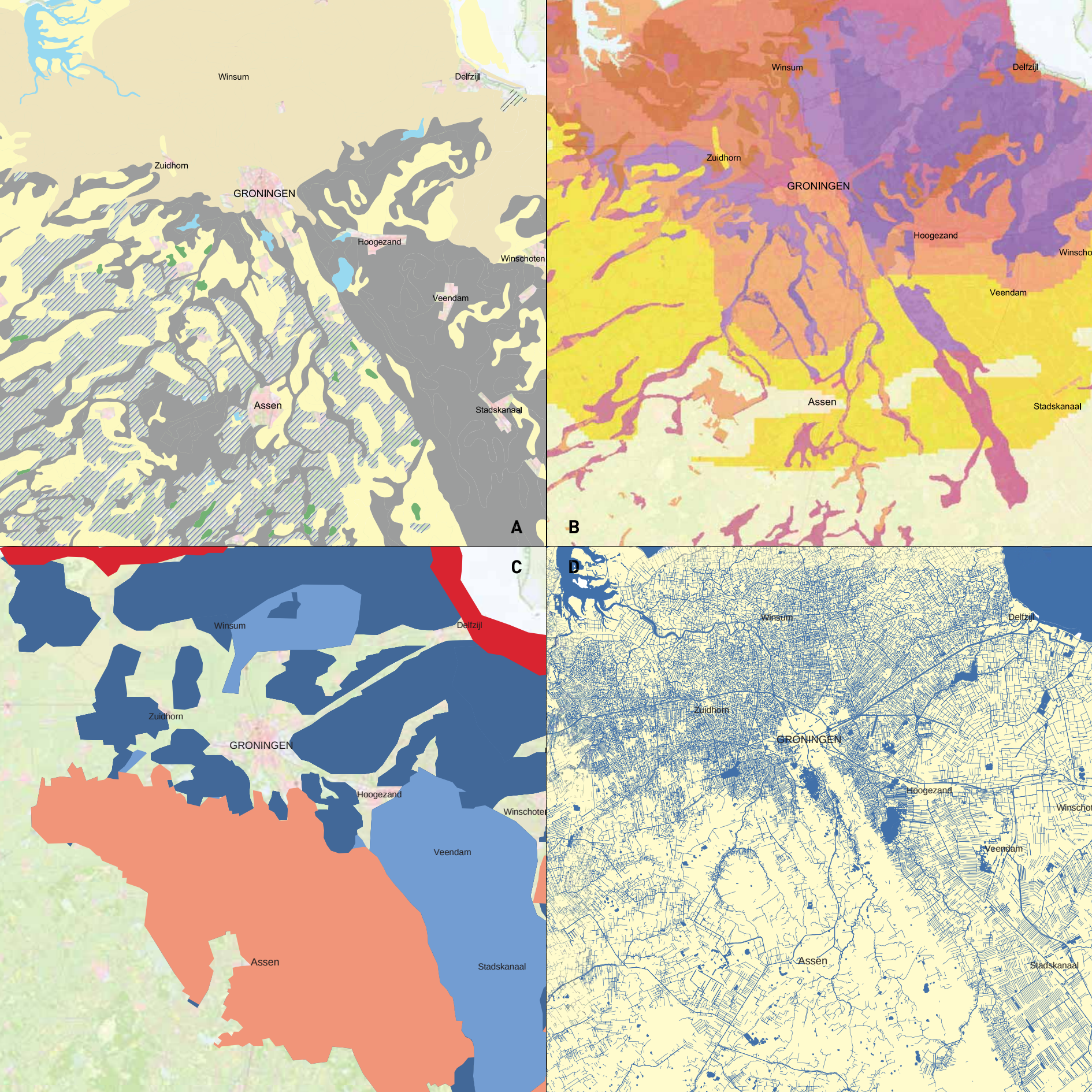
diepteligging

Bron: VROM - DGR/GEO 2006

4.2.2 Ondergrond

Basiskaart ondergrond

De basiskaart van de Nederlandse ondergrond toont twee belangrijke aspecten van de natuurlijke condities: het reliëf en het watersysteem. Het Groningse gedeelte van de Regio Groningen-Assen is een laag gelegen gebied, waardoor er relatief veel oppervlaktewater is. De Drentse zandgronden liggen duidelijk hoger en zijn droger.


Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Winschoten
Veendam
Assen
Stadskanaal
A
B
C
D

Legenda

A Hoofdklassen uit bodemkaart

- Associatie
- Jonge rivierkleigronden
- Leemgronden
- Niet gekarteerd
- Opgehoogd
- Oude kleigronden
- Stenige gronden
- Veengronden
- Water
- Water en moeras
- Zandgronden
- Zeekleigronden

B. Voorspelling bodemdaling tot 2050 in cm

- > 60
- 50 - 60
- 40 - 50
- 30 - 40
- 20 - 30
- 15 - 20; 10 -15
- 5 -10; 2 - 5
- 0,5 - 2; verander. < 0,5; stijging 0,5 - 2
- stijging 2 - 5; stijging > 5 cm

C. Watergerelateerde problemen

- Bodemdaling
- Chemische waterkwaliteit
- Veiligheid
- Verdroging
- Wateroverlast
- Wateroverlast, Ecologische waterkwaliteit
- Wateroverlast, verdroging
- Wateroverlast, verdroging, chemische waterkwaliteit
- Wateroverlast, watertekort
- Watertekort
- Geen problemen

D. Oppervlaktewater

- Water

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Bodemdaling: © RIZA;
Watergerelateerde problemen: MNP;
Oppervlaktewater: © CBS

Aspecten van de ondergrond

De kaart 'aspecten van de ondergrond' toont vier facetten van de ondergrond die bepalend zijn voor de geschiktheid ervan voor verstedelijking.

A.Bodem

Op deze kaart zijn de verschillende bodemsoorten in de regio Groningen-Assen te zien. Waar rond Assen sprake is van zandgronden, is bij plaatsen als Hoogeveen en Veendam de hoogveengrond duidelijk zichtbaar. In het noorden van de provincie Groningen is sprake van landwinning in de Waddenzee waar de bodem bestaat uit zeeklei.

B. Bodemdaling

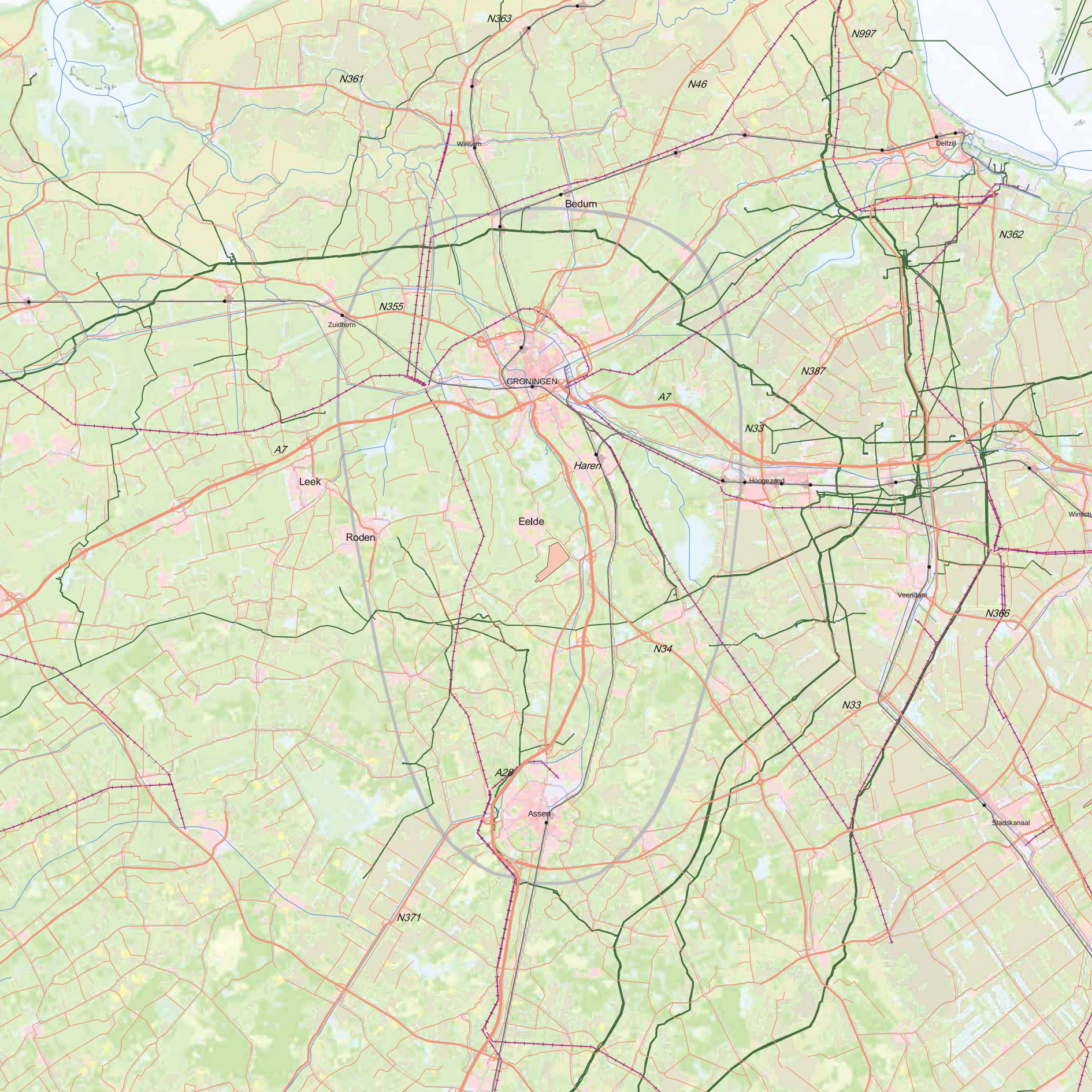
De bodemdalingkaart geeft een voorspelling van de bodemdaling tot 2050.
Deze kaart laat duidelijk zien dat de gaswinning van grote invloed is op de bodemdaling en dat de hele regio er in meer of mindere mate mee te maken heeft. De inklinking van de veengrond is duidelijk zichtbaar.

C.Water gerelateerde problemen

Op de kaart 'water gerelateerde problemen' zijn de waterproblemen uit de regionale deelstroomgebiedsvisies vertaald naar een uniforme legenda.
In het noordelijke gedeelte van Groningen-Assen is sprake van wateroverlast, in de rest van het netwerk (op de zand- en keileemgronden) worden er geen problemen geconstateerd.

D. Oppervlaktewater

Op deze kaart is het bestaande oppervlaktewater uit het bestand bodemgebruik 2003 uitgelicht.
Er is in dit stedelijk netwerk, in vergelijking tot bijvoorbeeld Stedelijk netwerk Zuid-Limburg, sprake van veel oppervlaktewater. Op de veengronden zijn duidelijk de kanaaltjes zichtbaar waarover de turf werd afgevoerd. In het noorden zijn de vele natuurlijke sloten te zien die ontstaan zijn bij de landwinning.


N363
N997
N361
N46
Winsum
Delfzijl
Bedum
N362
N355
Zuidhorn
GRONINGEN
N387
A7
N33
A7
Haren
Leek
Hoogezand
Eelde
Roden
Veendam
N366
N34
N33
A28
Assen
Stadskanaal
N371

Legenda

Infrastructuur

- Autosnelweg
- Hoofdweg
- Regionale weg
- Internationaal openbaar vervoer
- Regionaal openbaar vervoer
- HSL stations
- Stations
- Hoogspanningleiding / kabelbaan
- Gas en olie
- Vliegvelden

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Infrastructuur: © Rijkswaterstaat, AVV, © TDK, Emmen

4.2.3 Netwerken

Basiskaart netwerken

De basiskaart 'netwerken' geeft een totaalbeeld van de bestaande fysieke infrastructurele netwerken, zowel zichtbaar op het aardoppervlak als ondergronds.
De belangrijkste infrastructuurdragers van de Regio Groningen-Assen zijn de volgende:

- Wegen
  A7, A28, N33 en de N34

- Openbaar vervoer
  Spoorlijn van de Randstad naar Assen en Groningen

- Vaarwegen
  Eemshaven, Eemskanaal

- Overige infrastructuur
  Groningen Airport Eelde, olie- en aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen tussen Assen en Groningen

Vertragingsfactor free-flow - ochtendspits 2004 > 50%



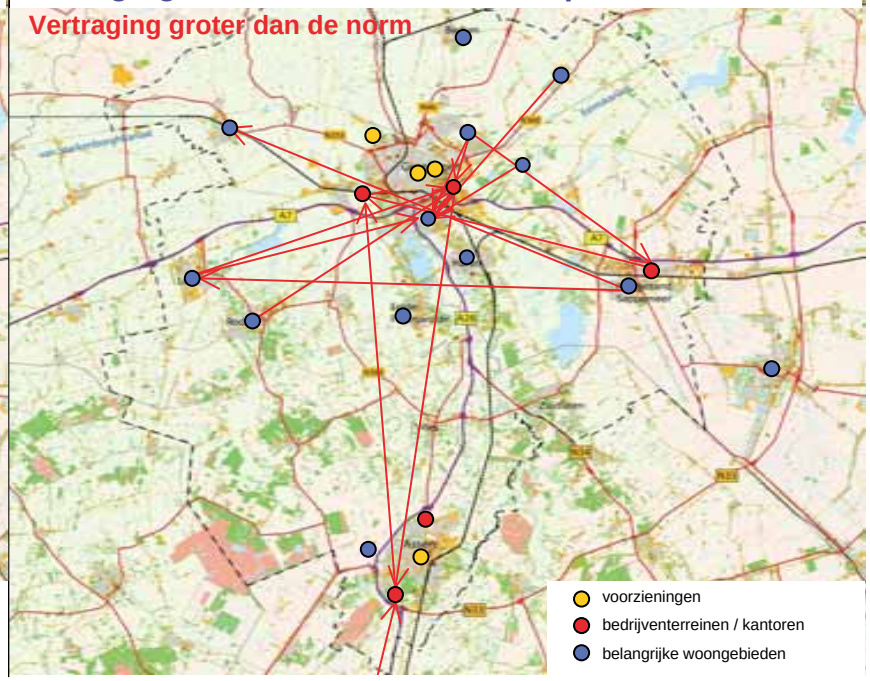
Vertragingsfactor free-flow - avondspits 2004 > 50%



Vertragingsfactor free-flow - ochtendspits 2020 > 50%



Vertragingsfactor free-flow - avondspits 2020 > 50%



Netwerkanalyse

Voor deze netwerklaag is uitgebreid gekeken naar de bereikbaarheidsknelpunten door het uitvoeren van netwerkanalyses in het kader van de Nota Mobiliteit. Daarbij is tevens gekeken naar de verwachte veranderingen in de occupatielaag (wonen en werken). In de Nota Mobiliteit is de bereikbaarheid van de economische kerngebieden en de woongebieden het centrale thema. Een goede bereikbaarheid komt de concurrentiekracht van bedrijven ten goede, evenals de ontplooiingsmogelijkheden van inwoners. Problemen van bereikbaarheid concentreren zich meer en meer rond stedelijke gebieden. Op dat niveau moeten de problemen in samenhang worden geanalyseerd en opgelost. Daarom kiest de Nota Mobiliteit voor een gebiedsgerichte uitwerking in de vorm van regionale netwerkanalyses. De netwerkanalyse is, samen met het rijk, uitgevoerd onder regie van de regio om te bekijken welk pakket van maatregelen een optimale bijdrage kan leveren aan de deur-tot-deur bereikbaarheid. Niet de afzonderlijke knelpunten binnen de netwerken staan voorop, maar juist de kwaliteit van verbindingen van deur tot deur.

De gebiedsontwikkelingen in de regio, bijvoorbeeld De Centrale Zone Groningen en Assen-Zuid, zijn van essentieel belang voor de economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit van het nationaal stedelijke netwerk Groningen-Assen. Deze gebieden maken onderdeel uit van de Ontwikkelagenda nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen. Adequate infrastructuur is een absolute voorwaarde voor de gebiedsontwikkelingen in deze regio. Ten behoeve van de ontwikkeling van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen verwacht de regio van VROM naast een inhoudelijke ook een financiële betrokkenheid.

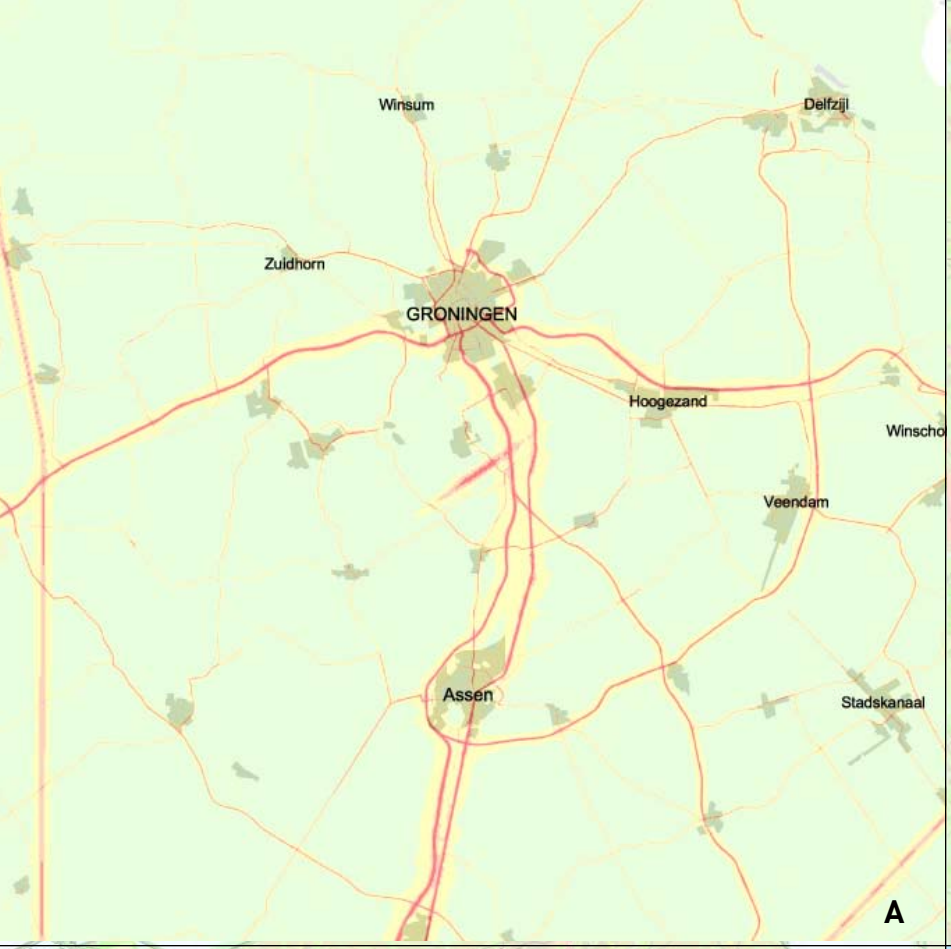
Wanneer geen maatregelen voor het openbaar vervoer worden genomen, resulteert dit in een neerwaartse spiraal. Beperkte kwaliteit leidt tot minder reizigers, dit betekent minder exploitatieopbrengsten, wat leidt tot minder investeringen, wat leidt tot (nog) minder kwaliteit, wat leidt tot minder reizigers, enzovoort.

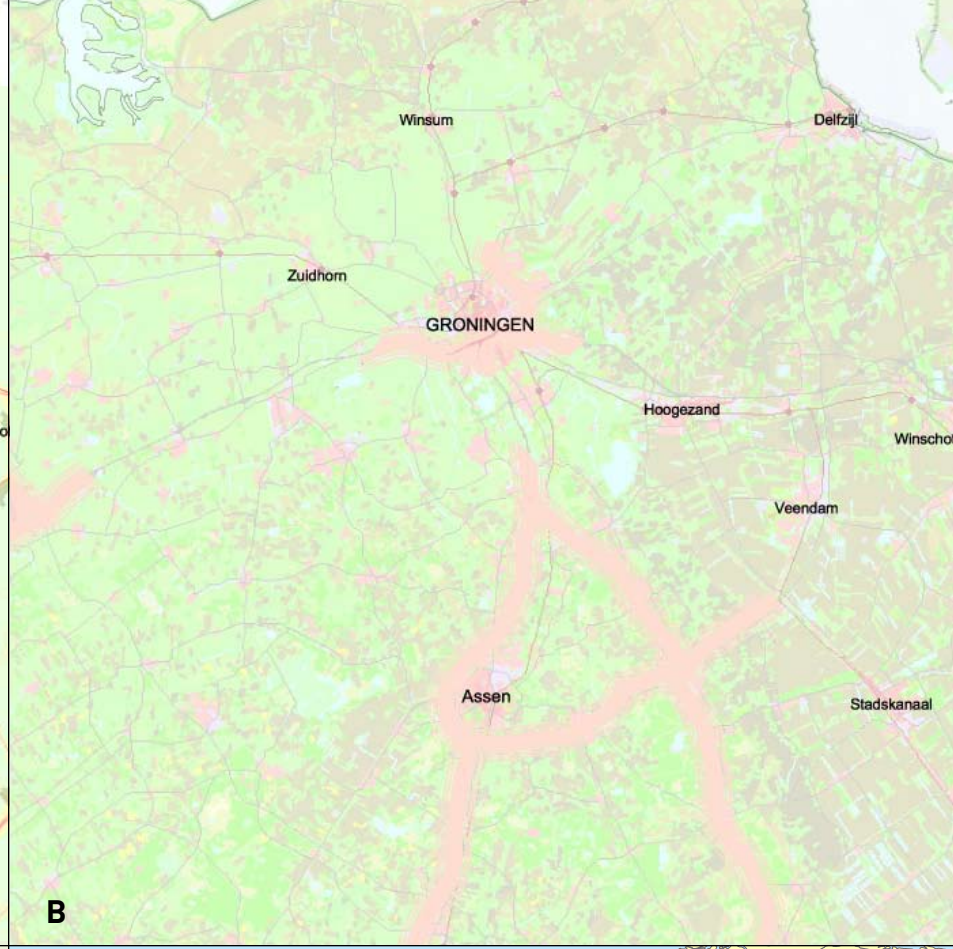
De netwerkanalyse is toegestuurd aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het jaarlijks MIT-overleg in oktober 2006 is hierover gesproken. Ook zal de netwerkanalyse worden gebruikt om het regionale meerjareninvesteringsprogramma (MIP) vast te stellen.

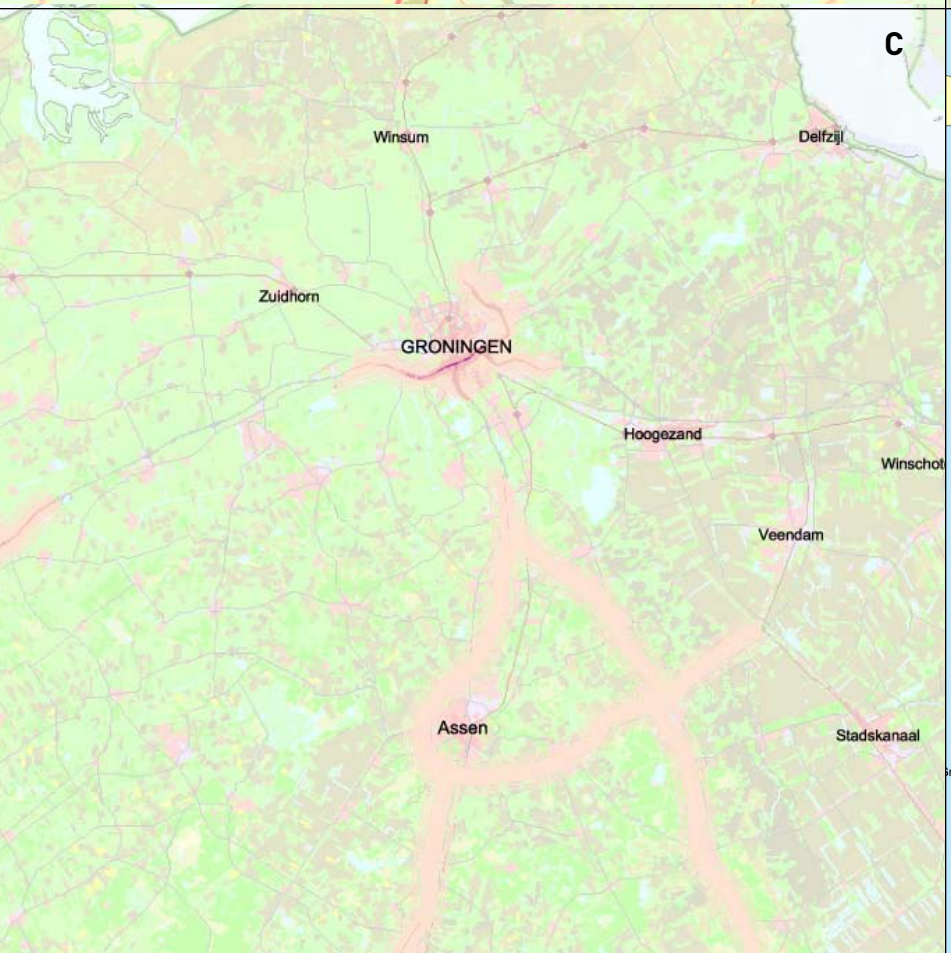
De kaarten laten vooral de problematische positie zien van de Zuidelijke Ringweg van Groningen. In 2020 zal dit een nog groter knelpunt vormen dan dat nu als is.

Conclusies netwerkanalyse

De netwerkanalyse Groningen-Assen laat zien dat de auto een zeer sterke positie blijft innemen. De verbetering van de weginfrastructuur betreft ondermeer de T-structuur (A28, A7), de Ring van Groningen en het knooppunt Assen-Zuid (A28 / N33). Verder zijn diverse verbeteringen op het onderliggend wegennet noodzakelijk. Het openbaar vervoer heeft in combinatie met mobiliteitsmanagement een functie in het goed bereikbaar houden van de binnenstedelijke gebieden. Ingezet wordt op een reëel maatregelenpakket voor 2020 volgens de trits: beter benutten bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen en op essentiële punten inzetten op een kwaliteitssprong door te bouwen. Dit laatste betreft ondermeer de tram op het traject Groningen CS – Zernike. Gezien de gebiedskarakteristiek van deze regio (geconcentreerde stedelijkheid met een relatief weids achterland) is voor een goede bereikbaarheid een belangrijke functie weggelegd voor overstappunten (P+R). Ook de fiets speelt een belangrijke rol van-en-naar, en binnen de stedelijke gebieden. Niet alleen als primair vervoermiddel, maar ook als onderdeel van de ketenverplaatsing.
Het netwerk zet voor dynamisch verkeersmanagement voor de korte termijn in op het realiseren van een samenhangend dynamisch verkeersmanagementsysteem (verkeerssignalering / matrixborden). De regio neemt maatregelen om het goederenvervoer via weg, water en spoor te (blijven) faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.


Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Veendam
Assen
Stadskanaal
A


Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Veendam
Assen
Stadskanaal
B


Winsum
Delfzijl
Zuidhorn
GRONINGEN
Hoogezand
Veendam
Assen
Stadskanaal
C


D
Oslo
Rygge
Stockholm
Aberdeen
Glasgow
Newcastle
Dublin
Shannon
London Heathrow
London Stansted
Amsterdam
Schönefeld
Köln / Bonn
Ostrava
Parijs / Charles de Gaulle
Someseni
Bergamo
Boekarest
Lourdes (Tarbes)
Marseille
Caen
Nice
Gerona
Barcelona
Palma de Mallorca
Rome / Ciampino
Istanbul
Sabiha Gök
Izmir
Kerkira
Mugla
Dalaman
Kos
Antalya
Rhodos
Iraklion
Faro
Malaga
Monastir
Tenerife
Sharm-El-Sheikh