



# GEBIEDSGERICHT MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE EN OMGEVING

DEFINITIEF - FEBRUARI 2023





# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2. Het mobiliteitssysteem Zwolle</b>	<b>13</b>
<b>3. Opgave en ambitie</b>	<b>19</b>
<b>4. Mobiliteitsstrategie</b>	<b>29</b>
<b>5. Maatregelen</b>	<b>41</b>
<b>6. Effect van de maatregelen</b>	<b>57</b>
<b>7. Conclusies en vervolg</b>	<b>69</b>



# 1 INLEIDING

## **Aanleiding: MIRT-onderzoek A28 en onderzoek naar verstedelijking van Regio Zwolle**

Aanleiding voor dit Gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omstreken (Zwolle e.o.) is de uitkomst van het MIRT-onderzoek naar de A28, waarin is geconcludeerd dat er een nauwe samenhang ligt tussen de A28 en het onderliggende stedelijke netwerk binnen Zwolle en de verstedelijkingsopgave voor Regio Zwolle.

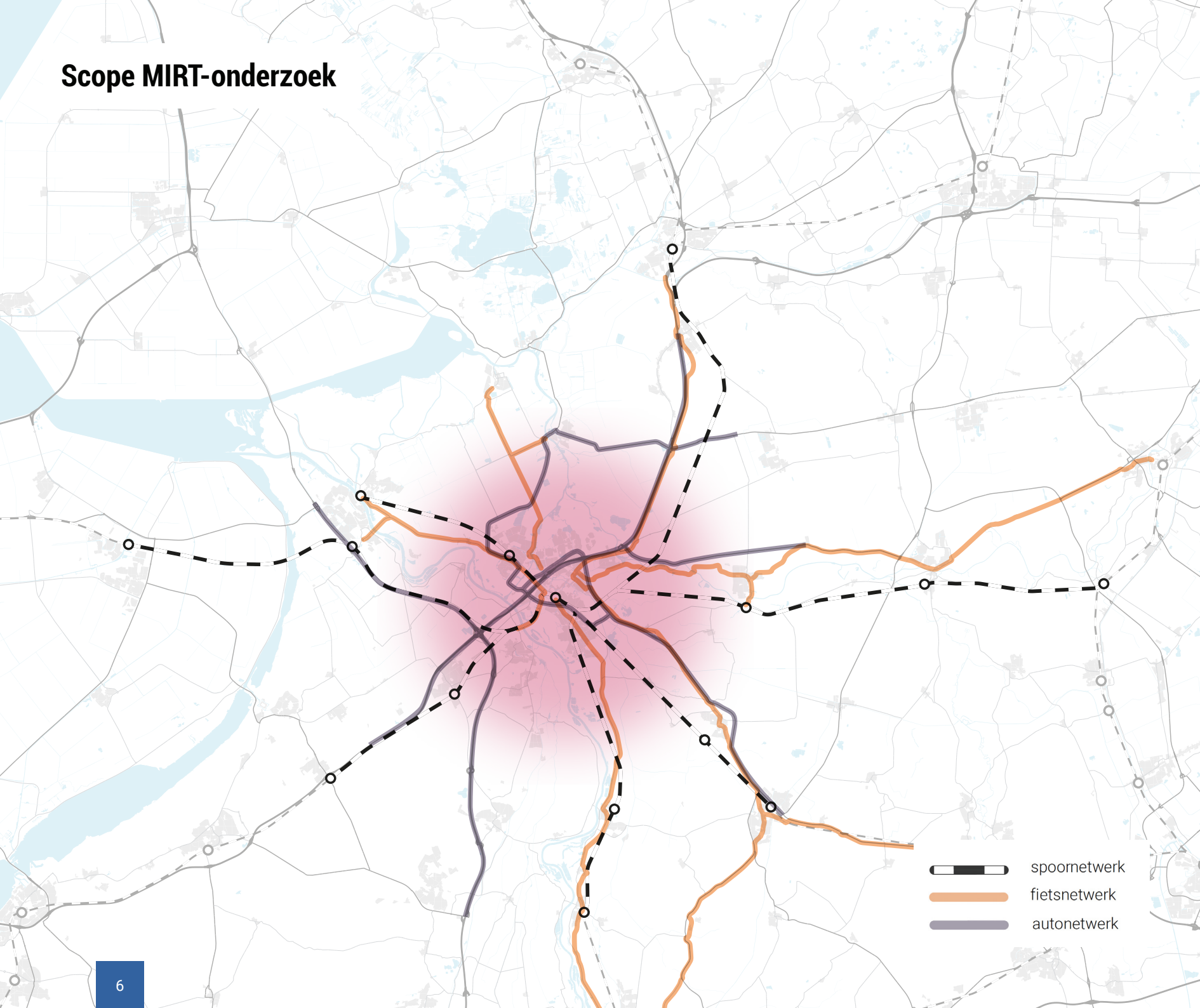
Het doel van het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek is om een maatregelenpakket op te stellen passend bij de de brede mobiliteitsopgave van Regio Zwolle, gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave en het Daily Urban System van Zwolle en directe omgeving. Daarbij wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie naar een slim, ruimte-efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.

De regio Zwolle is sterk auto georiënteerd. Daarnaast is het fietsgebruik in Zwolle en de andere steden relatief hoog.

Ook heeft de Regio een relatief goed spoornetwerk. Uitdaging is om de verstedelijking in Zwolle mogelijk te maken, zonder een recht evenredige toename van de automobiliteit. Daarom wordt in het onderzoek ingezet op de mobiliteitstransitie (de verschuiving van auto naar fiets en OV). Niet alleen in Zwolle, maar ook in de kernen in de regio, waar reizigers richting Zwolle vandaan komen. Vandaar de term regionale mobiliteitstransitie.

Dit MIRT-onderzoek dient helder te krijgen welke mix aan gebiedsgerichte multimodale mobiliteitsmaatregelen nodig is om de verstedelijkingsstrategie succesvol te laten zijn door een goede balans tussen enerzijds ruimtelijke kwaliteit (met alles wat hierbij hoort: leefbaarheid, klimaatdoelen (CO<sub>2</sub>-reductie), klimaatadaptatie, energiedoelen, circulariteit, economie) en anderzijds de (toekomstvaste) bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

## Scope MIRT-onderzoek



## 1.1 SCOPE, PROCES EN RESULTAAT VAN HET MIRT-ONDERZOEK

### Scope van het onderzoek

De scope van het MIRT-onderzoek omvat de stad Zwolle en omgeving. In de kaart hiernaast is het gebied en hierbinnen gelegen netwerk weergegeven waar het MIRT-onderzoek op gericht is. Binnen dit gebied wordt gekeken naar de mobiliteitsopgave. Maatregelen kunnen ook buiten dit gebied genomen worden.

Dit gebied sluit aan bij het in de IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse, Ministerie IenW) aangegeven gebied met de bereikbaarheidsopgave van het onderliggend netwerk (bus, fiets, auto).

Het gebied omvat de belangrijkste invalswegen (A28, A50, N50, N35, N340, ring Zwolle) en de omliggende kernen op fietsafstand (15-20 km per e-bike). Daarnaast kijken we ook naar belangrijke OV-relaties tussen Zwolle en de omgeving.

Tezamen betreft het onderzoek de hoofdinfrastructuur, bestaande uit (auto) snelwegen en de gebiedsontsluitende wegen die stedelijke netwerken ontsluiten (Kernet<sup>1</sup> Auto), regionale fietsroutes, het Kernnet OV, en de hoofd bus- en fietsverbindingen om

de grotere woon-, werk- en schoollocaties onderling en met de mobiliteitsknooppunten te kunnen verbinden.

### Samenhang verstedelijking

Zoals uit de ladder van Verdaas is gebleken, vormt het ingrijpen in de ruimtelijke ordening een belangrijke eerste stap in het verminderen en of voorkomen van mobiliteitsopgaven. Om die reden is dit MIRT-onderzoek gezamenlijk uitgevoerd met de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. In onderstaand schema is de samenhang tussen beide trajecten weergegeven.

### Resultaat

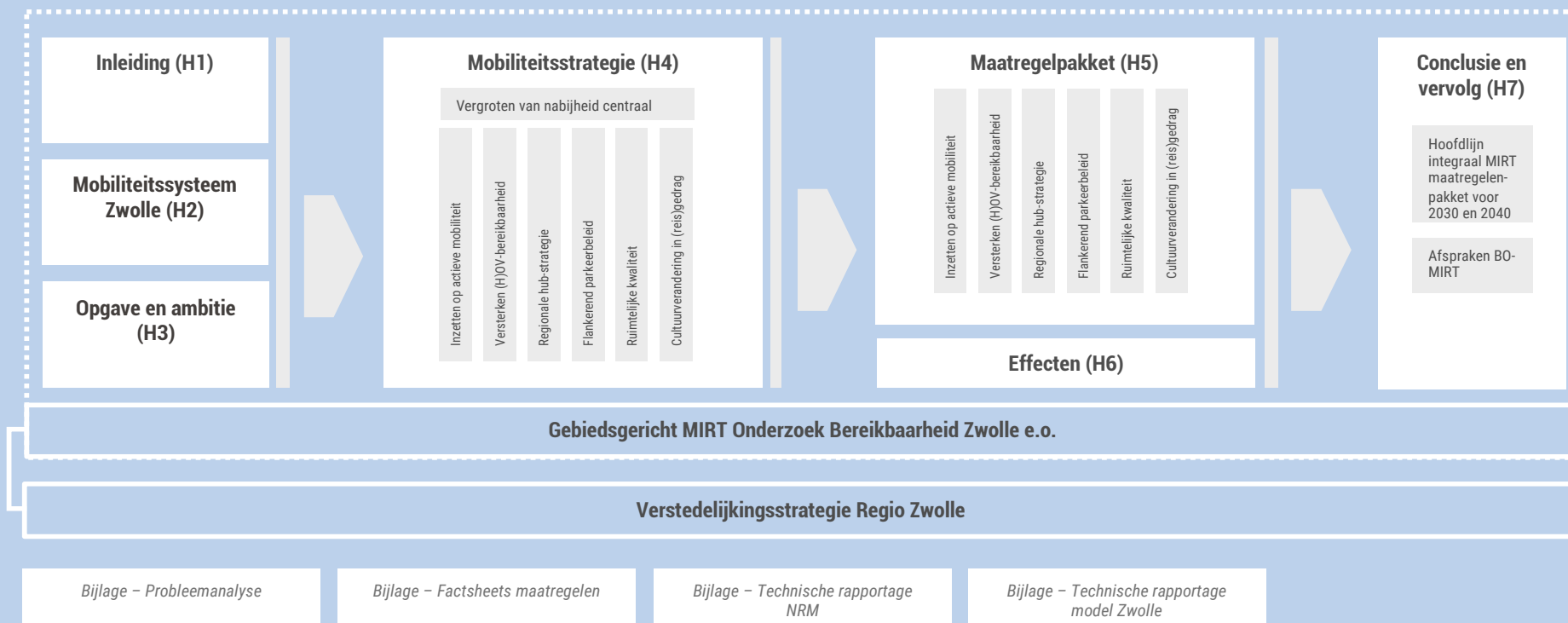
Het resultaat is een integraal MIRT-maatregelenpakket voor 2030 en 2040, gericht op het faciliteren van de regionale mobiliteitstransitie en de (verstedelijkings- en mobiliteitsopgave) van Zwolle en omgeving.

Dit integrale pakket vormt vervolgens ook de input voor het ontwikkelpad Regio Zwolle, welke de basis vormt voor de realisatie van de verstedelijkingsstrategie.



<sup>1</sup> Regionale kernnetten, zie ook 'Integrale Netwerkvisie Overijssel' (provincie Overijssel, 09/2018)

## 1.2 AANPAK EN PROCES



### Aanpak en leeswijzer

Het figuur links beschrijft de gevolgde aanpak en de verschillende onderdelen van dit gebiedsgerichte MIRT-onderzoek.

### Proces en samenhang met verstedelijking

Het onderzoek om te komen tot een verstedelijkingsstrategie in combinatie met een gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omstreken (Zwolle e.o.) is opgedeeld in vier fasen, respectievelijk: de analysefase (1), de ontwikkelperspectieven (2), uitwerking ontwikkelstrategie (3), ontwikkelpad en afspraken (4).

In fase 1 en 2 heeft het onderzoek ten behoeve van de verstedelijkingsstrategie en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Zwolle e.o. geïntegreerd plaatsgevonden. Vanaf fase 3 lopen de onderzoeken parallel aan elkaar. Het schema hiernaast beschrijft de invulling van deze fase 3 (en de input voor 4).

Voor het gebiedsgericht MIRT-onderzoek is een zelfstandige eindrapportage opgesteld. Deze ligt nu voor u.

### Werkgroep MIRT

Binnen dit MIRT-onderzoek is gebruik gemaakt van een werkgroep MIRT, waarmee een zestal werksessies zijn gehouden om achtereenvolgens, ambitie, opgave, maatregelen en effecten gezamenlijk te inventariseren, bespreken en te verdiepen. De werkgroep is samengesteld met vertegenwoordigers van:

- de provincie Overijssel (ambtelijk trekker van het MIRT-onderzoek);
- de gemeente Zwolle en omliggende gemeenten;
- ProRail en NS;
- ministerie van I&W en Rijkswaterstaat Oost Nederland;
- provincies Flevoland, Drenthe en Gelderland.

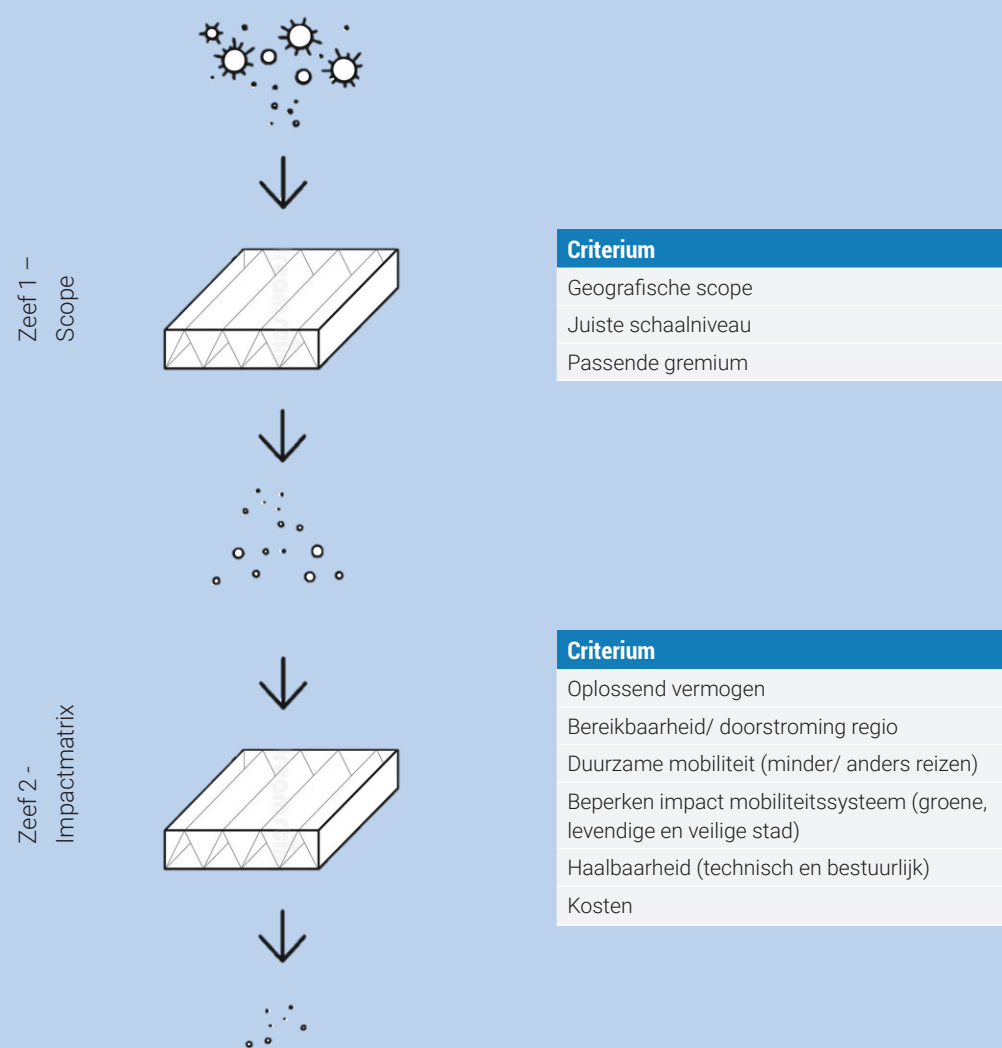
Daarnaast zijn de corridorvertegenwoordigers van Regio Zwolle onderdeel van de werkgroep om de regionale belangen te vertegenwoordigen.

### Bestuurlijke betrokkenheid

Naast ambtelijk zijn de resultaten van het MIRT-onderzoek ook regelmatig besproken binnen de Stuurgroep van de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle / Gebiedsgericht MIRT-onderzoek.

De mobiliteitsstrategie en het maatregelpakket zijn gepresenteerd op de bestuursconferentie Regio Zwolle op 7 oktober 2022. Deze eindrapportage is vastgesteld in de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie/ Gebiedsgericht MIRT Onderzoek Regio Zwolle op 1 februari 2023.

## 1.3 METHODE - BEOORDELINGSKADER/IMPACTMATRIX



Criterion	Sub-maatregel
<b>Geografische scope</b>	Valt de maatregel binnen de geografische afbakening van het project (Zwolle en omgeving), of zal de maatregel landen dan wel uitgevoerd moeten worden in omliggende regio's?
<b>Juiste schaalniveau</b>	Past de maatregel binnen de afbakening/schaalniveau van het MIRT-onderzoek, of betreft het een maatregel die binnen reguliere programma's en/of gemeentelijke plannen thuis hoort?
<b>Passende gremium</b>	Valt de maatregel binnen het uitvoeringsbereik/ mandaat van het MIRT-onderzoek, of landt (uitvoering van) de maatregel elders (zoals private sector of andere overheid)?

Criterion	Sub-maatregel
<b>Oplossend vermogen</b>	Hoeveel effect sorteert maatregel, mate van optreden (ongunstige) neveneffecten
<b>Bereikbaarheid/ doorstroming regio</b>	Mate van effect op doorstroming en bereikbaarheid gebieden, reistijden en betrouwbaarheid
<b>Duurzame mobiliteit (minder/ anders reizen)</b>	Bijdrage aan nabijheid, effect op afname aantal en spreiding ritten en kilometers, kwaliteitsverbeteringen alternatieven (OV, voetganger, fiets)
<b>Beperken impact mobiliteitssysteem (groene, levendige en veilige stad)</b>	Effect op uitstoot, luchtkwaliteit, geluidsbelasting, natuur, beschikbaarheid ruimte (groen, ontmoeting), veiligheid
<b>Haalbaarheid (technisch en bestuurlijk)</b>	Toekomstvastheid, afhankelijkheden, technische complexiteit, beoogd draagvlak
<b>Kosten</b>	Kosten van maatregel (incidenteel en structureel)

Om te komen tot een mobiliteitstransitie is in dit onderzoek een groslijst met maatregelen opgesteld (hoofdstuk 5 en bijlage). Maar, niet alles kan, en niet alles kan tegelijk. Daarom zijn er keuzes gemaakt, om op die manier tot één maatregelpakket te komen, waarmee we de transitie kunnen faciliteren.

### Zeef 1 – Scope

Het aantal mogelijke maatregelen is eendeloos. Daarom is kritisch bekeken welke

maatregelen daadwerkelijk onder de scope van dit project vallen. Het gaat dan om geografische scope, schaalniveau van de maatregelen en mogelijke alternatieve gremia om de maatregel te faciliteren.

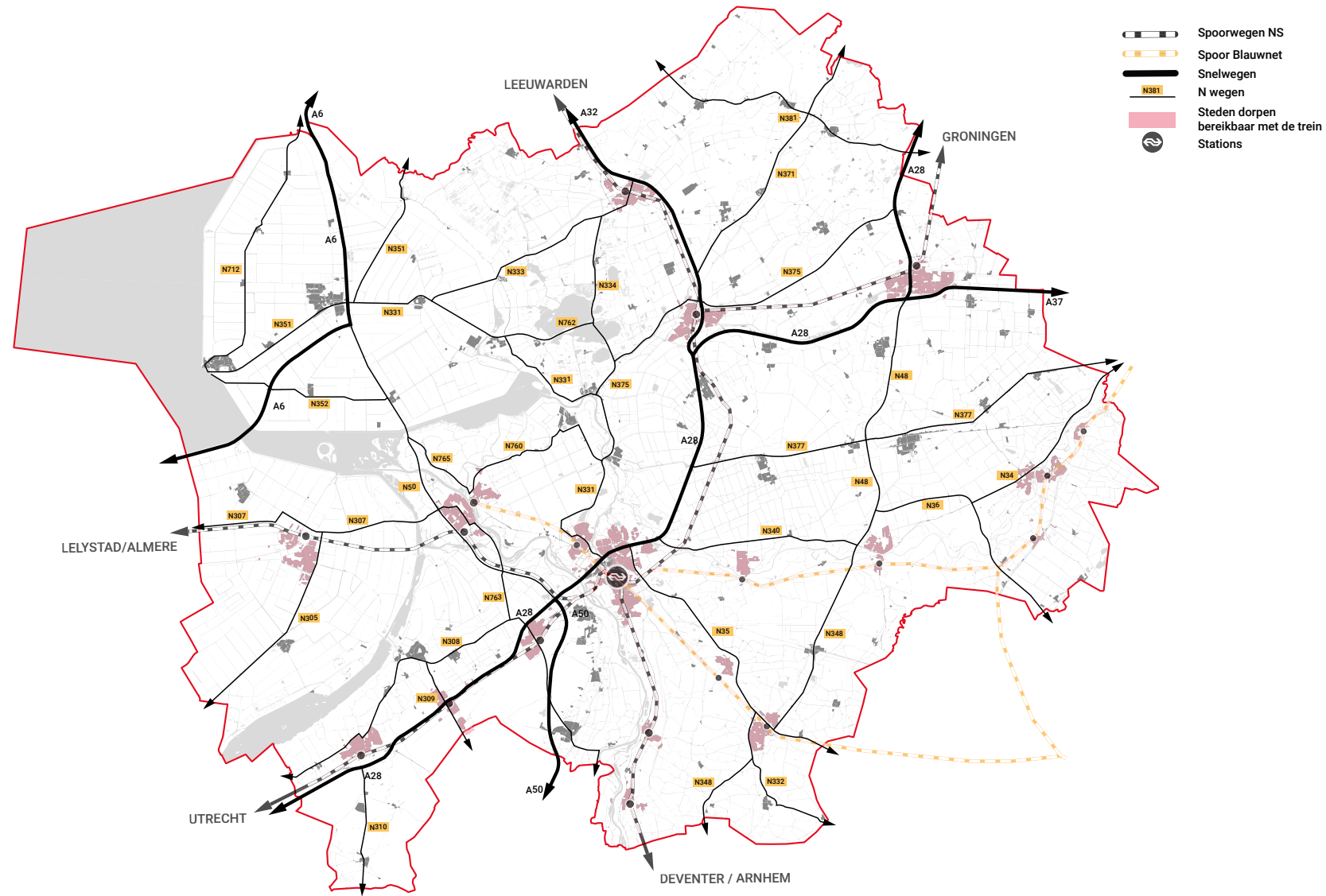
### Zeef 2 - Impactmatrix

We willen effectief en efficiënt met onze middelen omgaan. Daarom zoeken we naar maatregelen die voldoende impact hebben. Maatregelen die voldoen aan de

doelen die we beogen, en tegelijkertijd haalbaar en kostenefficiënt en voldoende probleemoplossend vermogen hebben.

### Maatregelpakket

Na het filteren van de meest kansrijke maatregelen is er vervolgens een 'maatregelpakket' geformuleerd: een samenhangend pakket van maatregelen die elkaar versterken, waarmee de regionale mobiliteitsstrategie uitgevoerd kan worden.

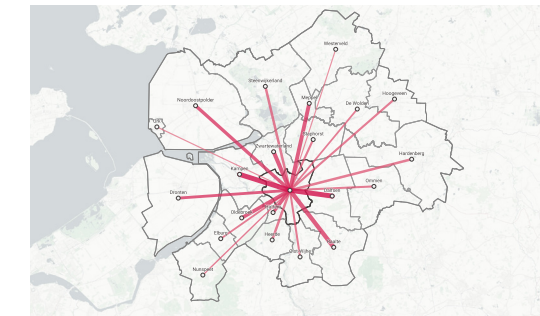


## 2 HET MOBILITEITSSYSTEEM ZWOLLE

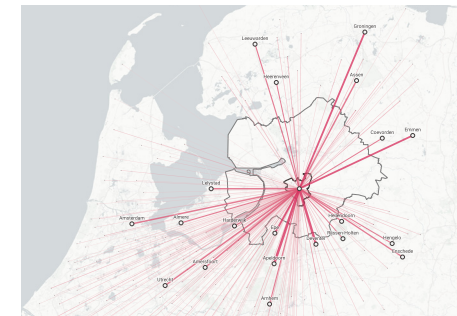
Zwolle vormt een centrale spil in de regio en is een belangrijke knoop in het nationale netwerk, voor zowel auto als OV. Dit is een belangrijke kracht van Zwolle door de sterke interne en externe verbindingen, maar het brengt ook uitdagingen met zich mee. Dit hoofdstuk beschrijft het mobiliteitssysteem Zwolle. Een uitgebreide probleemanalyse is te vinden in de bijlage.

### Zwolle als spil in het netwerk

Kijkend naar het verplaatsingsgedrag binnen de Regio Zwolle valt op dat veel verplaatsingen vanuit de omliggende gemeenten gericht zijn op de gemeente Zwolle. De stad functioneert als centrale spil, waarbij er veel dagelijkse pendelstromen zijn tussen ommeland en stad.



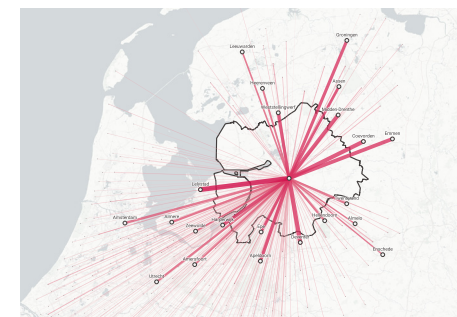
Verplaatsingen tussen gemeente Zwolle en andere gemeenten in de Regio Zwolle. (Bron: ODIN, 2004 - 2018)



Verplaatsingen tussen gemeente Zwolle en andere gemeenten buiten de Regio Zwolle. (Bron: ODIN, 2004 - 2018)



Verplaatsingen binnen de Regio Zwolle. (Bron: ODIN, 2004 - 2018)



Verplaatsingen tussen de Regio Zwolle en andere gemeenten buiten de Regio Zwolle. (Bron: ODIN, 2004 - 2018)

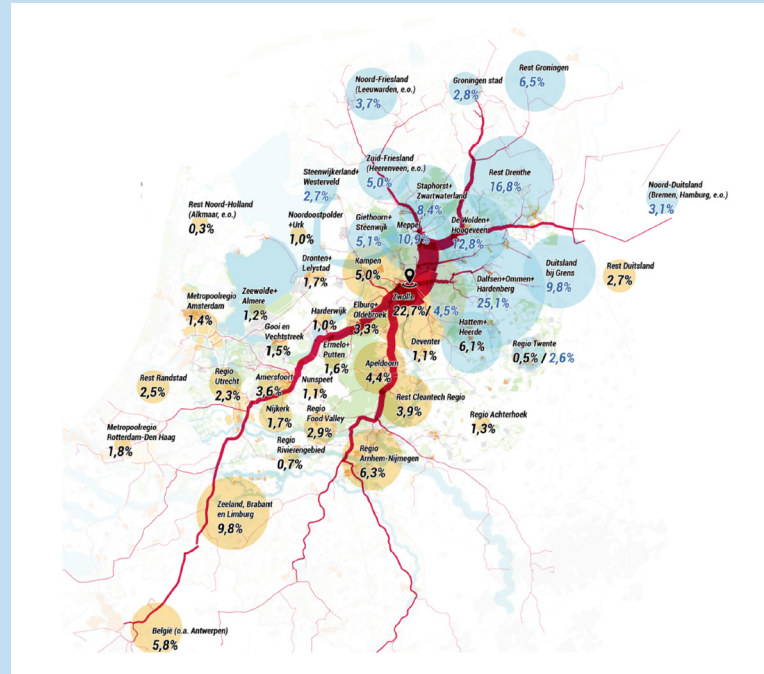
# HET MOBILITEITSSYSTEEM (OMGEVING) ZWOLLE

## De stedelijkheid van Regio Zwolle is gering

Stedelijkheid hangt sterk samen met mobiliteit. De (hoog)stedelijkheid van de regio beperkt zich tot het centrum van Zwolle. De omliggende woonwijken zijn stedelijk of suburbaan. In de rest van Regio Zwolle wordt geen stedelijkheid bereikt: alle plaatsen zijn (laag) suburbaan. In Regio Zwolle neemt de auto een belangrijke plaats in. De relatief lage stedelijkheid van de regio is daar een van de verklaringen van.



Overzicht van de fietsverplaatsingen rondom de kernen op de A28 Corridor



Selected link A28 ter hoogte van Zwolle-Noord

In het meer stedelijke centrum van Zwolle is ook meteen een steviger rol voor de fiets te zien. Het fietsnetwerk in Zwolle is zeer goed, maar de fietsafstanden naar plaatsen in de regio zijn behoorlijk groot. Deelmobiliteit, slimme mobiliteit/MaaS en ketenmobiliteit zijn momenteel beperkt en versnipperd aanwezig. Dit biedt wel kansen voor de toekomst.

## Fietspotentie

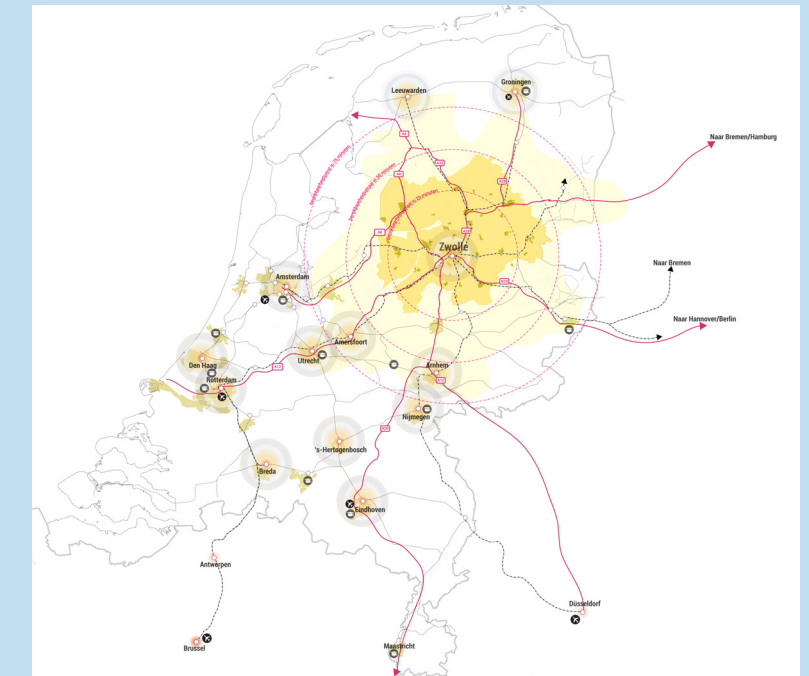
Op korte afstanden (<5km) wordt verrassend vaak de auto gepakt. Tegelijkertijd is er in Zwolle volop fietspotentie op korte-afstandverplaatsingen (zie kaartbeeld hiernaast) en ligt Zwolle qua fietsgebruik in de kopgroep van fietssteden in Nederland.

## Sterk maar kwetsbaar OV-netwerk

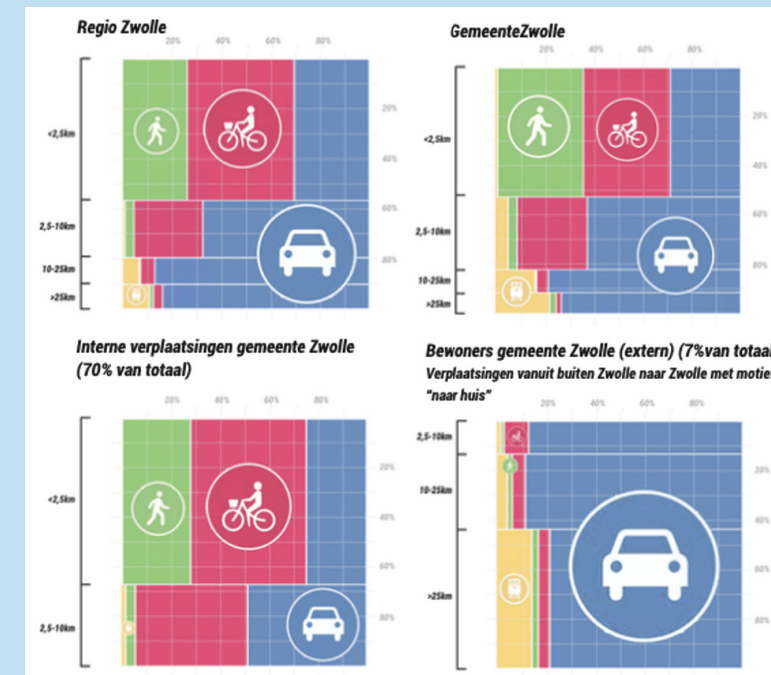
Zwolle heeft een centrale positie in het OV-netwerk. Maar: het spoor netwerk is kwetsbaar - het spoor bij Zwolle is de toegang tot Noord-Nederland. Als de spoorbrug over de IJssel eruit ligt wordt Noord-Nederland nagenoeg onbereikbaar.

## A28 belangrijk voor de regio met Zwolle als knooppunt

A28 is een belangrijke verbinding voor Regio Zwolle, zowel richting de Randstad als het noorden. Hierin vervult de ring Zwolle een belangrijke rol.



Bereikbaarheid per OV en auto vanuit Zwolle

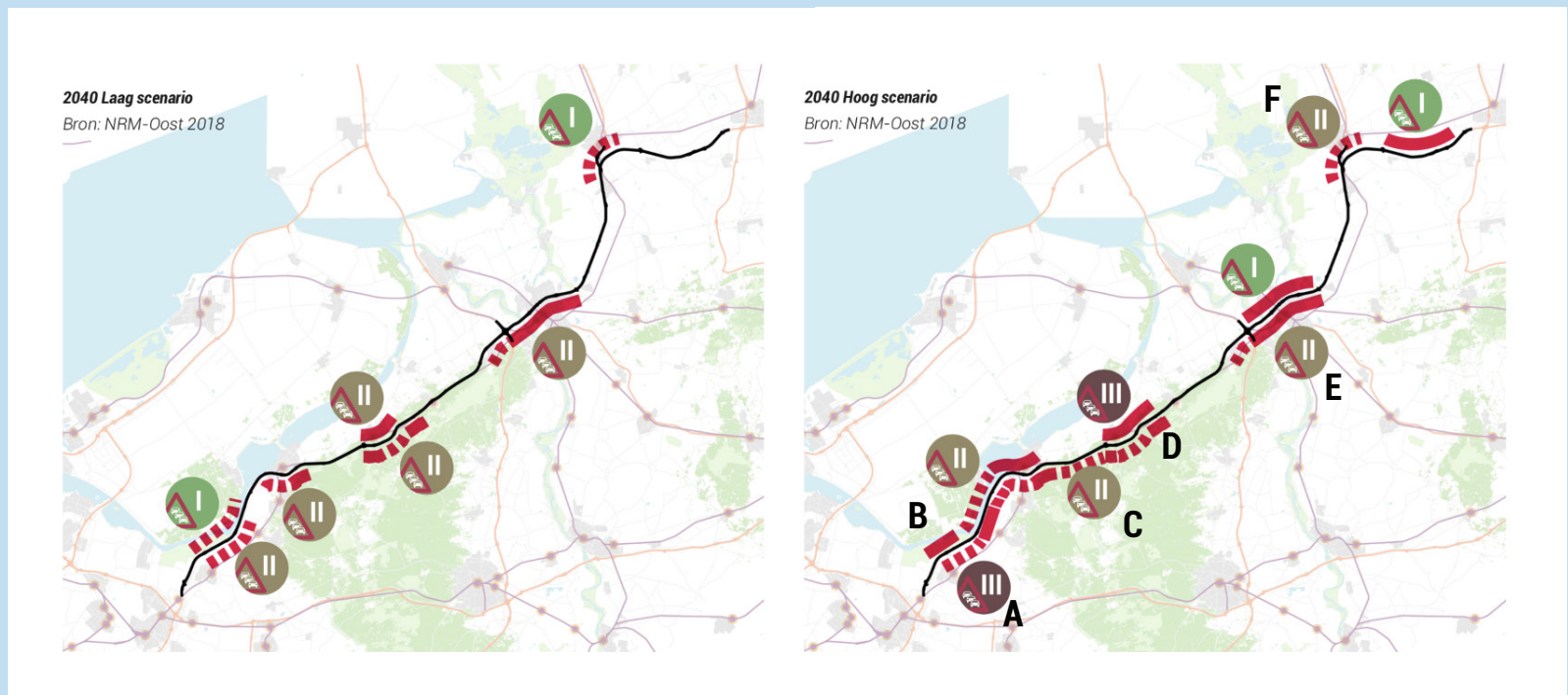


Overzicht van de vervoerwijzekeuze in Regio Zwolle

De provinciale wegen vervullen voor de landelijke gebieden een grote functie: als ontsluitingsfunctie voor langeafstandsverkeer richting de snelwegen, maar ook voor regionale verplaatsingen. Vanuit de regio wordt de A28 omschreven als 'levensader' voor het gebied, belangrijk voor de economische ontwikkeling en intensief gebruikt door woon-werk en zakelijk verkeer.



# HET MOBILITEITSSYSTEEM (OMGEVING) ZWOLLE



Congestiekaarten (links NRM 2040 LAAG en rechts NRM 2040 HOOG), bron MIRT-onderzoek A28, 2019

### Huidige knelpunten

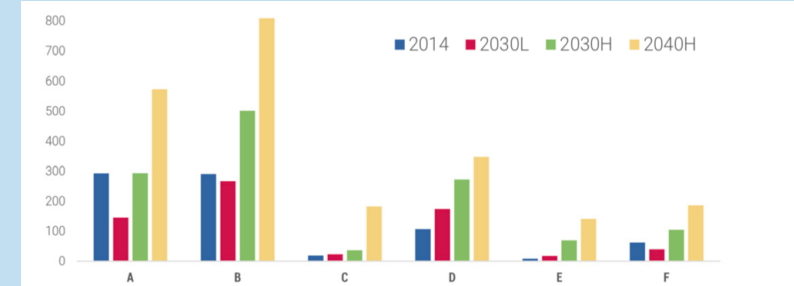
In de huidige situatie is er vertraging op de A28 die voortkomt uit kleine verstoringen op meerdere locaties op de A28 (bron: MIRT-onderzoek A28, 2019). Er is een duidelijke spitsrichting te zien: op het deeltraject Nijkerk–knooppunt Hattermerbroek in de richting van Amersfoort in de ochtendspits, en in de avondspits richting Zwolle. Op het deel tussen Zwolle en knooppunt Lankhorst is dit omgekeerd: de drukste rijrichting in de ochtendspits is de zuidelijke rijrichting (richting Zwolle) en in de avondspits de noordelijke rijrichting. Ook op de N50 Kampen-Hattermerbroek bevinden zich knelpunten.

Het reistijdverlies op het traject Amersfoort-Zwolle bedraagt 20 min richting Zwolle (AS) en 15 min richting Amersfoort (OS). De prognose is sterk afhankelijk van het economisch groeiscenario. In het lage groeiscenario 2040 neemt het reistijdverlies nauwelijks toe. In het hoge groeiscenario neemt het reistijdverlies tot 2040 toe met een factor 2 tot 3. Belangrijkste oorzaak van de groei: meer en vooral steeds langere ritten per inwoner en groei van het (internationaal) vrachtverkeer.

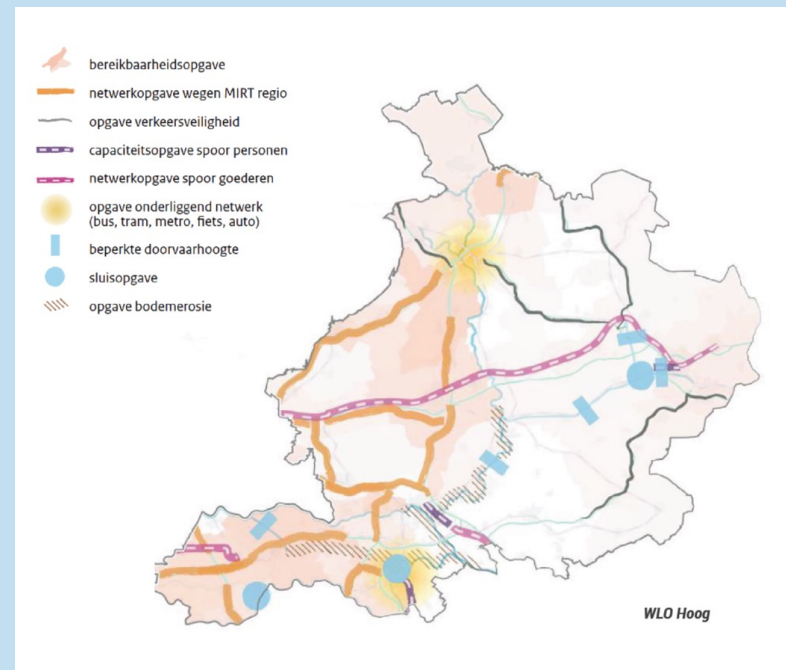
### IMA: Overbelasting op wegen, ruimte op spoor

De Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) 2021 geeft een beeld van de verwachte mobiliteitsknelpunten in 2040: in het lage groeiscenario zijn de knelpunten op het hoofdwegennet en spoor beperkt, met uitzondering van de autobereikbaarheid via de A28 richting Amersfoort. Voor het OV-systeem zijn er geen problemen, met uitzondering van de capaciteit van station Zwolle. In het lage groeiscenario neemt de bereikbaarheid tot 2040 wel af, omdat het aantal banen terugloopt in een groot deel van Oost-Nederland. In dezelfde reistijd kunnen dan minder banen bereikt worden.

In het hoge scenario is het wegennet in 2040 overbelast op de A28, A50, N50, N35 en ook op de A6. Dit is in eerste instantie een landelijk probleem want in WLO-hoog zijn grote delen van het wegennet rondom de stedelijke agglomeraties van het Stedelijk Netwerk Nederland overbelast. Dit vertaalt zich in langere reistijden waardoor de bereikbaarheid (in aantal banen binnen redelijke reistijd) afneemt. Deze basisprognose 'hoog' maakt duidelijk dat een stevige ruimtelijk-economische ontwikkeling in combinatie met veel autogebruik (zoals geprognostiseerd in het hoge scenario) gepaard gaat met zeer forse reistijdverliezen. Ook in dit scenario biedt het spoorstelsel in de regio nog restcapaciteit. Er ligt dus ruimte voor een modal-shift naar het spoor.



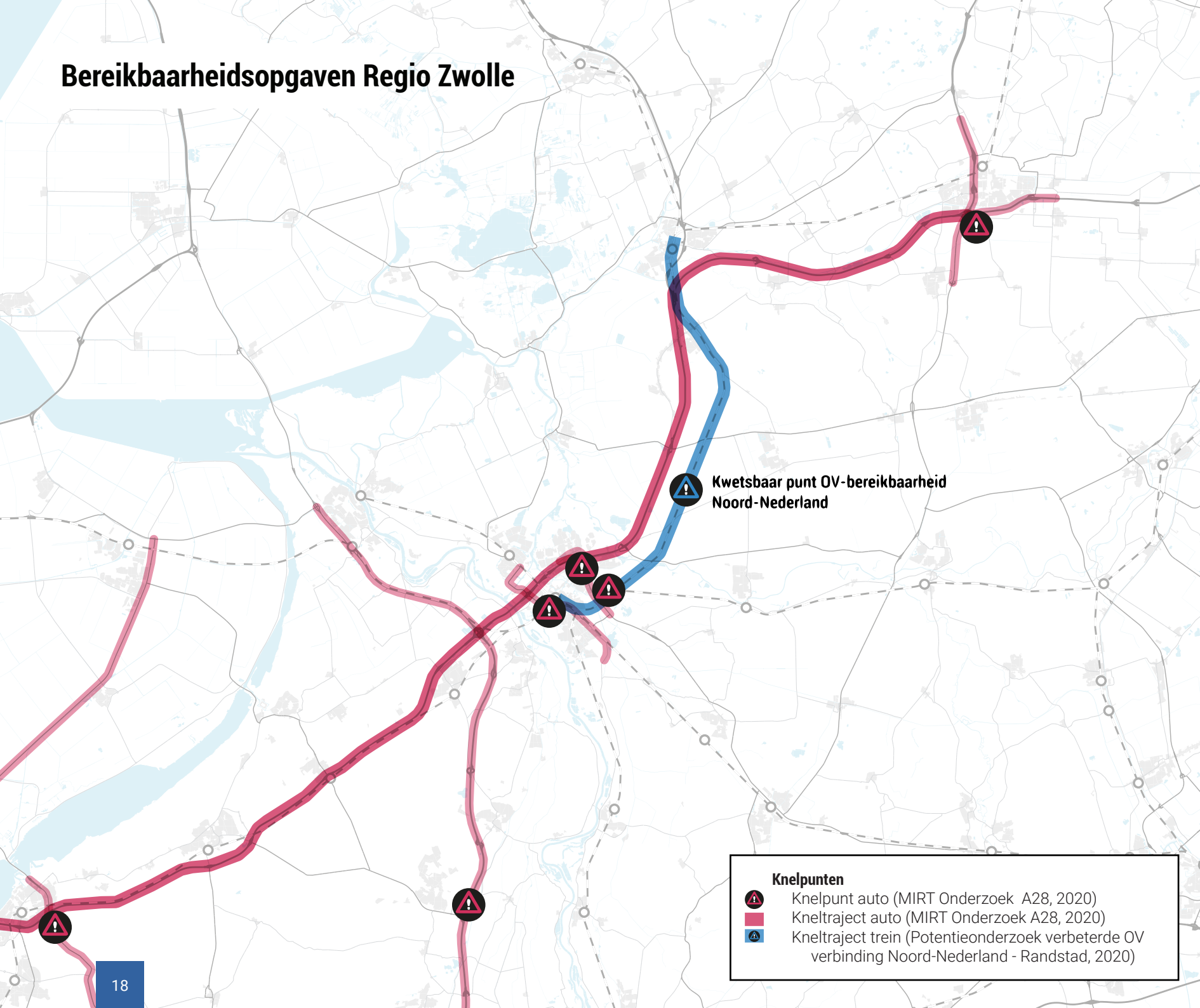
Voertuigverliesuren per etmaal (locaties zie kaartje linksboven)



Opgavekaart IMA 2021

### Relatie verstedelijking

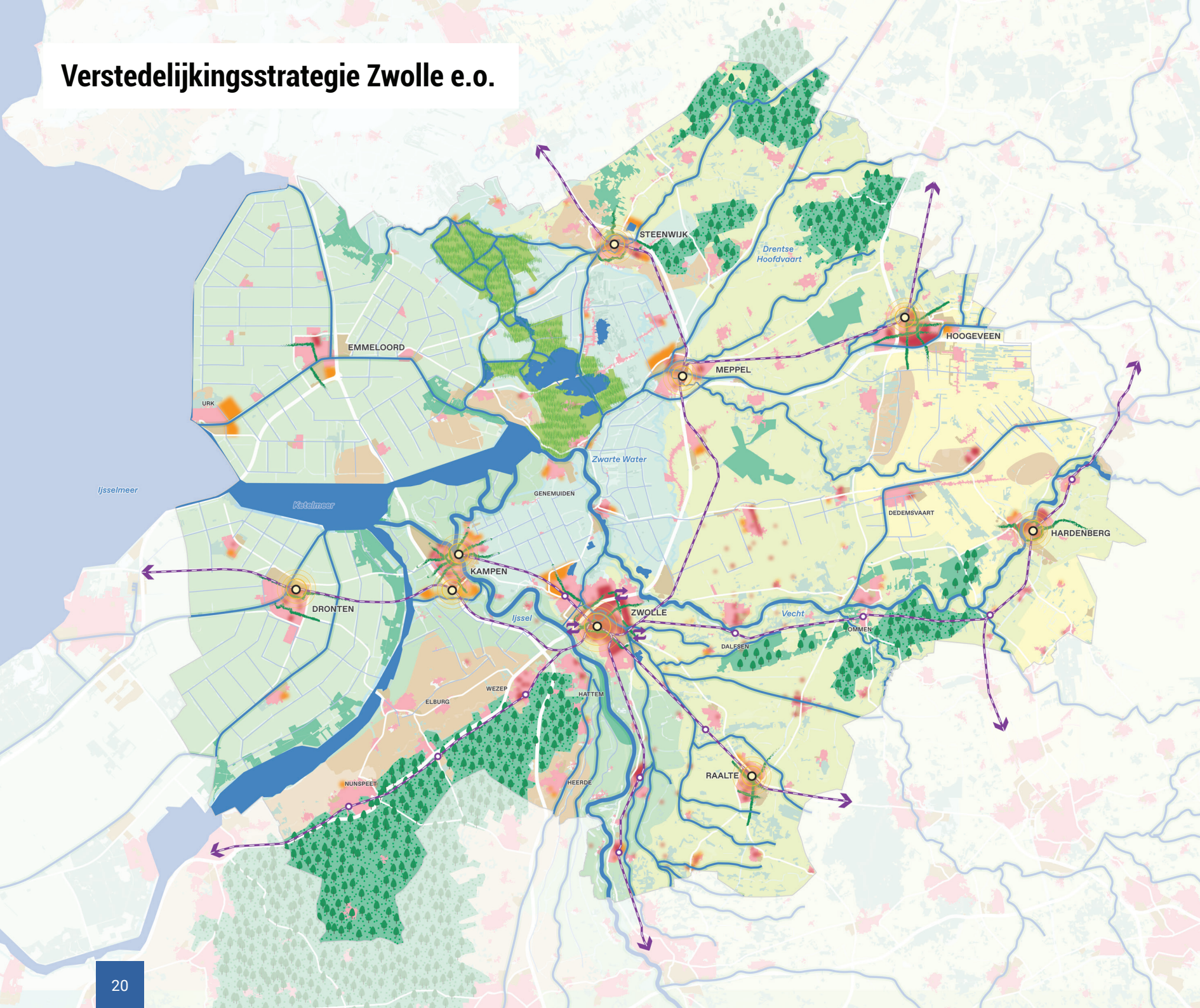
Zwolle is een groeiregio. Dit zal leiden tot extra woningbouwontwikkeling, meer economische activiteit en meer goederenstromen. Dat vraagt om slimme logistieke en infrastructurele oplossingen en een doordachte ruimtelijke ordening. Ook zijn de netwerken (auto en OV) verknoot rondom Zwolle (denk aan samenloop rondom de ring Zwolle). Eventuele toekomstige doorstromingsproblemen op de A28 ter hoogte van Zwolle vragen daarbij om een integrale gebiedsgerichte en multimodale aanpak, om zo ook de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid.



# 3 OPGAVE EN AMBITIE

Op basis van de probleemanalyse zijn de knelpunten geïdentificeerd en op het kaartbeeld hiernaast weergegeven. Om te komen tot de mobiliteitsopgave voor dit MIRT-onderzoek, zijn deze knelpunten gecombineerd met de ambities opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Opgaven moeten enerzijds huidige (of toekomstige) knelpunten verminderen of oplossen, maar daarnaast zeker ook ambities mogelijk maken.

Om niet alleen te kijken naar de ambities vanuit de verstedelijking, hebben we ook in een werksessie de regionale mobiliteitsambities geïnventariseerd. Deze hebben we gebruikt om te komen tot de integrale opgave voor dit MIRT-onderzoek.



## 3.1 AMBITIE VERSTEDELIJKINGSSTRATEGIE GERICHT OP MOBILITEIT

In fase 2 van de verstedelijkingsstrategie zijn ontwikkelperspectieven en een beoordelingskader opgesteld en de effecten hiervan bepaald. Op basis van de integrale conclusies is geconstateerd dat een combinatie van de perspectieven 'Netwerkdelta' en 'Zwolle Centraal' het meest kansrijk is in relatie tot de geformuleerde doelstellingen (voor perspectievenstudie, zie rapportage verstedelijkingsstrategie). Om sturing te geven aan de klimaatadaptieve groei van wonen en werken met een daarop aansluitend mobiliteitssysteem, zijn een zevental integrale principes opgesteld voor verstedelijking (zie volgende pagina).

De ontwikkelstrategie die hieruit voortvloeit is de Warme Harten strategie genoemd. Het doel van deze strategie is om op drie schaalniveaus binnen de regio "warme harten" te ontwikkelen.

In de verstedelijkingsstrategie liggen belangrijke sleutels om de mobiliteitstransitie van de regio te versnellen. Niet alles kan op de schop, het huidige systeem en de bestaande woningen en arbeidsplaatsen zijn een

gegeven. Maar als we de nieuwe woningen en economische groei op de juiste plekken organiseren, verminderen we de regionale onbalans. Grote pendelafstanden met de auto kunnen we daarmee voorkomen en dus de groei van automobilititeit beperken.

We zetten in op verdichting in Zwolle. Hoe meer woningen we daar toevoegen, des te meer mensen kunnen profiteren van de nabijheid van werkgelegenheid, omdat Zwolle in verhouding een hoog aantal arbeidsplaatsen (en studenten) ten opzichte van inwoners heeft. Des te stedelijker Zwolle, (in combinatie met passend mobiliteitsbeleid) hoe minder (auto) kilometers. Zo vergroten we de onbalans en bijbehorende pendel niet verder. Met prioriteit voor lopen en fietsen.

De beste multimodaal bereikbare plekken van de regio worden zo goed mogelijk en als eerste benut. Dit zijn vooral karakteristieke stationsomgevingen in de regio waar in de directe omgeving nog ruimte is voor ontwikkeling. Prioriteit hierbij voor de overstap van fiets en OV.

Alle andere stations willen we geschikter maken voor een soepele overstap van auto naar OV (of fiets). Hubs organiseren we op de plekken waar autoland en de fiets- en OV-wereld elkaar raken. Dit parkeren op afstand is zowel voor bezoekers als voor bewoners interessant.

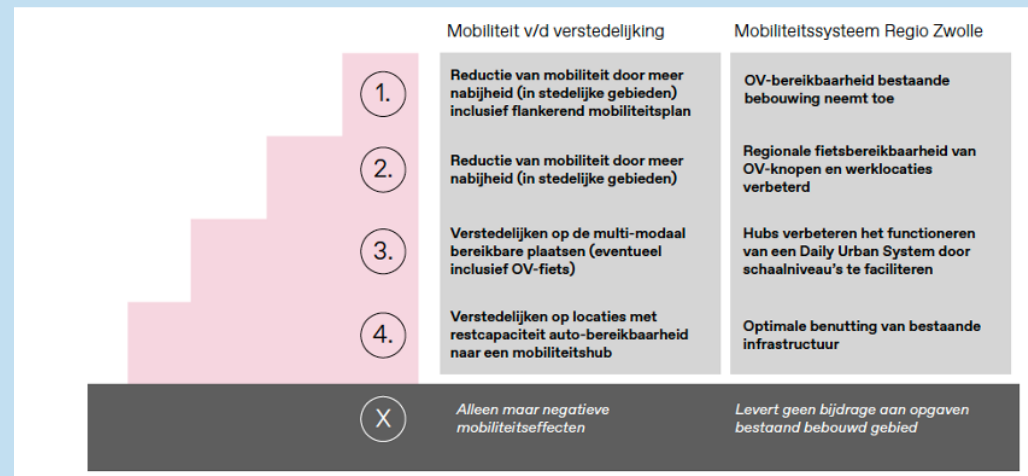
De parkeerruimte die we in buurten besparen kan ingezet worden voor klimaatadaptatie. In de hubs kan deelmobiliteit geleidelijk groeien.

De verstedelijkingsopgave biedt kansen om de mobiliteitstransitie te versnellen en andersom helpt de transitie ruimte te maken. De mobiliteitstransitie in deze regio draait voornamelijk om het verminderen van de auto-afhankelijkheid door meer mensen op meer plekken een alternatief te bieden (bouwen op multimodale plekken en toevoegen van HOV-bereikbaarheid).

## SAMENGEVAT – ONTWIKKELPRINCIPES (FASE 2 VERSTEDELIJING ZWOLLE)

### Regio Zwolle – Zeven integrale ontwikkelprincipes (Verstedelijkingsstrategie)

- Wees zuinig met ruimte:** verdicht en versterk de bestaande kernen en kies voor ruimte-efficiënte vervoerswijzen.
- Pak de klimaat- en wateropgaven aan bij de bron:** volg zoveel mogelijk het natuurlijk systeem en kies voor maatregelen die passen bij het hele systeem boven lokaal maatwerk.
- Nieuw versterkt bestaand:** help bestaande wijken en kernen met hun opgaven door middel van nieuwbouw.
- Bied iedereen een passende woning:** maak het woningaanbod meer divers en veerkrachtiger, rekening houdend met demografische trends.
- Geef voorrang aan de voetganger, fiets en OV:** zet in op een regionale mobiliteitstransitie in combinatie met verdichten in de kern en rond OV-knopen, en het mengen van wonen en werken. Deze multimodale plekken bieden alternatieven voor de auto.
- Werk samen aan economisch elan:** ontwikkel een stedelijke economie in Zwolle en versterk economische samenhang van de regio als geheel.
- Bouw gebied specifiek:** behoud, bescherm en versterk met ontwikkelingen de door natuur, cultuurhistorie, bouwcultuur en landschappelijke ondergrond gevormde karakteristieken en identiteit van een plek.



De trap voor mobiliteit: projecten scoren het beste als ze de bereikbaarheid van bestaand bebouwd gebied op een duurzame manier doen toenemen.

### Van ontwikkelperspectieven...

Lokaal Vitaal



Zwolle Centraal



Netwerkdelta

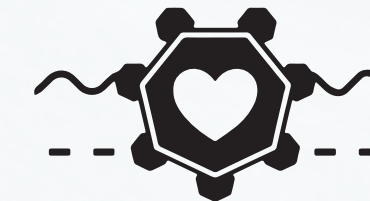


Soevereine Subregio's

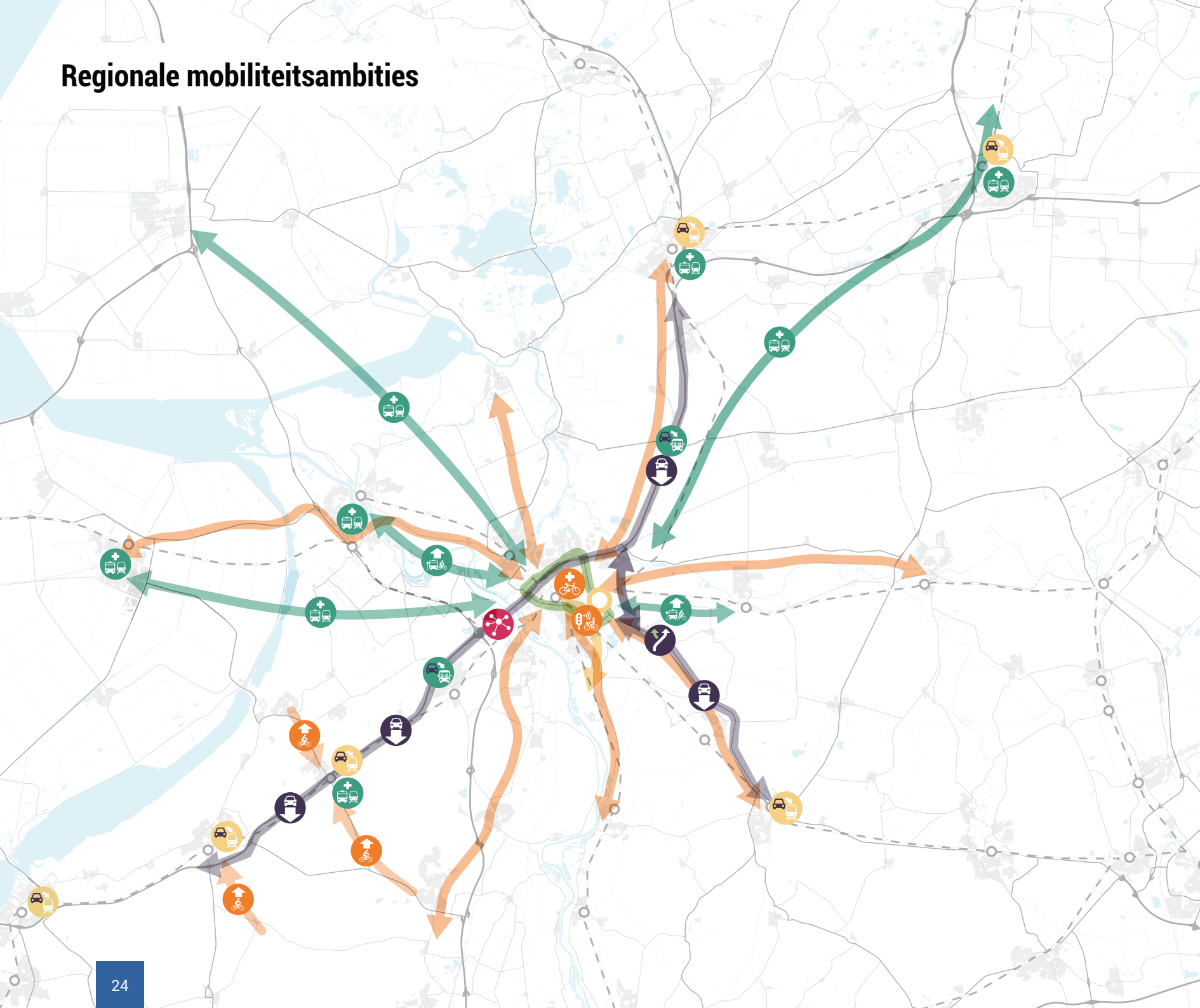


### ...naar gezamenlijke verstedelijkingsstrategie

Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta



## Regionale mobiliteitsambities



## 3.2 INVENTARISATIE VAN DE REGIONALE AMBITIES

### Legenda

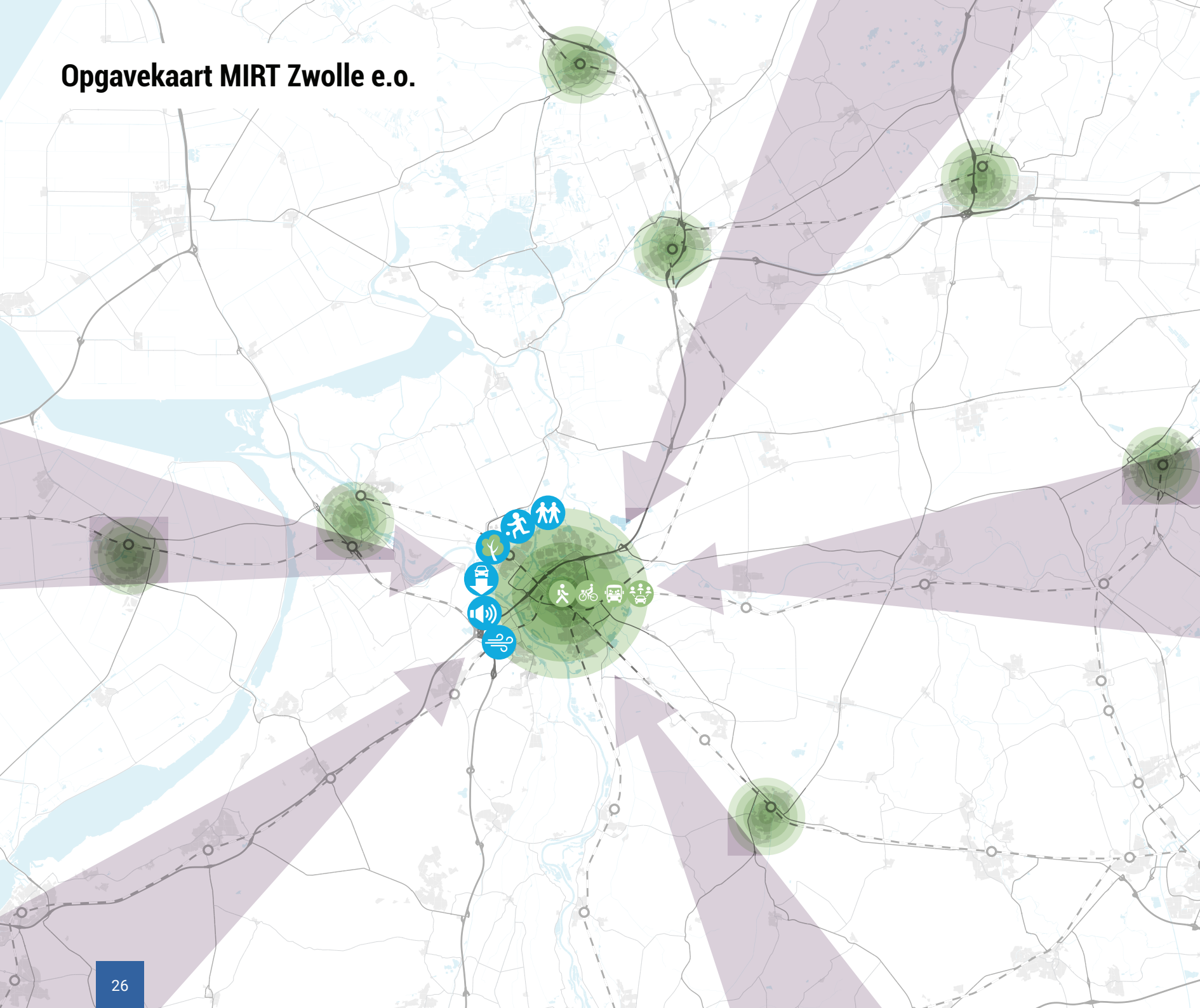
- Bebouwd gebied
- Water
  
- Fiets**
- ↔ Regionale fietsroutes
- 🚲 Stimuleren fietsgebruik
- 🚲🚌 Stimuleren fietsgebruik en OV
- 🚲🚗 Alle prioriteit fiets binnen de ring (i-VRI's)
- 🚲🚗 Beter fietsvoorzieningen
  
- Trein**
- 🚂 Spoor
- 🚉 Treinstation
- 🚗🚂 Stimuleren overstap auto-trein
- 🚗🚂 Verminderen impact trein Zwolle Zuid (omleggen spoor)
  
- (H)OV**
- Bestaande HOV lijnen
- 🚌 Versterking OV
- 🚌🚗 Versterking lange afstands OV
- 🚌🚗 Stimuleren overstap auto-bus
- 🚗🚗 Overstap auto-(H)OV onder de IJssel (hub)
- 🚗🚗 Tweede (H)OV-knooppunt (doorontwikkelen tot station)
  
- Auto**
- == Hoofdwegenet
- Buitenring wordt binnenring
- 🚗 Reducering autokilometers/verlaging intensiteit
- 🚗 Ontvlechten bestemmings/(boven)regionaal verkeer
- 🚗 Verminderen impact Ceintuurbaan (bypass N35-A28)
  
- Ambities niet op kaart**
- Direct naar bestemming (HOV bus rond Zwolle)
- Prioriteit spoor (IC en sneller)
- Spoor als alternatief voor A28/N35
- Aansluiten bij reizigersbehoefte (reizigersgemak)
- Alternatieven optimaal in de regio, zodat ruimte ontstaat voor auto/logistiek
- Stedelijke netwerken verbonden
- Mobiliteitsprotocol
- < 7,5km lopen, fiets
- <15km e-bike, speed padelec, OV
- >15km OV, deelmobiliteit

Tijdens een werksessie met de werkgroep zijn de verschillende regionale ambities en opgaven gezamenlijk geïdentificeerd en op kaart gezet. Deze regionale ambities vormen de basis voor het bepalen van de opgave, maar zeker ook voor het inventariseren van de mogelijke oplossingen binnen het MIRT-onderzoek.

Natuurlijk hebben lang niet alle ambities een plek gevonden in het uiteindelijke maatregelpakket. Enerzijds vanwege de scope van het MIRT-onderzoek (gericht op de problematiek van Zwolle en omgeving) en anderzijds ook vanuit beperking in het budget en kosteneffectiviteit.

In de kaart hiernaast is wel het volledige overzicht gegeven van de ingebrachte ambities.

## Opgavekaart MIRT Zwolle e.o.



## 3.3 OPGAVE MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE

Startpunt vormt het ruimtelijk-economisch functioneren van Zwolle, waarbij het MIRT-onderzoek zich richt op de (randvoorwaardelijke) **bereikbaarheid**: blijft het in de toekomst mogelijk van en naar Zwolle te reizen en blijft de A28 functioneren voor het doorgaande verkeer? En waarbij de mobiliteitsmaatregelen de druk op de A28 niet vergroten.

We willen verder kijken dan het simpelweg toevoegen van extra auto-infrastructuur, maar het probleem oplossen door inzetten op de **mobiliteitstransitie**. Ten slotte willen we deze mobiliteitstransitie mogelijk maken met die maatregelen, die ook een meerwaarde geven aan de **ruimtelijke kwaliteit** van Zwolle en omgeving door met name de impact van mobiliteit (ruimte, geluid, barrière, etc.) in de openbare ruimte te verminderen.

Samengevat komt de opgave hierop neer:

### Ruimtelijk-economisch functioneren Zwolle e.o.

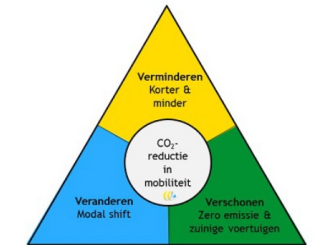
- Op peil houden bereikbaarheid gebieden
- Op peil houden doorstroming A28 voor doorgaand verkeer

### Duurzame Mobiliteit (mobiliteitstransitie) Zwolle e.o.

- Minder reizen (nabijheid – reizigerskilometers) – via de verstedelijkingsstrategie
- Anders reizen (tijd en vervoermiddel - STOMP<sup>1</sup>)

### Ruimtelijke kwaliteit Zwolle e.o.

- Verminderen ruimtegebruik van mobiliteitssysteem
- Groene, levendige en veilige stad (verminderen impact geluid, barrière en inpassing)



Duurzaamheidsopgave



Ruimtegebruik van verschillende vervoerswijze

<sup>1</sup>STOMP: Ontwerpprincipe waar bij de inrichting van de (openbare) ruimte allereerst wordt gekeken naar voetganger (Stappen), fietser (Trappen), OV en MaaS en vervolgens naar Privé-auto.

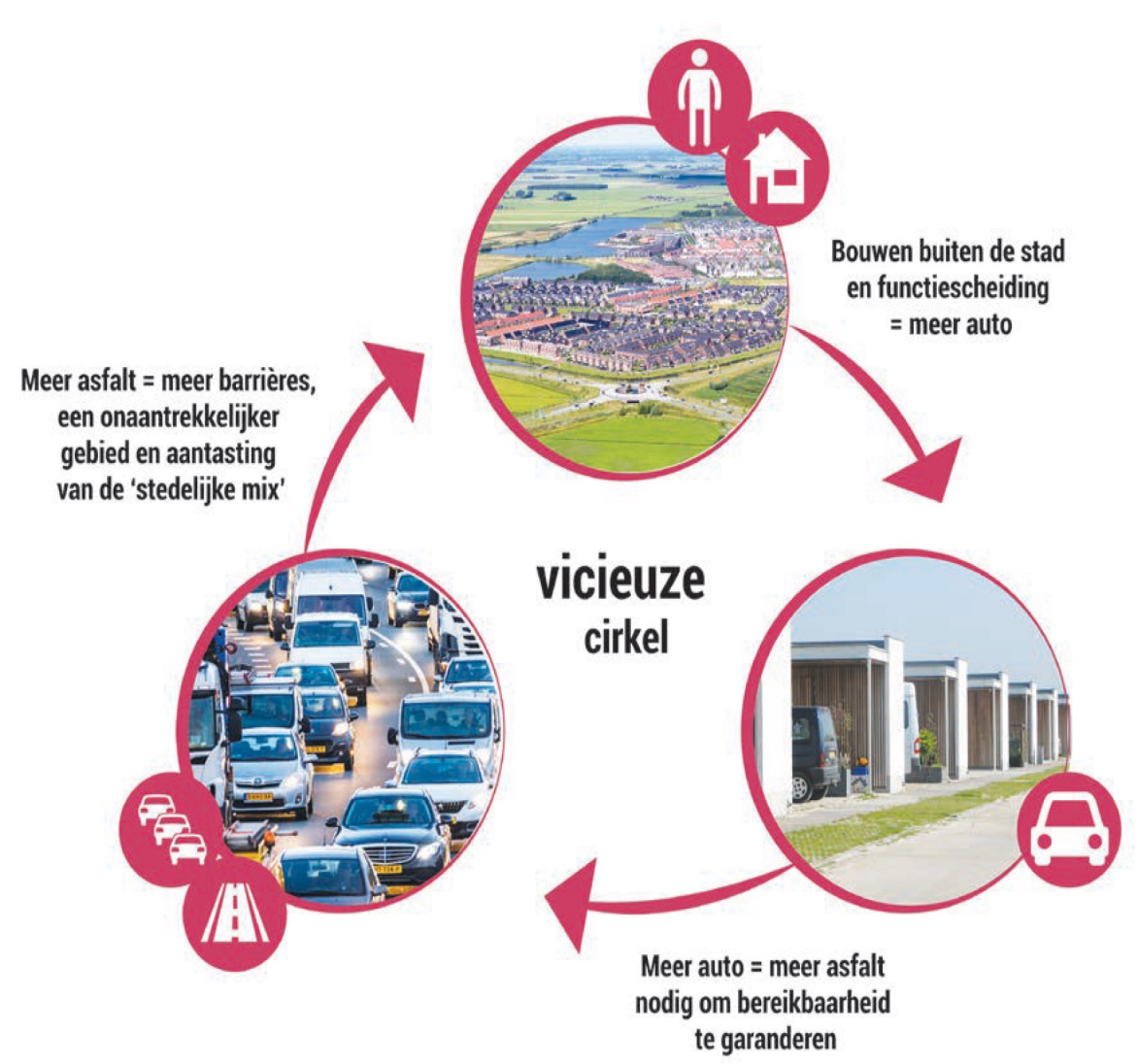


# 4 MOBILITEITSSTRATEGIE

Om de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid wordt ingezet op de regionale mobiliteitstransitie. Dit vormt de basis van de mobiliteitsstrategie Regio Zwolle, welke ook onderdeel uitmaakt van de Verstedelijkingsstrategie.

Om deze in te zetten is het niet alleen van belang om keuzes te maken met betrekking tot mobiliteit, maar ook met betrekking tot verstedelijking. Door slimme keuzes te maken in de bebouwde omgeving, zal de mobiliteitstransitie (anders, minder en niet reizen) meer vanzelfsprekend zijn.

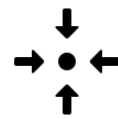
## 4.1 VERGROTEN VAN NABIJHEID CENTRAAL



**Wonen en versterken nabijheid**  
Belangrijk bij de keuzes voor de verstedelijking (locatie en wijze van verdichten) is het versterken van de nabijheid. Inbreiden en bouwen op multimodaal ontsloten locaties is hier een goed middel voor. Dit leidt tot meer vervoerswaarde voor het netwerk, waardoor hoogwaardige verbindingen mogelijk zijn. Functiemenging levert ook een positieve bijdrage aan de nabijheid. Door op dezelfde plek wonen, werken en voorzieningen aan te bieden, ontstaat een meer stedelijk verplaatsingspatroon waar de auto minder dominant is. Voor een lagere autodominantie zijn lagere parkeernormen nodig. Met lage parkeernormen bij ontwikkelgebieden kan ook gestuurd worden op een duurzamer verplaatsingspatroon.

**Woon-werk pendel**  
Door functies en werklocaties te realiseren nabij woningen, kan men vlakbij huis werken. Om de mobiliteitstransitie te versnellen, kan ook gestuurd worden op werklocaties. Hiermee wordt de woon-werk pendel beperkt.  
  
Door in te zetten op knooppunt-ontwikkeling rondom OV-knopen (bus en trein) is het minder vanzelfsprekend om met de auto naar werk te gaan. Door woningen en banen evenwichtig te verdelen ontstaat er een gebalanceerde woon-werk pendel, in plaats van een sterk gericht woon-werk pendel op Zwolle.





### Voorkomen onnodige mobiliteit (meer mensen meer keuze nabij)



### Verstedelijken op multimodale knopen Verstedelijken op multimodaal ontsloten gebieden



### STOMP als basis STOMP als basis voor de (gebieds)maatregelen en alternatieven, ook in volgorde van investeren



### Juiste schaalniveau in mobiliteitssystemen Verschillende schaalniveaus in mobiliteitssystemen (stad versus regio) met eigen primaire vervoersmiddel, aangevuld met hoogwaardige overstappunten

## 4.2 OPZET VAN DE STRATEGIE: DE MOBILITEITSTRANSITIE

De mobiliteitstransitie is al ingezet: men maakt steeds vaker bewuste keuzes over wanneer, hoe en of men reist. Om meer mensen te verleiden om anders te reizen moet allereerst ingezet worden op het **voorkomen van onnodige mobiliteit**. Dit kan door mensen meer keuze nabij te geven, zoals voorzieningen in de buurt en de mogelijkheid om thuis te werken.

Als men alsnog ver moet reizen, dan het liefst met een duurzaam vervoermiddel. **Verstedelijken op multimodaal ontsloten gebieden** biedt een aantrekkelijk alternatief voor de auto, en biedt kans voor verdere knooppuntontwikkeling.

Bij het (her)ontwikkelen van gebieden kan de inrichting ook (actieve) alternatieven aantrekkelijker maken, waarbij het **STOMP-principe** het uitgangspunt is voor zowel de (gebieds)maatregelen als alternatieven en de volgorde van investeren.

Door het mobiliteitssysteem aan te laten sluiten bij het juiste schaalniveau, met een eigen primair vervoersmiddel, ontstaat er hiërarchie van netwerken.

Door goede hoogwaardige overstappunten (hubs en stations) kan men comfortabel overstappen op verschillende vervoerswijzen tussen verschillende schaalniveaus.

#### Concreet betekent deze strategie:

##### *fiets en voetganger*

Door het verbeteren van de kwaliteit voor fiets en voetganger bevorderen we de overstap van auto naar (OV+) fiets en voetganger.

##### *parkeren*

Deze overstap versterken we door het parkeerbeleid aan te scherpen (zowel voor bezoekers als (toekomstige) bewoners), waarmee het lastiger en duurder wordt om de auto te gebruiken naar Zwolle.

##### *ruimtegebruik*

Door minder autogebruik: gebiedswijze aanpak en het vervangen van straatparkeren door hubs, komt er ruimte vrij, welke we gebruiken om meer ruimtelijke kwaliteit in de stad te brengen; dit zorgt ook voor aantrekkelijkere fiets- en voetgangersroutes.

##### *hubstrategie*

Een groot deel van Regio Zwolle blijft afhankelijk van de auto (vanwege de ruimtelijke structuur) voor haar reis. Deze regionale reizigers stappen aan de rand van de stad (op mobihubs) over op fiets en OV en worden stedelijke reizigers.

##### *hov-bus bereikbaarheid*

Aanvullend versterken we de (H)OV-bus bereikbaarheid tussen de kernen in de directe omgeving, de mobihubs en de bestemmingen (werkgebieden) in Zwolle.

##### *reiziger - gedragsverandering*

Belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie is de bijbehorende cultuurverandering van de reiziger. Hiervoor zetten we actief in op een op gedragsverandering gerichte communicatie met betrekking tot de alternatieven.

##### *logistieke transitie*

Naast een verandering van individueel reisgedrag zal ook een andere benadering van logistiek nodig zijn. Hiervoor wordt ingezet op bestaande programma's rondom stedelijke distributie, duurzamer transport en betrouwbaar en robuust synchromodaal netwerk (bijv. Zero Emission zones en Port of Zwolle).

## 4.3 INZETTEN OP ACTIEVE MOBILITEIT



Om actieve mobiliteit (lopen en fietsen) een serieus alternatief te laten zijn voor de auto, moet het wandel- en fietsnetwerk op orde zijn. Daarom worden aantrekkelijke en kwalitatieve schakels toegevoegd voor fietser en voetganger. De ontbrekende schakels die toegevoegd worden passen bij het schaalniveau. Na een verplaatsing met de auto of (H)OV is te voet of op de fiets een goede keuze voor de last mile verplaatsing.

Hiervoor moet binnen Zwolle een duidelijk netwerk zijn, waardoor men gemakkelijk naar relevante locaties kan gaan, zoals het centrum of bedrijfslocaties. Niet alleen het netwerk is van belang, maar ook de kwaliteit van de omgeving en de aanwezige faciliteiten voor fietser en voetganger. Zo hoeven de fietser en voetganger niet onnodig te wachten op het autoverkeer, zijn er goede fietsparkeerfaciliteiten en is er duidelijke bewegwijzering.

Door de opkomst van elektrische fietsen is de fiets een serieus alternatief voor de auto op middellange afstand voor o.a. woon-werk verkeer. Het woon-werk verkeer in Zwolle en de regio is sterk op Zwolle gericht. Het is dus relevant om doorfietsroutes van en naar Zwolle te realiseren. Provincie Overijssel heeft verschillende harde en zachte plannen hiervoor. Het doorfietsnetwerk moet goed aansluiten op de doorfietsroutes in omliggende provincies en regio's.

## 4.4 VERSTERKEN (H)OV-BEREIKBAARHEID



Zwolle is vanuit het treinsysteem te zien als poort naar het noorden. Hierdoor is Zwolle sterk verbonden met andere stedelijke regio's in Nederland. Het spoor rond Zwolle wordt intensief benut voor zowel het vervoeren van reizigers als goederen. Door de beperkte capaciteit van het spoor blijft er een beperkte ruimte voor een hoogfrequente sprinterbediening. Vanuit de regio kan men twee keer per uur met de sprinter naar Zwolle.

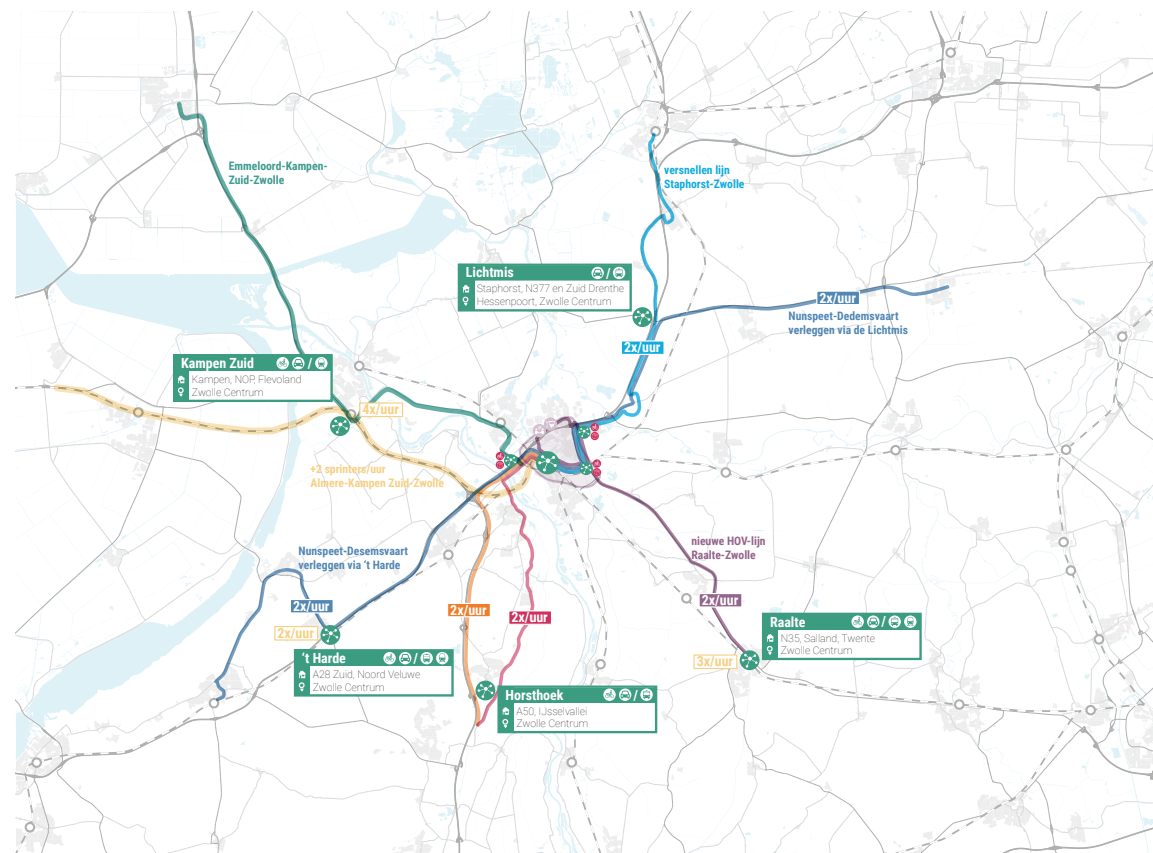
Om de OV-bereikbaarheid te versterken kan de frequentie verhoogd worden (minimaal 4/ uur) door het inzetten van HOV-bussen, in combinatie met de hub-strategie. Door het ontwikkelen van relevante HOV-assen worden economische relevante locaties met elkaar en met woongebieden verbonden.

Hierdoor ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief voor de auto en biedt

het OV-systeem extra mogelijkheden voor ketenverplaatsingen.

Door het realiseren van Park+Rides bij (H) OV-knooppunten (mobihubs) hoeft men niet met de auto de stad in maar kan men wel comfortabel bij de eindbestemming komen. Hierbij vormt ook de inzet op vraagafhankelijk vervoer en deelmobiliteit een belangrijke sleutel in de last-mile oplossing.

## 4.5 REGIONALE HUB-STRATEGIE

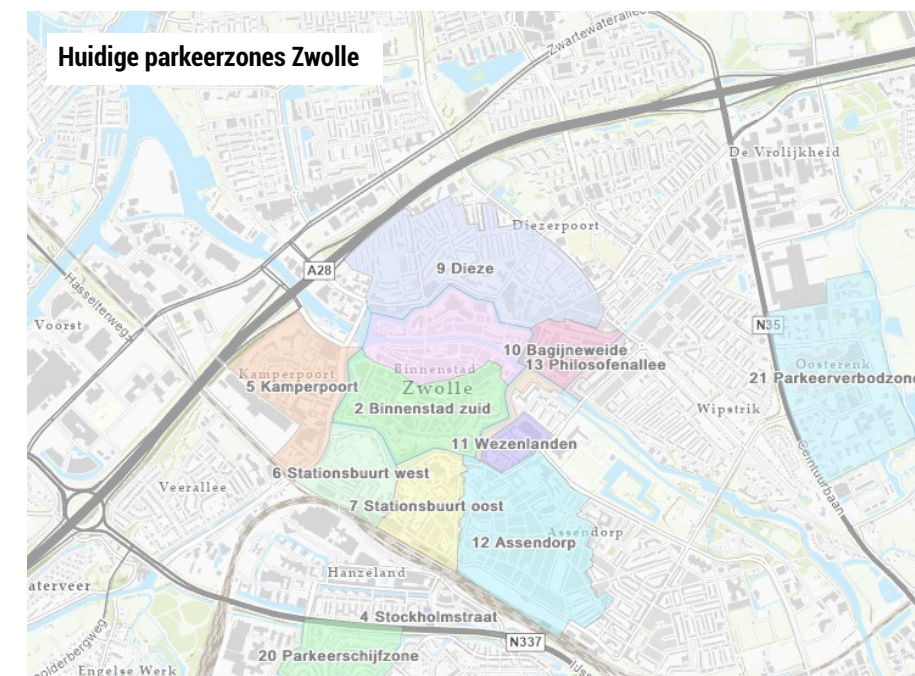


Mobiliteitshubs fungeren als schakel tussen verschillende schaalniveaus waar reizigers soepel kunnen overstappen van vervoerswijze. Mobiliteitshubs bij HOV-knopen en/of stations zorgen ervoor dat de kracht van de auto buiten de stad gecombineerd kan worden met HOV of deelmobiliteit in de stad of naar werklocaties.

Door in te zetten op een regionale hubstrategie i.c.m. het ontwikkelen van HOV-tangenten wordt de overstap tussen verschillende schaalniveaus goed op elkaar afgestemd. Gezien de mogelijk forse exploitatiegevolgen voor OV is nadere uitwerking van het wensbeeld lijnnet en een haalbaarheidstoets nodig.

Hubs kunnen zowel dicht bij de eindbestemming liggen (bestemmingshub) als in omliggende gemeenten (herkomsthub). Omdat met een hub ingezet wordt op een ketenverplaatsing is het belangrijk om goede parkeerfaciliteiten bij de hub te hebben, met o.a. laadinfrastructuur. In de verdere uitwerking worden de exacte locaties van de hubs bepaald.

## 4.6 FLANKEREND PARKEERBELEID



De stilstaande auto neemt waardevolle ruimte in beslag. Omdat er goede alternatieven geboden worden voor de autoverplaatsing, is het niet meer vanzelfsprekend dat er bij zowel herkomst als bestemming ruimte gereserveerd blijft voor de auto. Door parkeermaatregelen slim te combineren met de ontwikkeling van alternatieven, ontstaat de kans om parkeermaatregelen in te zetten als onderdeel van de totale mobiliteitsaanpak. Door strategisch en gebiedsgericht te

sturen met parkeren kan bovendien de mobiliteitstransitie versneld worden ingezet. Door regionale afspraken te maken ten aanzien van parkeerbeleid, heeft zowel de herkomst als bestemming invloed op de keuze voor de auto of een alternatief. Het is dan ook van belang om betaald bezoekersparkeren te realiseren rondom voorzieningen en werken.

Bij zowel de herkomst als bestemming kan verder gedacht worden aan o.a.

parkeren op afstand, parkeertarieven, parkeervergunningen en lage parkeernormen bij nieuwbouw en herontwikkeling in combinatie met een gebiedsgewijze aanpak (STOMP).

## 4.7 RUIMTELIJKE KWALITEIT



Het mobiliteitssysteem neemt veel ruimte in. Hoe breder en drukker de weg, hoe groter de barrièrewerking hiervan. Door weginfrastructuur af te waarden binnen bebouwd gebied, zowel met betrekking tot snelheid als capaciteit, komt ruimte vrij voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fietser en voetganger. Door een betere oversteekbaarheid worden stadsdelen beter met elkaar verbonden. Dit draagt bij aan een levendige en veilige stad.

Door het scheiden van regionaal- en bestemmingsverkeer is er minder ruimte nodig voor het faciliteren van het doorgaande verkeer. Dit kan eventueel met verdiepte ligging om de impact om de omgeving verder terug te brengen. Om stadsdelen te verbinden zijn er ongelijkvloerse kruisingen nodig zodat het bestemmingsverkeer zich per fiets of in het OV snel en makkelijk kan verplaatsen.

## 4.8 CULTUURVERANDERING IN (REIS)GEDRAG EN LOGISTIEK

### Deelmobiliteit

Deelmobiliteit geeft de reiziger meer flexibiliteit als alternatief voor een verplaatsing met auto, OV en/of fiets. Door in te zetten op deelmobiliteit ontstaat een belangrijke aanvulling op het huidige OV-systeem zodat reizigers gemakkelijk hun bestemming kunnen bereiken. Inzet van deelmobiliteit dient daarmee meerdere doelen: we bieden reizigers meer flexibiliteit en (in sommige gevallen) duurzamere alternatieven, maar via deelmobiliteit dragen we ook bij aan afname van het autobezit, waardoor we kostbare ruimte beter kunnen benutten.

### Communicatie en gedragsaanpak

Met de mobiliteitstransitie worden inwoners verleid anders, minder of niet te reizen. Belangrijke stap daarin is het goed meenemen van reizigers in deze transitie.

Alternatieven moeten aantrekkelijk zijn, makkelijk vindbaar en eenvoudig te gebruiken.

Daarmee is stap-voor-stap het reizigersgedrag te beïnvloeden naar andere manieren van reizen.

Het invoeren en toepassen van nieuwe maatregelen gaat daarom gepaard met een op gedragsverandering gerichte communicatie (gesegmenteerd naar doelgroep en motief als naar gebied).

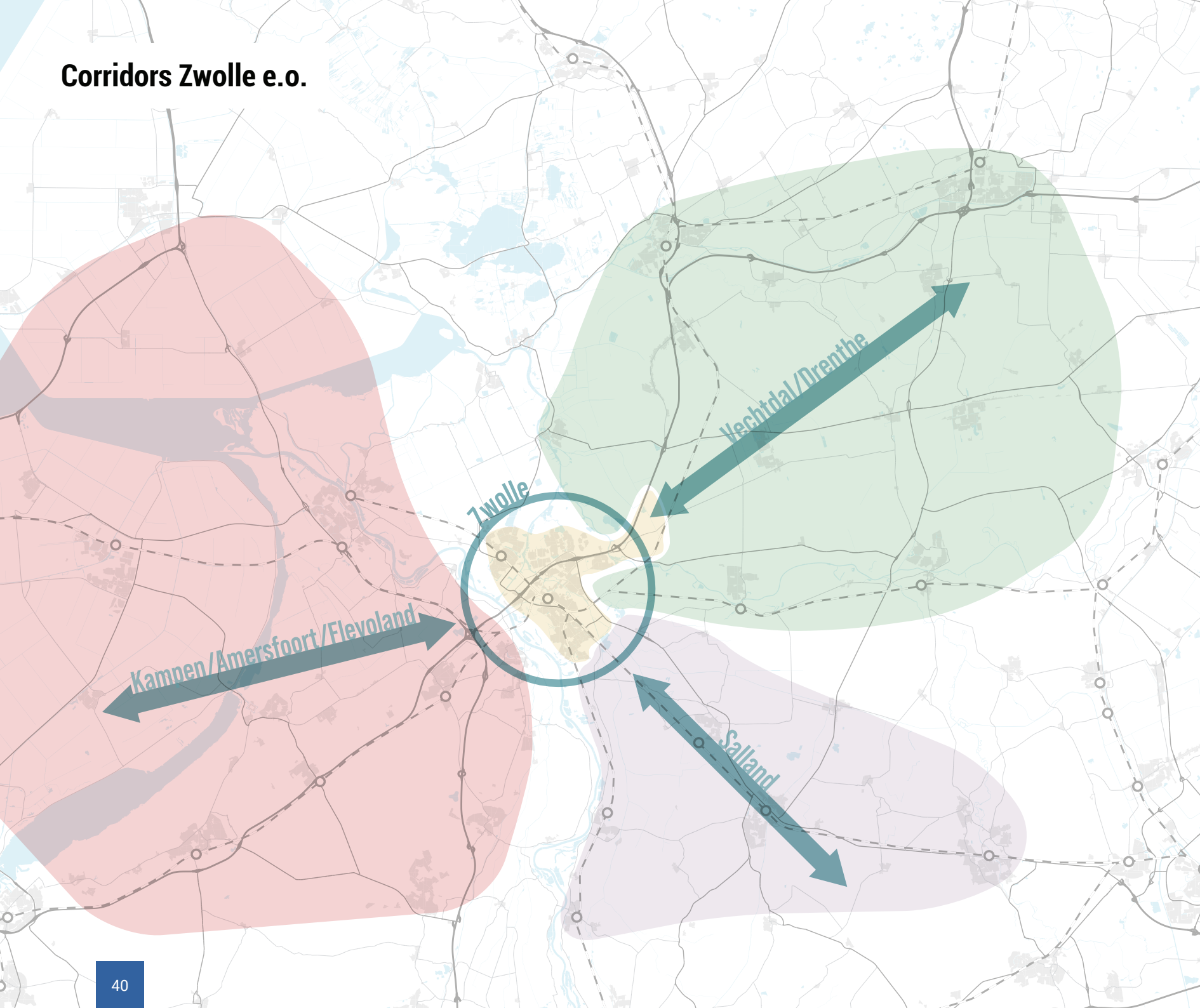
Zo wordt de aanleg van bijvoorbeeld een nieuwe fietsverbinding gecombineerd met een communicatiecampagne waarbij deze verbinding onder de aandacht wordt gebracht. Ook voor bestaande duurzame mobiliteitsalternatieven geldt dat het belangrijk is deze voortdurend onder de aandacht te brengen via passende communicatie, zodat de drempel naar deze alternatieven zo laag mogelijk is.

### Werkgeversaanpak

Door concrete afspraken te maken met werkgevers of onderwijsinstellingen kunnen knelpunten tijdens de spits opgelost worden voor specifieke doelgroepen. Zo kunnen werkgevers duurzame mobiliteit stimuleren door het aanbieden van reisproducten, het organiseren van collectief vervoer, het aanbieden van (zakelijke) e-fietsen of het uitbreiden van de thuiswerkmogelijkheden.

### Logistieke transitie

Regio Zwolle heeft een sterke logistieke sector die zich positioneert als het logistieke knooppunt in Noordoost Nederland en een corridor naar Noord en Oost-Europa. De ligging aan de A28 speelt hier een belangrijke rol in. Om deze logistieke stroom te verduurzamen wordt ingezet op een logistieke transitie, waarbij stedelijke distributie minder en schoner plaatsvindt, en vervoer van goederen meer via spoor en water gaat.



# 5 MAATREGELEN

Om de verstedelijkingsopgave Regio Zwolle te faciliteren met behoud van bereikbaarheid wordt ingezet op een regionale mobiliteitstransitie. Deze transitie komt er niet vanzelf. Daarom is er een maatregelenpakket Regionale Mobiliteitstransitie voor Zwolle en omgeving opgesteld.

### Longlist maatregelen (zie bijlage)

Om de mobiliteitstransitie te kunnen realiseren, zijn langs drie corridors en in Zwolle zelf maatregelen opgehaald. Deze maatregelen komen voort vanuit een documentenstudie, ambities en wensen vanuit het verstedelijkingstraject, ambitie- en maatregelsessies met de regio en maatregelen uit eerdere fases van dit project.

### Zeefmethode en impactmatrix

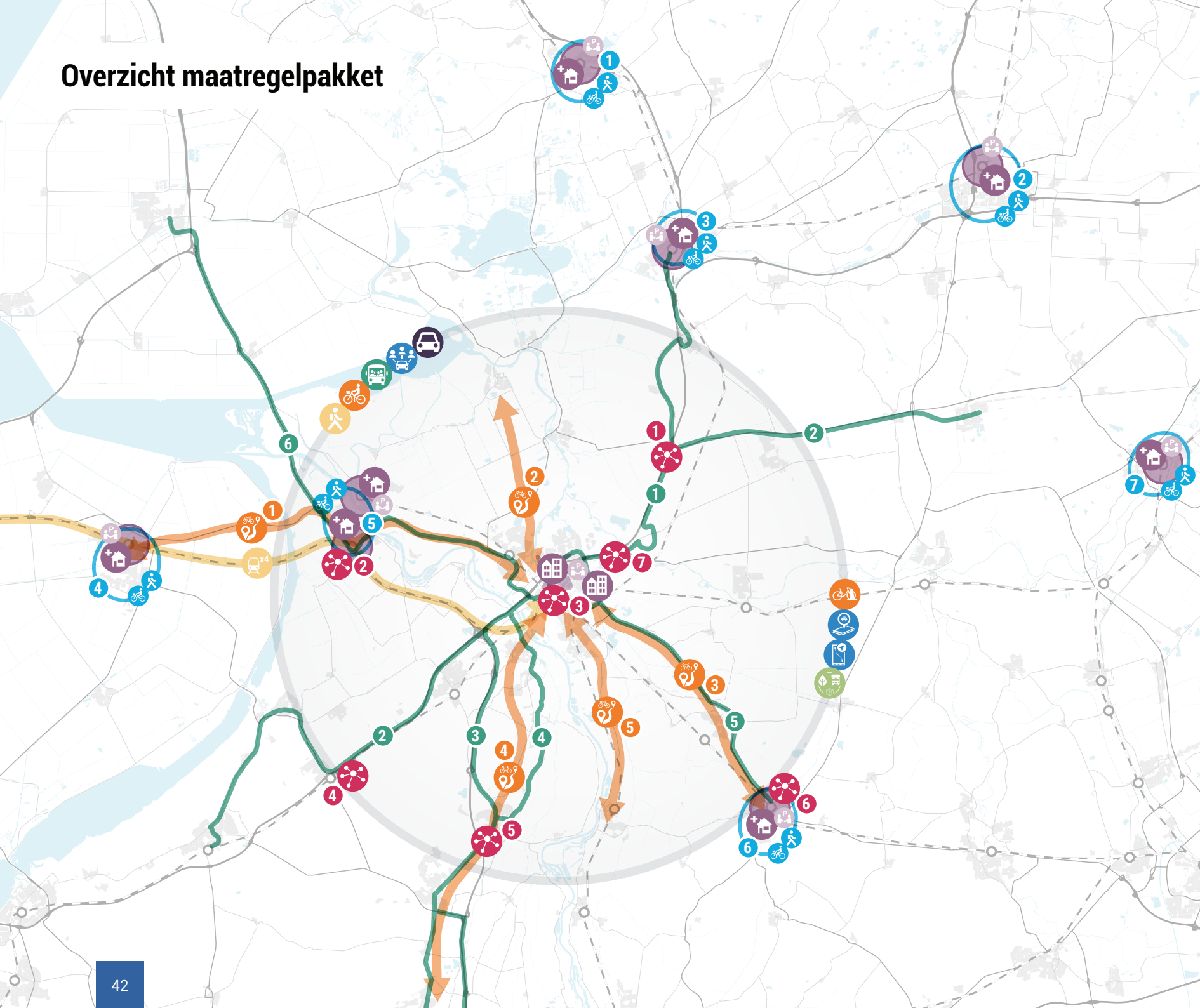
Vanuit de verschillende bronnen is een groslijst met maatregelen geformuleerd. Niet alles kan, en niet alles kan tegelijk. Daarom zijn er keuzes gemaakt (zie ook paragraaf 1.3).

Door maatregelen te 'zeven' zijn de meest kansrijke en effectieve maatregelen overgebleven. Dit 'zeven' is gebeurd op basis van twee criteria: 1) Valt de maatregel binnen de scope van het project (zowel geografisch als binnen afbakening MIRT-onderzoek); 2) Sorteert de maatregel voldoende impact (op basis van een impactmatrix, gemeten naar zowel effectiviteit als haalbaarheid).

### Maatregelenpakket en effecten

Vanuit deze filtering is een maatregelenpakket tot stand gekomen. De maatregelen in dit pakket versterken elkaar. Met dit pakket wordt een regionale mobiliteitstransitie gerealiseerd waardoor de verstedelijkingsopgave van Regio Zwolle gefaciliteerd kan worden met behoud van bereikbaarheid.

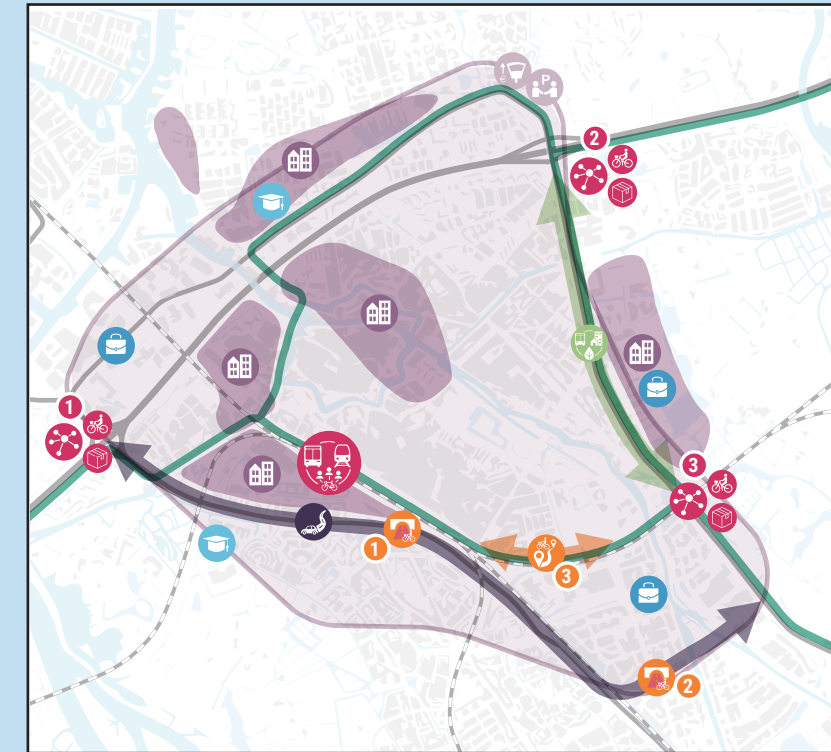
## Overzicht maatregelpakket



# OVERZICHT MAATREGELPAKKET

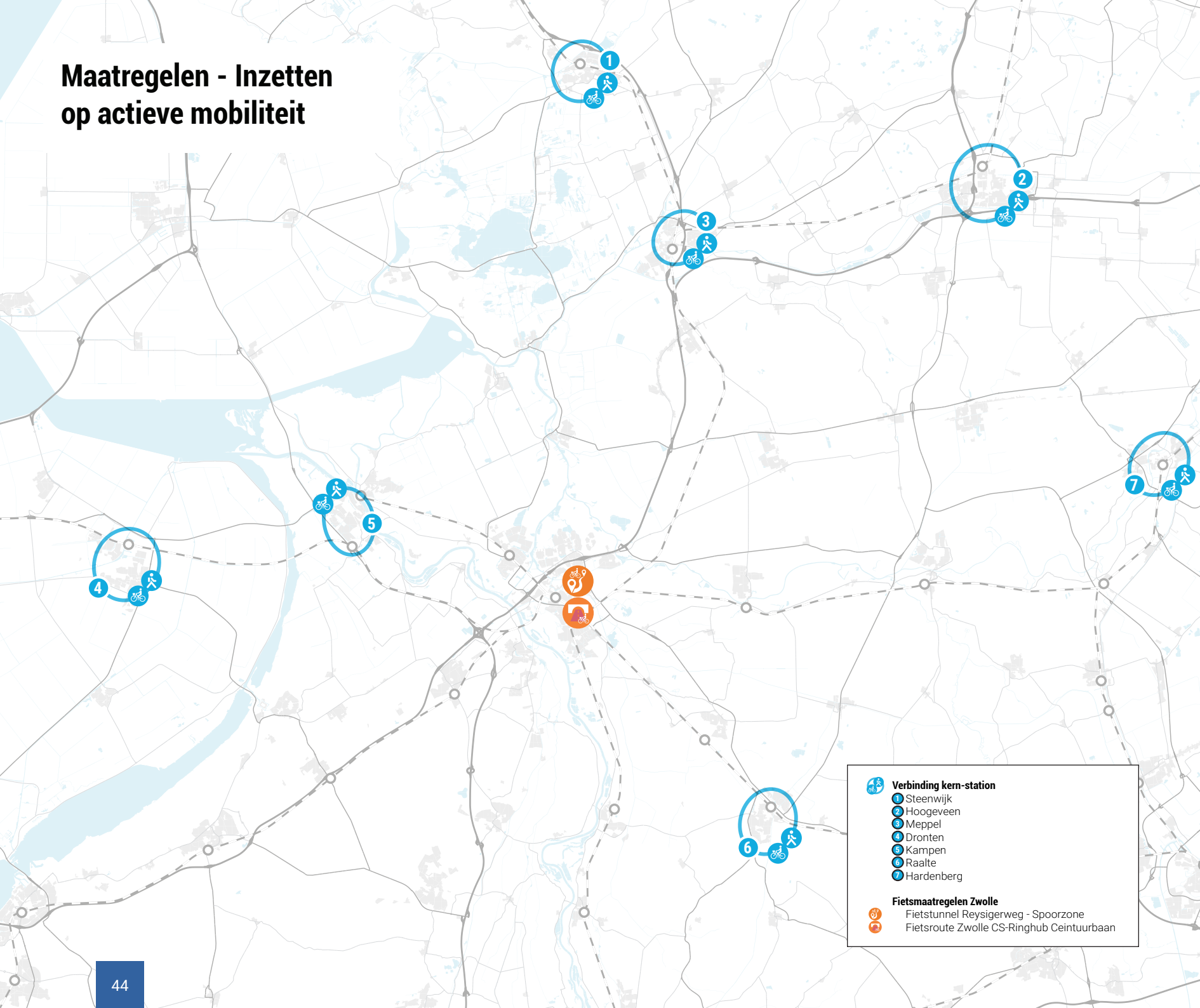
## MIRT-ONDERZOEK BEREIKBAARHEID ZWOLLE E.O.

- Ruimtelijk**
  - Bebouwd gebied
  - Water
  - Woningbouwontwikkeling Zwolle
  - Woningbouwontwikkeling middelgrote kernen
  - STOMP bij wijk- en gebiedsaanpak
- Verbinding kern-station**
  - 1 Steenwijk
  - 2 Hoogeveen
  - 3 Meppel
  - 4 Dronten
  - 5 Kampen
  - 6 Raalte
  - 7 Hardenberg
- Snelle fietsroutes**
  - 1 Dronten-Zwolle (Kampen-Zwolle gereed)
  - 2 Genemuiden-Zwolle
  - 3 Raalte-Zwolle
  - 4 Apeldoorn-Zwolle (Wezep-Zwolle gereed)
  - 5 Wijhe-Zwolle
- Fietsparkeer op bestemming**
- Trein**
  - Spoor
  - Treinstation
  - Verdubbelen frequentie Almere-Kampen Zuid-Zwolle
- (H)OV lijnen**
  - 1 Meppel-Lichtmis-Zwolle
  - 2 Nunspeet-'t Harde-Zwolle-Desemsvaart
  - 3 Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Vaassen
  - 4 Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Wapenveld
  - 5 Raalte-Zwolle
  - 6 Emmeloord-Kampen-Zuid-Zwolle
- (Regio)hubs**
  - 1 Lichtmis
  - 2 Kampen Zuid
  - 3 Zwolle Centraal
  - 4 't Harde
  - 5 Horsthoek
  - 6 Raalte
  - 7 A28 Zwolle/Ommen
- Mobiliteitsdiensten**
  - Informatievoorziening voor en tijdens reis
  - Data op orde
- Groene stadslogistiek**
- Parkeernormenbeleid regionale woningbouwlocaties**



- Ruimtelijk**
  - Bebouwd gebied
  - Water
  - Woningbouwontwikkeling Zwolle
- Fiets**
  - 1 Fietstunnel Oldeneelallee bij kruispunt Marsweg
  - 2 Fietstunnel Reysigerweg-Spoorzone
  - 3 Fietsverbinding Zwolle CS-Ringhub Ceintuurbaan
- Trein**
  - Spoor
  - Treinstation
- (H)OV ringstructuur**
- Zwolle Centraal**
- Ringhubs**
  - 1 A28 - Zuid
  - 2 A28 - Noord
  - 3 N35 - Kruising Ceintuurbaan/spoor/HOV-ring
- Ring<sup>1</sup>**
  - Ceintuurbaan afwaarderen
  - Herroutering autoverkeer en herinrichting kruispunten
- Parkeren**
  - Actualiseren parkeernormenbeleid Zwolle
  - Verhoging parkeertarief centrum
  - Uitbreiden parkeerbeleid
  - Vergroten gebied gereguleerd parkeren
- Onderwijs- & werkgeversaanpak**

## Maatregelen - Inzetten op actieve mobiliteit



## 5.1 INZETTEN OP ACTIEVE MOBILITEIT - MAATREGELEN

### Verbetering ontsluiting spoorzone: fietstunnel Reysigerweg – Spoorzone

We versterken de kwaliteit van de voetgangers-, fiets- en OV-netwerken. Daarmee zorgen we voor een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Door te zorgen voor een goede ontsluiting van de Spoorzone zorgen we dat zowel de reistijd afneemt als het comfort toeneemt, waarmee we de trein+fietscombinatie versterken.

Dat wordt concreet gemaakt door het realiseren een langzaamverkeerverbinding tussen de Reysigerweg en de Spoorzone (fietstunnel), onder de IJsselallee door. Met deze snellere verbinding wordt de Spoorzone beter ontsloten richting Zwolle-Zuid en de regionale snelfietsroute Zwolle - Deventer.

### Fiets / HOV – route langs spoor van Zwolle CS naar HUB Ceintuurbaan

Deze maatregel omvat de realisatie van een fiets/HOV–route vanuit Zwolle CS naar de HUB Ceintuurbaan (Zwolle- Oost).

Momenteel ontbreekt hier een goede verbinding, HOV en fiets rijden nu via Itersumallee en Marsweg. Met deze nieuwe

verbinding, parallel aan het spoor, ontstaat er een directere verbinding tussen de verschillende gebieden in Zwolle. Hierdoor worden onder meer Stedelijk Zwolle (oost) en de stationsgebieden beter gekoppeld. Ook wordt het bereik van de HUB Ceintuurbaan groter, waardoor de aantrekkelijkheid van deze hub stijgt.

### Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)

Vanuit de regionale mobiliteitsstrategie zorgen we dat juist ook in de regio het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief is. Hiermee zorgen we zowel voor een goede ontsluiting van de middelgrote kernen, als dat we een bijdrage leveren aan het verminderen van autoverkeer richting Zwolle en over de A28.

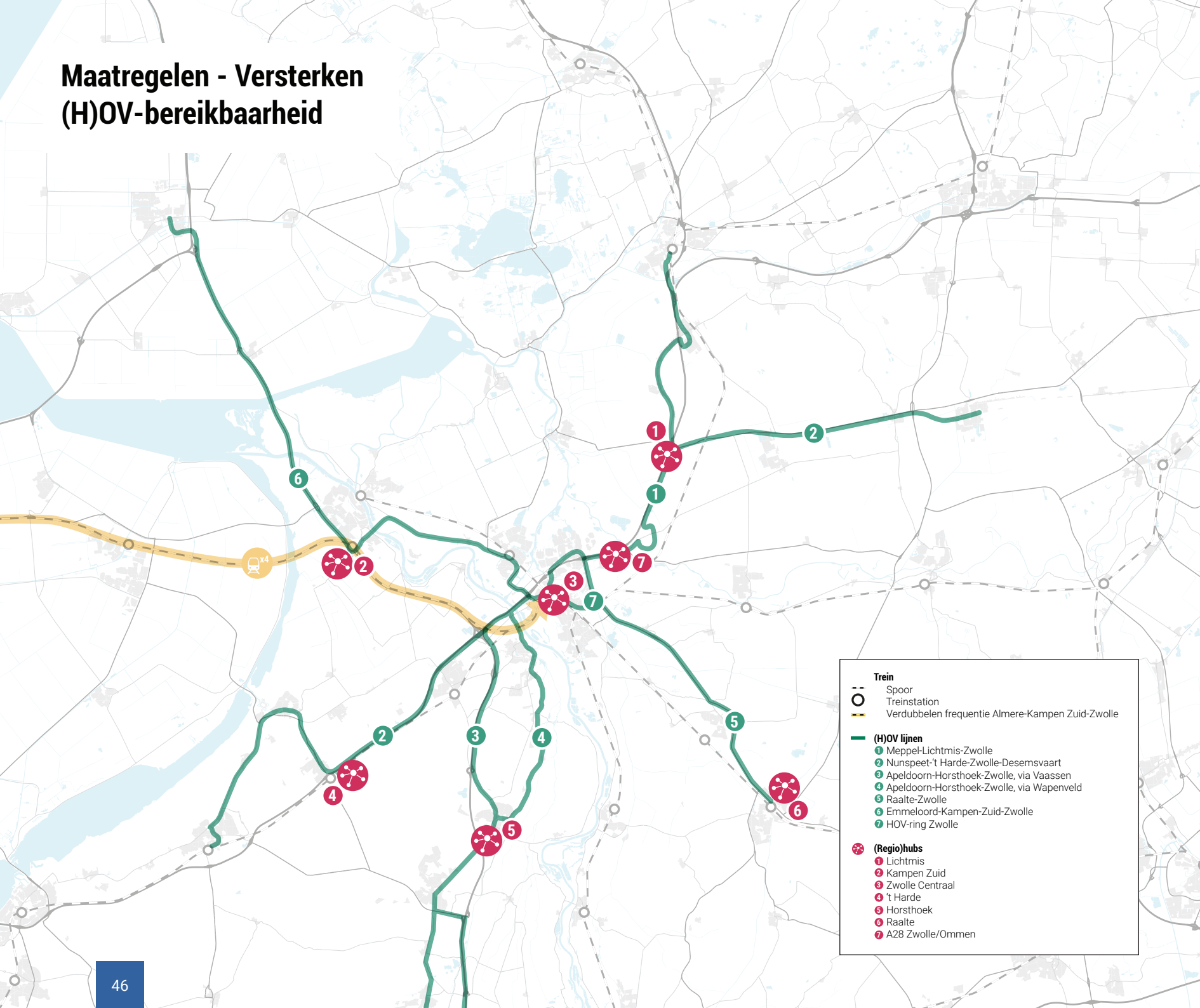
Om dit bereiken werken we aan een verbetering van de fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations in middelgrote kernen.

Elke kern heeft een eigen en unieke structuur en opbouw. Daarom geldt voor deze maatregel een maatwerkaanpak: Per

kern wordt bekeken op welke manier de fiets- en voetgangersbereikbaarheid verbeterd kan worden. Deze maatregel is voorzien in de volgende kernen:

- Steenwijk
- Hoogeveen
- Meppel
- Dronten
- Kampen
- Raalte
- Hardenberg

## Maatregelen - Versterken (H)OV-bereikbaarheid



## 5.2 VERSTERKEN (H)OV-BEREIKBAARHEID - MAATREGELEN

### HOV-bereikbaarheid gericht op hubs

Met het ontwikkelen van relevante HOV-assen worden economische relevante locaties met elkaar en met woongebieden verbonden. Bestemmingsgebieden in Zwolle (Ziekenhuis, Oosterenk, Marslanden, Deltion) worden direct verbonden met de regio door hoogwaardige buslijnen. Hierdoor ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief voor de auto en biedt het OV-systeem extra mogelijkheden voor ketenverplaatsingen. In combinatie met de hub-strategie versterken we daarmee de OV-bereikbaarheid.

Daarnaast wordt gedacht een aantal buslijnen op te waarderen tot volwaardige HOVlijn, inclusief frequentieverhoging en inzet van HOV-bussen, bijvoorbeeld:

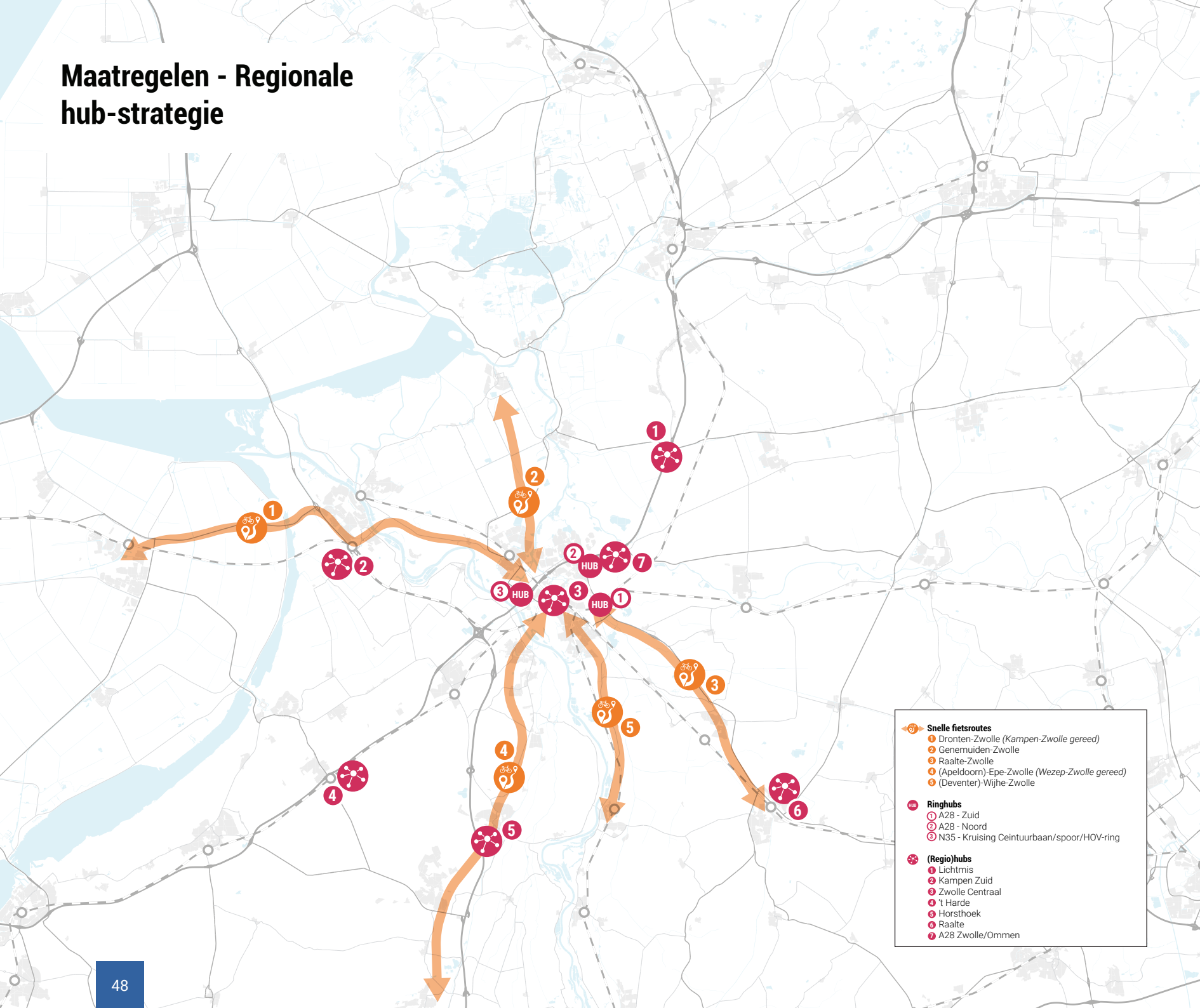
- HOV Meppel-Lichtmis-Zwolle
- HOV Nunspeet-'t Harde-Zwolle-Dedemsvaart
- HOV Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Vaassen
- HOV Apeldoorn-Horsthoek-Zwolle, via Wapenveld
- HOV Raalte-Zwolle
- HOV Emmeloord-Kampen Zuid-Zwolle

Om dit te verwezenlijken wordt op de volgende treinverbinding gedacht aan een frequentieverhoging:

- Verdubbelen frequentie trein Almere-Kampen Zuid-Zwolle



## Maatregelen - Regionale hub-strategie



## 5.3 REGIONALE HUB-STRATEGIE - MAATREGELEN

### Hub-strategie (regio Zwolle)

Inzet vanuit de mobiliteitsstrategie is om het mobiliteitssysteem en de schaalniveaus op elkaar aan te laten sluiten. Hiermee ontstaat een hiërarchie van netwerken en krijgt de reiziger beschikking over een vervoermiddel dat past bij het schaalniveau van de reis.

Mobiliteitshubs fungeren als schakel en goede hoogwaardige overstappunten tussen deze schaalniveaus. Hubs bij HOV-knopen zorgen ervoor dat de kracht van de auto buiten de stad gecombineerd kan worden met HOV of deelmobiliteit in de stad. Deze maatregel betreft het realiseren van regionale hubs (herkomsthub), waarvandaan de mogelijkheid bestaat om per OV de stad in te reizen. Deze hubs krijgen voldoende parkeerfaciliteiten met o.a. laadinfrastructuur, fietsparkeerplaatsen, informatievoorzieningen wachtvoorzieningen.

Deze regio-hubs zijn gedacht op de volgende plekken (nadere uitwerking nodig):

- Hub - Lichtmis
- Hub - Kampen Zuid
- Hub - Zwolle Centraal
- Hub - 't Harde
- Hub - Horsthoek
- Hub - Raalte

### HUB-strategie (ring Zwolle)

Naast de hiervoor genoemde regio-hubs, wordt ook ingezet op hubs in de directere omgeving van Zwolle. Het gaat hierbij om hubs op de ring rond Zwolle (bestemmings-hub), zodat reizigers vanuit omliggende gebieden over kunnen stappen van auto op fiets en OV, richting bestemmingen binnen Zwolle (zoals binnenstad of werklocaties). Bij deze hubs ligt daarnaast ook meer nadruk op het aanbieden van deelvervoer, zoals (elektrische) deelfietsen. Ook kunnen deze hubs een rol vervullen in de stedelijke distributie voor Zero Emissie Stadsdistributie (ZES) en het aanbieden van pakketkluisen.

Deze ring-hubs zijn gedacht op de volgende plekken (nadere uitwerking nodig):

- Ringhub - A28 - Noord/ A28 Ommen
- Ringhub - A28-Zuid
- Ringhub - N35 - Kruising Ceintuurbaan/spoor/HOV-ring

### Snelfietsroutes (of doorfietsroutes) gericht op verbinding HUB en bestemmingen Zwolle

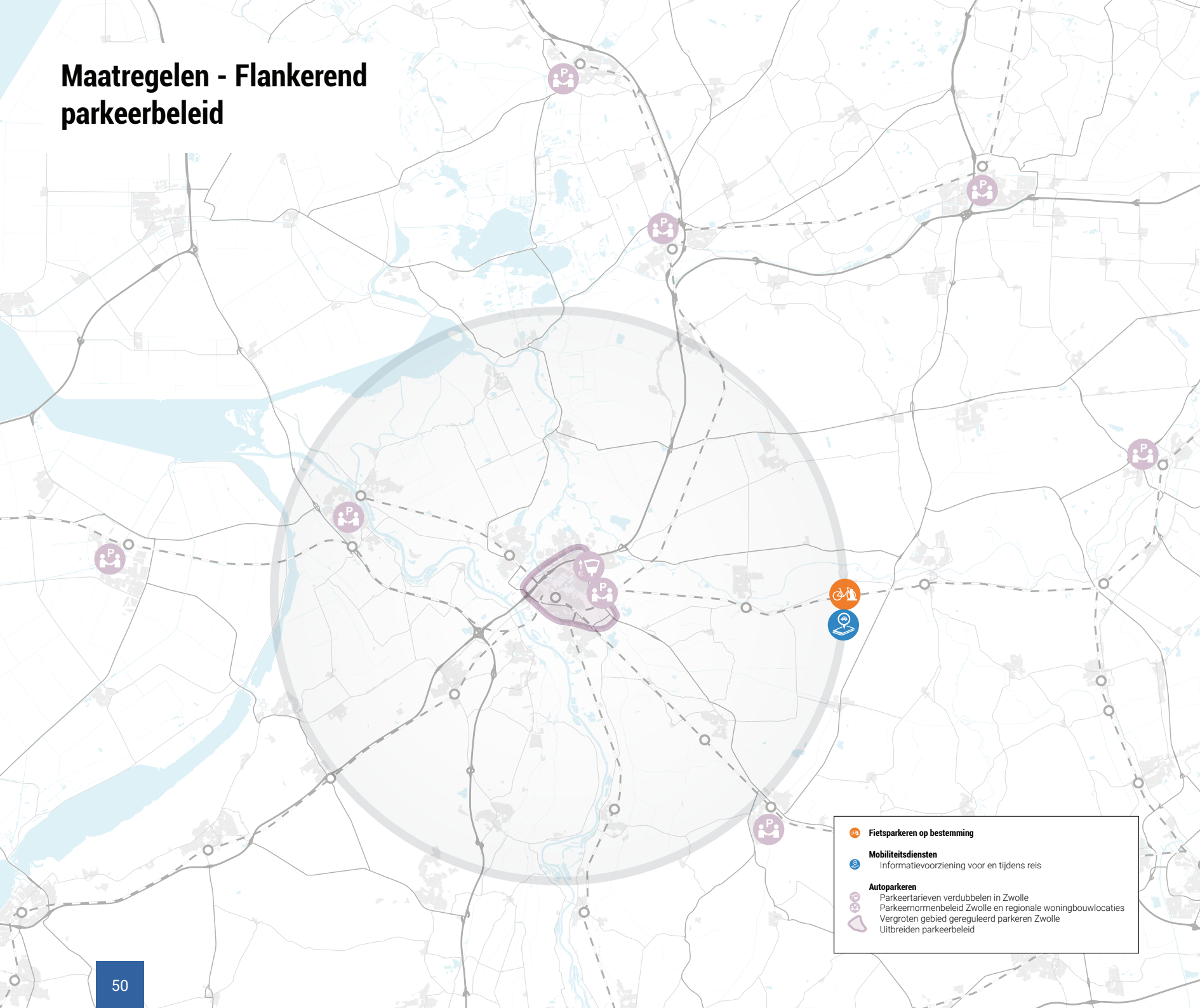
Het woon-werk verkeer in Zwolle en de regio is sterk op Zwolle gericht. Door te zorgen voor goede doorfietsroutes van en naar Zwolle ontstaat een comfortabel en aantrekkelijk alternatief, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan het verminderen van autoverkeer richting Zwolle.

Deze snelfietsroutes focussen op verbindingen tussen omliggende kernen en Zwolle, op de hubs vanuit de hub-strategie en sluiten als mogelijk aan op de doorfietsroutes in omliggende provincies.

Concreet wordt realisatie van vijf snelfietsroutes voorzien:

- Dronten-Zwolle (Kampen-Zwolle gereed)
- Genemuiden-Zwolle
- Raalte-Zwolle
- Apeldoorn-Zwolle (Wezep-Zwolle gereed)
- Wijhe-Zwolle

## Maatregelen - Flankerend parkeerbeleid



## 5.4 FLANKEREND PARKEERBELEID - MAATREGELEN

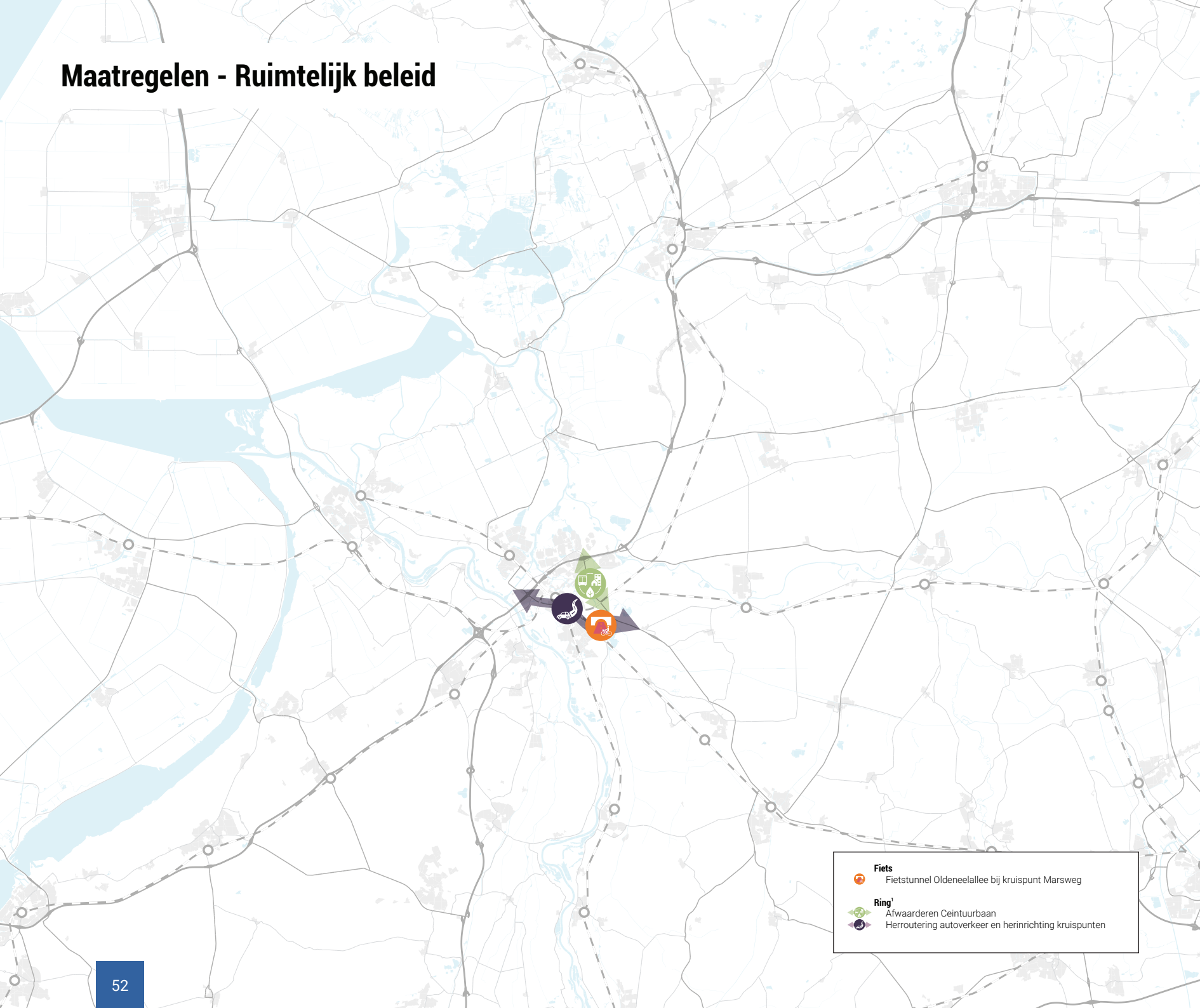
### Actualisatie parkeerbeleid

De mobiliteitsstrategie zet in op een overstap van auto naar voet, fiets en OV. Daarom versterken we de kwaliteit van de voetgangers-, fiets- en OV-netwerken. Dit combineren we met aanscherping van het parkeerbeleid. Het blijft daarmee mogelijk Zwolle per auto te bezoeken, maar het wordt wel lastiger en duurder. Door minder autogebruik komt er ruimte vrij, welke we gebruiken om meer ruimtelijke kwaliteit in de stad te brengen.

We maken regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid. Concreet worden er drie stappen gezet:

1. Onderzoek naar de mogelijkheden van flankerende maatregelen op het gebied van parkeren (tarieven, normen, werklocaties, informatievoorziening), zoals:
  - Parkeertarieven verdubbelen in Zwolle en vergroten gebied gereguleerd parkeren
  - Aanpassing parkeernormenbeleid binnen Zwolle en de regionale woningbouwlocaties
  - Uitbreiden parkeerbeleid naar o.a. werklocaties of scholen

2. Fietsparkeren: kwaliteit en capaciteit van fietsenstalling op de bestemming (hub / werklocaties)
3. Smart Mobility: verbeteren informatievoorziening voor en tijdens de reis (parkeren)



## 5.5 RUIMTELIJK BELEID - MAATREGELEN

Onderstaande maatregelen leveren vanuit de inrichting van de ruimte een bijdrage aan de transitie. Hierbij gaat het om ruimtelijk/verkeerskundige verkenning/onderzoek naar integrale oplossingen voor enerzijds doorstroming/bereikbaarheid en anderzijds ruimtelijke kwaliteit.

### Afwaarderen Ceintuurbaan (2x2 50km/uur + HOV-baan)

Het mobiliteitssysteem neemt veel ruimte in en heeft in sommige gevallen een barrièrewerking. Door weginfrastructuur af te waarden binnen bebouwd gebied, komt ruimte vrij voor verstedelijking en (extra) kwaliteit voor fietser en voetganger. Dit draagt bij aan een levendige en veilige stad.

Een van de wegen waar dit voor geldt is de Ceintuurbaan. Deze weg vormt momenteel een barrière tussen de Oostflank en de rest van Zwolle. Met het afwaarderen van de Ceintuurbaan vermindert de impact van wegverkeer op de stad, verbetert de leefbaarheid in omliggende woongebieden, verbetert de oversteekbaarheid en worden daarmee de stadsdelen beter verbonden. Hierdoor wordt meer grootschalige ontwikkeling van de Oostflank mogelijk.

Concreet is de gedachte om de Ceintuurbaan tussen het spoorviaduct aan de zuidzijde en de Meppelaarstraatweg af te waarden naar 2x2 50km/uur met toevoeging van een vrijliggende HOV-baan (ook voor hulpdiensten). Hiermee ontstaat ook meer ruimte voor openbaar vervoer/bus op de buitenring om aantrekkelijkheid OV te verbeteren. Eerste stap van deze maatregel is onderzoek naar de inpassing van deze busbaan in combinatie met een 2x2 50 km/uur-weg en de ontwikkeling van de Oostflank. Bij dit onderzoek moet ook worden gekeken op welke wijze het bestaande mobiliteitssysteem optimaal benut kan worden door inzet van SMART verkeersmanagement.

### Herrotering autoverkeer via buitenring zuid (IJsselallee) / Herinrichting kruispunten

Met de verdere ontwikkeling van Zwolle stijgt ook de druk op het autonetwerk. Ook de oostzijde van Zwolle wordt de komende jaren verder verstedelijkt. Om de impact van wegverkeer op de stad te verminderen, de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten en tegelijkertijd de afwaardering van de Ceintuurbaan mogelijk te maken wordt ingezet op een herrotering van autoverkeer via 'buitenring zuid'. Hierbij mag de doorstroming op de ring A28 niet verslechteren.

Concreet gaat het hierbij om het verbeteren van de doorstroming van (doorgaand) autoverkeer tussen N35 en A28 via de Oldeneelallee – IJsselallee, in geval via onderstaande ingrepen:

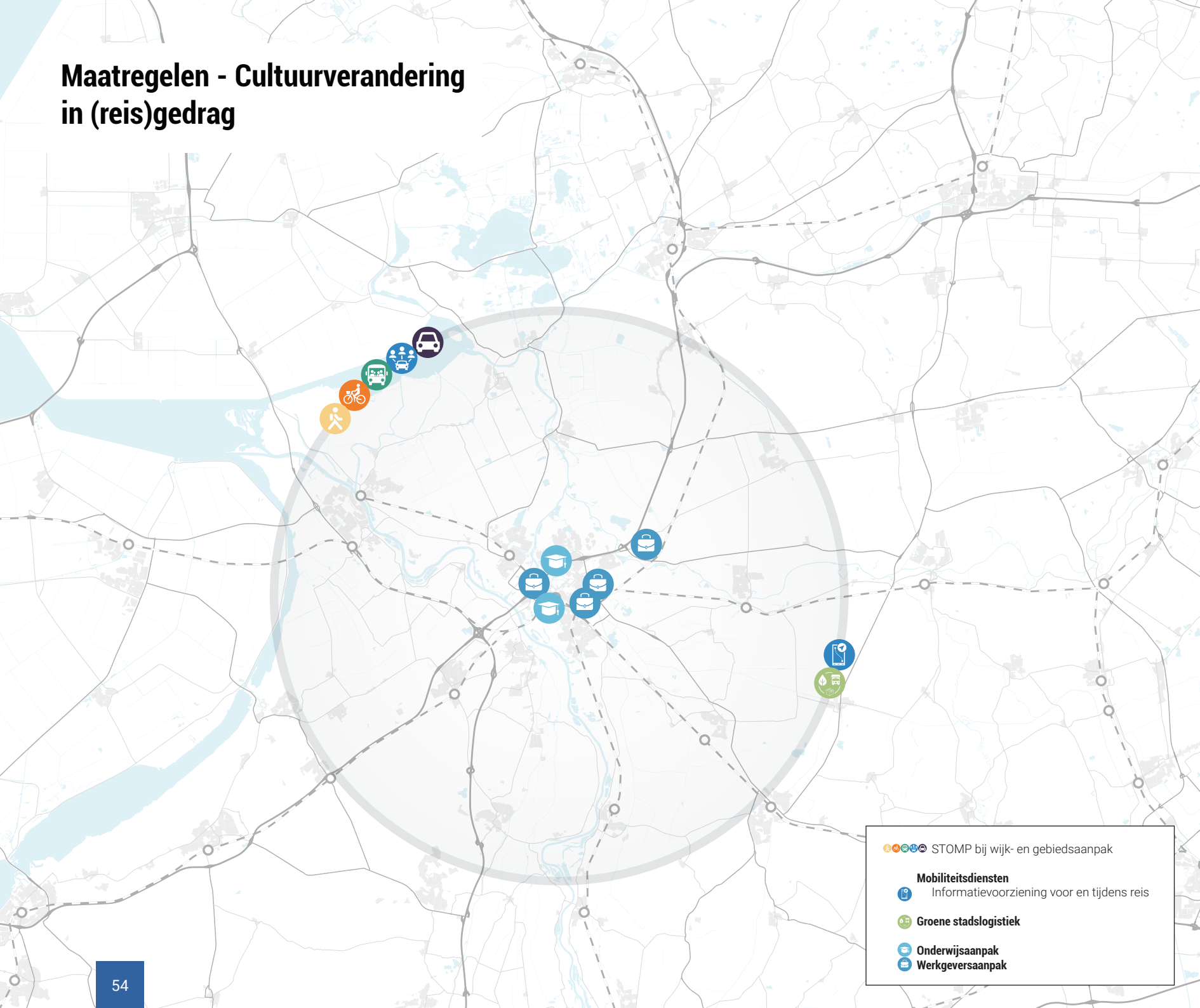
- Aanpassing aansluiting Oldeneelallee – IJsselallee (met als doel realiseren prioriteit doorstroming van N35 – A28 zuid)
- Aanpassing aansluiting Ceintuurbaan – Oldeneelallee (doel idem)

Ook deze ingrepen zijn onderdeel van het voorgestelde onderzoek Ceintuurbaan.

### Fietstunnel Oldeneelallee bij kruispunt Marsweg

Gekoppeld aan de herrotering van autoverkeer via de buitenring zuid, wordt ingezet op realisatie van een fietstunnel onder de Oldeneelallee door, ter hoogte van het kruispunt met de Marsweg. Momenteel vormt de Oldeneelallee voor fietsers een barrière. Met het realiseren van een fietstunnel Marsweg/Oldeneelallee zorgen we zowel voor een aantrekkelijker en sneller fietsalternatief, als dat we de doorstroming op Oldeneelallee kunnen verbeteren en daarmee bijdragen aan herrotering van het autoverkeer via de buitenring zuid. Ook deze ingreep is onderdeel van het voorgestelde onderzoek Ceintuurbaan.

## Maatregelen - Cultuurverandering in (reis)gedrag



## 5.6 CULTUURVERANDERING IN (REIS)GEDRAG - MAATREGELEN

### Gedragbeïnvloeding (werk- en onderwijsaanpak)

Een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie is de bijbehorende cultuurverandering van de reiziger (bezoekers en bewoners), waarmee we werken aan structureel ander reisgedrag van reizigers in Zwolle en omgeving. Om dit bereiken zetten we actief in op een op gedragsverandering gerichte communicatie. Dat gebeurt via vier elementen:

1. Data op orde: Het inwinnen van verplaatsingsdata om de doelgroepbenadering op te baseren
2. Door wijk/gebiedsaanpak met toepassen STOMP-methode komen tot wijk/ buurthubs met deelmobiliteit/logistieke functies, betere fiets/voetgangers voorzieningen in combinatie met communicatie en SMART maatregelen
3. Uitvoering werkgeversaanpak: advisering mobiliteitsmakelaar aan werkgevers en aanbod fietsmaatregelen
4. Onderwijsaanpak: onderzoek naar mogelijkheden voor spreading van lestijden en kansrijke interventies om het mobiliteitsgedrag van studenten te beïnvloeden



# 6 EFFECT VAN DE MAATREGELEN

Om de effecten in kaart te brengen, zijn de maatregelen uit het vorige hoofdstuk ook doorgerekend met een verkeersmodel. Er is gebruik gemaakt van 3 verschillende modellen:

- **Het dashboard Verstedelijking**  
Dit model is toegepast om het effect van de verstedelijkingskeuzes op de verplaatsingen en de vervoerwijzekeuze in beeld te brengen
- **Verkeersmodel Zwolle**  
Dit model is toegepast om de verkeerseffecten binnen Zwolle weer te geven, zowel de vervoerwijzekeuze als uiteindelijk de autointensiteiten
- **NRM**  
Het Nederlands Regionaal Model (NRM) is toegepast om de effecten van de maatregelen op de hoofdwegenstructuur weer te geven.

## **Scenario's**

Om de verschillende effecten goed in beeld te krijgen zijn er een aantal scenario's ontwikkeld.

### Projectreferentie

In dit scenario is de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle vertaald naar een nieuwe verdeling van wonen en werken over de regio. Basis vormt het WLO scenario HOOG 2040 (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving). De woningaantallen zijn geografisch herverdeeld om te komen tot een scenario dat zo goed mogelijk past bij de verstedelijkingsstrategie.

Er is geen exacte vertaling van toekomstige concrete woningbouwplannen, maar een globale verdeling over de regio volgens de verstedelijkingsstrategie gehanteerd. Hiermee is de analyse gericht op de verschillen en oplossend vermogen. De uiteindelijke afspraken ten aanzien van woningbouw zullen anders zijn.

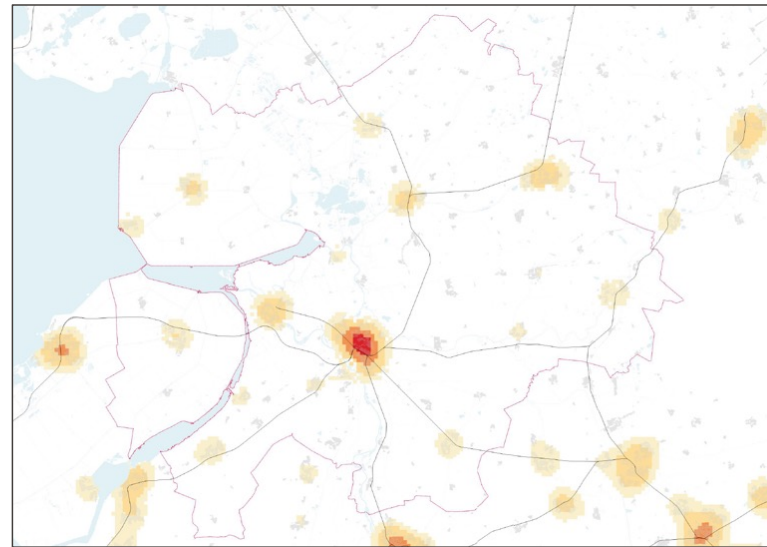
### Maatregelscenario's

Vervolgens zijn de in het vorige hoofdstuk genoemde maatregelen vertaald in maatregelpakketten. Hierbij zijn voornamelijk de infrastructurele maatregelen (bijv. fietstunnel) en het flankerend beleid (bijv. parkeren) vertaald in het model. Maatregelen ten aanzien van werkgeversbenadering of communicatie zullen zorgen voor een versterking van het effect, maar zijn niet vertaald in het maatregelscenario in de verkeersmodellen.

### **Gevoeligheidsanalyse**

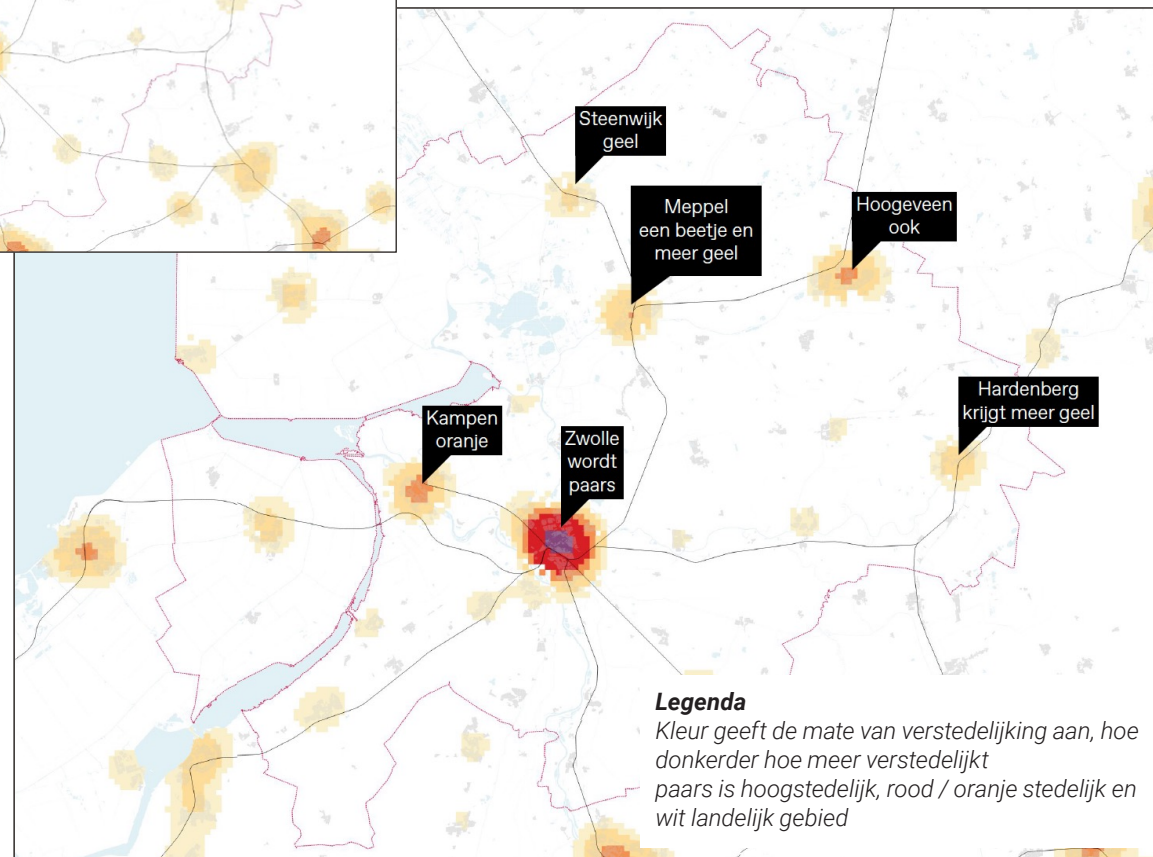
Ten slotte is ook gekeken naar het effect van verschillende onzekerheden of keuzes op de resultaten van de modellen. Het gaat hierbij om de keuze ten aanzien van de aanleg van de Lelylijn, het afwaarderen van de Ceintuurbaan, de invoering van Anders Betalen voor Gebruik en het opwaarderen van de N35.

## VERSTEDELIJINGSSTRATEGIE: VERSTERKING VAN DE NABIJHEID EN VERSTEDELIJING



**2018 - Regio Zwolle**  
veel ruimtelijke kwaliteit;  
maar beperkte nabijheid

**2040 - Regio Zwolle**  
meer nabijheid rondom de steden



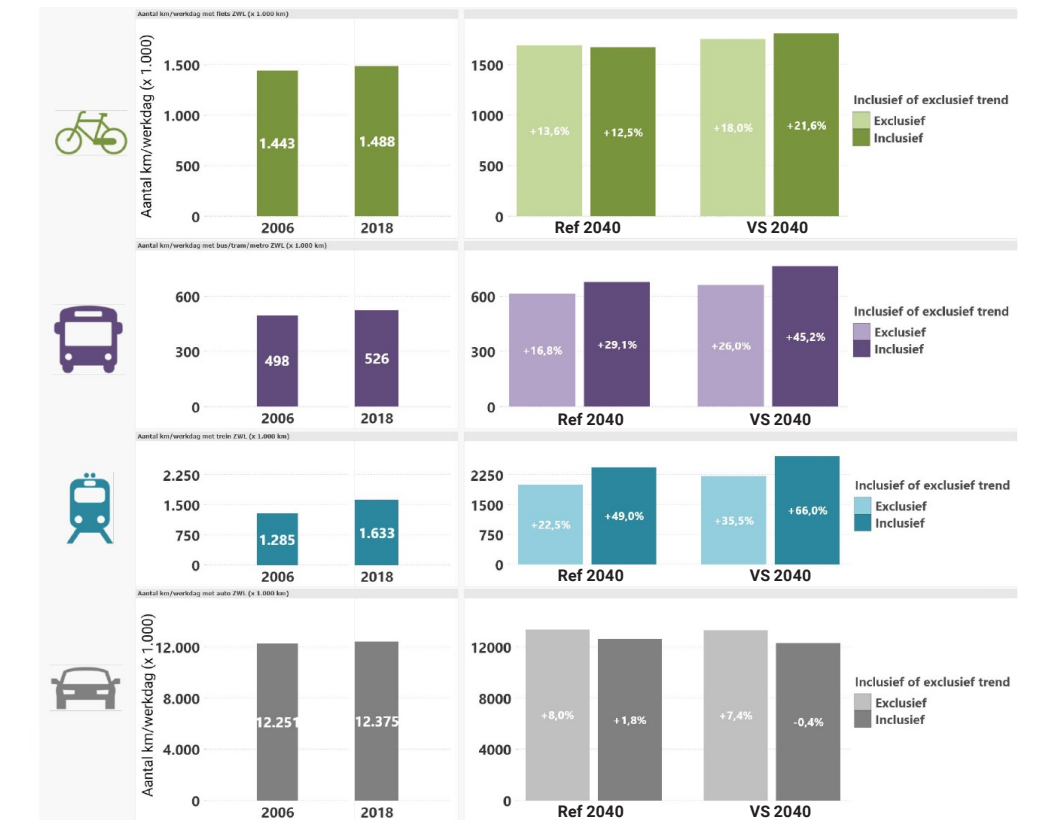
## 6.1 EFFECT VAN DE VERSTEDELIJING - NABIJHEID

Uit de analyse met het dashboard Verstedelijking van de strategie komt naar voren dat de nabijheid wordt versterkt in Regio Zwolle onder invloed van de Warme Harten strategie. In de kaartbeelden links is zichtbaar dat de verstedelijking (rood en paars) toeneemt richting 2040.

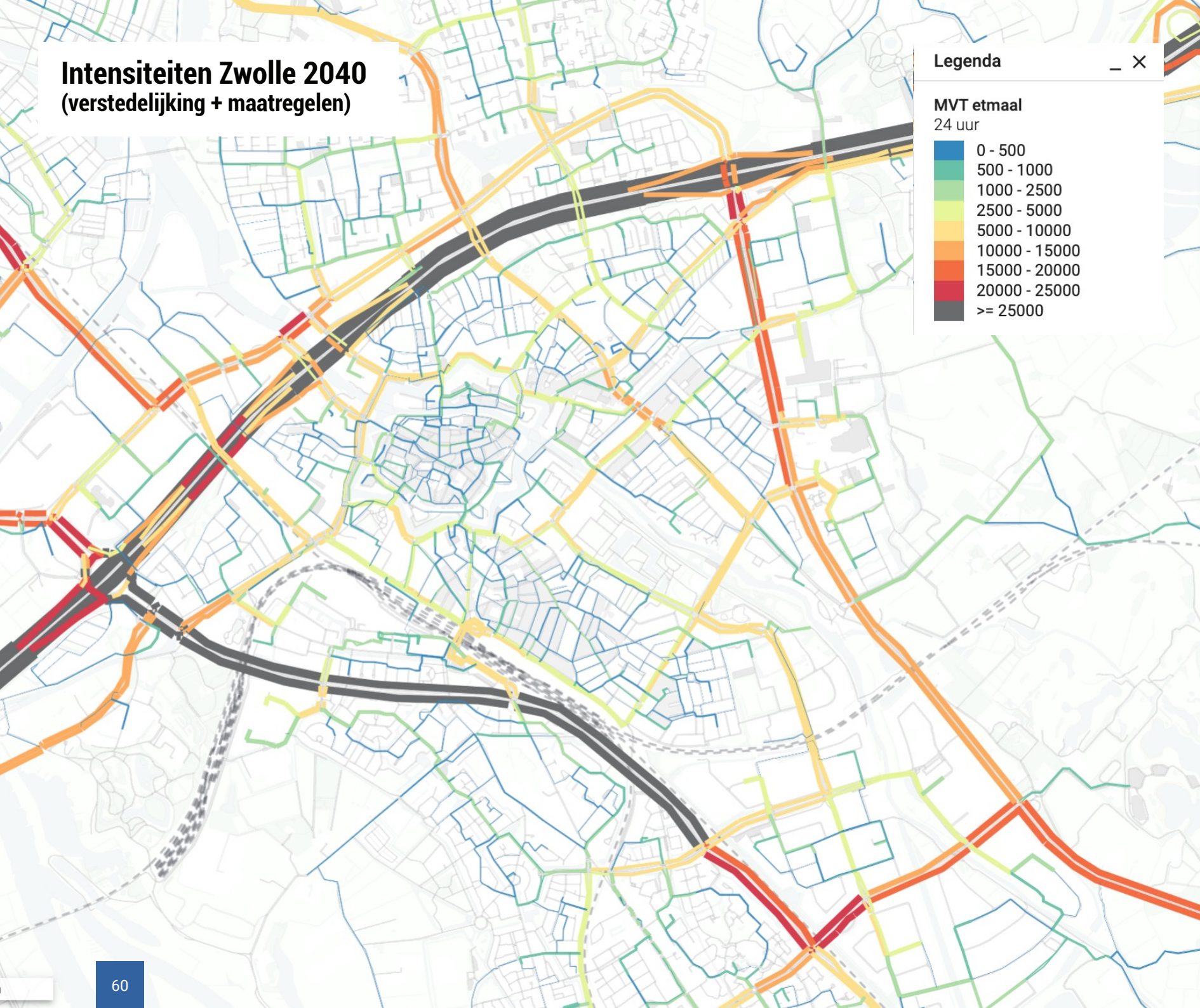
Deze sterkere nabijheid heeft ook impact op de verplaatsingen in Regio Zwolle. In de grafieken rechts is zichtbaar dat het aantal fiets en OV kilometers toeneemt ten opzichte van 2018. Daarnaast is ook een lichte daling van het aantal autokilometers zichtbaar.

Wel moet worden opgemerkt dat het hierbij gaat om de potentie van de verandering van het verplaatsingsgedrag, deze komt overeen met de sprong in stedelijkheid in de regio, maar moet nog wel waar worden gemaakt met het opgestelde maatregelenpakket voor mobiliteit.

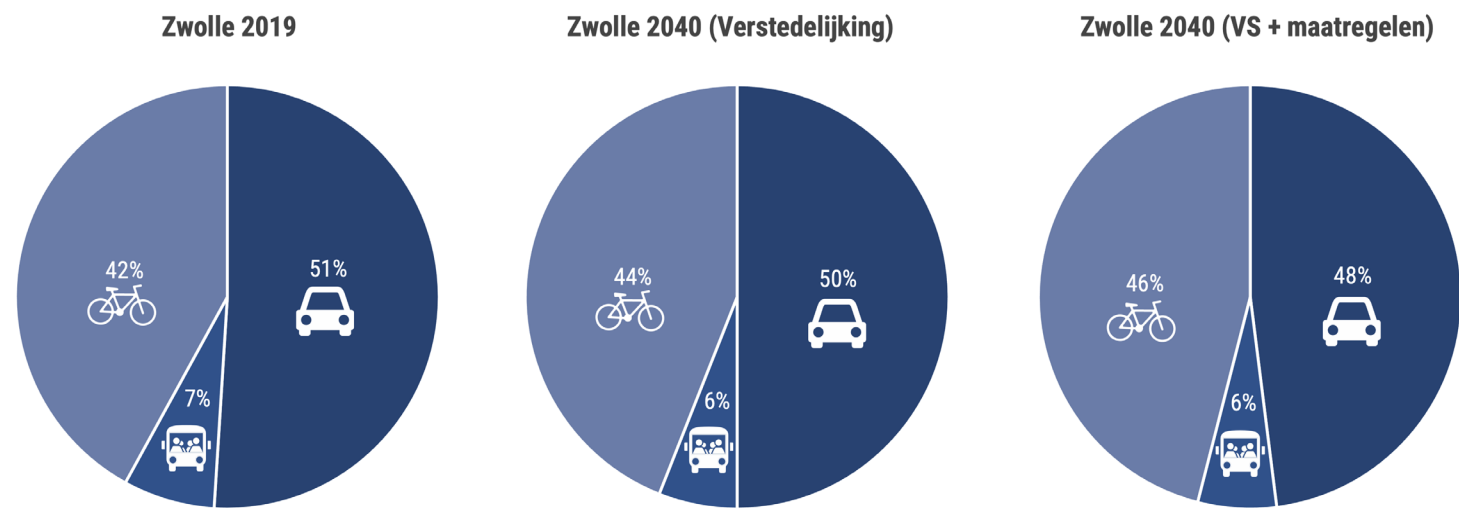
### Totale reizigerskilometers door inwoners Regio Zwolle



## Intensiteiten Zwolle 2040 (verstedelijking + maatregelen)



## 6.2 EFFECT OP DE VERVOERWIJZE



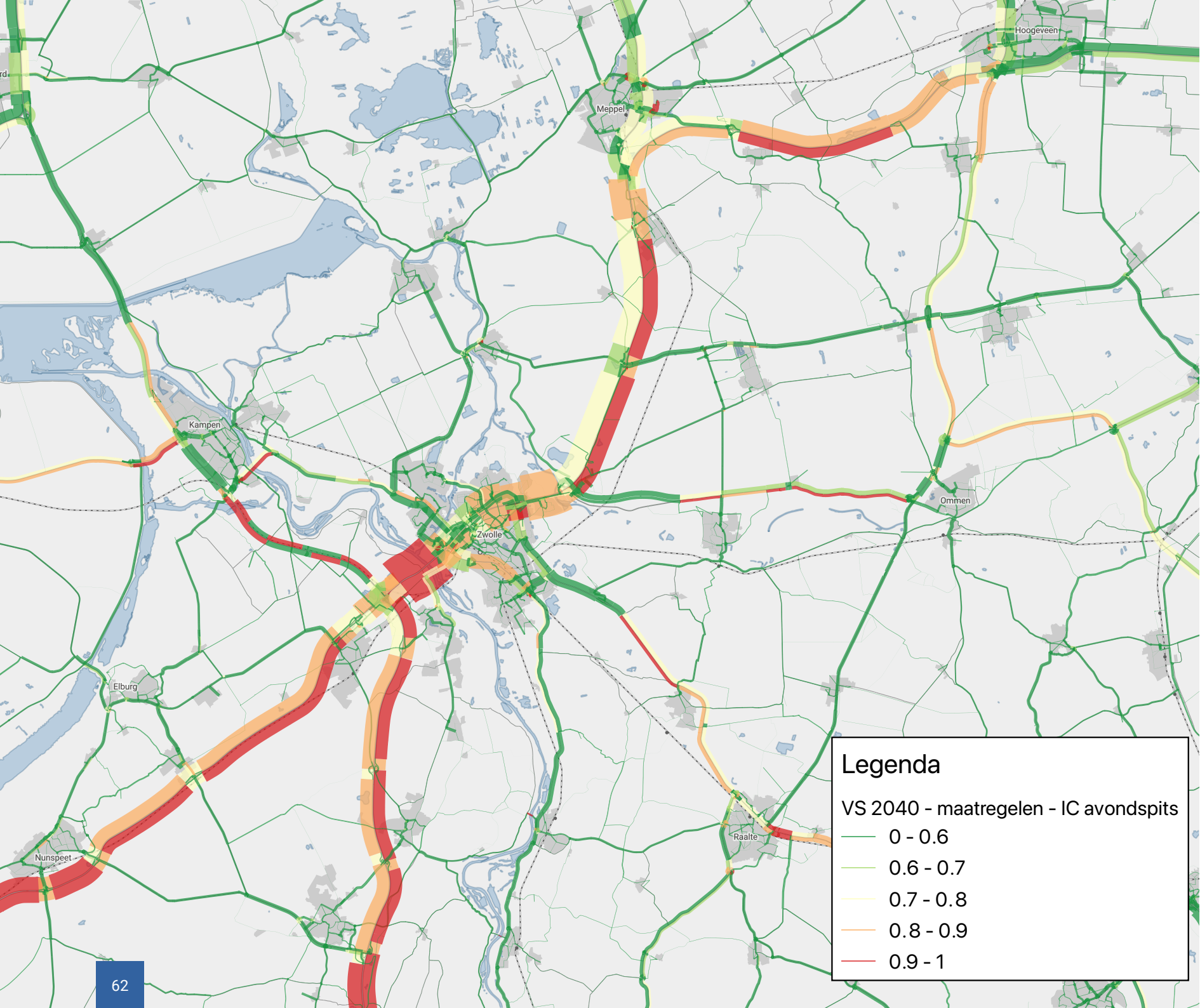
Verdeling verplaatsingen per vervoerswijze per etmaal

Met het model Zwolle is bekeken of de verbeterde nabijheid in combinatie met het maatregelpakket ook leidt tot een ander verplaatsingsgedrag.

Hierboven in de taartdiagrammen is de verdeling over de vervoerswijzen weergegeven. Het gaat hierbij om etmalen en om verkeer met een herkomst en/of bestemming in Zwolle.

De belangrijkste conclusie is dat er een toename zichtbaar is van het gebruik van de fiets door eerst de verstedelijking en vervolgens het maatregelpakket in Zwolle. Het gebruik van het OV daalt licht en ten gevolge van de maatregelen verschuift het alleen maar binnen Zwolle. Mensen maken gebruik van andere OV-lijnen.

De mobiliteitstransitie van verplaatsingen (van/ naar Zwolle) van auto naar fiets van 2% door het pakket wordt grotendeels veroorzaakt door interne verplaatsingen (3,5%). De afname van autoverkeer (procentueel beperkt op de A28) wordt veroorzaakt door de overstap van bestemmingsverkeer richting Zwolle via hubs naar fiets en OV.



## 6.3 EFFECT OP DE DOORSTROMING AUTOVERKEER

Hiernaast zijn de resultaten vanuit het NRM weergegeven ten aanzien van de doorstroming. Hierbij is de IC-factor weergegeven in de avondspits, waarbij de dikte van de balk bepaald wordt door de intensiteiten in de avondspits. Het figuur hiernaast geeft de situatie weer in 2040 inclusief de verstedelijking en de maatregelen, die in het pakket zitten. Hierbij is wel een vergroting van de capaciteit op de ring Zwolle (A28 t.h.v. centrum) meegenomen. Deze maatregel bleek technisch en ruimtelijk niet realiseerbaar en is dus alsnog afgefallen, maar was reeds meegenomen in de berekeningen. Een beschrijving van de uitgangspunten en alle resultaten is opgenomen in bijlage: Technische Rapportage van het NRM.

**Bevindingen**  
 Tussen nu en 2040 is er groei zichtbaar op het wegennet. Hierdoor wordt het netwerk overbelast en ontstaan knelpunten rondom de kruisingen. De A28 is zwaar belast in de spitsen; met name op de ring en ten zuiden van Zwolle. Ook de N50 en A50 zijn overbelast. Tegelijkertijd zien we dat de regionale wegen (uitgezonderd N35 bij Raalte) behoorlijk blijven functioneren.

Wanneer we kijken naar de impact van de verstedelijking, valt op dat de keuzes in de verstedelijkingsstrategie maar beperkte invloed hebben op de verschillen in intensiteiten. Belangrijkste reden is dat de uiteindelijke verschuiving van woningen maar beperkt zijn, zeker ten opzichte van de bestaande woningen en de hoeveelheid doorgaand verkeer. Wel zien we lokaal (rondom de gebiedsontwikkelingen) zeker invloed van de verstedelijkingskeuzes.

Als we vervolgens ook de verstedelijkingsstrategie combineren met de maatregelen van de mobiliteitsstrategie (het in hoofdstuk 5 beschreven pakket), zien we ook in het NRM de verschuiving naar fiets en OV, zeker ook door het toevoegen van de hubs. De maatregelen hebben maar beperkt effect op de grote stromen (A28 / N50 / A50). De hubs worden goed gebruikt, maar hebben door hun ligging dichtbij Zwolle, weinig effect op de hoofdwegen van en naar Zwolle. Wel functioneert de ring Zwolle beter in de spitsperiode.



## IMPACT VAN DE LEYLIJN\*

### Het regionale aanbod “bouwstenen voor het Deltaplan”

De regionale bouwstenen voor het Deltaplan bestaan uit het realiseren van 220 duizend extra nieuwe woningen (bovenop de ‘autonome’ groei van 100 duizend woningen) en de verbetering van spoorweginfrastructuur. Dit betreft de Lelylijn (een nieuwe snelle verbinding van de Randstad via Lelystad naar Groningen en Leeuwarden), het opwaarderen van de bestaande spoorverbinding via Zwolle naar Groningen, Leeuwarden en Emmen en de Nedersaksenlijn (versterken relatie Groningen-Drenthe-Twente middels opbouw spoornetwerk tussen Emmen en Veendam).

### Bereikbaarheid over weg en spoor

Voor de Lelylijn zorgt voor een verbetering van reistijden tussen Noordelijke gebieden en de Randstad. Tussen Groningen/ Leeuwarden en Schiphol zijn tijdswinsten te realiseren van meer dan een half uur. Uit modelberekeningen volgt dat er dagelijks ca. 25 duizend extra reizigersbewegingen in en naar Noordelijk Nederland zijn als de drie lijnen van het Deltaplan worden gerealiseerd, zonder de extra woningen. Het effect van het Deltaplan (dus inclusief woningen) is gecompliceerd. Doordat, ten opzichte van een autonome ontwikkeling zonder Deltaplan, mensen op andere plekken wonen en werken, ontstaan er ook wezenlijk andere verplaatsingspatronen.

Ten opzichte van de autonome, meer in de Randstad geconcentreerde ontwikkeling nemen de aantallen verplaatsingen en de verplaatsingsafstanden toe. In en naar Noordelijk Nederland neemt het aantal OV-verplaatsingen met ruim 50 duizend bewegingen toe. Daar staat een afname in de rest van Nederland tegenover; per saldo is er een positief effect van iets minder dan 20 duizend extra OV-verplaatsingen.

Een ander effect is dat wanneer meer mensen ervoor kiezen om vanuit het sterk verstedelijkte westen naar het minder verstedelijkte Noorden te verhuizen, zij vaker gebruik gaan maken van de auto en gemiddeld langere afstanden afleggen. Dit blijkt uit nevenstaande figuur. Op wegen die roodgekleurd zijn neemt het aantal auto's (verkeersintensiteit) toe en op groengekleurde wegen neemt het aantal auto's af.

Ten aanzien van de A28 zien we een toename van verkeer ten noorden van Zwolle (en deels ook op de ring) en ten zuiden een beperkte afname. Dit heeft ook met name een oorzaak in de verschuiving van verstedelijking.

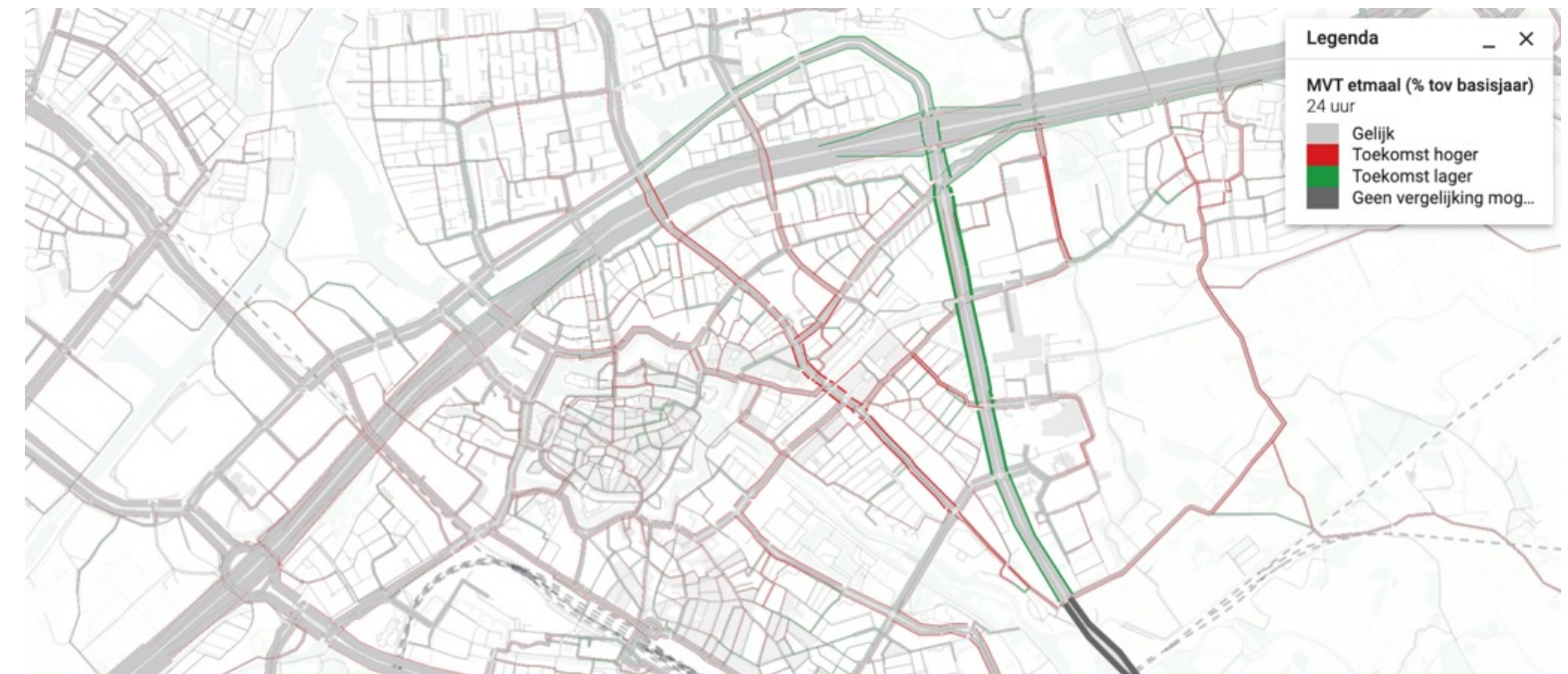
Per saldo zien we een betere benutting van infrastructuur, maar ook een toename van het aantal autokilometers en de daarmee gepaard gaande negatieve externe effecten.

Overigens is de mate waarin extra autogebruik daadwerkelijk zal optreden sterk afhankelijk van de ruimtelijke ontwikkeling: hoe meer er hoogstedelijk op de knopen wordt geconcentreerd, hoe minder autogebruik. Dit laatste heeft zeker ook nog een raakvlak met de keuzes die gemaakt zijn in de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle. Deze is in bovenstaande analyse niet meegenomen.

Ontwikkeling wegvakintensiteiten met Deltaplan ten opzichte van autonome ontwikkeling zonder Deltaplan



## 6.4 GEVOELIGHEIDSANALYSE – AFWAARDEREN CEINTUURBAAN



In bovenstaande figuur is zichtbaar gemaakt wat het effect is van het afwaarderen van de Ceintuurbaan naar een 2x1 50km/uur weg (tussen de kruising met de Oldeneelallee en de A28). Met deze verdere afwaardering wordt de barrièrewerking van de Ceintuurbaan minder en komen meer ontwikkelmogelijkheden in de Oostflank beschikbaar.

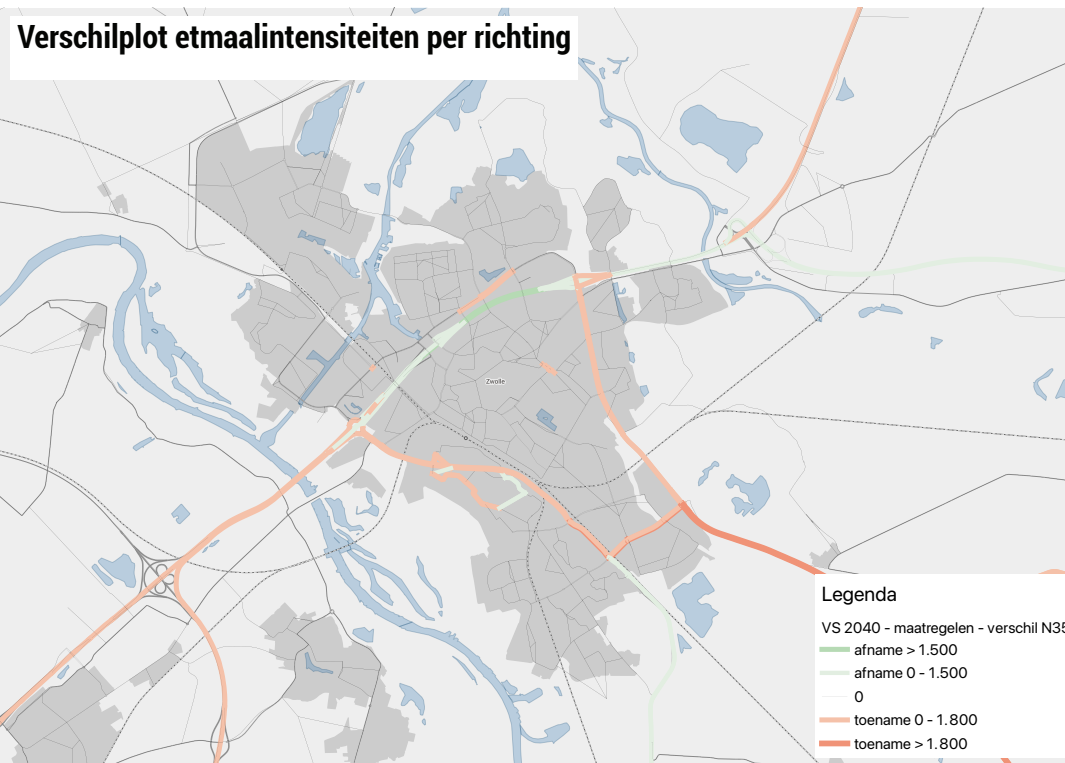
In de figuur is aangegeven wat het effect is op de verkeersstromen in Zwolle. De berekeningen zijn gemaakt met verkeersmodel Zwolle.

In rood is een toename weergegeven van autointensiteiten ten opzichte van het scenario met de verstedelijking in 2040.

Groen betekent een afname van verkeer. Zichtbaar is dat het verkeer op de Ceintuurbaan inderdaad afneemt door het afwaarderen. Tegelijkertijd zoekt dit verkeer ook naar verschillende (sluip)routes door het centrum van Zwolle en door Veldhoek en Berkum in het oosten van Zwolle. Het verkeer rijdt dus niet om de stad heen, maar juist door de stad.

De verlaging van capaciteit op de Ceintuurbaan zorgt voor grote vertragingen en in de praktijk waarschijnlijk voor een file van de A28 tot voor de kruising met de Oldeneelallee doordat kruispunten het verkeer niet meer kunnen verwerken. Hierdoor waarschijnlijk ook wachtrijen op de toeleidende wegen als N35 en A28. Dit komt doordat het grootste aandeel van het verkeer op de Ceintuurbaan bestemmingsverkeer is en geen doorgaand verkeer.

## GEVOELIGHEIDSANALYSE – MARSROUTE N35



Er is ook gekeken naar het effect van de aanleg van de Marsroute N35 (autoweg 100 km/u 2x2 rijstroken) op de verkeersintensiteiten. Deze gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd met het NRM. In bovenstaande kaart zijn de verschillen weergegeven tussen de situatie 2040 met maatregelen en de situatie waarin ook de N35 is opgewaardeerd naar de Marsroute.

Te zien valt dat het verkeer toeneemt op de N35 (rood / oranje).

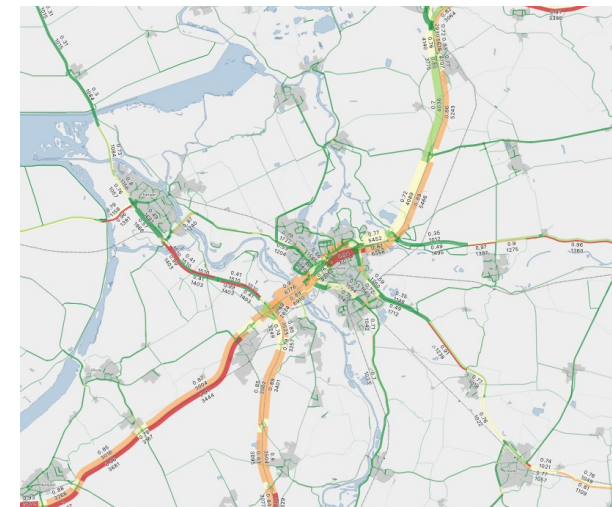
Dit heeft ook effect op het verkeer op de buitenring (zowel de Ceintuurbaan als de IJsselallee). De toename is ca. 8.000 voertuigen op de kruising met de Oldeneelallee op etmaalbasis. Deze toename vindt plaats op de kruisingen, die ook al in de toekomstige situatie zonder Marsroute zwaar belast zijn.

Daarnaast valt op dat de afname met name zichtbaar is op de A28 (ring). Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een

verschuiving van het regionale verkeer naar de N35, waardoor er minder gebruik gemaakt wordt van de ring Zwolle. Wel is een toename zichtbaar op de A28 t.h.v. de IJsselbrug.

De verwachting is dus dat bij uitvoering van de Marsroute de bereikbaarheidsopgave van Zwolle (en dus de doorstroming op ring van Zwolle bij afwaarderen van de Ceintuurbaan) groter wordt.

## GEVOELIGHEIDSANALYSE – BETALEN NAAR GEBRUIK



Het Rijk heeft het voornemen om Betalen naar Gebruik (een vorm van beprijzen) in te voeren in 2030. In dit MIRT-onderzoek hebben we gekeken wat de impact is op ons studiegebied op basis van de analyses uitgevoerd door het Rijk (bron: NRM 2022 gevoeligheidsanalyse).

De belangrijkste observatie is dat het doorgaand verkeer richting Noord-Nederland afneemt en daardoor op de A28 en A50 een afname van het verkeer zichtbaar is. Dit is ook weergegeven in de tabel hiernaast. Het effect is dat de capaciteit van de IJsselbrug beter past bij de vraag.

Tegelijkertijd zien we dat de A28 t.h.v. de noordelijke Veluwe en de N50 zwaar belast blijven. Overall zien we een behoorlijke afname van voertuigverliesuren (en dus files) in Oost-Nederland.

Indices (2018=100)	WLO Laag 2040		WLO Hoog 2040	
	Referentie	Gevoeligheidsanalyse	Referentie	Gevoeligheidsanalyse
<b>Noord-Nederland</b>				
Voertuigkilometers	83	74	130	114
Voertuigverliesuren	45	33	246	134
<b>Oost-Nederland</b>				
Voertuigkilometers	94	83	138	124
Voertuigverliesuren	52	33	242	145
<b>West-Nederland</b>				
Voertuigkilometers	101	91	139	128
Voertuigverliesuren	84	63	293	208
<b>Zuid-Nederland</b>				
Voertuigkilometers	91	82	128	117
Voertuigverliesuren	69	51	250	170

Tabel 4 Ontwikkelingen kilometers en verliesuren HWN referentie en gevoeligheidsanalyse

### afname in intensiteiten

Etmaal	Referentie	BNG	Vershil
A28 - IJssel (N)	97000	89300	-8%
A28 - IJssel (Z)	96300	89100	-7%
Avondspits	Referentie	BNG	Vershil
A28 - IJssel (N)	7250	6900	-5%
A28 - IJssel (Z)	7100	6800	-4%

### Maatregelpakket 2030 (ontwikkeling Zwolle centrum / zuidflank)

- Parkeerbeleid (o.a. verdubbeling tarief Zwolle) en gedragsbeïnvloeding (werk- en onderwijsaanpak);
- Verbetering ontsluiting spoorzone: fietstunnel Reysigerweg – Spoorzone
- HUB-strategie (ring Zwolle) en HOV-bereikbaarheid gericht op hubs;
- Snelfietsroutes gericht op verbinding HUB en bestemmingen Zwolle;
- Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)

### Maatregelpakket 2040 (ontwikkeling Zwolle Oostflank)

- Afwaarderen Ceintuurbaan (2x2 50km/uur + HOV-baan)
- Herroutering autoverkeer via buitenring zuid (IJsselallee)
- Herinrichting kruispunten en fietstunnel Marsweg
- Fiets / HOV – route langs spoor van Zwolle CS naar HUB Ceintuurbaan
- Verbetering fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)

# 7 CONCLUSIES EN VERVOLG

Dit MIRT-onderzoek resulteerde in het voorgestelde maatregelenpakket. Dit wil niet zeggen dat ze alle direct worden uitgevoerd: dit is onder andere afhankelijk van de mogelijkheden van financiering, bestuurlijke en politieke besluitvorming, en nadere uitwerking en afweging van de maatregelen. Dit is een traject van vele jaren. Voor diverse maatregelen is verdiepend onderzoek nodig op diverse aspecten, bijvoorbeeld over het afwaarderen van de Ceintuurbaan, de juiste locaties voor HUB's en wijzingen in het lijnennet en frequentie van het OV voordat deze echt tot uitvoering komen.

De verstedelijkingsstrategie zorgt voor meer nabijheid en daardoor is een verschuiving mogelijk naar fiets en OV (de mobiliteitstransitie). Het maatregelpakket past goed bij de ontwikkelprincipes en zorgt ook modelmatig voor een verschuiving richting fiets en OV van het Zwolle gerelateerde verkeer. Hierdoor komt ruimte beschikbaar voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Daarnaast zal bij de uitwerking van de maatregelen ook rekening gehouden moeten worden met aanvullende klimaatmaatregelen (denk bijvoorbeeld aan waterdoorlatende bestrating).

Het flankerend beleid in Zwolle (m.n. parkeerbeleid en werkgeversaanpak) heeft effect. Deels gebaseerd op de effectbepaling en deels op ervaringen uit het verleden en andere projecten. Mogelijk kan hier in de toekomst nog steviger op worden ingezet.

Vanwege het grote aandeel doorgaand verkeer op de A28 is de impact van deze verschuiving beperkt en zien we richting 2040 dat de autobereikbaarheid onder druk komt te staan; wel verbetert deze ten opzichte van de referentiesituatie.

Betalen naar Gebruik vormt een vliegwiel voor de mobiliteitstransitie: het maatregelpakket levert de alternatieven voor de verschuiving door BnG. De overall bereikbaarheid van Zwolle en omgeving verbetert, vanwege de inzet op OV- en fietsmaatregelen (mensen hebben een alternatief voor de auto).

De mobiliteitsstrategie in combinatie met de verstedelijkingsstrategie zorgt voor een vermindering van de groei van automobieliteit. Tegelijkertijd blijven met het maatregelpakket in alle scenario's en ook bij invoeren van betalen naar gebruik, er in 2040 nog wel aandachtspunten op het hoofdwegennet in Regio Zwolle (denk aan de A28 en de N50). Dit kan in de toekomst aanleiding zijn om nog steviger in te zetten op de mobiliteitstransitie (denk aan flankerend beleid)(met bijvoorbeeld nader flankerend parkeerbeleid) of te kijken naar (lokale) benuttingsmaatregelen.

De specifieke locatie en uitvoering (inclusief fasering) van de hubs moet verder worden uitgewerkt in de volgende fase.

Het versterken van de OV-bereikbaarheid van specifiek de hubs en het wensbeeld van het HOV-lijnennet moet verder worden uitgewerkt in een nieuwe dienstregeling, inclusief een haalbaarheidstoets. Uitgangspunt hierbij is voldoende snelheid en frequentie (inclusief de bestemmingen in Zwolle).