



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Política de Ordenación Territorial y Política de Movilidad: experiencias en Holanda

Barbara Swart

*Ministerio de Transportes y Obras Públicas
Departamento de Transporte de Viajeros*

Observatorio de la Movilidad Metropolitana, Pamplona
15 Noviembre 2005

Figures and Facts

- Population 16.2 mio
- 16,040 mile²
- 1000 inh./mile²
- living in Randstad:
 - 40% (6.5 mio)
 - 2600/mile²
- GDP/head (2002):
 - € 27,000
 - (EU: € 21,000)



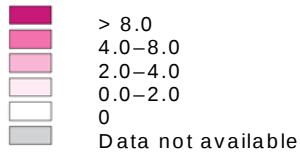
15 Noviembre 2005

The Netherlands in Europe

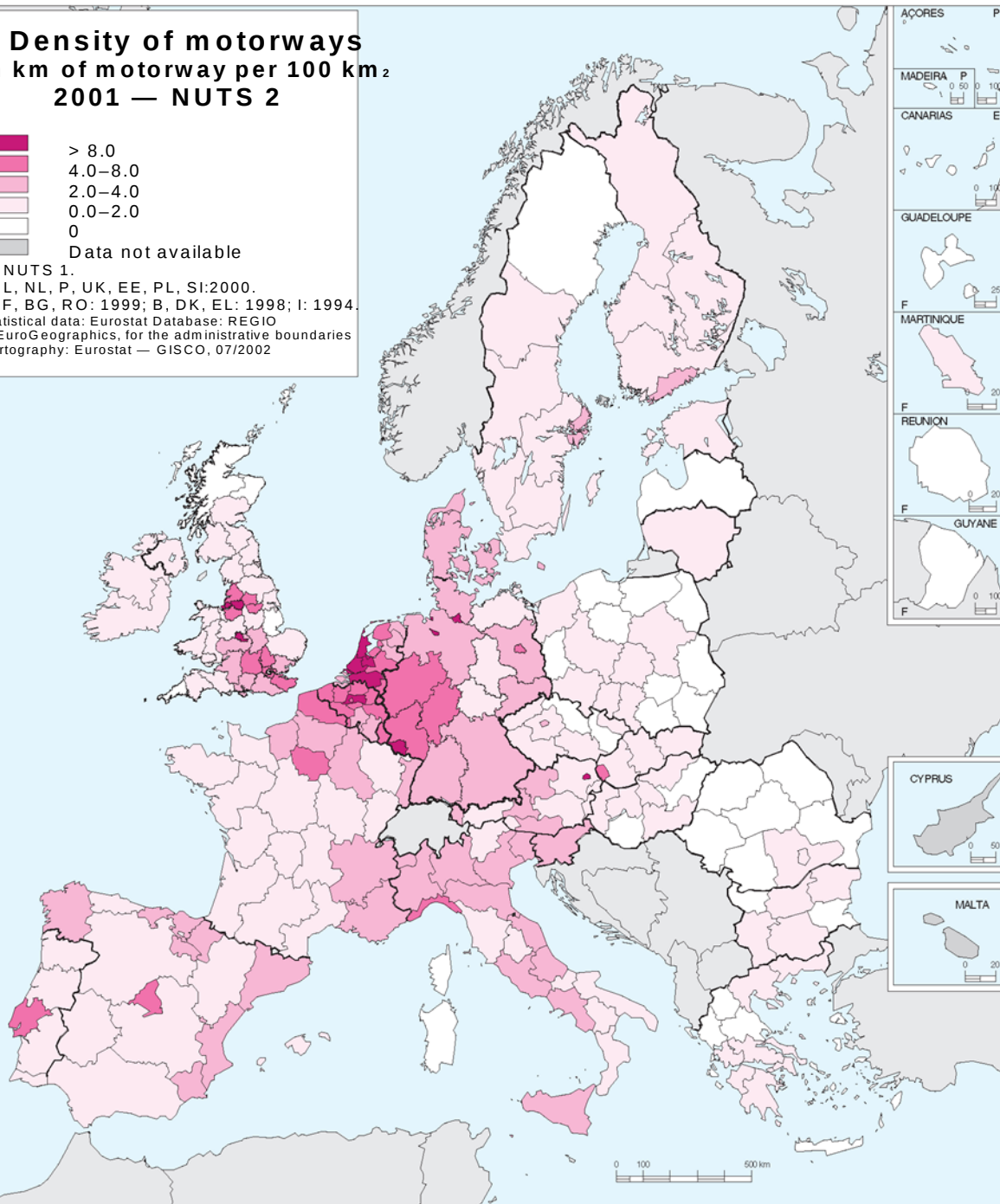
- Modal split (2003):

	trips	km
car	49 %	79,5%
PT	4,5%	11,5%
bike	26 %	8 %
Other	20,5%	1 %
- Passenger transport expected to grow till 2020 with about 20%!

Density of motorways in km of motorway per 100 km² 2001 — NUTS 2



D: NUTS 1.
 D, L, NL, P, UK, EE, PL, SI: 2000.
 E, F, BG, RO: 1999; B, DK, EL: 1998; I: 1994.
 Statistical data: Eurostat Database: REGIO
 © EuroGeographics, for the administrative boundaries
 Cartography: Eurostat — GISCO, 07/2002



Nota Ruimte (2004) = Política de Ordenación Territorial hasta 2020: Objetivos

- Fortalecer la competitividad de los Países Bajos
- Fomentar la vitalidad de las ciudades y zonas rurales
- Asegurar y desarrollar valores espaciales y territoriales
- Asegurar la protección contra inundaciones

Política de Ordenación Territorial: Instrumentos

- Énfasis en la planificación del desarrollo: implicación de todos los organismos
- Adaptación de la Ley de Ordenación
- Varios presupuestos, menos condicionados
- Integración con políticas de economía y movilidad
- Dentro del contexto internacional

Estrategia para la economía, infraestructura y ordenación

- Concentración y coordinación de la urbanización e infraestructura
- Organización en 6 redes urbanas nacionales y 13 ejes económicos
- Cooperación (voluntaria) dentro de las redes y los ejes
- Desarrollo de los (aero)puertos, dentro de las condiciones ambientales y de seguridad
- Ejecución de las infraestructuras principales
- Desarrollo de los polígonos industriales en los ejes económicos (unas 23.000 hectáreas)
- Mantenimiento y desarrollo de zonas verdes y áreas recreativas cerca de las ciudades

Calidad básica para ciudades, pueblos y su accesibilidad

- Concentración y coordinación de las actividades económicas y urbanísticas
- 25% del programa de aumento del número de viviendas y puestos de trabajo se realizará en las regiones urbanas
- Atención extra hacia barrios atrasados para disminuir problemas sociales
- Una gestión integral (desarrollada por las autoridades regionales) va a sustituir la política de “ubicaciones ABC”
- Consecuencia para la infraestructura: concentrar ampliaciones de los enlaces principales y considerar cuellos de botella con interdependencia

Nota Mobiliteit (2005) = Política de Movilidad hasta 2020: Objetivos

- Encauzar el crecimiento del tráfico y transporte
- Accesibilidad “de puerta a puerta” segura y predecible por medio de una política de red integral
- Asegurar los tiempos de viaje: en 2020 un viaje en horas punta deberá durar como máximo 2 x un viaje en horas valle en carreteras nacionales y 1,5 x en carreteras de circunvalación urbanas y otras carreteras

Política de Movilidad: Instrumentos

- Mantenimiento de las carreteras y los ferrocarriles
- Ampliación de las infraestructuras
- Mejor uso de las carreteras por gestión de tráfico e información dinámica de las rutas
- Introducción de un sistema más honesto de pago por la movilidad

Política de Movilidad: Condiciones

- Consideraciones, decisiones y presupuestos a nivel regional
- Mayor cooperación entre los sectores públicos y privados
- Más innovación en el sector del transporte
- El gobierno debe fomentar el desarrollo del sector, seguir las políticas regionales e intervenir si los intereses públicos son perjudicados

El transporte público: enfoque ambicioso e integral

Las autoridades nacionales, regionales y locales junto con las empresas fomentan:

- la oferta de los productos y servicios atractivos del transporte público, sobre todo a, dentro de y entre las redes urbanas
- la oferta individual en el caso de baja demanda
- intercambiadores de transporte público y de coche y bicicleta

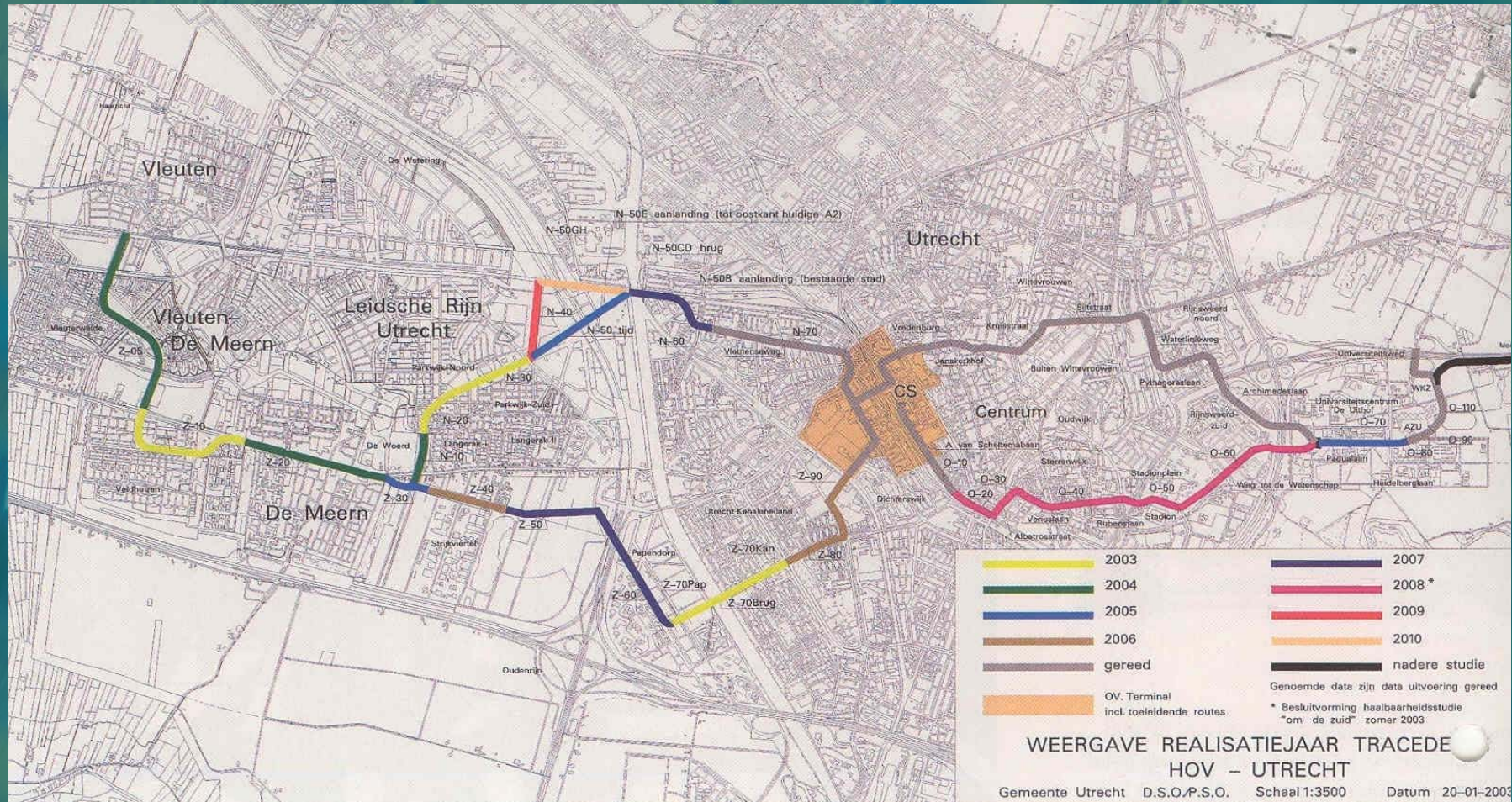
Ordenación territorial y transporte público: Buenas prácticas en Holanda

15 Noviembre 2005

12

- Utrecht
Carril bus del oeste al este de la ciudad: velocidad, itinerario seguro, alta frecuencia, gran cantidad de paradas, intercambiadores (ferrocarril y autobuses) con aparcamientos disuasorios

Carril bus Utrecht



Carril bus Utrecht



Buenas prácticas en Holanda

- Rijn Gouwelijn
Tren ligero planificado entre Gouda/Leiden y la costa del mar del Norte: alta frecuencia, gran cantidad de paradas, intercambiadores, diferentes velocidades, desarrollo de los alrededores del trayecto del tren ligero

Tren ligero Rijn Gouwelijn



Tren ligero Rijn Gouwelijn



Política de Ordenación Territorial y Política de Movilidad: experiencias en Holanda

Más buenas prácticas en la página web:

www.kpvv.nl

Muchas gracias

Barbara.Swart@cedex.es