

Bereikbaarheidsvisie Zwolle Kampen Netwerkstad

september 2005

Inhoudsopgave

Voorwoord

Samenvatting

Huidig Bereikbaarheidsprofiel

Kansen en Bedreigingen

Streefbeeld Bereikbaarheid 2020/2030

Strategische Keuzes

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2020/2030

Vervolg

Bijlagen

Bijlage 1:Kaders voor de netwerkstadvisie

Bijlage 2: Betrokkenen bij de bereikbaarheidsvisie

Bijlage 3: Ontwikkeling huidig bereikbaarheidsprofiel

Bijlage 4: Knelpunten Zwolse wegennet 2020

Bijlage 5: Bereik en bereikbaarheid

Bijlage 6: Afstemmingsschema

Kaarten

Kaart 1: bereikbaarheid van de Netwerkstad in perspectief netwerkstad

Kaart 2: bereikbaarheid van de Netwerkstad in (inter)nationaal perspectief

Kaart 3: bereikbaarheid van de Netwerkstad in regionaal perspectief

Kaart 4: globale ruimtelijke ontwikkelingen 2015/2020 Netwerkstad e.o.

Kaart 5: hoofdinfrastructuur in relatie tot bestaand stedelijk gebied 2004

Kaart 6: hoofdinfrastructuur in relatie tot stedelijke ontwikkeling 2020

Kaart 7: bereikbaarheidsprojecten Zwolle Kampen

Voorwoord

Samenwerking en bereikbaarheid

De gemeenten Zwolle en Kampen en de provincie Overijssel werken gezamenlijk aan verbetering van de bereikbaarheid in en van Zwolle Kampen Netwerkstad. Dat maakt onderdeel uit van het eind 2000 door hen ondertekende samenwerkingsconvenant 'Samenwerking in de IJsseldelta'. Onderkend wordt dat vraagstukken rond bereikbaarheid en infrastructuurplanning niet langer op te lossen zijn zonder te kijken naar de wisselwerking in de netwerkstad. Het convenant is in 2004 geactualiseerd voor de periode van 1 januari 2005 tot en met 31 december 2009. Door de raden van Zwolle en Kampen zijn in het najaar van 2004 de kaders voor de netwerkstadvisie Zwolle Kampen 2030 vastgesteld, ook als het gaat om infrastructuur en de regionale positionering van voorzieningen (zie bijlage 1). Bestuurlijk wordt ingezet op goed openbaar vervoer, het maximaal benutten van de Hanzelijn en Kamperlijn en capaciteitsverhoging van de A28, de N50/A50, de N35/A35 en de verbinding naar de A6 (N23).

Bereikbaarheidsvisie en Netwerkstadvisie

Als richtsnoer voor de verbetering van de bereikbaarheid van Zwolle Kampen Netwerkstad is gezamenlijk de voorliggende bereikbaarheidsvisie opgesteld (zie bijlage 2 voor een overzicht van betrokkenen). De visie heeft betrekking op de middellange termijn (2020) met een doorkijk naar 2030. Die doorkijk is mede van belang vanwege de relatie met Zwolle Kampen Netwerkstadvisie, waarvan een concept voorontwerp in augustus 2005 is opgesteld. In het proces van totstandkoming van beide visies is voortdurend onderling afgestemd. De keuzes en boegbeelden van de Netwerkstadvisie zijn geheel in overeenstemming met de bereikbaarheidsvisie.

Richting geven aan uitvoering

Onze bereikbaarheidsvisie mondt uit in een programma voor de komende jaren. Benadrukt zij, dat deze visie een richtingsaanwijzer is voor de toekomst. Het is geen concreet plan, maar het geeft wel de koers en prioriteiten aan om de bereikbaarheid in en van de netwerkstad in de komende jaren te verbeteren. In de komende maanden zal dit uitgewerkt worden (als input) in vervolgacties, onder meer gericht op nadere analyse en onderbouwing, zoals de Gebiedsgerichte MIT-verkenning en de Netwerkanalyse voor het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan.

J.W. Klaasen, gedeputeerde provincie Overijssel

S.J.C. Cnossen, wethouder gemeente Zwolle

A. van der Maat, wethouder gemeente Kampen

Samenvatting

Veelzijdige netwerkstad

De ligging en goede bereikbaarheid is één van de uitzonderlijke kenmerken van Zwolle Kampen Netwerkstad. De grote nationale transportassen kruisen elkaar hier: de IJssel als Noord-Zuid vaarroute, de A28 en N50, de railverbindingen tussen Randstad, Noord-Nederland en het noorden van Duitsland, waaronder de nieuwe Hanzelijn, en tussen Zuid- en Noord Nederland. Daarnaast heeft Zwolle Kampen Netwerkstad een centrumfunctie voor de wijdere regio, die ligt in vijf provincies. Op deze schaal is het de dagelijkse werk- en leefomgeving voor veel lokaal en regionaal opererende bedrijven en voor veel inwoners van de regio. De stad Zwolle kent een belangrijke functie als centrumstad van een regionaal verzorgingsgebied met vele kernen. De externe bereikbaarheid van de netwerkstad is met name van belang voor ondernemers, de talrijke bezoekers aan de regio en een voorspoedige economische ontwikkeling. Door haar ligging en positie in het nationaal vervoersnetwerk vervullen Zwolle en straks ook Kampen (na de realisering van de Hanzelijn) een planologische scharnierfunctie tussen West- en Noordoost Nederland. Dankzij de goede verbindingen over weg, water en spoor en de beschikbare ruimte biedt de Netwerkstad volop perspectief aan bedrijven voor ontwikkeling op het gebied van (watergebonden) bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en landbouw.

Verbetering van bereikbaarheid

De infrastructuur van Zwolle Kampen Netwerkstad staat bij alle modaliteiten aan de vooravond van een omvangrijke schaa sprong. De waarde van het gebied als knooppunt neemt met die ontwikkelingen verder toe. De schaa sprong is onder meer noodzakelijk vanwege de toegenomen drukte in het (auto-)verkeer. Bovendien zorgt de komst van nieuwe infrastructuur voor nieuwe ontwikkelingskansen voor de regio.

Deze ontwikkelingen vragen om een bovenlokale en integrale visie op de bereikbaarheid van de Netwerkstad. De gemeenschappelijke prioriteit ligt bij een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer (het IJsselnet), bij het versterken van het netwerk karakter van de infrastructuur (met name bij de knopen in het netwerk, zoals de stationsomgevingen van Zwolle en Kampen, de A28-zone en de Zuiderzeehaven) en bij het beter en efficiënter benutten van de bestaande infrastructuur, zoals de capaciteitsverhoging van de A28, de N50/A50, RW 35, de verbinding naar de A6 (N23) en de IJssel (vaargeul en sluizen).

Deze prioriteiten weerspiegelen de maatschappelijke en economische behoefte om bij de huidige en nieuwe infrastructuur en de toekomstige regionale inrichting van het verkeerssysteem de mobiliteitsvraag van bewoners en bedrijven centraal te stellen op een wijze die in balans is met de kwaliteit van de leefomgeving in de Netwerkstad. Dat betekent:

- het zo veilig, betaalbaar en betrouwbaar mogelijk faciliteren van de mobiliteit voor activiteiten van de inwoners van Zwolle Kampen Netwerkstad en die van het regionale verzorgingsgebied van Zwolle. Het criterium voor hun bereik is de reistijd. Er zal onderzocht worden welke reistijd voor verschillende typen van verplaatsingen binnen de regio acceptabel is.
- het zo verantwoord en betrouwbaar mogelijk geleiden en accommoderen van het economisch noodzakelijke verkeer en het bezoekersverkeer van en naar de knooppunten (centra, attractiepunten en bedrijventerreinen) in de netwerkstad. Het criterium voor bereikbaarheid is de kwaliteit van multimodale ontsluiting. Er zal onderzocht worden op welke wijze de verkeersnetwerken (w.o. de waterverbindingen) optimaal kunnen worden verknoopt in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van centrumgebieden (zoals de stationsgebieden, de A28-zone en de Zuiderzeehaven), die elkaar aanvullen en niet beconcurreren op thema's of doelgroepen.
- het zorgen voor adequate samenhang tussen het verkeersnetwerk en de rode en groene ruimte in de Netwerkstad met het oog op behoud en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving (ruimtelijke kwaliteit, geluid, luchtkwaliteit, veiligheid). De huidige en te verwachten infrastructurele capaciteit zal optimaal worden benut en er zal onderzoek worden verricht naar de reserveringsruimte voor nieuwe infrastructuur, die nodig is om de toekomstige groei van het verkeer te accommoderen (zoals mogelijk voor de periode na 2020 in de oostflank van Zwolle vanwege toekomstige groei van bevolking en bedrijven).

Strategische keuzen

De uitwerking van de prioriteiten is vertaald in de volgende drie strategische pakketten van uitvoeringsmaatregelen.

1. Kwaliteitsimpuls openbaar vervoer.

Om de binnensteden bereikbaar te houden en de regionale voorzieningen toegankelijk te maken en te houden voor het verzorgingsgebied van de Netwerkstad wordt het IJsselnet ingesteld. Het IJsselnet is de hoogwaardige

openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen de twee steden. Dit net bestaat uit de Kamperlijn en de Hanzelijn (tussen Zwolle en Kampen) die gekoppeld worden met het openbaar vervoer op de 'stadsring' van Zwolle als 'drager' voor de verbinding en ontsluiting van het centrum, het medisch zorgcluster, Voorster Poort en het kennis- en onderwijscluster in Zwolle. Hierin ligt de opgave besloten dienstregelingen goed op elkaar af te stemmen. Ook betekent dit het versterken van het draagvlak van de Kamperlijn door extra haltes bij Zwolle en het inzetten van hoogwaardige busverbindingen met doorstroomgarantie vanuit de wijdere regio naar centrumstad Zwolle

2. Versterken knooppunten

Op een aantal punten ontmoet het IJsselnet het hoofdwegennet, de A28 en de toekomstige A50, bij knooppunt Zwartewater en bij de Hanzeknoop. Daar ontstaan knopen met een groot publieksbereik en commerciële functies.

De functie van het bestaande station van Kampen zal veranderen door de komst van de Hanzelijn en het nieuwe station. De nadruk zal vooral komen te liggen op de functie van de interlokale HOV-verbinding. Door de ligging was het station van oudsher al de entree voor de binnenstad van Kampen. Deze functie wordt versterkt. Daarom zal het gebied rondom het bestaande station in Kampen ontwikkeld worden ter versterking van de centrumvoorzieningen in Kampen.

Voorwaarde voor een dergelijke ontwikkeling is het handhaven van een snelle, frequente verbinding tussen Zwolle en Kampen.

Ook de A28-zone zal veranderen als etalage van de Netwerkstad. Deze locatie (m.n. de Voorsterpoort) biedt een uitgelezen kans voor het uitbouwen van de kennis-, congres- en hotelfaciliteiten en dienstverlening en kantoren. Ze vormen een innovatief milieu, in combinatie met (hoofd)kantoren van landelijke ondernemingen.

3. Capaciteitsverhoging bestaande infrastructuur.

Allereerst betreft dit het verhogen van de capaciteit van de A28, de N50/A50, RW35 en de verbinding van de regio met de A6 (N23). Ook omvat het de uitbreiding en completering van het interlokale en regionale fietsnetwerk, inclusief veilige en droge stalling, als ook het verbeteren van het onderliggend wegennet, o.m. met behulp van dynamisch verkeersmanagement en gebiedsgericht benutten. Beter benutten betekent ook het letten op de restcapaciteit in het verkeersnetwerk in de regio voor nieuwe ruimtelijke

ontwikkelingen, zoals bij Kampen, en het verbeteren van de ontsluiting van Hessenpoort I en II door gebruikmaking van vervoermanagement. Voorkomen moet worden dat te zware ruimtelijke bundeling leidt tot nieuwe verstopping van het verkeersnetwerk en er zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden voor nieuwe infrastructuur. Tot slot zal worden ingespeeld op ontwikkelingen in de binnenvaart en kustvaart die zich op langere termijn aandienen. De heeft gevolgen voor de Zuiderzeehaven (op termijn een diepte van 5,00 meter). Naast het uitdiepen van vaarwater is ook een aanpassing van het sluisencomplex bij Kornwerderzand noodzakelijk.

Deze keuzes zijn vertaald in een Meerjarenprogramma Bereikbaarheid, bestaande uit lopende en voorgenomen infrastructuurprojecten, flankerend beleid en onderzoek.

Vervolg

In de komende maanden zal deze bereikbaarheidsvisie worden uitgewerkt.

De eerste stappen zijn gericht op:

- A. organisatie (afstemmen van diverse acties en projecten, die van belang zijn voor de verbetering van de regionale bereikbaarheid),
- B. onderzoek, analyse en onderbouwing (zoals de Gebiedsgerichte MIT-verkenning en de Netwerkanalyse PVVP)
- C. uitvoering (zoals maatregelen voor capaciteitsverhoging van de huidige infrastructuur van water, weg en spoor).

Huidig Bereikbaarheidsprofiel

Netwerkstad nu (zie KAART 1)

De externe bereikbaarheid heeft altijd een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van Zwolle en Kampen. In vroegere jaren betrof dat vooral de bereikbaarheid over het water. Voor beide voormalige Hanzesteden was de IJssel een belangrijke handelsroute tussen Holland, Zeeland, Vlaanderen en het Oostzee gebied. Sinds de vorige eeuw is de nadruk komen te liggen op de bereikbaarheid van beide steden over het spoor en de weg.

Zwolle Kampen Netwerkstad bestaat uit het grondgebied van de gemeenten Zwolle en Kampen. Het invloedsgebied van de netwerkstad beslaat delen van de gemeenten Zwartewaterland, Hattem, Wezep, Emmeloord en Dronten. Zwolle heeft bovendien een belangrijke verzorgende functie in een uitgestrekt relatief weinig verstedelijkt gebied. De stad heeft vanwege haar gunstige ligging bij een knooppunt van auto(snel)wegen, spoorlijnen en waterwegen grote aantrekkingskracht op burgers en bedrijven.

(Inter)nationale scharnierfunctie (zie KAART 2)

Vanwege de gunstige bereikbaarheid over het spoor, de weg en het water heeft de regio van Zwolle Kampen Netwerkstad zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld als (inter-)nationaal scharnierpunt tussen West en Noordoost Nederland en het Noord Duitse achterland.

Landelijk gezien telt Zwolle op de stad Utrecht na het grootste aantal spooraansluitingen in verschillende richtingen. Zwolle is een intercystation en heeft spoorverbindingen met de Randstad (Amersfoort, Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag), met het noorden (via Meppel naar Leeuwarden en Groningen) met het zuiden (via Deventer naar Arnhem/Nijmegen en Roosendaal) en met het oosten richting Mariëberg en Almelo. Op internationaal niveau is de A28 een schakel in het Trans-Europese wegennet tussen de Randstad, Noord-Duitsland en verder naar Scandinavië. Op nationaal niveau vormt de A28 de hoofdverbindingssas tussen Oost-Nederland (Arnhem/Nijmegen), de Randstad en Midden-Nederland (Utrecht, Amersfoort) en met Noord-Nederland (Groningen, Assen, Leeuwarden). Bij Hattemerbroek komen de A28 en de A50 samen, terwijl bij Lankhorst de A28 zich weer opsplijt in de A28 en de A32. Dit maakt de passage van de A28 door Zwolle van groot belang voor de ontsluiting van Noord-Nederland. Ook de verbinding van de N50 met de A6 speelt in dit netwerk een grote rol vanwege het belang van de A6 als as tussen de Randstad en het Noorden.

Het water speelt nog steeds een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de regio. Zwolle Kampen Netwerkstad ligt aan het hoofdvaarwegennet. Zo ligt Kampen direct aan de IJssel en Zwolle via het Zwolle-IJsselkanaal. De IJssel verbindt de regio via het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee met Scandinavië. De haven van Kampen (Zuiderzeehaven) wordt geschikt gemaakt voor kustvaart en shortsea shipping. Op nationaal niveau vormt de IJssel een verbinding met de Randstad via het IJsselmeer en via de Rijn met het Ruhrgebied.

De regio ligt aan het landelijke netwerk voor recreatietoervaart en vormt een toegangspoort naar het recreatiegebied van Noordwest Overijssel en Friesland. De IJssel, het Zwolle-IJsselkanaal, het Zwarte Water en het Ganzendiep zijn belangrijke vaarwegen voor de recreatietoervaart. Zowel in Kampen als in Zwolle zijn voorzieningen voor de recreatietoervaart getroffen.

Regionale centrumfunctie (zie KAART 3)

Op lokaal en regionaal niveau is sprake van een uitgebreid onderliggend wegennet, dat in belangrijke mate de regionale centrumfunctie van de stad Zwolle ondersteunt. Het betreft onder andere de N50 (Kampen), de N35 (Ceintuurbaan in Zwolle, Raalte), de N340 (Dalfsen), de N337 (IJsselallee in Zwolle), en de N377 (Hattem). Daarnaast fungeert de A28 als verbinding voor het verkeer binnen het stadsgewest Zwolle. Mede door o.a. het beperkt aantal rivieroverschrijdende verbindingen maakt relatief veel korte afstandsverkeer (regionaal en lokaal verkeer) gebruik van de A28.

Op spoorgebied is regionaal met name de Kamperlijn van groot belang voor het verkeer tussen Kampen en Zwolle. Het railsysteem wordt in de regio ondersteund door een uitgebreid netwerk van busverbindingen. Weg (inclusief de fietsverbindingen) en spoor ontsluiten de belangrijke werkgebieden en centra in Kampen en Zwolle als ook de concentraties van onderwijsinstellingen en zorginstellingen in Zwolle. In de afgelopen jaren heeft met name de spoorzone in Zwolle een nieuwe impuls gekregen door middel van de toevoeging van nieuw ruimtelijk programma.

Knooppunt of knelpunt?

Zowel de nationale scharnierfunctie als de regionale centrumfunctie hebben welvaart en welzijn voor de regio met zich mee gebracht, maar ook een groeiende druk op de beschikbare ruimte, op het landschap, de cultuurhistorische waarden en de infrastructuur in de regio. De verkeersdruk is toegenomen, niet op de laatste plaats omdat Zwolle groeistad is en in de tweede helft van de 20^e eeuw enorm is uitgedijd. Ook heeft Zwolle door de jaren heen de functie van centrumstad voor een grotere regio

behouden en versterkt. Dat heeft geleid tot toenemende verkeersdruk op het onderliggende wegennet. Voor de komende jaren dreigt Zwolle Kampen Netwerkstad van een infrastructureel knooppunt een infrastructureel knelpunt te worden. Dat willen wij voorkomen.

Kansen en Bedreigingen

Kans: infrastructuur als katalysator

Het thema van de bereikbaarheid in en van de netwerkstad is een van de centrale issues voor de komende jaren. Niet alleen om de huidige en verwachte drukte in het verkeer in goede banen te leiden, maar ook om de ontwikkelingskansen van nieuwe infrastructuur (zoals de Hanzelijn) aan te grijpen. Bij alle modaliteiten staat de infrastructuur van Zwolle Kampen Netwerkstad aan de vooravond van een omvangrijke schaa sprong. Dat is in het belang van de inwoners, de bezoekers en de ondernemers van de netwerkstad. Samenhang in en betrouwbaarheid van de verkeersnetwerken voor verplaatsingen van deur tot deur vergemakkelijkt voor hen de mobiliteit en het transport van goederen. Ook is het thema van de bereikbaarheid van belang voor de locatiekeuzen voor wonen, werken en voorzieningen in de regio in relatie tot het verkeersnetwerk. Een slimme situering helpt de doelmatigheid van de verplaatsingen en draagt bij aan transportpreventie. Het verkeersnetwerk functioneert dan als ruggengraat en verbindt op een slimme en duurzame wijze de plekken waar personen en goederen moeten zijn. Dat biedt kansen om de maatschappelijke en economische behoeften en activiteiten van bewoners, bezoekers en ondernemers in de regio te faciliteren. De kwaliteit van het verkeersnetwerk creëert dan mede de condities voor de maatschappelijke ontplooiing en voor de regionale economische groei. Infrastructuur werkt dan als katalysator voor kwaliteit. De waarde van het gebied als knooppunt neemt met die ontwikkelingen verder toe.

Er zijn evenwel met name vier bedreigingen, die de bereikbaarheid kunnen ondergraven. Deze bedreigingen zijn indicatief van aard; nader onderzoek (o.m. in het kader van de Gebiedsgerichte MIT-verkenning) zal moeten uitwijzen voor wie, waar en wanneer zich concrete knelpunten voordoen.

Bedreiging 1: congestie regionaal autoverkeer

Voor een belangrijk deel wordt de drukte in het verkeer in Zwolle Kampen Netwerkstad veroorzaakt door een toename van regionale verplaatsingen, met name in het regionale autoverkeer. Meer dan 50% van de autoverplaatsingen zijn korter dan 7,5 km en met name het autoverkeer met een ritafstand tussen 15 en 30 km groeit sterk. Regionaal gezien is er dan ook sprake van een hoog aandeel verplaatsingen met auto (40%) en een laag aandeel openbaar vervoer (5%). Het gebruik van de fiets is nog relatief hoog (29%). Vanwege de drukte in het autoverkeer neemt het oponthoud als deel van de reistijd met

de auto binnen de regio toe. De toename van de intensiteit kan bovendien leiden tot extra vertraging in de afwikkeling van verkeersstromen bij bruggen en sluizen. Dat beïnvloedt niet alleen het verkeer op de weg, maar ook het watertransport, dat gebaat is bij een vlotte en veilige doorvaart. In dit opzicht zal de Spoolderbrug in Zwolle mogelijk een knelpunt gaan vormen.

De verwachting voor de periode 2020/2030 is dat het autoverkeer fors zal groeien (2002-2020: plus 40%). Dat heeft in belangrijke mate te maken met de te verwachten groei van de bevolking van circa 160.000 nu tot circa 200.000 inwoners in 2030, de toename van het aantal arbeidsplaatsen van 85.000 in 2004 tot 130.000 in 2030 en een jaarlijkse groeiverwachting van de economie van 1,5%. Willen we op langere termijn een regionaal verkeersinfarct op de weg voorkomen, dan is er alle reden om de wegcapaciteit optimaal te benutten en waar nodig uit te breiden.

Bedreiging 2: tekortschietend regionaal openbaar vervoer

In principe zou het openbaar vervoer een deel van de opvang van de verkeersdrukte voor zijn rekening kunnen nemen. In dit verband is voor de reizigers in de netwerkstad en de regio vooral (de betrouwbaarheid van) de reistijd van belang. In onze hectische samenleving met complexe roosters en afsprakenschema's wordt tijdmanagement steeds belangrijker en dat heeft gevolgen voor de vervoerwijzekeuze. Wil openbaar vervoer op dit punt kunnen concurreren met de auto, dan zal het voldoende betrouwbare snelheid moeten bieden. Het openbaar vervoer is thans binnen de regio echter nergens 1,5 keer sneller dan de auto en concurreert dus nauwelijks met de reistijd per auto (bron: Probleemanalyse PVVP, 2003, pagina 67; de factor 1,5 wordt algemeen beschouwd als omslagpunt in de keuze tussen gebruik van de auto of openbaar vervoer).

Alle reden dus om het openbaar vervoer voor regio-interne verplaatsingen te verbeteren. De komst van de Hanzelijn zal evenwel naar verwachting leiden tot een afname van de bezettingsgraad van de Kamperlijn met 25% (bron: Haalbaarheidsonderzoek Sternet, 2002) en zet daarmee het draagvlak voor deze regionale verbinding onder druk. Er zal dan ook gezocht moeten worden naar nieuwe doelgroepen voor de Kamperlijn en in meer algemene zin zal op een nieuwe manier gekeken zal moeten worden naar de rol van het openbaar vervoer in het faciliteren van de vraag naar mobiliteit in de netwerkstad. Schaarse ruimte en reistijd zullen daarbij steeds meer een factor van betekenis worden. Openbaar vervoer neemt ten opzichte van de auto relatief weinig ruimte in beslag en kent een sterkere ruimte-structurende werking. Dat geldt met name voor de ontwikkeling van knooppunten en centrumgebieden met hoogwaardig ruimtelijk programma's (economisch, cultureel, historisch) omdat daar geen ruimte is of

vrijgemaakt kan worden voor de (rijdende of stilstaande) auto. Het regionale openbaar vervoer zou dan in sterkere mate een dragende rol kunnen spelen in de verbinding en ontsluiting van woongebieden, voorzieningen en werklocaties.

Bedreiging 3: ongerichte regionale centrumvorming

Binnen de regio is de stad Zwolle duidelijk de centrumstad. Deze positie draagt bij aan toename van de verkeersdruk van en naar Zwolle. De voorzieningen in de Netwerkstad concentreren zich in toenemende mate in Zwolle, maar Kampen is verzekerd van behoud van basisvoorzieningen. Het brede aanbod van instellingen op het gebied van onderwijs, sport, cultuur en zorg geeft de Netwerkstad een belangrijke regionale functie. Gevolg is wel dat met name Zwolle veel (regionaal) autoverkeer aantrekt. Economische centra en maatschappelijke voorzieningen worden als gevolg hiervan slechter bereikbaar en het verkeer staat vaker vast op de regionale en stedelijke wegen, onder meer vanwege problemen bij de aansluitingen van niet-autosnelwegen op autosnelwegen. Daardoor dreigt ook toenemend sluipverkeer naar omliggende wegen. Als gevolg van deze ontwikkelingen raakt ook de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio steeds meer in het geding. Uit oogpunt van spreiding van verkeer en verbetering van de leefbaarheid wordt gedacht aan ontwikkeling van nieuwe, aanvullende centra in de netwerkstad, zoals in de A28-zone en bij het nieuwe Hanzestation van Kampen, dat qua thema of doelgroep complementair is aan de centrumfunctie van de stad Zwolle.

Bedreiging 4: afnemende externe bereikbaarheid

Niet alleen voor de economie (de scharnierfunctie van de regio), maar ook voor de inwoners wint de externe bereikbaarheid aan belang. Naar verwachting zal in de toekomst sprake zijn van verdere schaalvergroting in de activiteitenpatronen van mensen. De tijd is voorbij dat wonen, werken, zorg, uitgaan en leren dichtbij elkaar in de eigen wijk of stad kon plaatsvinden. Tegenwoordig spreiden we onze dagelijkse activiteiten over een veel groter gebied en spinnen we een netwerk van relaties over een steeds grotere regio. Dat geldt voor het personenverkeer en in sterkere mate nog voor het transport van goederen, waarbij bedrijven in complexe logistieke ketens veelal op nationaal en internationaal niveau opereren. Er ontwikkelt zich in dit verband een netwerksamenleving en een netwerkeconomie. Die leiden tot verdere toename van de verplaatsingsafstanden, die de externe bereikbaarheid van de netwerkstad onder druk zetten. De komst van de Hanzelijn (en in relatie daarmee de opwaardering van de N50 richting Kampen) zal een positieve bijdrage leveren aan de externe bereikbaarheid van de

netwerkstad per spoor en plaatst de regio qua reistijd dichterbij de Noordvleugel van de Randstad. De relatieve afstand tot de Randstad wordt hierdoor dus verkleind.

De te verwachten capaciteitsuitbreiding van het wegennet (zoals bij de A28) geeft wel tijdelijk enige ruimte, maar na verloop van tijd zal deze weer opgesoupeerd zijn. In specifieke zin geldt dit met name voor de verknoping van de A28 met het onderliggend wegennet vanwege de menging van doorgaand en lokaal verkeer op de A28. De verwachting is dat in 2020 de verkeersdruk op de A28 zal zijn toegenomen met 17 tot 36%. Na uitvoering van de reeds geplande capaciteitsuitbreiding in het kader van ZSM-2 (Zichtbaar, Slim, Meetbaar) zullen zich op de A28 tot 2020 naar verwachting geen grote afwikkelingsproblemen meer voordoen. Wel zal er zonder aanvullende maatregelen sprake zijn van sterk toegenomen problemen op het lokale wegennet en de aansluitingen daarvan op de A28. Op de meeste wegen in Zwolle is dan sprake van een forse groei van het autoverkeer, namelijk een verdubbeling in 2020 ten opzichte van 2003 .

Streefbeeld Bereikbaarheid 2020/2030

Kwaliteitseisen

Voorwaarde voor succes van Zwolle Kampen Netwerkstad is een goed functionerend en samenhangend verkeersnetwerk. Dit netwerk moet de verwachte mobiliteitsgroei adequaat geleiden en tevens bijdragen aan de gewenste profilering van de regio, waarin de nevenschikte identiteiten van de twee steden Zwolle en Kampen en de natuurlijke omgeving een dominante rol spelen. Dit netwerk functioneert op verschillende schaalniveaus, namelijk lokaal (binnen de twee steden zelf), interlokaal (de relaties tussen Zwolle en Kampen onderling), regionaal (de relaties tussen Zwolle en het verzorgingsgebied met vele omliggende kernen en kleinere steden) en nationaal (de relaties tussen de netwerkstad en de rest van Nederland en het buitenland). Kwesties met betrekking tot lokaal verkeer behoren tot het domein van elke gemeente op zich en zijn in deze visie niet aan de orde, evenals de voorzieningen voor de voetganger, die wij beschouwen als behorend tot het domein van lokaal beleid. De drie andere schaalniveaus zijn wel van belang. Een integraal netwerk zou moeten voldoen aan drie algemene kwaliteitseisen: (1) acceptabel bereik voor de inwoners, (2) betrouwbare bereikbaarheid voor ondernemers en bezoekers en (3) de eis van duurzame verbindingen met het oog op behoud en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de netwerkstad.

Kwaliteitseis 1: Reistijd

Het integrale verkeerssysteem dient de inwoners van de netwerkstad in staat te stellen om zo veilig, betaalbaar en betrouwbaar mogelijk hun dagelijkse activiteiten te kunnen uitvoeren. Zij vormen de primaire doelgroep voor de verbetering van de bereikbaarheid in Zwolle Kampen Netwerkstad en in het regionale verzorgingsgebied van centrumstad Zwolle. Voor hen geldt een acceptabel bereik. Dat zegt iets over de ruimtelijke schaal van ieders dagelijkse leefomgeving en het gemak of de tijd die het mensen kost om de noodzakelijke bestemmingen in hun dagelijkse leefomgeving te bereiken, zoals zorgvoorzieningen, winkels, de school of het bedrijf waar men werkt. Dit in tegenstelling tot bereikbaarheid, dat een kenmerk van een locatie is (zie voor toelichting bijlage 5). In het benadrukken van deze kwaliteit van het verkeersnetwerk (en mobiliteit als positief teken van maatschappelijke ontplooiing en betrokkenheid) sluit Zwolle Kampen Netwerkstad aan op de opvatting van de rijksoverheid, die recent in de Nota Mobiliteit heeft aangegeven dat mobiliteit onlosmakelijk bij onze moderne samenleving hoort. Omdat de factor tijd in ons dagelijks leven een steeds grotere rol speelt, dient het

verkeerssysteem het mogelijk te maken dat het merendeel van de bewoners de voorzieningen, zoals werk, winkels en onderwijs, binnen een bepaald tijdsbudget kan bereiken. Dat kan ook betekenen dat voorzieningen dichter bij de gebruikers worden gesitueerd, bijvoorbeeld in de vorm van dependances.

Operationalisering

Voor de operationalisering van het bereik van het verkeerssysteem zal een realistische reistijdnorm worden geïntroduceerd voor de verplaatsingen van personen en goederen binnen het regionale verzorgingsgebied van Zwolle (w.o. de relatie tussen Zwolle en Kampen). Daarbij willen wij rekening houden met de interlokale en regionale bereikbaarheid van belangrijke bestemmingslocaties in de netwerkstad voor verschillende doelgroepen, zoals het cluster van kennis- en onderwijsvoorzieningen in Zwolle voor scholieren en studenten, het medisch zorgcluster in Zwolle-Oost voor zorgvragers, bezoekers en ouderen en de werklocaties, zoals de centrumgebieden van Kampen en Zwolle, de belangrijke bedrijventerreinen en de haven van Kampen, voor werknemers, bezoekers en de aan- en afvoer van goederen. De reistijdnorm zal in de komende periode in het kader van de Netwerkanalyse voor het PVVP nader worden onderzocht, onder meer in relatie tot verschillende categorieën van gebruikers (doelgroepen, motieven, modaliteiten, tijdstippen gedurende de dag en week).

Kwaliteitseis 2: Betrouwbaarheid

Het verkeerssysteem dient een voortgaande economische groei van de netwerkstad te ondersteunen door het economisch noodzakelijke verkeer op verantwoorde en betrouwbare wijze te geleiden en de externe bereikbaarheid van (watergebonden) bedrijventerreinen en economische centra te faciliteren. Een goed externe bereikbaarheid is en blijft een belangrijke pullfactor voor economische groei, met name in deze regio vanwege zijn belangrijke economische scharnierfunctie. Waar de afzonderlijke steden en kernen vaak niet groot genoeg zijn om de vruchten te plukken van (inter-)nationale economische ontwikkelingen, kunnen in samenwerking schaalvoordelen worden behaald voor bestaande en nieuwe sectoren in industrie, logistiek, haven, kennis, zorg en leisure. Het vestigingsklimaat in de netwerkstad is daarom gebaat bij betrouwbaar bereikbare knooppunten in het verkeersnetwerk en waar nodig de toevoeging van 'missing links'. Door functiemenging en meervoudig ruimtegebruik kan op de knooppunten bovendien voldoende massa en financiële basis ontstaan voor hoogwaardige openbaar vervoersvoorzieningen.

Operationalisering

Voor de operationalisering van betrouwbare bereikbaarheid van het verkeerssysteem zal met name gekeken worden naar de kwaliteit van de hoofdinfrastructuur en de ontsluiting in relatie tot belangrijke knooppunten, zoals de stationsomgeving Zwolle, de A-28 zone, Hessenpoort I en II, Marslanden in Zwolle-Zuid, de nieuwe stationsomgeving van het Hanzestation in Kampen nabij de N50 en de Zuiderzeehaven. Waar nodig zal ruimte gereserveerd worden voor nieuwe infrastructuur om de toekomstige groei van bevolking en bedrijvigheid te accommoderen.

Kwaliteitseis 3: Samenhang

Het verkeerssysteem structureert het ruimtegebruik in de netwerkstad met het oog op behoud en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Dat omvat de ruimtelijke kwaliteit van de regio, de milieukwaliteit, de veiligheid en het welzijn van mensen. De regio is nu in een periode gekomen, waarin de gezamenlijke zorg voor het in stand houden van een goed leef- en werkmilieu meer dan vroeger velen ter harte gaat. Het verkeer heeft grote invloed daarop.

Voortgezette verstedelijking en de daarmee gepaard gaande groei van infrastructuur en verkeer zet de ruimte voor natuur, water en cultuurhistorie in de regio verder onder grote druk. Tevens vergroot het de problemen met betrekking tot geluidshinder en luchtkwaliteit. Het optimaal ruimtelijk arrangeren van herkomst- en bestemmingsgebieden op basis van het verkeersnetwerk draagt bij aan het behoud van de unieke stedelijke en landschappelijke gebiedskwaliteiten. Anderzijds dient bij de ruimtelijke inrichting rekening te worden gehouden met grenzen aangaande het leefmilieu, zoals veiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Dit kan als gevolg hebben dat selectief wordt omgegaan met de bereikbaarheid in de zin dat bepaalde gebieden meer en andere gebieden minder bereikbaar en toegankelijk gemaakt worden, zoals bijvoorbeeld het belang om zorgvuldig om te gaan met de kwaliteiten van de landelijke omgeving en het landschap (Ijsseldelta, Mastenbroekerpolder). Deze te beschermen kwaliteiten kunnen er mede toe leiden dat bijvoorbeeld het ruimtegebruik op bestaande bedrijventerreinen in de regio verder zal worden geïntensiveerd (o.m. met behulp van parkmanagement).

Operationalisering

Voor de operationalisering van de samenhang van verbindingen zal worden gekeken naar de specifieke eisen van de kwaliteit van elke plek in de netwerkstad (zoals functie, gebruik, voorzieningen) in verhouding tot de kwaliteit van de bereikbaarheid van die plek (de ligging, ontsluiting, stallingmogelijkheden en dergelijke). Daarmee kunnen niet alleen locaties of zones worden aangeduid, die super bereikbaar dienen te zijn (multimodaal, frequenties, snelheid), maar kunnen ook gebieden getypeerd en ontzien worden, die vanwege ecologische en landschappelijke waarden op slechts op selectieve wijze bereikbaar en toegankelijk dienen te zijn.

Streefbeeld

Ons streefbeeld berust in grote mate op behoud van een harmonieus evenwicht in de netwerkstad in de komende jaren en het aangrijpen van nieuwe ontwikkelingskansen als gevolg van de komst van nieuwe infrastructuur.

Wij gaan er voor om de kwaliteit van de regio zo goed mogelijk intact te houden, maar er zijn diverse valkuilen onderweg. Ontwikkelingen kunnen namelijk op gespannen voet met elkaar komen te staan, zoals behoud van de voor onze regio kenmerkende kwaliteiten van rust, natuur, water en cultuurhistorie ten opzichte van de behoefte aan meer ruimte voor de economie en het in goede banen leiden van het groeiende verkeer. Van de overheid mag verwacht worden dat het verkeerssysteem op orde is en dat zij waakzaam is ten aanzien van de bescherming van bepaalde publieke belangen, zoals de veiligheid en toegankelijkheid van het verkeerssysteem en de kwaliteiten van de leefomgeving. Waar individuele keuzen van burgers of bedrijven de grenzen overschrijden van de collectieve verantwoordelijkheid van de overheid, zijn er regelmechanismen om de balans te herstellen.

De gekozen benadering van kwaliteitseisen maakt het mogelijk om op korte termijn niets te verstoren, kwijt te raken of te verspillen wat als netwerkstad op de langere termijn behouden moet blijven. Bovendien kan hiermee op adequate wijze voorgesorteerd worden op maatschappelijke en economische ontwikkelingen, zoals onder meer de vergrijzing, technologische innovaties en de mogelijke opkomst van nieuwe economische sectoren, zoals de kenniseconomie. Voor de bereikbaarheid betekent het, dat wij voorrang zullen geven aan verbetering van de interlokale en regionale bereikbaarheid van Zwolle Kampen Netwerkstad, zonder de nationale bereikbaarheid te verwaarlozen. In het volgende hoofdstuk worden hiertoe de strategische keuzes voor de bereikbaarheid in en van Zwolle Kampen Netwerkstad geschetst.

Strategische keuzes

De drie kwaliteitseisen qua reistijd, betrouwbaarheid en samenhang leiden voor de periode 2005-2020 (met een doorkijk naar 2030) tot de volgende pakketten aan strategische keuzes c.q. denkrichtingen aangaande de bereikbaarheid van Zwolle Kampen Netwerkstad.

Strategische keuze 1: Kwaliteitsimpuls openbaar vervoer

Om de binnensteden bereikbaar te houden en de regionale voorzieningen toegankelijk te maken en te houden voor het verzorgingsgebied van de Netwerkstad wordt het IJsselnet ingesteld. Het IJsselnet is de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV) tussen de twee steden. Dit net bestaat uit de Kamperlijn en de Hanzelijn (tussen Zwolle en Kampen) die gekoppeld worden met het openbaar vervoer op de 'stadsring' van Zwolle als 'drager' voor de verbinding en ontsluiting van het centrum, het medisch zorgcluster, Voorster Poort en het kennis- en onderwijscluster in Zwolle. Hierin ligt de opgave besloten dienstregelingen goed op elkaar af te stemmen. Ook betekent dit het versterken van het draagvlak van de Kamperlijn door extra haltes bij Zwolle en het inzetten van hoogwaardige busverbindingen met doorstroomgarantie vanuit de wijdere regio naar centrumstad Zwolle. De versterking van de stadsring Zwolle versterkt de positie van het openbaar vervoer als drager voor de verbinding en ontsluiting van het centrum, het medisch zorgcluster en het kennis- en onderwijscluster in Zwolle. Aanvullend zal ook de verbinding tussen station Zwolle en de A28-zone verbeterd worden, ook voor voetgangers en fietsers. Uit dien hoofde is uitbreiding en completering van het interlokale fietsnetwerk, inclusief veilige en droge stalling, een belangrijk vereiste.

Strategische keuze 2: versterken van de knopen in het verkeersnetwerk

Op een aantal punten ontmoeten de belangrijkste verbindingen elkaar en is sprake van kansrijke verknoping van netwerken. Dat geldt voor het IJsselnet, het hoofdwegennet, de A28 en de toekomstige A50, bij knooppunt Zwartewater en bij de Hanzeknoop. Daar ontstaan knopen met een groot publieksbereik en commerciële functies.

De functie van het bestaande station van Kampen zal veranderen door de komst van de Hanzelijn en het nieuwe station. De nadruk zal vooral komen te liggen op de functie van de interlokale HOV-verbinding. Door de ligging was het station van oudsher al de entree voor de binnenstad van Kampen. Deze functie wordt versterkt. Daarom zal het gebied rondom het bestaande station in Kampen ontwikkeld worden ter versterking van de

centrumvoorzieningen in Kampen. Voorwaarde voor een dergelijke ontwikkeling is het handhaven van een snelle, frequente verbinding tussen Zwolle en Kampen en het maximaal benutten van de Hanzelijn (frequenties).

Ook de A28-zone zal veranderen als etalage van de Netwerkstad. Deze locatie (m.n. de Voorsterpoort) biedt een uitgelezen kans voor het uitbouwen van de kennis -, congres- en hotelfaciliteiten en dienstverlening en kantoren. Ze vormen een innovatief milieu, in combinatie met (hoofd)kantoren van landelijke ondernemingen. Het verdient de voorkeur om de complementariteit van de verschillende centrumgebieden van de Netwerkstad (de omgeving van het station Zwolle, het nieuwe Hanzestation in Kampen, de A28-zone) te stimuleren op een wijze die voldoende kansen creëert om meerwaarde te bieden in netwerkstadverband en elkaar niet te beconcurreren.

Strategische keuze 3: Capaciteitsverhoging bestaande infrastructuur

Rode draad is het optimaal benutten van bestaande infrastructuur (maximale inspanning, o.m. met behulp van verkeersmanagement en benuttingsmaatregelen) en terughoudend zijn met nieuwe infrastructuur. Ook zal zorgvuldig worden afgewogen of de ruimte aan weerszijden van de huidige hoofdinfrastructuur al dan niet tijdelijk gebruikt zal kunnen worden voor (nieuwe of intensivering van bestaande) bebouwing of gereserveerd moet worden voor toekomstige uitbreiding van de hoofdinfrastructuur.

Gezien de groeiende verkeersdruk en het belang voor de economie betreft de capaciteitsverhoging allereerst het verhogen van de capaciteit van de A28, de N50/A50, RW35 en de verbinding van de regio met de A6 (N23). Ook omvat dit het verbeteren van het onderliggend wegennet, o.m. met behulp van dynamisch verkeersmanagement en gebiedsgericht benutten. Beter benutten betekent ook het letten op de restcapaciteit in het verkeersnetwerk in de regio voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bij Kampen, en het verbeteren van de ontsluiting van Hessenpoort I en II door gebruikmaking van vervoermanagement. Voorkomen moet worden dat te zware ruimtelijke bundeling leidt tot nieuwe verstopping van het verkeersnetwerk en er zal voldoende ruimte gereserveerd moeten worden voor nieuwe infrastructuur. Tot slot zal worden ingespeeld op ontwikkelingen in de binnenvaart en kustvaart die zich op langere termijn aandienen. De heeft gevolgen voor de Zuiderzeehaven (op termijn een diepte van 5,00 meter). Naast het uitdiepen van vaarwater is ook een aanpassing van het sluisencomplex bij Kornwerderzand noodzakelijk.

In het volgende hoofdstuk hebben wij deze drie strategische keuzes vertaald in een uitvoeringsprogramma voor de komende jaren.

Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2020/2030

Het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2020/2030 bestaat uit drie onderdelen:

- A. Meerjarenprogramma Infrastructuur
- B. Flankerend beleid
- C. Onderzoek en analyse

A. Meerjarenprogramma Infrastructuur

In strategisch opzicht kiezen wij voor een stap voor stap benadering in de vorm van voorsorteren op de toekomst op een wijze die inspiratie biedt aan voortgaande besluitvorming in de komende jaren. Daartoe maken wij onderscheid in de drie schaalniveaus (interlokaal, regionaal en nationaal) en in drie tijdsintervallen: 2005-2010, 2010-2020 en 2020-2030.

Interlokale bereikbaarheid (zie Kaart 4)

Verbetering van de verbindingen tussen de steden Kampen en Zwolle.

Dat betreft de opwaardering en verbreding van de N50 tot 2x2 rijstroken, haalbaarheidsstudie (na gereedkomen van de Hanzelijn) van de betekenis van de Kamperlijn met extra haltes bij Zwolle, uitbreiding en completering van het interlokaal fietsnetwerk (inclusief veilige en droge stalling) en centrumvorming op en om de nieuwe halte van de Hanzelijn bij Kampen (nieuwe economische activiteiten rondom kennis, zorg, zingeving en leisure – aanvullend aan het profiel van station Zwolle), de Voorster Poort bij Zwolle, het kennis- en onderwijscluster in Zwolle-Noord, het medisch zorgcluster in Zwolle-Oost, de Marslanden in Zwolle-Zuid en het historische centrum van Zwolle – onderling verbonden door een stadsring voor bus, fiets en auto. Met deze verbeteringen kan voor de fietsverplaatsingen binnen Zwolle en Kampen en voor het merendeel van de verplaatsingen tussen beide steden met de auto, de bus of de combinatie fiets/bus voldaan worden aan een realistische reistijdgrens (rond de 30 tot 45 minuten) voor een enkelvoudige verplaatsing voor dagelijkse bestemmingen (werk, school, basiswinkel) en minder frequent bezoek aan bovenlokale voorzieningen, zoals een ziekenhuis.

In onderstaande BOX 1 staan de voorstellen voor verbetering van de interlokale bereikbaarheid naar tijdsinterval samengevat.

BOX 1

**Infrastructuurprojecten Interlokaal
Betere verbindingen tussen Zwolle en Kampen**

▪ N50 Ramspol/Ens	2010
▪ Aanbesteding contractspoorlijnen door provincie (w.o. Kamperlijn)	2010
▪ Hoofdinfrastructuur Stadshagen	2010
▪ Opwaarderen N50 bij Kampen	2010
□ Verbetering ontsluiting Hessenpoort I en II	2010
□ Uitbreiding en completering interlokaal fietsnetwerk	2010
□ Ontwikkeling op knooppunten Kampen en Zwolle	2010
□ Stadsring in Zwolle als ov-drager voor clusters versterken	2010
□ Verbinding station Zwolle/ A28-zone, ook voor voetgangers en fietsers	2010
□ Verbinding Hanzestation Kampen en station Kamperlijn in Kampen	2020
□ Toevoegen twee extra haltes Kamperlijn nabij Zwolle	2020
▪ = bestaand beleid	
□ = nieuwe zoekrichting	

Regionale bereikbaarheid (zie Kaart 6)

Verbetering van de verbindingen binnen de ruimere regio naar centrumstad Zwolle. Het regionale wegennet richt zich op verplaatsingen binnen de netwerkregio en speelt een belangrijke rol bij de ontsluiting van woon- en werkgebieden en de bereikbaarheid van de genoemde knooppunten voor voorzieningen, kennis- en zorginstellingen. Dit net wordt gevormd door de regionale wegen N337, N340, N331, N307, de hoofdwegen N50 en N35 en de autosnelweg A28. Verbetering van regionaal openbaar vervoer is mogelijk door hoogwaardige en frequente busverbindingen met doorstroomgarantie in te zetten tussen de kernen en de knooppunten in Zwolle. Voor de geleiding van het autoverkeer zullen maatregelen worden geïmplementeerd in het kader van het project Benutting huidige infrastructuur (BREZ) en dynamisch verkeersmanagement. Met de voorgestelde verbeteringen kunnen alle verplaatsingen tussen Zwolle en de omliggende kernen worden afgewikkeld binnen een tijdsbestek van 30 minuten.

Voor verplaatsingen binnen de netwerkstad en in de regio is een adequaat, zoveel mogelijk vrijliggend en helder bewegwijzerd fietsnetwerk een eerste vereiste. Wij streven hierbij naar hoogwaardige interlokale en regionale fietsroutes op specifieke middellange

afstand relaties en naar hoogwaardige korte fietsverbindingen naar knooppunten van openbaar vervoer, inclusief adequate overstap- en stallingvoorzieningen. Ter stimulering van het regionale utilitaire fietsverkeer wordt voorgesteld om in ieder geval de fietsverbindingen tussen Zwolle en Hattem en tussen Zwolle en Dalfsen te verbeteren. Voorgesteld wordt om het imago van Zwolle als fietsstad nr. 1 in Nederland uit te breiden op regionale schaal en om daarvoor pilots te organiseren conform het PVVP. Meer dan een kwart van de verplaatsingen binnen en buiten de gemeente naar een andere gemeente betreft fietsverplaatsingen (OVG 2000). Afstanden tot 5 kilometer zijn goed te fietsen en ook afstanden tot 7,5 á 10 kilometer zijn zeker niet ongewoon.

In onderstaande BOX 2 staan de voorstellen voor verbetering van de regionale bereikbaarheid naar tijdsinterval samengevat.

BOX 2		
Infrastructuurprojecten Regionaal		
Betere verbindingen tussen regionale kernen en Zwolle		
▪	Gebiedsgericht benutten (BREZ) en dynamisch verkeersmanagement	2010
▪	N35/Ceintuurbaan	2010
□	Verbetering fietsverbindingen tussen Zwolle/Hattem en Zwolle/Dalfsen	2020
□	Hoogwaardige busverbindingen regio/Zwolle (doorstroomgarantie)	2020
□	Aantakking regionale ov-verbindingen aan stadsring Zwolle	2020
▪	= bestaand beleid	
□	= nieuwe zoekrichting	

Nationale bereikbaarheid (zie Kaart 6)

Behoud en versterking van de scharnierfunctie van de netwerkstad in nationaal verband.

Dat betreft de bestaande spoorlijnen, de Hanzelijn, de N50 en N35 en de A28.

Voorgesteld wordt de spoor- en stationszone in Zwolle verder ruimtelijk te intensiveren en te verbinden met de A28-zone. Voorshands zal een deel van de ruimte langs de A28 passage in Zwolle gereserveerd worden voor toekomstige uitbreiding van de A28 in relatie tot zorgvuldige ontwikkeling van deze zone tot hoogwaardige kantorenlocatie, waarbij voldoende maatregelen zijn getroffen om doorstroming en goede

leefomgevingseisen, zoals normconforme geluidhinder en luchtkwaliteit, te garanderen. Voor verbetering van de nationale noord/zuid verbinding is het gewenst dat de N50 wordt omgebouwd tot autosnelweg (A50) en dat de N35 wordt verbreed tot autoweg van 2x2 rijstroken. Binnen de bebouwde kom van Zwolle betekent dat laatste het opwaarderen van de Ceintuurbaan dan wel kiezen voor een mogelijke omleiding van verkeer.

Op goed bereikbare plekken zien wij hoogwaardige vestigingsmilieus tot stand komen, zowel voor de (inter)nationale transport-, distributie- en toegevoegde waarde-activiteiten (de ruimte-extensieve haven- en bedrijventerreinen) zonder corridorontwikkeling te stimuleren. Dat betekent dat alleen Kampen Noord (uitbreiding Zuiderzeehaven, ruimte voor glastuinbouw) en de Laag-Zalk Polder daarvoor in aanmerking komen. In delen van deze laatste polder is ook te denken aan een variatie van speciale vestigingsmilieus voor logistieke diensten, kleinschalige productie en groene werklandschappen voor hoogwaardige kleinschalige bedrijvigheid op het platteland.

Bijzondere aandacht verdienen de aansluitingen van het onderliggend wegennet op de A28. Voorgesteld wordt om gebruik te maken van innovatieve vormen van toeritdosering en capaciteitsmanagement (BREZ), uit te werken in de Gebiedsgerichte MIT-verkenning. Het gaat hier om de afstemming van het Hoofdwegennet (A 28, N35, N340, N 331) en het onderliggende wegennet (Zwolse buitenring).

In onderstaande BOX 3 staan de voorstellen voor verbetering van de regionale bereikbaarheid naar tijdsinterval samengevat.

BOX 3

Nationale bereikbaarheid Versterking van de scharnierfunctie

- | | |
|---|------|
| ▪ ZSM 2 A28 | 2010 |
| □ Toeritdosering en capaciteitsmanagement aansluitingen op de A28 | 2010 |
| □ Hanzelijn (gereed 2013) | 2010 |
| □ Ontwikkeling ruimtelijke drager A28-zone | 2020 |
| □ Complementaire profilering stations Kampen en Zwolle | 2020 |
| □ Opwaardering N50 op weg naar A50, Aantakking A6 | 2020 |
| □ Opwaarderen N35 en N34 | 2020 |
| □ Uitbreiding Zuiderzeehaven (waardetoevoeging, glastuinbouw) | 2020 |
| □ A50 | 2030 |
| □ Capaciteitsuitbreiding A28 | 2030 |
| □ Nieuwe kleinschalige productie en logistiek langs de A50 | 2030 |
| ▪ = bestaand beleid | |
| □ = nieuwe zoekrichting | |

B. Flankerend beleid (verkenningen)

- Verkenning van de mogelijkheid van een verblijfsheffing in verblijfsgebieden
- Verkenning van vernieuwing in het parkeerbeleid
- Verkenning van de mogelijkheden voor stedelijke distributie

C. Onderzoek en analyse

- Onderzoek naar de streefwaarden voor bereikbaarheid in de regio (reistijdnorm)
- Gebiedsgerichte MIT-verkenning
- Gezamenlijke probleemanalyse 2020 inclusief modelafstemming
- Doelgroep- en draagvlakonderzoek Hanzelijn/Kamperlijn
- Studie Reserveringsruimte Infrastructuur 2020-2030, w.o. oostflank Zwolle (wellicht in het kader van de Gebiedsgerichte MIT-verkenning c.q. de Netwerkanalyse PVVP).

Vervolg

Next steps

Met deze bereikbaarheidsvisie voor Zwolle Kampen Netwerkstad is de richting aangeduid voor verbetering van de bereikbaarheid op verschillende ruimtelijke schaalniveaus in de komende jaren. Er ligt nu een koers en een omvattend meerjarenprogramma, dat niet alleen om uitvoering vraagt, maar ook om afstemming met diverse acties die gaande zijn of binnenkort zullen starten, bijvoorbeeld voortvloeiende uit de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte van de rijksoverheid, uit het Provinciale Verkeers- en Vervoerplan en uit de Netwerkstadvisie. Op de korte termijn dienen dan ook een aantal stappen gezet te worden om de trein van onze visie te laten rijden.

Als vervolgstappen geven wij prioriteit aan organisatie, onderzoek en uitvoering.

Organisatie

Dit betreft met name het afstemmen en op elkaar betrekken van deze bereikbaarheidsvisie op de insteek en reikwijdte van (voorgenomen) projecten, zoals de Gebiedsgerichte MIT-Verkenning, de Netwerkanalyse van het PVVP en BREZ. Daartoe zal op korte termijn een bijeenkomst met alle betrokken ambtelijke partijen worden georganiseerd (zie voorlopig schema in bijlage 6).

Onderzoek

Het (doen) verrichten van diverse analyses (zie vorig hoofdstuk). Daartoe zal op korte termijn een beknopt Onderzoeksprogramma Bereikbaarheid Netwerkstad worden geïnitieerd.

Uitvoering

Uitwerken van het meerjarenprogramma in financiële termen (BDU-keuzes) en op korte termijn het uitvoeren van maatregelen op het gebied van betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Bijlage 1: Kaderstellende uitspraken

Eén van de ambities van de netwerkstad is om te komen tot een gezamenlijke toekomstvisie op het leven in Zwolle Kampen Netwerkstad. Die integrale Netwerkstadvisie wordt thans ontwikkeld en omvat de sociale, economische en fysieke opgaven voor het gebied voor de periode tot het jaar 2030. In 2004 zijn daarvoor met het oog op de bereikbaarheid de volgende twee kaderstellende opgaven vastgesteld:

1. Zwolle Kampen Netwerkstad kiest voor het versterken en uitbreiden van een (inter-) nationaal wegen- en waterwegennetwerk met daaraan gekoppeld een uitgebreid regionaal netwerk voor openbaar vervoer, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en transport over water (recreatief en zakelijk);
2. Zwolle Kampen Netwerkstad kiest voor het positioneren van grootschalige regionale voorzieningen langs de hoofdinfrastructuur en voor maatschappelijke en zorgvoorzieningen in de directe nabijheid van verschillende woongebieden.

Op 15 maart 2005 is in de stuurgroep Zwolle Kampen Netwerkstad de strategische agenda bepaald, waarbij de meerwaarde van de netwerkstad voor wat betreft infrastructuur ligt bij het inzetten op goed openbaar vervoer, op de Hanzelijn en op de Kamperlijn en de A28, A50 en A35. Ook is het belang onderstreept van een goede analyse van de bereikbaarheidsproblematiek van de netwerkstad. Deze prioriteiten zijn overgenomen in het concept voorontwerp Zwolle Kampen Netwerkstadvisie van het Programmabureau Zwolle Kampen Netwerk van 18 augustus 2005. Daarin zijn ook boegbeelden aangegeven die van belang zijn voor de bereikbaarheidsvisie. Met het benoemen van negen concrete boegbeelden is de vertaalslag gemaakt van een visie en een programma naar concrete projecten. De uitwerking van de boegbeelden is gericht op pro-actie en samenwerking. Samenwerking met (markt)partijen en maatschappelijke organisaties is onmisbaar om Zwolle Kampen Netwerkstad algemeen en de 'boegbeelden' in het bijzonder tot volle wasdom te laten komen. Voor de bereikbaarheid als thema gaat het met name om:

- Het IJsselnet: kwaliteitsimpuls OV
- De stationsomgevingen Hanzestations Zwolle en Kampen
- A28-zone: de etalage van de Netwerkstad

Bijlage 2: Betrokkenen bij de Bereikbaarheidsvisie

Kernteam

Provincie Overijssel: A. Kinds (projectleider)

Gemeente Zwolle: S. Tjepkema

Gemeente Kampen: J. Sijtsma

Rijkswaterstaat DON: E. Oostenbrink

Regioteam/deelnemers regionale workshops

Provincie Overijssel: A. Kinds (projectleider)

Gemeente Zwolle: S. Tjepkema

Gemeente Zwolle: P. Bijlsma (projectleider Structuurplan Zwolle)

Gemeente Kampen: J. Sijtsma

Gemeente Kampen: E. van de Pol

Gemeente Zwartewaterland: N. Verhoeff

Gemeente Staphorst: J. Speulman

Gemeente Dalfsen: Mw I. van Oenen

Gemeente Hattem: Veenstra

Gemeente Oldebroek: F. Hoogenraad

Provincie Overijssel: F. Hoekstra

Provincie Overijssel: G. Hendriks (projectleider Netwerkstadvisie)

Provincie Gelderland: P. Lincewicz

Provincie Drenthe: M. Oving

Provincie Flevoland: B. Cornelissen

Rijkswaterstaat DON: E. Oostenbrink

Rijkswaterstaat DON: N. van Wolfshaar

BVR: Miranda Reitsma (namens Netwerkstadvisie)

Bestuurlijk overleg (PFO)

provincie Overijssel: J.W. Klaasen, gedeputeerde

gemeente Zwolle: S.J.C. Cnossen, wethouder

gemeente Kampen: A. van der Maat, wethouder

Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland: Th. Van de Gazelle

Opsteller en extern adviseur

Locus ruimtelijke verkenningen: P.J.J. Heerema

Bijlage 3: ontwikkeling huidig bereikbaarheidsprofiel (Samenvatting van de Probleemanalyse PVVP (provincie Overijssel, januari 2003))

1. Toekomstperspectief bevolking

Bij de berekeningen van de toekomstperspectieven van de bevolkingsaantallen en – samenstelling wordt rekening gehouden met het vigerende ruimtelijke ordeningsbeleid zoals dat in het streekplan is vastgelegd. Naast de cijfermatige analyses van datamateriaal worden bronnen geraadpleegd van het CBS, het CPB en het SCP).

Het aantal inwoners in de netwerkstad Zwolle-Kampen zal in 2020 184.242 bedragen. Ten opzichte van 2002 betekent dit een groei van 17 %. Het aantal inwoners in de netwerkstad stijgt daarmee aanzienlijk sterker dan in de rest van Overijssel. De gemiddelde groei in de provincie over deze periode ligt op 6 %.

Uit recent onderzoek dat door het onderzoeksbureau BVR is uitgevoerd in opdracht van de netwerkstad, blijkt de bevolkingsgroei in 2030 naar 200.000 te gaan. Terugrekening naar 2020 betekent dit ongeveer 185.000 inwoners. Dit komt overeen met de cijfers van de PVVP-analyse.

2. Aantal verplaatsingen

Het totaal aantal verplaatsingen in de netwerkstad Zwolle-Kampen bedroeg in 1986 140 miljoen. In 2002 is dit gegroeid tot 165 miljoen. Hoewel er de laatste jaren sprake is van een stabilisatie of zelfs een lichte daling, wordt voor 2020 toch een toename verwacht. Voor de netwerkstad is deze groei sterker dan in de plattelandsgebieden. Voor Zwolle-Kampen worden in 2020 232 miljoen verplaatsingen verwacht, waarmee deze regio de sterkste groei heeft in Overijssel: een groei van 41 % tussen 2002 en 2020. (Bron CBS-OVG, NRM 3.0), dit is een gemiddelde stijging van 2,3 % per jaar.

De groei van het aantal verplaatsingen vindt vooral plaats in de vervoerwijze autobestuurder en trein, de andere vervoerwijzen stijgen minder.

3. Verplaatsingskilometers

Voor Overijssel wordt tot 2020 een groei van het aantal verplaatsingskilometers verwacht van 33 % vanaf 2002. Voor de netwerkstad Zwolle-Kampen is de prognose van de groei veel hoger. Hier wordt een toename van 54 % verwacht, een gemiddelde stijging van 3 % per jaar. Net als bij het aantal verplaatsingen groeit ook het aantal

verplaatsingskilometers in de netwerkstad Zwolle-Kampen dus sterker dan in de rest van Overijssel.

In 2002 waren er in de netwerkstad Zwolle-Kampen 1703 miljoen verplaatsingskilometers. In 2020 groeit dit aantal tot 2624 miljoen. (Bron: CBS-OVG, NRM 3.0).

Het aantal verplaatsingskilometers per trein stijgt in de netwerkstad zeer sterk. Daarnaast stijgt ook het aantal verplaatsingskilometers als autobestuurder sterker dan gemiddeld. De groei van het aantal autokilometers bedraagt in de periode 2002 tot 2020 58 %, een gemiddelde van 3,2 % per jaar.

4. Bereikbaarheid auto/vrachtverkeer

Op basis van het verkeersmodel (Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland 3.0, van provincies en Rijk) is een prognose gemaakt van de knelpunten die op het wegennet ontstaan.

Voor de netwerkstad Zwolle-Kampen zijn er in 2020 in de ochtendspits 2 wegvakken in de gevarenzone (A28 Nieuwleusen – Ommen en N 340 Zwolle – A 28) en is er 1 knelpunt (N 35 Wythmen-Zwolle Zuid). In de avondspits zijn er in 2020 3 wegvakken in de gevarenzone (A28 Nieuwleusen – Ommen, A 28 Ommen – Nieuwleusen en N 340 A28 – Zwolle) en is er 1 knelpunt (N 35 Zwolle Zuid-Wythmen).

Het Rijk heeft voor de nota Mobiliteit een knelpuntenkaart opgesteld voor het autosnelwegennet. Het wegennet is onderverdeeld in trajecten van ongeveer 40 kilometer lengte. Op basis van dit onderzoek zit het wegvak van de A28 tussen knooppunt Hattemberbroek en knooppunt Lanckhorst in het jaar 2020 in de gevarenzone. De ZSM II-maatregelen op de A28 zijn in deze berekening meegenomen.

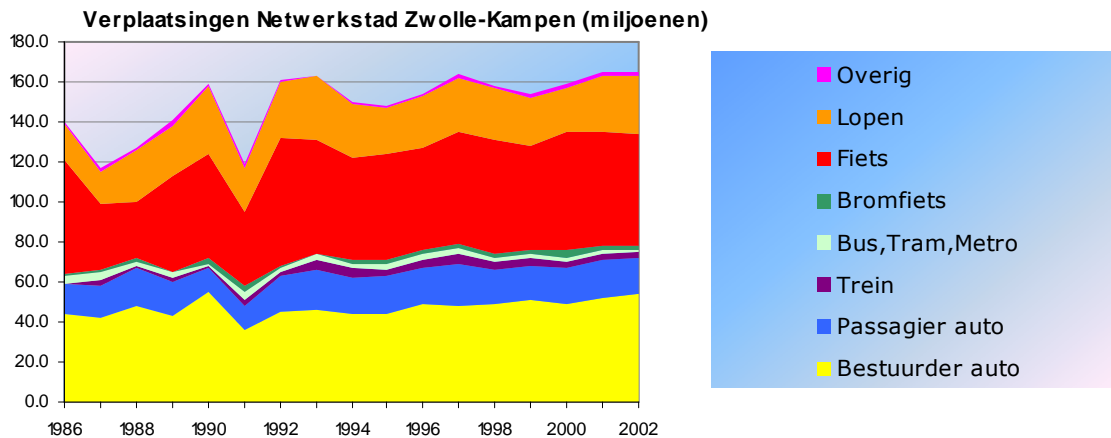
Tabellen en grafieken

Inwoners

Netwerkstad Zwolle-Kampen	2002	2005	2010	2015	2020
0-19	40429	41936	43355	44169	44802
20-64	97126	99988	104827	107652	110515
65-74	10457	10828	11992	15073	17349
75-99	9382	9721	10107	10514	11576
Totaal	157394	162473	170282	177408	184242

Ontwikkeling bevolkingsaantal

Verplaatsingen

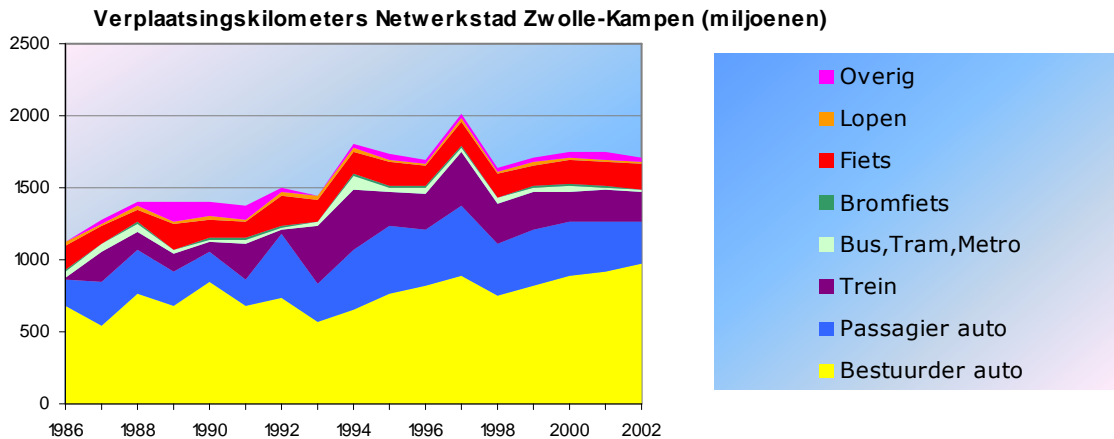


Verplaatsingen in de Netwerkstad Zwolle - Kampen, periode 1986 - 2002 (bron: CBS-OVG)

hoofdvervoerswijze	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2020
Bestuurder auto	44.2	42.3	47.8	42.7	55.0	35.9	45.0	46.0	43.7	44.0	49.2	48.3	48.6	50.5	49.2	51.6	53.7	85.0
Passagier auto	14.6	16.0	19.2	17.7	11.8	12.4	18.0	20.4	18.2	18.6	18.1	21.1	17.7	18.0	17.6	19.7	18.0	24.9
Trein	0.4	2.4	0.9	1.9	1.4	2.3	1.8	5.1	4.8	3.5	3.5	4.7	3.5	3.5	3.1	3.1	2.8	4.4
Bus, Tram, Metro	4.2	4.5	2.5	2.3	0.6	4.6	1.8	2.4	2.2	3.0	3.3	3.3	2.4	1.8	2.1	1.1	1.5	1.7
Bromfiets	1.0	1.3	2.0	0.0	2.8	2.4	1.7	0.3	1.7	1.9	1.8	2.0	2.1	2.0	4.0	2.8	1.6	2.1
Fiets	56.5	32.7	27.7	48.9	52.4	37.1	63.6	56.7	51.8	53.3	51.1	55.3	57.1	52.0	58.4	56.5	56.4	73.6
Lopen	18.1	16.1	26.0	24.4	34.1	22.2	28.5	31.8	26.6	22.4	26.1	27.7	25.2	24.0	22.3	28.0	28.7	37.4
Overig	0.8	1.5	1.2	2.9	1.2	2.2	0.7	0.4	1.5	0.9	0.8	1.6	1.5	2.1	2.2	2.0	2.1	2.8
Totaal	139.8	116.7	127.2	140.6	159.4	119.2	161.1	163.1	150.5	147.6	154.0	163.9	158.1	153.9	159.0	164.8	164.9	231.9

verplaatsingen in de Netwerkstad Zwolle - Kampen, periode 1986 - 2002 (miljoenen, bronnen: CBS-OVG)

Verplaatsingskilometers



Verplaatsingskilometers inwoners Netwerkstad Zwolle - Kampen, periode 1986 - 2002 (bron: CBS-OVG)

hoofdvervoerswijze	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2020
Bestuurder auto	680	539	763	683	851	678	735	574	654	759	826	893	757	820	885	912	968	1529
Passagier auto	178	309	311	231	203	185	444	266	409	476	376	476	355	388	376	352	291	371
Trein	17	211	113	128	74	255	26	398	428	243	256	379	272	262	214	216	209	410
Bus, Tram, Metro	47	50	56	29	8	24	18	20	98	29	48	32	43	30	42	16	14	14
Bromfiets	5	3	19	0	10	11	7	4	11	8	7	11	7	9	17	13	11	15
Fiets	175	122	84	178	135	108	215	153	147	166	136	164	159	147	156	168	171	231
Lopen	23	15	26	21	29	21	24	23	29	19	24	28	24	21	17	23	20	27
Overig	5	24	24	131	87	89	27	1	32	30	22	27	25	37	48	48	19	26
Totaal	1129	1271	1397	1401	1398	1372	1497	1439	1809	1730	1694	2009	1641	1714	1753	1748	1703	2624

Verplaatsingskilometers inwoners Netwerkstad Zwolle - Kampen, periode 1986 - 2002 en 2020 (bronnen: CBS-OVG, NRM3.0)

Bereikbaarheid auto/vrachtauto

Deelgebied	Wegnr	Lokatie	1998		2020	
			Ochtend	Avond	Ochtend	Avond
Netwerkstad Zwolle-Kampen	A28	Zwolle Noord - Ommen	-	+	-	-
Netwerkstad Zwolle-Kampen	A28	Ommen - Zwolle Noord	+	-	-	-
Netwerkstad Zwolle-Kampen	A28	Nieuwleusen - Ommen	-	-	+	+
Netwerkstad Zwolle-Kampen	A28	Ommen - Nieuwleusen	-	-	-	+
Netwerkstad Zwolle-Kampen	N35	Zwolle Zuid - Wythmen	-	+	-	++
Netwerkstad Zwolle-Kampen	N35	Wythmen - Zwolle Zuid	+	-	++	-
Netwerkstad Zwolle-Kampen	N340	Zwolle gemeentegrens - A28	-	-	+	-
Netwerkstad Zwolle-Kampen	N340	A28 - Zwolle gemeentegrens	-	-	-	+
Noordoost Overijssel	A28	Nieuwleusen - Staphorst	-	-	-	+
Noordoost Overijssel	N340	Dalfsen - gemeentegrens Zwolle	-	-	+	-
Noordoost Overijssel	N340	gemeentegrens Zwolle - Dalfsen	-	-	-	+
Salland	A1	Bathmen - Lochem	-	-	-	+
Salland	A1	Lochem - Bathmen	-	-	+	-
Netwerkstad Stedendriehoek	A1	Twello - Deventer	-	+	-	-
Netwerkstad Stedendriehoek	A1	Deventer Colmschate - Bathmen	-	-	-	+
Netwerkstad Stedendriehoek	A1	Deventer - Twello	+	-	-	-
Netwerkstad Stedendriehoek	A1	Bathmen - Deventer Colmschate	-	-	+	-
Netwerkstad Twente	gem.	Wierdensestraat: Almelo - Wierden	-	+	-	-
Netwerkstad Twente	gem.	Wierdensestraat: Wierden - Almelo	+	-	-	-
Netwerkstad Twente	A35	kpt. Azelo - Borne West	-	-	+	+
Netwerkstad Twente	A35	Borne West - kpt. Azelo	-	-	+	++
Netwerkstad Twente	N36	Wierdensestraat - A35	-	-	+	-
Netwerkstad Twente	N36	A35 - Wierdensestraat	-	-	-	+
Netwerkstad Twente	N739	A35 - Beckum	-	-	+	-
Netwerkstad Twente	N739	Beckum - A35	-	-	-	+
Twente Platteland	N342	Oldenzaal: Thorbeckestraat - Ossenmaatstraat	-	-	+	+
Twente Platteland	N342	Oldenzaal: Ossenmaatstraat - Thorbeckestraat	-	-	-	++

Gevare zones en knelpunten op hoofdwegen in Overijssel. Bron: Provincie Overijssel en NRM-ON3.0

Bijlage 4: Knelpunten Zwolse wegennet in 2020

Het Zwolse hoofdwegennet kent omstreeks 2020 de volgende knelpunten:

- A. Knelpunten waarvoor plannen bestaan maar de financiering nog geheel of gedeeltelijk ontbreekt:
 - 2^e fase van de Westenholterallee (indien gerealiseerd vervallen de knelpunten Voorsterweg-Blaloweg en Klipperweg-Turnhoutsweg)
 - 2^e fase Hasselterweg (vervallen de knelpunten in Stadshagen),
 - Ceintuurbaan/dr.Spanjaardweg (vervalt na reconstructie en aanleg fietstunnel)
 - Ceintuurbaan, wegvakverbreding van 2x2 naar 2x3 (knelpunt vervalt).
- B. Knelpunten waarvoor nog geen concrete plannen bestaan en de financiering nog volledig ontbreekt:
 - Ijsselallee, gedeelte Spoolderplein t&m Hanzeallee incl. de aansluitingen Spoolderbergweg en Veerallee (van 2x2 naar 2x3 doorgaande rijstroken)
 - Blaloweg, gedeelte Katerdijk-Mozartlaan (extra rijstroken, nieuwe brug)
 - Ijsselallee/Ittersumallee, (extra opstelvakken)
 - binnenring, (aanpassingen, verkeersmanagementmaatregelen e.d.)
- C. Knelpunten die gaan ontstaan a.g.v. de verdere in- en uitbreiding van Zwolle en de autonome groei na 2015
 - A28, wegvak A28 Zwolle/zuid-Zwolle/Ommen
 - Mastenbroekerallee-Middelweg blijft problematisch en wordt ernstiger als Stadsbroek wordt ontwikkeld
 - Ceintuurbaan a.g.v. uitbreiding aan de oostkant in Herfte-Wythmen en gebruik makend van de bestaande infra wordt de Ceintuurbaan opnieuw een knelpunt.
 - Kamperweg-Hasselterweg, afhankelijk van de omvang van de uitbreiding bij Westenholt-Noord en bij Kampen.

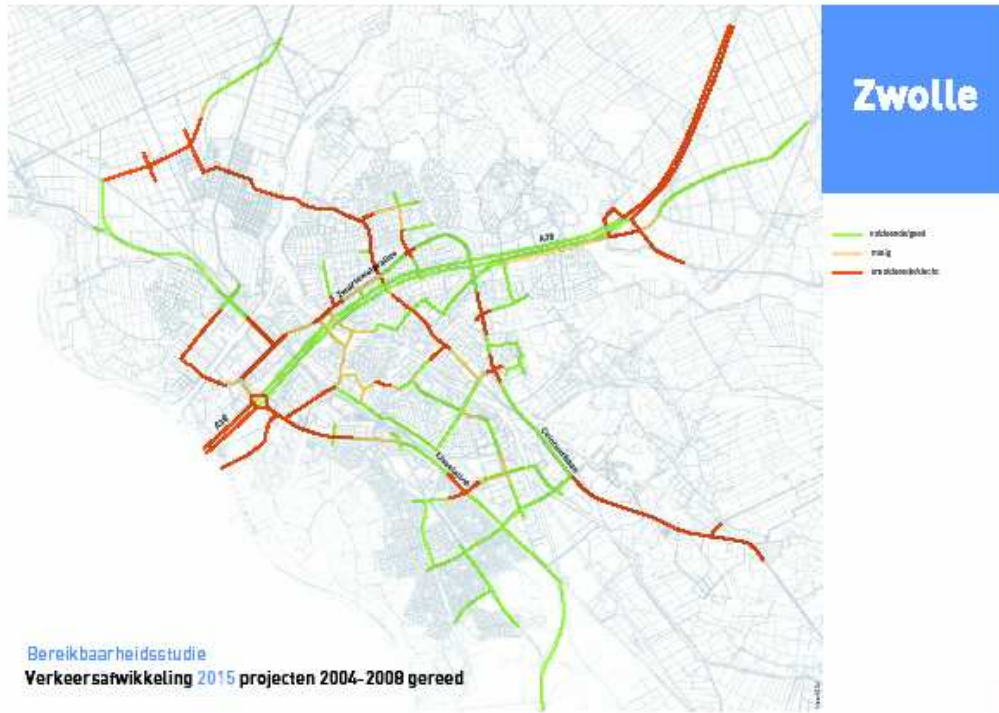
Deze analyse is gebaseerd op de resultaten van de Bereikbaarheidsstudie Zwolle 2003-2015 en een globale verkeerskundige interpretatie van de Structuurplansen scenario's en Strategiebepaling.

De bereikbaarheidsproblemen die zich naar verwachting op het Zwolse hoofdwegennet in 2015 voordoen zijn weergegeven op onderstaand kaartbeeld.

rood en geel gekleurde wegvakken komen overeen met de provinciale knelpunten op wegvakniveau (geel=gevaarzone, rood=knelpunt)

Voor dit kaartbeeld is er van uitgegaan dat de gemeentelijke wegenprojecten waarvoor het geld beschikbaar is zijn gerealiseerd (Ceintuurbaan/A28/Oude Meppelerweg en

Ceintuurbaan/dr.van Heesweg; Westenholterallee 1^e fase en Hasselterweg 1^e fase). De knelpunten op de A28 gedeelte Hattemberbroek-Zwolle/zuid en Zwolle/Ommen-Lankhorst komen te vervallen na realisatie van de ZSM2 maatregelen.



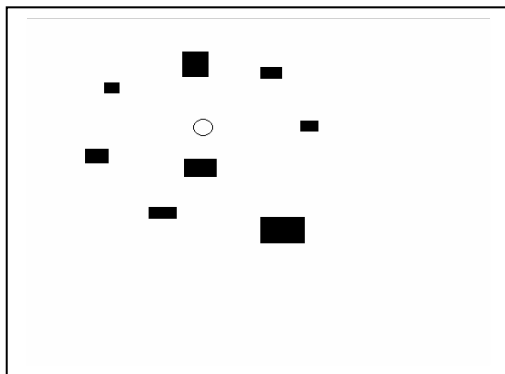
Bijlage 5: Bereik en Bereikbaarheid

In het algemeen kan de bereikbaarheid van een locatie worden gedefinieerd als de hoeveelheid tijd, geld en moeite die gebruikers zich moeten getroosten om vanuit hun herkomstgebied de locatie van de activiteit te bereiken (TNO-Inro, 1993; 1995: bereikbaarheid is de gemiddelde reistijd tussen stedelijke functies in een stedelijke regio). Om deze reden zou een onderscheid in activiteiten en doelgroepen zinvol kunnen zijn (werk, zakelijk, sociaalrecreatief en dergelijke).

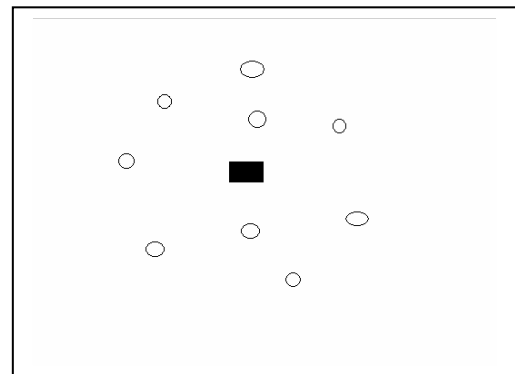
Martin Dijst (1995; Het elliptisch leven: actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit, KNAG Nederlandse Geografische Studies, nr. 196) hanteert voor het begrip 'bereik' de volgende definitie: bereik is een persoonskenmerk dat betrekking heeft op de ruimte waarbinnen een verzameling activiteitenplaatsen is gelegen, die een bepaalde persoon vanuit zijn herkomstlocatie tegen acceptabele (tijds-)kosten als bestemming voor verplaatsingen kan kiezen. Dit in tegenstelling tot bereikbaarheid dat een kenmerk van een locatie is. Het aan bereik verwante begrip reikwijdte heeft betrekking op een activiteit, goed of dienst (de maximale afstand in tijd en ruimte die een consument wenst af te leggen om het goed te kopen c.q. de dienst te betrekken (Buursink, 1980).

Gegeven het accent op de vraag naar mobiliteit in de netwerksamenleving wordt gekozen voor de definitie van Dijst. Het gaat vooral om de mogelijkheden van (groeperingen van) individuen om aan bepaalde activiteiten deel te nemen, en welke rol openbaar vervoer tegen acceptabele (tijds-) kosten daarin zou kunnen spelen. Zie schema's (naar: Hagoort, Dé bereikbaarheid bestaat niet, RIVM, 1999):

Bereik

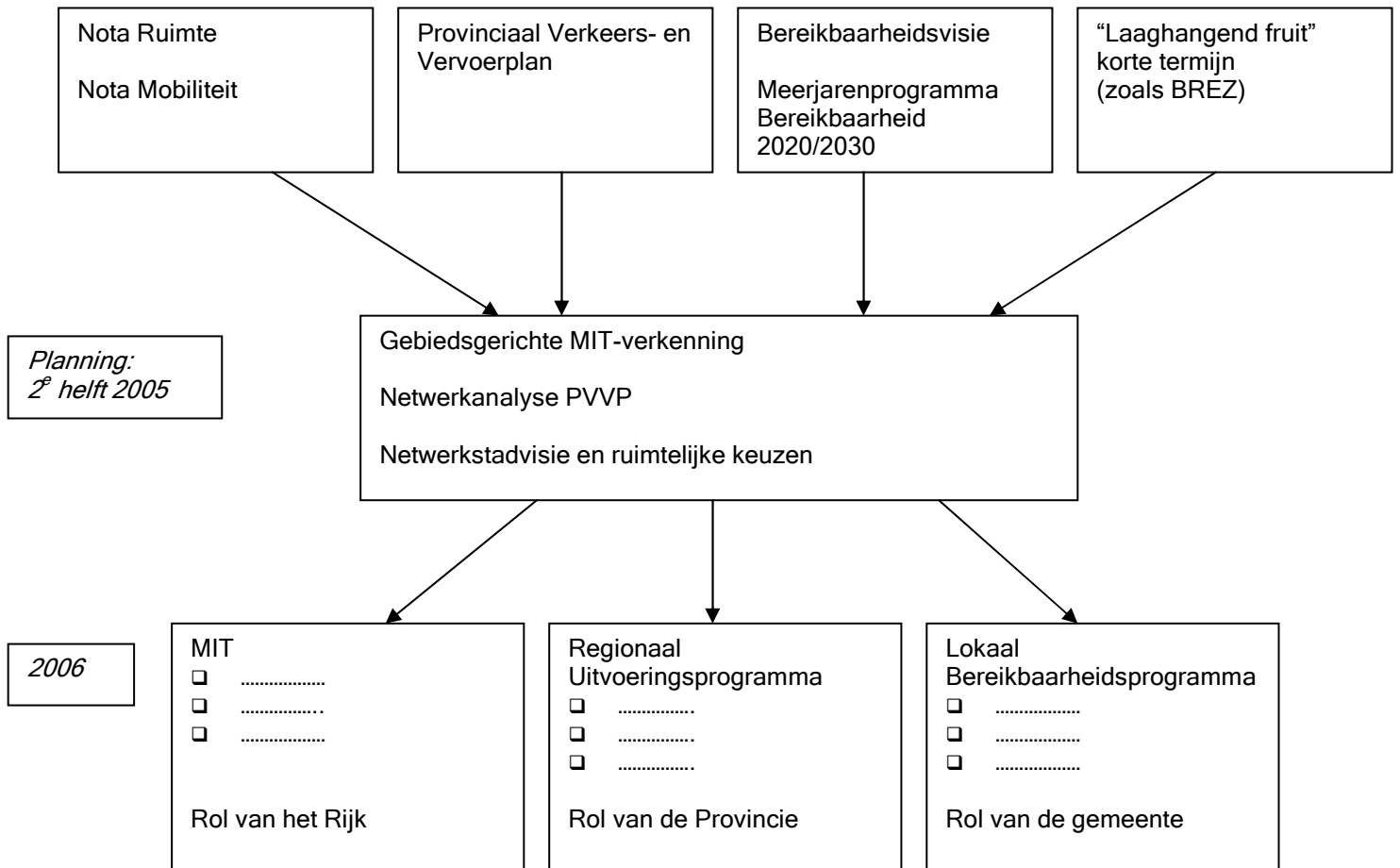


bereikbaarheid



- = persoon
 ■ = voorzieningen

Bijlage 6: Afstemmingschema



Colofon

Zwolle Kampen Netwerkstad, 2005

Opdrachtnemer:

Locus ruimtelijke verkenningen

Drs. P.J.J. Heerema

locus@planet.nl

www.locus-heerema.nl

Exemplaren van de Bereikbaarheidsvisie

Zwolle Kampen Netwerkstad zijn verkrijgbaar bij:

Provincie Overijssel

Eenheid Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

8000 GB Zwolle