

4

Kansen en bedreigingen

Aan de hand van het in hoofdstuk 3 gepresenteerde beoordelingskader wordt de huidige (1998/2003) en toekomstige (2020) bereikbaarheid van de toplocaties integraal (auto en OV) beoordeeld. Ingezoomd wordt op de knel- en kansrelaties, waarbij wordt ingegaan op de achterliggende knelpunten in het netwerk.

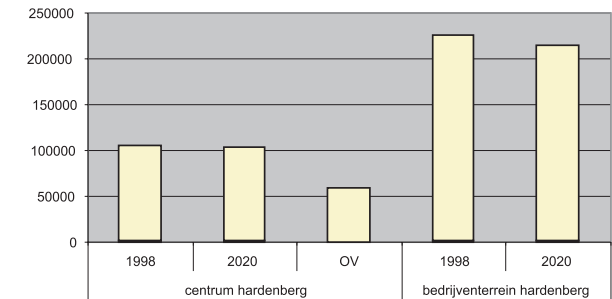
Een totaaloverzicht van de gemaakte analyses om de kansen en bedreigingen in beeld te brengen, is opgenomen in het bijlagenrapport (problemanalyse).

4.1 Bereik toplocaties

Per toplocatie is het aantal inwoners dat binnen een acceptabele reistijd de locatie kan bereiken, in beeld gebracht. De ontwikkeling van het bereik per auto is gekwantificeerd voor het referentiejaar en voor 2020. Waar het relevant is, is voor het openbaar vervoer het bereik 2020 aangegeven in de referentie.

Hardenberg

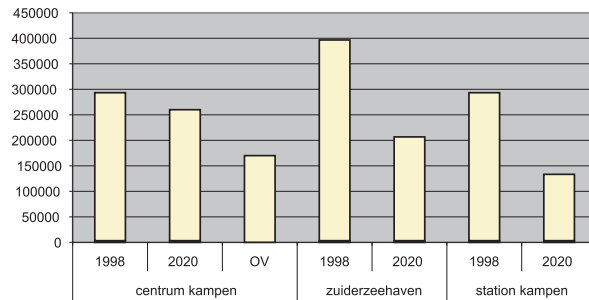
Hardenberg heeft op basis van het streekplan twee toplocaties, te weten het centrum, met een normreistijd van 20 minuten, en het bedrijventerrein Hardenberg, met een normreistijd van 30 minuten. Voor het centrum, en daarmee binnen de 20-minutengrens, is er nauwelijks een afname van de bereikbaarheid. Voor het bedrijventerrein Hardenberg, met een normreistijd van 30 minuten, geldt wel een afname, ondanks het realiseren van de rondweg Ommen.



Grafiek 4.1: Bereikbare inwoners binnen normreistijd Hardenberg (1998, 2020, 2020 OV)

Kampen

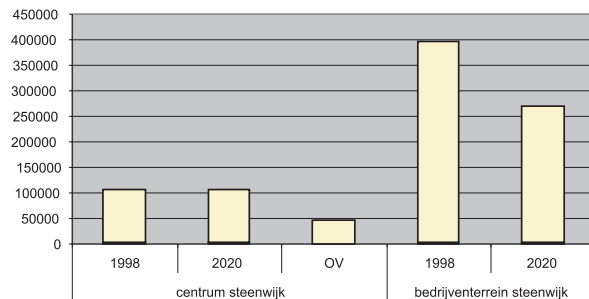
In Kampen zijn drie toplocaties aangewezen; het centrum (normreistijd 20 minuten), het nieuw te bouwen station Kampen-zuid (normreistijd 20 minuten) en de Zuiderzeehaven (normreistijd 30 minuten). Voor elk van de locaties neemt het aantal te bereiken inwoners tot aan 2020 af. Voor station Kampen-zuid en de Zuiderzeehaven is er bijna sprake van een halvering.



Grafiek 4.2: Bereikbare inwoners binnen normreistijd Kampen (1998, 2020, 2020 OV)

Steenwijk

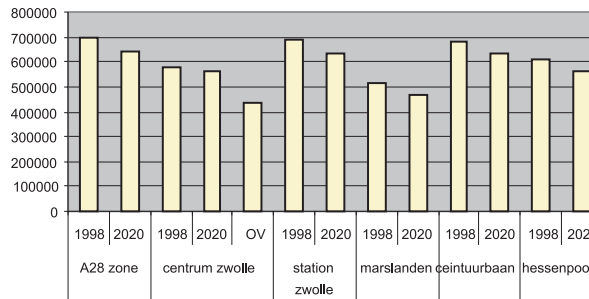
Uitgaande van de norm van 20 minuten voor het centrum van Steenwijk is er in de directe omgeving van Steenwijk geen essentiële verslechtering van de bereikbaarheid tussen 1998 en 2020. Op een iets grotere afstand, binnen de 30-minutengrens die geldt voor het bedrijventerrein Steenwijk, is er wel een afname van het aantal inwoners dat bereikt wordt.



Grafiek 4.3: Bereikbare inwoners binnen normreistijd Steenwijk (1998, 2020, 2020 OV)

Zwolle

De toplocaties in Zwolle zijn het centrum, Hessenpoort en De Marslanden (acceptabele reistijd van 30 minuten), de A28-zone, Ceintuurbaan en het station Zwolle (acceptabele reistijd van 40 minuten). Tot 2020 is er, ondanks de maatregelen op de A28 in het kader van ZSM2, een duidelijke achteruitgang in de bereikbaarheid waar te nemen. Gemiddeld neemt het aantal mensen dat de toplocaties binnen een acceptabele reistijd kan bereiken, af met circa 10%.



Grafiek 4.4: Bereikbare inwoners binnen normreistijd Zwolle (1998, 2020, 2020 OV)

4.2 Congestiepunten autonetwerk

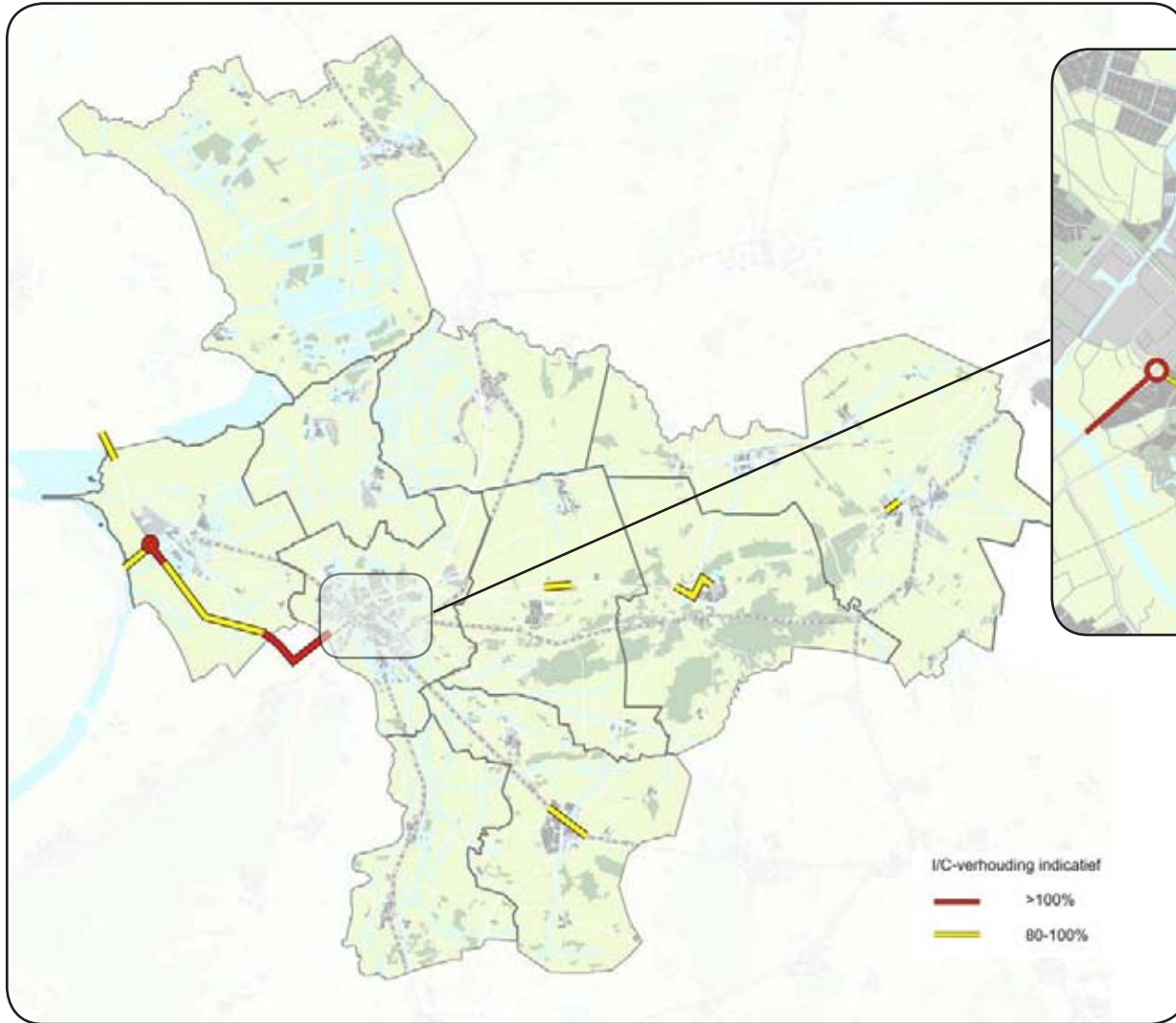
Congestiepunten

De weergegeven afname van het aantal inwoners dat binnen de normreistijden uit het beoordelingskader de verschillende toplocaties kan bereiken, is uiteindelijk toe te schrijven aan congestiepunten op het netwerk in 2020. In de figuren 4.1 en 4.2 zijn de I/C-verhoudingen weergegeven van het autonetwerk in Noord-Overijssel op basis van het KVOM-model en het verkeersmodel Zwolle-Kampen. Aan de hand van I/C-verhoudingen kan een beeld worden verkregen van deze congestiepunten, die een belangrijke basis vormen voor het verkennen van de oplossingsrichtingen.

De congestiepunten blijken zich te concentreren in Zwolle, met name op de aansluitingen richting de A28 en op de belangrijke regionale corridors naar Zwolle en de A28, zoals bijvoorbeeld de N35 en N340 en N34.

De volgende congestiepunten kunnen op basis van de I/C-plots worden vastgesteld:

- aansluiting van het onderliggend en stedelijk wegennet op de A28;
- afwikkelingsproblemen IJsselallee in interactie met verkeer komend vanaf de A28 op het Spolderplein met terugslag-effecten op de A28;
- rondweg Stadshagen (HIS);
- Ceintuurbaan;
- binnenring Zwolle;
- N50;
- aansluiting Kampen;
- capaciteit N340 en N34 en aansluiting Ommen (N48, N348);
- N348 ter hoogte van Westendorplan Raalte
- N35 tussen Wijthmen en Zwolle.



Figuur 4.1: Congestiepunten 2020 Noord Overijssel



Figuur 4.2: Congestiepunten 2020 Zwolle

4.3 Relatie congestiepunten en bereik toplocaties

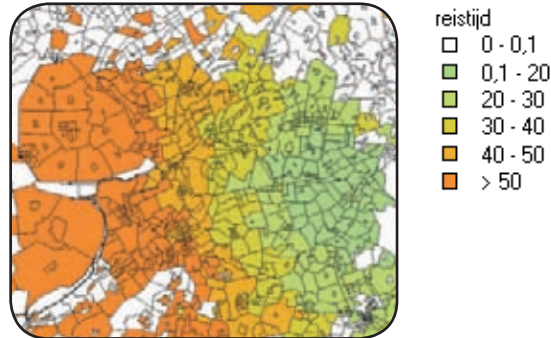
De hierboven geschetste congestiepunten veroorzaken reistijdverlies en daarmee een vermindering in het bereik van inwonersaantal vanuit de toplocaties. Met isochronenkaarten is de relatie tussen congestiepunten en bereik vanuit toplocaties nader onderzocht om inzicht te krijgen in de knelrelaties.

Hardenberg

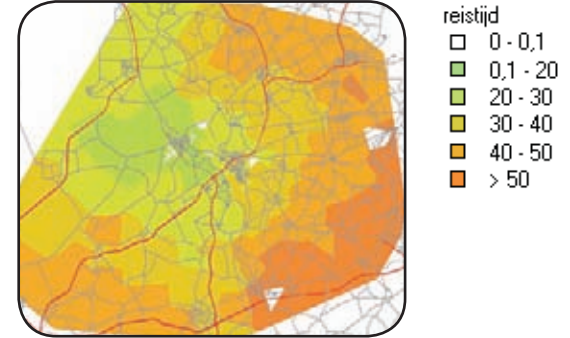
Vanuit het bedrijventerrein Hardenberg ligt de 30-minuten-isochroon bij Oudleusen en is Zwolle dus niet binnen 30 minuten bereikbaar. Dit in tegenstelling tot Twente en Drenthe, waar het bereik vanuit Hardenberg zelfs verbetert ten opzichte van de referentie. Dat er desondanks een afname in het bereik is, wordt dan ook met name veroorzaakt in de richting van Zwolle door knelpunten op de N340 en de N34 en de aansluiting Ommen van de A28.

Kampen

In 1998 was Kampen vanuit een deel van Zwolle bereikbaar binnen een reistijd van 20 minuten. Binnen 30 minuten kan vanuit heel Zwolle Kampen bereikt worden. Het bereik van 2020 laat zien dat vanuit Kampen alleen nog het westen en het centrum van Zwolle bereikbaar zijn. De Marlanden en het oostelijker deel van de regio worden niet bereikt. Hiermee lijkt Zwolle een barrière tussen Kampen en het oostelijk deel van Noord-Overijssel. Dit maakt dat in de huidige situatie de Zuiderzeehaven een beperkte potentie heeft voor de regio. Congestiepunten tussen Kampen en het oostelijk deel van Overijssel zijn te vinden bij de aansluiting Kampen, de N50, de aansluitingen in de A28-corridor en de ring Zwolle.



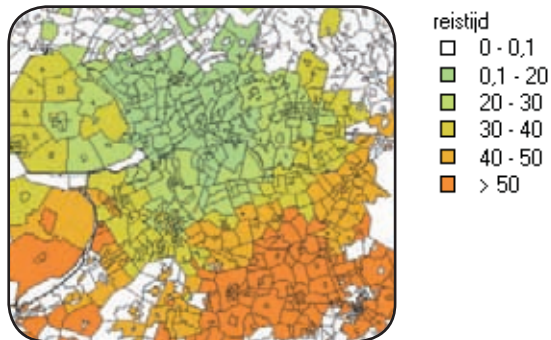
Figuur 4.3: Bereik Hardenberg (centrum) 2020



Figuur 4.4: Bereik Kampen (centrum) 2020

Steenwijk

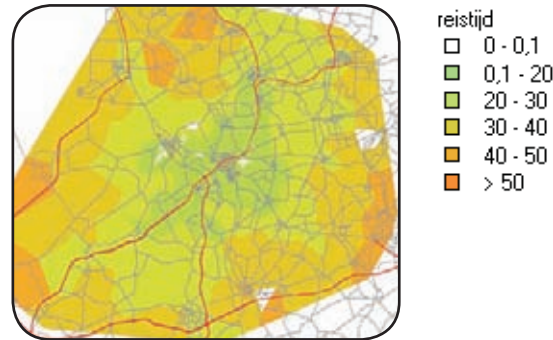
Uitgaande van de norm van 20 minuten voor het centrum van Steenwijk liggen de eigen gemeente en Meppel binnen bereik. Binnen de grens van 30 minuten worden ook Zwartewaterland en een deel van Zwolle bereikt. De afname van bereikbare gebieden ligt eigenlijk alleen tussen de 20- en 30-minutengrens. In 1998 is Steenwijk nog vanuit heel Zwolle bereikbaar in 30 minuten, in 2020 is dat deels niet meer het geval. Het zijn dan ook voornamelijk de congestiepunten van de aansluitingen in de A28-corridor die deze bereiksfname veroorzaken.



Figuur 4.5: Bereik Steenwijk (centrum) 2020

Zwolle

Vanuit Zwolle vallen netwerksteden als Twente en de Stedendriehoek niet binnen het bereik, uitgaande van de normreistijd van 30 minuten. Via de N35 reikt de bereikbaarheid ongeveer tot Raalte. Het bereik van Zwolle-Oost reikt tot voor Kampen. Binnen de 40-minutengrens reikt het bereik tot Almelo, in de richting Twente, de Noordoostpolder en de Stedendriehoek. Richting het noorden, langs de A28, is er een flink bereik, maar is het aantal inwoners beperkt. Voor beide reistijdnormen is in algemene zin te zeggen dat er op de noord-oostrelatie, de A28-corridor, sprake is van een groter bereik dan in de oost-westrichting. Congestiepunten die voor Zwolle van belang zijn, moeten dan ook voornamelijk gezocht worden in de oostelijke en westelijke richtingen. Het gaat hier om de N50, N35, N34 en N340 en de aansluitingen van de A28. Daarnaast hebben de congestiepunten op de ring Zwolle invloed op het bereik van alle toplocaties in Zwolle.



Figuur 4.6: Bereik Zwolle (centrum) 2020

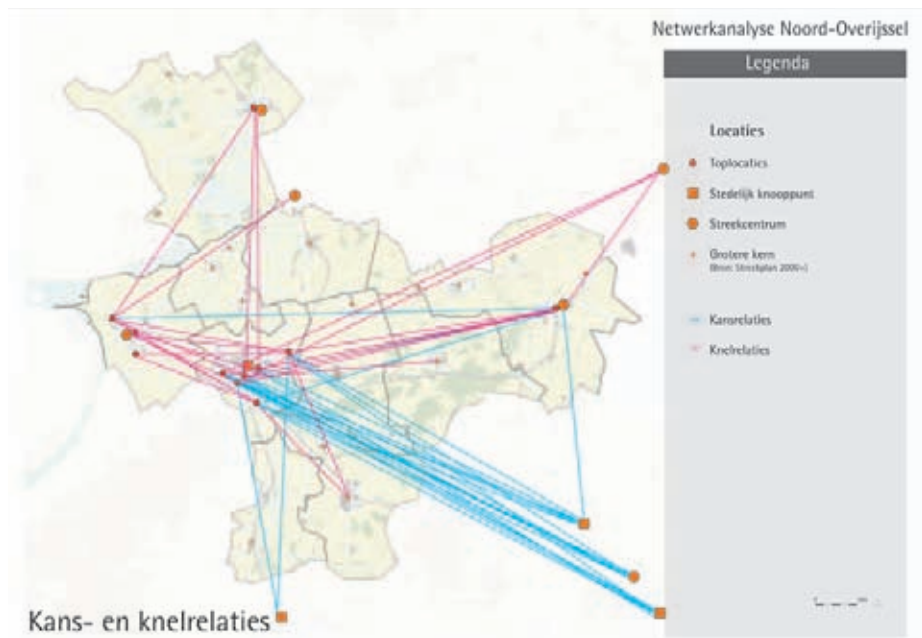
4.4 Knel- en kansrelaties

Uit de analyses van de isochronenkaarten voor de toplocaties ontstaat een beeld van de knel- en kansrelaties (zie hoofdstuk 3). Een knelrelatie is:

- een relatie waarbij de gemiddelde snelheid tussen een belangrijk herkomstgebied en een toplocatie met meer dan 15% daalt;
- een relatie die in 1998 nog wel en in 2020 niet meer binnen bereik van een toplocatie ligt.

Een kansrelatie is een relatie tussen een toplocatie en een omvangrijk herkomstgebied die juist buiten het bereik ligt.

Het overzicht van de knel- en kansrelaties laat zien dat met name in de N35-corridor belangrijke kansen liggen om het bereik van de Zwolse toplocaties te vergroten. Knelrelaties liggen er vooral in de relaties van de toplocaties in Kampen met Zwolle en in de relaties vanuit de verder weg gelegen herkomstgebieden in de regio met Zwolle. Verder valt op dat er in de A28-corridor zelf geen specifieke knel- of kansrelaties liggen. Een effectieve aanpak van de knelpunten met als doel het bereik van het aantal inwoners te vergroten, zal zich dan ook moeten richten op Zwolle en de relaties naar het westen (Kampen) en het oosten (Hardenberg en Twente). Congestiepunten in de A28-corridor, op de N50, de N35, de N340 en N34 en de ring Zwolle verdienen dan ook de aandacht bij het opstellen van oplossingsrichtingen.



Figuur 4.7: Knel- en kansrelaties (vracht)auto Noord-Overijssel



4.5 Afwikkeling op openbaar- vervoernetwerk

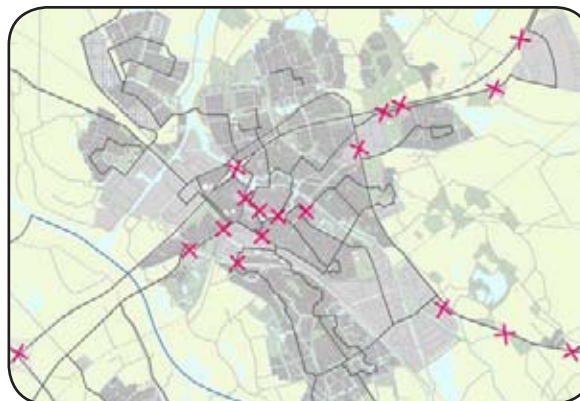
Zichtbare congestiepunten

Binnen het openbaar vervoer zijn er zichtbare en niet-zichtbare congestiepunten. Zichtbare congestiepunten doen zich vooral voor in het busvervoer, namelijk op die plekken waar het busverkeer vertraging oploopt als gevolg van congestie in het autoverkeer. Dit doet zich met name in Zwolle voor bij de aansluitingen vanuit de regio op de Ring en in de stad op de centrumring. In figuur 4.8 is een overzicht van deze congestiepunten opgenomen. Door de congestie worden aansluitingen bus-bus en bus-trein onbetrouwbaar. Gelet op de relatief lage frequenties (vaak 1 of 2 x per uur) vormt dit een belangrijk aandachtspunt.

Onzichtbare congestiepunten

Onzichtbare congestiepunten komen vooral op het spoor voor, namelijk in die situaties waarin vanuit de markt sterk gewenste verbindingen of aansluitingen niet kunnen worden geboden door gebrek aan spoorwegcapaciteit. Dit doet zich in de regio in twee situaties voor:

- door gebrek aan perroncapaciteit kan de gewenste aansluiting van de treinen op de IJssellijn op de treinen van en naar Groningen niet worden gerealiseerd;
- door gebrek aan baanvakcapaciteit en de aanwezige goederenpaden kan de gewenste bediening van de verbinding Zwolle – Groningen met twee stoptreinen en twee intercity's per uur niet worden gerealiseerd.



Figuur 4.8: Doorstroming bus gehinderd door congestievorming Zwolle

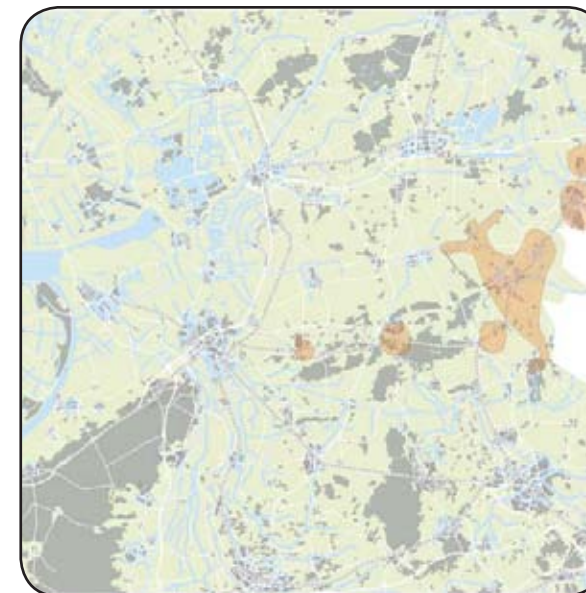
Een ander onzichtbaar 'congestiepunt' is het station Zwolle als belangrijk OV-knoop. Te grote afstanden tussen de verschillende vervoerswijzen binnen de ketenmobiliteit door onder meer het scheiden van het stad- en streekbusstation en de relatief op afstand liggende fietsenstalling dragen niet bij aan vlot overstappen.

4.5.1 Bereikbare gebieden

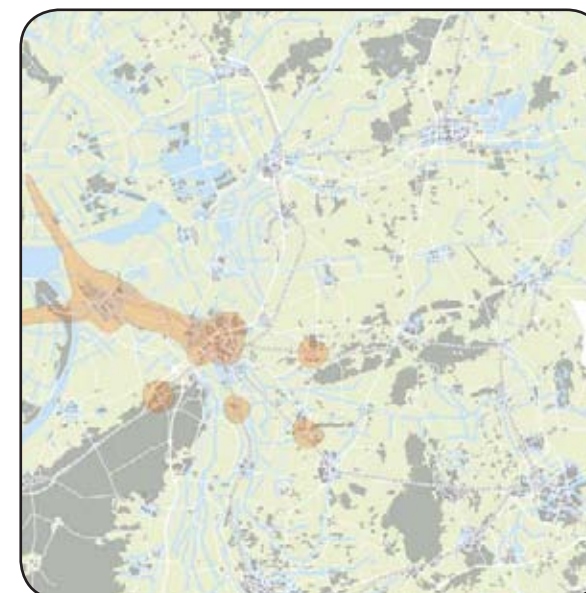
Op basis van de dienstregeling van 2006, inclusief de Hanzelijn die vanaf 2012 operationeel moet zijn, is er ook voor het openbaar vervoer voor iedere centrumlocatie een isochronenkaart gemaakt.

Hardenberg

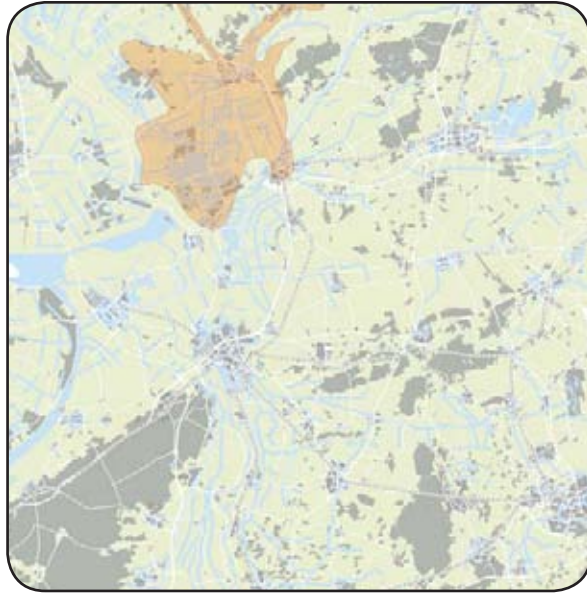
Met het openbaar vervoer vallen Twente en Emmen buiten het bereik. Dit geldt ook voor Zwolle. Het bereik reikt tot Dalfsen (in de richting Zwolle), Mariënberg (in de richting Twente) en Nieuw-Amsterdam (in de richting Drenthe). Daarmee lijken Emmen en Zwolle als grotere inwonerconcentraties relatief dichtbij. Een verdere focus op deze verbindingen kan kansen bieden voor het realiseren van een groter inwonerbereik.



Figuur 4.9: Bereik Hardenberg (centrum) per openbaar vervoer



Figuur 4.10 Bereik Kampen (centrum) per openbaar vervoer



Figuur 4.11: Bereik Steenwijk (centrum) per openbaar vervoer



Figuur 4.12: Bereik Zwolle (centrum) per openbaar vervoer

Kampen

De reistijdnorm voor Kampen centrum bedraagt 30 minuten, waarmee een groot deel van Zwolle bereikt wordt, samen met enkele kernen rondom Zwolle. Andere netwerksteden liggen ver buiten het bereik van Kampen, met uitzondering van Lelystad en Almere door de komst van de Hanzelijn (zie figuur 4.10).

Steenwijk

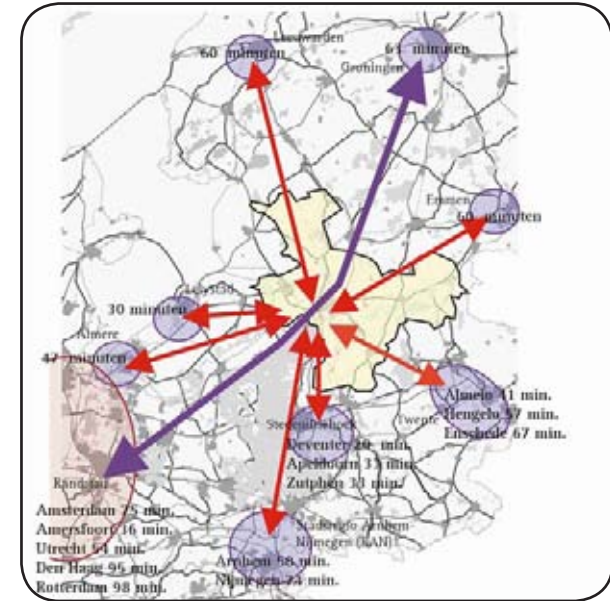
Met het openbaar vervoer wordt in de 30 minuten die als norm voor het centrum van Steenwijk gehanteerd wordt, een groot deel van de eigen gemeente bereikt. In Zwolle wordt alleen de stationslocatie bereikt.

Zwolle

Met het openbaar vervoer zijn Kampen, de Stedendriehoek, Amersfoort en Meppel bereikbaar. In de richting Emmen reikt het bereik tot Hardenberg, voor de richting Twente is dat Almelo. De reistijdnorm van 45 minuten is niet toereikend om verder gelegen netwerksteden te bereiken. De rest van Twente, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Groningen hebben alle ongeveer een reistijd van 60 minuten. De reistijdnorm van de Ceintuurbaan en de A28-zone bedraagt 60 minuten, maar door het natransport vanaf station Zwolle naar deze locaties is het bereik vergelijkbaar met dat van het centrum.

4.5.2 Knel- en kansrelaties

De definitie van knel- en kansrelaties voor het autoverkeer is voor het openbaar vervoer niet te hanteren. Wel gelden de stedelijke netwerken als gebieden met een grote potentie gezien vanuit inwonersconcentratie. De openbaar-voerverbindingen naar deze netwerksteden kunnen als kansrelaties aangemerkt worden. Het station Zwolle is daarbij een belangrijke knoop, niet alleen voor de regio, maar ook door de centrale ligging van Zwolle in het nationale spoornetwerk.



Figuur 4.13: OV-bereikbaarheid stedelijke netwerken

De analyse van de reistijden brengt duidelijk aan het licht dat de omliggende stedelijke netwerken allemaal op ongeveer 60 minuten reistijd vanaf het centrum van Zwolle liggen. Dit is voor de verschillende toplocaties in Zwolle een kwartier te veel om binnen de reistijdnorm te vallen. Versnelling op de interregionale spoorcorridors kan daarom sterk bijdragen aan het vergroten van het bereik van de toplocaties in Zwolle.

In het regionale vervoer zijn de verbindingen van deur tot deur tussen de toplocaties en de belangrijkste regionale kernen van belang. Ook deze relaties zijn op reistijd onderzocht en in figuur 4.14 aangegeven. In het rood de verplaatsingen tussen toplocaties en grote herkomstgebieden die buiten de acceptabele reistijden vallen, in het groen de verplaatsingen die binnen de reistijdnormen vallen. De relaties in het rood zouden als knelrelaties beschouwd kunnen worden. Ook hier kan geconstateerd worden dat feitelijk alleen de locaties in Zwolle per openbaar vervoer vanuit de regio bereikbaar zijn, waarbij op sommige relaties duidelijk verbeteringen mogelijk zijn naar de toplocaties aan de stadsrand (Voorsterpoort en Ceintuurbaan).



	Centrum Zwolle	Centrum Kampen	Centrum Hardenberg	Centrum Steenwijk	A28-zone/Voorsterpoort	Ceintuurbaan	Station Zwolle	Station Kampen-zuid
Vollenhove	45	110	115	45	40	65	45	65
Oldemarkt	75	90	120	30	90	85	60	80
Meppel	40	60	90	30	50	50	25	45
Staphorst	55	75	110	60	75	35	40	60
Zwartsluis	35	60	100	30	30	40	35	55
Genemuiden	45	40	110	70	40	60	45	65
Hasselt	25	45	90	40	25	30	30	50
Olst	35	50	80	65	50	45	20	40
Wijhe	30	45	75	60	45	40	15	35
Raalte	45	55	90	70	60	50	30	50
Heino	45	60	90	65	60	30	30	50
Dalfsen	40	50	45	65	60	30	20	40
Ommen	55	70	45	80	75	60	35	55
Lemelerveld	55	70	105	85	70	70	40	60
Dedemsvaart	60	85	40	95	85	45	60	80
Slagharen	80	100	30	110	100	70	75	95
Gramsbergen	55	70	20	80	70	70	40	60
Hattem	20	30	70	60	30	45	20	30
Centrum Zwolle	-	35	60	50	20	20	10	30
Centrum Kampen	35	-	85	60	35	50	25	15
Centrum Hardenberg	60	85	-	85	80	75	40	60
Centrum Steenwijk	50	60	85	-	60	50	30	50
A28-zone/Voorsterpoort	20	35	80	60	-	35	15	35
Ceintuurbaan	20	50	75	50	35	-	20	40
Station Zwolle	10	25	40	30	15	20	-	15
Station Kampen-zuid	30	15	60	50	35	40	15	-

Figuur 4.14: OV-verplaatsingen binnen/buiten de acceptabele reistijdnorm

4.6 Het fietsnetwerk

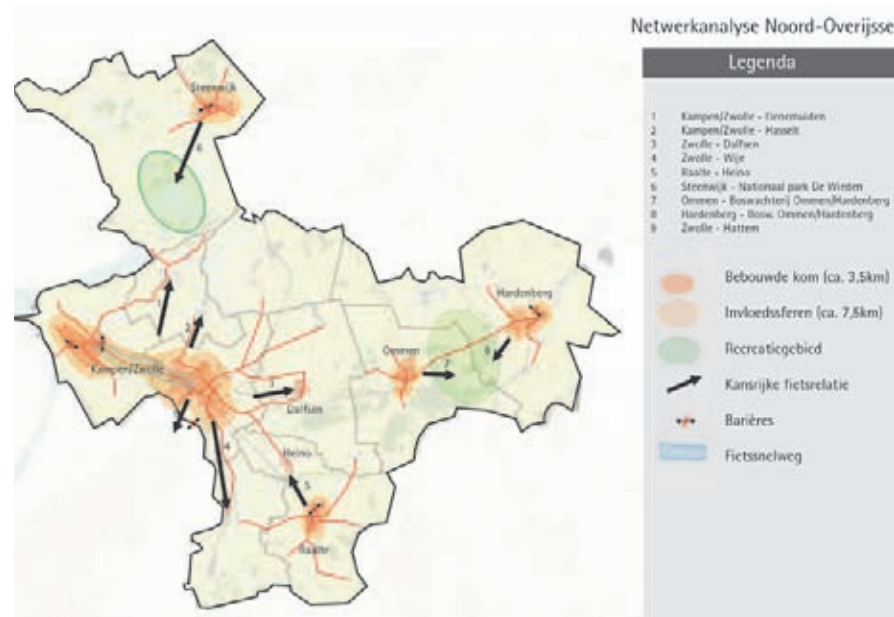
Figuur 4.15: Kansrelaties fiets

De potenties voor de fiets zijn niet geanalyseerd op grond van knelpunten in het netwerk, maar op grond van een analyse van dikke vervoersstromen met de auto die ook met de fiets afgelegd kunnen worden. Het gaat dan om afstanden kleiner dan 7,5 kilometer. De grootste kansen voor de fiets liggen binnen de bebouwde kom van regionale kernen en binnen het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen. Vooral ook in combinatie met het openbaar vervoer is de fiets een goed alternatief voor autoverplaatsingen naar de binnenstad en overige toplocaties. De derde categorie kansrelaties voor de fiets bestaat uit regionale verplaatsingen tussen kernen en tussen kernen en recreatiegebieden, zoals bijvoorbeeld Nationaal Park de Weerribben. De kansrijke relaties zijn:

1. Kampen/Zwolle - Genemuiden;
2. Kampen/Zwolle - Hasselt;
3. Zwolle - Dalfsen;
4. Zwolle - Wijhe;
5. Raalte - Heino;
6. Steenwijk - Nationaal Park de Weerribben;
7. Ommen - Boswachterij Ommen/Hardenberg;
8. Hardenberg - Boswachterij Ommen/Hardenberg;
9. Zwolle - Hattem.

4.7 Leefbaarheid en veiligheid

Ook voor de leefbaarheids- en veiligheidsaspecten worden geen knelpuntanalyses gemaakt. Bij het verkennen van oplossingsrichtingen en het formuleren van maatregelenpakketten worden op een kwalitatieve wijze de gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid benoemd.



Figuur 4.15: Kansrelaties fiets

4.8 Bereikbaarheidskwaliteit goederenvervoer over water en spoor

Voor het goederenvervoer over water en spoor vindt in tegenstelling tot openbaar vervoer en (vracht)auto geen probleemanalyse plaats. Wel is duidelijk dat het goederenvervoer tot 2020 een aanzienlijke groei zal meemaken, en veel van de groei over de weg zal worden afgewikkeld. Om die groei af te remmen streeft de regio naar een modal shift van het goederenvervoer van weg naar spoor en water. Beide vormen hebben echter als kenmerk dat sprake is van een beperkt netwerk ten opzichte van de auto en dat ze met name geschikt zijn voor vervoer over lange afstanden. Bij spoor hangt dit vooral samen met de relatief hoge kosten en bij water met de omvang (bulktransport). Extra belemmering voor goederenvervoer per spoor ligt in de reeds volledig

benutte spoorcapaciteit. Bij goederenvervoer over water moeten de producten 'houdbaar' zijn. Concreet liggen de kansen voornamelijk bij een modal shift naar water. Dit vraagt om het wegnemen van knelpunten in de belangrijke vaarwegen (IJssel, Zwarte Water, Meppelerdiep en Kanaal Almelo-De Haandrik) en zorgen voor optimale overslagfaciliteiten. Knelpunten zijn:

- Onvoldoende doorvaartbreedte bruggen vaarweg Almelo - Coevorden;
- Zuiderzeehaven onvoldoende bereikbaar voor grote schepen;
- Sluiting keersluis Meppelerdiep bij hoge of lage waterstand;
- Beperkte capaciteit sluisen (o.a. Beukers)

Recentelijk is door de provincie Overijssel de Vaarwegenvisie gepresenteerd. Dit beschrijft een streefbeeld tot aan 2020.

5

Flankerend beleid

Belangrijk onderdeel in de aanpak van de netwerkanalyse is het hanteren van de stappen van Verdaas. In zeven stappen worden mogelijke maatregelen doorlopen op het gebied van ruimtelijke ordening tot aan investeren in nieuwe infrastructuur.

5.1 Inleiding

In de richtlijnen voor de regionale netwerkanalyses zijn de stappen van Verdaas genoemd die integraal moeten worden afgewogen alvorens over te gaan op het reconstrueren of bouwen van nieuwe infrastructuur. Het gaat hier om de volgende zeven stappen:

1. Ruimtelijke ordening;
2. Prijsbeleid;
3. Mobiliteitsmanagement (waaronder fiets);
4. Openbaar vervoer;
5. Benutten bestaande infrastructuur;
6. Reconstructie bestaande infrastructuur;
7. Bouwen nieuwe infrastructuur.

Maatregelen binnen de eerste vijf stappen van Verdaas, samengevat onder de noemer flankerend beleid, kunnen knelpunten op het wegennet wegnemen zonder te hoeven investeren in infrastructuur. Dit soort maatregelen verdienen daarmee de voorkeur en moeten eerst onderzocht worden alvorens te investeren in infrastructuur (de laatste stappen van Verdaas).

De vraag is in hoeverre de geconstateerde knelpunten op het wegennet in 2020 verdwijnen wanneer optimaal wordt ingezet op prijsbeleid en geflankeerd

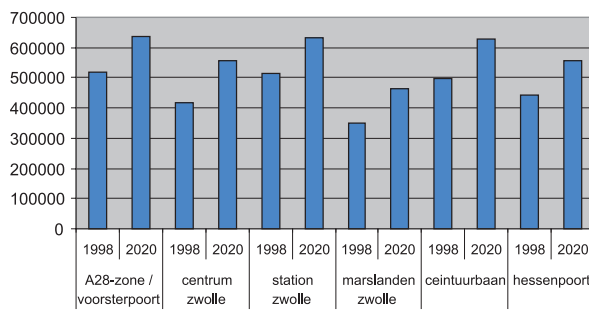
beleid ten aanzien van openbaar vervoer, fiets en mobiliteitsmanagement. Autogebruik wordt daarmee duurder en alternatieven worden van een betere kwaliteit. In onderstaande paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de effecten van de ruimtelijke ordening, van het nationaal prijsbeleid en van het regionale pakket aan flankerende maatregelen.

5.2 Effecten ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ordening is in grote mate bepalend voor de richting van de mobiliteitsontwikkeling. In het ruimtelijk beleid van Noord-Overijssel is duidelijk gekozen voor een concentratie van de economische ontwikkeling in de Netwerkstad Zwolle-Kampen en dan met name in Zwolle. Dit vertaalt zich in de realisatie van bedrijventerrein Hessenpoort en Voorsterpoort, kantoren in de Spoorzone, een nieuw station in Kampen, voorstadhalten met ruimtelijke ontwikkeling, de Kamperlijn en woningbouwlocatie Stadshagen. Deze ruimtelijke keuzen dragen sterk bij aan het bereik van de toplocaties. De gekozen indicator maakt het mogelijk om integraal de effecten van ruimtelijke en infrastructurele keuzen te laten zien. De keuze om in Zwolle-Kampen en dan met name in Stadshagen nieuwe woningen te

concentreren heeft een groot effect op het bereik. Met andere woorden: de daling van bereik als gevolg van de achteruitgang van de netwerkqualiteit wordt deels gecompenseerd door een groei in bereik als gevolg van de ruimtelijke keuze om woningbouw te concentreren in Zwolle en Kampen. Grafiek 5.1 geeft een inzicht in de bijdrage van de ruimtelijke ordening aan het bereik van de toplocaties.

Beschouwd vanuit de bereikbaarheid van deur tot deur heeft het Noord-Overijssels ruimtelijkeorderingsbeleid een belangrijk positief effect. Kanttekening is dat de concentratie van inwoners en arbeidsplaatsen in Netwerkstad Zwolle-Kampen leidt tot een concentratie van verkeer in dit gebied. Dit mag niet leiden tot een onbereikbare stad. Opgave is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen na 2020 vanuit dat perspectief nadrukkelijk te beschouwen. De keuzen in de netwerken zijn aanleiding om op langere termijn de gekozen accenten in de ontwikkeling van de toplocaties nog sterker aan te zetten. Naast de voorzieningen betekent dit dat logistieke en watergebonden activiteiten zich sterker concentreren in Kampen en OV-gebonden functies (landsdelige kantoren, voorzieningen en instellingen) in Zwolle.



Grafiek 5.1: Bereikbare inwoners binnen normreistijd Zwolle

5.3 Effecten nationaal prijsbeleid

De tweede stap van Verdaas is prijsbeleid. Dit is een belangrijke nationale ontwikkeling die grote gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid in de regio. Vooral nog is het voornemen om in 2012 landelijk te starten met een generieke kilometerheffing ter vervanging van de motorrijtuigenbelasting. De heffing hiervoor is 0,034 euro per kilometer. Deze maatregel wordt opbrengstneutraal doorgevoerd; voor automobilisten die relatief weinig rijden dalen de kosten, voor automobilisten met een hoog aantal autokilometers stijgen de kosten. Naast een generieke heffing wordt ook een heffing op congestiewegvakken voorgesteld. Dit houdt in dat er 0,11 euro per kilometer wordt geheven op wegvakken met een I/C-waarde van 0,8 of hoger.

De regio wil nadrukkelijk enkele kanttekeningen plaatsen bij deze richtlijnen:

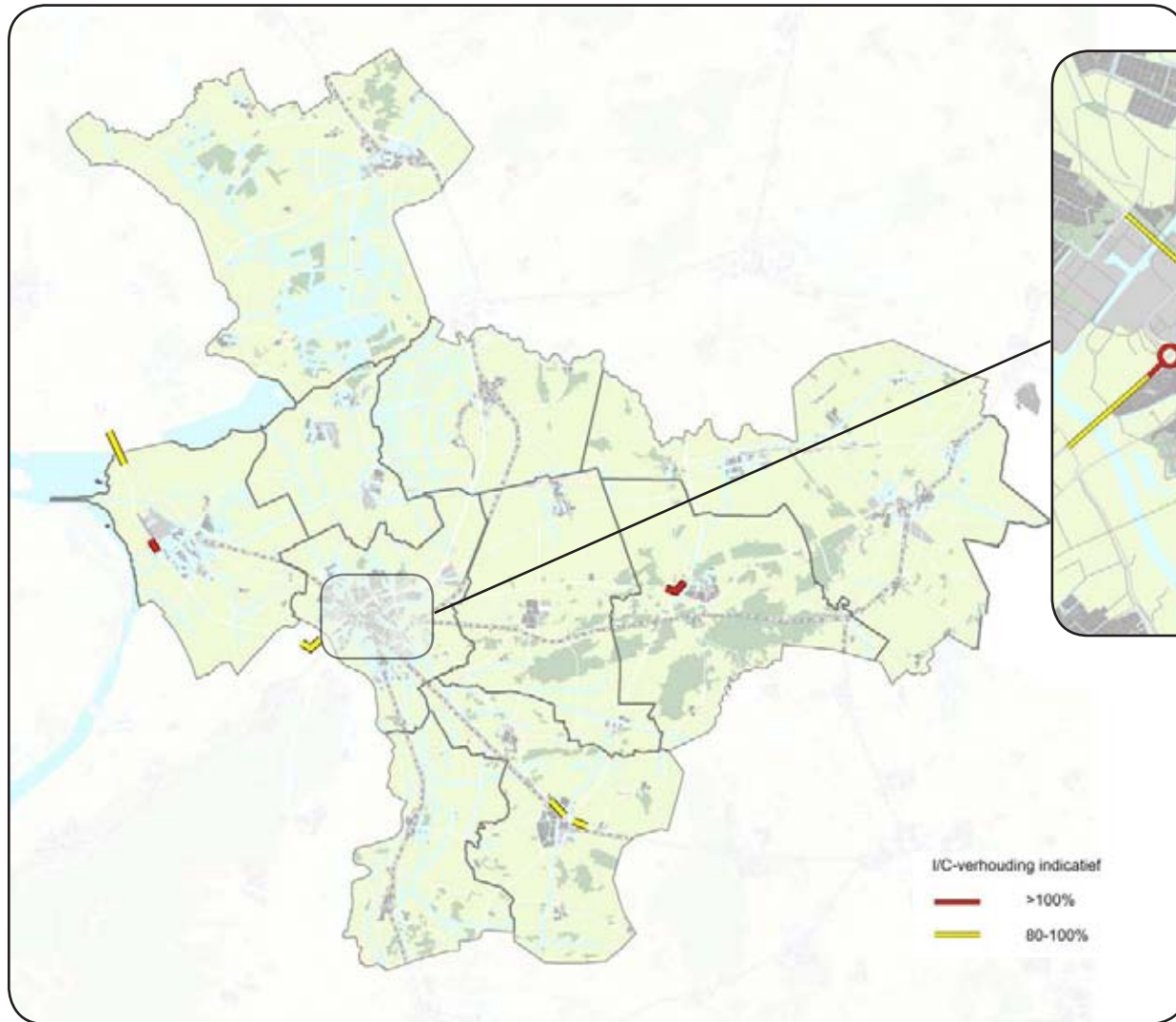
- Doordat invoering van het prijsbeleid kostenneutraal moet geschieden, zal tevens de motorrijtuigenbelasting worden afgeschaft. Hierdoor nemen de vaste kosten af, waardoor het bezit van een tweede auto toeneemt. Dit zal betekenen dat het aantal ritten op korte afstand naar verwachting eerder zal toenemen. De veronderstelde afname van het verkeer van 7% (generiek) en 14% (congestiewegvakken) is te positief ingeschat.
- In Noord-Overijssel zijn er nauwelijks parallelstructuren, waardoor voor de wegvakken met congestieheffing geen alternatief wordt geboden. Hierdoor zal op onderliggende wegen veelsluisverkeeroptredenen en verkeersveiligheid onder druk komen. De regio stelt bovendien grote vraagtekens bij de uitvoerbaarheid van deze congestieheffing.

De voorgenomen maatregelen voor prijsbeleid zijn desondanks modelmatig doorgerekend volgens de richtlijnen van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer voor de regionale netwerk analyses. Er is gerekend met een generieke mindering van het totale verkeersaanbod van 7%. Daarnaast is op congestiewegvakken langer dan 3 kilometer buiten de bebouwde kom een congestieheffing toegepast, zowel op rijkswegen als provinciale wegen (zie figuur 5.1).

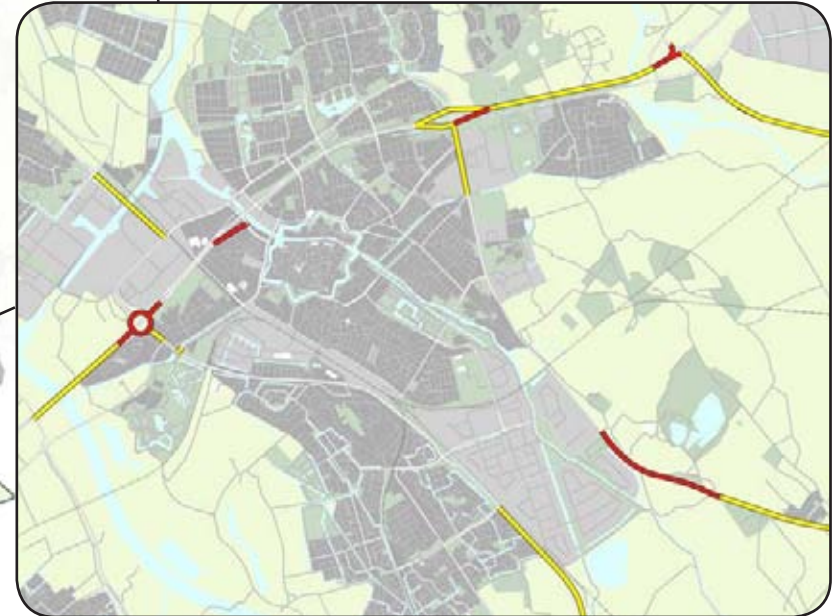
Congestiewegvakken

- A28: Afrit Wezep - Knooppunt Hattamerbroek
- N50: Knooppunt Hattamerbroek - Afrit Kampen
- N50: Afrit Kampen - Knooppunt Hattamerbroek
- N35: Raalte - Heino
- N35: Heino - Zwolle
- N340: Ommen - Oudleusen
- N340: Broekhuizen - Afrit Ommen*

*Congestiewegvakken zijn bepaald aan de hand van de I/C-waarden in 2020. Alleen de congestiewegvakken met een lengte van 3 kilometer of meer zijn meegenomen.



Figuur 5.1: Congestiepunten 2020 Noord Overijssel met flankerend beleid



Figuur 5.2: Congestiepunten 2020 Zwolle met flankerend beleid

Uit de modelanalyse blijkt dat prijsbeleid voor Noord-Overijssel effect heeft op wegvakniveau, maar onvoldoende soelaas biedt op de aansluitingen. Aansluitingen als afrit Ommen, afrit Kampen en de aansluiting van de N35 op de Zwolse ring blijven na invoering van de kilometerheffing een knelpunt. Daarmee blijft het wegennet van Noord-Overijssel kwetsbaar. Daarnaast treedt er een verdringingseffect op, waarbij het verkeer zich in toenemende mate afwikkelt via het onderliggend wegennet. Een voorbeeld hiervan is het wegvak van de N50 waar de I/C-verhouding daalt onder de 0,8, maar het verkeer verdrongen wordt naar de N763 en de N764. Hierdoor komt de I/C-verhouding op dit wegvak boven de 0,8 uit. Hetzelfde treedt op tussen de N35 en de N337.

Desondanks blijft de regio Noord-Overijssel met grote interesse kennis nemen van de landelijke ontwikkelingen rondom prijsbeleid. Vooral nog is het regionaal draagvlak voor extra regionale heffingen echter beperkt. Wel zal Zwolle een verkenning opstarten naar de (on)mogelijkheden en effecten van een verblijfsheffing in Zwolle.

5.4 Effect regionaal flankerend beleid

De regio stelt zich als ambitie om de automobilititeit terug te dringen door middel van flankerend beleid. Hiervoor worden verschillende maatregelen voorgesteld. Het flankerend beleid behelst maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, waaronder fiets en openbaar vervoer. Dit zijn de stappen 3 en 4 van Verdaas.

Mobiliteitsmanagement

In het mobiliteitsmanagement is er aandacht voor het verbeteren van de kwaliteit van de verschillende vervoerswijzen fiets, bus, trein en (deel)auto en met name de overstap hiertussen. Dit betekent het stimuleren van

samenwerking tussen verschillende partijen aan zowel de aanbod- als de vraagzijde van vervoer en aandacht voor mobiliteitsmanagement op kantorenlocaties, nieuwe woningbouwlocaties en bij evenementen. Ook het reguleren van parkeren kan hier een rol in spelen. De regio heeft al een relatief hoog fietsgebruik, wat verder gestimuleerd moet worden voor verplaatsingen op de korte afstand. Van belang is te investeren in ontbrekende schakels om daarmee de kwaliteit van de fietsvoorzieningen verder toe te laten nemen.

Openbaar vervoer

Centraal in investeringen in het openbaar vervoer staat het verbeteren van het OV-knooppunt Zwolle en het versterken van de scharnierfunctie door te onderzoeken of reistijden naar netwerksteden als Groningen, Twente en de Stedendriehoek korter kunnen. Hiermee moet de concurrentiepositie van het openbaar vervoer verbeteren. Ook belangrijk daarbij is het versnellen van het voor- en natransport in Zwolle door middel van congestievrije busroutes.

De ambitie van de regio ten aanzien van flankerend beleid is vertaald naar procentuele afnamen van het autoverkeer:

- Als gevolg van mobiliteitsmanagement geldt als ambitie een afname van 2% van de ritten naar de toplocaties 'kantoren en voorzieningen' en 'bedrijventerreinen'.
- Door verbeteringen in het openbaar vervoer geldt als ambitie een afname van 5% van de ritten naar de toplocaties 'binnenstedelijke winkelvoorzieningen' en een afname van 2% van de ritten naar de toplocaties 'kantoren en voorzieningen'.
- Door investeringen in fietsvoorzieningen geldt als ambitie een afname van 5% van de ritten korter dan 5 kilometer en een afname van 2% van de ritten tussen de 5 en de 7,5 kilometer.

Bovenstaande ambities zijn modelmatig verwerkt om inzichtelijk te maken welke effecten er optreden door het regionale flankerend beleid. Daarbij is ook een afname van het autoverkeer meegenomen veroorzaakt door de generieke heffing als gevolg van het prijsbeleid dat van rijkswege in 2012 wordt ingevoerd. Hiervoor is een afname van het totale aantal autoritten van 3% voorzien. De regio gaat in deze situatie niet uit van een heffing op congestiewegvakken op basis van de bezwaren zoals beschreven onder prijsbeleid.

Net als bij de doorrekening van het prijsbeleid, geldt ook voor het flankerend beleid dat het oplossend vermogen onvoldoende is. Met name op de aansluitingen op de A28 en de N50 blijven in belangrijke mate problemen bestaan (zie figuur 5.2). Wel blijkt er op wegvakniveau enige verlichting op te treden, met name binnen de Netwerkstad Zwolle-Kampen (N50). Geconcludeerd kan worden dat de meest hardnekkige knelpunten zitten bij de aansluitingen op de A28 en de N50 en dat die met meeste prioriteit moeten worden opgepakt. Effecten op wegvakniveau zijn uiterst onzeker, ook al door onduidelijkheid omtrent het prijsbeleid en de haalbaarheid van het regionaal flankerend beleid en de terugslageffecten van knooppunten en aansluitingen. De situatie blijft uiterst instabiel en dat maakt het noodzakelijk om ook op de wegvakken capaciteitsmaatregelen (stappen 6 en 7 van Verdaas) voor te bereiden.

6

Netwerkvisie

Een samenhangende visie wordt gegeven op de gewenste ontwikkeling van netwerken van auto en openbaar vervoer op basis van de probleemanalyse. De visie wordt gedefinieerd in relatie tot de hoofdkeuzen in de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit leidt tot een maatregelenpakket voor de infrastructuur in samenhang met het in het vorige hoofdstuk geschetste prijsbeleid en flankerend beleid. Een en ander mondt uit in een programma voor de periode tot 2020 met een doorkijk naar 2030.

61 Inleiding.

In het vorig hoofdstuk is reeds geconstateerd dat een mix van alle zeven oplossingsrichtingen uit de stappen van Verdaas nodig is om de gewenste bereikbaarheid van de economische toplocaties te realiseren. Het streven is een integraal en intermodaal maatregelenpakket, waarbij infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn om ook de meer hardnekkige congestieknelpunten op te kunnen lossen. In dit hoofdstuk wordt allereerst ingegaan op deze infrastructurele maatregelen ten gunste van de autobereikbaarheid. Vervolgens komen ook maatregelen aan bod op het gebied van openbaar vervoer en de overige stappen van Verdaas.

6.2 Autoverkeer

Realiseren quick wins uit BREZ

Om de beschikbare infrastructuur optimaal te benutten is door de provincie, Rijkswaterstaat en de rond Zwolle gelegen gemeenten in Overijssel, Gelderland en Drenthe de studie 'Bereikbare Regio Zwolle-Kampen' (BREZ) uitgevoerd. Dit heeft begin 2006 geleid tot een gedeelde netwerkvisie en een gezamenlijk maatregelenpakket van benuttingsmaatregelen. De maatregelen zijn gericht op het bestrijden van bestaande verkeersproblemen en problemen die ontstaan door de werkzaamheden aan de A28 (plusstroken) en ruimtelijke ontwikkelingen

in Zwolle-Kampen. Realisatie van het pakket van benuttingsmaatregelen in de periode 2006-2010 is een belangrijke eerste aanzet voor een bereikbare regio. Benuttingsmaatregelen zijn voorzien op onder andere de A28, knooppunt Lankhorst, A28 aansluiting Ommen, N35 Wijthmen, knooppunt Hattemerbroek A50-A28, Zwolle-Noord Ceintuurbaan, Zwartewaterallee, IJsselallee, Westerholterallee en N307 Kampen richting Dronten. In de bijlage zijn de BREZ-maatregelen nader beschreven en gemotiveerd.

Opwaardering N35 (conform tracébesluit)

De verlenging van de A35 bij Almelo-Zuid en de maatregelen in de kom Nijverdal dragen bij aan een verbetering van de N35 en een verhoging van het verkeersaanbod. Zonder verdere maatregelen bij Raalte en het traject Heino - Zwolle verslechtert de verkeersafwikkeling sterk. Hierdoor ontstaat sluipverkeer op onderliggende wegen en worden de leefbaarheid en veiligheid in het landelijk gebied sterk aangetast. Opwaardering van de N35 is daarom noodzakelijk. Binnen het vigerend tracébesluit kan binnen 10 jaar een pakket van maatregelen worden uitgevoerd om de capaciteit en doorstroming van de N35 aanzienlijk te verbeteren. Concretisering van de oplossingsrichtingen en maatregelen zal onder andere plaatsvinden naar aanleiding van de gebiedsgerichte MIT-Verkenning Zwolle.

Verbeteren regionale hoofdwegenstructuur(N34/N340/N307)

De N34, N340 en N307 zijn belangrijke schakels in de regionale hoofdwegenstructuur. Deze wegen kennen een aantal knelpunten, welke op korte termijn opgelost dienen te worden om zowel op de korte als de langere termijn de bereikbaarheid van toplocaties te waarborgen. De N348 (Raalte - Hoogeveen) vervult ook een belangrijke functie in de regionale wegenstructuur. Deze 100-km/uur-weg is van belang voor de bereikbaarheid van toplocaties en vormt ten aanzien daarvan momenteel een knelpunt.

N50 op lange termijn ombouwen tot 2x2-strooks, verbinding Kampen - Dronten verbeteren inclusief ontsluiting Kampen-Noord

De N50 is een belangrijke netwerkschakel in de hoofdinfrastructuur van Noord-Overijssel. Een goede

doorstroming is vereist om de bereikbaarheid van de economische toplocaties in Kampen en Zwolle te waarborgen en ontwikkelingen als IJsseldelta en de Hanzelijn optimaal te laten renderen. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid worden op korte termijn maatregelen getroffen, wat leidt tot opwaardering van de N50 tot driestrooksweg. Verwachting is dat voor een goede bereikbaarheid op lange termijn opwaardering van de N50 tot 2x2 rijstroken noodzakelijk is tussen Hattemberbroek en Ramspol. Nadere (plan)studie moet meer inzicht geven in nut en noodzaak van die opwaardering. Daarbij moeten ook nadrukkelijk de mogelijkheden voor ontsluiting van Kampen-Noord worden meegenomen.

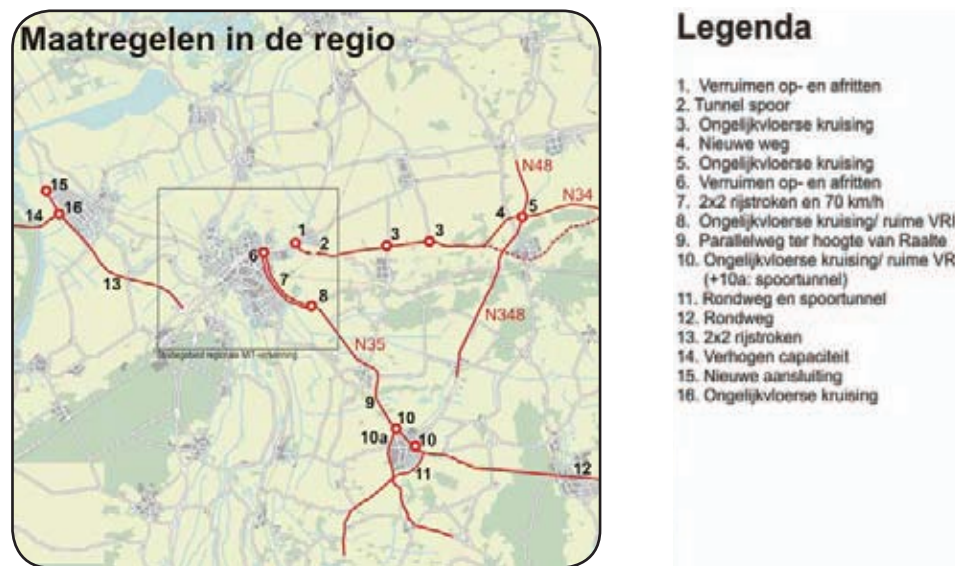
Netwerkscenario's A28-corridor

Uit de probleemanalyse komt het vraagstuk van de aansluiting van de regionale wegen op de A28-corridor als meest sturend naar voren. In feite is oplossing van die gesignaleerde problematiek de sleutel voor een

bereikbare Netwerkstad Zwolle-Kampen, maar ook voor bereikbaarheid van Zwolle vanuit de omliggende kernen. Er zijn in principe vier netwerkscenario's om met dit vraagstuk om te gaan:

- 1) Bundelen in de corridor. Hierbij wordt de huidige configuratie van A28 en aansluitende wegen gehandhaafd; de capaciteit van wegvakken en knooppunten wordt vergroot.
- 2) Ontvlechten in de corridor. Hierbij worden parallelbanen aangelegd en wordt het verkeer gespreid over meerdere aansluitingen.
- 3) Verdeelring Zwolle. In dit scenario wordt het verkeer via een verzwaarde Ring in Zwolle verdeeld. De Ring kent twee vergrote aansluitpunten op de A28. De aansluiting Centrum wordt ook aan de Ring opgehangen.
- 4) Ontvlechten in de regio. Hierbij worden de regionale verkeersstromen zo veel mogelijk uit de A28-corridor gehouden en op een andere plaats over de IJssel geleid.

De vier scenario's zijn in de figuren 6.2 tot en met 6.5 geschetst.



Figuur 6.1: Maatregelen in de regio (indicatief)



Figuur 6.2: Bundelen in de corridor



Figuur 6.4: Verdeelring Zwolle



Figuur 6.3: Ontvlechten in de corridor



Figuur 6.5: Ontvlechten in de regio

In het kader van de netwerkanalyse zijn de vier scenario's globaal verkend, waarmee zicht is gekregen op de potentie en het oplossend vermogen van de scenario's. De daarbij doorgerekende maatregelen zijn indicatief. De met de netwerkanalyse deels parallel lopende regionale MIT-verkenning van de A28-corridor moet nader inzicht geven in een ideaal netwerkscenario en concreet te treffen maatregelen daarbinnen. De regio acht het essentieel dat op grond van de resultaten, betrokken partners de komende jaren blijven samenwerken aan oplossing van de problematiek.

Modelmatige verkenning: conclusies en inzichten

Modelmatig zijn de effecten van deze scenario's verkend. Een overzicht van de analyseresultaten is opgenomen in het bijlagenrapport. Op grond van deze verkenning zijn de volgende conclusies en inzichten geformuleerd:

- Een nieuwe buitenring rond de stad is op geen enkele wijze in staat om de verkeersstromen uit de A28-corridor te houden. Hiervoor zijn de verkeersstromen op de regionale wegen te veel op de stad Zwolle zelf gericht en heeft een buitenring te weinig betekenis voor verkeer van en naar de stad. Omdat ook ruimtelijk gekozen is voor openheid naar het landschap ligt een dergelijke ontwikkelingsrichting niet voor de hand.
- Ook een nieuwe verbinding tussen de N50 en de A28-zone en Stadshagen heeft nauwelijks effect op het vraagstuk op de A28. Alleen een directe verbinding tussen Zwolle-Zuid en de N50 zou een bijdrage kunnen leveren. Deze verbinding is echter op geen enkele wijze ruimtelijk inpasbaar. Dit betekent dat de oplossing voor het IJsselkruisende verkeer binnen de A28-corridor moet worden gevonden.
- Het is mogelijk om de verkeersdruk op met name de aansluiting Ceintuurbaan te verlichten door nieuwe aansluitingen toe te voegen, bijvoorbeeld bij Berkum of bij de Middelweg. Dit kan vorm krijgen met een parallelbanensysteem.

- Het wegnemen van de aansluiting Centrum levert een verzwaring op van de verkeersdruk op de aansluiting Zwolle-Noord en de Zwarte Waterallee. Daarnaast neemt ook de druk op de Nieuwe Veerallee toe.
- In alle gevallen is er een toename in de verkeersdruk op de aansluiting Zwolle-Zuid (Spoolderplein).
- De IJsselbrug kan mogelijk wegvakcapaciteit bieden voor het rivierkruisende verkeer over de Spoolderbergweg. Maar extra verkeer op deze weg gaat ten koste van de totale afwikkelingscapaciteit van het kruispuntcomplex Zwolle-Zuid - Nieuwe Veerallee.
- Ten aanzien van de N35 is een nadere analyse nodig of een mogelijke aansluiting op de IJsselallee in het licht van de totale configuratie in de A28-corridor nog relevant is.

Gebiedsgerichte MIT-verkenning A28-corridor

Gegeven de bovengenoemde conclusies en inzichten wordt de regionale MIT-verkenning voor de A28-corridor uitgevoerd. Het scenario 'ontvlechten in de regio' is niet zinvol gebleken en is strijdig met de ruimtelijke keuzen van de regio. Dit scenario wordt daarom niet meegenomen. Gekoppeld aan de ruimtelijke intensivering, wordt uitgegaan van intensivering en ruimtelijke inpassing van de bestaande wegenstructuur.

Samenvatting maatregelen autoverkeer

In deze paragraaf zijn verschillende maatregelen genoemd, al dan niet ter uitvoering, dan wel maatregelen die nadere studie behoeven. Opgesomd gaat het om de volgende maatregelen:

Quick wins (tot 2010)

- BREZ-investeringsprogramma

Maatregelen 2010-2020

- A28-corridor (nader uitgewerkt in de MIT-Verkenning)
- Opwaardering N50 (planstudie hiervoor voor 2010 te starten)
- Ontsluiting Kampen-Noord
- Opwaardering N35 op basis van tracébesluit
- Maatregelen N340 en N34
- Maatregelen N307

Doorkijk 2020-2030

- (Plan)studie naar verdere opwaardering N340, N34 en N307
- Aansluiting Kampen-Zuid

6.3 Openbaar vervoer

Hoofdknoop Zwolle verbeteren ten behoeve van ketenmobiliteit

Knooppunt Zwolle neemt een centrale plaats in het netwerk van openbaar vervoer in. Naast alle treindiensten is het ook voor het busverkeer het belangrijkste knooppunt. Het is noodzakelijk om de kwaliteit en capaciteit van het knooppunt te verhogen, zowel voor treinen, bussen als fietsverkeer. Bij het opwaarderen van het knooppunt Zwolle tot hoogwaardige OV-terminal, zal ook de perronspoorcapaciteit vergroot moeten worden. In zowel de referentievariant MLT als de ambitievariant MLT van de spoorsector is uitbreiding met een vierde perron noodzakelijk. Hierdoor kan een goede aansluiting tussen de treindiensten op de IJssellijn en de lijn naar Groningen/Leeuwarden worden gemaakt. Een eventuele verdere uitbreiding zal bij het realiseren van regionale ambities nader verkend moeten worden. De capaciteit, compactheid en leefbaarheid van het busstation moeten worden vergroot. Voor fietsers dienen voorzieningen beter en met kortere looptijden te worden gepositioneerd. Een beter functionerende knoop Zwolle is een belangrijke drager voor de ketenmobiliteit.

Busroutes in Zwolle: gebundeld en gegarandeerd congestievrij

Mede door de relatief lage frequenties in de regio is betrouwbaarheid van de busaansluitingen in de hoofdknoop Zwolle essentieel. Ook de snelheid en doorstroming zijn van belang. Busroutes in de stad worden verder gebundeld en geleid over congestievrije routes. De verbindingen met Voorsterpoort en Ceintuurbaan vanaf het station dienen direct, hoogfrequent en snel te zijn. Regionale busverbindingen kunnen deze toplocaties meer direct bedienen. In de stad kunnen de snelheid en de betrouwbaarheid van de regionale lijnen worden verbeterd door deze meer direct naar het station te leiden en niet via de binnenstad. De stadslijnen kunnen de singels en de binnenstad bedienen.

Hanzelijn: snelle verbindingen naar de noordelijke Randstad

Door de aanleg van de Hanzelijn worden de verbindingen vanuit Noord-Overijssel met Flevoland en de noordelijke Randstad (Schiphol) versneld. Hiermee wordt de scharnierfunctie van Zwolle in het spoornetwerk versterkt. Door halteringen in Kampen-Zuid profiteert ook Kampen van deze verbeteringen.

Verbeteren Zwolle - Groningen: twee snelle IC-verbindingen en twee stoptreinen per uur

In de corridor Zwolle - Groningen is vanwege de spoorwegcapaciteit en de inpassing van goederenpaden in de zogenoemde referentievariant MLT gekozen voor een differentiatie in het IC-product: een snellere en een tragere IC die halteert op alle stations. Op deze corridor liggen belangrijke potenties voor verdere verbetering. Zo wordt in de concept lijnvoering 'MLT landelijk NWA spoor' (ambitievariant van de spoorsector) uitgegaan van twee volwaardige IC's en twee sprinters per uur. Hierdoor wordt ook een stop in een nieuw te ontwikkelen halte Staphorst mogelijk gemaakt. De regio is hier sterk voorstander van. Verder kan als alternatief voor de Zuiderzeelijn de verbinding sterk worden versneld, zoals gepresenteerd in het NS alternatief voor de Zuiderzeelijn Noordlink. Hiermee komt Groningen/Assen binnen de reistijdnorm voor de toplocaties in Zwolle te liggen. De regio wil de mogelijkheden om te komen tot snellere intercity's op deze corridor verkennen.

Groeimodel voor Lightrail Zwolle - Kampen naar 4x per uur en nieuwe stations

Op korte termijn is het haalbaar om een 3x per uur dienst te rijden op het huidige baanvak met kleine aanpassingen. Deze 20-minutendienstregeling is door provincie, gemeenten Zwolle en Kampen en door ProRail reeds verkend en bij de minister onder de aandacht gebracht met het verzoek tot een planstudie. Uiteindelijke wens is te komen tot een bediening van 4x per uur met nieuwe stations in Voorsterpoort en Stadshagen. Hiervoor zijn

extra investeringen in de baanvakcapaciteit nodig. Ingezet wordt op een groeimodel met een geleidelijke uitbouw van de dienstverlening op deze corridor in de periode tot 2020. Hiervoor moeten de mogelijkheden worden verkend en een groeipad worden opgezet.

Verkennen kansen voor Zwolle - Hardenberg - Twente, Zwolle - Emmen, Zwolle - Arnhem en Drenthe - Hardenberg - Twente: IC-verbindingen toevoegen of versnellen

Vanuit de regio geldt de ambitie om op verschillende corridors verkennende studies uit te voeren voor het versnellen van de verbindingen. Op de corridor naar Twente rijden momenteel alleen stoptreinen. De reistijd naar Enschede is hierdoor meer dan een uur. Op deze verbinding liggen kansen voor verbetering van het bereik van de toplocaties door een intercityverbinding toe te voegen. Ook op de corridor naar Emmen is er de kans te komen tot een snelle IC-verbinding, minimaal eens per uur. Hiermee komt ook Emmen binnen het bereik van de toplocaties te liggen. Op de corridor naar Deventer - Arnhem/Nijmegen stoppen in de dienstregeling 2007 de intercity's tweemaal per uur in Wijhe en Olst. Gevolg is dat de reistijden naar de stedelijke netwerken toenemen. Mogelijk dat een bediening van twee IC's en twee stoptreinen haalbaar is, samen met extra stations in Zwolle-Zuid en Deventer-Noord. Op de relatie Twente - Drenthe vraagt de huidige treinrelatie van stoptreinen aandacht. Kwaliteitsverbetering op de ontwikkeling biedt kansen voor Hardenberg.

Elk van deze gewenste ontwikkelingen vraagt investeringen in het baanvak. Nader onderzoek is nodig in de omvang van deze investeringen, de vervoerswaarde en de effecten op het bereik van de toplocaties.

Samenvatting maatregelen openbaar vervoer

In deze paragraaf zijn verschillende maatregelen genoemd, al dan niet ter uitvoering, dan wel maatregelen die nadere studie behoeven. Opgesomd gaat het om de volgende maatregelen:

Quick wins (tot 2010)

- Parkeren bij stations in Zwolle
- Fietsenstallingen en lokale routes verbeteren
- Introductie chipcard
- Verbetering informatievoorziening op knooppunten
- Integreeren stads- en streekbusstation Zwolle
- Mogelijkheden bus in fietstunnels benutten
- Busknooppunt Lutten verbeteren
- Planstudie/realisatie 20-minutendienst Zwolle-Kampen

Maatregelen 2010-2020

- Congestievrije busroutes in Zwolle
- Knooppunt Zwolle opwaarderen
- Hanzelijn: stop in Kampen-Zuid en Dronten
- Verkennende studies naar:
 - . Zwolle - Groningen twee snelle IC's (+ twee stoptreinen + station Staphorst)
 - . Zwolle - Kampen: frequentie 4x/uur (+ Voorsterpoort en Stadshagen)
 - . Versnellen Zwolle - Twente, Zwolle - Emmen en Zwolle - Arnhem
 - . Versnellen Twente - Hardenberg - Drenthe

Doorkijk 2020-2030

Verkennde studies naar:

- Zwolle - Twente 2x stop + 2x IC;
- IJssellijn: extra stations + 2x stop en 2x IC
- Emmen - Zwolle versnellen (2x IC + 2x stop)

6.4 Flankerend beleid

Fietsverkeer: speerpunt van de regio

De regio Noord-Overijssel heeft traditioneel een hoog fietsgebruik en wil zich sterk inzetten om dit verder te bevorderen. De fiets is en blijft als vervoermiddel ideaal voor de korte afstanden en in het voor- en natransport van en naar het openbaar vervoer. Binnen de regio is hiervoor al een goede basis aanwezig. Deze wordt verder versterkt door:

- het aanvullen van ontbrekende schakels
 - . Zwolle - Kampen: (binnen Zwolle);
 - . Zwolle - Hattum: (fietsbrug langs de nieuwe Hanzespoorbrug);
 - . Centrum - Stadshagen;
 - . Centrum/station - Hessenpoort;
- het verbeteren van de routes naar de OV-knooppunten in Zwolle, Hardenberg, Kampen, Meppel, Steenwijk en Raalte en de stedelijke centra;
- het verbeteren van stallingsvoorzieningen bij stations (o.a. stations Zwolle en Raalte) en winkelcentra.

Parkeren: productdefinitie in relatie met bereikbaarheid toplocaties

Parkeerbeleid is een belangrijke factor bij het sturen van het gebruik van de auto. Het beleid is erop gericht om een heldere relatie met de bereikbaarheid van de toplocaties te leggen. De bedrijventerreinen zijn afhankelijk van de bereikbaarheid per auto. Hier ligt een regulering van parkeren niet voor de hand. De kantoren- en voorzieningenlocaties zijn zowel per auto als per openbaar vervoer bereikbaar. Regulering van het parkeren dient in deze locaties bij te dragen aan gebruik van fiets en openbaar vervoer en overloop naar omliggende woonwijken moet worden voorkomen. In de centrumlocaties vormen fiets en openbaar vervoer de drager van het vervoersysteem. Parkeren is sterk gereguleerd en parkeren op afstand wordt



bevorderd. Daartoe dienen parkeervoorzieningen bij OV-knooppunten in de regio (stations) en aan de stadsrand te worden verbeterd.

In Zwolle zal een specifiek onderzoek worden gedaan naar de realisatie van een Transferium bij de afslag Zwolle-Centrum specifiek voor werkers en winkelbezoekers van de binnenstad.

In de regio zal intensievere samenwerking tussen de gemeenten op het gebied van parkeren worden gezocht. Hierbij gaat het om afstemming van tarieven en tijden van betaald parkeren en het mogelijk gezamenlijk inkopen van diensten en handhaving

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement vormt een belangrijk hulpmiddel om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Zwolle en Kampen duurzaam te waarborgen. Het stimuleren van ketenmobiliteit als alternatief voor vermijdbaar (solo)autogebruik is hierbij de belangrijkste doelstelling. Om dit te bereiken wordt bijzondere aandacht gegeven

aan het verbeteren van de kwaliteit van de verschillende vervoerswijzen fiets, bus, trein en (deel)auto en met name de overstap hiertussen.

Het uitdragen van deze alternatieven en het ontwikkelen van vernieuwingen op dit gebied zijn belangrijke speerpunten. Daarnaast is het zorgdragen dat de keten soepel en comfortabel verloopt belangrijk voor het gebruik van alternatieven. Om concreet inhoud aan het verder versterken van mobiliteitsmanagement te geven, wordt onderzoek gedaan naar het opzetten van een taakorganisatie binnen de regio waarin zowel aanbieders van vervoer (bus, taxi, spoor, fiets, deelauto), overheden en de 'vraag'-zijde (belangenorganisaties, vakbonden, werkgevers) samenwerken. Hierbij kan voortgebouwd worden op de bestaande samenwerking op het gebied van communicatie en afstemming van beheer en onderhoudswerkzaamheden in de regio. Bijzondere aandacht zal gegeven worden aan het onderwerp mobiliteitsmanagement op bedrijventerreinen, kantorenlocaties en bij evenementen in de regio.

Momenteel wordt hieraan met name in Zwolle op een aantal bedrijventerreinen concreet inhoud gegeven. Zo wordt op bedrijventerrein Oosterenk door bedrijven samen met de gemeente een Beleidsvervoerplan voor de komende 10 jaar opgesteld. Verder zal het instrument om vervoerplannen verplicht te stellen als onderdeel van de milieuvergunning voor bedrijven verder worden uitgewerkt. Tot slot zal op het nieuwe bedrijventerrein Voorsterpoort in de A28-zone te Zwolle vanaf het begin mobiliteitsmanagement, als onderdeel van parkmanagement, een belangrijk onderdeel gaan vormen om (solo)autogebruik tegen te gaan.

Rondom de nieuwe woningbouwlocaties in Zwolle en Kampen zal onderzocht worden hoe mobiliteitsmanagement in de vorm van gerichte communicatie en aantrekkelijke alternatieven voor nieuwe bewoners kan leiden tot een meer verantwoord autogebruik.

Tot slot zal in Zwolle onderzocht worden welke vormen

van beprijzing of andere alternatieven, naast of in plaats van het huidige betaald-parkeerregime, kunnen leiden tot verlaging van de parkeerdruk in de wijken rondom de binnenstad en afname van het autoverkeer langs de Zwolse binnenring

Multimodaal goederenvervoer

Om de mogelijkheden voor een modal shift in het goederenvervoer te realiseren is met name goederenvervoer over water kansrijk. Gezien de volledige bezetting van de spoorcapaciteit met personen- en goederenpaden is daar weinig potentie. Naar aanleiding van de Nota Mobiliteit, het PVP Overijssel en de netwerkanalyses stellen de provincie Overijssel, de regio Twente en Rijkswaterstaat gezamenlijk een vaarwegenvisie Overijssel; streefbeeld 2020 op. In de nota worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de vaarwegeninfrastructuur die betrekking hebben op de doorvaart van de scheepvaart, veilige en vlotte overslag en de mogelijkheid van rust-/aanleg-/wachtplaatsen. Het streefbeeld in 2020 stelt eisen aan de van-deur-tot-deurbereikbaarheid. Belangrijke uitgangspunten zijn een ongehinderde doorvaart op vaarwegen die economische centra verbinden met zeehavens/ Noordzee en ongehinderde aanmeermogelijkheden in economische centra c.q. bedrijventerreinen. In de nota is een lijst met actiepunten opgenomen waaronder vaargeul IJsselmonding, ombouw keersluis Zwartsluis naar schutsluis, vaargeul Boven-IJssel en de capaciteit van de sluisen Eefde en Beukers.

In het kader van de Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen is de aanleg van de Zuiderzeehaven bij Kampen door de regionale partners geagendeerd om de strategische ligging van Zwolle-Kampen aan de IJssel en nabij het IJsselmeer te benutten. Belangrijk voor de bereikbaarheid voor het goederenvervoer over water is verdieping van de vaargeul van de IJssel en realisatie van een volwaardige aansluiting op het Europese vaarwegennet voor coasters.

Voor het goederenvervoer over de weg zijn de in paragraaf 5.6 geschetste netwerkaanpassingen van belang. Om daarbij uitwisseling tussen de modaliteiten te realiseren wil de provincie Overijssel kansrijke initiatieven voor overslagvoorzieningen die uit de markt voortkomen, faciliteren en daaraan in ruimtelijke zin medewerking verlenen (doelstelling PVP).



7

Effecten bereikbaarheid

In hoofdstuk 6 is aangegeven hoe de regio de knelpunten, die de afnemende bereikbaarheid van de economische toplocaties veroorzaken, wil aanpakken. Centraal staat een integraal maatregelenpakket met naast flankerend beleid (ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, fiets en OV-maatregelen), indicatief de regionale maatregelen aan de infrastructuur. De effecten van dit pakket zijn beoordeeld.

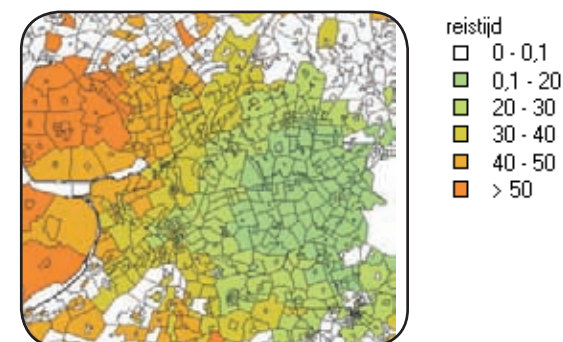
7.1 Effecten bereik autoverkeer

De regio wil inzetten op een combinatie van flankerend beleid en aanpassingen (benutting, reconstructie en capaciteitsuitbreiding) van de infrastructuur. De effecten van dit pakket zijn modelmatig geanalyseerd. De vraag naar autoverplaatsingen is gereduceerd op basis van een regionale invulling van de zogenaamde 'stappen van Verdaas' (zie hoofdstuk 5). Op grond van de geschetste maatregelen/scenario's in hoofdstuk 6 is een regionaal maatregelenpakket samengesteld dat bestaat uit een combinatie van de daar geschetste indicatieve maatregelen op de regionale hoofdwegen en een combinatie van bundelen in de A28-corridor met beter benutten van de ringstructuur (verdeelring).

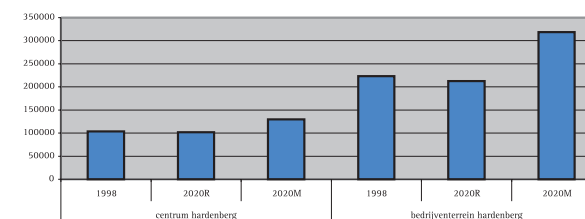
Het effect op het bereik van de toplocaties in termen van aantal bereikbare inwoners is bepaald voor auto en openbaar vervoer.

Hardenberg

In Hardenberg is sprake van een lichte toename van het bereik binnen de 20-minutengrens behorende bij het centrum, zoals afgebeeld in grafiek 7.1. Voor het bedrijventerrein geldt een grotere toename. Groot verschil met de referentiesituatie 2020 is dat men vanaf de A28 en vanuit een groot deel van Zwolle nu binnen de 30 minuten Hardenberg kan bereiken (zie figuur 7.1). Dit betekent dat maatregelen op de N34 en de N340, en dan met name verbetering van de aansluiting Ommen, hun effect tonen, wat kansen biedt voor Hardenberg.



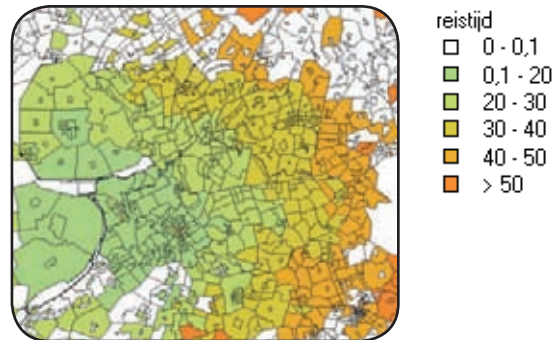
Figuur 7.1: Bereik Hardenberg (centrum) na maatregelenpakket, flankerend beleid en prijsbeleid



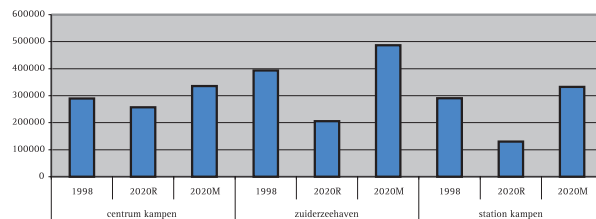
Grafiek 7.1: Bereik Hardenberg na maatregelenpakket, flankerend beleid en prijsbeleid

Kampen

Voor Kampen is een opvallend grote toename te zien van het aantal te bereiken inwoners voor station Kampen-Zuid en de Zuiderzeehaven. Belangrijke oorzaak hiervan zijn de voorgestelde aansluitingen Kampen-Noord en Kampen-Zuid, die zorgen voor een snelle ontsluiting van deze locaties. Daarnaast wordt daarmee de aansluiting Kampen-Centrum ontlast. Het verbreden van de N50 draagt bij aan het verkorten van de reistijd in de richting Zwolle. De grote inwonersconcentratie in Zwolle draagt flink bij aan de toename van het inwonerbereik. Dit zorgt ervoor dat maatregelen aan de aansluitingen bij Kampen en de verbreding van de N50 groeikansen biedt. Dit is van belang gezien de concentratie van nieuwe woon- en kantoorlocaties in Kampen en Zwolle. Een goede verbinding tussen Kampen en Zwolle is belangrijk voor de samenhang van de Netwerkstad Zwolle-Kampen.



Figuur 7.2: Bereik Kampen (centrum) na maatregelpakket, flankerend beleid en prijsbeleid

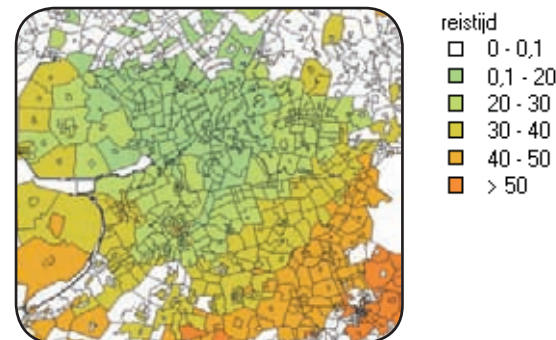


Grafiek 7.2: Bereik Kampen na maatregelpakket, flankerend beleid en prijsbeleid

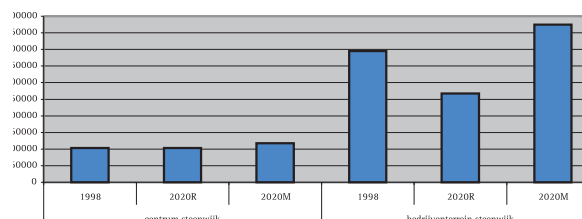
Steenwijk

In de directe omgeving van Steenwijk zijn geen infrastructurele maatregelen voorzien. Dit is terug te zien in het effect op de bereikbaarheid, waar het inwonerbereik voor het centrum van Steenwijk nauwelijks toeneemt als gevolg van de voorgestelde maatregelen. Het kleine effect is dan ook voornamelijk toe te schrijven aan het flankerend beleid en prijsbeleid.

Voor het bedrijventerrein geldt wel een significante toename. In vergelijking met de referentiesituatie van 2020 valt op dat de gebieden die door de maatregelen binnen het bereik vallen, voornamelijk aan de westkant en oostkant van Zwolle liggen. Maatregelen aan de aansluitingen van de A28 en de ring Zwolle dragen hieraan bij.



Figuur 7.3: Bereik Steenwijk (centrum) na maatregelpakket, flankerend beleid en prijsbeleid



Grafiek 7.3: Bereik Steenwijk na maatregelpakket, flankerend beleid en prijsbeleid

Zwolle

Voor alle toplocaties in Zwolle is sprake van een toename van het inwonerbereik. Op basis van de knelpuntenanalyse uit hoofdstuk 4 zijn er veel congestiepunten geconstateerd in de directe regio van Zwolle. Het maatregelenpakket voorziet dan ook in een aantal maatregelen in en rondom Zwolle. Verbeteren van de aansluitingen in de A28-corridor, de ring Zwolle en de aansluiting van de N35 op de ring Zwolle alsmede het opwaarderen van de N35 zijn belangrijke maatregelen in het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad. In de gebiedsgerichte MIT-Verkenning wordt specifiek ingezoomd op Zwolle en worden nadere oplossingsrichtingen met bijbehorende effecten verkend.

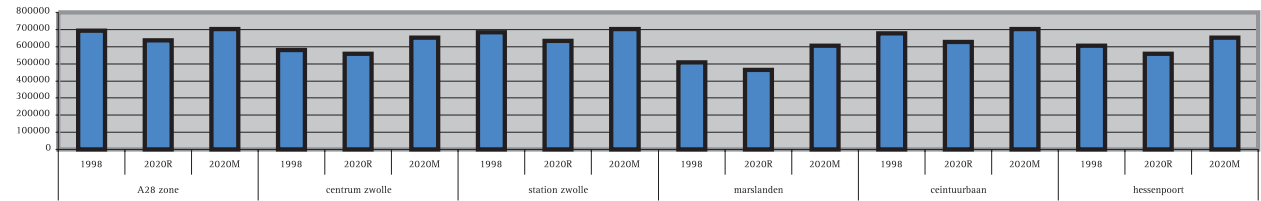


Figuur 7.4: Bereik Zwolle (centrum) na maatregelpakket, flankerend beleid en prijsbeleid

Congestiepunten

Doorrekening van het maatregelenpakket, het flankerend beleid en het prijsbeleid in samenhang met elkaar levert de I/C-verhoudingen uit figuur 7.5 op.

Figuur 7.5: I/C-verhoudingen ochtendspits 2020 KVOM-model na concept regionaal maatregelenpakket, flankerend beleid en prijsbeleid



Grafiek 7.4: Bereik Zwolle na maatregelenpakket, flankerend beleid en prijsbeleid



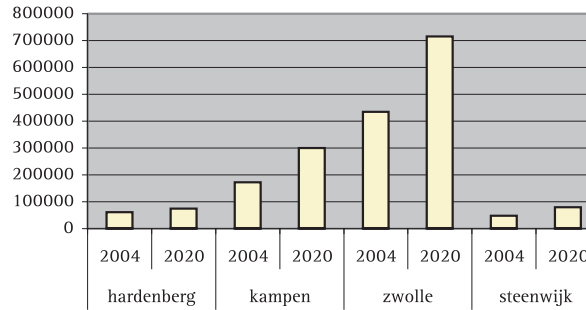
Figuur 7.5: I/C-verhoudingen ochtendspits 2020 KVOM-model na concept regionaal maatregelenpakket, flankerend beleid en prijsbeleid



7.2 Effecten bereik openbaar vervoer

Op grond van de geschetste OV-maatregelen en te verkennen spoorvarianten zijn de nieuwe reistijden met openbaar vervoer uitgewerkt. Dit leidt tot een aanmerkelijke verbetering van het bereik, met name voor de locaties in Zwolle. Ten opzichte van de huidige situatie komen Dronten/Lelystad/Almere, Groningen/Assen en Hengelo binnen bereik. Hiermee is het bereik van de locaties in Zwolle sterk verbeterd en worden optimale condities geschapen voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in stationszone, binnenstad, A28-zone en Ceintuurbaan.

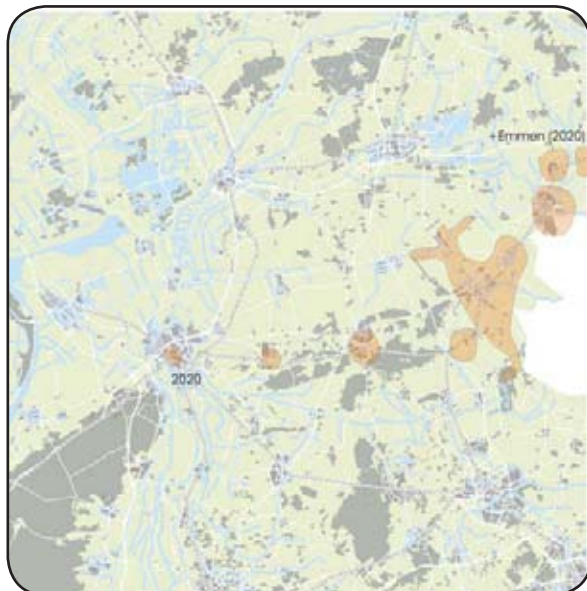
Ook in Kampen treedt een aanzienlijke verbetering op ten opzichte van de huidige situatie door de komst van de Hanzelijn. De veranderingen in Hardenberg zijn toe te schrijven aan de versnelling van de verbinding met Emmen en een deel van Zwolle. De groei van het bereik in Steenwijk is een gevolg van station Staphorst.



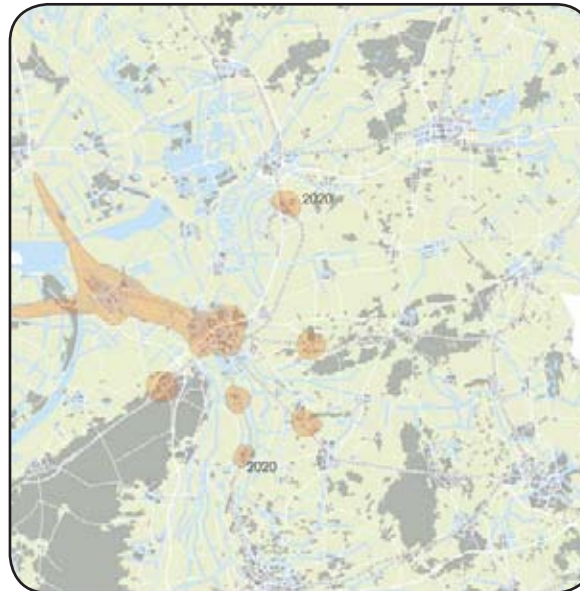
Grafiek 7.5: Aantal bereikbare inwoners per openbaar vervoer

7.3 Kosten/effecten maatregelenpakket

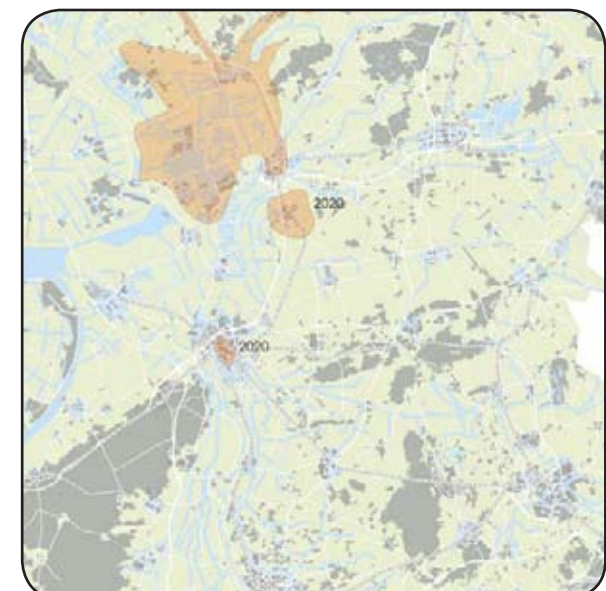
In deze paragraaf wordt in samenhang inzicht gekregen in de totale kosten van de doorgerekende maatregelenpakketten en het effect van de pakketten op de bereikbaarheid. Dit effect wordt voor alle onderscheiden economische toplocaties uitgedrukt in het bereik van arbeidsplaatsen en inwoners binnen de voor die toplocatie relevante reistijdnormen (zie beoordelingskader hoofdstuk 3).



Figuur 7.6: Bereik Hardenberg per openbaar vervoer



Figuur 7.7: Bereik Steenwijk per openbaar vervoer



Figuur 7.8: Bereik Kampen per openbaar vervoer

Beperkte invloed flankerend beleid op knelpunten auto

Naast infrastructurele maatregelen is in de maatregelenpakketten het flankerend beleid als totaalpakket meegenomen. Gerealiseerd moet daarbij worden dat een kwalitatief hoogwaardig fiets-, OV- of mobiliteitsmanagementbeleid kan leiden tot een aanzienlijke toename van het fiets- of OV-gebruik. De regio opteert om die reden ook voor een sterk flankerend beleid. Dit echter wel in de wetenschap dat het effect op de autobereikbaarheid zeer beperkt is. Van een wijziging van de modal split zal niet of nauwelijks sprake zijn.

Verbetering leefbaarheid en veiligheid

Leefbaarheid en veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid) zijn belangrijke waarden voor de regionale partners. Het effect van het totale maatregelenpakket voor deze waarden is echter lastig te bepalen. Bij sturing in het totale netwerk zal afname van verkeer op de ene locatie leiden tot een toename op andere locaties. In algemene zin zal een betere doorstroming de luchtkwaliteit en beperking van de geluidshinder wel ten goede komen. Wat betreft verkeersveiligheid is met name de kwaliteit van het wegontwerp per locatie bepalend. De principes van Duurzaam Veilig zijn richtinggevend voor het wegontwerp. Bij de uitwerking van regionale maatregelen en de gebiedsgerichte MIT-verkenning worden de leefbaarheids- en veiligheidseffecten nader verkend.

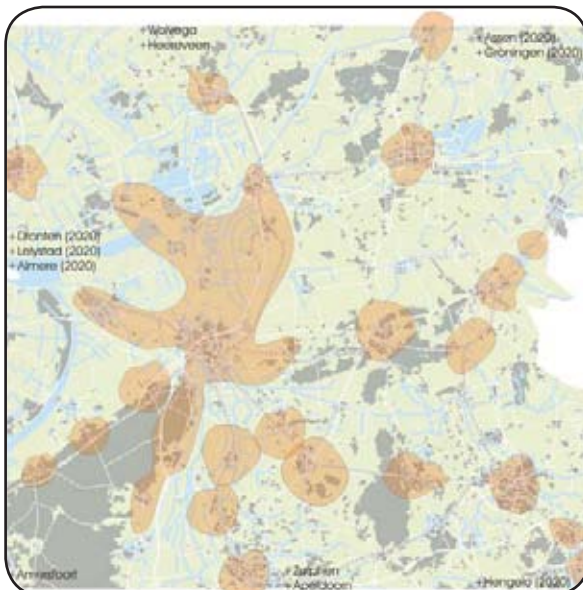
Raming kosteneffectiviteit

Voor zover bekend zijn in onderstaande tabel de kosten opgenomen van de voorgenoemde maatregelen. Waar geen bedragen bekend zijn is een indicatie opgenomen:

- hoog (> 50 miljoen euro);
- middelhoog (10-50 miljoen euro);
- laag (< 10 miljoen euro).

Daarnaast is het effect beoordeeld. Hiervoor zijn vier categorieën opgesteld:

- A-projecten: groot effect (+50.000 inwoners extra binnen bereik) op groot aantal toplocaties;
- B-projecten: groot effect op een of twee toplocaties;
- C-projecten: gering effect (minder dan 50.000 inwoners extra binnen bereik) op groot aantal toplocaties;
- D-projecten: gering effect op een of twee toplocaties.



Figuur 7.9: Bereik Zwolle per openbaar vervoer



Aan de hand van deze categorisering zijn de maatregelen beoordeeld. Daarnaast is de omvang van het effect voor elk van de toplocaties opgenomen in een aparte tabel.

Kosteneffectiviteit maatregelenpakket	Kosten	Effect
Regionaal pakket		
A28-corridor (MIT) (totale pakket gebiedsgerichte MIT)	hoog	A
N50 verdubbelen	hoog	B
Ontsluiting Kampen-Noord	midden	B
<i>Opwaardering N35 (tracébesluit)</i>	midden	C
Verdubbelen traject Zwolle - Wijthmen	hoog	C
Ongelijkvloerse kruisingen N35	hoog	C
Verdiepte ligging N35 bij Raalte	midden	C
Omlleiding Mariënheem	midden	C
Aquaduct N35	hoog	C
<i>Maatregelen N340/N34/N377/N307</i>	hoog	B
Tunnel onder spoor N340	33,5	B
Ongelijkvloerse kruisingen N340	113	B
Doortrekken omlleiding Ommen	20	B
Flankerend beleid		
Mobiliteitsmanagement	0,5	D
<i>Maatregelen openbaar vervoer</i>		
Congestievrije busroutes in Zwolle	midden	B
Hanzelijn	885	A
Versnellen Zwolle – Groningen (Noordlink)	3.400	A
Kamperlijn	10	B
Versnellen Zwolle – Twente	hoog	B
Versnellen Zwolle – Emmen	midden	D
Versnellen Zwolle – Arnhem	hoog	B
Maatregelen fiets	0	D
Prijsbeleid	-	-
Generieke heffing	n.v.t.	n.v.t.
Congestieheffing	n.v.t.	n.v.t.

8

Samenwerkingsagenda

De regionale partijen willen de samenwerking, ook met het Rijk, voortzetten om tot nadere verkenning van de problemen met uitvoering van een maatregelenpakket te komen. Op grond van het beoordelingskader moeten hierbij onvermijdelijke nadere prioriteiten worden gesteld.

In de samenwerkingsagenda wil de regio haar prioriteiten aangeven. Idealiter op grond van een kosten/baten-analyse. Op dit moment kan echter slechts een globale schatting worden gegeven van de kosten van het totale maatregelenpakket. Ook de doorrekening van effecten is, weliswaar kwantitatief, maar zeer globaal en op grond van indicatieve infrastructurele maatregelen. Een prioritering op grond van kosteneffectiviteit is daardoor nog niet aan de orde. Onder andere de gebiedsgerichte MIT-verkenning zal hiervoor meer handvatten bieden.

De regionale partijen beschouwen de netwerkanalyse ook niet als een eindstation, maar een vervolgstap in een proces om gezamenlijk te komen tot een integrale en intermodale netwerkbenadering en een bijbehorend regionaal maatregelenpakket om de bereikbaarheidsproblemen in 2020 het hoofd te bieden.

8.1 Procesafspraken

- Betrokken partijen werken gezamenlijk verder aan de gebiedsgerichte MIT-verkenning als basis voor een regionaal maatregelenpakket om bereikbaarheid van het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen te waarborgen.
- Betrokken partijen werken gezamenlijk aan een verdere onderbouwing van geconstateerde

knelpunten op de regionale wegen en brengen op basis daarvan oplossingsrichtingen en hun effecten en kosten scherper in beeld. Daarbij worden verschillende maatregelen en multimodale alternatieven tegen elkaar afgewogen.

- Betrokken partijen proberen individueel en waar nodig in regionaal verband op korte termijn concreet invulling te geven aan maatregelen op het gebied van fiets regionaal parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement.
- Betrokken partijen starten op korte termijn een discussie over de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsopgaven na 2020. Huidige ruimtelijke en bereikbaarheidskeuzen moeten passen in de opgaven voor de verre toekomst.
- De gemeente Zwolle start een verkenning naar de (on)mogelijkheden en effecten van een verblijfsheffing in Zwolle. De regio blijft de ontwikkelingen rondom prijsbeleid nauwlettend volgen.
- Provincie, regio Twente en Rijkswaterstaat geven uitvoering aan de gezamenlijke vaarwegenvisie: streefbeeld 2020 op.

8.2 Regionale opgave Netwerkstad Zwolle-Kampen

De prioriteiten in de regionale samenwerkingsagenda zijn gebaseerd op een aantal pijlers. Naast het inzicht in de toekomstige knelpunten en verwachte effecten van de geschetste oplossingen staat het belang dat de regio hecht aan het betreffende project vanuit oogpunt van versterking van de scharnierfunctie centraal.

Versterken scharnierfunctie

De vitaliteit van de regio dient te worden versterkt door in te zetten op de interregionale scharnierfunctie van Netwerkstad Zwolle-Kampen. Dit wordt bereikt door het verbeteren van de interregionale verbindingen met de omliggende stedelijke netwerken teneinde deze daarmee binnen de reistijdnormen van de toplocaties te brengen en het 'daily urban system' te vergroten. In het wegennetwerk is het vooral de verbinding naar Twente via de N35 waar een kwaliteitssprong om die reden noodzakelijk is, maar ook de N50 vraagt om die reden om aandacht. In het openbaar vervoer is een kwaliteitssprong (tracébesluit) nodig voor het knooppunt Zwolle. Verbetering van de hart-op-hart verbindingskwaliteit met andere stations van stedelijke netwerken is onderwerp van studie. Het betreft de verbindingen naar Groningen/Assen, Emmen/Coevorden, Twente en Arnhem/Nijmegen.

Stad en ommeland verbinden

Het relatief grote landelijk gebied in de regio is in toenemende mate afhankelijk van de stad. Als gevolg hiervan groeien de vervoersstromen over relatief lange afstand. Een vitale regio vraagt om het verhogen van de verbindingskwaliteit met de omliggende stedelijke netwerken (Zwolle, Twente, Emmen) en het nationale hoofdnet (A28). Hierop wordt ingespeeld door een geleidelijke opwaardering in 2 fasen van de regionale wegen N35, N34, N340, N307 conform de wegencategorisering en het aanpakken van bestaande



beperkingen in de kommen. De N348 kent geen bereikbaarheidsknelpunten voor toplocaties. Binnen Zwolle staat het vraagstuk van de aansluiting van de regionale wegen op de A28-corridor in combinatie met het stedelijke wegennet en de ruimtelijke ontwikkeling centraal.

Netwerkstad Zwolle-Kampen: gebundelde groei

Een van de kwaliteiten van Netwerkstad Zwolle-Kampen is de relatie stad en omgeving. Ruimtelijk wordt gekozen voor intensivering en herstructurering in de spoorzone, Ceintuurbaan en A28-zone (Voorsterpoort) boven uitbreiding in het landelijk gebied. De openheid vanuit de stad naar het landschap moet worden bewaard. Hierbij past geen uitbreiding van rondwegen rond de stad, maar een intensivering op de bestaande structuur. Tegelijkertijd wordt voor de toplocaties in Zwolle maximaal ingezet op de kansen voor openbaar vervoer en fiets door de verbindingen met het station te verbeteren.

Ruimtelijke ontwikkeling afgestemd op kansen bereikbaarheid

De keuzen die in Netwerkstad Zwolle-Kampen zijn gedaan ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling worden door de keuzen in de bereikbaarheid verder ondersteund. Hierbij kunnen accenten nog scherper worden gezet; logistieke en watergebonden activiteiten in Kampen, bezoekers van intensieve functies die van bereikbaarheid per openbaar vervoer afhankelijk zijn, in Zwolle. Ook de keuzen in de woningbouw versterken de bereikbaarheid: de centrale ligging van de bouwlocatie Stadshagen maakt dat meer inwoners binnen bereik van de toplocaties komen.

8.3 De samenwerkingsagenda

De hiervoor geschetste overwegingen leiden tot de volgende projecten die samen de Samenwerkingsagenda van de regio Noord-Overijssel vormen.

1. Regionale MIT-verkenning A28 corridor

Dit project vormt de absolute sleutel in de bereikbaarheidsdiscussie van de regio Noord-Overijssel. Alle wegbeheerders gezamenlijk zoeken naar een zodanige hoofdstructuur van A28 en onderliggende wegen dat per saldo zowel verkeerskundig, ruimtelijk, als financieel een optimale oplossing wordt gedefinieerd voor de middellange en lange termijn. De verkenning zal inzicht bieden in de meest kansrijke oplossingen op de corridor en de Ring van Zwolle. De resultaten van de verkenning worden in augustus verwacht. Afhankelijk van de aard van deze maatregelen zal uitvoering over 5 tot 15 jaar kunnen plaatsvinden.

2. Korte termijn maatregelen

Op korte termijn, binnen 5 jaar, zullen de benuttingsmaatregelen worden uitgevoerd. Deze maatregelen zijn binnen het project BREZ door de betrokken wegbeheerders ontwikkeld en gericht op het verbeteren van de doorstroming van het verkeer. Ook de Quick Wins voor fiets en openbaar vervoer worden in deze termijnen uitgevoerd.

3. Opwaardering N35 (mede n.a.v. MIT-verkenning vigerend tracébesluit)

De toename van het verkeer op de N35, onder meer door de doortrekking van de A35 en de traverse Nijverdal, maken het noodzakelijk om ook de verbinding tussen Nijverdal en Zwolle op te waarderen. Het project levert bovendien een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van het landelijk gebied en het bereik van de toplocaties in Zwolle. Uitvoering van delen van deze verbinding kan, binnen het vigerend tracébesluit, binnen een relatief korte termijn (5 tot 10 jaar) plaatsvinden.

4. N50 op langere termijn naar 2x2 tussen Hattemerbroek en Ramspol

De N50 vormt een van de belangrijkste schakels in de hoofdinfrastructuur van Noordwest-Overijssel. Verdere ruimtelijke ontwikkeling in de vorm van concentratie van logistieke activiteiten in Kampen, de aanleg van de Hanzelijn en eventueel het project IJsseldelta komt door de toenemende congestie in het geding. Daarom is een (plan-)studie naar verdere opwaardering van de weg tot 2x2 op langere termijn nodig. Uitvoering van deze opwaardering dient voor 2020 plaats te vinden. Ontsluiting van Kampen-Noord is ook onderdeel van die studie. Dit jaar wordt al begonnen met de opwaardering van de weg tot driestroomsweg)

5. Investeringsprogramma regionale stroomwegen N34, N340, N307

De provinciale hoofdwegen in de regio Noord-Overijssel dienen te worden verbeterd. Rijk, provincie en gemeenten willen in samenwerking komen tot een investeringsprogramma voor de N34, N340 en de N307, waarbinnen investeringen in wegvakken en kruisingen nader kunnen worden afgewogen op effectiviteit en kosten. Aspecten van leefbaarheid en veiligheid spelen daarbij nadrukkelijk een rol. De onderlinge samenhang van investeringen op deze verbindingen, ook met de N35, is hierbij van groot belang en wordt nader onderzocht. Afhankelijk van de procedures zal uitvoering in de periode 5 tot 10 jaar kunnen plaatsvinden. Voor de lange termijn worden de mogelijkheden voor opwaardering verkend.

6. Kwaliteitsimpuls openbaar vervoer

IJsselnet

IJsselnet is de hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen (HOV) tussen Zwolle – Kampen, te weten de Hanzelijn en de Kamperlijn. Voor de kwaliteitsimpuls van het IJsselnet is het nodig de Kamperlijn verder te ontwikkelen door hogere frequenties

en nieuwe stations in Voorsterpoort en Stadshagen. Afhankelijk van de vervoerkundige en exploitatieve effectiviteit worden investeringen in het traject nader afgewogen. Daarbij wordt voor de periode tot 2010 gekeken naar een 20-minutenverbinding. Voor de lange termijn wordt gedacht aan een 4x per uur bediening.

Opwaardering OV-Knooppunt Zwolle

De kwaliteit en capaciteit van het knooppunt in Zwolle is sterk bepalend voor het openbaar vervoer als geheel. Uitbreiding is nodig van de perroncapaciteit en een betere en meer compacte opzet van busstation en fietsenstallingen. Ook de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van de knoop moet worden verbeterd.

Betrouwbare buscorridors Zwolle

Betrouwbaarheid van de aansluitingen en verbetering van de ontsluiting van de binnenstad en de toplocaties zijn de belangrijkste doelstellingen van dit project. Nadrukkelijk wordt het scheiden van regionale en stedelijke busdiensten meegenomen, het kruisen van de Ring en het ontsluiten van de toplocaties.

Studie versnelling regionale spoorcorridors en nieuwe treinstations

De gewenste verbeteringen in de interregionale verbindingen op de regionale corridors moeten nader worden onderzocht op vervoerkundige effectiviteit en infrastructurele consequenties. Op grond van deze bevindingen moeten nadere afwegingen worden gemaakt ten aanzien van de spoorbediening op de corridors naar Deventer/ Arnhem, Assen/Groningen, Emmen en Twente en Drenthe-Twente (via Hardenberg). Op elk van deze corridors is het gewenste eindbeeld twee snelle IC-verbindingen per uur. Nieuwe stations dienen mede in relatie tot deze ontwikkeling te worden geplaatst. Specifiek de relatie Assen/Groningen is extra interessant door de hoge vervoerspotentie en het alternatief dat versnelling vormt voor de Zuiderzeelijn.

Het proces van de regionale netwerkanalyse Noord-Overijssel heeft de samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen bij bereikbaarheidsbeleid sterk bevorderd. Voor het eerst is integraal gekeken naar de netwerken op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau van weg en openbaar vervoer, naar netwerken en ruimtelijke ontwikkeling en naar de belangen van de economische vitaliteit. Er is een grote mate van draagvlak ontstaan voor het op integrale wijze gezamenlijk uitwerken van de hoofdlijnen van beleid. De netwerkanalyse is daarvoor een eerste belangrijke stap.

De regio wil zich inzetten om deze winst vast te houden en samen met het Rijk tot concrete afspraken komen over de uitvoering van het maatregelenpakket op basis van de samenwerkingsagenda. Deze kan de basis vormen voor verdere stappen in de richting van een programmering en financiering van infrastructurele maatregelen.

Colofon

Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel

Datum: 24 juli 2006

Projectgroep Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel

De heer Mulder (projectleider)	Provincie Overijssel
De heer Kinds	Provincie Overijssel
Mevrouw Bernards	Provincie Overijssel
De heer Korsaan	Gemeente Hardenberg
Mevrouw Van Oenen	Gemeente Dalfsen
De heer Sijtsma	Gemeente Kampen
De heer Tjepkema	Gemeente Zwolle
De heer Van den Berg	Rijkswaterstaat
De heer Derksen	ProRail
De heer Van Dijk	Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Bestuurlijk Vervoersberaad West-Overijssel

De heer Klaasen		Provincie Overijssel
De heer Veldhuis	De heer Goldsteen	Gemeente Dalfsen
De heer Koops	De heer Janssen	Gemeente Hardenberg
De heer Van der Maat	De heer Wiggers	Gemeente Kampen
De heer Van den Berg		Gemeente Olst-Wijhe
De heer Vos	De heer Hulsink	Gemeente Ommen
De heer Baarsma	De heer Haarman	Gemeente Raalte
De heer Bron	De heer Brand	Gemeente Staphorst
De heer Boxum	De heer Boxum	Gemeente Steenwijkerland
De heer Boshove		Gemeente Zwartewaterland
De heer Clossen		Gemeente Zwolle
Ambtelijk vertegenwoordiger		Rijkswaterstaat DON

Projectteam Goudappel Coffeng

De heer Hoogeland
De heer Govers
De heer Arends
De heer Ter Avest



