



# **BEREIKBAARHEIDSAMBITIE**

Juni 2020



## Woord vooraf

Voor u ligt de Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle. De Bereikbaarheidsambitie is tot stand gekomen in samenspraak met vertegenwoordigers van de 22 gemeenten, 4 provincies en enkele bedrijfsorganisaties.

Regio Zwolle heeft de ambitie om in 2030 de 4e economische topregio te worden. Hiermee completeren we het 'economische vierkant' van Nederland. Daarvoor is een goede bereikbaarheid essentieel. Deze Bereikbaarheidsambitie is bedoeld als stevig fundament om die bereikbaarheid te borgen en waar mogelijk te verbeteren.

Bij het realiseren van de Bereikbaarheidsambitie willen we ook nadrukkelijk de verbinding leggen met onze ambitie van 'klimaatbestendige groeiregio', zoals dat is verwoord in het kader van de Omgevingsagenda Oost. Want ook in dat verband wordt gesproken over:

- goede OV- en wegverbindingen (daar waar de Bereikbaarheidsambitie de focus vooral legt op een goede doorstroming binnen het Daily Urban System, vult de Omgevingsagenda Oost dat aan met een goede bereikbaarheid tussen de regio's en over de landsgrenzen heen);
- het versterken van regionale spoor- en busverbindingen;
- het stimuleren van het fietsgebruik, onder andere door het realiseren van snelle fietspaden;
- de multimodale overstappunten, zogeheten 'hubs';
- de ketenmobiliteit;
- de doorstroming van het hoofdwegennet, zowel voor regionaal als (inter)nationaal verkeer.

Ik daag u en uw organisatie uit om daarin met ons samen te werken. Samen groeiend, grensontkennend werken en elkaar wat gunnend. De tafel Bereikbaarheid gaat graag met u in gesprek hoe u uw bijdrage kunt leveren aan het realiseren van onze gezamenlijke ambitie.

Martijn Dadema  
Voorzitter bestuurlijke Tafel Bereikbaarheid,  
Burgemeester Raalte

## Inhoudsopgave

<b>1. Samenvatting</b>	<b>5</b>
1.1 Regionale samenwerking	6
1.2 Waarom een bereikbaarheidsambitie?	7
1.3 Bestuurlijke context	8
1.4 Waar gaat de BRZ over?	10
1.5 Van ambitie naar projecten	12
<b>2 Opgaven en ontwikkelingen</b>	<b>13</b>
2.1 De opgaven	13
2.2 Ontwikkelingen	17
<b>3 Ambitie en aanpak</b>	<b>20</b>
3.1 Bereikbaarheidsambitie	20
3.2 Mobiliteitsladder	21
3.3 Ruimtelijke ordening en knooppunten	22
3.4 Keuzemogelijkheden vergroten	22
3.5 Werkgeversaanpak en mobiliteitsmanagement	23
3.6 Verkeersmanagement	23
3.7 Infrastructuur wegverkeer	24
3.8 Werkwijze: integrale corridoraanpak	24
<b>4 Netwerken en corridors</b>	<b>25</b>
4.1 Regionale hoofdfietsroutes	25
4.2 Openbaar vervoer en knooppunten	27
4.3 Wegennetwerk	30
4.4 Multimodale corridoraanpak	32
4.5 Goederenvervoer en logistiek	36
<b>5 Van ambitie naar uitvoering</b>	<b>37</b>
5.1 Aanpak op het juiste schaalniveau	37
5.2 Regio Zwolle	37
5.3 Projectsuggesties op basis van de mobiliteitsladder	37
5.4 Ondernemers	39
5.5 Onderwijs	39

# 1 Samenvatting

## Context

Regio Zwolle is een licht bestuurlijk samenwerkingsverband van ondernemers, onderwijsinstellingen, 22 gemeenten en 4 provincies. Regio Zwolle telt circa 740.000 inwoners en in 2019 398.000 arbeidsplaatsen. Regio Zwolle is een economisch sterke regio. In 2018 is de economie verder gegroeid met 3,0%. De economische groei ligt boven het landelijk gemiddelde (2,6% in 2018) en ook boven dat van veel andere regio's in ons land. Het Bruto regionaal product bedraagt 28,2 miljard. In de periode van 2012 tot 2018 is deze met 23% toegenomen. Dat is boven het niveau van de gemiddelde landelijke toename, Het aandeel van Regio Zwolle in de nationale economie neemt dus toe (bron: Regio Zwolle Monitor 2019). Dat hebben we onder meer te danken aan de knooppuntfunctie, de strategische ligging tussen de landsdelen, de ligging tussen de Randstad en Noord-Duitsland en aan de (relatief, in vergelijking met andere landsdelen) goede bereikbaarheid.

We waken ervoor dat deze sterke kant niet verloren gaat. In de Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle (BRZ) geven wij weer hoe we dat willen bereiken. Daarbij zorgen we er voor dat onze aanpak aansluit bij de ambities op het gebied van klimaat (Klimaatakkoord), energie RES), CO<sub>2</sub>-reductie (Slim & Duurzaam) en duurzaamheid. Bereikbaarheid en economie hebben een sterke relatie. Binnen onze regio ligt dat op het vlak van het 'bereik' van de economische centra in verband met de toenemende krapte op de arbeidsmarkt, de bereikbaarheid van de onderwijsvoorzieningen (mbo, hbo) het functioneren van logistieke hot spots en het verduurzamen van mobiliteit).

## Bereikbaarheidsambitie

- De relatief sterke bereikbaarheidskwaliteiten behouden, benutten en versterken.
- Een betrouwbare reistijd voor het economisch weggebonden verkeer.
- Een concurrerende reistijd van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto (woonwerkverkeer).
- Een goede afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en het mobiliteitssysteem. Een verschuiving van het autogebruik naar de fiets en het openbaar vervoer, vooral in de spitsuren.
- Het vergroten van het bereik van de economische centra per openbaar vervoer.

## Aanpak

- Onze werkwijze bestaat uit de systematiek van de '**mobiliteitsladder mobiliteit**' en een **multimodale** corridorgewijze aanpak.
- Ruimtelijke ontwikkelingen volgens het **nabijheidsprincipe** en **verdichting** (vooral rond stations) en logistieke bedrijven dicht bij de hoofdwegen.
- Een sterk regionaal netwerk van **hoofdfietsroutes**.
- Een uitgekende opzet van het **OV- en knooppuntennetwerk (hubs)** dat een concurrerende reistijd kan bieden ten opzichte van de auto van deur tot deur. Bestaande en nieuwe knooppunten en een samenhangend geheel van trein, bus en overstapmogelijkheid op diverse soorten van voor- en natransport moeten een alternatief bieden voor de auto.
- Het meer gebruiken van de fiets en het openbaar vervoer kan worden ondersteund door de **werkgeversaankpak** en **mobiliteitsmanagement**.
- **Verkeersmanagement** wordt ingezet voor de benutten met als speerpunten dynamische routeinformatie, voorkomen van ongevallen (vooral A28) en
- Efficiënte en schone distributie en logistiek.
- Generieke capaciteitsuitbreiding kan leiden tot nieuwe generieke congestie. Daarom zijn we voorstander van **doorstroomroutes**, zodat de weggebruiker een keuze kan maken.

# 1 Bereikbaarheid samen aanpakken

## 1.1 Regionale samenwerking

Regio Zwolle bestaat uit de gemeenten rondom Zwolle die samen één economisch samenhangend gebied vormen. Regio Zwolle is een lichte bestuurlijke samenwerkingsvorm die gestart is met de samenwerking op het economisch gebied. Regio Zwolle bestaat uit 22 gemeenten en 4 provincies waarin deze gemeenten liggen. Regio Zwolle heeft ongeveer 740.000 inwoners met nagenoeg 400.000 arbeidsplaatsen (2019).

Regio Zwolle verbreedt de samenwerking naar andere beleidsvelden: menselijk kapitaal, leefomgeving, energie en bereikbaarheid. De samenwerkende gemeenten vormen het Daily Urban System van Zwolle. Binnen dit gebied speelt het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen zich af. Het is een samenhangend (economische) gebied. De mobiliteit zal de komende jaren nog verder groeien. We zullen daarom ook grensoverschrijdend en grensontkennend aan de slag moeten om Regio Zwolle bereikbaar te houden.



Voor de uitvoering is een efficiënte samenwerking nodig op het gebied van besluitvorming en financiering. Dat vergt een werkwijze waarin alle gemeenten en provincies gelijkwaardig en over provinciegrenzen heen met elkaar samenwerken buiten en naast de van oudsher bestaande organisatie- en overlegstructuren. Dit document kan worden gezien als een startpunt, met aanzetten voor deze nieuwe vorm van samenwerking, gericht op het organiseren van provinciegrensoverschrijdende slagkracht. Het uitgangspunt is dat 'coalities van bereidwilligen' de vraagstukken en opgaven oppakken die samen zijn geformuleerd. Middelen (geld en capaciteit) komen sneller beschikbaar omdat de coalities daar zelf verantwoordelijk voor zijn. Zij bedenken, begroten en betalen.

## 1.2 Waarom een bereikbaarheidsambitie?

Er wordt al veel samengewerkt in Regio Zwolle. De samenwerking vindt vooral op projectniveau plaats. Een verschuiving naar samenwerking op corridors en thema's is gewenst. Dat vergroot de slagkracht vanwege de samenhang (verplaatsingen in de regio, verschillende vervoerwijzen, netwerken), de efficiëntie (wat heeft het meeste rendement?) en de prioriteiten (wat is het meest noodzakelijk?). Het is dan handig om een gemeenschappelijk kader te hebben in de vorm van een bereikbaarheidsambitie.

De Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle (BRZ) is opgesteld vanuit de volgende opdrachtformulering:

*'Het optimaliseren van de fysieke bereikbaarheid van de economische centra binnen Regio Zwolle door het bevorderen van de doorstroming op het hoofdnet van rail, water en weg (zowel auto, openbaar vervoer als fiets), en het optimaliseren van de digitale bereikbaarheid van Regio Zwolle'*

Het gaat economisch goed in Regio Zwolle. In 2016 stond onze regio, op basis van 41 indicatoren, op de derde plaats van de economische sterke regio's (bron: bureau Louter, Elsevier). Dat hebben we mede te danken aan de knooppuntfunctie, de ligging tussen verschillende landsdelen en regio's (Noord-Nederland, Twente, Cleantech-regio Stedendriehoek, Veluwe en Flevoland), de ligging tussen de Randstad en Noord-Duitsland en aan de (relatief, in vergelijking met andere landsdelen) goede bereikbaarheid.



We willen er echter voor waken dat deze sterke kant niet verloren gaat. Want paradoxaal genoeg veroorzaken de aantrekkelijke vestigingsplaatsfactoren en de economische groei een mobiliteitsgroei die onze bereikbaarheid onder druk zet. Er tekent zich een beeld af van toenemende congestie en kwetsbaarheid op de hoofdwegen. We willen bereikbaarheidsproblemen niet afwachten maar preventief te werk gaan zodat we de bereikbaarheid als succesfactor voor onze economie blijven borgen. Dat willen we doen binnen de context van ontwikkelingen (economie, ruimtelijke ordening), ambities en opgaven (klimaat en duurzaamheid), innovatie (digitalisering, energie en voertuigtechnologieën) en de omgevingseffecten.

De bereikbaarheidsambitie is opgesteld vanuit een economische invalshoek. De voorstellen en de aanpak hebben echter ook een maatschappelijk effect. Dat geldt vooral voor het verbeteren van de alternatieven voor de auto. Betere fietsvoorzieningen en een beter OV-aanbod hebben een breder maatschappelijk effect. De verplaatsingsmogelijkheden voor personen, die niet over een auto beschikken, nemen namelijk toe.

### 1.3 Bestuurlijke context

Het opstellen van de BRZ begint niet bij nul. Bij het opstellen van de BRZ is rekening gehouden met de hoofdlijnen van het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid van de betrokken provincies (zoals de koersdocumenten van de provincie Overijssel) en gemeenten. Andersom kan het ook zo werken. De BRZ geeft mogelijk nieuwe accenten en inzichten waar de betrokken overheden tevens rekening mee gaan houden. De BRZ kan dienen als gemeenschappelijke referentie voor (nog op te stellen of te actualiseren) gemeentelijke en provinciale omgevingsvisies, mobiliteitsvisies en keuzes die daarbij moeten worden gemaakt op het gebied van de ruimtelijke ordening, economische ontwikkeling, klimaat en duurzaamheid. Een vaststelling (bestuurlijk overleg Regio Zwolle) van de BRZ zorgt ervoor dat de afstemming en de meerwaarde over en weer worden geborgd.

De toegevoegde waarde van de BRZ (en het beleidsveld bereikbaarheid van Regio Zwolle) ten opzichte van de bestaande vervoerberaden per provincie is dat de BRZ zich, ten opzichte van de vervoerberaden, meer focust op:

- De multimodale bereikbaarheid en de doorstroming op de belangrijkste corridors in Regio Zwolle;
- Samenwerking over de provinciegrenzen heen;
- Samenwerking met ondernemersorganisaties, grote onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties.

De BRZ en de vervoerberaden 'bijten' elkaar dus niet, maar vullen elkaar aan.





#### 1.4 Omgevingsagenda Oost

In Oost-Nederland werken regio (= Provincie Overijssel en Gelderland) en Rijk samen aan het opstellen van een Omgevingsagenda voor Oost-Nederland. De Omgevingsagenda Oost-Nederland is een landelijke pilot voor het opstellen van Omgevingsagenda's. De omgevingsagenda is de nieuwe, breed ingestoken opvolger van de Gebiedsagenda Oost 2013 en wordt gezien als een eerste gebiedsgerichte uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) in samenhang met de provinciale omgevingsvisies van Overijssel en Gelderland.

De positionering van de Omgevingsagenda - in relatie met andere instrumenten – is geformuleerd als: 'De Omgevingsagenda draagt bij aan het gezamenlijke beeld over de opgaven in Oost-Nederland. Door de opgaven van Rijk en regio op elkaar te leggen, worden de gedeelde opgaven inzichtelijk gemaakt. Het gaat om ruimtelijke opgaven.'

De Omgevingsagenda slaat een brug tussen visies en programma's/uitvoering door het benoemen van gezamenlijke Rijk-regio opgaven en door het formuleren van gezamenlijke afspraken en acties voor de aanpak van deze opgaven, aanvullend op bijvoorbeeld de Regionale Energiestrategieën (RESSEN), Regio Deal en Toekomstbeeld OV 2040.

De Omgevingsagenda is daarbij gericht op het versterken van de integrale aanpak van opgaven (daar waar thematische opgaven samenkomen en elkaar onderling beïnvloeden);

Regio Zwolle in haar geheel is als 1 van de 9 omgevingsopgaven voor Oost als volgt benoemd:

Omgevingsopgave Klimaatbestendige groei regio Zwolle: Het klimaatadaptief accommoderen van de forse stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid. Zo staat Regio Zwolle onder andere voor de opgave om de grote regionale en (inter)nationale verkeersstromen te borgen en de bestaande infrastructuur beter te benutten.

Daarvoor zijn de volgende afspraken tussen Rijk en regio gemaakt:

##### Aanvullende afspraken Rijk-regio 2020/2021

- Gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid in samenwerking met de verstedelijkingsopgave regio Zwolle;
- Uitwerken Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle;
- Betrokkenheid Rijk – regio bij gebiedsontwikkeling Spoorzone Zwolle;
- Quick scan watersysteem en klimaatadaptatie.

### 1.5 Waar gaat de BRZ over?

In de BRZ komen verschillende schaalniveaus aan de orde: regionaal en interregionaal (inclusief nationaal en internationaal). Deze schaalniveaus zijn niet los van elkaar te zien. De vervoerstromen op de verschillende schaalniveaus samen zijn bepalend voor de bereikbaarheidskwaliteit. Congestie in het regionale woon-werkverkeer (binnen het Daily Urban System) heeft gevolgen voor de interregionale, nationale en internationale bereikbaarheid en omgekeerd geldt hetzelfde.



De focus ligt op de economische centra in Regio Zwolle. De economische centra zijn de locaties die als zodanig benoemd zijn in de INO (Integrale Netwerkvisie Overijssel) aangevuld met de gemeenten of kernen met meer dan 15.000 arbeidsplaatsen. Concreet zijn dat: Zwolle, Hardenberg, Hoogeveen, Kampen, Noordoostpolder, Steenwijk, Dronten, Raalte, Meppel en Genemuiden/Hasselt. Bijzondere aandachtspunten zijn publiekstrekkers zoals onderwijscentra, Lelystad Airport en Wali-bi en de bereikbaarheid van medische zorgcentra. Regio Zwolle grenst aan de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De relatie met Lelystad is toegenomen.

De concurrentiekracht van Nederland spitst zich in toenemende mate toe op stedelijke regio's (bron: PBL, 2011). Stedelijke economieën zijn productiever, groeien economisch sneller en hebben een groter innovatief vermogen (bron: 'dichterbij en sneller', Raad voor de leefomgeving en infrastructuur).

Bereikbaarheid gaat over alle vervoerwijzen. Niet iedereen heeft namelijk de beschikking over een auto en het is niet altijd slim om de auto voor een verplaatsing te gebruiken. Als andere vervoerwijzen dan de auto meer worden gebruikt, heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer over de weg. Als er veel wordt gefietst is het rustiger op de weg en neemt de bereikbaarheid voor het economische weggebonden (vracht)verkeer toe. Het kunnen kiezen tussen vervoerwijzen verhoogt de bereikbaarheid. Vooral het uitgebreide spoorwegnet met haarvaten tot in alle richtingen van de regio biedt kansen, in samenhang met sterke buslijnen en knooppunten, om het woon-werkverkeer meer per openbaar vervoer af te wikkelen.



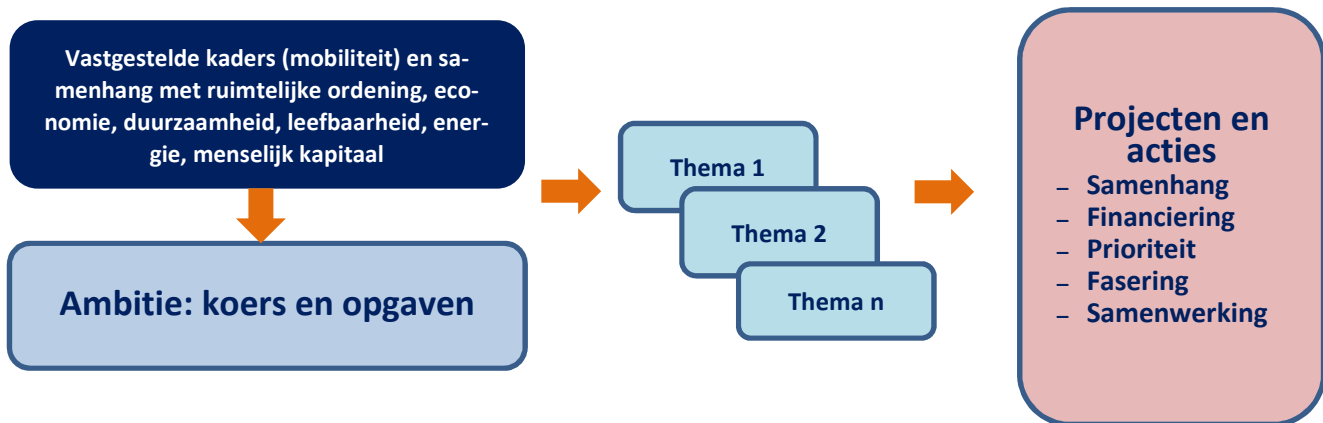
De BRZ hangt sterk samen met duurzaamheid, klimaatbeleid, energiebeleid en de ruimtelijke ordening. We streven naar een duurzaam mobiliteitssysteem en een beperking van de (auto) mobiliteit en het vergroten van de bereikbaarheid door een optimale samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent dan ook dat de uitvoering van onze BRZ een belangrijke bijdrage levert aan de nationale en lokale doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, klimaat en energie (RES).

*'De BRZ gaat over hoofdlijnen en geven richting aan de te maken keuzes (inhoudelijk, prioriteit). De BRZ is eveneens een instrument om gezamenlijk consistent te communiceren over de ambitie en de prioriteiten van de regio'*

## 1.6 Van ambitie naar projecten

De BRZ is te gebruiken voor afstemming en samenwerking met andere overheden vanuit bijvoorbeeld de Omgevingsagenda Oost-Nederland, Omgevingsagenda Noord-Nederland, het MIRT, verkenning A28, Slim & Duurzaam, provinciale investerings- en subsidieprogramma's, de Klimaat- en Duurzaamheidsagenda's.

Uitwerking van verschillende thema's leidt tot het definiëren van projecten. Voor de projecten kan de urgentie, samenhang, fasering en financiering worden bepaald door de direct betrokken partijen.



## 2 Opgaven en ontwikkelingen

### 2.1 De opgaven

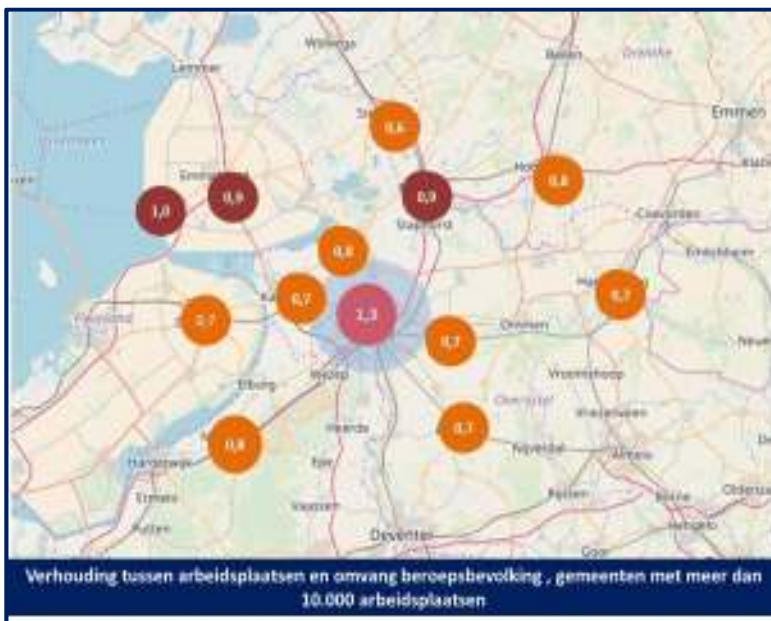
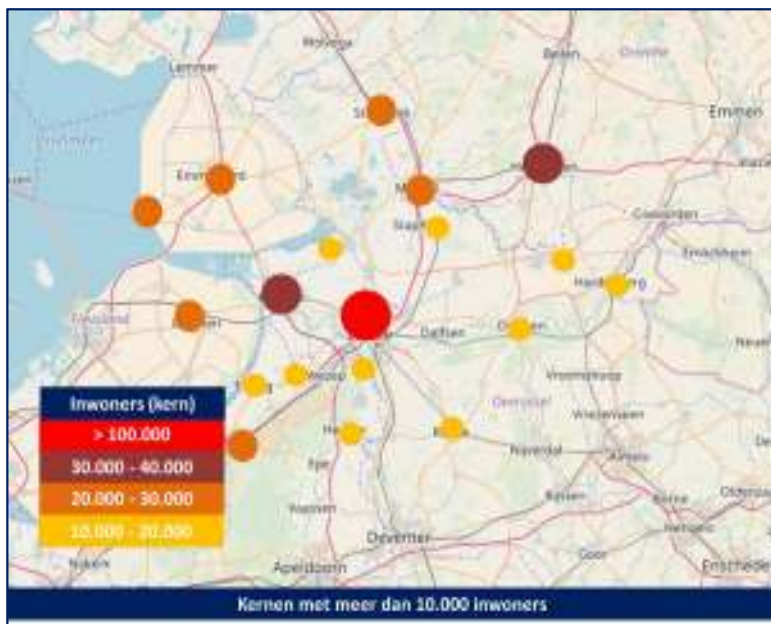
Wij zien een aantal met elkaar samenhangende opgaven, waarop we met onze BRZ een antwoord willen geven.

#### Human capital en economie: arbeidsmarkt

We hebben te maken met een groeiende economie in combinatie met vergrijzing. Dit veroorzaakt een krapte op de arbeidsmarkt. De arbeidsmarkt binnen het invloedsgebied (catchment area) van werkgevers wordt kleiner. Werknemers, zoals gespecialiseerd personeel en de starters op de arbeidsmarkt, moeten van verder komen en beschikken niet altijd over een auto.

De grootste stad binnen Regio Zwolle is de centrumstad Zwolle met 125.000 inwoners. Het aantal inwoners in de stad Zwolle groeit tot 2040 naar verwachting tot minimaal 140.000. Ook de arbeidsplaatsen zijn geconcentreerd in de stad Zwolle: ongeveer 100.000. Daarna volgen vier gemeenten met 20.000 tot 30.000 arbeidsplaatsen. In Zwolle studeren ongeveer 53.000 mbo- en hbo-studenten. De kleinere kernen zijn voor de medische zorg steeds meer afhankelijk van een beperkt aantal regionale centra.





Zwolle heeft nu al naar verhouding in Nederland één van de hoogste aantallen werknemers van buiten de stad. Kenmerkend is de verhouding tussen het aantal arbeidsplaatsen en de omvang van de beroepsbevolking. In de gemeente Zwolle bedraagt deze 1,3. Dat betekent dat de bedrijven in Zwolle veel werknemers van buiten Zwolle in dienst moeten nemen. Deze afhankelijkheid gaat nog verder toenemen door de vergrijzing (afname beroepsbevolking). Dat veroorzaakt grote pendelstromen naar Zwolle, in de ochtend stad in en in de middag stad uit. In de regiogemeenten ligt de verhouding, vrijwel overal, onder de 1,0. Dit schetst de wederzijdse economische afhankelijkheid. De bedrijven in Zwolle zijn voor een groot gedeelte afhankelijk van de beschikbaarheid van werknemers uit de regio en andersom is een deel van de beroepsbevolking uit de regiogemeenten afhankelijk van de bedrijvigheid in Zwolle. Dit effect wordt versterkt door de uitgaande pendel richting Randstad en andere stedelijke gebieden in Regio Zwolle.



Woonlocaties medewerkers Windesheim Zwolle

Het is daarom van belang dat we het 'bereik' van de economische centra vergroten. Dat geldt niet alleen voor het bereik per auto maar ook per fiets (tot ongeveer 15 km) en het openbaar vervoer (vooral boven 10 km). Daarmee zorgen we ervoor dat het aantrekkelijk blijft voor bedrijven om zich in Regio Zwolle te (blijven) vestigen en draagt dit bij aan de werkgelegenheid en een economisch gezonde regio. Het binden van werkgelegenheid en wonen in één regio zorgt er ook voor dat de mogelijkheden voor collectief vervoer van werknemers naar de economische centra toenemen.

#### **Human capital en economie: onderwijs**

De stad Zwolle is een belangrijk onderwijscentrum. Veel studenten (HBO en MBO) blijven thuis wonen en komen overal vandaan van binnen en buiten de regio. Dat geldt ook voor het personeel. De keuze van studenten voor onderwijs in Zwolle wordt mede gebaseerd op de bereikbaarheid, vooral per fiets en het openbaar vervoer. Een sterke binding tussen onderwijs en de arbeidsmarkt

versterkt de innovatie, maar ook de toekomstige arbeidsmarkt. Jongeren die in Zwolle studeren zullen eerder de neiging hebben om in de toekomst in Regio Zwolle te gaan werken. Investeren in een goede bereikbaarheid van de onderwijsinstellingen is daarmee ook investeren in de toekomstige economie.

#### **Opgave economie en bereikbaarheid: logistieke hotspots**

Zwolle, Kampen, Meppel en Hoogeveen zijn logistieke hotspots. Deze locaties zijn erg in trek als vestigingslocatie voor logistiek en distributie. Betrouwbaarheid (reistijd) zijn nodig voor de wederuitvoer, de doorvoer en een efficiënte bedrijfsvoering. Vertragingen en onbetrouwbaarheid leiden tot extra reistijd en dus extra kosten, waardoor de prijzen van de producten voor de afnemers stijgen.

#### **Opgave leefomgeving en energietransitie: duurzame mobiliteit en klimaat**

Het Klimaatakkoord van Parijs (2015) luidt het einde in van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het elektrisch rijden (inclusief waterstof) heeft de toekomst. Duurzaamheid wordt steeds meer business. In het regeerakkoord is voor de broeikasemissies een aanvullend (tussen)doel van 3,5 Mton terugdringing voor 2030 opgenomen. Diverse gemeenten hebben de ambitie om op termijn (2040-2050) klimaatbestendig en energieneutraal zijn. Op het gebied van mobiliteit is dit een enorme opgave die alleen tot stand kan komen in samenwerking met de markt, bewoners en bedrijven. De wijze van verplaatsing en de keuze voor een bepaald type voertuig is immers een vrije keuze. De overheden hebben wel invloed op de vervoerwijzekeuze van bedrijven en consumenten. Fietsvoorzieningen, openbaar vervoer, oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen maar ook restrictieve maatregelen (milieuzones) dragen bij aan een schonere mobiliteit. Het is dan ook zaak dat onze BRZ wordt opgesteld met een 'duurzame bril' en daarmee aansluiten aan nationale en lokale doelen op het gebied van duurzaamheid, klimaat (Klimaatakkoord) en energie (RES). Onze BRZ sluit tevens aan bij de ambities op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie (programma Slim & Duurzaam, zie ook mobiliteitsladder, paragraaf 3.2).

#### **Opgave bereikbaarheid: multimodaal**

Slechte bereikbaarheid wordt vrijwel altijd geassocieerd met files. En de daarbij behorende oplossing in meer infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer. Bereikbaarheid en files zitten echter gedifferentieerder in elkaar. Een file bestaat weliswaar uit een rij voertuigen, maar de file is eigenlijk een verzameling personen die allemaal een bepaald reismotief hebben en een bepaalde keuze gemaakt hebben. Het analyseren van deze elementen geeft ons andere inzichten in het fenomeen file en de oplossingen die we daarvoor kunnen inzetten.



- Is reizen buiten de spitsuren mogelijk?
- Is verplaatsingsafstand kleiner dan 15 km: is het gebruik van de fiets of e-fiets een goed alternatief?
- Is de herkomst- en/of bestemmingslocatie goed te bereiken met het openbaar vervoer?
- Is het gebruik van de weg noodzakelijk in verband met logistieke verplaatsingen (economisch weggebonden verkeer)?
- Wat zijn de oorzaken van de file: structurele of incidentele overbelasting, werkzaamheden of ongevallen en incidenten?



*“Files’ komen ook in het openbaar vervoer en op de stedelijke fietspaden voor. Deze komen echter niet in de publiciteit. Files en congestie zijn vooral een spitsuurverschijnsel. Het grootste deel van de dag kunnen mensen in Regio Zwolle vrij onbelemmerd reizen’*

Om congestie te verminderen en te voorkomen is, is het vergroten van de keuzemogelijkheden belangrijk. Iedere reis die wordt gemaakt met het openbaar vervoer, de fiets, buiten de spitsuren of een andere minder congestiegevoelige route maakt ruimte vrij voor het noodzakelijke economische weggebonden verkeer. Tevens zijn verplaatsingen per fiets of openbaar vervoer meer duurzaam. Dit is ook interessant vanuit een oogpunt van financiën, tempo en duurzaamheid. Grote aanpassingen aan de hoofdinfrastructuur vergen in de regel 10-15 jaar en meestal gaat het om honderden miljoenen euro’s.

## **2.2 Ontwikkelingen**

### **Vergrijzing en verstedelijking**

De vergrijzing heeft invloed op de economische en sociale structuur: bedrijven vestigen zich meer in (in de richting van) de Randstad en/of jongeren trekken naar de stad. Binnen de steden neemt de omvang van het fietsverkeer toe, mede gestimuleerd door de e-fiets in het woon-werkverkeer.

De stedelijke groei in Zwolle leidt tot meer mobiliteit. Dit wordt nog versterkt door de economische groei, de regionale centrumfunctie en de druk op de woningmarkt die uitdijt buiten de Randstad. Nieuwe woning- en bedrijvenlocaties kunnen niet los gezien worden van het (toekomstige) mobiliteitssysteem. Slimme locatiekeuzes kunnen bijdragen aan een toename van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

De filedruk in Regio Zwolle was tot en met 2017 beperkt. Daar lijkt verandering in te komen. Ten gevolge van de groei van de steden, de economische groei, het doorgaande (vracht)verkeer, de capaciteitsuitbreiding van de E233 in Duitsland en ongevallen neemt de congestie toe. We zien deze ontwikkeling vooral op de A28. De A28 is een knelpunt volgens de capaciteitsanalyse die door het Rijk is uitgevoerd voor 2040. Het autosysteem loopt, vooral in de spitsuren, tegen haar grenzen op. Alternatieven zijn dan ook nodig voor de economische bereikbaarheid.

### **Schaalvergroting (onderwijs, zorg)**

In de zorg en het onderwijs is schaalvergroting een trend die al jaren merkbaar is. Onderwijs- en zorginstellingen fuseren waardoor de verplaatsingsafstanden toenemen. Het belang van het openbaar vervoer om deze voorzieningen voor iedereen uit de regio bereikbaar te houden neemt toe. Een actueel voorbeeld is het sluiten van het Zuiderzee ziekenhuis in Lelystad. De inwoners van Flevoland zijn meer aangewezen op het Isala ziekenhuis in Zwolle (kraamzorg, spoedeisende hulp in de nacht).

### **Energietransitie en elektrisch rijden**

Het kabinet zet erop in dat alle nieuwe auto’s uiterlijk in 2030 emissievrij zijn. Het E-rijden (elektriciteit, waterstof) breekt door voor alle vervoerwijzen: fiets, scooter, auto, openbaar vervoer en (klein) vrachtverkeer, mede gestimuleerd door technologische innovatie (prijsdaling), aandacht voor duurzaamheid, gezondheid en wet- en regelgeving. De auto-industrie investeert miljarden in de ontwikkeling van de e-auto. Elektrische auto’s zorgen voor minder geluidsoverlast en stoten geen schadelijke stoffen en CO<sub>2</sub> uit. De vraag naar oplaadmogelijkheden groeit. Vanuit duurzaamheid bezien is de e-auto een goede zaak. Er zijn echter geen effecten op de bereikbaarheid. De samenstelling van de files verandert alleen: meer e-auto’s in plaats van voertuigen die rijden op fossiele brandstoffen.

De energiemarkt en de mobiliteitsmarkt ‘versmelten’. Zonne- en windenergie zijn energiebronnen voor schone elektrische mobiliteit en elektrische auto’s worden opslagbuffers voor deze energie. Parkeergarages met smart grids kunnen energiehubs worden voor wijken.

### **Klimaatakkoord**

De energietransitie en het elektrisch rijden is ook onderdeel van het Klimaatakkoord. Daarnaast zet het Klimaatakkoord in op minder en schoner zakelijk reizen (meer OV- en fietsverbindingen en een toename van het gebruik), mobiliteit als dienst (deelconcepten, combineren van vervoerssystemen, slim parkeren, laadpaleninformatie), emissievrije zones in de stad (inzet cargobikes voor distributie, optimale bevoorrading buiten de stad) en stimuleren deelmobiliteit (auto/e-scooter delen).

### **E-fiets**

Het gebruik van de E-fiets blijft toenemen. Het wordt drukker op het fietspad en de snelheidsverschillen worden groter. De vraag naar goede bewaakte of afsluitbare stallingsvoorzieningen met oplaadmogelijkheden neemt toe. Een e-fiets is namelijk te kostbaar om deze zomaar in de openbare ruimte zonder toezicht achter te laten. De e-fiets biedt mogelijkheden voor een toename van het fietsgebruik en over langere afstanden mits het stallen goed geregeld is. Deze opgave ligt vooral bij de gemeenten, bedrijven en de opdrachtgevers voor het openbaar vervoer (haltes en knooppunten). Ook vanuit een oogpunt van gezondheid is een toename van het fietsgebruik een goede zaak. Meer bewegen vermindert obesitas, ziekteverzuim en medische zorg. Het is dus een zaak van persoonlijk welzijn, afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten. De regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de thema’s is.

### **Autonoom rijden en ADAS**

De verwachtingen over het autonoom rijdend voertuig zijn hoog gespannen. Het ‘geautomatiseerde’ (autonoom rijdend) motorvoertuig is echter geen oplossing voor de congestie. De ‘restcapaciteit’ is onvoldoende om verdere groei van de automobilititeit (in de spitsuren) congestievrij op te vangen. De volgtijden van de voertuigen worden eerder groter dan kleiner in verband met veiligheidsmarges en aansprakelijkheid bij ongevallen. Dat zou dan zelfs een toename van de congestie betekenen. Voor deze BRZ verwachten we dan ook geen positieve effecten op de congestievermindering. Mogelijk kunnen wel de rijstrookbreedte en de informatie aan de wegzijde afnemen. De meeste nieuwe auto’s worden uitgerust met Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Deze kunnen wel bijdragen aan een verhoging van de verkeersveiligheid. Vooral in stedelijk gebied is de snelheidsbeheersing van groot belang om de kans op en de ernst van de afloop van ongevallen te minimaliseren.

Het ‘geautomatiseerde’ of autonome voertuig biedt wel nieuwe kansen voor deelsystemen en vervoerconcepten op wijk- en dorpsniveau. Er zijn inmiddels in en buiten Nederland volledig autonome OV-systemen operationeel. Dit biedt kansen voor het verhogen van de efficiëntie en voor het bedienen van ‘dunne’ vervoerstromen. Schoon, stil openbaar vervoer en stedelijke functies kunnen beter worden geïntegreerd.

### **Informatisering en digitalisering**

Nieuwe technologieën (digitalisering, individuele productie duurzame energie, voertuigen) en duurzaamheid zijn een kiem voor nieuwe businessmodellen. Zogenaamde MaaS-concepten (Mobility as a Service) zijn in ontwikkeling. Nieuwe van deur-tot-deur mobiliteitsdiensten kunnen (gedeeltelijk) het gebruik van de auto vervangen. Daarmee neemt het belang van knooppunten toe. Knooppunten worden mobiliteitshubs waar overgestapt kan worden van de ene vervoerwijze op de andere.

Autofabrikanten maken een switch naar 'mobility-as-a-service'. De eerste koppeling met vastgoed komt al voor: verhuur van appartementen in combinatie met mobiliteitsdiensten (zoals een elektrische deelauto). Parkeernormen worden vervangen door mobiliteitsnormen. Een goed mobiliteitsaanbod kan een deel van parkeerplaatsen vervangen en maken nieuwe ontwikkelingen ook financieel beter haalbaar. De informatisering en digitalisering maken een switch mogelijk van bezit naar gebruik.

*'Het autodelen kan leiden tot een vermindering van de parkeerdruk en een afname van het autogebruik in de stad. Ook voor bedrijven (op bedrijventerreinen) is een pool van deelauto's voor bedrijfsverplaatsingen (financieel) aantrekkelijk'*

## 3 Ambitie en aanpak

### 3.1 Bereikbaarheidsambitie

#### **Regio Zwolle heeft de volgende bereikbaarheidsambitie:**

- De relatief (in vergelijking met andere landsdelen) sterke bereikbaarheidskwaliteiten behouden, benutten en versterken en voorkomen van een afname van de bereikbaarheid voor het economische weggebonden verkeer.
- Een betrouwbare reistijd voor het economisch weggebonden verkeer (waaronder de logistieke verplaatsingen).
- Een concurrerende reistijd van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto op de grootste verplaatsingsstromen in het woon-werkverkeer.
- De samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en het mobiliteitssysteem versterken (Transit Oriented Development).
- Een verschuiving van het autogebruik naar de fiets en het openbaar vervoer, vooral in de spits-uren. Daardoor nemen zowel de bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen als het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit toe.
- Het vergroten van het bereik van de economische centra per openbaar vervoer. Dat is van belang voor de gewenste vermindering van het autogebruik en voor de bereikbaarheid van niet-autobezitters (arbeidsmarkt).

### 3.2 Mobiliteitsladder

Binnen de regio passen we de mobiliteitsladder toe. Uitbreiding van de infrastructuur of nieuwe infrastructuur (autoverkeer) is voor de bereikbaarheid uitsluitend aan de orde als de alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer op een voldoende niveau aanwezig zijn.

Binnen onze regio willen we de keuzemogelijkheden vergroten (fiets, openbaar vervoer, ketens) vooral voor het woon-werkverkeer. Daarmee willen we bereiken dat, ondanks een mobiliteitsgroei, de verkeersdruk in de drukke spitsuren op de weg (ten gevolge van de verplaatsingen binnen de regio) niet verder toeneemt. Dat is nodig om de bereikbaarheid van het economisch weggebonden vervoer in stand te houden.



### 3.3 Ruimtelijke ordening en knooppunten

Nabijheid en TOD	Verdichting	Mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel	Woon-werkbalans
------------------	-------------	--	-----------------

Een goede afstemming van uitbreidingslocaties voor wonen en werken op het fietsnetwerk, het OV-netwerk, knooppunten en bestaand stedelijk gebied beperkt de groei van automobiliteit. Bij de locatiekeuze spelen daarom de volgende factoren een belangrijke rol:

- **Woningbouwlocaties op basis van het nabijheidsprincipe en TOD** (Transit Oriented Development): bij voorkeur in centrumgebieden, rond (bestaande of nieuwe) knooppunten van het openbaar vervoer, in de buurt van regionale hoofdfietsroutes en binnen fietsafstand van grote werklocaties en kernen > 25.000 inwoners (TOD: Transit Oriented Development).
- **Verdichting van bedrijventerreinen** (veel arbeidsplaatsen/ha) die goed bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer door het benutten van aanwezige ruimte voor parkeervoorzieningen. Fietsparkeernormen worden belangrijker dan autoparkeernormen.
- **Matchen van het mobiliteitsprofiel en het bereikbaarheidsprofiel**: bedrijvigheid met veel werknemers situeren rond knooppunten en aan regionale hoofdfietsroutes en logistieke bedrijven dicht bij de regionale en interregionale wegverbindingen. Dit is een belangrijk criterium bij de keuze voor nieuwe ontwikkellocaties. Andersom kan bij de ontwikkeling van een knooppuntvisies het streven zijn om nieuwe knooppunten te ontwikkelen nabij de economische centra.
- **Meer evenwicht in de woon-werkbalans** van de gemeenten: de werkgelegenheid (kantoren, bedrijvenlocaties, voorzieningen) in gemeenten met een sterke uitgaande pendel (> ingaand) versterken vooral rond stations (wonen, werken, voorzieningen). Dit draagt bij aan het verminderen van de automobiliteit en de congestie.

### 3.4 Keuzemogelijkheden vergroten

Netwerk regionale hoofdfietsroutes	OV-netwerk	Knooppuntennetwerk
------------------------------------	------------	--------------------

Als we de verkeersdruk op het wegennet, vooral in de spitsuren, willen verminderen, zullen de alternatieven aantrekkelijk moeten zijn ten opzichte van het autogebruik:

- We hebben een **sterk regionaal netwerk van regionale hoofdfietsroutes** nodig. sluit zich aan bij de nationale doelstelling om het aantal verplaatsingen per fiets te laten toenemen (+20% in 10 jaar) en bij de fietsnetwerken van de provincies zoals het kernnet fiets van Overijssel. De regionale hoofdfietsroutes verbinden de grote kernen met de economische centra. Aantrekkelijke, non-stop fietsverbindingen zijn een voorwaarde voor een hoger gebruik in het woon-werkverkeer vooral op verplaatsingsafstanden tot ongeveer 15 km. Binnen de Provincie Overijssel is het een gedragen standpunt dat tot 15 km de fiets het vervoermiddel is. Het rendement van regionale hoofdfietsroutes hangt mede af van de gecombineerde inzet van de werkgeversaanpak en fietspromotie (duurzaamheid en gezondheid).

- We hebben **een OV-netwerk nodig dat concurrerende reistijden biedt** tussen grote kernen en economische centra, vooral op verplaatsingsafstanden boven 15 km. Omdat het openbaar vervoer geen deur-tot-deur vervoer biedt, gaan knooppunten (hubs, gemakkelijk overstappen) een belangrijkere rol spelen. Een snelle OV-verplaatsing kan dan worden gecombineerd met het meest praktische voor- en natransport zoals: de fiets, de deelfiets, openbaar vervoer, bedrijfsvervoer en deelauto's. Dit vergt wel een uitgekende opzet van het OV- en **knooppuntennetwerk** (hubs) dat aansluit op de grootste woon-werkrelaties. In de regio Groningen-Assen heeft de knooppuntenaanpak (hubs en transferia) geleid tot een forse groei van het gebruik van het openbaar vervoer.

### 3.5 Werkgeversaankpak en mobiliteitsmanagement

<b>Werkgeversaankpak</b>	<b>Mobiliteitsgedrag</b>	<b>Successen Beter Benutten</b>
--------------------------	--------------------------	---------------------------------

De bedrijfscultuur en de financiële regelingen voor het woon-werkverkeer zijn medebepalend voor het mobiliteitsgedrag van de werknemers. Er is een groot collectief effect als (vrijwel) alle kleine en grote werkgevers een beleid voeren, dat inzet op het stimuleren van de keuze voor de fiets of het openbaar vervoer. In het kader van Beter Benutten (Zwolle-Kampen en elders in Nederland) zijn vele instrumenten ontwikkeld en toegepast zoals fiscale regelingen (voor aanschaf van een e-fiets), probeeracties en mobiliteitsbudgetten. Dit heeft geleid tot een afname van het aantal spitsritten. Voor de werkgevers ontstaan voordelen: minder ziekteverzuim (door meer bewegen), bijdragen aan de duurzaamheidsopgaven, benutten van parkeervoorzieningen en mogelijk minder kosten. Een voordeel van de werkgeversaankpak is tevens de termijn waarop effecten kunnen optreden. In tegenstelling tot een infrastructurele aanpak, zijn er snel resultaten te behalen. De werkgeversaankpak wordt al opgeschaald voor Regio Zwolle met een sterke betrokkenheid van de werkgevers.

#### Verkeersmanagement

<b>Dynamische routes</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>Distributie en logistiek</b>
--------------------------	---------------------------	---------------------------------

Voor de congestiegevoelige onderdelen van het hoofdwegennet kan verkeersmanagement bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming. We willen met de betrokken wegbeheerders inzetten op twee sporen:

- Verdeling van het autoverkeer over meerdere alternatieve routes (dynamische routes). Dit geldt vooral voor het verkeer rondom de stad Zwolle (A28, N50 en de Buitenring van Zwolle).
- Voorkomen van ongevallen. Op de A28 wordt ongeveer 50% van de congestie veroorzaakt door ongevallen.
- Efficiënte en schone distributie en logistiek.

### 3.6 Infrastructuur wegverkeer

#### Netwerkaanpak

#### Doelgroepen

Uitbreiding van de infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer wordt pas overwogen als de voorgaande treden van de ladder onvoldoende effect sorteren. Uitbreiding van infrastructuur is altijd een kwestie van de samenhang blijven beoordelen:

- Een uitbreiding van de infrastructuur mag niet leiden tot een verschuiving van de congestie in het netwerk. Er moet sprake zijn van een structureel positief effect op het verminderen van de verliestijden.
- Ondanks een uitbreiding van de infrastructuur kan op termijn de congestie weer terugkeren ten gevolge van mobiliteitsgroei en een verkeersaantrekkende werking (reisgedrag en ruimtelijke ontwikkelingen). Daarom geven we de voorkeur aan doorstroomroutes die duurzame betrouwbaarheid bieden voor het economisch weggebonden verkeer (logistiek) en waar voor het gebruik betaald moet worden. De individuele weggebruiker of ondernemer kan dan zelf de afweging maken of de kosten opwegen tegen de opbrengsten ten gevolge van reistijdwinst en betrouwbaarheid.

We hebben minder invloed op het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Als dit fors groeit ten gevolge van economische groei, ruimtelijke ontwikkelingen en/of de capaciteitsvergroting van de E233 in Duitsland zijn aanpassingen van de infrastructuur mogelijk gewenst. Daarbij maken we onderscheid tussen generieke aanpassingen (voor al het verkeer) en selectieve voorzieningen voor doelgroepen zoals het vrachtverkeer.

### 3.7 Werkwijze: integrale corridoraanpak

#### Netwerkplannen

#### Corridorplannen

#### Mobiliteitsladder

We stappen af van de klassieke modaliteitsaanpak. We willen dat er meer gebruik wordt gemaakt, vooral in de spitsuren, van de fiets en het openbaar vervoer. Solitaire projecten die gericht zijn op het vergroten van de capaciteit voor het autoverkeer kunnen dan een contraproductief effect hebben. Ze maken het autogebruik aantrekkelijker en waren misschien niet of in minder mate nodig als er meer van de andere vervoerwijzen gebruik werd gemaakt. Daarom maken we samenhangende netwerk- (fiets, OV, knooppunten) en corridorplannen. Voor de corridors passen we de mobiliteitsladder toe.



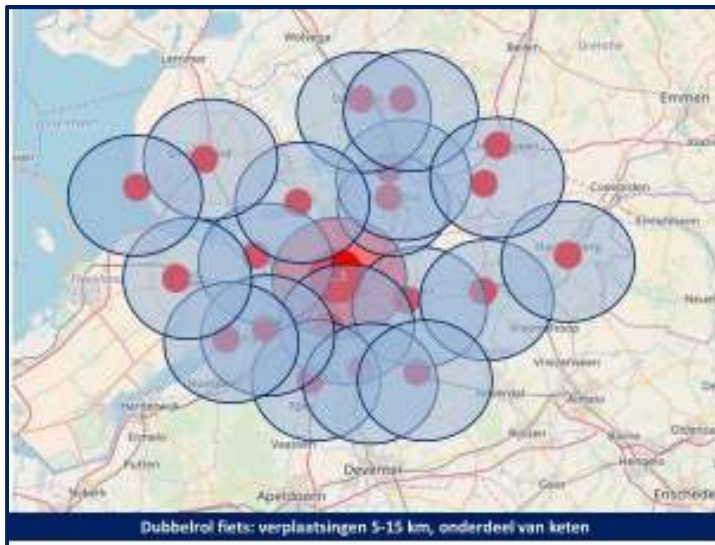
## 4 Netwerken en corridors

### 4.1 Regionale hoofdfietsroutes

In Regio Zwolle ligt een uitgebreid fietsnetwerk. Er zijn enkele snelfietsroutes gerealiseerd. Regionale hoofdfietsroutes geven directe verbindingen met zeer beperkt oponthoud. De regionale hoofdfietsroutes worden steeds belangrijker omdat de e-fiets het mogelijk maakt om redelijk gemakkelijk afstanden tot ongeveer 15 km af te leggen (hemelsbreed ongeveer 11-12 km, zoals aangegeven op onderstaande kaart).

Uit tellingen op drie snelfietsroutes in Gelderland is een stijging van het fietsgebruik geconstateerd. De grootste stijging van 2014 naar 2017 was te zien op snelfietsroute Batavierenpad Noord met een stijging van 32 %. Het aantal fietsers op Batavierenpad Zuid steeg met 30 %, op het Rijnwaalpad 20 % en op De Liemers 11 %. Een toename van het fietsgebruik leidt tot een afname van het gebruik van de auto en een betere bereikbaarheid over de weg voor het weggebonden economisch verkeer. Veel verplaatsingen binnen Regio Zwolle tussen de kernen en naar de grote economische centra in Zwolle hebben een afstand van meer dan 15 km. De focus voor de 'fietswinst' moet dan ook op de relaties liggen tot zo ongeveer 15 km. Boven deze afstand ligt een grotere rol voor de auto en het openbaar vervoer. Toch is de fiets ook voor verplaatsingen boven de 15 km van belang maar dan in combinatie met het openbaar vervoer als voor- en of natransport. Een combinatie met de auto is in principe ook een optie indien aan de rand van de stad overgestapt zou worden van de auto op de fiets.

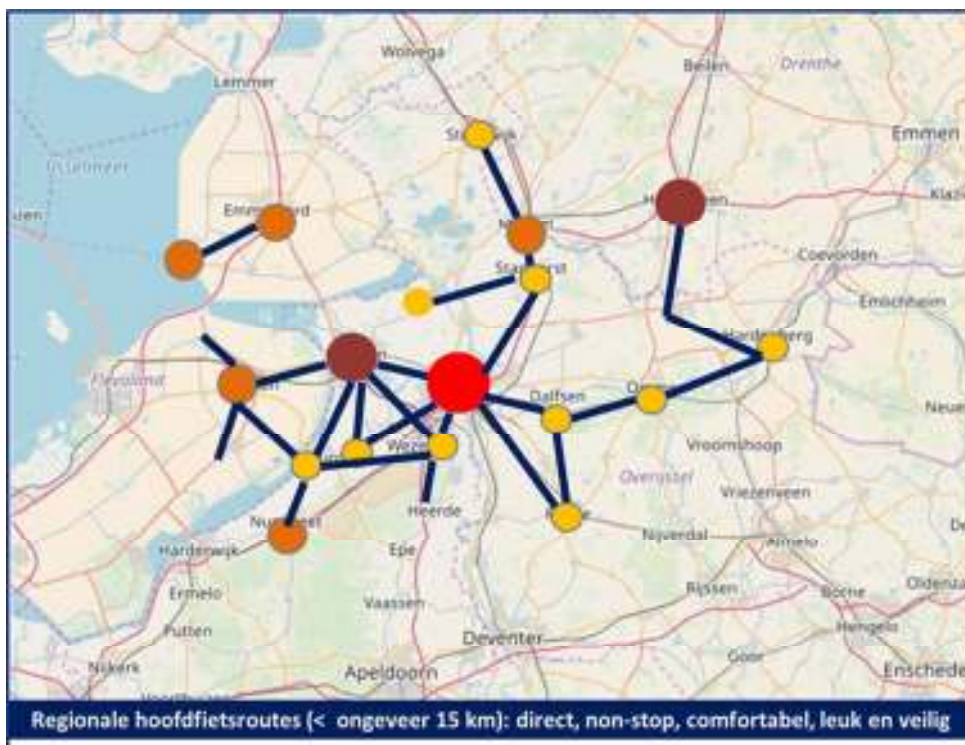
Het fietsgebruik in Zwolle, maar ook in de regionale kernen, is hoog. Dat moeten we zo houden. Dat is gunstig voor de duurzaamheid, het klimaat, de gezondheid en voor de bereikbaarheid van het weggebonden economische verkeer.



Regionale hoofdfietsroutes moeten een aantrekkelijk alternatief bieden voor het gebruik van de auto. Het netwerk van regionale hoofdfietsroutes wordt opgebouwd uit verbindingen tussen economische centra en kernen met meer dan 5.000 inwoners op afstanden tot ongeveer 15 km (hemelsbreed). Het netwerk dat zo ontstaat wordt aangevuld met logische schakels en verbindingen tussen stations, kernen en economische centra (< 5 km). De kwaliteitseisen van regionale hoofdfietsroutes zijn:

- Non-stop en direct: geen vertragingen, verhouding tussen af te leggen afstand en hemelsbrede afstand is kleiner dan 1,2.
- Leuk, comfortabel, continuïteit in profiel en vormgeving, herkenbaar.

*‘De schakels die potentieel het meest bijdragen aan de toename van het fietsgebruik en het verminderen congestie op de weg hebben prioriteit in de aanpak’*



## 4.2 Openbaar vervoer en knooppunten

### Treinverbindingen

Zwolle is een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer zowel interregionaal als regionaal. Na Utrecht is Zwolle het grootste spoorknooppunt van het land wat betreft het aantal verbindingen. Het radiale spoorwegnetwerk verbindt vele kernen in de regio met Zwolle. Uit acht richtingen komen er treinen aan. Regio Zwolle heeft met (nagenoeg) alle omliggende regio's interregionale directe Intercity-verbindingen.



De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 februari 2019 de Tweede Kamer geïnformeerd over het toekomstbeeld OV 2040. Eén van de pijlers is een ring van steden, waarin 9 steden hoogfrequent en sneller met elkaar verbonden zijn met intercity's. Het knooppunt Zwolle is één van deze steden. Dit is van grote betekenis voor de bereikbaarheid van banen, onderwijs en de kracht van de Nederlandse economie voor Zwolle en Noord-Nederland. Extra capaciteit is nodig door benuttingsmaatregelen. Voor de langere termijn zijn meer structurele capaciteitsmaatregelen nodig. Op trajecten waar de infrastructuur al geschikt is om harder te rijden, zoals de Hanzelijn, is versnelling al op korte termijn kansrijk.

De intercityverbinding naar Enschede is recent geopend met een frequentie van eenmaal per uur. De regionale en provinciale ambities is om de frequentie te verhogen naar tweemaal per uur. Daarnaast worden versnellingsopties voor de Berlijnlijn (Amsterdam-Berlijn) onderzocht. Een van de opties is via Zwolle-Wierden. Tot slot wordt de mogelijkheid van een rechtstreekse verbinding Zwolle-Münster onderzocht.



De verbinding naar Apeldoorn verloopt met een overstap in Deventer. De spoorwegverbindingen en de 'zware' busverbindingen naar kernen zonder station vormen samen het kernnet openbaar vervoer. Opvallend is het grote aantal stations, terwijl de stad Zwolle het met één station moet doen. Een groot deel van Zwolle inclusief de economische centra in Zwolle vallen buiten het directe invloedsgebied van station Zwolle. Zelfs als station Stadshagen is geopend, valt nog een behoorlijk deel van Zwolle (inclusief de economische centra) buiten het directe invloedsgebied (maximaal 10 minuten fietsen) van de stations.

Net zoals bij de hoofdwegen heeft een aantal spoorwegen een dubbelfunctie. De (beperkte) capaciteit moet tot op heden worden benut door interregionale en regionale treindiensten. Daarnaast maakt ook het goederenvervoer er gebruik van. De regionale verbindingen hebben allen hun eindpunt in Zwolle.

### **Kernnet bus**

Regionale treinverbindingen en directe snelle buslijnen vormen samen een compleet regionaal OV-netwerk. Deze buslijnen moeten voor de economische bereikbaarheid zodanige verbindingen bieden dat al dan niet in combinatie met het gebruik van de trein er concurrerende reistijden ontstaan ten opzichte van het autogebruik. Directheid en doorstroming zijn dan een must. Net zoals voor de trein heeft het busnetwerk thans een radiale structuur.

### **Trein en/of bus ten opzichte van de auto**

In potentie is het uitgebreid railnetwerk een sterk element. Veel regiokernen liggen aan of in de buurt van het railnetwerk. Dit biedt mogelijkheden om deze infrastructuur meer te benutten, zodat de verkeersdruk op de wegen (vooral in de spits) afneemt. Echter door de radiale structuur (ook van de meeste buslijnen), het ontbreken van een aantal knooppunten en de decentrale ligging van een aantal economische centra is de reistijdverhouding voor een groot aantal verplaatsingen (per trein en/of bus) naar de economische centra (met grote pendelstromen) niet concurrerend met de auto.

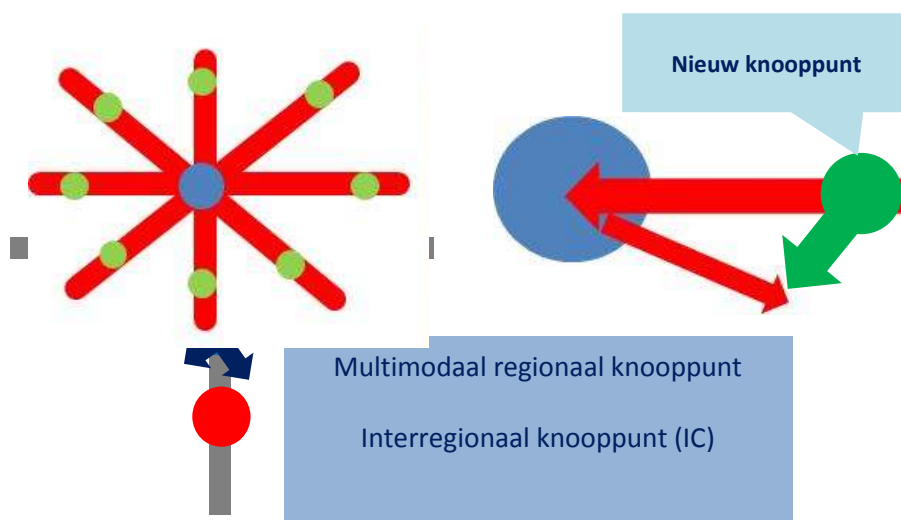
<b>Reistijdverhouding (ochtendspits) openbaar vervoer (trein en/of bus) ten opzichte van auto vanuit een aantal regionale kernen in West-Overijssel (van deur tot deur) naar economische centra in Zwolle</b>	
<b>Bestemming</b>	<b>Reistijdverhouding</b>
Binnenstad Zwolle	0,9 – 1,5
ZH Isala	1,4 – 1,7
Marslanden	1,6 – 2,3
Voorst A	1,3 – 2,6
De Vrolijkheid	1,7 – 2,3
Oosterenk	1,4 – 2,2
Hessenpoort	2,0 – 3,2

Dit patroon geldt ook voor de economische centra die buiten Zwolle liggen. Ondanks de sterke structuur is de positie van het openbaar vervoer op veel relaties ten opzichte van de auto zwak. Zeker als de werklocaties ruim voorzien zijn van gratis parkeerplaatsen. Dit werkt uitnodigend voor het autogebruik.

## Netwerk versterken: knooppunten en ketenmobiliteit

De kracht van het OV-netwerk kan verder worden benut, waarbij tegelijkertijd het knooppunt Zwolle kan worden ontlast door:

- Het creëren van overstappunten aan de rand van de regio tussen interregionale lijnen en regionaal vervoer, waardoor directere en dus snellere kortsluitschakels ontstaan met alle delen van de regio, buiten het knooppunt Zwolle om (bijvoorbeeld Hogeveen op de verbinding Groningen - Hardenberg en 't Harde op de verbinding Utrecht - Dronten).
- Het creëren/uitbouwen van P&R-faciliteiten op stations vlakbij snelwegen (vóór het punt waar de files staan) voor het snel zonder auto kunnen bereiken van de Zwolse binnenstad (bijvoorbeeld: Staphorst, 't Harde, Kampen-Zuid)
- Het creëren van hubs aan de rand van Zwolle en aan de rand economische centra (bijvoorbeeld Zwolle Ordelseweg). Vanaf deze hubs kunnen de economische centra worden bereikt per deelfiets, regulier openbaar vervoer of kleinschalig (innovatief) collectief vervoer. Met deze ketenbenadering geven we invulling aan de tweede pijler van het toekomstbeeld OV 2040.



Wanneer door het inzetten van bovenstaande maatregelen de verplaatsingstijd (van deur tot deur) per openbaar vervoer of voor een keten kleiner wordt dan 1,3 x de reistijd per auto (in de spitsuren), wint het openbaar vervoer snel aan aantrekkingskracht. Waar mogelijk maken we gebruik van bestaande stations. Maar het kan ook zo zijn dat de voordelen van een extra (overstap)station of van een extra treinstop voor nieuwe reizigers opwegen tegen de extra reistijd voor bestaande reizigers. Samen met de provincies, als OV-autoriteit, willen we onderzoeken hoe we dit kunnen bereiken, om te beginnen op de relaties met de grootste pendelstromen met een groot aandeel van het autogebruik. Eventueel door met alle betrokkenen verschillende multimodale netwerkvarianten op te stellen en te beoordelen. Er leiden meerdere wegen naar Rome. Daarbij verliezen we de samenhang met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen (woningen, bedrijven) niet uit het oog.

### Voor Regio Zwolle betekent dit:

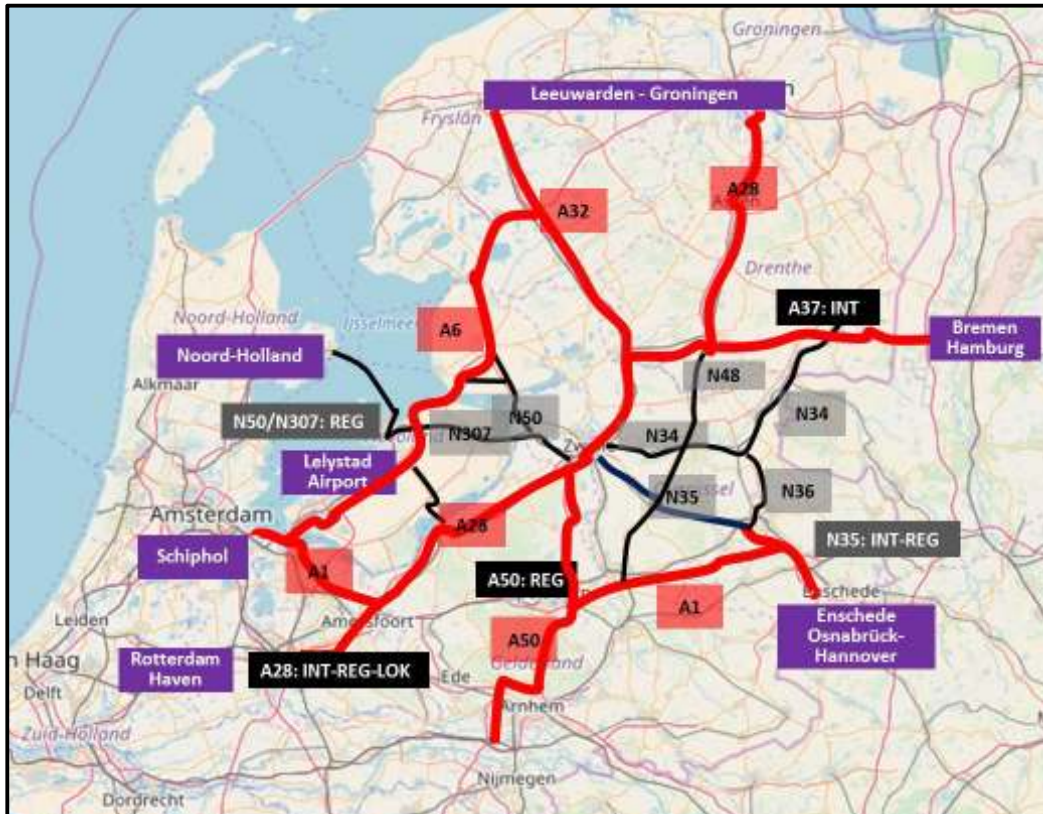
- Een goede verknoping tussen het interregionale en het regionale netwerk.
- Eén samenhangend multimodaal regionaal systeem bestaande uit: trein, (H)OV-bus, fiets, auto (parkeren), knooppunten en hubs (deelfietsen, deelauto's, mobiliteitsdiensten, kleinschalig collectief vervoer al dan niet autonoom rijdend).
- Beter benutten van regionaal railsysteem, kansen en opties zijn: hogere frequenties (minimaal 4 per uur binnen de regio maar ook interregionaal: Amsterdam, Utrecht, Groningen en Arnhem-Nijmegen.), doorgaande lijnen ten opzichte van het knooppunt Zwolle, nieuwe knooppunten, snel materieel, ontvlechting met interregionaal OV, doorkoppeling naar andere regio's.
- Een aantal kernen en publiekstrekkingen in of net buiten de regio beschikt niet over een treinstation (bijvoorbeeld Emmeloord, Urk, Lelystad Airport, Walibi). Voor deze locaties zijn OV-corridors naar de economische centra en knooppunten met een treinstation wenselijk. Ook de busverbinding tussen Zwolle en Apeldoorn kan worden verbeterd. Deze buslijnen moeten congestievrij en daardoor betrouwbaar zijn. Vooral in de stedelijk gebieden (waaronder Zwolle) is dit een opgave.
- Voldoende spoorcapaciteit voor regionaal en interregionaal openbaar vervoer. Dit moet worden beoordeeld in samenhang met de hoogfrequente stedenverbindingen en de capaciteit die nodig is voor een hoogfrequent regionaal systeem (bijvoorbeeld Zwolle-Emmen).
- Verhogen betrouwbaarheid en duurzaamheid bijvoorbeeld door het inzetten van ERTMS op de interregionale verbindingen en elektrificatie.
- Prioriteiten baseren op de toename van de concurrentiekracht ten opzichte van de auto naar de economische centra, de meerwaarde en samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen (TOD), het verminderen van de verkeersdruk op congestiegevoelige corridors, de pendelomvang en de besparing op exploitatiekosten. Dat laatste is het geval als nieuwe knooppunten leiden tot een evenwichtiger belasting van het OV-netwerk en het benutten van capaciteit in de tegenspits. De regionale railverbindingen en OV-lijnen naar onderwijslocaties hebben een sterke piekbelasting in één richting. Dat komt doordat alle regionale lijnen hun eindpunt hebben in Zwolle en door het ontbreken van knooppunten. Als voorbeeld: een nieuw knooppunt ten noorden van station Zwolle kan het hoogfrequente spitsvervoer per bus tussen station Zwolle en het Deltion-college overbodig maken. Dit levert forse besparingen op in de exploitatiekosten van het busvervoer, omdat een nieuw noordelijker knooppunt binnen een acceptabele loopafstand komt te liggen van het Deltion-college.

### 4.3 Wegennetwerk

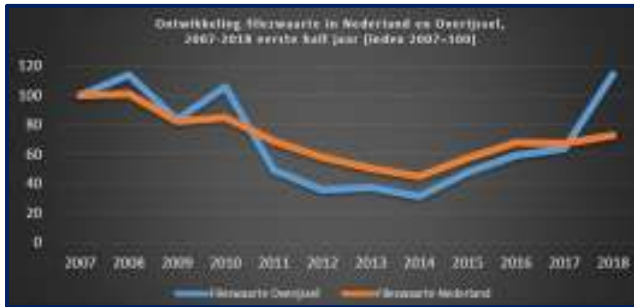
De belangrijkste interregionale wegverbindingen binnen Regio Zwolle zijn A6, A28, A50, N340, N34, N35, N36, N48 en N50. De hoogste intensiteiten komen voor op de A28 (120.000 motorvoertuigen/etmaal), gevolgd door de A50 (62.500 mvt/etmaal). De intensiteiten op de N-wegen liggen tussen de 15.000 en 30.000 mvt/etmaal of lager.

De interregionale wegverbindingen hebben een dubbelfunctie. Zij zijn namelijk tevens de belangrijkste regionale verbindingen. De A28 wordt bij Zwolle ook door lokaal verkeer gebruikt. Dat geldt ook voor de N50 bij Kampen. Dit geeft aan dat interregionale en regionale bereikbaarheid over de weg in samenhang moeten worden beschouwd. De interregionale verbindingen zijn van economische betekenis voor het weggebonden logistieke en zakelijke verkeer naar de omliggende regio's, landsdelen en Duitsland.

In alle richtingen lopen autosnelwegen rechtstreeks naar stedelijke gebieden met uitzondering naar Noord-Holland. Voor de zuidelijke oost-west verbinding van/naar Duitsland is geen autosnelweg beschikbaar. Dit verloopt via de gedeeltelijk opgewaardeerde N35. De zuidelijke oost-west as voor het wegverkeer richting Duitsland is kwetsbaar. De A37 sluit aan op de E233 in Duitsland.



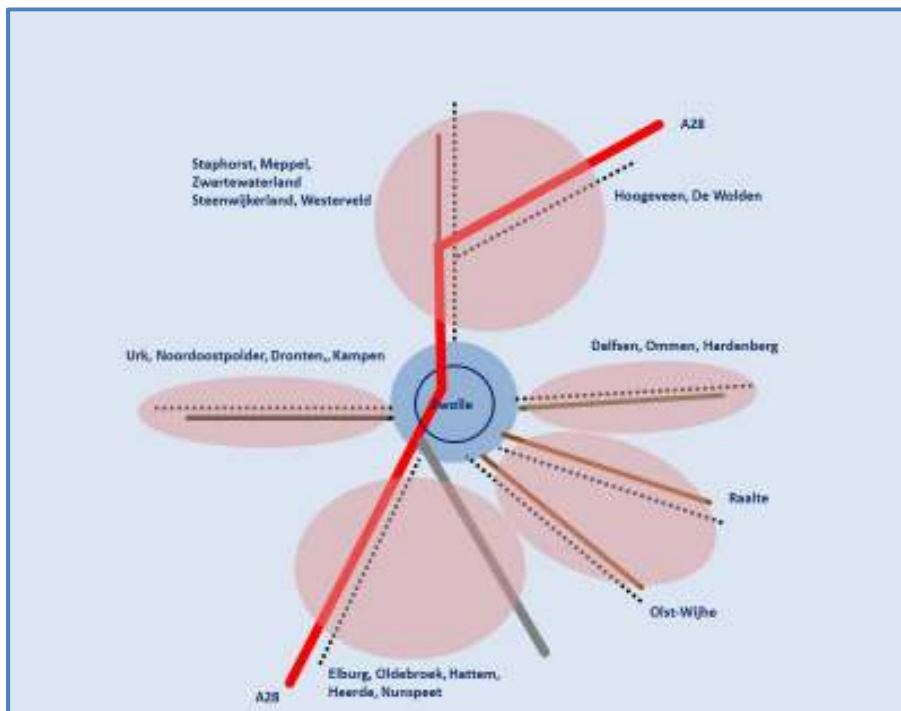
De verkeersdruk op de regionale hoofdverbindingen neemt toe en dat geldt ook voor de filezwaarte.



Voor de interregionale verplaatsingen willen we als Regio Zwolle als kwaliteitsmaat hanteren dat de reistijd in de spitsuren niet meer bedraagt dan 1,5 x de reistijd in de daluren (sommige overheden hanteren geen kwaliteitsmaat, de provincie Flevoland hanteert 1,25). Waar deze kwaliteitsmaat wordt overschreden treden we in overleg met de betreffende wegbeheerder om samen te onderzoeken welke mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering er zijn. Natuurlijk hanteren we hierbij de mobiliteitsladder. Daarbij zijn voor ons exclusieve doorstroombaanfaciliteiten voor het economisch weggebonden verkeer, en betaling voor het gebruik daarvan, bespreekbare opties. Onder de voorwaarde dat de economische waarde van de reistijdwinst en de betrouwbaarheid groter is dan de kosten voor het gebruik. Het is niet de bedoeling dat generieke capaciteitsuitbreidingen nieuwe mobiliteit aantrekken, waardoor op termijn de congestie terugkeert.

#### 4.4 Multimodale corridor aanpak

De verschillende vervoerwijzen en schaalniveaus kunnen niet los van elkaar gezien worden. Uitbreiding van de wegcapaciteit kan een verbetering voor het fietsverkeer of het openbaar vervoer tenietdoen. Dat willen we vermijden. Daarom maken we plannen en visies voor multimodale corridors voor de korte en lange termijn (A28-corridor en 5 regionale corridors).





## A28

Het aandeel van het regionale pendelverkeer is groot op de A28-corridor in Regio Zwolle. Ongeveer 85% van de personenautobewegingen speelt zich af in de Daily Urban Systems Noord-Veluwe en Zwolle. Een deel daarvan maakt gebruik van de A28. De verkeersdruk zal nog verder toenemen door de bevolkingsgroei, de economische groei en door de capaciteitsuitbreiding van de E233 in Duitsland. De A28 is een knelpunt volgens de capaciteitsanalyse die door het Rijk is uitgevoerd voor 2040.

Voor de korte termijn kunnen we de doorstroming op de A28 betrouwbaarder maken als het aantal ongevallen afneemt. Ongeveer de helft van de congestiegevallen op de A28 wordt veroorzaakt wordt door ongevallen. Dit vergt een analyse naar de oorzaak van de ongevallen. Tevens willen we beoordelen of er sprake is van een evenwichtige verdeling over de routes via de A6 en de A28 tussen Utrecht en het noorden van het land (structureel en tijdens grote calamiteiten op de A28).

De meeste verliesuren op de rijkswegen treden nu op rond Zwolle en in hogere mate aan de zuidkant van de regio. Er is uiteraard een samenhang tussen de knelpunten en de effecten van het oplossen daarvan. Indien er bijvoorbeeld uitsluitend een capaciteitsverhoging plaatsvindt op de A28 tussen Amersfoort en Harderwijk, is de kans zeer groot dat de congestie zich verder verplaatst in de richting van Zwolle. De effecten van maatregelen moeten dan ook op corridorniveau worden beoordeeld. Dat geldt ook voor de samenhang met het openbaar vervoer. Als de congestie rond Harderwijk verminderd kan worden door meer gebruik van het openbaar vervoer heeft dat ook positieve effecten op het gebied rondom Zwolle.

Voor de N50 geldt in het bijzonder dat het functioneren van belang is voor de bereikbaarheid van de medische voorzieningen in Zwolle sinds de sluiting van het Medisch Centrum Zuiderzee in Lelystad.

(Bron: MIRT-onderzoek A28, probleemanalyse, Studio Bereikbaar, 2019).

*Vanuit de regio wordt de A28 omschreven als 'levensader' voor het gebied. Het feitelijke gebruik en de demografisch een economische ontwikkeling ondersteunen die uitspraak. De A28 wordt intensief gebruik door woon-werk verkeer en zakelijk verkeer, onderweg naar banen en klanten die de regio zelf in mindere mate te bieden heeft. De weg wordt merendeels gebruikt voor lange-afstandsverkeer, vooral afkomstig vanuit het gebied zelf (Veluwe, Regio Zwolle, Kop van Overijssel, Drenthe). De regio Amersfoort en de Randstad zijn de belangrijkste bestemmingen. Ten noorden van Zwolle is de relatie tussen Drenthe en de kop van Overijssel met Regio Zwolle belangrijk. Kracht van de regio (Noord-Veluwe, Kop van Overijssel, Drenthe) is een sterk MKB en technisch profiel. Opleidingsniveau (MBO, techniek), vestigingskosten, sociale verankering en 'een hoog arbeids-ethos' sluiten hier consequent bij aan. Zwolle heeft een duidelijk ander profiel: stedelijk, hoger opgeleid en een diverse stedelijke economie. Zwolle en de Noord-Veluwe zijn succesvol met een bovengemiddelde groei van economie en arbeidsplaatsen. Ten noorden van Zwolle is de economische groei geconcentreerd in de kop van Overijssel, Meppel en Hoogeveen. De A28 is een belangrijke internationale vrachtcorridor, in hoeveelheid vrachtverkeer en aandeel internationaal vrachtverkeer vergelijkbaar met de A1. Het gebruik door vrachtverkeer groeit nog verder als de Duitse E233 wordt opgewaardeerd tot autosnelweg. Het percentage vracht komt in totaal op bijna 20% tot 25%. Kortom, de A28 stelt de regio in staat om haar economische positie te houden in de internationale en landelijke trend van stedelijke concentratie van inwoners en arbeidsplaatsen. Keerzijde is dat er per inwoner en arbeidsplaats steeds verder gereisd moet worden, waardoor de infrastructuur vol loopt, inwoners steeds meer tijd in de auto doorbrengen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot toeneemt.*

*In de huidige situatie zijn er meerdere knelpunten op de A28, tussen Amersfoort en Harderwijk en ter hoogte van Zwolle. Per knelpunt is het reistijdverlies kleiner dan 10 minuten. Het totale traject geeft gemiddeld 15 tot 20 minuten reistijdverlies in de spitsen. Eens per maand is dat zo'n drie kwartier. Ongevallen spelen een belangrijke rol bij deze uitschieters. Bij de IJsselbrug ten zuiden van Zwolle is het systeem extra kwetsbaar voor vertraging door incidenten. Voor het overige gebied is de kwetsbaarheid ten gevolge van verstoringen niet groter dan het landelijk beeld. De prognose van de verkeersgroei is sterk afhankelijk van het economisch groeiscenario. In 'laag' groeit het verkeer 10% - 25%. In 'hoog' is dat 30%-50%. In het lage groeiscenario neemt het reistijdverlies nauwelijks toe; door de geplande ombouw van knooppunt Hoevelaken verbetert de situatie in zuidelijke richting maar verslechtert deze in noordelijke richting. In het hoge groeiscenario neemt het reistijdverlies fors toe (+65% voertuigverliesuren). In die situatie is de hele A28 Amersfoort – Zwolle noord overbelast en ontstaat ook tussen Meppel en Hoogeveen verkeershinder. De ontwikkeling in het verkeer op de A28 volgt die in economie en zelfs demografie in het studiegebied. Noord Veluwe, Zwolle en Drenthe hebben de afgelopen twee tot drie jaar een hogere groei laten zien dan de lange termijn prognoses. Zwolle en Noord Veluwe groeien in arbeidsplaatsen zelfs sneller dan het landelijk gemiddelde. In Drenthe is het inwoneraantal gestegen terwijl daarvoor enkele jaren sprake was van beperkte krimp (zie H4). De A28 reageert hier direct op en uitgedrukt in filedruk sterker dan een vergelijkbare weg als de A1. De A28 reageert dus heftig op de economische conjunctuur. Dat vertaalt zich ook naar de toekomst; het scenario laag komt vrijwel overeen met de huidige situatie, terwijl bij 5 jaar groei vergelijkbaar met de afgelopen 2 jaar het hoge scenario voor 2030 reeds behaald is.*

*De A28 heeft een hoger risico op ongevallen dan gemiddeld op rijkswegen en ook hoger dan vergelijkbare wegen als de A6 of A1. Oorzaak is een combinatie van inrichting (lange rechtstanden, monotoon, veel aansluitingen) en gebruik van de weg (lange afstanden, druk, pelotonvorming vrachtverkeer). De locaties met de meeste ongevallen liggen bij de knooppunten Hoogeveen en Lankhorst, ter hoogte van Zwolle.*

Voor de A28 wordt een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Dat is een goede gelegenheid om de toekomst van de A28 vanuit een integrale gebiedsaanpak te beoordelen. Regio Zwolle vraagt in dat onderzoek aandacht voor de volgende invalshoeken:

- Preventieve aanpak: vanwege de economische waarde (logistieke corridor, relatie met de Randstand en Lelystad Airport) niet pas maatregelen nemen als het bereikbaarheidsprobleem (te) groot geworden is.
- Inzetten op een integrale aanpak in samenhang met de ruimtelijke ordening, fietsverkeer, openbaar vervoer en innovatieve vervoerconcepten. Voor het openbaar vervoer is de samenhang met het OV-toekomstbeeld essentieel: hoge frequenties op de verbinding naar Utrecht en de versterking van het regionale OV-netwerk.
- Positieve netwerkeffecten: voorkomen dat congestiepunten wordt verplaatst op de rijkswegen of naar de provinciale en stedelijke wegen.
- Daar waar nuttig en nodig ontmenging van lokaal/regionaal en interregionaal verkeer. Elders in Nederland zijn goede en succesvolle aanpakken gerealiseerd (bijvoorbeeld Utrecht, 's-Hertogenbosch). Van de personenauto's is 85% verkeer binnen de Daily Urban Systems van Noord-Veluwe en Zwolle.
- De samenhang met de A27/A6, E233, de N50 en de Ring Zwolle.
- Voor de N50 geldt in het bijzonder dat het functioneren van belang is voor de bereikbaarheid van de medische voorzieningen in Zwolle sinds de sluiting van het Medisch Centrum Zuiderzee in Lelystad.
- Innovatie en Smart Mobility.

- Samenhang met de stedelijke verdichtingsmogelijkheden en de ruimtelijke ontwikkelingen. Het aantal inwoners in Zwolle stijgt van 125.000 naar 140.000. In combinatie met de economische groei, ontstaat een groei van de regionale mobiliteit.
- Prijsbeleid, in de vorm van betalen voor extra kwaliteit (doorstroomroutes), wordt niet uitgesloten. Weggebruikers en ondernemers kunnen dan zelf zijn economische afweging kan maken of deze wil betalen voor extra doorstroming en betrouwbaarheid.

Voor de A50 is een soortgelijke benadering gewenst.

### **A6, A50, N35, N36, N48, N50**

Naast de A28 zijn ook de N35, de N50 en de A50 van belang voor de verbindingen met omliggende regio's. Datzelfde geldt voor de verbinding N48-N36 aan de oostzijde van onze Regio en voor de A6 aan de westzijde. Ook op deze wegen doen zich doorstromingsproblemen voor. Regio Zwolle werkt mee aan initiatieven om ook op die wegen de doorstroming te bevorderen. Uit de recente MIRT-studie A28 is gebleken dat ongeveer de helft van de filezwaarte wordt veroorzaakt door ongevallen en andere verstoringen. Dat geldt niet alleen voor de A28. Landelijke cijfers van de filezwaarte tonen aan dat ook op de A6, A50 en N50 tenminste 23% van de filezwaarte wordt veroorzaakt door ongevallen en andere verstoringen. Wij zullen dan ook de wegbeheerders stimuleren om het incidentmanagement op deze wegen te verbeteren en maatregelen te nemen om doorstromingsproblemen als gevolg van ongevallen en andere verstoringen te voorkomen.

### **Regionale corridors**

Het in stand houden van onze bereikbaarheid vergt een forse inspanning op verschillende schaalniveaus en voor alle vervoerwijzen. Voor robuuste netwerkverbeteringen is veel tijd en geld nodig. Daarom moeten we daar morgen al mee beginnen om op langere termijn resultaat te kunnen behalen. Echter op de korte termijn willen we ook vooruitgang boeken. Dat is mogelijk door het laaghangende fruit te plukken en voor de korte termijn in te zetten op slim en duurzaam. Het is dan de kunst om voor de korte termijn projecten en maatregelen te selecteren die passen in de aanpak voor de wat langere termijn. Voor dergelijke maatregelen is de Regio een te groot schaalniveau. Daarom is de Regio opgesplitst in vijf multimodale corridors:

1. Corridor Drenthe: gemeenten Hoogeveen, Meppel, Staphorst, Steenwijkerland, Westerveld, De Wolden, Zwartewaterland en de provincies Drenthe en Overijssel.
2. Corridor Vechtdal: gemeenten Dalfsen, Hardenberg, Ommen en provincie Overijssel.
3. Corridor Salland: gemeenten Olst-Wijhe, Raalte en provincie Overijssel.
4. Corridor Gelderland: gemeenten Elburg, Hattem, Heerde, Nunspeet, Oldebroek en provincie Gelderland.
5. Corridor Flevoland: gemeenten Dronten, Kampen, Noordoostpolder, Urk en provincies Flevoland en Overijssel.

Voor de regionale corridors wordt in beeld gebracht op welke wijze we op korte termijn bereikbaarheidswinst kunnen boeken. Dat doen we door het opstellen van corridorplannen gericht op het verbeteren van de ketens, waardoor het autoverkeer in de spits kan afnemen. Het gaat om de volgende (keten)onderdelen:

- Het verkorten van fietsverbindingen en het realiseren van ontbrekende schakels.
- Het realiseren van onderdelen van de regionale hoofd fietsroutes.
- De kwaliteit van fietsroute(s) naar lokale treinstations.
- Het verbeteren van de lokale fietsnetwerken tussen kernen en werklocaties.

- Het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van stallingsvoorzieningen bij stations. Het ambitieniveau is bewaakt of afsluitbaar (geïntegreerd met het OV-gebruik), geen weesfiet-sen.
- Het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van parkeervoorzieningen bij treinstations.
- De beleving en sociale veiligheid op treinstations.
- Uitbreiden werkgeversaanpak: spitsmijden en bevorderen gebruik fiets, openbaar vervoer of keten.
- Toepassen dynamisch verkeersmanagement (dynamische routes, bijvoorbeeld A6-N50 versus A28) en logistieke verbeteringen (weg, water, hubs).
- Beter benutten van bestaande knooppunten/stations zoals Kampen-zuid.

*'Per onderwerp wordt gezocht naar de optimale aanpak en de optimale 'coalition of the willing'. Als voor een bepaald project een andere 'coalition of the willing' dan een corridor een grotere meerwaarde heeft, is dat prima. De betreffende 'coalition of the willing' zorgt dan zelf voor een goede terugkoppeling naar Regio Zwolle'*

#### **4.5 Goederenvervoer en logistiek**

Zwolle, Kampen, Meppel en Hoogeveen zijn logistieke hotspots. Voor de logistieke functie zijn betrouwbare wegverbindingen nodig. Deze komen aan de orde in de corridorplannen. In het bijzonder willen we daarbij aandacht besteden aan:

- Multimodale en synchromodale (meerdere opties) bereikbaarheid van de logistieke hotspots.
- Binnenstedelijke distributie: overslag op kleinschalig en omgevingsvriendelijke vervoerwijzen op knooppunten en hub.
- Schone en duurzame logistiek en distributie.
- Congestiekwetsbaarheid verminderen (doelgroepenfaciliteiten, benutten verkeersdata).
- Goederenvervoer over water en spoor, opwaarderen Kornwerderzand.
- Hotspots aansluiten op spoor (bijvoorbeeld Hessenpoort) en Noordtak Betuweroute in samenhang bezien met het OV-netwerk en de knooppuntensie.

Binnen Regio Zwolle werkt de Bereikbaarheidstafel op deze punten samen met het cluster Logistiek. Per onderwerp wordt bekeken wat de beste taakverdeling is. Het doel is vanuit beide invalshoeken de beschikbare capaciteit en financiën optimaal in te zetten, zodat dit kan leiden tot een maximaal integraal resultaat.



## 5 Van ambitie naar uitvoering

### 5.1 Aanpak op het juiste schaalniveau

Om onze ambitie tot uitvoering te brengen zijn vele werkzaamheden nodig op verschillende schaalniveaus en op verschillende termijnen. Samenwerking tussen de verschillende overheden is nodig en vanzelfsprekend. Ook de betrokkenheid van bijvoorbeeld logistieke organisaties is van belang.

Op basis van onze ambities brengen we de verschillende onderdelen en thema's onder op het schaalniveau waarop samenwerking het meest effectief is en belasten we de samenwerkingspartners zo min mogelijk met aspecten waarbij men geen belang heeft. Daarbij hebben de partners de mogelijkheid hun eigen afweging te maken: samenwerking is vrijwillig, maar niet vrijblijvend.

### 5.2 Regio Zwolle

Regio Zwolle is via de Tafel Bereikbaarheid en corridors verantwoordelijk voor de realisatie van deze bereikbaarheidsambitie. De Tafel is verantwoordelijk voor corridor-overstijgende werkzaamheden als:

- Verbinding met andere regio's en interregionale samenwerkingsverbanden, zoals Omgevingsagenda Oost en regio-overleg Overijssel.
- Deelname aan verschillende A28-projecten en MIRT-onderzoeken.
- Het opstellen van een regio-brede visie op het OV-netwerk en fietsverbindingen.
- Coördinatie van thematische onderwerpen uit deze ambitie, zoals werkgeversaanpak in verschillende subregio's.
- Corridor-overstijgende data-verzameling en analyses.
- Lobby.
- Uitwisselen van kennis en goede voorbeelden binnen en buiten de regio.

De corridors zijn verantwoordelijk voor hun eigen corridor. De corridortrekkers zijn verantwoordelijk voor het zoeken naar bestaande (of nieuwe) fondsen om de projecten uit te financieren. Tevens kunnen de corridorgemeenten, in samenwerking met andere organisaties (ondernemers, onderwijs) integrale multimodale corridorplannen opstellen voor de korte en lange termijn

### 5.3 Projectsuggesties op basis van de mobiliteitsladder

De projectsuggesties in dit hoofdstuk zijn zeker niet uitputtend. Sterker nog: wij hopen dat de corridors de lijst met corridor-specifieke projecten die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra snel weten uit te breiden. En dat zo kort mogelijk daarna de lijst met onderwerpen kan worden ingekort, omdat projecten zijn gerealiseerd.

We leggen hier een koppeling tussen de projecten, de mobiliteitsladder (paragraaf 3.2) en de verschillende betrokken organisaties.

Op corridorniveau is samenwerking essentieel. Op corridorniveau kunnen **corridorwerkgroepen** worden samengesteld. Een corridorwerkgroep bestaat uit de betrokken gemeenten en provincie(s) en/of ondernemersorganisaties en/of grote onderwijsinstellingen en/of maatschappelijke organisaties.

## Zorgen voor nabijheid

**Alle corridorwerkgroepen** kunnen een plan opstellen om per gemeente/corridor meer evenwicht aan te brengen tussen het aantal arbeidsplaatsen en de omvang van de beroepsbevolking.

## Autoafhankelijkheid verminderen

De **gemeente Zwolle** kan een aantal hubs aan de stadsrand realiseren. Daar kan de overstap worden gemaakt van auto (en eventueel bus) op openbaar vervoer. Dit openbaar vervoer bedient niet alleen het station/centrum maar ook grote werkgelegenheids- en onderwijsconcentraties elders in de stad. Op de hubs zijn mogelijkheden aanwezig om over te stappen op de fiets, e-fiets, deelfiets, bedrijfsfiets, e-scooter, innovatief aanvullend vervoer et cetera. Ook andere gemeenten kunnen hubs realiseren. De aanpak vergt een goede afstemming met de regio-brede OV.

**Alle corridorwerkgroepen** kunnen haalbaarheidsonderzoeken uitvoeren naar:

- Het verleggen van bestaande buslijnen (of het realiseren van nieuwe buslijnen) buiten station
- Zwolle om naar grote concentraties elders in Zwolle;
- Snelfietsroutes, zo mogelijk via nieuwe directe tracés.

**De corridorwerkgroep Drenthe** kan zich inzetten voor een hogere frequentie van de Sprinter Zwolle-Groningen.

**De corridorwerkgroep Vechtdal** kan (in samenwerking met andere partijen) onderzoek doen naar:

- Het versterken van de spoorterminal Coevorden.

## Slim & Duurzaam

**Alle corridorwerkgroepen** kunnen plannen opstellen ten behoeve van:

- Het bevorderen van het gebruik van de e-bike en (vooral) de speed pedelec (fietsafstanden 15-25 km);
- Het realiseren van een zodanige capaciteit en kwaliteit van parkeerterreinen en fietsenstallingen bij stations en andere overstappunten dat de gewenste overstap naar duurzame mobiliteitsvormen niet door capaciteitsgebrek wordt belemmerd;
- Het verbeteren van de sociale veiligheid op stations.

Verder kunnen **alle corridorwerkgroepen** in gesprek gaan met de ondernemers (en hun werknemers) om ook hen kennis te laten maken met de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

## Verkeersmanagement

**Alle corridorwerkgroepen** kunnen onderzoeken of op bepaalde locaties de verkeersonveiligheid van invloed is op de doorstroming. Dit geldt tevens voor het benutten van het wegennet.

## Aanpassen bestaande infrastructuur

**Het Rijk** kan maatregelen nemen om de doorstroming op het hoofdwegennet te bevorderen zoals:

- Het verminderen van het aantal incidenten en het beperken van duur van de gevolgen;
- Het realiseren van toeritdosering;
- Het realiseren van extra capaciteit;
- Het creëren van doorstroomstroken.

**De provincies** kunnen hier, als MIRT-partners, hun bijdrage aan leveren.

**De corridorwerkgroep *Vechtdal*** kan onderzoek doen naar het uitbouwen van de spoorverbinding Emmen-Zwolle.

**De corridorwerkgroep *Salland*** kan onderzoek doen naar:

- Verbreding N35 tot 4x 100 km/u;
- Spoorverdubbeling Zwolle-Enschede.

**De corridorwerkgroep *Flevoland*** kan onderzoek doen naar het effect van opwaardering van de wegverbinding Alkmaar-Lelystad-Zwolle (N307-N50) op de doorstroming op het hoofdwegennet.

#### **Nieuwe infrastructuur**

**De corridorwerkgroep *Vechtdal*** kan onderzoek doen naar:

- Het effect van een snellere en veilige wegverbinding tussen Hoogeveen en Twente op de doorstroming op het hoofdwegennet;
- Het effect van de Nedersaksenspoorlijn Enschede - Emmen – Stadskanaal – Groningen op de doorstroming op het hoofdwegennet en de economische effecten.

**De corridorwerkgroep *Flevoland*** kan onderzoek doen naar het effect van een hoogwaardige OV- of spoorverbinding Lelystad-Emmeloord-Groningen en Emmeloord-Zwolle op de doorstroming op het hoofdwegennet en de economische effecten.

### **5.4 Ondernemers**

De ondernemers (en hun werknemers) kunnen de mogelijkheden van slimme en duurzame mobiliteit benutten vooral gericht op het terugdringen van de automobilititeit tijdens de spitsuren (werkgeversaanpak).

De bedrijven in de logistieke sector en bedrijven met veel aan- en/of afvoer van goederen kunnen de mogelijkheden onderzoeken om met het logistieke proces de spitsuren te ontzien en slimme ketens te organiseren in samenwerking met de betrokken gemeenten en provincies.

### **5.5 Onderwijs**

Congestie rondom grote onderwijsinstellingen (Windesheim, Deltion e.d.) slaat soms terug tot op het hoofdwegennet. Er kan onderzoek plaatsvinden naar de mogelijkheden om:

- Het lesrooster in te richten op spitspreiding;
- Te zorgen voor voldoende Kiss&Ride-capaciteit;
- De capaciteit van de toegangswegen en de toegang tot de parkeerterreinen van deze instellingen te vergroten.

## Colofon

De Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle is tot stand gekomen door de Begeleidingsgroep Bereikbaarheid onder leiding van Ed Graumans (netwerkadvisbureau Met Graumans) en programmamanager Sjako Ruster in afstemming met de voorzitter Tafel Bereikbaarheid Martijn Dadema, burgemeester Raalte.

De Begeleidingsgroep Bereikbaarheid bestaat uit Aart Kinds (Overijssel), Ad Otte (Flevoland), Margriet Speulman (Drenthe), Berry van Houten (Gelderland), Marc Beeftink (Overijssel), Cindy Dekker (Overijssel), Syb Tjepkema (Zwolle), Kees Praamstra, Ed Grauman en Sjako Ruster.

Eindredactie en opmaak: Regio Zwolle Bureau

Zwolle, juni 2020





