



# Regionale Netwerkanalyse Noord-Overijssel Hoofdrapport

provinciaal Overijssel

ProRail

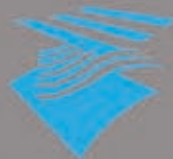


Zwartewaterland

gemeente Dalfsen

Hardenberg

gemeente Olst-Wijhe



Zwolle

Zwartewaterland



gemeente Staphorst

Gemeente Ommen

GEMEENTE Raalte



# Netwerkanalyse Noord-Overijssel Hoofdrapport

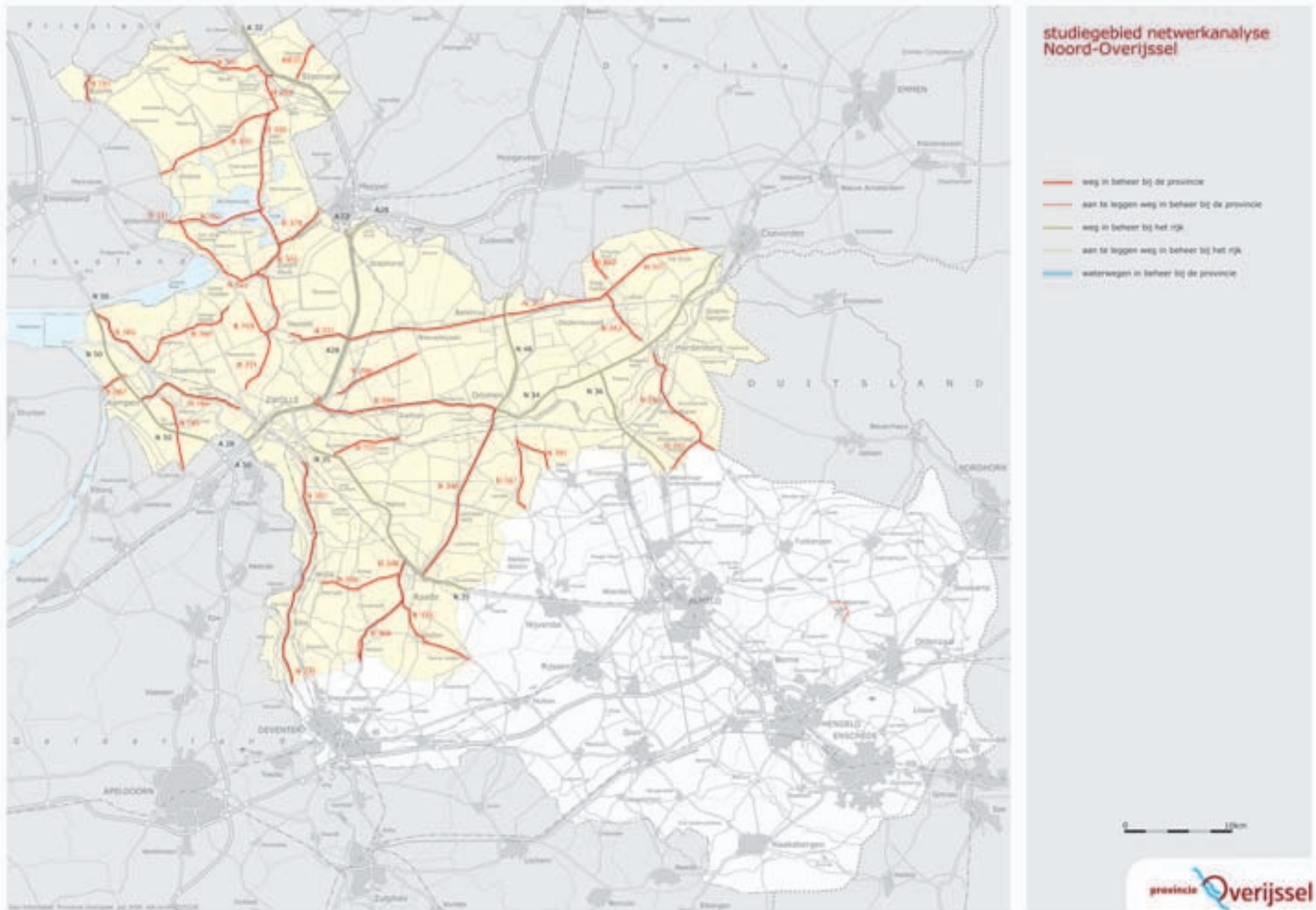
Provincie Overijssel  
Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland  
Gemeente Zwolle  
Gemeente Kampen  
Gemeente Steenwijkerland  
Gemeente Zwartewaterland

Gemeente Staphorst  
Gemeente Dalfsen  
Gemeente Ommen  
Gemeente Hardenberg  
Gemeente Raalte  
Gemeente Olst-Wijhe



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>Flankerend beleid</b>	<b>35</b>
			5.1	Inleiding	35
			5.2	Effecten ruimtelijke ordening	35
			5.3	Effecten nationaal prijsbeleid	36
			5.4	Effect regionaal flankerend beleid	38
<b>2</b>	<b>Ruimtelijk-economische ontwikkeling</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>Netwerkvisie</b>	<b>39</b>
2.1	Economisch perspectief staat centraal	11	6.1	Inleiding	39
2.2	Ambitie	12	6.2	Autoverkeer	39
2.3	Bereikbaarheidsprofiel toplocaties	14	6.3	Openbaar vervoer	43
2.4	Infrastructuur	16	6.4	Flankerend beleid	44
2.5	Mobiliteit	18	<b>7</b>	<b>Effecten bereikbaarheid</b>	<b>47</b>
<b>3</b>	<b>Beoordelingskader bereikbaarheid</b>	<b>21</b>	7.1	Effecten bereik autoverkeer	47
<b>4</b>	<b>Kansen en bedreigingen</b>	<b>25</b>	7.2	Effecten bereik openbaar vervoer	50
4.1	Bereik toplocaties	25	7.3	Kosten/effecten maatregelenpakket	50
4.2	Congestiepunten autonetwerk	26	<b>8</b>	<b>Samenwerkingsagenda</b>	<b>53</b>
4.3	Relatie congestiepunten en bereik toplocaties	28	8.1	Procesafspraken	53
4.4	Knel- en kansrelaties	29	8.2	Regionale opgave Netwerkstad Zwolle-Kampen	54
4.5	Afwikkeling op openbaar-vervoernetwerk	31	8.3	De samenwerkingsagenda	55
4.5.1	Bereikbare gebieden	31			
4.5.2	Knel- en kansrelaties	32			
4.6	Het fietsnetwerk	34			
4.7	Leefbaarheid en veiligheid	34			
4.8	Bereikbaarheidskwaliteit goederenvervoer over water en spoor	34			



Figuur 1.1: Studiegebied Netwerkanalyse Noord-Overijssel

# 1

## Inleiding

In de regio Noord-Overijssel is door de regionale partijen intensief gewerkt aan de regionale netwerkanalyse. Doel van de samenwerking is om te komen tot een samenwerkingsagenda voor een goede bereikbaarheid in de regio. Deze agenda bestaat uit (nader te verkennen) oplossingsrichtingen en op korte termijn te realiseren maatregelen.

### Regionale doorwerking Nota Mobiliteit

'Centraal wat moet, decentraal wat kan'; dat is het uitgangspunt van de Nota Mobiliteit. Hiermee legt het Rijk de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de infrastructuur sterk bij de regio. Daarnaast wil de Nota Mobiliteit dat bereikbaarheid wordt beoordeeld op basis van een integrale netwerkbenadering met reistijden van deur tot deur. Om concreet invulling te geven aan deze netwerkbenadering is in het Nationaal Mobiliteitsberaad door het Rijk en de regionale overheden afgesproken om zogenaamde netwerkanalyses op te stellen. Eind 2005 is op verzoek van de regio en de Tweede Kamer de Netwerkanalyse Noord-Overijssel aan de lijst van officiële netwerkanalyses toegevoegd. Dit betekent dat voor het gebied van de provincie Overijssel drie officiële netwerkanalyses worden uitgevoerd: Noord-Overijssel (inclusief Zwolle), Stedendriehoeken Twente. Voorliggend is het resultaat van de regionale netwerkanalyse Noord-Overijssel. Het bevat een door de regionale overheden gedragen visie op de bereikbaarheidsknelpunten tot 2020 en een verkenning van oplossingsrichtingen om die knelpunten aan te pakken.



### Relatie Netwerkanalyse en Gebiedsgerichte MIT-verkenning

In het Landsdelig Overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over het MIT van december 2004 is afgesproken dat voor de regio Zwolle-Kampen een gebiedsgerichte verkenning zou worden uitgevoerd. De samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet (A28 en de aansluitende wegen) is onderwerp van deze verkenning. Hierbij zal ook de aansluiting van de N35 op de A28 worden betrokken. De regionale netwerkanalyse wordt samen met de resultaten van de gebiedsgerichte MIT-verkenning Zwolle-Kampen aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat met het oog op gezamenlijke afspraken omtrent de aanpak van de bereikbaarheid in de regio Noord-Overijssel.

### Integrale aanpak op basis van reistijden van deur tot deur

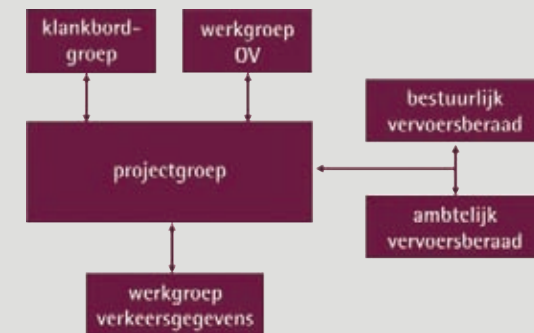
Bereikbaarheidskwaliteit wordt bepaald door acceptabele reistijden van deur tot deur. Die reistijden kunnen worden gerealiseerd met verschillende vervoerswijzen al dan niet in combinatie. In de netwerkanalyse wordt daarom voor alle modaliteiten gekeken naar het oplossend vermogen. Naast de focus op verschillende vervoerswijzen wordt ook gekeken naar de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en oplossingsmogelijkheden die thema's als prijsbeleid en mobiliteitsmanagement bieden. Leidend voor de oplossingsrichtingen is de zogenaamde zevensprong van Verdaas. Dit houdt in dat regio's, alvorens investeren in nieuwe infrastructuur te vragen wat het effect is van flankerenden maatregelen:

1. Ruimtelijke ontwikkeling
2. Prijsbeleid
3. Mobiliteitsmanagement
4. Openbaar vervoer
5. Benutting
6. Reconstructie

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn verschillende richtlijnen verschenen over hoe concreet die oplossingsrichtingen in te vullen, bijvoorbeeld over prijsbeleid. Deze zijn in de aanpak geïntegreerd.

### Organisatie

Het project regionale netwerkanalyse Noord-Overijssel is uitgevoerd door een projectgroep waarin de deelnemende organisaties participeren. Tussentijdse resultaten zijn bestuurlijk besproken in het Bestuurlijk Vervoersberaad van West-Overijssel. De eindrapportage is hier op 22 juni besproken. In een latere fase vindt goedkeuring door Provinciale Staten en gemeenteraden plaats. Overleggen zijn steeds voorbereid door het Ambtelijk Vervoersberaad. Daarnaast is regelmatig een klankbordgroep geconsulteerd met daarin een brede vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven. En heeft de door het ministerie ingestelde Expertcommissie van deskundigen de regio geadviseerd. Waarnodigzijnspeciale werkgroepen in het leven geroepen, zoals de werkgroep OV en de werkgroep Verkeersgegevens.



Organisatie netwerkanalyse Noord-Overijssel



## Landelijk model aanpak regionale netwerkanalyses

Om de gewenste bijdrage vanuit mobiliteit aan de economische vitaliteit te definiëren is door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) een denkmodel ontwikkeld dat ingaat op de procesfasen en de inhoudelijke lagen die daarbij aan bod moeten komen.



Denkmodel Lagen en Fasen Netwerkanalyse

## Fasen

De fasen in het denkmodel zijn in de netwerkanalyse Noord-Overijssel vertaald in vijf projectfasen: Startfase, Doelen- en beoordelingskader, Analyse knelpunten, Oplossingsrichtingen en Maatregelenpakket.

## Lagen

De lagen uit het denkmodel zijn in de netwerkanalyse Noord-Overijssel vertaald in activiteiten en producten.



Uitwerking Lagenbenadering

In de bovenste laag wordt in beeld gebracht welke toplocaties bij uitstek relevant zijn voor het economisch functioneren van de gehele regio. Voor die locaties worden vervolgens, op grond van hun functie en schaalniveau waarop ze functioneren, reistijdnormen benoemd. Die reistijdnormen vormen het doel en beoordelingskader. Aan de hand hiervan wordt de bereikbaarheidskwaliteit van locaties (laag 2) in beeld gebracht. Deze bereikbaarheidskwaliteit wordt vertaald naar kans- en knelrelaties. Dit zijn van-deur-tot-deurverplaatsingen waar de bereikbaarheid ontoereikend is. Het overzicht van kans- en knelrelaties is de invulling van de kwaliteit van verbindingen (laag 3). Met de knelrelaties in beeld kan worden gezocht naar de achterliggende oorzaken als basis voor oplossingsrichtingen en maatregelen. De kwaliteit van schakels (laag 4) komt daarmee aan bod. Na het benoemen van maatregelen voor die knelpunten wordt geanalyseerd wat het effect is op de kwaliteit van de locaties en daarmee de van-deur-tot-deurbereikbaarheid van en naar de economische toplocaties.

## Samenhang met regionale planvorming gewaarborgd

De netwerkanalyse Noord-Overijssel is opgesteld binnen de nationale beleidskaders. Het gaat daarbij zowel om het ruimtelijk (Nota Ruimte), het economisch (nota Pieken in de Delta) als het mobiliteitsbeleid (Nota Mobiliteit). Het belang van de netwerkstad Zwolle-Kampen, en de door haar vervulde scharnierfunctie zijn daarin verwoord. Uiteraard zijn ook de regionale uitwerkingen van dat beleid uitgangspunt voor de netwerkanalyse. Basis voor de regionale netwerkanalyse Noord-Overijssel vormen het streekplan, het PVP en de Netwerkstadvisie 2030 Zwolle-Kampen, maar ook de verschillende gemeentelijke structuurvisies en verkeers- en vervoerplannen. Als onderdeel en verdieping van de netwerkanalyse is de regionale MIT-verkenning van de A28-corridor uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een separate rapportage die inhoudelijk volledig op de resultaten van de regionale netwerkanalyse is afgestemd.



### Leeswijzer hoofdrapport

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Overijssel is een belangrijk startpunt voor de netwerkanalyse. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op deze ontwikkeling, waarbij er aandacht is voor zowel ruimtelijke als infrastructurele ontwikkelingen. Het beoordelingskader borduurt voort op de ruimtelijk-economische ambities van de regio. In hoofdstuk 3 wordt deze toegelicht. Aan de hand van het beoordelingskader is in het vierde hoofdstuk een analyse van de bereikbaarheid beschreven onder de noemer 'kansen en bedreigingen'. In hoofdstuk 5 komen de eerste stappen van Verdaas aan bod onder de noemer flankerend beleid, gevolgd door een hoofdstuk netwerkvisie met daarin een samenhangende visie op de gewenste ontwikkeling van de netwerken. De effecten van dat pakket op de bereikbaarheid komen in hoofdstuk 7 aan bod. Daarbij worden de stappen van Verdaas doorlopen, zoals ruimtelijke ontwikkeling, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement. Ook een raming van de kosten is een onderdeel van dit hoofdstuk. In het laatste hoofdstuk is een samenwerkingsagenda geformuleerd om te komen tot een uitwerking van het voorgestelde maatregelenpakket.

### Inhoud bijlagenrapport

Naast dit hoofdrapport is er een bijlagenrapport beschikbaar, waarin onder andere alle resultaten van de probleemanalyse en het uitgebreide doelen- en beoordelingskader zijn opgenomen. Ook onderdeel van het bijlagenrapport zijn de modelberekeningen van de maatregelenscenario's.

Onderdelen van het bijlagenrapport zijn:

1. Modelinput
  - a. KVOM-model
  - b. Model Zwolle-Kampen
2. Gesprekspartners
3. Probleemanalyse
4. Doelen- en beoordelingskader
5. Modelresultaten oplossingsrichtingen
6. Literatuurlijst
7. BREZ

# 2

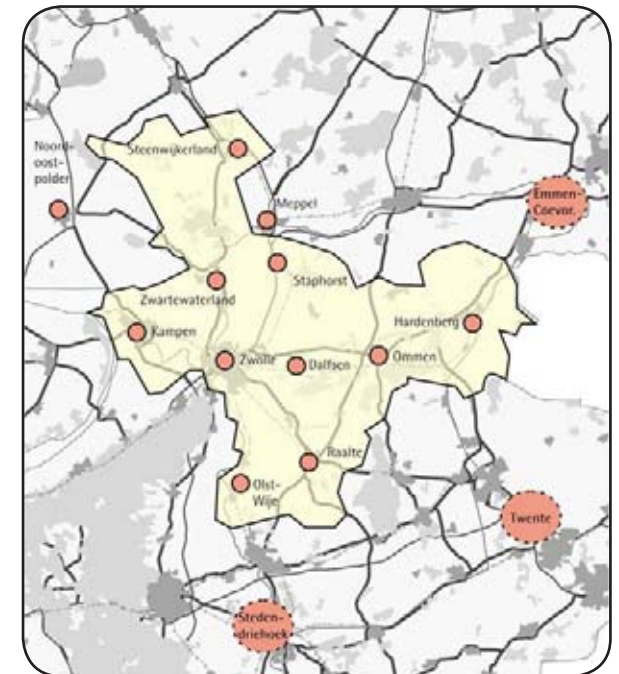
## Ruimtelijk-economische ontwikkeling

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Noord-Overijssel is gerelateerd aan de Netwerkstad Zwolle-Kampen. De Netwerkstad ontleent een belangrijk deel van haar ruimtelijk-economische dynamiek aan de centrale ligging van de regio tussen de stedelijke netwerken in het noorden en oosten van Nederland. Deze scharnierfunctie moet worden versterkt. Daarnaast kent Zwolle een concentratie van voorzieningen en functies die een groot achterland faciliteren.

### 2.1 Economisch perspectief staat centraal

In het gedecentraliseerde verkeers- en vervoersbeleid staan de regio's aan de lat om binnen de kaders van de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de nota Pieken in de Delta invulling te geven aan de regionale netwerkanalyse. Het gaat hierbij om meer dan het oplossen van knelpunten op het netwerk. Infrastructuur en bereikbaarheid faciliteren de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. Op regionaal niveau dient daarom een heldere samenhang te bestaan tussen keuzen in de ruimtelijk-economische ontwikkeling, zoals die in het kader van Netwerkstad Zwolle-Kampen en het streekplan zijn gedaan en de daaraan verbonden ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken.

Centraal staat de vraag: wat heeft de regio Noord-Overijssel nodig aan bereikbaarheidsmaatregelen om economisch vitaal te zijn? Dit vraagt om een focus op de economische toplocaties in de regio en de bereikbaarheidsproblemen die deze locaties ondervinden.



Figuur 2.1: Kaartbeeld regio Noord-Overijssel

## 2.2 Ambitie

### Bovenregionale scharnierfunctie benutten

De Netwerkstad Zwolle-Kampen ligt op een strategische plaats binnen de nationaal verbindende netwerken over de weg (A28, A50) en per spoor (IJssellijn, Veluwelijn, Hanzelijn). Netwerkstad Zwolle-Kampen heeft een centrale positie ten opzichte van de nationale en regionale stedelijke netwerken in Oost-Nederland: Twente, Stedendriehoek, Stadsregio Arnhem-Nijmegen (KAN), Leeuwarden, Groningen-Assen en Emmen-Coevorden. De regio ligt centraal tussen de stedelijke netwerken in het noorden en oosten van Nederland, op de doorgaande transportcorridors naar de Randstad. Ook vormt de regio een schakel op internationale schaal tussen dezelfde Randstad, Noord-Nederland, Noord-Duitsland en Scandinavië. Deze scharnierfunctie maakt de regio aantrekkelijk voor vestiging van landsdelige kantoren, voorzieningen en voor logistieke activiteiten, maar ook voor de eigen inwoners is centrale ligging een belangrijke troef. De regio wil daarom deze scharnierfunctie optimaal benutten door de interregionale verbindingen te versterken en hierbij aansluitend locaties voor kantoren, bedrijven en voorzieningen te ontwikkelen.

### Gebundelde groei in een groen-blauwe context

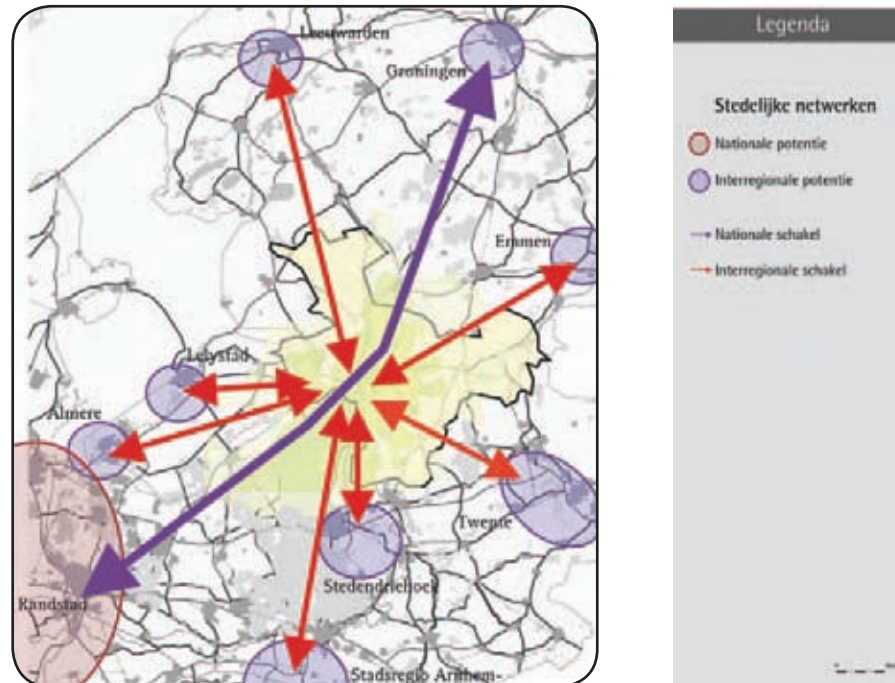
Met name in het streekplan van de provincie Overijssel en de Netwerkstadvisie 2030 Zwolle-Kampen zijn belangrijke keuzes gemaakt ten aanzien van de ontwikkeling van Noord-Overijssel en Zwolle-Kampen in het bijzonder. De regio kiest voor een sterke bundeling van de ruimtelijk-economische groei in Netwerkstad Zwolle-Kampen en versterking van de groen-blauwe kwaliteiten van het landelijk gebied. Aansluitend hierbij kiest de regio voor het concentreren van de woningbouwopgave binnen de Netwerkstad. Als gevolg hiervan groeit het aantal inwoners binnen Netwerkstad Zwolle-Kampen van 160.000 in het jaar 2000 naar 200.000 in 2030. Deze ruimtelijke keuzes zijn van groot belang voor de ontwikkeling van Zwolle.

### Concentratie van voorzieningen en instellingen in Zwolle-Kampen

Zwolle vormt met circa 120.000 inwoners verreweg de grootste stad en herbergt voor de regio belangrijke recreatieve en sociale voorzieningen als bijvoorbeeld het ziekenhuis Isala Klinieken, het stadscentrum en MBO- en HBO-opleidingen. Tevens kent Zwolle een grote werkgelegenheid langs de A28 (Voorsterpoort), A28-N35-N34 (Hessenpoort) en de Ceintuurbaan (Marlanden, Berkum, Oosterenk). Kampen heeft circa 49.000 inwoners en heeft vooral een functie van watergebonden bedrijvigheid en regionale instellingen. Verder voorziet de tussengelegen VINEX-locatie Stadshagen in woongelegenheid voor de totale regio.

### Versterken functie Hardenberg en Steenwijk

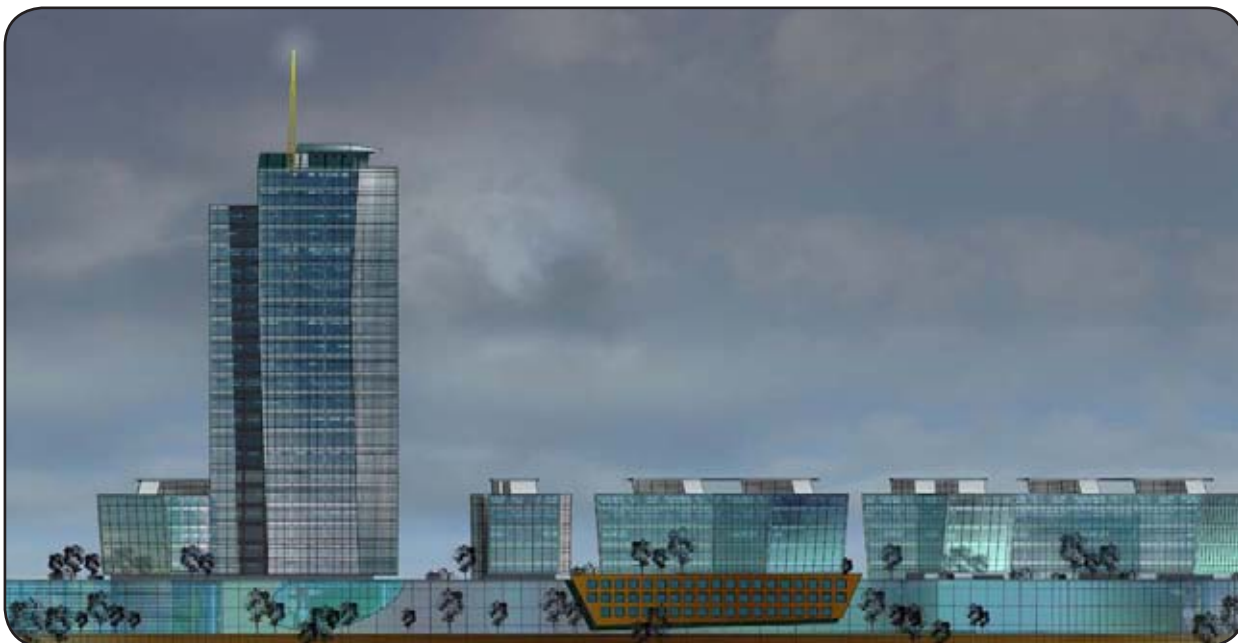
Naast concentratie van de economische groei in de Netwerkstad is in het streekplan gekozen voor doorontwikkeling van de kernen met een streekfunctie: Hardenberg en Steenwijk. Zij vervullen een belangrijke functie in de regio op het terrein van economie, wonen en voorzieningen. Dit wordt vertaald in extra mogelijkheden op het gebied van werkgelegenheid, voorzieningen en wonen. Voor deze kernen is infrastructuur van groot belang voor de ontwikkeling. Verbetering van de ontsluiting via de weg, het spoor en over water heeft daarom volgens het Streekplan een hoge prioriteit. Andere kernen vervullen een regionale verzorgende functie, zoals bijvoorbeeld Raalte, Ommen en Dalfsen.



Figuur 2.2: Nationale en interregionale verbindingen

### In de regio: landbouw, voorzieningen, toerisme en recreatie

Door de ruimtelijk-economische ontwikkelingen is het regionaal gebied in steeds mindere mate zelfvoorzienend. De afhankelijkheid van de regio op met name Zwolle neemt toe en dit leidt tot groeiende regionale vervoersstromen vanuit de omliggende kernen naar Zwolle. In het landelijk gebied zijn naast de landbouw en voorzieningen, toerisme en recreatie in toenemende mate van belang. Het landelijk gebied biedt, aanvullend op Netwerkstad Zwolle-Kampen, aantrekkelijke woonmilieus in een groene omgeving. Verder is voor de regio recreatie een belangrijke economische pijler. Voorbeelden zijn het nationaal park de Weerribben, het Vechtdal en de Sallandse Heuvelrug. Belangrijke opgave is om de balans tussen wonen, werken, natuur en landschap en recreatie te behouden. Een goede afwikkeling van de mobiliteit is daarvoor essentieel.



Figuur 2.3: Artist impression hoofdkantoor ABN Amro in Zwolle

### Netwerkstad Zwolle-Kampen 2030



*Integratie wonen, werken, water, landschap, natuur en hoofdinfrastructuur 2020*

In de ontwikkelingsvisie 2030 van Netwerkstad Zwolle-Kampen worden vier pijlers onderscheiden voor de ontwikkeling:

- verbeteren (interne) bereikbaarheid en infrastructuur;
- versterken van de A28-zone;
- aanpak van de Spoorzone, inclusief stationsomgeving;
- aandacht voor de ontwikkeling van de stadsranden.

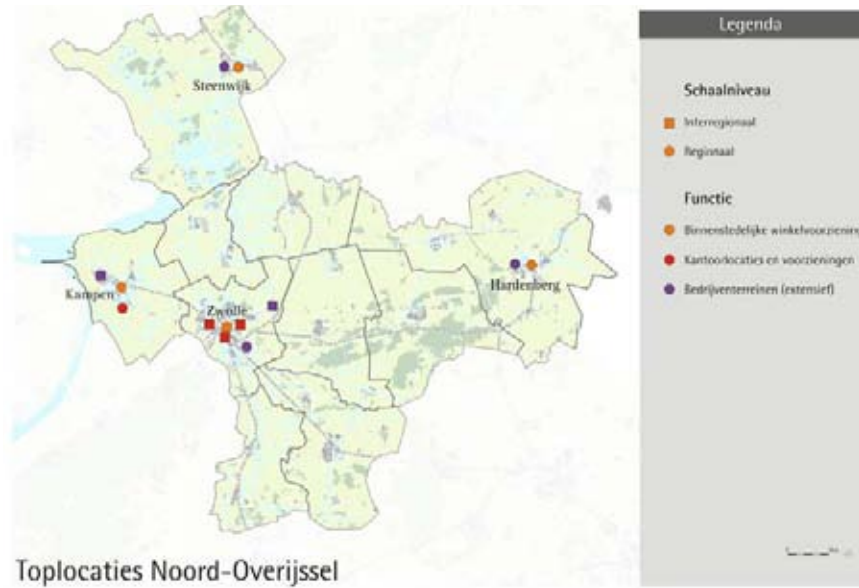
Daarnaast is het project IJsseldelta (Nota Ruimte) van belang. Dit project wil in het gebied Zwolle-Kampen-Zwartewaterland ruimte geven aan de rivier de IJssel. Dit is mede van invloed op de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling in de regio. Geconstateerd wordt dat juist de relatie van stad en land moet worden versterkt als kwaliteit.

### 2.3 Bereikbaarheidsprofiel toplocaties

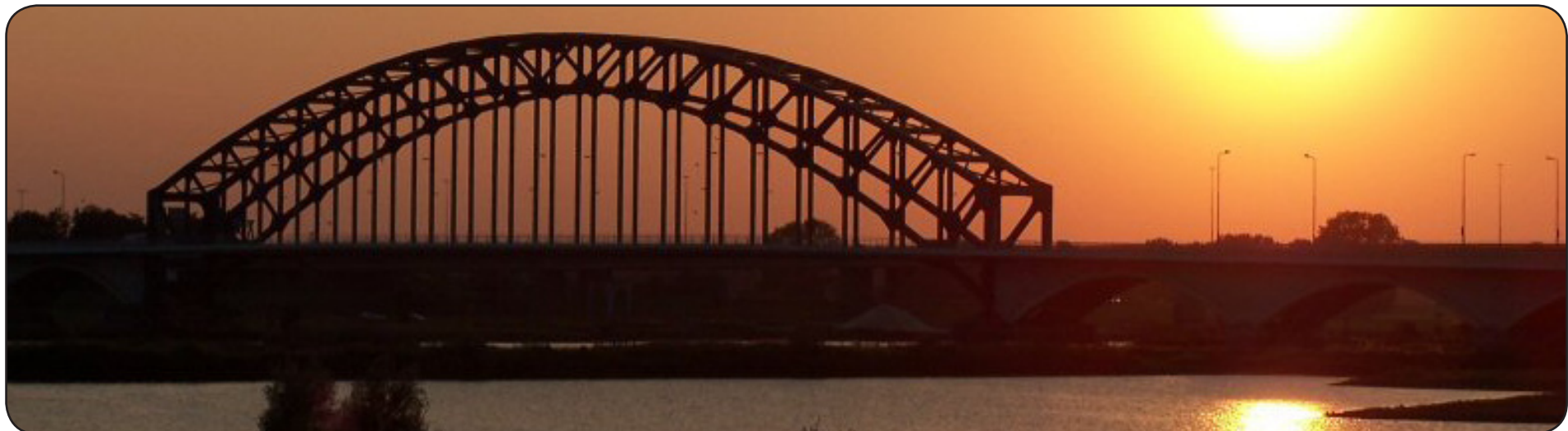
De centrale positie van de Netwerkstad Zwolle-Kampen moet worden versterkt door de kwaliteit van de verbindingen met de omliggende stedelijke netwerken te garanderen en zorg te dragen voor aantrekkelijke vestigingslocaties aan de transportcorridors binnen Netwerkstad Zwolle-Kampen.

International	-	-	-
Interregionaal	Centrum Zwolle	A28-zone/Voorsterpoort Ceintuurbaan (o.a. Isala) Station Zwolle	Hessenpoort Zuiderzeehaven Kampen
Regionaal	Centrum Kampen Centrum Hardenberg Centrum Steenwijk	Station Kampen (Hanzelijn)	Marslanden Zwolle Bedrijventerrein Hardenberg Bedrijventerrein Steenwijk
	Binnenstedelijke winkelvoorzieningen	Kantoorlocaties en voorzieningen (excl. winkelvoorzieningen)	Bedrijventerreinen (extensief)

Figuur 2.4: Indeling toplocaties naar schaal en functie



Figuur 2.5: Toplocaties Noord-Overijssel



Elk van de locaties krijgt daarbij een eigen accent, gekoppeld aan de positie in de landsdelige netwerken. Op het regionale schaalniveau geldt dat ook voor de bedrijventerreinen en centra in Hardenberg en Steenwijk. Op grond van het nationale (Nota Ruimte, Nota Pieken in de Delta) en het regionale beleidskader (Streekplan en Netwerkstadvisie) zijn bestuurlijk dertien economische toplocaties onderscheiden (zie figuur 2.5) die onderstaand worden behandeld. In figuur 2.4 is de indeling van toplocaties naar schaal en functie weergegeven.

#### **A28-zone/Spoorzone Zwolle: interregionale bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto**

Deze zone vormt het kerngebied van de regionaal-economische ontwikkeling door de uitstekende bovenregionale bereikbaarheid, zowel over de weg als per openbaar vervoer. Hier is een proces van ruimtelijke intensivering en herstructurering gaande met een sterke concentratie van grootschalige kantoren en interregionaal verzorgende voorzieningen op het gebied van onderwijs, grootschalige detailhandel, congressen en evenementen.

#### **Ceintuurbaan Zwolle: (inter)regionale bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer**

In de zone rond de Ceintuurbaan concentreren zich belangrijke (boven)regionale voorzieningen voor medische zorg, leisure, sport en recreatie. De zone is uitstekend interregionaal per auto te bereiken en is zowel per fiets als met de bus binnen 20 minuten reisafstand van het centrale knooppunt Zwolle per openbaar vervoer bereikbaar.

#### **Hessenpoort Zwolle: interregionale bereikbaarheid per auto**

Bedrijventerrein De Hessenpoort, gelegen aan de A28, concentreert bedrijven met een interregionale uitstraling op het gebied van transport en distributie.

#### **De Marslanden Zwolle: regionale bereikbaarheid per auto**

Het omvangrijke bedrijventerrein De Marslanden in Zwolle onderscheidt zich met name door de regionale bereikbaarheid. Hier is de regionale bedrijvigheid geconcentreerd met een sterke afhankelijkheid van de bereikbaarheid per auto.

Schematisch zijn de bovenstaande locaties afgebeeld in figuur 2.8 ingedeeld naar invloedsg gebied en functie. Samen vormen deze locaties de toplocaties van de regio Noord-Overijssel. Vanuit het belang van een vitale regionale economie wordt het bereikbaarheidsbeleid van de regio op deze locaties afgestemd.

#### **Interregionale verzorgingsfunctie binnenstad Zwolle versterken**

De binnenstad van Zwolle vormt met zijn hoogwaardige stedelijke voorzieningen een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Een vitale binnenstad is een regionaal belang. Door de afwezigheid van grote steden in de directe nabijheid heeft de binnenstad van Zwolle een bovenregionale verzorgingsfunctie die zich uitstrekt over vijf provincies: Overijssel, Gelderland, Flevoland, Drenthe en Friesland. De centrale positie van de stad in het (inter)regionaal railnetwerk is hierbij van belang, alsmede de bereikbaarheid per auto via de (inter)regionale en nationale hoofdwegen. Ook goede fietsvoorzieningen en openbaar-vervoervoorzieningen binnen het stedelijk netwerk zijn essentieel.

#### **Regionale verzorgingsfunctie Kampen, Hardenberg en Steenwijk**

De centra van Kampen, Hardenberg en Steenwijk hebben een belangrijke regionale verzorgingsfunctie. De centra liggen centraal in het regionaal wegennet

en vormen ook knooppunten voor het regionaal openbaar vervoer. Het bereik van deze centra voor de eigen regio dient te worden geoptimaliseerd voor auto, fiets en openbaar vervoer. Ook de bedrijventerreinen in Kampen, Hardenberg en Steenwijk hebben vanuit het Structuurplan een regionale functie.

#### **Stationsomgeving Kampen: regionaal verzorgende kantoren, dienstverlening en zorg**

Met de komst van de Hanzelijn zal ook in Kampen een nieuw station aan de zuidkant van de stad komen. Deze stationsomgeving is zowel per openbaar vervoer als per auto via de N50 goed bereikbaar. De inzet is gericht op regionaal verzorgende kantoren, dienstverlening en zorg. Het bereik vanuit de regio moet worden geoptimaliseerd.

#### **Zuiderzeehaven Kampen: interregionale bereikbaarheid per auto en over water**

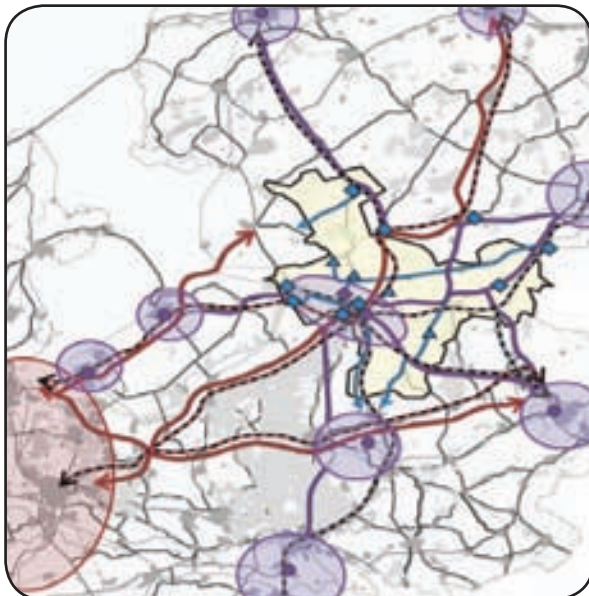
De locatie Zuiderzeehaven in Kampen is optimaal gelegen aan de nationale corridors voor vervoer over water en is ook over de weg uitstekend bereikbaar. Hier wordt gekozen voor concentratie van watergebonden logistiek (haven en bedrijventerrein Kampen).

## 2.4 Infrastructuur

### Netwerken

Voor de mobiliteit in Noord-Overijssel zijn zowel het weg-, spoor- als waternetwerk van belang. De A28, A32, N50, N50 en A1 zijn belangrijke poorten naar de rest van Nederland en Europa. De A28 is in de Nota Ruimte aangewezen als internationale transportas.

Qua spoor is Zwolle een nationaal knooppunt tussen West-, Noord- en Zuid-Nederland. Zwolle heeft rechtstreekse verbindingen met Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Deventer, Amersfoort, Enschede, Arnhem, Nijmegen, Groningen, Leeuwarden en Emmen. Ook voor het busverkeer in de regio vormt het station in Zwolle het centrale knooppunt. Wat betreft goederenvervoer over water zijn de IJssel, het Zwartewater, het Meppelerdiep en kanaal Almelo -De Haandrik van belang. Op dezelfde als als het Kanaal Almelo-De Haandrik is de relatie tussen Drenthe en Twente via Hardenberg van belang. Concreet gaat het dan om de N36-N34 en de spoorverbinding.  
**Pijlijnprojecten weginfrastructuur: ZSM2, BREZ en**



Figuur 2.6: Hoofdinfrastuctuur Noordoost-Nederland

A28	2006 snelheid, capaciteit (mvt/uur richting)	2020 snelheid, capaciteit (mvt/uur richting)
Hattemerbroek – Zwolle-zuid	2x2+wisselstrook, 100 km/uur, 6600	2x3+spitsstrook+wisselstrook, 100 km/uur, 9500
Zwolle-zuid – Zwolle-centrum	2x2+spitsstrook +1 parallelbaan, 100 km/uur, 7100+2000	2x2+spitsstrook+parallelbaan, 80 km/uur, 7100+2000
Zwolle-centrum – Zwolle-noord	2x2+spitsstrook+wisselstrook, 100 km/uur, 7500	2x2+spitsstrook+wisselstrook, 80 km/uur, 7500
Zwolle-noord – Ommen	2x2, 100 km/uur, 4644	2x2+spitsstrook, 80 km.uur, 7100
Ommen – Lankhorst	2x2, 120 km/uur, 4644	2x2+spitsstrook, 120 km/uur, 7100

Figuur 2.7: Modelinput A28 (KVOM)





### regionale wegen

Ten aanzien van de infrastructuur zijn voor de komende periode verschillende projecten reeds voorzien. In het kader van het bereikbaarheidsoffensief worden de ZSM2-maatregelen op de A28 doorgevoerd. Dit betekent de volgende wijzigingen voor de verschillende wegvakken:

Op het onderliggende wegennet zijn de volgende infrastructurele aanpassingen ingevoerd:

- aanleg hoofdinfrastructuur Stadshagen (HIS);
- rondweg bij Hasselt (aan noordoostzijde);
- omleiding bij Ommen;
- N35 Nijverdal.

Daarnaast is een pakket van benuttingsmaatregelen vastgesteld voor het onderliggende wegennet in de regio Zwolle, het zogenoemde BREZ-pakket. In bijlage 7 worden deze maatregelen toegelicht.

### Pijlijnprojecten openbaar vervoer: Hanzelijn en Kamperlijn

In de bediening van de Zwolse regio per spoor zit een belangrijke kwaliteitssprong in de vorm van de Hanzelijn. Ten aanzien van de bediening van deze lijn is uitgegaan van de zogenoemde MLT-variant (middenlange termijn) van de spoorsector. In deze variant wordt de Hanzelijn bediend door vier intercitytreinen per uur. Tweemaal per uur via de Zuidas Amsterdam en Schiphol naar Den Haag Centraal en tweemaal per uur naar Amsterdam CS met stops in Kampen-Zuid en Dronten.

Voor de bediening van de bestaande Kamperlijn wordt in het referentiemodel uitgegaan van twee keer per uur. Uit haalbaarheidsonderzoek is echter gebleken dat op de bestaande infrastructuur een extra station bij Stadshagen of Voorsterpoort en een frequentie van drie keer per uur mogelijk is. De regio heeft in een brief aan de minister laten weten ervan uit te gaan dat dit voor 2010 kan worden gerealiseerd en de minister verzocht ProRail opdracht te geven voor een planstudie.

MLT-variant



MLT-variant

In eerste instantie was de zogenaamde HAALMERE-variant de basis voor de netwerkanalyses. Begin 2006 is door ProRail de Middellangetermijn-variant (MLT) opgesteld. Voor Noord-Overijssel zijn de volgende verschillen tussen beide varianten van belang:- Extra stop in Groningen Europapark voor de Intercity Rotterdam - Groningen en de Sprinter Zwolle - Groningen;- De Intercity Den Haag - Groningen/Leeuwarden rijdt via de Hanzelijn;- Extra stops in Kampen-Zuid en Dronten voor de Intercity Amsterdam - Zwolle;- Extra stop in Amersfoort Vathorst voor de Sprinter Utrecht - Zwolle. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen bij het handmatig doorrekenen van de bereikbaarheidsisochronen voor het openbaar vervoer vanuit de toplocaties met behulp van de huidige dienstregelingen. Ondertussen hebben NS en ProRail een ambitievariant naar buiten gebracht op basis van ambities van de NS. Dit betreft de volgende wijzigingen:- Upgraden Zwolle - Groningen (2x Intercity en 2x Sprinter met station Staphorst)- Upgraden Zwolle - Leeuwarden (2x Intercity en 1x Sprinter)

## 2.5 Mobiliteit

### Mobilisten regio Noord-Overijssel

Dagelijks maken grote groepen 'mobilisten' gebruik van de wegen, spoorlijnen en fietspaden in de regio Noord-Overijssel. Om de juiste maatregelen te kunnen nemen om de mobiliteitsbehoefte van deze groepen nu en in de toekomst te kunnen waarborgen, is het van groot belang in te spelen op de specifieke wensen en kenmerken van deze groepen. Daarnaast speelt de omvang van de groep mee in het prioriteren van de benodigde maatregelen.

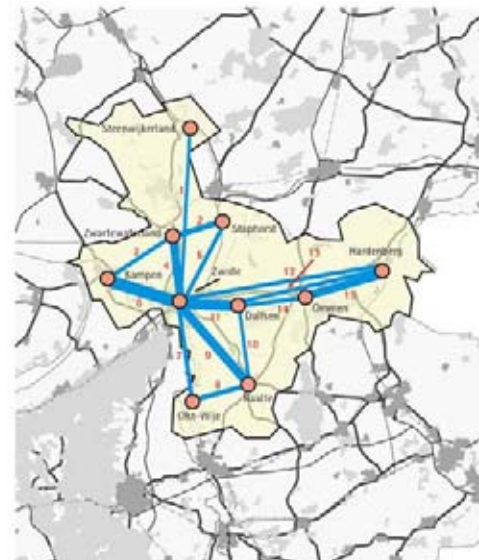
We kunnen de volgende groepen onderscheiden:

- **Nationaal doorgaand verkeer:** dit is verkeer over afstanden boven de 50 kilometer dat zich tussen de landsdelen verplaatst. Hierbij zit relatief veel vrachtverkeer dat een essentiële bijdrage aan de economie van Nederland levert. Het gaat hier met name om (vracht)autoverkeer en treinverkeer dat zich afwikkelt via de A28, A50, N35 en de N340 en de spoorlijnen Amersfoort – Groningen/Leeuwarden en Zwolle – Arnhem-Nijmegen.

- **Nationaal verkeer van en naar de toplocaties:** met (vracht)auto en trein (Zwolle) via de A28, A50, N35 en de N340 en de spoorlijnen Amersfoort – Groningen/Leeuwarden en Zwolle – Arnhem-Nijmegen. Het treinverkeer dat zich begeeft tussen Twente en Drenthe (N36-N34).
- **Regionaal verkeer van en naar toplocaties:** dit is verkeer naar de toplocaties vanuit de omringende regio. Het gaat daarbij om afstanden van maximaal 30 kilometer. Belangrijke wegen zijn de N50, N35, N34, N340 en N307, die leiden naar de toplocaties in Zwolle, Kampen, Hardenberg en Steenwijk.
- **Lokaal verkeer van en naar toplocaties:** aan de toplocaties gerelateerd verkeer afkomstig uit de desbetreffende kern of stad zelf. Afstanden tot maximaal 5 tot 10 kilometer.
- **Lokaal verkeer:** intern bestemmingsverkeer.
- **Doorgaand regionaal verkeer:** verkeer met een maximale afstand van 30 kilometer dat geen relatie heeft met de toplocaties en een herkomst/bestemming heeft buiten de regio.

### Zwaarste interne relaties gericht op Zwolle

Van de vijftien grootste interne autorelaties zijn er acht verbonden met Zwolle. Het gaat daarbij om de zwaarste relaties. Een andere zware relatie is Hardenberg – Zwolle, die de streekfunctie van Hardenberg benadrukt. Steenwijk kent dezelfde streekfunctie, maar heeft alleen met Zwolle een zware vervoersrelatie. Duidelijk is dat de grootste verkeersdruk bij Zwolle ontstaat, maar dat ook de N50, N340, N35 en N34 veel verkeer krijgen te verwerken.



Netwerkanalyse Noord-Overijssel

Legenda	
Interne autorelaties (in ton/afhaal):	
1	Zwolle - Steenwijk/ortland (3.800)
2	Zwartwaterland - Staphorst (3.200)
3	Zwartwaterland - Kampen (4.200)
4	Zwolle - Zwartwaterland (5.400)
5	Zwolle - Staphorst (4.800)
6	Zwolle - Kampen (15.300)
7	Zwolle - Oot-Wij (4.500)
8	Oot-Wij - Raalte (5.900)
9	Zwolle - Raalte (10.200)
10	Raalte - Dalfsen (2.900)
11	Zwolle - Dalfsen (12.800)
12	Zwolle - Hardenberg (4.700)
13	Dalfsen - Hardenberg (4.000)
14	Dalfsen - Ommen (4.500)
15	Ommen - Hardenberg (8.900)

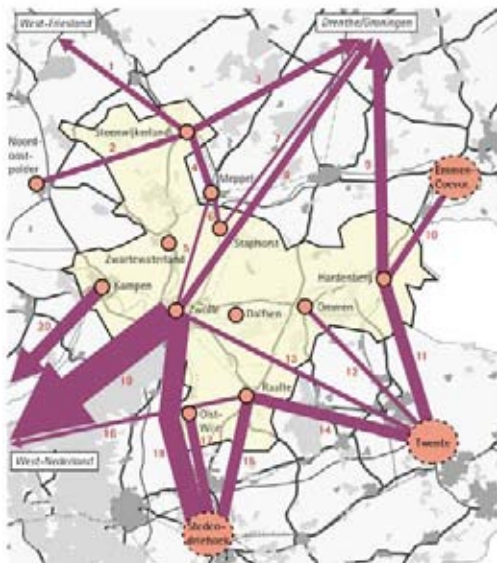
Figuur 2.8: Interne autorelaties (NRM)

### Externe relaties met West-Nederland, Noord-Veluwe, Flevoland en Twente meest omvangrijk

Vanuit Noord-Overijssel is er vooral een relatie met West-Nederland. Ook springt de relatie vanuit Zwolle-Kampen met Noord-Veluwe er duidelijk uit. Verder is er een relatie met Flevoland via de N50. Ook qua groei springen deze relaties er uit. Wat betreft het oostelijk deel van de regio (Hardenberg) is sprake van een sterke en groeiende oriëntatie op het noorden en op de as Emmen - Coevorden - Hardenberg - Twente. De grote verkeersstromen wikkelen zich voornamelijk af via de A28, de N50-A6, de N36-N34-N48 en de N35.

### Doorgaand verkeer op A28-corridor geconcentreerd

De omvang van het doorgaande verkeer in Noord-Overijssel is relatief beperkt, met uitzondering van de A28-corridor. Deze nationale transportas vervult een dragende functie in het vervoer tussen belangrijke delen van de Randstad en het noorden van het land. Bijna de helft van het verkeer op de A28 door Zwolle is doorgaand verkeer! Ook de omvang en groei van de relatie tussen Drenthe en Twente is opvallend.



Netwerkanalyse Noord-Overijssel

Legenda	
Externe autorelaties (ritten/week):	
1	Steenwijkerland - West-Friesland (6.900)
2	Steenwijkerland - Noordoostpolder (6.900)
3	Steenwijkerland - Drenthe/Groningen (9.000)
4	Steenwijkerland - Meppel (8.100)
5	Zwolle - Meppel (3.600)
6	Meppel - Staphorst (4.500)
7	Staphorst - Drenthe/Groningen (4.000)
8	Zwolle - Drenthe/Groningen (8.300)
9	Hardenberg - Drenthe/Groningen (13.400)
10	Hardenberg - Emmen/Coevorden (7.900)
11	Hardenberg - Twente (11.600)
12	Emmen - Twente (5.300)
13	Zwolle - Twente (5.500)
14	Raalte - Twente (13.500)
15	Raalte - Stedendam (14.100)
16	Raalte - West-Nederland (3.100)
17	Old-Wijze - Stedendam (11.400)
18	Zwolle - Stedendam (24.200)
19	Zwolle - West-Nederland (28.500)
20	Kampen - West-Nederland (15.700)

Figuur 2.9: Externe autorelaties (NRM)



Netwerkanalyse Noord-Overijssel

Legenda	
Doorgaande autorelaties (ritten/week):	
1	West-Nederland - Drenthe/Groningen (7.200)
2	Gelmerland/Zuid-Beemster - Drenthe/Gron. (9.800)
3	Stedendam - Drenthe/Groningen (14.200)
4	Twente - Drenthe/Groningen (7.800)
5	Twente - Emmen/Coevorden (7.100)

Figuur 2.10: Doorgaande autorelaties (NRM)



# 3

## Beoordelingskader bereikbaarheid

De ruimtelijk-economische ambities van de regio Noord-Overijssel zijn vertaald in een beoordelingskader. Zowel voor de auto als het openbaar vervoer kunnen hiermee de bereikbaarheid van de toplocaties en de effecten van bereikbaarheidsbeleid integraal worden beoordeeld.

### Functie: integrale beoordeling van bereikbaarheid

De vraag naar de bijdrage van het bereikbaarheidsbeleid aan de economische vitaliteit van de regio Noord-Overijssel is geconcretiseerd naar dertien toplocaties. De regionale partners willen gezamenlijk zorgen voor een zo goed mogelijke bereikbaarheid van die locaties onderling en met de belangrijke herkomstgebieden. Daarbij staan de reistijden van deur tot deur centraal. Het bereikbaarheidsbeleid is erop gericht dat zoveel mogelijk mensen in staat zijn om de toplocaties te bereiken binnen acceptabele reistijden per auto of per openbaar vervoer. Dit is de basis voor ingrepen in de mobiliteitsnetwerken en voor prioritering van maatregelen. Zowel ruimtelijke maatregelen (meer inwoners in de nabijheid brengen) als maatregelen in het netwerk voor openbaar vervoer of auto kunnen er integraal mee worden beoordeeld.

### Acceptabele reistijd afhankelijk van invloedsgebied en functie

De vraag wat een acceptabele reistijd is, is afhankelijk van de functie van de betreffende locatie en het invloedsgebied. Basis voor de reistijdnormen is de regel dat men bereid is om ongeveer 20% van de verblijfstijd te besteden aan reistijd [Vidacovic, 1980]. Omdat de reistijd per openbaar vervoer voor een deel nuttig kan worden besteed, wordt hier een langere reistijd geaccepteerd. Bij winkelcentra liggen de acceptabele

reistijden lager, omdat ook de verblijfsduur korter is. Daarnaast geldt dat de acceptabele reistijd naar winkelcentra, werkgelegenheid en voorzieningen van bovenregionaal niveau langer is dan voor meer regionale functies. Naast de functie speelt dus ook het invloedsgebied c.q. schaalniveau een belangrijke rol. In figuur 3.1 is voor ieder type locatie een reistijdnorm voor zowel de auto als het openbaar vervoer gegeven.

Internationaal	-	-	-
Interregionaal	Auto=30 / OV=45	Auto=40 / OV=60	Auto=30 (voor inw.) Auto=60 (voor arb.pl.)
Regionaal	Auto=20 / OV=30	Auto=20 / OV=30	Auto=30 (voor inw.) Auto=60 (voor arb.pl.)
	Binnenstedelijke winkelvoorzieningen	Kantoorlocaties en voorzieningen (excl. winkelvoorzieningen)	Bedrijventerreinen (extensief)

Figuur 3.1: Maximaal acceptabele reistijd van deur tot deur per type locatie

### **Beoordelingskader: hoeveel mensen zijn in staat de locatie binnen acceptabele reistijd te bereiken?**

In het beoordelingskader wordt gewerkt met van-deur-tot-deurreistijden naar de locatie. Berekend wordt hoeveel inwoners en/of arbeidsplaatsen binnen een acceptabele reistijd een locatie kunnen bereiken. Dit geeft voor iedere locatie de concurrentiepositie weer. Belangrijk is hoe locaties zich ontwikkelen richting 2020; neemt de concurrentiepositie, ofwel het aantal mensen dat in staat is de locatie binnen een acceptabele reistijd te bereiken, toe of af? Daarin is het zaak de huidige situatie minimaal te handhaven en indien mogelijk te verbeteren.

### **Een analyse in drie onderdelen**

De bereikbaarheidskwaliteit is in drie onderdelen geanalyseerd:

- bereik: het aantal inwoners dat in staat is de locatie te bereiken binnen de gestelde reistijdnorm van deur tot deur;
- knel- en kansrelaties: specifieke relaties van en naar de toplocaties die als probleem- of kansrelatie kunnen worden opgevat;
- Knelpunten: hierbij gaat het om specifieke probleempunten (bijvoorbeeld verkeersafwikkeling) in de netwerken.

### **Bereikbaarheidskwaliteit (vracht)auto**

Het geschetste beoordelingskader is modelmatig doorgerekend voor de bereikbaarheid per auto voor de ochtendspits in 1998 en 2020. Voor de modelanalyses is gebruik gemaakt van het model Kop van Overijssel (KVOM) en het verkeersmodel Zwolle-Kampen. Beide zijn door de regio erkende verfijningen van het Nieuw Regionaal Model (NRM). Het KVOM kent als basisjaar 1998 en is gebruikt voor analyses van de totale regio. Het verkeersmodel Zwolle-Kampen zoomt in op de Netwerkstad en kent 2003 als basisjaar. De inhoud van beide modellen qua ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2020 is opgenomen

in het bijlagenrapport. Modelmatig is bepaald hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen in de ochtendspits in 1998 en 2020 bereikt kunnen worden binnen de voor die toplocatie relevante reistijdnorm per auto. Dat bereik is gevisualiseerd in de vorm van zogenaamde reistijdisochronen. Door de reistijdisochronen wordt de bereikbaarheidskwaliteit van locaties inzichtelijk.

Tevens is de kwaliteit van verbindingen van deur tot deur in beeld gebracht door zogenaamde kans- en knelrelaties te benoemen. De kans- en knelrelaties vanuit de gebieden met het grootste inwonerpotentieel zijn het meest relevant in de verdere analyse. Hier liggen namelijk de grootste kansen en bedreigingen voor economische locaties. Tot slot is met behulp van I/C-plots gekeken naar de afwikkelingsknelpunten in het wegennet.

### **Kansrelaties:**

Relaties naar de toplocaties vanuit de stedelijke netwerken buiten Noord-Overijssel, die in de referentiesituatie (1998) net buiten het bereik van de acceptabele reistijden liggen.

### **Knelrelaties:**

Relaties naar de dertien toplocaties vanuit de gebieden (zones) die in de referentiesituatie wel binnen de maximale reistijd vallen, maar in 2020 niet; en indicatief de relaties vanuit gebieden (zones) waarvan de reistijd bovenmatig (meer dan 15%) daalt.

### **Bereikbaarheidskwaliteit openbaar vervoer**

Ook voor het openbaar vervoer is het bereik vanuit de toplocaties de bepalende factor. Het is echter lastig om in termen van knelrelaties te spreken. Treinen rijden volgens vaste schema's over het netwerk, en ook voor de bus geldt hetzelfde, met beperking van de trajecten waar zij in 2020 hinder ondervinden van congestie. Daarnaast is het modelinstrumentarium ongeschikt

om de bereikbaarheidskwaliteit van van-deur-tot-deurverplaatsingen met het openbaar vervoer in de vorm van bereikbaarheidsisochronen (in de beschikbare tijd) in beeld te brengen en te analyseren. In de modelanalyses worden voor verschillende verplaatsingen de reistijden te hoog door een te zware doorwerking van het voor- en natransport. De kansen voor het openbaar vervoer worden daarom geanalyseerd op grond van de huidige dienstregelingen, met een aanpassing voor de Hanzelijn en de wijzigingen in de Middellangetermijn-basisvariant spoor van ProRail (MLT-variant).

Op grond van die aangepaste reistijden is enerzijds geredeneerd vanuit de ruimtelijk-economische ambities voor het interregionale schaalniveau (welke stedelijke netwerken liggen op een te grote OV-afstand) en worden anderzijds bereikbaarheidsisochronen voor het openbaar vervoer gemaakt (wat is het bereik vanuit de relevante locaties binnen de gestelde reistijdnormen voor het OV en hoeveel inwoners liggen er binnen dat bereik).

In een werksessie met vertegenwoordigers van de provincie Overijssel, de gemeente Zwolle, Rijkswaterstaat, NS, ProRail en Connexxion is vervolgens gekeken waar grote vervoersstromen zitten die geen of een onvoldoende snel OV-alternatief wordt geboden. Ook is daarbij gezocht naar knelpunten in de spoor- en weginfrastructuur die een verbetering in de weg staan en is gekeken hoe bijvoorbeeld parkeerbeleid, transferia en fiets(parkeren) een extra stimulans kunnen geven aan de OV-bereikbaarheid van de toplocaties in Noord-Overijssel.

### Leefbaarheid en veiligheid als randvoorwaarden

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor een economisch vitale regio. Dit moet echter wel worden vormgegeven in een goede balans met leefbaarheid en veiligheid. Behoud van landschappelijke waarden, bestrijden van barrièrewerking en het beperken van geluidshinder en emissies van stikstof, koolstofdioxide en fijn stof zijn essentiële waarden voor de leefkwaliteit van de regio, maar ook voor de recreatieve voorzieningen in de regio. Wat betreft de veiligheid zijn verkeersveiligheid en externe veiligheid bij goederenvervoer over de weg en het spoor belangrijke aandachtspunten. De regio streeft naar een verbetering van de bereikbaarheid, zonder een verslechtering van de leefbaarheid en veiligheid. Bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen in bijvoorbeeld de gebiedsgerichte MIT-verkenning Zwolle-Kampen en andere vervolgstudies moeten die effecten in beeld worden gebracht.

### Flankerend beleid: stimuleren openbaar vervoer en fietsgebruik

Het waar mogelijk stimuleren van het openbaar vervoer en de fiets en een modal shift naar goederenvervoer over water zijn onderdeel van het bereikbaarheidsbeleid. Met name in het stedelijk gebied waar de druk op de leefbaarheid (geluidshinder, luchtkwaliteit) het grootst is, kan een multimodale aanpak haar vruchten afwerpen. Bij het formuleren van oplossingsrichtingen om bereikbaarheidsproblemen te verhelpen wordt daarom nadrukkelijk gekeken naar de kansen voor de fiets (afstanden tot 7,5 kilometer), regionaal prijsbeleid, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement (transferia, carpoolen en autodate). In het volgende hoofdstuk wordt de mogelijke bijdrage van dit flankerende beleid op de congestie in de regio separaat beoordeeld.



