

# Hanzelijn Monitor Nulmeting



Onderzoek naar de effecten van de nieuwe  
spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle  
*Willem Buunk en Erwin Bezembinder (red.)*





# Hanzelijn Monitor, *Nulmeting*

Vanaf 6 december 2012 krijgt Nederland er een nieuwe spoorlijn bij. De Hanzelijn verbindt Lelystad met Zwolle. De spoorlijn biedt niet alleen een alternatieve reisroute tussen Groningen en Amsterdam met een kortere reistijd, de Hanzelijn is ook voor Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle een wezenlijke verandering in hun bereikbaarheid en onderlinge verbondenheid. Inwoners krijgen meer werkgelegenheid en andere activiteiten binnen hun bereik in een redelijke reistijd. De regio wordt beter bereikbaar binnen een redelijke reistijd voor een groter aantal bezoekers. De omgeving van de bestaande en nieuwe stations van de Hanzelijn worden aantrekkelijker voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze en andere mogelijke veranderingen zijn aanleiding voor de vier Hanzelijn gemeenten om onderzoek te doen naar de gevolgen van de aanleg van de nieuwe spoorlijn. Met de meerjarige Hanzelijn Monitor willen zij kunnen nagaan of de beleidskeuzes waar ze voor staan nog in lijn zijn met actuele ontwikkelingen. De Hanzelijn gemeenten hebben het lectoraat Area Development van Windesheim gevraagd deze Hanzelijn Monitor op te zetten en uit te voeren. De monitor is gericht op ontwikkelingen waarvan de Hanzelijn gemeenten en de onderzoekers verwachten dat die samenhangen met de komst van de nieuwe spoorlijn. De monitor richt zich op zes thema's:

1. de wijzigingen in de mobiliteit (reizigers en verkeerstromen),
2. de veranderende bereikbaarheid van belangrijke plekken in de regio,
3. de veranderingen in de arbeidsmarkt,
4. de veranderingen in locaties waar scholieren hun vervolgonderwijs volgen,
5. de verandering in aantrekkelijkheid als vestigingslocatie,
6. de verandering in de strategische positionering van de gemeenten en van de regio als geheel.

In deze Nulmeting wordt voor elk van de thema's nagegaan wat de huidige situatie is door voor elk thema te kijken naar een aantal indicatoren. Deze indicatoren worden de komende jaren telkens op dezelfde manier gevolgd om de ontwikkelingen in beeld te brengen. In deze Nulmeting is daar waar mogelijk gekeken naar de ontwikkelingen sinds het moment dat het uiteindelijke besluit over de aanleg van de Hanzelijn genomen is, in 2005.

Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van openbaar beschikbare gegevens uit mobiliteitsonderzoek en statistieken, op vele plekken aangevuld met eigen onderzoek door onderzoekers en studenten van Christelijke Hogeschool Windesheim. De indicatoren voor de strategische positionering van de regio zijn geheel gebaseerd op eigen onderzoek. Een verdere toelichting op het onderzoek en een





verantwoording van de werkwijze is te vinden in hoofdstuk 8. Hieronder volgt een korte impressie van de stand van zaken in de regio op het moment dat de nieuwe spoorlijn geopend wordt, met de belangrijkste bevindingen per thema.

### VERTREKPUNT VOOR DE HANZELIJN

De Nulmeting voor de monitoring van de Hanzelijn laat goed zien wat infrastructuur betekent voor een regio. De regio die straks door de Hanzelijn wordt ontsloten kent nu matige interne verbindingen. Dat is te herkennen in de oriëntatie van de bewoners van die regio. Inwoners van Lelystad hebben vooral banen binnen hun bereik in de regio Amsterdam. De bewoners van de noordelijke Veluwe en Salland kunnen onder andere terecht in Zwolle, Apeldoorn en Deventer. Het is vooral het nieuwe land van de polders dat door de nieuwe spoorlijn beter wordt ontsloten en wordt verbonden met de regio Zwolle en de Veluwe.

De Hanzelijn was niet alleen gepland als sluitstuk van de inrichting van de Flevopolders. De spoorverbinding betekent ook een verkorting van de reis tussen Groningen en Amsterdam. Nu duurt de rit van station Groningen naar Amsterdam-Centraal 136 minuten. Na de opening van de Hanzelijn is dat 127 minuten (inclusief een overstap in Lelystad). Toch valt de reistijdwinst tussen die steden in het niet, vergeleken met de tijdswinst die de openbaar vervoerreizigers boeken tussen Lelystad en Zwolle. In de Nulmeting laat zich voor die reis nog 66 minuten reistijd noteren. Volgend jaar zal deze reis volgens het spoorboekje zijn teruggebracht tot 25 minuten. In het eerste jaar is dit het onderdeel van de monitor waarin relatief grote verandering te zien zullen zijn. De Hanzelijngemeenten zijn nu onderling verbonden door een buslijnnet, dat zal worden aangepast op de nieuwe spoorverbinding. De Hanzelijn doorsnijdt drie gebiedsconcessies voor het regionaal openbaar vervoer en deze aanpassing vormt dus een forse opgave voor de vervoersmaatschappijen Syntus en Connexxion (de concessiehouders) en voor de concessieverleners (de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel).

Van de nieuwe spoorlijn werd bij het besluit tot aanleg verwacht dat het gunstig zou zijn op de werkgelegenheid in de regio Noord-Nederland. Deze Nulmeting laat nu vooral het effect van de huidige economische crisis zien, met een recent oplopende werkloosheid.

De Hanzelijngemeenten bereiden zich beleidsmatig al zo lang voor op de komst van de nieuwe spoorlijn dat deze in de ruimtelijke plannen al bijna vanzelfsprekend lijkt. Toch valt op dat de Hanzelijn nog geen prominente plek in de beleving van mensen inneemt. Alleen in

Dronten blijkt de komst van de spoorlijn een rol te spelen in de strategische positionering van de gemeente in 2012. Het onderzoek naar de mentale kaart die mensen voor Zwolle, Kampen en Lelystad in hun hoofd hebben laat zien dat aan de Hanzelijn vooralsnog weinig verwachtingen worden verbonden. In de komende jaren zal hierin zonder twijfel veel veranderen, omdat de nieuwe spoorlijn in de beleving van inwoners, beslissers en bestuurders vooral zal gaan leven als de treinen ook echt rijden.

### MOBILITEIT

Het openbaar vervoer tussen de Hanzelijngemeenten wordt nu nog gedomineerd door het streekvervoer. De Hanzelijn doorsnijdt drie gebiedsconcessies van regionaal openbaar vervoer. De aanpassingen van het buslijnnet op de nieuwe spoorverbinding vormen een opgave voor de vervoersmaatschappijen Syntus en Connexxion (de concessiehouders) en voor de concessieverleners (de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel). Daarnaast kan verwacht worden dat er consequenties zijn voor de lijnconcessie van de Interliner Lelystad-Groningen. Om de ontwikkelingen in het eerste jaar na opening goed te volgen, is het complexe buslijnnet rond Kampen benoemd.

De klantwaardering voor het openbaar vervoer in de regio ligt net op of boven het landelijke gemiddelde van 7,2, met cijfers van 7,2-7,4. Opvallend is de hoge klantwaardering voor de Kamperlijn van 7,6. Deze wordt gevolgd, met bijzondere aandacht voor de waardering op het onderdeel frequentie.

De inwoners van Zwolle en Dronten reizen relatief ver (dagelijks gemiddeld verder dan 30 km per persoon) en lang (dagelijks gemiddeld meer dan 60 minuten per persoon). De vervoerskeuze van reizigers in de Hanzelijngemeenten verschilt sterk.

**TABEL 1 GEMIDDELDE VERPLAATSINGSCIJFERS PER PERSOON PER DAG VOOR 2011**  
(Bron: OViN 2012, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).

| Plaats    | Aantal verplaatsingen | Reisafstand (kilometers) | Reisduur (minuten) |
|-----------|-----------------------|--------------------------|--------------------|
| Dronten   | 2,71                  | 36,85                    | 61,67              |
| Kampen    | 2,87                  | 29,61                    | 60,04              |
| Lelystad  | 2,71                  | 29,87                    | 53,29              |
| Zwolle    | 2,89                  | 35,09                    | 63,57              |
| Nederland | 2,67                  | 29,06                    | 59,72              |



In Dronten en Lelystad valt voor ruim 55% van de verplaatsingen de keuze op de auto. Dat is 10%-punt boven het landelijk gemiddelde. Zwolle scoort met 7% relatief hoog in de keuze voor de trein. Het landelijke gemiddelde in de keuze voor de trein is 2% van het aantal verplaatsingen.

BEREIKBAARHEID

De reistijd tussen twee geselecteerde adressen in Zwolle en Lelystad varieert in 2012 van ruim 49 minuten met de auto in de dalperiode tot en met ruim 89 minuten met het openbaar vervoer. De autoreistijd tussen Lelystad en Zwolle is nu in de spits 26% langer, waardoor de reistijdverhouding auto/OV ‘slechts’ 1,4 is. Voor de relatie Dronten-Zwolle is die verhouding 1,8 terwijl de waarde voor Kampen-Zwolle 1,2 is. Een belangrijk gegeven om het komende jaar te volgen, vooral vanwege de keuzemogelijkheden voor reizigers tussen auto en OV. Algemeen wordt aangenomen dat bij een reistijdverhouding auto/OV van 1,5 het OV nog substantieel wordt meegenomen in de afweging tussen auto en OV.

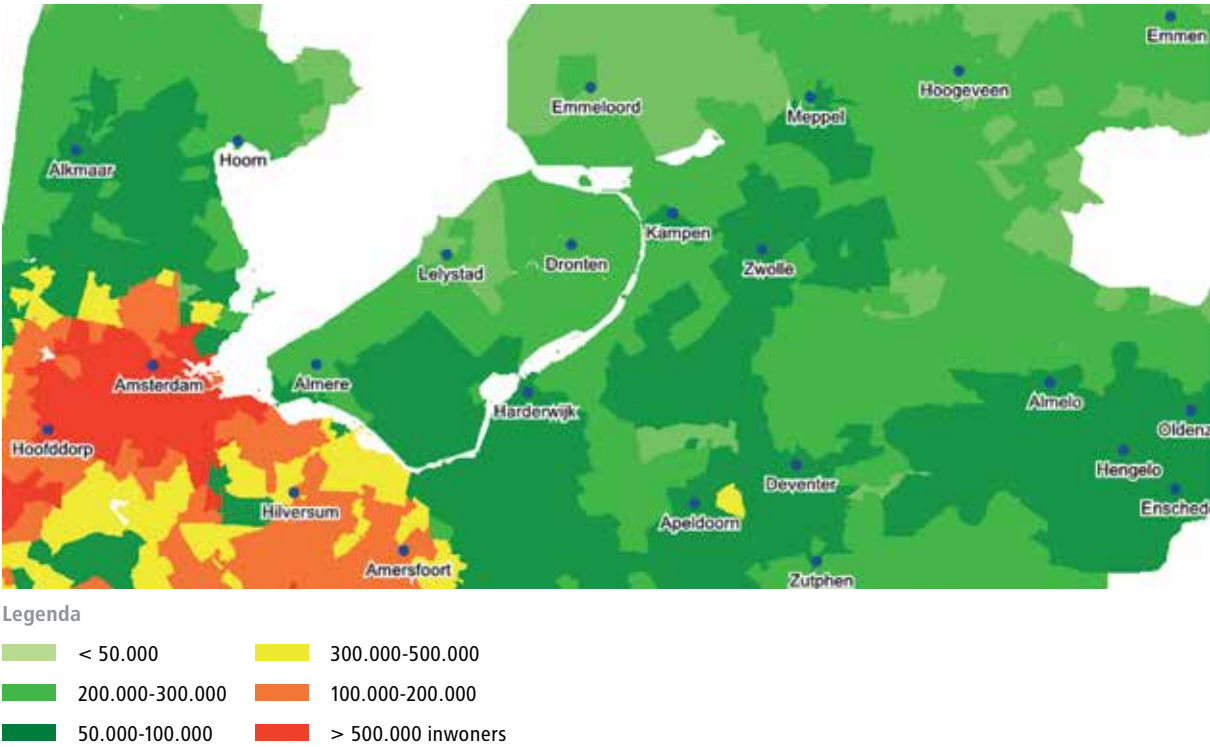
Opvallend zijn nu de lange reistijden met het openbaar vervoer van en naar Lelystad ten opzichte van het noorden en oosten van het land. De reistijd van Groningen naar Lelystad is nu 137 minuten, terwijl de rit van Deventer naar Lelystad nu 104 minuten duurt. Ter vergelijking; de geselecteerde rit van Deventer naar Zwolle duurt volgens de dienstregeling nu 36 minuten. De verandering in reistijden wordt gevolgd, waarbij vooral naar deur-tot-deur reistijden gekeken wordt omdat deze voor reizigers het meest relevant zijn.

De bereikbaarheidskaart van Lelystad laat een duidelijke oriëntatie op Almere en Amsterdam zien, alhoewel grote delen van Amsterdam met het openbaar vervoer meer dan 60 minuten reizen zijn. De OV-bereikbaarheid van Dronten zal door de komst van een treinstation fors verbeteren. Dat geldt ook voor het gebied dat vanuit Dronten bereikt kan worden. Voor werkgevers in Dronten zullen meer potentiële werknemers met 45 of 60 minuten reistijd binnen bereik komen. Voor inwoners van Zwolle wordt het het qua reistijd makkelijker om in Lelystad te gaan werken.

TABEL 2 MODAL SPLIT VOOR 2011  
(Bron: OViN 2012, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).

|           | Aandeel auto | Aandeel OV | Aandeel fiets |
|-----------|--------------|------------|---------------|
| Dronten   | 55%          | 3%         | 23%           |
| Kampen    | 46%          | 2%         | 32%           |
| Lelystad  | 57%          | 4%         | 22%           |
| Zwolle    | 47%          | 7%         | 32%           |
| Nederland | 47%          | 4%         | 28%           |

FIGUUR 1 ECONOMISCHE POTENTIE OV  
(Bron: NM 2.0).



Slechts 4% van de ondervraagde reizigers in Lelystad werkt in de provincie Overijssel. Slechts 3% van de ondervraagde reizigers werkzaam, op de kantorenlocatie Hanzeland in Zwolle, is afkomstig uit de provincie Flevoland.

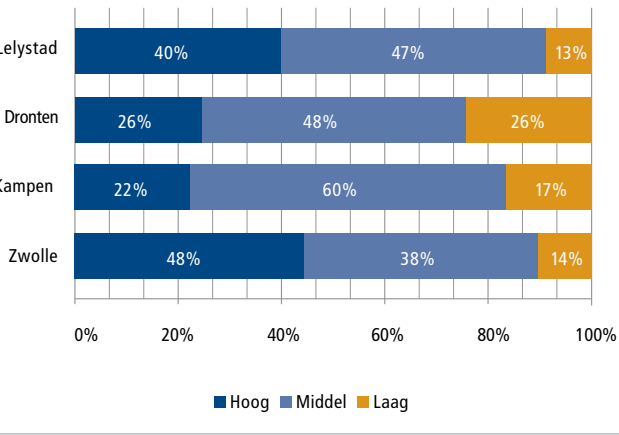
ARBEIDSMARKT

In de Hanzelijngemeenten zijn er in het jaar 2010 157.100 banen. Een belangrijk cijfer om te volgen de komende jaren, waarbij een correctie voor de effecten van de crisis nodig is. Tussen 2008 en 2010 was er nog sprake van een groei en nam het aantal banen in Lelystad van de Hanzelijngemeenten het meest toe, met 14,8%. In Kampen was ook een groei van het aantal banen te zien (8,2%), terwijl er in Dronten en Zwolle een daling van respectievelijk 5,4% en 2,0% geconstateerd werd. Opvallend was de stijging van het aantal banen in de Hanzelijngemeenten in de sectoren ‘Overheid en zorg’, ‘Niet commerciële dienstverlening’ en ‘Cultuur, recreatie, overige diensten’.

De spreiding van werkgelegenheid over de Hanzelijn-gemeenten levert het beeld op dat de meeste banen voor hoogopgeleiden in Zwolle te vinden zijn.

Het werkloosheidspercentage (op basis van niet werkende werkzoekenden) ligt in Kampen met 4,7% in 2011 ruim onder het landelijk gemiddelde van 6,0%. Voor Zwolle en Dronten liggen de percentages met 6,2% en 5,8% wel rond dat gemiddelde. Het percentage voor Lelystad ligt met 9,0% fors hoger.

FIGUUR 2 VERDELING VAN ARBEIDSPLAATSEN  
NAAR OPLEIDINGSNIVEAU, 2011.  
(Bron: CBS, bewerking naar SBI-sectoren t.b.v. Hanzelijn Monitor).

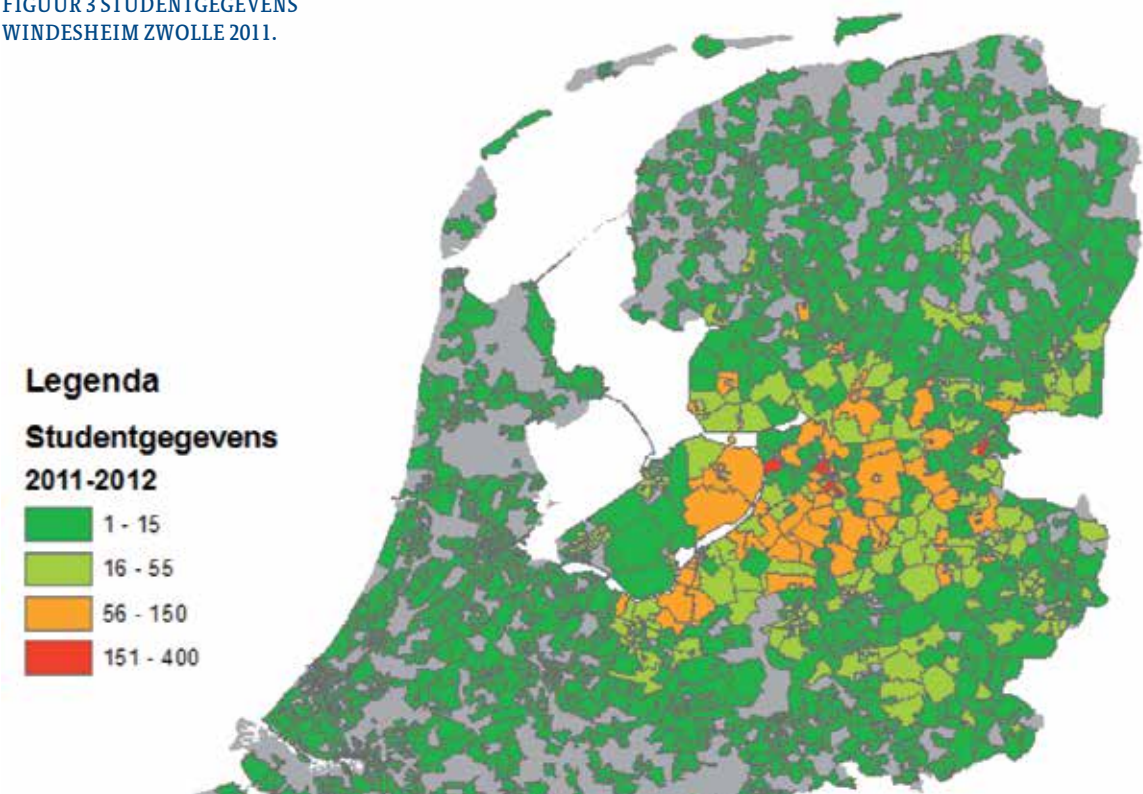




ONDERWIJS

De verzorgingsgebieden van de onderwijsinstellingen concentreren zich met name rondom de locatie van de onderwijsinstelling. Het illustreert het belang van de bereikbaarheid van deze instellingen voor scholieren en studenten die nog niet over een rijbewijs en/of auto beschikken en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. De nulmeting van de Hanzelijn Monitor laat zien dat de studenten aantallen en de herkomstgebieden van studenten in de afgelopen jaren stabiel zijn, met uitzondering van de groei van het studentenaantal van Christelijke Hogeschool Windesheim en het Hoornbeeck College in Kampen. De omvang van de verzorgingsgebieden van deze onderwijsinstellingen veranderde tussen 2005 en 2012 weinig. De nieuwe studenten komen uit dezelfde postcodegebieden. Ook van onderwijsinstellingen die geen significante groei hebben gekend, zoals het Deltion College en de Gereformeerde Hogeschool in Zwolle, kent het verzorgingsgebied weinig veranderingen.

FIGUUR 3 STUDENTGEGEVENS  
WINDESHEIM ZWOLLE 2011.



De komende jaren wordt de ontwikkeling van de scholieren- en studentenaantallen gevolgd, waarbij in het bijzonder naar veranderingen in het verzorgingsgebied wordt gekeken om na te gaan of de Hanzelijn de actieradius van scholieren vergroot in hun mogelijkheden voor vervolgstudie.

VESTIGINGSAANTREKKELIJKHEID

De Hanzelijn gemeenten zijn de afgelopen jaren aantrekkelijk gebleken voor bewoners, er wordt gemiddeld een redelijk inkomen verdiend, men kent een grote variëteit aan bedrijven naar bedrijfsgrootte en ontkomt niet aan de malaise in de vastgoedmarkt.

De vier gemeenten hebben de afgelopen jaren nog een stevige groei gekend, ook in vergelijking met relevante aangrenzende regio's als Noord-Nederland (Groningen-Assen-Hoogeveen) en Amsterdam (Amsterdam-Hilversum). Groeicijfers tussen 2005-2010 lopen van 3,5% (Kampen) tot 5% (de andere drie). De migratiecijfers laten zien dat Hanzelijn gemeenten relatief harder groeiden dan de relevante aangrenzende regio's, maar dat de groei van de netto-migratie lager wordt ten opzichte van deze regio's. De ontwikkeling van de migratie wordt de komende jaren gevolgd om afwijkingen van de trend in deze Nulmeting voor de Hanzelijn in beeld te kunnen brengen. Het gemiddeld inkomen in de Hanzelijn gemeenten ligt wat onder het niveau van de aangrenzende regio's in de Randstad en boven het

niveau van de aangrenzende regio's in het Noorden. De jaren voor de recessie was in alle regio's over de periode 2006-2010 nog sprake van een aanzienlijke groei van boven de 14%. De vergelijking van inkomensniveaus tussen de Hanzelijn gemeenten onderling laat zien dat het hoogste gemiddelde inkomen wordt verdiend door inwoners van Dronten. De groei van het gemiddeld inkomen in Kampen was in de periode 2006-2010 met 12,4% het laagste groeicijfer van de Hanzelijn gemeenten en de aangrenzende regio's. Ten opzichte van deze trends, kan de ontwikkeling van de inkomens na de ingebruikname van de Hanzelijn worden gevolgd.

Voor het volgen van de ontwikkeling van het aantal bedrijven in de Hanzelijn gemeenten wordt de omvang van de bedrijven (in werknemersaantal) in acht genomen. In Zwolle zijn de meeste grote bedrijven (meer dan 250 werknemers) te vinden. Als harde indicator voor de vestigingsaantrekkelijkheid wordt de vastgoedwaarde gevolgd. Daarbij valt op dat de huidige malaise in de vastgoedmarkt juist op locaties binnen het invloedsgebied van de Hanzelijn zichtbaar is met een daling in WOZ van 1,3%.

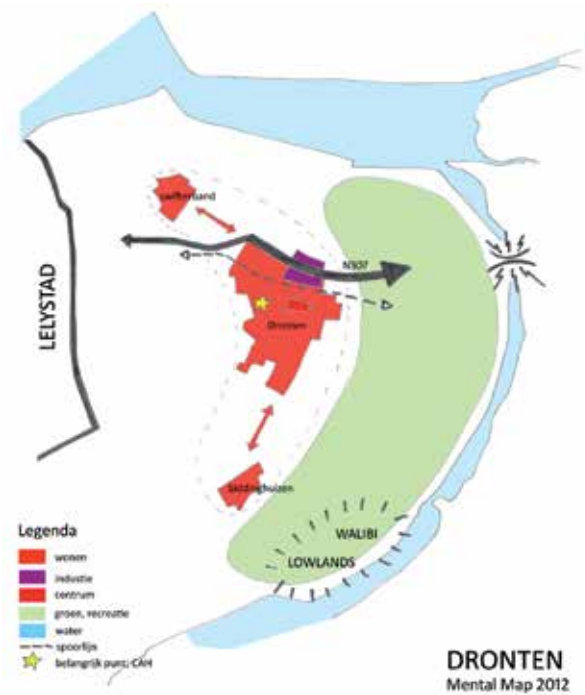
STRATEGISCHE POSITIONERING

De provincies Flevoland en Overijssel positioneren zich in een schakelfunctie tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. De Hanzelijn wordt daarin als belangrijk benoemd. Daarnaast wordt de Hanzelijn door de provincie Flevoland gezien als een belangrijke factor voor de ontwikkeling van de gemeente Dronten.

In de ruimtelijke visies van de gemeenten wordt de Hanzelijn genoemd en zijn ontwikkellocaties in de nabijheid van de lijn en stations vastgelegd. De strategische oriëntatie van de steden is er niet nadrukkelijk mee verbonden. Lelystad oriënteert zich op Amsterdam, Zwolle en Kampen zien zich als schakelpunt tussen West-, Oost- en Noord-Nederland. Dronten profileert zich met ruimte in een groene en waterrijke omgeving en oriënteert zich in dat opzicht op een neutrale manier meerzijdig.

Op de mentale kaart van betrokkenen speelt de Hanzelijn geen prominente rol. Waar ruimtelijke ontwikkelingskansen en bereikbaarheid worden gekoppeld, zijn het de grote autosnelwegen die de mentale koers bepalen. De uitzondering is Dronten, waar de Hanzelijn meer nadrukkelijk in beeld is maar waar ook de N307 als belangrijk oriëntatiepunt geldt.

FIGUUR 4 MENTAL MAP DRONTEN.





# Inhoudsopgave

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Samenvatting                       | 3  |
| 1 Mobiliteit                       | 12 |
| 2 Bereikbaarheid                   | 30 |
| 3 Werkgelegenheid                  | 43 |
| 4 Onderwijs                        | 48 |
| 5 Vestigingsaantrekkelijkheid      | 58 |
| 6 Strategische positionering       | 68 |
| 7 Historie van de Hanzelijn        | 83 |
| 8 Verantwoording van het onderzoek | 85 |

# 1 Mobiliteit

De aanleg van een nieuwe spoorlijn, nieuwe stations en het aanbieden van nieuwe trein-diensten bieden nieuwe verplaatsingsmogelijkheden voor personen en goederen. Keuzes ten aanzien van de vervoerwijze, de route en het vertrektijdstip van verplaatsingen worden heroverwogen. Bij grote wijzigingen in het verplaatsingsaanbod kunnen ook keuzes met betrekking tot de woon-, werk- of vestigingslocatie heroverwogen worden. De komst van de Hanzelijn kan iemand die nu in Zwolle woont en werkt doen besluiten om in Dronten te gaan wonen of iemand die nu in Lelystad woont over de streep trekken om ook in Zwolle te gaan solliciteren voor een nieuwe baan. Voor de komst van de Hanzelijn waren de genoemde keuzes bijvoorbeeld niet of veel minder aan de orde door het ontbreken van een snelle OV-verbinding.

In dit hoofdstuk worden de indicatoren voor het monitoren van de verplaatsings- of mobiliteitseffecten in het invloedgebied van de Hanzelijn in beeld gebracht. Daarbij wordt zowel naar het mobiliteitsaanbod als naar de uiteindelijke mobiliteitsstromen gekeken. Veranderingen in het mobiliteitsaanbod zullen leiden tot een veranderde bereikbaarheid. De laatste jaren is er steeds meer aandacht voor het ‘anders kijken naar bereikbaarheid’<sup>1</sup>. Mede daarom is er voor gekozen om bereikbaarheid in deze monitor als apart thema te benoemen. Het thema bereikbaarheid komt aan bod in hoofdstuk 2.

## SAMENVATTING

Het openbaar vervoer tussen de Hanzelijngemeenten wordt gedomineerd door het streekvervoer. De Hanzelijn doorsnijdt drie gebiedsconcessies van regionaal openbaar vervoer. De aanpassingen van buslijnnet op de nieuwe spoorverbinding vormen een opgave voor de vervoersmaatschappijen Syntus en Connexxion (de concessiehouders) en voor de concessieverleners (de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel). Daarnaast kan verwacht worden dat er consequenties zijn voor de lijnconcessie van de Interliner Lelystad-Groningen. Om de ontwikkelingen in het eerste jaar na opening goed te volgen, is het complexe buslijnnet rond Kampen benoemd.

De klantwaardering voor het openbaar vervoer in de regio ligt net op of boven het landelijke gemiddelde van 7,2, met cijfers van 7,2-7,4. Opvallend is de iets hogere klantwaardering voor de Kamperlijn van 7,6. Deze wordt gevolgd, met bijzondere aandacht voor de waarde-ring op het onderdeel frequentie.

De inwoners van Zwolle en Dronten reizen relatief ver (dagelijks gemiddeld verder dan 30 km per persoon) en lang (dagelijks gemiddeld meer dan 60 minuten per persoon). De vervoerskeuze van reizigers in de Hanzelijngemeenten verschilt sterk. In Dronten en Lelystad valt voor ruim 55% van de verplaatsingen de keuze op de auto. Dat is 10%-punt boven het landelijk gemiddelde. Zwolle scoort met 4% rela-tief hoog in de keuze voor de trein. Het landelijke gemiddelde in de keuze voor de trein is 2% van het aantal verplaatsingen.

## INDICATOREN

In tabel 1.1. wordt een overzicht gegeven van de indicatoren voor het thema mobiliteit. Met de indicatoren OV-aanbod, OV-klantenbarometer en weginfrastructuur wordt een beeld geschetst van het mobiliteitsaanbod terwijl met de indicatoren verplaatsingscijfers, modal split, verkeersstromen en reizigersstromen ingegaan wordt op de mobiliteitsstromen.

Voor deze zeven indicatoren wordt de huidige situatie en waar mogelijk de recente ontwikkeling in beeld gebracht in de paragrafen 1.1 tot en met 1.7.

## WERKWIJZE

De gegevens voor de indicatoren van het thema mobiliteit komen uit mobiliteitsplan-nen en –documenten van de provincies Flevoland en Overijssel en uit de dienstre-gelingen van vervoerders NS, Connexxion en Syntus. Daarnaast zijn gegevens uit de OV-Klantenbarometer en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVin) gebruikt en bewerkt en zijn metingen verricht naar de huidige verkeers- en reizigersstromen.

TABEL 1.1 INDICATOREN THEMA MOBILITEIT.

Indicator

OV-aanbod

OV-klantenbarometer

Weginfrastructuur

Verplaatsingscijfers

Modal split

Verkeersstromen

Reizigersstromen

## 1.1 OV-aanbod

Mede door de komst van de Hanzelijn zal het OV-aanbod in de regio in en rondom de gemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle gaan wijzigen. Er zullen niet alleen een nieuwe treinlijn en nieuwe stations toegevoegd worden, er zullen ook veranderingen optreden in de lijnvoering en de dienstregeling van bestaande trein- en busverbindingen. Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen is het daarom ook noodzakelijk om het totale OV-aanbod in de regio te beschrijven. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op de OV-conces-sies, het aanbod van treindiensten en het aanbod van busdiensten.

## WERKWIJZE

De gegevens voor de indicator OV-aanbod zijn bepaald op basis van de lijnnetkaarten en dienstregeling(boekjes) van de vervoerders NS, Connexxion en Syntus. Voor het overzicht van lijnen en de frequenties is uitgegaan van de dienstregeling zoals die in oktober 2012 (buiten de herfstvakantie) voor een werkdag (maandag-vrijdag) geldig was. Voor informatie over de huidige treinverbinding tussen Zwolle en Kampen is gebruik gemaakt van informatie van de provincie Overijssel.

## CONCESSIES

In het Nederlandse openbaar vervoer wordt gewerkt met concessies. Een concessie voor het openbaar vervoer is een pakket van lijnen en/of andere vervoersdiensten die een OV-autoriteit onder bepaalde voorwaarden exclusief aan een vervoerder toekent. Er zijn gebieds-en lijnconcessies. Op een aantal regionale treinlijnen na wordt de concessie voor het openbaar vervoer per trein verleend door het Rijk. De huidige vervoersconcessie voor het hoofdrailnet van NS Reizigers loopt tot en met 2015. Ook het nieuwe contract tot en met 2024 is inmiddels gegund aan NS Reizigers. De gebieds- en lijnconcessies hebben hoofdzakelijk betrekking op het regionale en lokale vervoer.

In het invloedsggebied van de Hanzelijn zijn de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel de OV-autoriteiten. In tabel 1.2 wordt een overzicht van de gebieds- en lijnconcessies in het invloedsggebied van de Hanzelijn getoond. In figuur 1.1 worden de gebiedsconcessies op kaart weergegeven.



| TABEL 1.2 GEBIEDS- EN LIJNCONCESSIES VOOR HET OPENBAAR VERVOER IN HET INVLOEDSGEBIED VAN DE HANZELIJN. |                           |                   |                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------|
| Type                                                                                                   | Naam                      | Vervoerder        | Termijn <sup>2</sup> |
| Gebied                                                                                                 | IJsselmond                | Connexxion        | 2012-2013            |
| Gebied                                                                                                 | Stadsvervoer Lelystad     | Arriva            | 2011-2021            |
| Gebied                                                                                                 | Midden-Overijssel         | Syntus Overijssel | 2010-2019            |
| Gebied                                                                                                 | Veluwe                    | Syntus Gelderland | 2006-2016            |
| Lijn                                                                                                   | Trein Zwolle-Kampen       | NS Reizigers      | 2006-2012            |
| Lijn                                                                                                   | Qliner Groningen-Lelystad | Arriva            | 2011-2012            |

De gebiedsconcessie IJsselmond komt tot stand door samenwerking van de provincies Flevoland en Overijssel. Deze concessie wordt sinds 2005 ingevuld door Connexxion. In 2010 startte een nieuwe aanbesteding, waarbij de stadsdienst van Lelystad en de beoogde tramlijn Zwolle-Kampen aan de concessie toegevoegd werden. Er werd echter geen geschikte vervoerder gevonden. Ook niet nadat de stadsdienst en de tramlijn weer uit de concessie gehaald werden. Uiteindelijk werd een tijdelijke concessie van één jaar uitgeschreven en gegund aan Connexxion.

De concessie voor het stadsvervoer in Lelystad wordt, sinds de mislukte poging deze te integreren in de concessie IJsselmond, uitgevoerd door Arriva.

De lijnconcessie Zwolle-Kampen, bekend als het Kamperlijntje, is sinds 2006 door de provincie Overijssel gegund aan NS Reizigers. Over de toekomst van het Kamperlijntje is veel discussie geweest. Vanaf 2009 is getracht de lijn aan te besteden in de vorm van een elektrische regiotram met een frequentie van vier keer per uur en een vijftal nieuwe haltes. Dat is niet gelukt. De huidige concessie loopt af op 8 december 2012. Op dit moment is het de bedoeling dat het Kamperlijntje ook na die datum op en neer blijft rijden.

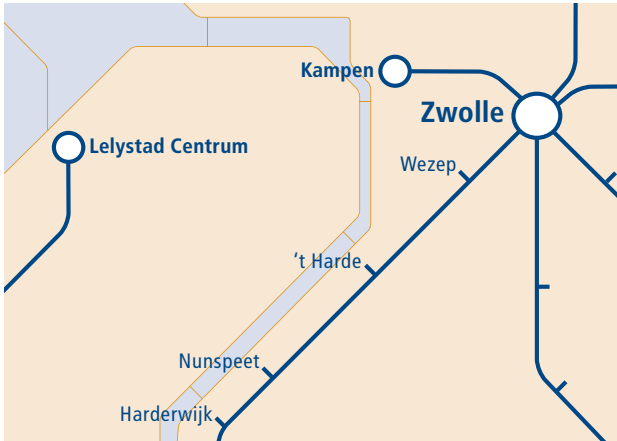
Sinds 2010 zijn de concessiegebieden Vechtdal (Noordoost-Overijssel) en Salland, inclusief de stadsdiensten in Zwolle en Deventer samengevoegd tot één concessiegebied genaamd Midden-Overijssel. Deze concessie is tot en met 2019 gegund aan Syntus Overijssel. Het concessiegebied Veluwe is tot en met 2016 gegund aan Syntus Gelderland.

Tot slot is er nog een lijnconcessie voor de buslijnen tussen Groningen en Lelystad. Dit betreft de huidige Qliner buslijnen 315, 325 en 345. Het is de bedoeling dat deze lijnconcessie per 8 december 2012 komt te vervallen. De lijndelen Groningen-Emmeloord en Emmeloord-Lelystad worden bij de overeenkomende gebiedsconcessies gevoegd.

FIGUUR 1.1 GEBIEDSCONCESSIES VOOR HET OPENBAAR VERVOER IN HET INVLOEDSGEBIED VAN DE HANZELIJN



FIGUUR 1.2 TREINSTATIONS IN HET INVLOEDSGEBIED VAN DE HANZELIJN (bron: NS).



2 Bronnen: Provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel.



FIGUUR 1.3 UITSNEDE VAN DE LIJNENNETKAART VAN HET CONCESSIEGEBIED IJSSELMOND (Bron: Connexxion, mei 2011).

## TREIN

Van de vier Hanzelijngemeenten hebben op dit moment alleen Lelystad, Kampen en Zwolle een treinstation. Daarnaast zijn er in het gebied ten zuiden van Zwolle en Lelystad stations in Wezep, 't Harde, Nunspeet en Harderwijk. Op geen van deze stations stoppen echter intercitytreinen op het traject tussen Zwolle en Amersfoort. Vanuit Harderwijk worden o.a. buslijnen naar Lelystad, Biddinghuizen, Dronten en Swifterbant aangeboden. In figuur 1.2 wordt de ligging van de genoemde stations op de (schematische) spoorkaart van Nederland getoond.

De stations Wezep, 't Harde, Nunspeet en Harderwijk worden twee keer per uur bediend door de sprinter tussen Zwolle en Utrecht Centraal (en vice versa). In tabel 1.3 worden de treindiensten voor de stations Lelystad, Kampen en Zwolle getoond. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen intercity (IC), sprinter (SP) of stoptrein (S). De genoemde frequentie geldt voor een ochtendspitsuur van 7:00-8:00 uur voor een werkdag in oktober 2012.

Het huidige station Kampen ligt aan de noordzijde van Kampen in IJsselmuiden. Het station voor de Hanzelijn komt aan de zuidzijde van Kampen te liggen en zal station Kampen Zuid gaan heten. Op dit moment lijkt het erop dat vanaf 8 december 2012 beide stations in Kampen in gebruik zullen zijn.

## BUS

In het invloedsgebied van de Hanzelijn wordt busvervoer aangeboden door de vervoerders Arriva (stadsvervoer Lelystad), Connexxion (IJsselmond) en Syntus (Midden-Overijssel en Veluwe). De gebiedsconcessie IJsselmond heeft de sterkste relatie met de toekomstige Hanzespoorlijn. In figuur 1.3 wordt een uitsnede getoond uit de lijnennetkaart met daarop ook het tracé van de Hanzelijn.

TABEL 1.3 FREQUENTIES (OCHTENDSPITS UUR 7:00-8:00 UUR) VAN TREINEN PER STATION IN 2012.

| Station  | Trein                                       | Type | Frequentie |
|----------|---------------------------------------------|------|------------|
| Lelystad | Lelystad-Schiphol-Den Haag Centraal         | IC   | 2          |
|          | Lelystad-Schiphol-Hoofddorp                 | SP   | 2          |
|          | Lelystad-Amsterdam Centraal                 | IC   | 2          |
| Kampen   | Kampen-Zwolle                               | SP   | 2          |
| Zwolle   | Zwolle-Kampen                               | SP   | 2          |
|          | Zwolle-Leeuwarden                           | IC   | 2          |
|          | Zwolle-Groningen                            | IC   | 2          |
|          | Zwolle-Hardenberg-Emmen                     | S    | 2          |
|          | Zwolle-Wierden-Almelo                       | SP   | 2          |
|          | Zwolle-Arnhem-'s Hertogenbosch-Roozendaal   | IC   | 2          |
|          | Zwolle-Schiphol                             | IC   | 1          |
|          | Zwolle-Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal | IC   | 2          |
|          | Zwolle-Amersfoort-Utrecht Centraal          | SP   | 2          |

In Tabel 1.4 is het aantal streekbuslijnen dat aankomt/vertrekt in Dronten, Kampen, Lelystad en Zwolle op een rij gezet. De getallen zijn gebaseerd op de dienstregelingen zoals deze gelden in oktober 2012 (buiten de herfstvakantie) voor een werkdag (maandag-vrijdag). Stadsbuslijnen en speciale scholierenlijnen zijn niet meegerekend. De frequenties zijn gesommeerd voor een gemiddeld ochtendspitsuur.

Opvallend is het grote aantal lijnen en bussen dat Kampen aan doet, zeker gezien het feit dat er daarnaast ook nog een treinverbinding tussen Zwolle en Kampen geboden wordt.

Belangrijke buslijnen voor de huidige verbinding van Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle zijn de lijnen:

- 140: Dronten-Kampen-Zwolle
- 141: Urk-Emmeloord-Kampen-Zwolle
- 143: Lelystad-Dronten-Kampen
- 330: Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle

De eerste drie lijnen hebben een frequentie van twee keer per uur. Lijn 330, de Hanzeliner, heeft in de spits een frequentie van vier keer per uur. Andere relevante lijnen in het invloedsgebied van de Hanzelijn zijn:

- 147: Harderwijk-Biddinghuizen-Dronten-Swifterbant-Emmeloord
- 148: Lelystad-Zeewolde-Harderwijk
- 154: Lelystad-Swifterbant
- 315: Lelystad-Emmeloord-Lemmer-Heerenveen-Groningen

De eerste drie lijnen hebben een frequentie van twee keer per uur. Lijn 315, een Qliner door Arriva, biedt elk uur een verbinding tussen Groningen en Lelystad. Daarnaast zijn er op diverse (lange) trajecten speciale scholierenlijnen (met een 600-nummer) met een frequentie van één of twee keer per dag.

TABEL 1.4 ENKELE CIJFERS OVER STREEKBUS-LIJNEN IN DE HANZELIJNGEMEENTEN (Bron: Connexxion, Syntus).

| Plaats   | Aantal streekbuslijnen | Vertrekkende bussen in spitsuur |
|----------|------------------------|---------------------------------|
| Dronten  | 6                      | 28                              |
| Kampen   | 11                     | 38                              |
| Lelystad | 8                      | 27                              |
| Zwolle   | 25                     | 63                              |

## 1.2 OV-Klantenbarometer

De ingebruikname van de Hanzelijn vormt een uitbreiding van het OV-aanbod in de regio, maar naar verwachting gaan bestaande bus-lijnen verdwijnen of verschuiven. Het is daarom relevant om de kwaliteit van het OV-aanbod te volgen, in het bijzonder de beoordeling daarvan door de reiziger, de klant van het OV.

### WERKWIJZE

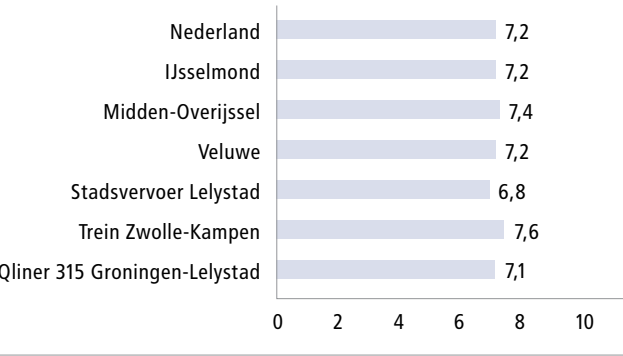
Alle cijfers met betrekking tot het oordeel van klanten over het openbaar vervoer in deze monitor zijn afkomstig uit de rapportages van het onderzoek OV-Klantenbarometer en de bijbehorende webtool. Het onderzoek OV-Klantenbarometer is een jaarlijks landelijk onderzoek naar de mening van reizigers over het openbaar (stads- en streek)vervoer<sup>3</sup>. Reizigers geven rapportcijfers aan verschillende aspecten die met de reis te maken hebben, zoals de frequentie en de kans op een zitplaats. Het onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd in bus, tram, metro, regionale trein en boot, in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). De onderzoeksgebieden in het invloedsgebied van de Hanzelijn zijn de concessiegebieden IJsselmond, Midden-Overijssel en Veluwe, het stadsvervoer van Lelystad, de huidige treinverbinding tussen Zwolle en Kampen (IJsselmuiden) en de busverbinding tussen Groningen en Lelystad. De gegevens voor 2011 worden vergeleken met het landelijke gemiddelde en de scores voor de jaren 2006-2010.

### ALGEMEEN KLANTENoordeel

Reizigers waarderen in 2011 het regionale openbaar vervoer in Nederland met een 7,2. In figuur 1.4 worden de cijfers voor het algemene oordeel van reizigers over de verschillende onderzoeksgebieden in het invloedsgebied van de Hanzelijn getoond.

De waardering voor het openbaar vervoer in de gebieden IJsselmond, Midden-Overijssel en Veluwe zit op of net boven dat gemiddelde. Het stadsvervoer van Lelystad scoort iets lager dan gemiddeld met een 6,8, ook ten opzichte van het landelijk gemiddelde voor stadsbussen van eveneens 7,2. De regionale treindienst Zwolle-Kampen scoort hoger dan gemiddeld. Het landelijk gemiddelde voor regionale treindiensten is ook 7,2. De waardering van het regionale openbaar vervoer voor Nederland als geheel en in de onderzoeksgebieden in het invloedsgebied van de Hanzelijn is redelijk constant over de jaren 2006-2011. In tabel 1.5 worden de algemene klantenoordelen voor die jaren per onderzoeksgebied getoond.

FIGUUR 1.4 KLANTENoordeel 2011 PER ONDERZOEKSgebied (Bron: OV-Klantenbarometer 2012, KpVV).



TABEL 1.5 KLANTENoordeel 2006-2011 PER ONDERZOEKSgebied (Bron: OV-Klantenbarometer 2012, KpVV).

| Onderzoeksgebied              | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| IJsselmond                    |      |      |      |      |      | 7,2  |
| IJsselmond, Overijssel        | 7,1  | 7,1  | 7,3  | 7,3  | 7,1  |      |
| IJsselmond, Flevoland         | 6,9  | 7,0  | 7,0  | 7,1  | 6,9  |      |
| Midden-Overijssel             |      |      |      |      | 7,5  | 7,4  |
| Salland                       | 7,3  | 7,4  | 7,8  | 7,6  |      |      |
| Noordoost-Overijssel          | 7,1  | 7,3  | 7,4  | 7,3  |      |      |
| Veluwe                        | 7,2  | 7,3  | 7,4  | 7,4  | 7,3  | 7,2  |
| Stadsvervoer Lelystad         | 7,2  | 7,3  | 7,3  | 7,1  | 6,8  | 6,8  |
| Trein Zwolle-Kampen           |      |      | 7,7  | 7,6  | 7,5  | 7,6  |
| Qliner 315 Groningen-Lelystad | 7,3  | 7,1  | 7,5  | 7,4  | 7,3  | 7,1  |
| Nederland                     | 7,0  | 7,0  | 7,2  | 7,2  | 7,2  | 7,2  |

<sup>3</sup> Bron: OV-Klantenbarometer (www.ov-klantenbarometer.info).



Voor het onderzoeksgebied IJsselmond werd tot 2011 apart onderzoek gedaan naar het Overijsselse en Flevolandse deel. Vanaf 2011 is dat gecombineerd. Iets dergelijks geldt voor het onderzoeksgebied Midden-Overijssel waarin vanaf 2010 de concessiegebieden Salland en Noordoost-Overijssel samengevoegd zijn.

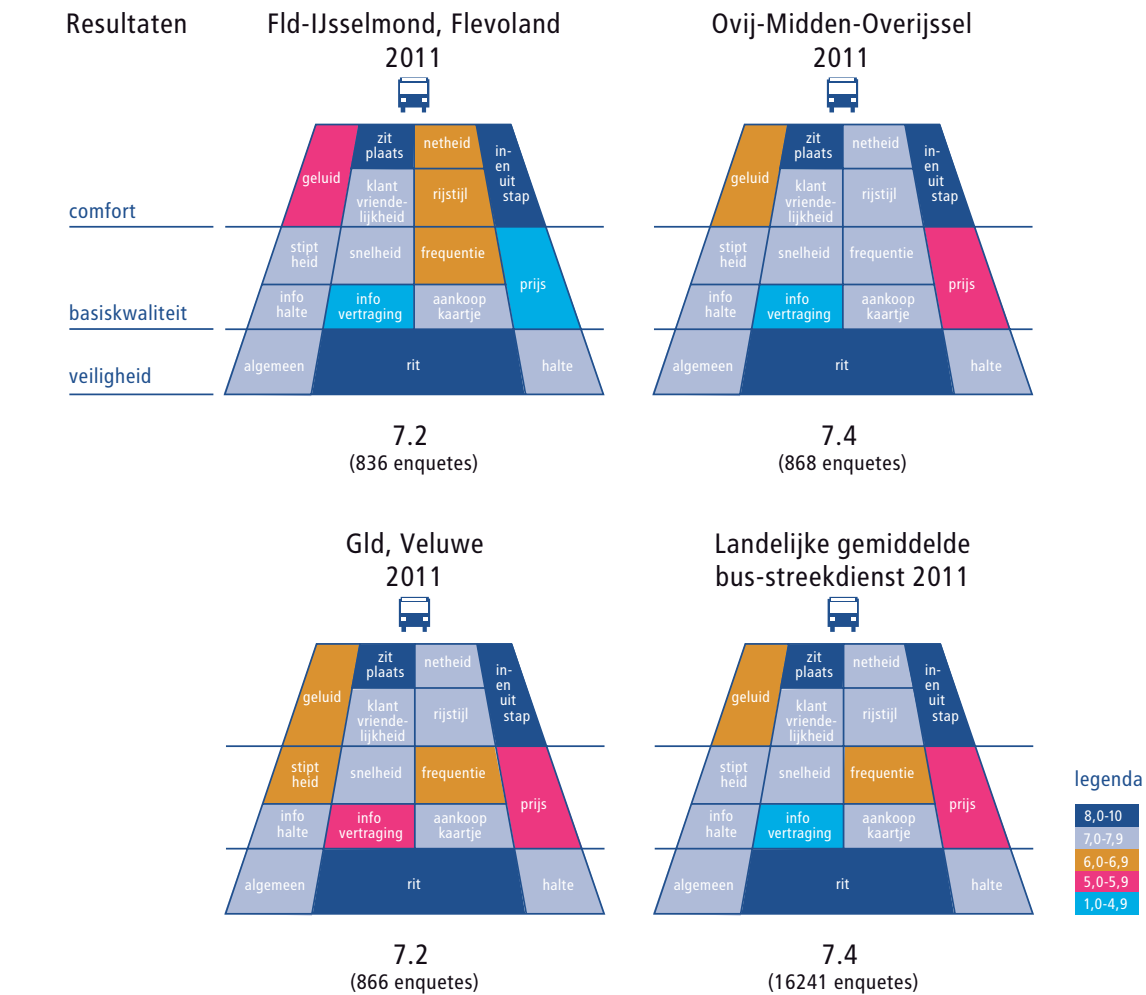
De verschillen over de jaren zijn klein. De waardering in sommige gebieden is de laatste jaren iets gestegen, in andere gebieden is deze iets gedaald. De iets lagere score voor het stadsvervoer van Lelystad is van de laatste twee-drie jaar.

KLANTENoordeel per aspect

Naast het algemene klantenoordeel wordt in het onderzoek OV-Klantenbarometer een waardering gevraagd voor zestien aspecten met betrekking tot het comfort, de basiskwaliteit en de veiligheid van het openbaar (stads- en streek)vervoer. In figuur 1.5 worden de resultaten van de OV-Klantenbarometer 2011 weergegeven voor de onderzoeks- en concessiegebieden IJsselmond, Midden-Overijssel en de Veluwe. Tevens wordt het landelijke gemiddelde voor streekbussen weergegeven.

De beoordeling van de prijs en de beoordeling van de reiziger voor het geïnformeerd worden bij vertragingen en andere problemen is zowel landelijk als in de concessiegebieden in het invloedsgebied van de Hanzelijn opvallend laag. In IJsselmond is de beoordeling voor ‘info vertraging’ zelfs een 3,7. In IJsselmond worden ook lagere beoordelingen gegeven voor enkele aspecten met betrekking tot het comfort van de rit, zoals geluid, netheid en rijstijl. In Midden-Overijssel is de beoordeling van de frequentie hoger, terwijl in Veluwe de algemene veiligheid hoger beoordeeld wordt ten opzichte van het landelijke gemiddelde.

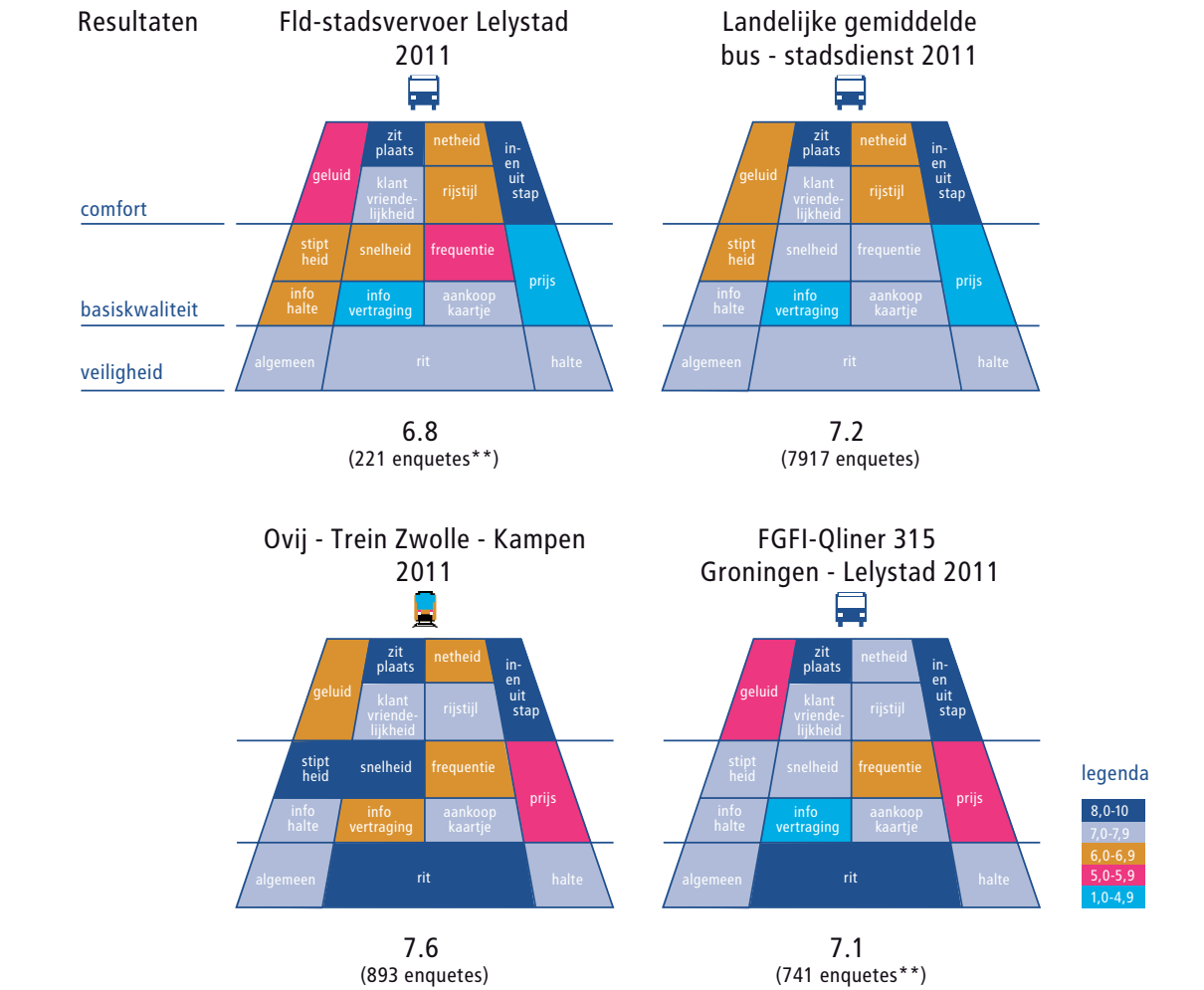
FIGUUR 1.5 KLANTENoordeel 2011 per aspect voor de (streek)busdiensten  
(Bron: KpVV-webtool OV-Klantenbarometer).



In figuur 1.6 is eenzelfde analyse gemaakt voor het stadsvervoer van Lelystad, de treindienst tussen Zwolle en Kampen en de Qliner 315 tussen Groningen en Lelystad. Daarnaast is ook het landelijke gemiddelde voor stadsvervoer afgebeeld. Voor Lelystad en de Qliner geldt dat er onvoldoende enquêtes verzameld zijn om statistisch betrouwbare uitspraken te doen.

Gegeven de beperkte hoeveelheid enquêtes wordt de iets lagere score voor het stadsvervoer van Lelystad vooral bepaald door de lage waardering van de informatie over vertragingen (3,6 ten opzichte van 4,8 landelijk) en de frequentie (5,7 ten opzichte van 7,0). De trein Zwolle-Kampen heeft een hoger dan gemiddelde beoordeling op stiptheid en snelheid. Bij de Qliner vormt met name de informatie over vertragingen een opvallend verschil (3,8).

FIGUUR 1.6 KLANTENoordeel 2011 per aspect voor de (streek)busdiensten  
(Bron: KpVV-webtool OV-Klantenbarometer).



## 1.3 Weginfrastructuur

Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen is het noodzakelijk om ook het aanbod van weginfrastructuur in de regio te beschrijven. Iemand die op loop- of fietsafstand van één van de nieuwe stations van de Hanzelijn woont en werkt kan besluiten om over te stappen van de auto naar het openbaar vervoer. Anderzijds kan een gelijktijdig geplande verbetering van de weginfrastructuur diezelfde persoon doen besluiten om toch met de auto te blijven reizen. Op de langere termijn kan een combinatie van een goed OV- en wegeaanbod een reden zijn om te verhuizen. Kortom, de keuzes van de reiziger zijn afhankelijk van het OV- en wegeaanbod.

### WERKWIJZE

De gegevens voor de indicator weginfrastructuur zijn hoofdzakelijk bepaald op basis van documenten en plannen van de provincies Flevoland en Overijssel en Rijkswaterstaat.

### WEGINFRASTRUCTUUR

Het gebied tussen Lelystad en Zwolle kent aan weerszijden een autosnelweg. Langs Lelystad loopt de A6 van knooppunt Muiderberg, via Almere, Lelystad, Emmeloord en Lemmer naar Joure. Door Zwolle loopt de A28 van Utrecht, via Amersfoort, Harderwijk, Zwolle, Hoogeveen en Assen naar Groningen. Ten zuiden van Zwolle ligt knooppunt Hattenerbroek waar de A28 de N50/A50 kruist. Ten zuidoosten van Hattenerbroek loopt de A50 als autosnelweg naar Apeldoorn, Arnhem, Nijmegen, Oss en Eindhoven. Ten noordoosten van Hattenerbroek loopt de N50 als (100 km/uur) autoweg naar Kampen en Emmeloord. Sinds 2006 is op de N50 tussen knooppunt Hattenerbroek en de afrit Kampen-Zuid een inhaalstrook aangelegd die afwisselend door beide rijrichtingen gebruikt kan worden. De N50 is daar een zogenaamde driestroomsweg. In figuur 1.7 wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste weginfrastructuur in het gebied tussen Lelystad en Zwolle.

De belangrijkste niet-rijkswegen in het gebied zijn:

- N302: deel Lelystad-Harderwijk
- N305: Almere-Zeewolde-Biddinghuizen-Dronten
- N307: Lelystad-Dronten-Kampen
- N309: Lelystad-Dronten-Elburg-Epe

FIGUUR 1.7 WEGINFRASTRUCTUUR IN INVLOEDSGEBIED VAN DE HANZELIJN  
(Bron: OpenStreetMap, oktober 2012).



Volgens Google Maps<sup>4</sup> loopt de kortste verbinding tussen Lelystad en Zwolle via de N307 en de N50 langs Dronten en Kampen. De snelste verbinding loopt echter via de N302 en A28 via Harderwijk. De verschillen in reistijd zijn marginaal. Reistijden worden in hoofdstuk 2 verder toegelicht.

De N307 is in het kader van Duurzaam Veilig geclassificeerd als een tweestroomsweg gebiedsontsluitingsweg, met uitzondering van het deel tussen Lelystad en Dronten dat een (2x1) stroomweg is (zie figuur 1.8). Het deel Lelystad-Dronten is tussen 2009 en 2012 aangelegd als een nieuw tracé parallel aan de Hanzespoorlijn en als onderdeel van de beoogde N23 van Alkmaar-Zwolle. Vooralsnog is dit nieuwe tracé als N307 genummerd, waardoor de N307 als het ware iets verplaatst is naar het zuiden. Dit tracé werd in mei 2012 opengesteld. Uiteindelijk is het plan de N307/N23 als 2x2 autoweg uit te voeren, maar zover is het voorlopig nog niet. Met name de uitvoering bij de Roggebotsluis zal een uitdaging zijn.

FIGUUR 1.8 DE N307 BIJ SWIFTERBANT.



De N302 tussen Lelystad en Harderwijk is uitgevoerd als 2x2 stroomweg (100 km/uur) met overwegend gelijkvloerse kruispunten. Het Veluwemeer wordt gekruist middels een aquaduct. De N302 heeft sinds 2010 verkeerssignalering.

De N305 is uitgevoerd als 2x1 autoweg (stroomweg, 100 km/uur). Het is de bedoeling de weg op enkele plekken in een sobere vorm te verdubbelen. De aanleg van het eerste deel, bij Zeewolde, staat gepland voor 2013-2014.

De N309 is uitgevoerd als een gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur). Andere wegen in het invloedsgebied van de Hanzelijn die van belang kunnen zijn voor het monitoren van de effecten zijn de N306, N706, N708, N709, N710, N711 en N764.

<sup>4</sup> Bron: Google Maps, Centrum, Lelystad – Centrum, Zwolle (oktober 2012).



## 1.4 Verplaatsingscijfers

Reistijd en reisafstand zullen voor vele reizigers in de regio korter worden. Een inwoner van Kampen-Zuid reist naar Zwolle wellicht met de fiets of stadsbus naar station Kampen om vanaf daar de trein naar Zwolle te nemen. Vanaf het nieuwe station Kampen Zuid zal deze rit korter en sneller worden. Voor sommige reizigers wordt de route juist langer door het verdwijnen of verschuiven van directe buslijnen of door verkeersdrukke. Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen, wordt een aantal verplaatsingscijfers in beeld gebracht. Daarbij wordt gekeken naar gemiddelde cijfers per persoon per dag, in het bijzonder het aantal verplaatsingen, de reisduur en de reisafstand.

### WERKWIJZE

Alle cijfers met betrekking tot het aantal en de kenmerken van verplaatsingen in deze monitor zijn afkomstig van een bewerking van gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Het OVIN is een doorlopend onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking en is een vervolg op het vroegere Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON, 2005-2009) en Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG, 1987-2004). Jaarlijks houden 50.000 mensen voor één bepaalde dag van het jaar bij waar ze die dag naar toe gaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoe lang het duurt om er te komen. De gegevens van het OVIN worden dan bewerkt om het gemiddelde aantal verplaatsingen, de gemiddelde reisafstand en de gemiddelde reisduur per persoon per dag te bepalen.

De cijfers zijn hier gehanteerd per woongemeente voor een voldoende betrouwbaarheid; uitsplitsing naar deelgebieden is niet mogelijk. De gegevens voor 2011 worden vergeleken met het landelijk gemiddelde en voor de ontwikkeling worden de jaren 2000-2009 getoond. Een vergelijking met jaren voor 2010 is slechts beperkt mogelijk omdat de onderzoeksmethode tussen het OVIN en het MON gewijzigd is.

### VERPLAATSINGSCIJFERS

Het gemiddelde aantal verplaatsingen in 2011 per persoon per dag (pppd) in Nederland is 2,67. De gemiddelde reisafstand (pppd) bedraagt 29,06 kilometer en de gemiddelde reisduur (pppd) is 59,72 minuten. In tabel 1.6 worden de verplaatsingscijfers voor Nederland en de vier Hanzelijngemeenten weergegeven.

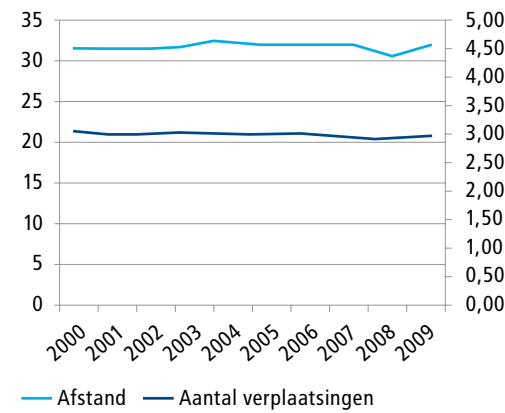
Zwolle wijkt het meest af van het landelijke gemiddelde. Zwollenaren maken meer (2,89) verplaatsingen, reizen verder (35,09 kilometer) en besteden meer tijd aan reizen (63,57 minuten). Ook in Kampen worden gemiddeld meer verplaatsingen per dag gemaakt. Het gemiddelde voor de provincie Overijssel ligt ook hoger dan het landelijke gemiddelde, namelijk op 2,82 verplaatsingen per dag. In de provincie Flevoland ligt dat gemiddelde op 2,64. Inwoners van Lelystad besteden dagelijks zo'n 10 minuten minder aan reizen dan hun Zwolse collega's. Inwoners van Dronten maken gemiddeld de meeste kilometers per dag.

In 2010 werden gemiddeld voor heel Nederland per persoon per dag 2,72 verplaatsingen gemaakt, 28,49 kilometer werd afgelegd en 60,8 minuten werd aan reizen besteed<sup>5</sup>. Figuur 1.9 toont het aantal verplaatsingen en de reisafstand per persoon per dag voor de jaren 2000-2009. Zonder naar het absolute verschil tussen de jaren 2009-2010 te kijken, kan geconstateerd worden dat het aantal verplaatsingen is gedaald en de reisafstand nagenoeg gelijk is gebleven. Uit studies van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid<sup>6</sup> blijkt dat er voor de woon-werkafstand en reisduur wel een duidelijke stijging te zien is. Mensen gaan steeds verder van hun werk wonen.

**TABEL 1.6 GEMIDDELDE VERPLAATSINGSCIJFERS PER PERSOON PER DAG VOOR 2011**  
(Bron: OVIN 2012, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).

| Plaats    | Aantal verplaatsingen | Reisafstand (kilometers) | Reisduur (minuten) |
|-----------|-----------------------|--------------------------|--------------------|
| Dronten   | 2,71                  | 36,85                    | 61,67              |
| Kampen    | 2,87                  | 29,61                    | 60,04              |
| Lelystad  | 2,71                  | 29,87                    | 53,29              |
| Zwolle    | 2,89                  | 35,09                    | 63,57              |
| Nederland | 2,67                  | 29,06                    | 59,72              |

**FIGUUR 1.9 AANTAL VERPLAATSINGEN EN REIS-AFSTAND PER PERSOON PER DAG VOOR DE JAREN 2000-2008**  
(Bron: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (2010) Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009, Tabellenboek).



5 Bron: CBS (2012). 6 Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

## 1.5 Modal split

Door de komst van de Hanzelijn kan een reiziger besluiten om over te stappen van de auto naar het openbaar vervoer. Andersom is uiteraard ook mogelijk, door bijvoorbeeld het verdwijnen of verschuiven van buslijnen. Daarnaast kan iemand die aangewezen is op het openbaar vervoer of er specifiek voor gekozen heeft besluiten om in Dronten te gaan wonen nu dat ook met de trein te bereiken is. Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen, is het daarom noodzakelijk om de vervoerwijzekeuzeverdeling of 'modal split' te monitoren.

### WERKWIJZE

Alle cijfers met betrekking tot de modal split in deze monitor zijn afkomstig van een bewerking van gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). In paragraaf 1.4 zijn het OVIN en het gebruik daarvan voor deze monitor reeds beschreven.

De modal split gegevens worden voor het jaar 2011 bepaald op basis van het aantal verplaatsingen per woongemeente. Daarnaast worden de aandelen auto, OV en fiets vergeleken met het landelijke gemiddelde en gegevens van de periode 2005-2010.

### MODAL SPLIT

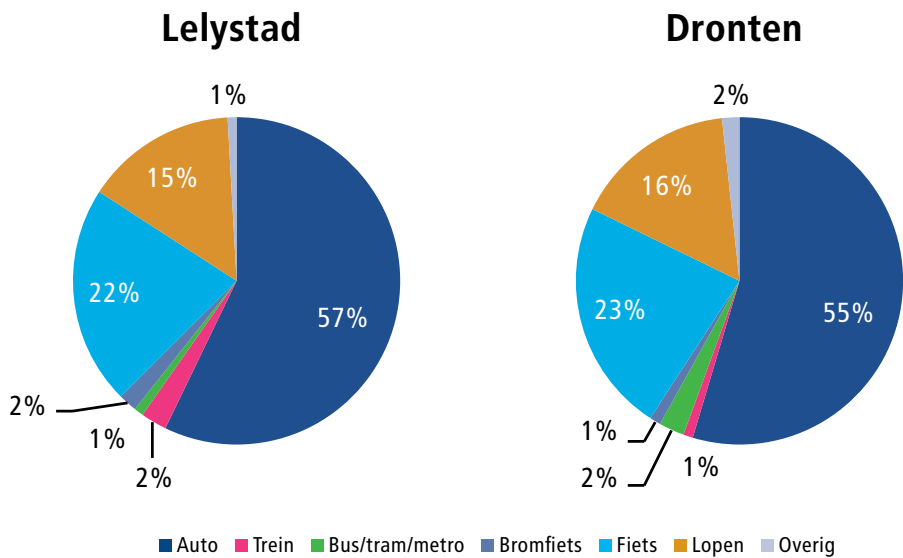
In 2011 werd 47% van het aantal verplaatsingen in Nederland gemaakt met de auto (33% als bestuurder, 14% als passagier). Iets meer dan 4% van de verplaatsingen werd met het openbaar vervoer gemaakt (2% met de trein en 3% met de bus, tram of metro). Bijna 28% van het aantal verplaatsingen werd met de fiets gemaakt. Het aandeel brom-/snorfiets is 1%. De resterende vervoerwijzen betreffen lopen (18%) en overig (1%). In tabel 1.7 wordt een overzicht gegeven van de aandelen auto, OV en fiets voor de vier Hanzelijngemeenten en het landelijke gemiddelde.

**TABEL 1.7 MODAL SPLIT VOOR 2011**  
(Bron: OVIN 2012, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).

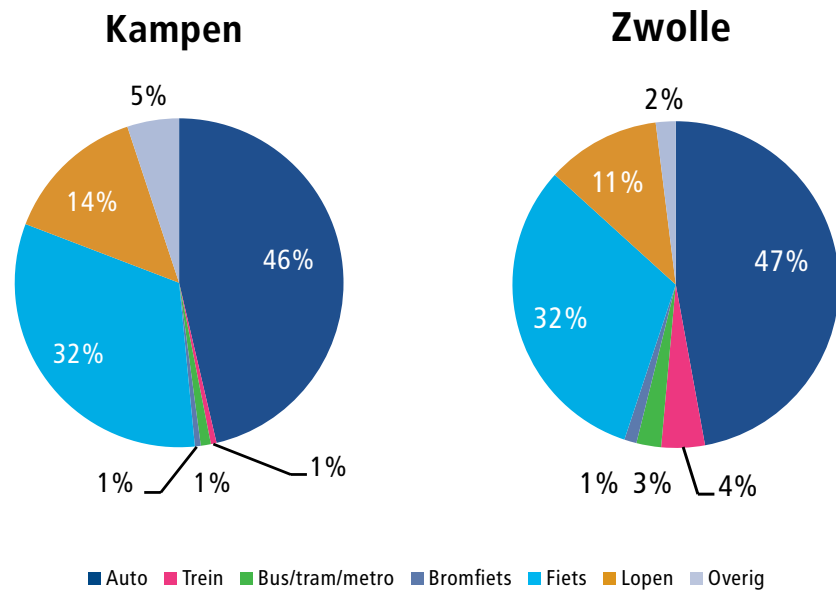
|           | Aandeel auto | Aandeel OV | Aandeel fiets |
|-----------|--------------|------------|---------------|
| Dronten   | 55%          | 3%         | 23%           |
| Kampen    | 46%          | 2%         | 32%           |
| Lelystad  | 57%          | 4%         | 22%           |
| Zwolle    | 47%          | 7%         | 32%           |
| Nederland | 47%          | 4%         | 28%           |

Opvallend is het hoge aandeel auto voor Dronten en Lelystad, respectievelijk 55% en 57%. Dit gaat vooral ten koste van het aandeel fiets. In Zwolle en Kampen is het aandeel fiets daarentegen hoog ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Daarnaast is het aandeel OV in Zwolle hoog met 7%. Ruim 4% daarvan komt voor rekening van de trein. In figuur 1.10 is de modal split voor de vervoerwijzeklassen nader gespecificeerd per Hanzelijngemeente.

**FIGUUR 1.10 MODAL SPLIT 2011 HANZELIJNGEMEENTEN**  
(Bron: OVIN 2012, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).

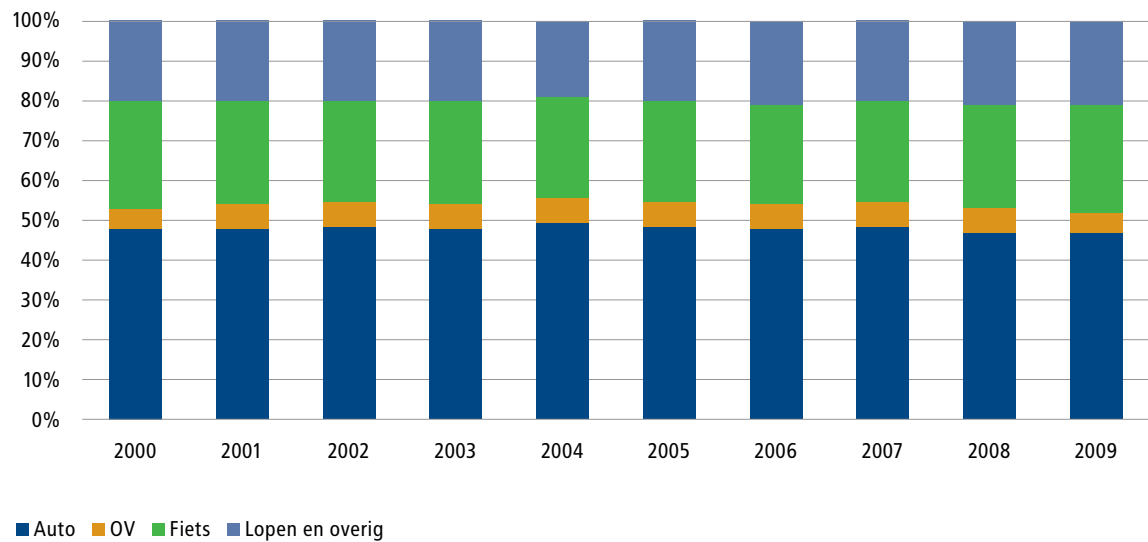


VERVOLG FIGUUR 1.10



Het landelijke beeld van de modal spit is over de jaren behoorlijk stabiel. In figuur 1.11 wordt het aandeel auto, OV, fiets en lopen en overig getoond voor het aantal verplaatsingen in de jaren 2000-2009.

FIGUUR 1.11 MODAL SPLIT 2000-2009 OP BASIS VAN AANTAL VERPLAATSINGEN  
(Bron: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (2010) Mobiliteitsonderzoek Nederland 2009, Tabellenboek, bewerkt door lectoraat Area Development, Windesheim).



## 1.6 Verkeersstromen

De komst van de Hanzelijn kan er toe leiden dat reizigers besluiten hun vervoerwijze te wijzigen van auto naar openbaar vervoer of een combinatie van beide. Het is bijvoorbeeld niet ondenkbaar dat iemand met de auto van Swifterbant naar Dronten rijdt om daar op de Hanzelijn naar Zwolle te stappen. Het verdwijnen en verschuiven van buslijnen kan leiden tot meer autogebruik. Ook een verbetering van het wegeaanbod kan leiden tot een toename van het autoverkeer. Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen is het daarom ook noodzakelijk om de verkeersintensiteiten in de regio te monitoren.

### WERKWIJZE

De gegevens van de verkeersstromen en –intensiteiten zijn verzameld door studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim en bewerkt door het lectoraat Area Development. Er zijn voor een twintigtal locaties in het studiegebied verkeersintensiteiten verzameld. In figuur 1.12 worden de locaties op kaart weergegeven. De verkeersintensiteiten zijn bepaald op basis van gegevens van de provincies Flevoland en Overijssel, Rijkswaterstaat en door middel van eigen metingen in het kader van de Hanzelijn Monitor.

Voor de provinciale data is gebruik gemaakt van de jaarlijkse rapportages met doorsnedecijfers. De gegevens van Rijkswaterstaat zijn afkomstig uit de applicatie MTR+ (maandelijkse telpuntrapportage/wegwerkzaamheden) waarin de intensiteiten op het hoofdwegennet per uur, per dagsoort, per maand, per jaar en/of per voertuigklasse weergegeven wordt. Op acht locaties zijn door studenten eigen metingen verricht. De metingen zijn telkens gedurende enkele uren op één werkdag in mei 2012 verricht. Om etmaalcijfers te bepalen zijn de meetgegevens opgehoogd op basis van uurpercentages van nabijgelegen telpunten van Rijkswaterstaat. De resultaten van de eigen metingen moeten dus met de nodige voorzichtigheid behandeld worden. De gegevens van de provincie en Rijkswaterstaat gelden voor 2011, de eigen metingen voor 2012. Voor een uitgebreide toelichting van de werkwijze wordt verwezen naar de achtergrondrapportage.<sup>7</sup> Voor een tweetal locaties wordt de intensiteitsontwikkeling voor de jaren voor 2011/2012 besproken.

FIGUUR 1.12 OVERZICHT LOCATIES VERKEERSINTENSITEITEN  
(Bron achtergrond: OpenStreetMap).



### ETMAALINTENSITEITEN

De drukst bereden weg in de regio Zwolle-Lelystad in 2011 is niet geheel verrassend: de A28 met in Zwolle bijna 60.000 motorvoertuigen per etmaal (per richting). Ten zuiden van Hattemerbroek zijn dat nog ongeveer 33.000 mvt/etmaal. De N50 kent voor een driestrooksweg een hoge intensiteit, met op het drukste deel tussen Hattemerbroek en Kampen-Zuid een etmaalintensiteit van ongeveer 14.500 mvt/etmaal. In figuur 1.13 worden de etmaalintensiteiten afkomstig uit MTR+ op kaart getoond.

Het nieuwe deel van de N307 tussen Lelystad en Dronten kent een etmaalintensiteit van 3000-5000 mvt/etmaal. Ter hoogte van Dronten is dat 6500-7000 mvt/etmaal. Ten oosten van Dronten ligt de waarde rond de 5800 mvt/etmaal. In figuur 1.14 worden de etmaalintensiteiten op basis van de eigen metingen op kaart getoond.

<sup>7</sup> Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Mobiliteit 1 – Verkeersintensiteiten.



FIGUUR 1.13 VERKEERSINTENSITEITEN 2011 (MVT/ETMAAL)  
(Bron: MTR+, bewerkt door studenten opleiding Mobiliteit, Windesheim).



In deze rapportage is een selectie van de resultaten van de analyse van de verkeersintensiteiten opgenomen. Voor een uitgebreide toelichting van de resultaten wordt verwezen naar de achtergrondrapportage.<sup>8</sup>

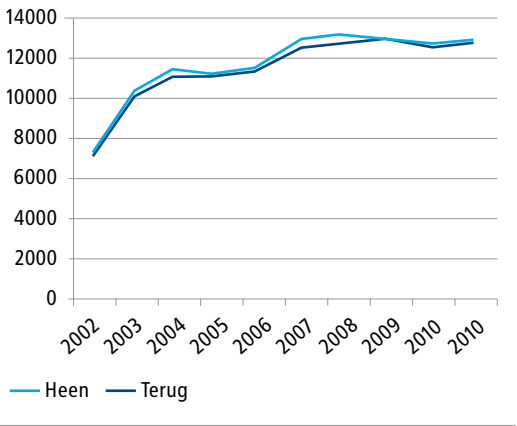
#### ONTWIKKELING VAN VERKEERSINTENSITEITEN

Als naar de ontwikkeling van de etmaalintensiteiten van de N50 tussen Kampen-Zuid en Kampen-West in figuur 1.15 gekeken wordt, is te zien dat de intensiteiten gedurende de jaren 2002-2007 flink gestegen zijn. Tussen 2007 en 2011 zijn de waarden redelijk stabiel.

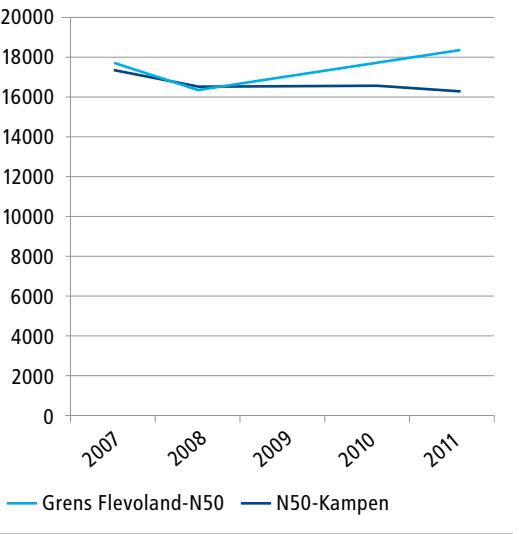
FIGUUR 1.14 VERKEERSINTENSITEITEN 2012 (MVT/ETMAAL)  
(Eigen metingen en bewerking door studenten opleiding Mobiliteit, Windesheim).



FIGUUR 1.15 ETMAALINTENSITEITEN KAMPEN-ZUID – KAMPEN-WEST 2002-2011  
(Bron: MTR+, bewerkt door Lectoraat Area Development, Windesheim).



FIGUUR 1.16 ETMAALINTENSITEITEN (DOORSNEDE) OP DE N307 2007-2011  
(Bron: Provincie Overijssel).



Op de N307 van Flevoland naar de N50 is tussen 2007 en 2011 op basis van provinciale doorsnedetellingen in figuur 1.16 een lichte daling te zien. Het weggedeelte van de N50 naar Kampen laat daarentegen sinds 2008 een duidelijke stijging zien.

## 1.7 Reizigersstromen

Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen wordt de verandering in reizigersstromen in de regio gevolgd. Er ontstaat een nieuwe reizigersstroom op de Hanzelijn, waarbij verschuivingen zullen optreden door het verdwijnen en wijzigen van buslijnen. Relevant is om te volgen wat de consequenties zijn voor de bestaande treindienst tussen Kampen en Zwolle, die voorlopig niet wordt vervangen door light-rail zoals eerder de bedoeling was.

#### WERKWIJZE

Gegevens van NS Reizigersonderzoek zijn helaas niet vrij beschikbaar voor onderzoek. De gegevens over reizigersstromen in het openbaar vervoer zijn daarom afkomstig uit tellingen die door studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim zijn verricht op een aantal OV-lijnen in het studiegebied. Daarbij is het aantal in- en uitstappers per halte/station bepaald. Per lijn en richting zijn gedurende één werkdag in mei 2012 alle in- en uitstapper voor de ritten tussen 7:00-19:00 uur bepaald. Dit is gedaan voor de buslijnen 143 (Lelystad-Dronten-Kampen), 330 (Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle) en de treinlijn Zwolle-Kampen. Voor meer informatie over de werkwijze wordt verwezen naar de achtergrondrapportage.<sup>9</sup>

Daarnaast is gebruik gemaakt van het aantal in- en uitstappers op treinstations gedurende de jaren 2004-2011 van de provincie Overijssel en van diverse websites<sup>10</sup> en van gegevens uit het Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer (NVS). Het NVS omvat jaarlijkse tellingen in geselecteerde buslijnen door de chauffeurs die een beeld geven van verschuivingen in de gemiddelde bezettingsgraad van de buslijnen 140, 141, 143 en 330 in het studiegebied. De jaren 2010 en 2011 kunnen vergeleken worden. De lijnen 147, 148 en 154 kunnen worden toegevoegd aan de vergelijking met jaren na 2011.

#### REIZIGERSSTROMEN TREIN

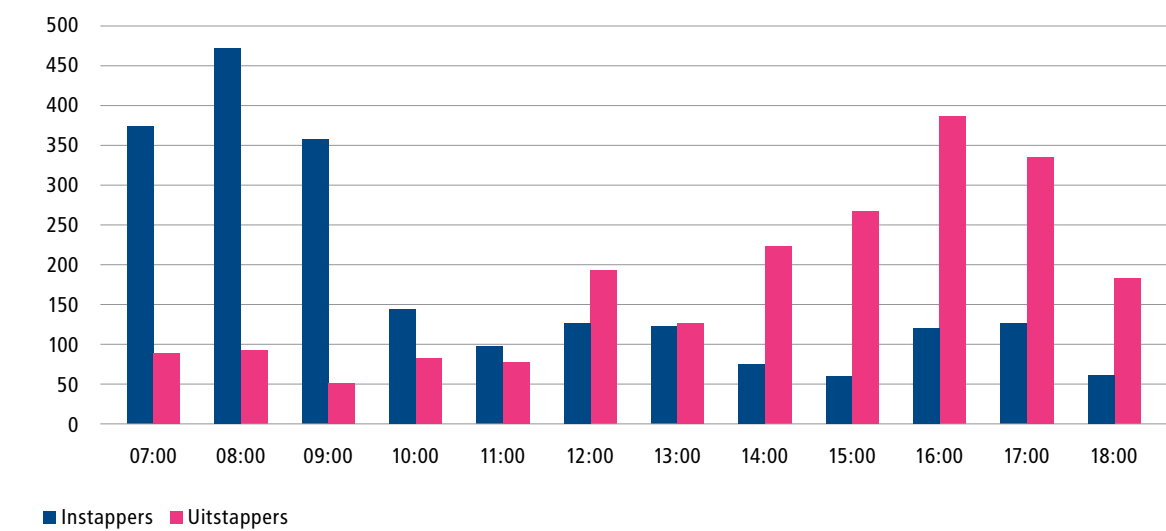
De treinverbinding tussen Zwolle en Kampen, het Kamperlijntje, is eenvoudig te analyseren doordat er enkel in Zwolle en Kampen in- en uitgestapt kan worden. In figuur 1.17 is het aantal in- en uitstappers voor station Zwolle weergegeven. Ervan uitgaande dat niemand heen en weer blijft rijden tussen Zwolle en Kampen, zal het aantal instappers in Zwolle gelijk zijn aan het aantal uitstappers in Kampen.

<sup>8</sup> Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Mobiliteit 1 – Verkeersintensiteiten.

<sup>9</sup> Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Mobiliteit 2 – Reizigersstromen. <sup>10</sup> Websites: prorail.nl, wikipedia.nl en treinreizigers.nl. De gegevens op de laatste twee sites zijn gebaseerd op rapportages van ProRail en NS.

Andersom is het aantal instappers in Kampen gelijk aan het aantal uitstappers in Zwolle. Het aantal reizigers voor een rit is gelijk aan het aantal instappers. In de grafiek zijn de gegevens van twee ritten per uur samengevoegd. Het drukste uur is van 8:00-9:00 uur met meer dan 450 reizigers van Kampen naar Zwolle. 's Ochtends wordt er vooral van Kampen naar Zwolle gereisd, terwijl er 's middags meer van Zwolle naar Kampen gereisd wordt. Voor meer informatie over de resultaten wordt verwezen naar de achtergrondrapportage.<sup>11</sup>

FIGUUR 1.17 IN- EN UITSTAPPERS STATION ZWOLLE, TREIN ZWOLLE-KAMPEN  
(Bron: Eigen meting en bewerking door studenten opleiding Mobiliteit, Windesheim).



Het totaal aantal in- en uitstappers op de lijn Kampen-Zwolle is tussen 2008 en 2010 gedaald. In tabel 1.8 worden de cijfers voor een gemiddelde werkdag voor station Kampen getoond. In 2009 was er nog sprake van een stijging. Ten opzichte van 2009 was er in 2010 een daling van ruim 10%.

Uit andere bronnen zijn overeenkomstige gegevens beschikbaar voor meerdere stations in het invloedgebied van de Hanzespoorlijn. In tabel 1.9 worden cijfers getoond van het aantal in- en uitstappers (opgeteld) voor een gemiddelde werkdag voor de jaren 2004-2009. Helaas zijn er (nog) geen gegevens voor de jaren 2010-2011 beschikbaar. Vanaf 2009 wordt ook het aantal overstappers meegeteld. Dit verklaart de sterke stijging voor station Zwolle.

TABEL 1.9 IN- EN UITSTAPPERS VOOR DIVERSE STATIONS IN HET INVLOEDGEBIED VAN DE HANZELIJN OP EEN GEMIDDELTE WERKDAG  
(Bron: prorail.nl, wikipedia.nl, treinreizigers.nl).

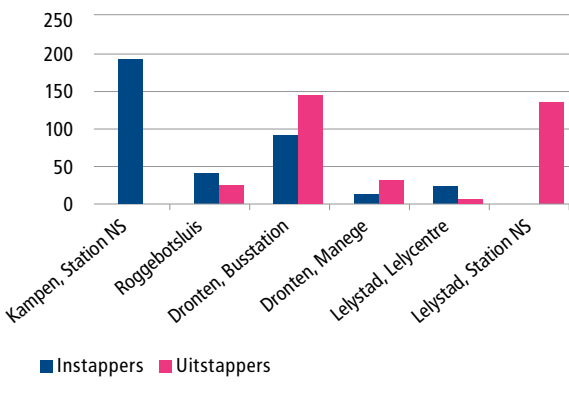
| Station          | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Kampen           | 4816  | 5064  | 4876  | 5112  | 5271  | 5401  |
| Lelystad-Centrum | 10434 | 10604 | 11213 | 11555 | 11173 | 11037 |
| Zwolle           | 29173 | 30665 | 31322 | 32922 | 34597 | 47477 |
| Nunspeet         | 2062  | 2132  | 2242  | 2055  | 2443  | 2369  |
| 't Harde         | 1153  | 1217  | 1239  |       |       | 1449  |
| Harderwijk       | 5074  | 5236  | 5356  | 5206  | 5585  | 5677  |
| Wezep            | 873   | 971   | 1039  | 1045  | 1103  |       |

11 Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Mobiliteit 2 – Reizigersstromen.

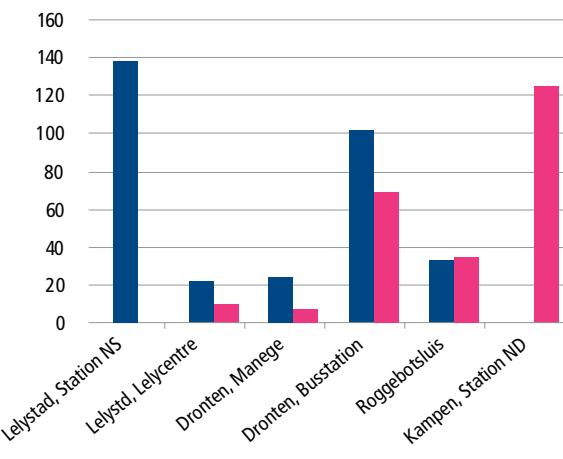
## REIZIGERSSTROMEN BUS

Buslijn 143 rijdt van Lelystad via Dronten naar Kampen (en vice versa). De meeste reizigers stappen in- en uit op de eindhaltes van de lijn bij de stations van Kampen en Lelystad. De drukste haltes op het traject (qua in- en uitstappers) zijn verder de haltes Roggebotsluis, Dronten-Busstation, Dronten-Manege en Lelystad-Lelycentre. Vooral op het busstation van Dronten vindt veel uitwisseling plaats. De meeste reizigers reizen van of naar Dronten. In figuur 1.18 en 1.19 worden de in- en uitstappers voor de zes belangrijkste haltes op de route weergegeven. Deze gegevens zijn afkomstig van metingen van studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim en gelden voor een werkdag in mei 2012 van 7:00-19:00 uur.

FIGUUR 1.18 IN- EN UITSTAPPERS BUSLIJN 143 KAMPEN-LELYSTAD  
(Bron: Eigen meting en bewerking studenten opleiding Mobiliteit, Windesheim).



FIGUUR 1.19 IN- EN UITSTAPPERS BUSLIJN 143 LELYSTAD-KAMPEN  
(Bron: Eigen meting en bewerking studenten opleiding Mobiliteit, Windesheim).



Buslijn 330, de Hanzeliner, rijdt van Lelystad, via Dronten en Kampen naar Zwolle. Deze lijn zal door de komst van de Hanzelijn worden opgeheven. Op dit moment (mei 2012) zijn er tussen 7:00-19:00 uur in beide richtingen ruim 1400 in- en uitstappers op de vier belangrijkste haltes. Voor meer informatie wordt verwezen naar de achtergrondrapportage.<sup>12</sup>

Op basis van de gemiddelde bezetting op overeenkomstige telpunten en lijnen kan een vergelijking gemaakt worden tussen 2010 en 2011. In tabel 1.10 is deze vergelijking voor enkele lijnen en telpunten procentueel weergegeven. De lijnen 143 en 140 laten op de gemeten punten een daling van tussen de 1% en 12% zien. Lijn 330 kent op de twee gemeten punten in Kampen en Zwolle een stijging van 6% en 11%. Lijn 141 van Zwolle naar Urk kent in de richting Zwolle-Urk een lichte stijging terwijl de richting Urk-Zwolle een daling laat zien.

TABEL 1.10 PROCENTUELE VERSCHIL IN BEZETTING TUSSEN 2010 EN 2011  
(Bron: NVS tellingen 2010, 2011).

| Lijn | Richting        | Halte                        | % verschil |
|------|-----------------|------------------------------|------------|
| 143  | Kampen-Lelystad | Kampen, Nijverheidstraat     | -4%        |
|      | Lelystad-Kampen | Kampen, Almere College       | -10%       |
| 330  | Lelystad-Zwolle | Kampen, Kampen-Zuid          | +6%        |
|      | Zwolle-Lelystad | Zwolle, Eekwal/Centrum       | +11%       |
| 140  | Dronten-Zwolle  | Zwolle, Blaloweg             | -1%        |
|      | Zwolle-Dronten  | Zwolle, WRZV-hal             | -12%       |
| 141  | Zwolle-Urk      | Zwolle, WRZV-hal             | 0%         |
|      |                 | Kampen, Station              | +5%        |
|      | Urk-Zwolle      | IJsselmuiden, Grafhorsterweg | -9%        |
|      |                 | Zwolle, Blaloweg             | -19%       |

12 Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Mobiliteit 2 – Reizigersstromen.

## 2 Bereikbaarheid

Met de aanleg van de nieuwe spoorlijn en nieuwe stations en het aanbieden van nieuwe treindiensten zal de bereikbaarheid van locaties in het invloedsgebied van de Hanzelijn wijzigen. Bereikbaarheid speelt een belangrijke rol bij keuzes ten aanzien van vestigingslocatie van personen en bedrijven, het wel/niet verplaatsen, de keuze van bestemmingen en de vervoerwijze. De laatste jaren is er steeds meer aandacht voor het ‘anders kijken naar bereikbaarheid’<sup>13</sup>. Bereikbaarheid wordt daarbij steeds meer benaderd op basis van deur-tot-deur reistijden voor verschillende vervoerwijzen. Daarnaast wordt een sterke koppeling gemaakt met ruimtelijke en sociaaleconomische componenten. De bereikbaarheid van een gebied is afhankelijk van het mobiliteitsaanbod en heeft een wisselwerking met de mobiliteitsstromen, zoals in beeld gebracht in het thema mobiliteit. Bereikbaarheid van plaatsen en gebieden wordt in beeld gebracht aan de hand van reistijden met andere plaatsen en het geografische bereik van plaatsen en economische activiteiten (werk) binnen een redelijke reistijd.

### SAMENVATTING

De reistijd tussen twee geselecteerde adressen in Zwolle en Lelystad varieert in 2012 van ruim 49 minuten met de auto in de dalperiode tot en met ruim 89 minuten met het openbaar vervoer. De autoreistijd tussen Lelystad en Zwolle is nu in de spits 26% langer, waardoor de reistijdverhouding auto/OV ‘slechts’ 1,4 is. Voor de relatie Dronten-Zwolle is die verhouding 1,8 terwijl de waarde voor Kampen-Zwolle 1,2 is. Een belangrijk gegeven om het komende jaar te volgen, vooral vanwege de keuzemogelijkheden voor reizigers tussen auto en OV. Algemeen wordt aangenomen dat bij een reistijdverhouding auto/OV van 1,5 het OV nog substantieel wordt meegenomen in de afweging tussen auto en OV.

Opvallend zijn nu de lange reistijden met het openbaar vervoer van en naar Lelystad ten opzichte van het noorden en oosten van het land. De reistijd van Groningen naar Lelystad is nu 137 minuten, terwijl de rit van Deventer naar Lelystad nu 104 minuten duurt. Ter vergelijking; de geselecteerde rit van Deventer naar Zwolle duurt volgens de dienstregeling nu 36 minuten. De verandering in reistijden wordt gevolgd, waarbij vooral naar deur-tot-deur reistijden gekeken wordt omdat deze voor reizigers het meest relevant zijn.

13 Bron: CROW (2009).

De bereikbaarheidskaart van Lelystad laat een duidelijke oriëntatie op Almere en Amsterdam zien, alhoewel grote delen van Amsterdam met het openbaar vervoer meer dan 60 minuten reizen zijn. De OV-bereikbaarheid van Dronten zal door de komst van een treinstation fors verbeteren. Dat geldt ook voor het gebied dat vanuit Dronten bereikt kan worden. Voor werkgevers in Dronten zullen meer potentiële werknemers met 45 of 60 minuten reistijd binnen bereik komen. Voor inwoners van Zwolle wordt het qua reistijd makkelijker om in Lelystad te gaan werken. Slechts 4% van de ondervraagde reizigers in Lelystad werkt in de provincie Overijssel. Slechts 3% van de ondervraagde reizigers werkzaam, op de kantorenlocatie Hanzeland in Zwolle, is afkomstig uit de provincie Flevoland.

### INDICATOREN

In tabel 2.1. wordt een overzicht gegeven van de indicatoren voor het thema bereikbaarheid. Met de indicator reistijden wordt een overzicht gegeven van deur-tot-deur reistijden. Via de indicator reistijdisochronen wordt inzichtelijk gemaakt welke gebieden vanaf enkele maatgevende locaties binnen verschillende reistijdklassen bereikt kunnen worden. De indicator ontplooiingsmogelijkheden en economische potentie geeft inzicht in het aantal arbeidsplaatsen en inwoners dat voor elke locatie binnen een redelijke reistijd binnen bereik is. De indicator herkomst en bestemming woon-werkverkeer geeft een indicatie van de herkomst en/of bestemming van woon-werk reizigers op een tweetal locaties.

### WERKWIJZE

De gegevens voor de indicatoren van het thema bereikbaarheid komen uit bestaande documenten en databases en uit eigen metingen en (model) berekeningen voor de Hanzelijn Monitor. Reistijdenvoorspellingen zijn afkomstig van de ANWB routeplanner, Google Maps, TomTom en 9292.nl. Studenten hebben metingen verricht van reistijden met het openbaar vervoer en de auto, die zijn bewerkt door de onderzoekers. Kaartbeelden met bereikbaarheidsindicatoren zijn gebaseerd op bewerkingen en berekeningen uitgevoerd met het Nationale Model van Goudappel Coffeng. De herkomst en/of bestemming van forenzen is met enquêtes achterhaald.

TABEL 2.1 INDICATOREN THEMA BEREIKBAARHEID.

|                                                  |
|--------------------------------------------------|
| Indicatoren                                      |
| Reistijden                                       |
| Reistijdisochronen                               |
| Ontplooingsmogelijkheden en economische potentie |
| Herkomst en bestemming woon-werkverkeer          |

## 2.1 Reistijden

Om de effecten van de Hanzelijn in beeld te brengen is het van belang om de reistijden voor verschillende vervoerwijzen te monitoren. Met de komst van de Hanzelijn zal de reistijd met het openbaar vervoer tussen de treinstations van Lelystad en Zwolle meer dan halveren, maar door het verdwijnen of verschuiven van buslijnen is het ook mogelijk dat de reistijd voor sommige reizigers langer wordt. Een toe- of afname van verkeer kan de reistijd met de auto in de ochtend- en avondspits doen wijzigen. Door het (boven)regionale karakter van de Hanzelijn wordt alleen gekeken naar de auto en het openbaar vervoer. Fietsen en lopen worden meegenomen in het voor- en natransport voor het OV.

### WERKWIJZE

De gegevens van de reistijden zijn verzameld door studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim en bewerkt door het lectoraat Area Development. Er zijn reistijdmetingen uitgevoerd voor de auto en het openbaar vervoer. De reistijdmetingen zijn uitgevoerd op trajecten met dezelfde start- en eindadressen tussen Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle. Tussen Lelystad en Zwolle zijn twee mogelijke routes gemeten; via Harderwijk en via Dronten. Er is gemeten op drie verschillende dagen in mei 2012 in de ochtend- als avondspits en overdag, met correcties voor incidentele verstoringen. Voor de autometing werd uiteraard waar mogelijk de maximum toegestane snelheid aangehouden. De resultaten van de metingen zijn vergeleken met de resultaten van gangbare routeplanners en het OV-reisadvies van 9292.nl<sup>14</sup>.

### REISTIJDEN HANZELIJNGEMEENTEN

De reistijd tussen de geselecteerde adressen in Lelystad en Zwolle varieert van ruim 49 minuten met de auto in de dalperiode tot en met ruim 89 minuten met het openbaar vervoer volgens 9292.nl. In tabel 2.2 wordt een overzicht gegeven van alle reistijden bepaald op basis van metingen en routeplanners. Doordat de autoreistijd tussen Lelystad en Zwolle in de spits ruim 26% langer is, is de reistijdverhouding

14 Voor een uitgebreide toelichting op de werkwijze wordt verwezen naar Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Bereikbaarheid 1 – Reistijden OV; Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Bereikbaarheid 2 – Reistijden auto.



auto/OV ‘slechts’ 1,4. Voor de relatie Dronten-Zwolle is die verhouding 1,8. Algemeen wordt aangenomen dat bij een reistijdverhouding auto/OV tot 1,5 het openbaar vervoer nog substantieel meegenomen wordt in de afweging tussen auto en OV. Voor de relatie Kam-pen-Zwolle is de reistijdverhouding auto/OV erg gunstig met een waarde van 1,2.

Ondanks het feit dat de routeplanners voor de auto rekening proberen te houden met de actuele situatie, zijn de getoonde waarden over het algemeen lager dan die uit de metingen. Voor Google Maps en de ANWB routeplanner worden in tabel 2.2 twee waarden getoond. Het eerste getal is het advies op basis van de actuele verkeerssituatie (Google Maps) of op basis van historische gegevens (ANWB routeplanner). Het tweede getal is de reistijd voor een situatie zonder rekening te houden met ander verkeer. Door de geconstateerde

| TABEL 2.2 REISTIJDEN 2012 (IN MINUTEN) VOOR DRIE TRAJECTEN VOLGENS VERSCHILLENDE BRONNEN<br>(Bron: Eigen metingen en onderzoek van studenten van de opleiding Mobiliteit, Windesheim). |                 |                |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|---------------|
| Bron                                                                                                                                                                                   | Lelystad-Zwolle | Dronten-Zwolle | Kampen-Zwolle |
| Auto, OS                                                                                                                                                                               | 61,50           | 37,24          | 28,04         |
| Auto, dal                                                                                                                                                                              | 49,44           | 31,01          | 22,21         |
| Auto, AS                                                                                                                                                                               | 62,19           | 35,49          | 28,22         |
| Google                                                                                                                                                                                 | 54 (52)         | 37 (34)        | 25 (23)       |
| ANWB                                                                                                                                                                                   | 49 (46)         | 33 (32)        | 23 (22)       |
| TomTom                                                                                                                                                                                 | 52              | 34             | 21            |
| OV, OS                                                                                                                                                                                 | 86              | 64             | 34            |
| 9292                                                                                                                                                                                   | 89              | 67             | 34            |

verschillen moet er bij een analyse met enkel routeplanners rekening worden gehouden met een onderschatting van de reistijd. De kleine verschillen in de reistijden voor het OV tussen de metingen en de waarden uit 9292.nl kunnen toegewezen worden aan de verschillen in loopsnelheid tussen de haltes/stations en de begin- en eindadressen.

### REISTIJDEN BUITENGEBIED

In tabel 2.3 worden reistijden getoond van een locatie buiten het gebied van de Hanzelijn naar de geselecteerde adressen in Lelystad en Zwolle. Voor de locaties buiten Lelystad en Zwolle is telkens gerekend vanaf het treinstation. Dit is niet helemaal juist voor een vergelijking van auto en OV, maar geeft wel degelijk een beeld van de auto en OV bereikbaarheid afzonderlijk. Daarnaast zijn dit de locaties waarvoor de OV-reistijd het meest gunstig zal zijn. De reistijden voor de auto zijn bepaald met Google Maps, waarbij reistijden op basis van een spitsperiode op een werkdag in november 2012 genomen zijn. Voor de OV-reistijd is gebruik gemaakt van 9292.nl. Er is telkens voor de snelste mogelijkheid tussen 7:00-9:00 uur gekozen. Tussen haakjes staat het aantal overstappen dat noodzakelijk is.

Opvallend zijn uiteraard de hoge OV-reistijden voor locaties in het oosten en noorden van het land ten opzichte van Lelystad. Voor Zwolle geldt dat de OV-reistijd in veel gevallen lager is dan de autoreistijd, alhoewel er hier uiteraard vanaf de stations gerekend is.

Voor meer informatie over de resultaten van het onderzoek naar de reistijden van auto en OV wordt verwezen naar de achtergrond-rapportages<sup>15</sup>.

| TABEL 2.3 REISTIJDEN 2012 (IN MINUTEN)<br>VOOR DIVERSE TRAJECTEN<br>(Bron: Google Maps, 9292.nl). |          |         |        |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------|--------|--------|
|                                                                                                   | Lelystad |         | Zwolle |        |
|                                                                                                   | Auto     | OV      | Auto   | OV     |
| Amsterdam                                                                                         | 55       | 50 (1)  | 86     | 90 (1) |
| Utrecht                                                                                           | 61       | 70 (1)  | 69     | 65 (0) |
| Amersfoort                                                                                        | 57       | 69 (3)  | 59     | 48 (0) |
| Deventer                                                                                          | 80       | 104 (2) | 42     | 36 (0) |
| Enschede                                                                                          | 111      | 156 (3) | 75     | 88 (1) |
| Emmen                                                                                             | 100      | 145 (2) | 55     | 68 (0) |
| Groningen                                                                                         | 84       | 137 (2) | 69     | 69 (0) |
| Leeuwarden                                                                                        | 69       | 122 (1) | 64     | 66 (0) |

## 2.2 Reistijdisochronen

Om inzicht te geven in de bereikbaarheid van een locatie kan in beeld worden gebracht welk gebied binnen een redelijke reistijd van bijvoorbeeld 30 minuten met de auto of het openbaar vervoer te bereiken is. Iemand die op zoek is naar werk, zal bij het bepalen van het zoekgebied doorgaans een dergelijke maximale reistijd hanteren voor de auto, het openbaar vervoer of zelfs voor een combinatie van beide. Een dergelijke afweging geldt ook voor verplaatsingen voor het volgen van onderwijs, winkelen of het bezoeken van familie. Op een kaart wordt inzichtelijk gemaakt welke gebieden binnen verschillende reistijden (bijvoorbeeld 15, 30 en 45 minuten) te bereiken zijn aan de hand van reistijdisochronen. Daarbij worden telkens de reistijdisochronen van auto en OV voor een ochtendspits met elkaar vergeleken.

### WERKWIJZE

Voor het bepalen van reistijden wordt gebruik gemaakt van het Nationale Model 2.0 (NM 2.0) van Goudappel Coffeng. Het NM 2.0 is een landelijk dekkend model voor auto, fiets en openbaar vervoer gebaseerd op ruim 6700 deelgebieden (voornamelijk op postcode-4 niveau), een wegnetwerk met ruim 110.000 wegvakken en een OV-netwerk met 4.000 lijnen en 25.000 haltes en stations. Het model voorspelt de verkeers- en vervoersstromen voor verschillende dagdelen (ochtendspits, avondspits en restdag) en verschillende reismotieven (werk, zakelijk, winkelen, school en overig). In de OV-toedeling wordt rekening gehouden met het verdelen van stromen over meerdere (parallelle) routes. De gedragsmodellen voor het basisjaar 2008 zijn geschat op basis van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het NM 2.0 is onder andere gebruikt als basis voor de Nationale Bereikbaarheidskaart<sup>16</sup>. Deze toepassing maakt gebruik van de berekende reistijden uit het NM 2.0 om daarmee onder andere kaarten met reistijdisochronen te tonen voor heel Nederland.

Met het NM 2.0 worden jaarlijks kaarten met reistijdisochronen gegenereerd voor locaties langs en nabij de Hanzelijn. De reistijden worden daarvoor telkens aangepast op basis van wijzigingen in het OV- en wegeaanbod en de verkeersstromen. Omdat een update van het basisjaar van 2008 naar 2012 nog moet gaan gebeuren, is er voor de nulmeting van de Hanzelijn Monitor voor gekozen om de reistijden voor 2012 te schatten. Voor het OV is het OV-netwerk voor het invloedsgebied van de Hanzelijn ge-update naar de situatie in 2012. Op basis van de netwerkwijzigingen zijn nieuwe reistijden voor het openbaar vervoer bepaald. Voor de auto zijn reistijden voor 2012 geschat op basis van de reistijden van 2008 en 2012. De berekende gegevens zijn vergeleken met de reistijdmetingen (en resultaten van routeplanners) waardoor voor enkele gebieden correctiefactoren zijn toegepast. Op basis van deze bewerkingen worden reistijdisochronen voor 2012 getoond.

### REISTIJDISOCHRONEN

Op de volgende pagina’s (figuren 2.1-2.4) worden kaarten getoond met reistijdisochronen voor de auto en het openbaar vervoer voor de vier Hanzelijngemeenten. Daarbij is uitgegaan van de reistijd in de ochtendspits. De kaarten tonen telkens de reistijden vanuit één specifiek (viercijferig postcode) gebied. Op elke kaart is te zien welke gebieden binnen 15, 30, 60, 45, 90 en 120 minuten vanaf het geselecteerde gebied te bereiken zijn. In de getoonde kaarten is telkens het centrum of de binnenstad van de betreffende plaats als uitgangspunt genomen.

Er is een groot verschil tussen de auto- en OV-bereikbaarheid. Het verschil is het grootst voor de locatie in Dronten. Met de auto is het mogelijk om (delen van) plaatsen als Deventer, Apeldoorn, Amersfoort en zelfs Amsterdam net binnen een uur rijden te bereiken. Met het openbaar vervoer komt een reiziger binnen een uur reizen niet verder dan Emmeloord, Zwolle, Harderwijk en delen van Almere.

De bereikbaarheidskaart van Lelystad laat een duidelijke oriëntatie op Almere en Amsterdam zien, alhoewel grote delen van Amsterdam met het openbaar vervoer meer dan 60 minuten reizen zijn. Vanuit Zwolle is het mogelijk om met het openbaar vervoer veel verschillende locaties binnen een uur te bereiken. Toch is het verschil met de autobereikbaarheid voor een locatie met zo’n uitgebreid OV-aanbod nog steeds behoorlijk in het voordeel van de auto.

In de bereikbaarheidskaarten voor de auto wordt telkens uitgegaan van de reistijd in de ochtendspits. In de dalperiode is de bereikbaarheid met de auto uiteraard gunstiger. In figuur 2.1 wordt een vergelijk tussen spits en dal getoond voor Dronten.

<sup>15</sup> Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Bereikbaarheid 1 – Reistijden OV; Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Bereikbaarheid 2 – Reistijden auto.  
<sup>16</sup> Zie [www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl).

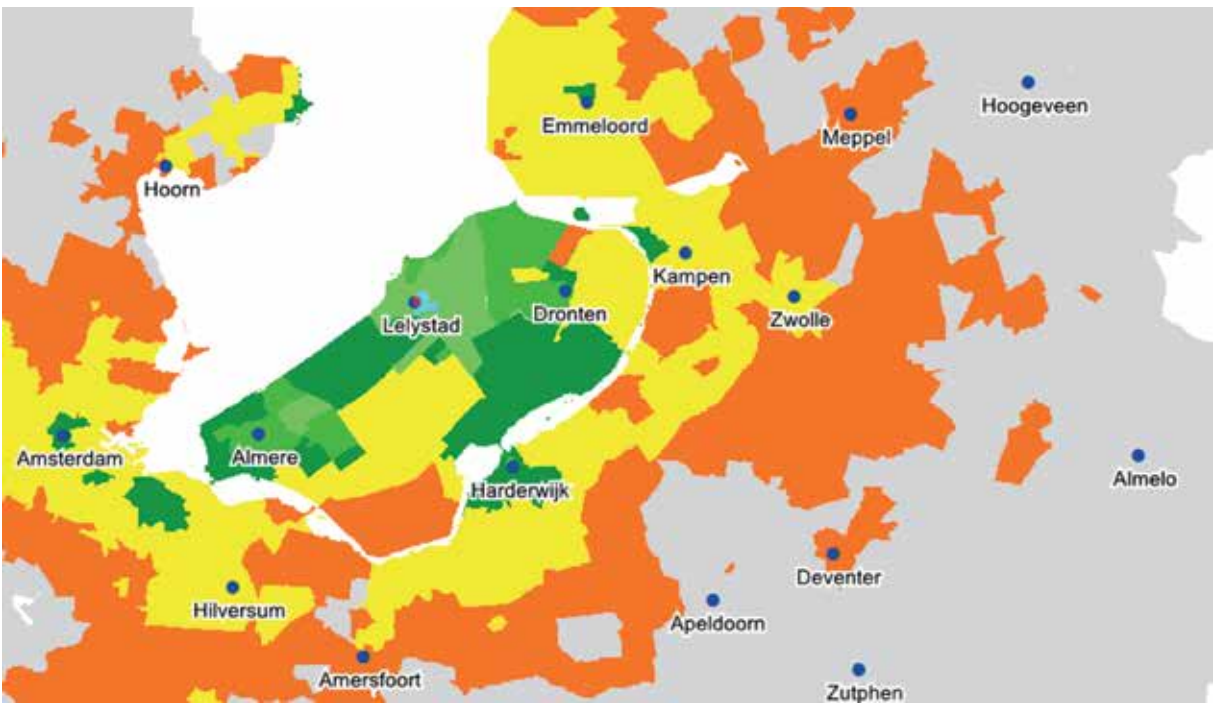
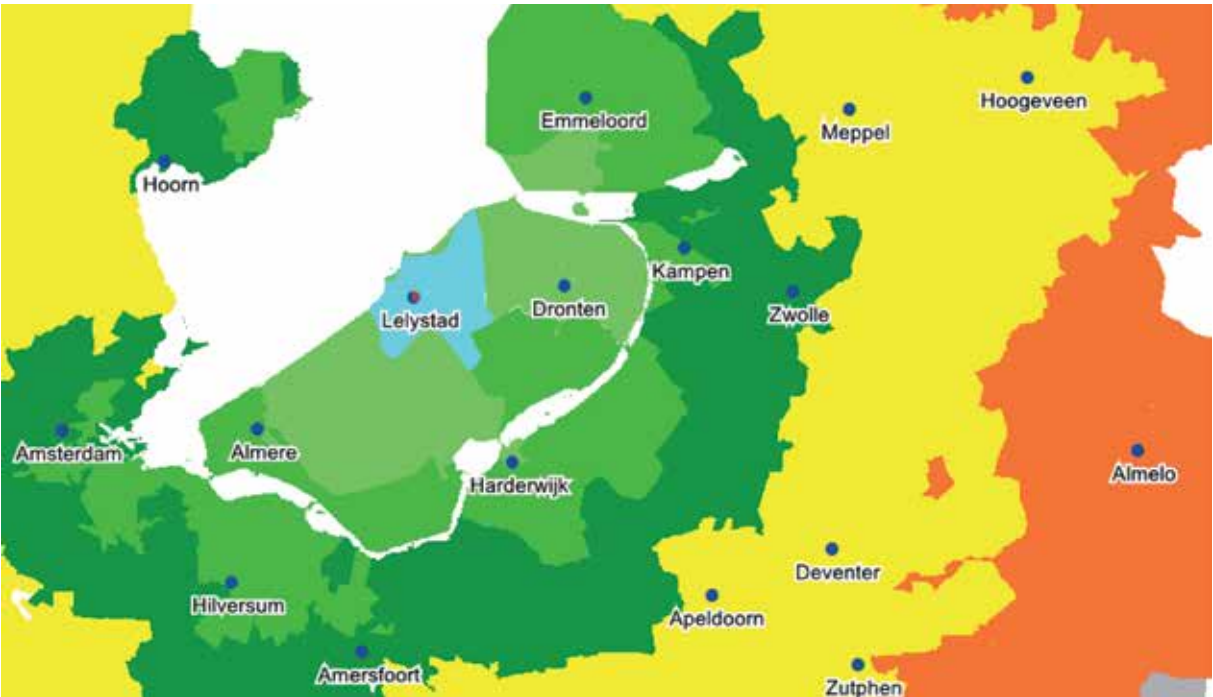
In deze rapportage is een selectie opgenomen van kaarten en locaties. Voor de resultaten van alle twaalf locaties in het studiegebied, kaarten van de dalperiode van de auto en kaarten met de reistijden naar, in plaats van vanaf de geselecteerde locaties, wordt verwezen naar de achtergrondrapportage<sup>17</sup>.

FIGUUR 2.1 VERGELIJKING VAN REISTIJDISOCHRONEN VOOR AUTO IN SPITS EN DAL VOOR DRONTEN  
(Bron: NM 2.0).



LELYSTAD

FIGUUR 2.2 REISTIJDISOCHRONEN AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER) VOOR LELYSTAD  
(Bron: NM 2.0).



Legenda

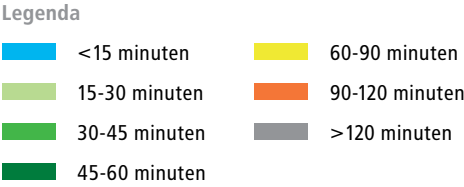
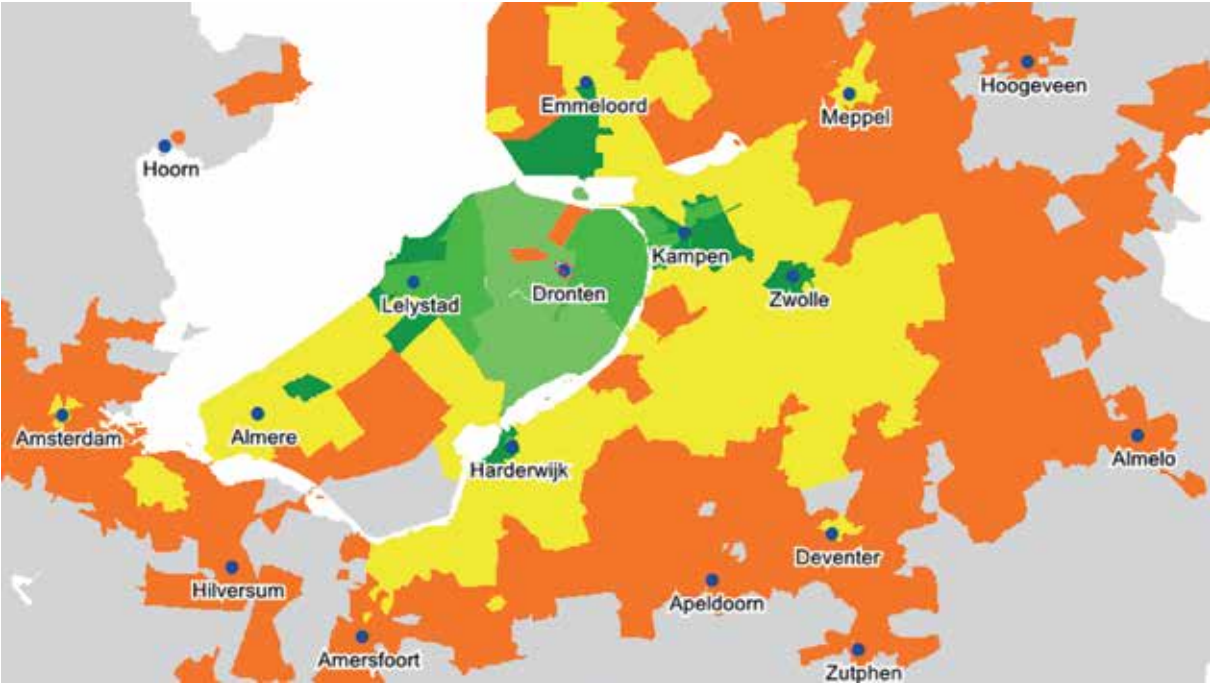
|               |                |
|---------------|----------------|
| <15 minuten   | 60-90 minuten  |
| 15-30 minuten | 90-120 minuten |
| 30-45 minuten | >120 minuten   |
| 45-60 minuten |                |

DRONTEN

FIGUUR 2.3 REISTIJDISOCHRONEN AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER) VOOR DRONTEN  
(Bron: NM 2.0).

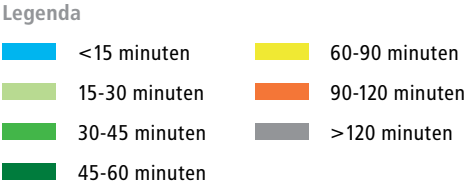
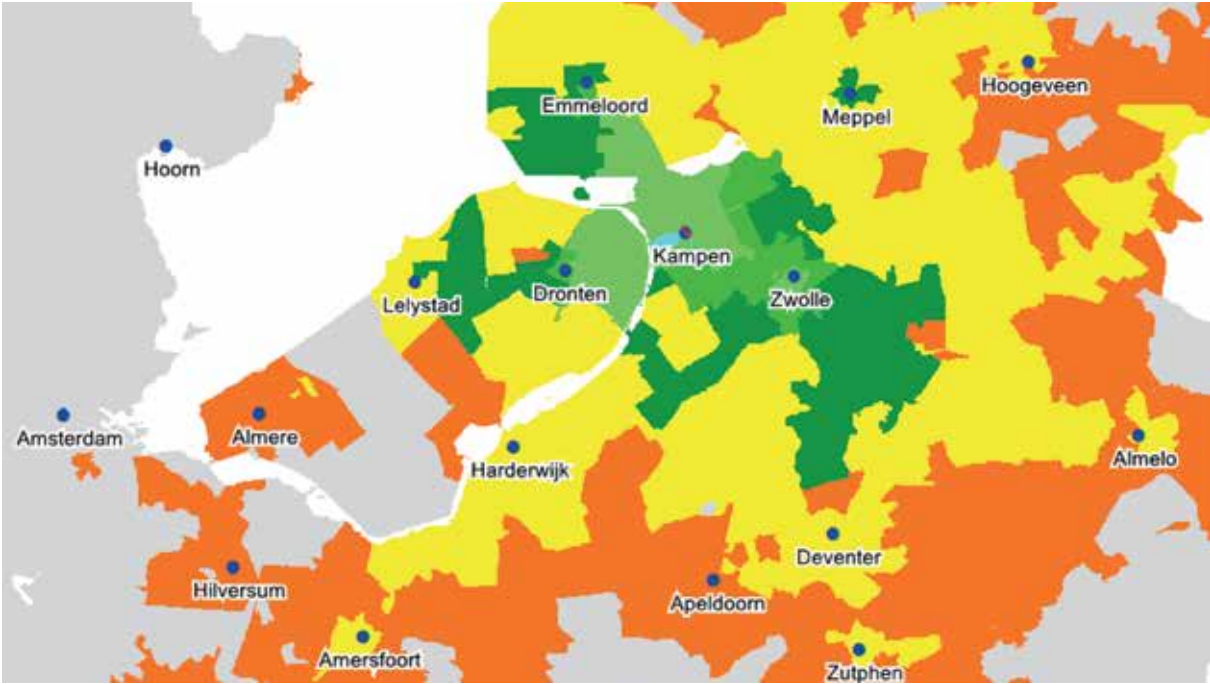






KAMPEN

FIGUUR 2.4 REISTIJDISOCHRONEN AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER) VOOR KAMPEN  
(Bron: NM 2.0).

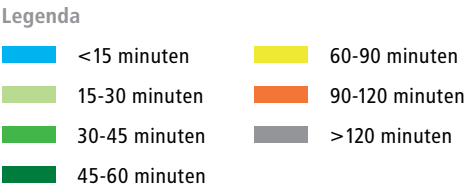
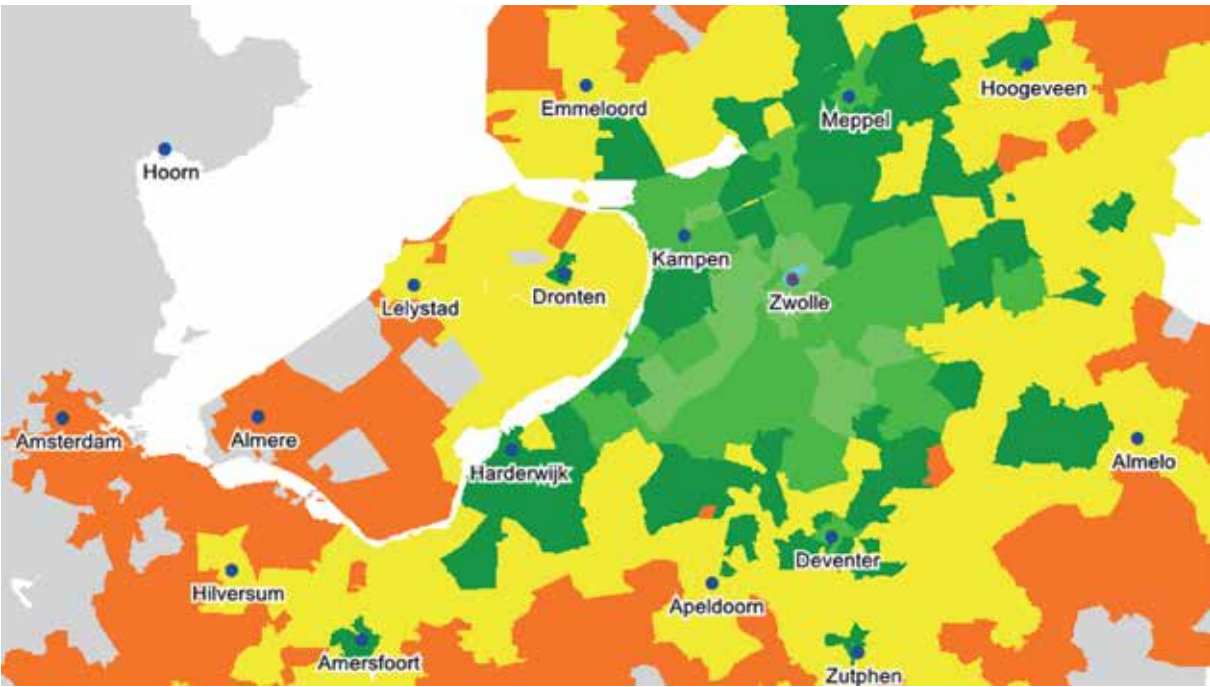


ZWOLLE

FIGUUR 2.5 REISTIJDISOCHRONEN VOOR AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER) VOOR ZWOLLE  
(Bron: NM 2.0).







## 2.3 Ontplooiingsmogelijkheden en economische potentie

Om de effecten van de Hanzelijn te monitoren op de economische ontwikkelingskansen van mensen, bedrijven en plekken worden de ontplooiingsmogelijkheden en economische potentie in beeld gebracht. Hoe meer (geschikte) potentiële werkgevers iemand binnen een redelijke reistijd van 45 minuten kan bereiken, des te groter de kans op het vinden van een geschikte baan. Een gebied van waaruit meer arbeidsplaatsen binnen bijvoorbeeld 45 minuten bereikt kunnen worden heeft een betere bereikbaarheid. Dit wordt ook wel aangeduid met ontplooiingsmogelijkheden of sociale cohesie<sup>18</sup>. Vanuit een werkgever bekeken is het interessanter om het aantal potentiële werknemers dat binnen een respectabele reistijd woont te weten. Dit wordt ook wel economische potentie of bezoekerspotentieel genoemd<sup>19</sup>.

### WERKWIJZE

Voor het bepalen van de ontplooiingsmogelijkheden en de economische potentie wordt gebruik gemaakt van het Nationaal Model 2.0 (NM 2.0) van Goudappel Coffeng (zie paragraaf 2.2), waarmee reistijden worden gecombineerd met het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per gebied. Het NM 2.0 bevat deze gegevens voor het basisjaar 2008 en het prognosejaar 2020. Voor de Hanzelijn Monitor zijn op basis van deze gegevens en aanvullende gegevens inwoners en arbeidsplaatsen voor het jaar 2012 bepaald voor het invloedsgebied van de Hanzelijn.

Er worden bereikbaarheidskaarten bepaald voor zowel auto als openbaar vervoer. Voor de auto wordt onderscheid gemaakt tussen de situatie in de ochtendspits en gedurende de dalperiode. Voor auto en OV worden verschillende acceptabele reistijdgrenzen gehanteerd omdat reizigers met het openbaar vervoer nu eenmaal bereid zijn om langer te reizen. Voor de auto wordt het aantal arbeidsplaatsen of inwoners binnen 30 minuten reistijd bepaald. Voor het OV wordt een reistijd van 45 minuten gehanteerd.

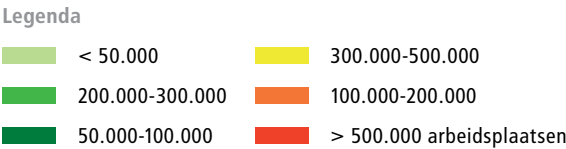
<sup>18</sup> Zie [www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl). <sup>19</sup> Zie [www.bereikbaarheidskaart.nl](http://www.bereikbaarheidskaart.nl).

### ONTPLOOIINGSMOGELIJKHEDEN

In figuur 2.6 wordt een tweetal kaarten getoond met de ontplooiingsmogelijkheden voor de auto en het openbaar vervoer in de ochtendspits. Voor de auto wordt per gebied aangegeven hoeveel arbeidsplaatsen er binnen 30 minuten reizen vanuit het betreffende gebied bereikt kunnen worden. Voor het OV ligt die grens, zoals gezegd, op 45 minuten.

Op de kaarten is duidelijk te zien dat de ontplooiingsmogelijkheden voor deze uitsnede in de regio Amsterdam duidelijk het grootst zijn. Van de vier Hanzelijngemeenten zijn de ontplooiingsmogelijkheden in Zwolle het grootst. Dat wordt uiteraard voor het grootste deel verklaard door de omvang van Zwolle zelf. De regio rondom Zwolle, inclusief Kampen maakt daar dankbaar gebruik van. Naar het zuiden toe loopt dit over in het invloedsgebied van Apeldoorn, Amersfoort en Deventer. Lelystad en Dronten liggen qua ontplooiingsmogelijkheden zoals ze hier gedefinieerd zijn een stuk geïsoleerder. Dit uit zich vooral als er naar de ontplooiingsmogelijkheden met het OV gekeken wordt.

FIGUUR 2.6 ONTPLOOIINGSMOGELIJKHEDEN AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER)  
(Bron: NM 2.0).



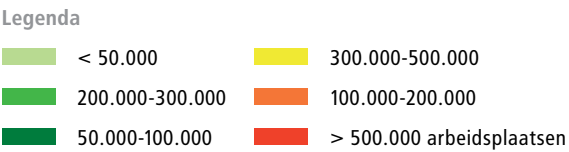
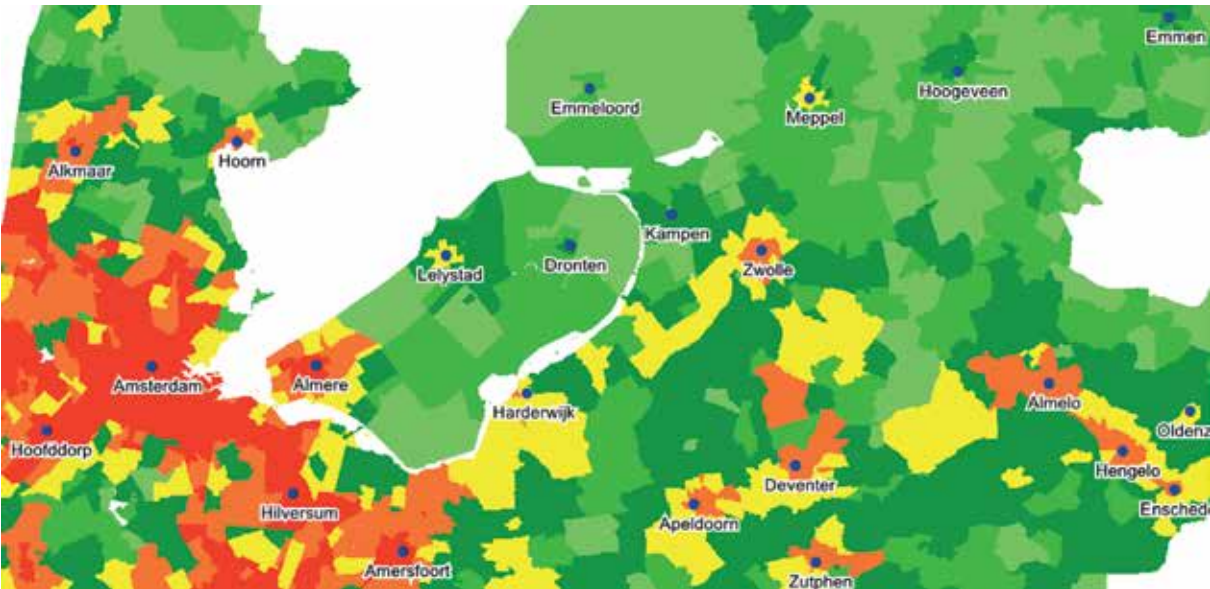
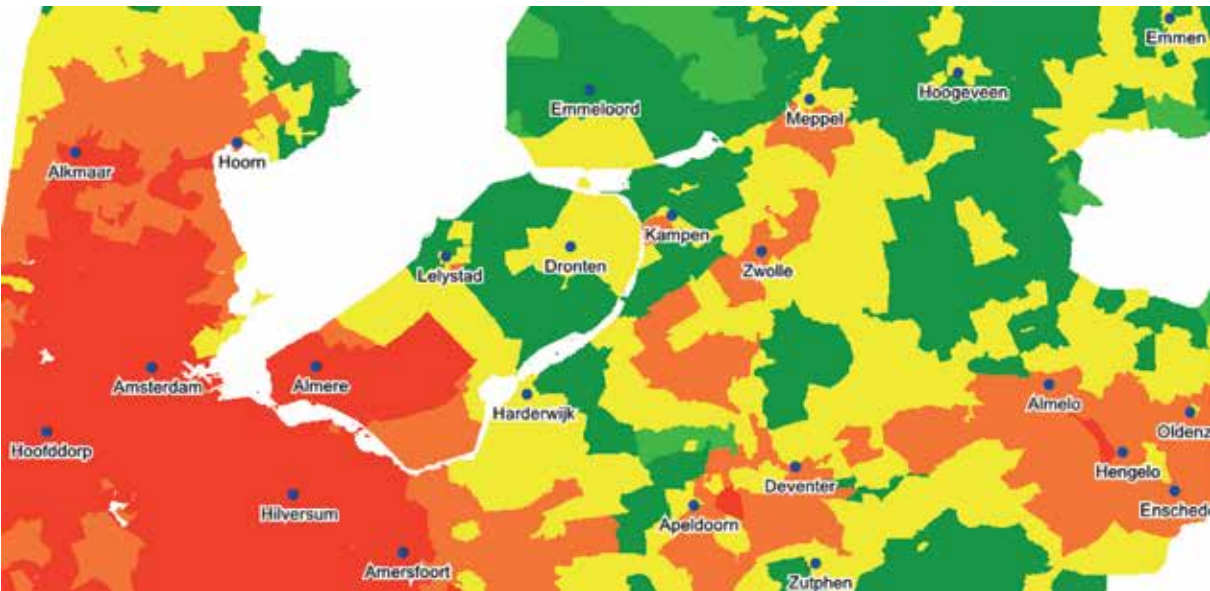


ECONOMISCHE POTENTIE

In figuur 2.7 wordt een tweetal kaarten getoond met de economische potentie voor de auto en het openbaar vervoer in de ochtendspits. Voor de auto wordt in elk gebied aangegeven hoeveel inwoners dit gebied binnen 30 minuten reizen kunnen bereiken. Voor het OV ligt die grens op 45 minuten.

Op de kaarten is duidelijk te zien dat de economische potentie voor deze uitsnede, net als bij de ontplooiingsmogelijkheden, in de regio Amsterdam het grootst is. Van de vier Hanzelijngemeenten is de economische potentie in en rondom Zwolle het grootst. Voor het OV is duidelijk de spoorlijn Zwolle-Amersfoort te herkennen. Voor Dronten is een duidelijk verschil met de ontplooiingsmogelijkheden te zien. Er zijn voor de auto meer dan 200.000 inwoners binnen bereik.

FIGUUR 2.7 ECONOMISCHE POTENTIE AUTO (BOVEN) EN OV (ONDER)  
(Bron: NM 2.0).



In deze rapportage is een selectie opgenomen van kaarten. Voor de resultaten van alle kaarten van de dalperiode van de auto wordt verwezen naar de achtergrondrapportage<sup>20</sup>.

## 2.4 Herkomst en bestemming woon-werkverkeer

Om de effecten van de Hanzelijn te monitoren wordt de herkomst en bestemming van woon-werkverkeer in beeld gebracht. Een wijziging van de bereikbaarheid van een locatie kan er toe leiden dat deze aantrekkelijker wordt om te gaan wonen of werken. De komst van de Hanzelijn zou er voor kunnen zorgen dat iemand die in Dronten woont, eerder in Zwolle zal gaan werken of iemand die in Kampen werkt doen besluiten in Lelystad te gaan wonen.

WERKWIJZE

De gegevens over de herkomst en bestemming van woon-werkverkeer zijn grotendeels verzameld door studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim en bewerkt door onderzoekers van het lectoraat Area Development. Voor een tweetal locaties in het invloedgebied van de Hanzelijn zijn gegevens verzameld over de herkomst of bestemming van huidige reizigers. In Hanzeland Zwolle is onderzoek gedaan naar de herkomst van (arriverende) werknemers. In Lelystad is in de directe omgeving van het station Lelystad-Centrum onderzoek gedaan naar de werkbestemming van vertrekkende reizigers. Op beide locaties zijn ruim 400 geschikte mondelinge enquêtes verzameld. Naast de vraag over de herkomst of bestemming van de rit, zijn gegevens verzameld over het geslacht, de leeftijd en de vervoerwijze. Daarnaast is de vraag gesteld of men overweegt door de komst van de Hanzelijn te verhuizen of elders te gaan werken. Het onderzoek is uitgevoerd op een tweetal (werk)dagen in mei 2012<sup>21</sup>.

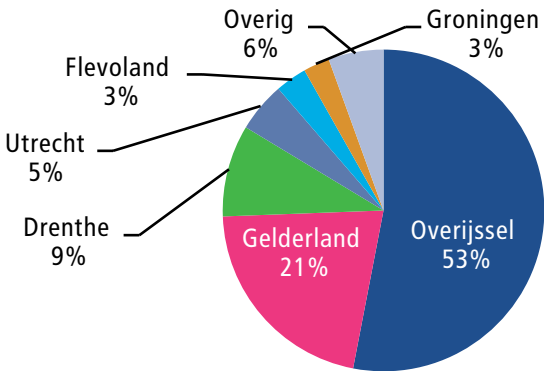
WERKEN IN ZWOLLE

Voor ruim 53% van de ondervraagde werknemers in Hanzeland ligt de herkomst van hun woon-werkverplaatsing in de provincie Overijssel. Ruim 21% is afkomstig uit Gelderland en 9% uit Drenthe. Slechts 3% is afkomstig uit de provincie Flevoland. In figuur 2.8 wordt de verdeling over de herkomstprovincies van de ondervraagde werknemers in Hanzeland weergegeven.

Van de 53% van de werknemers uit Overijssel komt 20% uit Zwolle zelf en komt 3% uit Kampen. Van de 3% van de werknemers uit Flevoland is 1% afkomstig uit Lelystad en afgerond 0% uit Dronten.

Van de ondervraagden maakt 51% gebruik van de trein, terwijl 29% met de auto reist. De vervoerwijzen fiets, bus en lopen hebben respectievelijk percentages van 11%, 7% en 2%. Het hoge percentage voor de trein heeft uiteraard te maken met de gekozen locatie.

FIGUUR 2.8 HERKOMSTPROVINCIE VAN WERKNEMERS IN HANZELAND  
(Bron: Studenten van de opleiding Mobiliteit, Windesheim).



20 Achtergrondrapportage Hanzelijn Monitor Nulmeting: Bereikbaarheid 3 – Bereikbaarheidskaarten. 21 Voor een nadere toelichting over de werkwijze van het onderzoek naar de herkomst en bestemming van woon-werkverkeer wordt verwezen naar Achtergrondrapportage Hanzelijn Monitor Nulmeting: Bereikbaarheid 4 – Herkomst en bestemming woon-werkverkeer.



WONEN IN LELYSTAD

Ruim 38% van de ondervraagde reizigers in Lelystad werkt in de provincie Noord-Holland. Ongeveer 22% werkt in Flevoland en 19% in de provincie Utrecht. Slechts 4% werkt nu in de provincie Overijssel. In figuur 2.9 wordt de verdeling over de werkprovincies van de ondervraagde reizigers in Le lystad weergegeven.

De 4% van de werknemers in Overijssel komt volledig voor rekening van Zwolle en Kampen. Van de 22% van de werknemers die werkt in Flevoland werkt 2% in Lelystad zelf, 1% in Dronten. Ruim 17% werkt in Almere en 24% in Amsterdam.

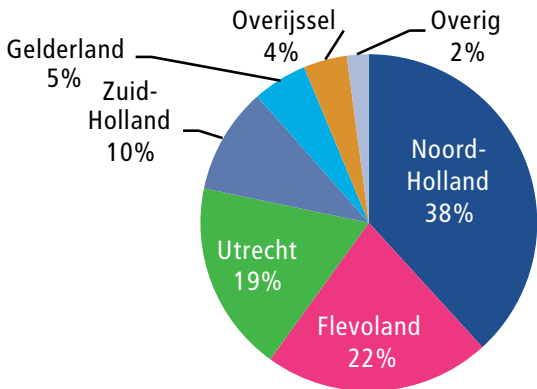
Het grootste deel (78%) van de ondervraagde in de directe omgeving van het treinstation Lelystad Centrum, reist logischerwijs met de trein. Ongeveer 14% maakt gebruik van de auto en 7% van de bus.

VERHUIZEN DOOR HANZELIJN?

Van de ondervraagde werknemers in Hanzeland antwoord slechts 5% positief op de vraag of zij overwegen te verhuizen naar een plaats met een station aan de Hanzelijn. De reizigers die ‘ja’ geantwoord hebben, zijn voornamelijk afkomstig uit Overijssel, Flevoland en Noord-Holland.

Van de ondervraagde reizigers in Lelystad antwoord ruim 12% positief op de vraag of ze overwegen om te gaan werken in één van de plaatsen met een station aan de Hanzelijn. Het grootste deel van die 12% werkt nu in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

FIGUUR 2.9 WERKPROVINCIE VAN REIZIGERS IN LELYSTAD  
(Bron: Studenten van de opleiding Mobiliteit, Windesheim).



# 3 Arbeidsmarkt

Door de komst van de Hanzelijn zal de bereikbaarheid van locaties aan en nabij de spoorlijn gaan wijzigen. Bereikbaarheid speelt een belangrijke rol bij keuzes ten aanzien van de vestigingslocatie van personen en bedrijven. Een locatie die goed te bereiken is met het openbaar vervoer voor werknemers of bezoekers kan voor een bedrijf een reden zijn zich juist daar te vestigen. De vestiging van het ene bedrijf kan ook andere bedrijven aantrekken of bestaande bedrijven doen besluiten hun activiteiten uit te breiden. Anderzijds kan een bedrijf besluiten een vestiging te sluiten omdat de reistijd naar de dichtstbijzijnde vestiging fors is afgenomen. De aanleg en ingebruikname van de Hanzelijn kan van invloed zijn op de omvang en samenstelling van de arbeidsmarkt in het invloedsgebied van de spoorlijn. Die arbeidsmarkt wordt voor de Hanzelijngemeenten in beeld gebracht door te kijken naar het arbeidsvolume, het niveau van de werkgelegenheid en het werkloosheidspercentage. Daarbij wordt de relatie met de landelijke trend in ogenschouw genomen en wordt een vergelijking gemaakt met enkele referentieregio's waarmee de arbeidsmarkt van de Hanzelijngemeenten in verband staat.

In hoofdstuk 2 is reeds uitgebreid aandacht besteed aan het thema bereikbaarheid. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op een aantal indicatoren ten aanzien van de gerelateerde vestigingsaantrekkelijkheid.

SAMENVATTING

In de Hanzelijngemeenten zijn er in het jaar 2010 157.100 banen. Een belangrijk cijfer om te volgen de komende jaren, waarbij een correctie voor de effecten van de crisis nodig is. Tussen 2008 en 2010 was er nog sprake van een groei en nam het aantal banen in Lelystad van de Hanzelijngemeenten het meest toe, met 14,8%. In Kampen was ook een groei van het aantal banen te zien (8,2%), terwijl er in Dronten en Zwolle een daling van respectievelijk 5,4% en 2,0% geconstateerd werd. Opvallend was de stijging van het aantal banen in de Hanzelijngemeenten in de sectoren ‘Overheid en zorg’, ‘niet commerciële dienstverlening’ en ‘Cultuur, recreatie, overige diensten’. De spreiding van werkgelegenheid over de Hanzelijngemeenten levert het beeld op dat de meeste banen voor hoogopgeleiden in Zwolle te vinden zijn.

Het werkloosheidspercentage (op basis van niet werkende werkzoekenden) ligt in Kampen met 4,7% in 2011 ruim onder het landelijk gemiddelde van 6,0%. Voor Zwolle en Dronten liggen de percentages met 6,2% en 5,8% wel rond dat gemiddelde. Het percentage voor Lelystad ligt met 9,0% fors hoger.

INDICATOREN

Onder het thema arbeidsmarkt worden drie indicatoren geschaard: arbeidsvolume (het aantal banen), het niveau van werkgelegenheid (banen in bedrijfstakken met inschatting van opleidingsniveau en werkniveau) en de werkloosheid. Voor werkloosheid wordt het aantal niet werkende werkzoekenden als maat genomen.

WERKWIJZE

De gegevens voor de indicatoren van het thema arbeidsmarkt komen uit bestaande documenten en databases. Er is gebruik gemaakt van data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en van het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV). Waar mogelijk zijn de cijfers voor de Hanzelijngemeenten vergeleken met de gekozen referentieregio's:

- Groot-Amsterdam (Amsterdam, Hilversum)
- Noord-Nederland (Groningen, Assen, Hoogenveen)
- Midden-Nederland (Amersfoort, Harderwijk, Nijkerk)
- Oost-Friesland (Heerenveen, Sneek, Noord-Oost-Polder)

TABEL 3.1 INDICATOREN THEMA ARBEIDSMARKT.

Indicatoren

Arbeidsvolume

Niveau van werkgelegenheid

Werkloosheid

### 3.1 Arbeidsvolume

Om de ontwikkeling van de arbeidsmarkt te volgen wordt het arbeidsvolume in beeld gebracht, in termen van het aantal banen. De komst van de Hanzelijn zal wellicht niet direct leiden tot een wijziging van het aantal banen, maar een betere bereikbaarheid kan ook de aantrekkelijkheid van de Hanzelijngemeenten voor bedrijven en instellingen vergroten. Dat zou zichtbaar moeten zijn in het aantal banen dat beschikbaar is.

WERKWIJZE

Om het arbeidsvolume in beeld te brengen is gebruik gemaakt van CBS-data. De meest recente cijfers zijn van 2010. Om meer inzicht te krijgen in de recente ontwikkelingen is ook het groeipercentage ten opzichte van 2008 berekend. De cijfers van het CBS zijn uitgesplitst volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI). Met deze door het CBS ontwikkelde classificatie van economische sectoren, de meest recente indeling komt uit 2008 (SBI-2008), kunnen enkele relevante economische clusters samen worden genomen. Met deze clustering wordt beter inzicht verkregen in de spreiding van werkgelegenheid. Alle cijfers zijn bepaald voor de Hanzelijngemeenten en de eerder genoemde referentieregio's: Groot-Amsterdam, Noord-Nederland, Midden-Nederland en Oost-Friesland.

AANTAL BANEN

Ondanks de beginnende economische crisis, is er in Lelystad in 2010 nog sprake van een opvallende groei van het aantal banen in vergelijking met de gemiddelde groei voor alle Hanzelijngemeenten. In Lelystad was het aantal banen in 2010 met 14,8% gestegen ten opzichte van 2008. In Kampen was de banengroei met 8,2% ook aanzienlijk. In Zwolle en Dronten nam het aantal banen met respectievelijk 2,3% en 5,4% af. Tezamen laten de Hanzelijngemeenten een stijging van 1,9% zien. Deze stijging blijft achter bij de totale stijging van 2,6% in de referentieregio's. In tabel 3.2 is een volledig overzicht van alle cijfers met betrekking tot het arbeidsvolume te zien.

TABEL 3.2 ARBEIDSVOLUME NAAR SBI-SECTOREN VOOR 2010 MET MUTATIE IN PERCENTAGES TEN OPZICHTE VAN 2008 (Bron: CBS Statline)<sup>22,23</sup>.

| Banen van werknemers x 1000              | Hanzelijn |       | Zwolle  |      | Kampen  |      | Dronten |      | Lelystad |      |
|------------------------------------------|-----------|-------|---------|------|---------|------|---------|------|----------|------|
| SBI-2008                                 | Mutatie   | 2010  | Mutatie | 2010 | Mutatie | 2010 | Mutatie | 2010 | Mutatie  | 2010 |
| B-E Nijverheid (geen bouw) en energie    | -5,1%     | 14,1  | -7,9%   | 7,5  | -6,9%   | 2,4  | 13,4%   | 0,9  | -1,2%    | 3,2  |
| B-F Nijverheid en energie                | -3,8%     | 20,6  | -1,8%   | 11,3 | -8,0%   | 3,7  | 9,4%    | 1,5  | -9,2%    | 4,1  |
| G-I Handel, vervoer en horeca            | 2,3%      | 35,4  | -0,8%   | 18,4 | 9,4%    | 5,4  | 4,0%    | 3,7  | 4,2%     | 8,0  |
| G-N Commerciële dienstverlening          | -6,7%     | 69,2  | -9,3%   | 41,3 | 4,1%    | 7,8  | -12,6%  | 6,5  | -1,1%    | 13,6 |
| M-N Zakelijke dienstverlening            | -17,0%    | 25,3  | -19,1%  | 16,8 | -1,0%   | 2,0  | -29,6%  | 2,3  | -5,6%    | 4,2  |
| O-Q Overheid en Zorg                     | 15,3%     | 61,4  | 7,1%    | 34,5 | 24,4%   | 6,6  | -4,0%   | 2,2  | 34,7%    | 18,2 |
| O-U Niet-commerciële dienstverlening     | 15,5%     | 65,9  | 7,7%    | 36,7 | 21,1%   | 7,0  | 6,2%    | 2,9  | 33,7%    | 19,3 |
| R-U Cultuur, recreatie, overige diensten | 18,7%     | 4,6   | 17,9%   | 2,2  | -14,0%  | 0,4  | 53,1%   | 0,8  | 19,8%    | 1,2  |
| Eindtotaal                               | 1,9%      | 157,1 | -2,3%   | 89,4 | 8,2%    | 19,4 | -5,4%   | 11,3 | 14,8%    | 37,0 |

| Banen van werknemers x 1000              | Perifeer totaal |       | Groot Amsterdam |       | Noord Nederland |       | Midden Nederland |       | Oost-Friesland |      |
|------------------------------------------|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|------------------|-------|----------------|------|
| SBI-2008                                 | Mutatie         | 2010  | Mutatie         | 2010  | Mutatie         | 2010  | Mutatie          | 2010  | Mutatie        | 2010 |
| B-E Nijverheid (geen bouw) en energie    | -0,4%           | 59,2  | -1,2%           | 24,0  | -5,4%           | 16,8  | 5,0%             | 10,9  | 7,0%           | 7,5  |
| B-F Nijverheid en energie                | -2,6%           | 85,0  | -3,9%           | 34,1  | -5,3%           | 23,8  | 0,7%             | 17,2  | 3,6%           | 9,9  |
| G-I Handel, vervoer en horeca            | 4,0%            | 215,6 | 5,1%            | 131,3 | 0,4%            | 35,7  | 4,4%             | 32,7  | 2,5%           | 15,9 |
| G-N Commerciële dienstverlening          | -0,3%           | 540,3 | 0,8%            | 357,5 | -3,5%           | 87,3  | -1,9%            | 66,0  | -0,1%          | 29,5 |
| M-N Zakelijke dienstverlening            | -4,9%           | 194,1 | -3,3%           | 126,0 | -4,3%           | 36,0  | -14,1%           | 21,9  | -5,1%          | 10,3 |
| O-Q Overheid en Zorg                     | 9,6%            | 303,6 | 8,0%            | 163,5 | 12,4%           | 85,5  | 9,5%             | 35,6  | 12,4%          | 19,1 |
| O-U Niet-commerciële dienstverlening     | 9,0%            | 344,9 | 7,0%            | 190,2 | 11,9%           | 91,5  | 9,7%             | 41,6  | 14,7%          | 21,6 |
| R-U Cultuur, recreatie, overige diensten | 4,9%            | 41,3  | 1,4%            | 26,7  | 5,3%            | 5,9   | 11,0%            | 6,1   | 33,2%          | 2,6  |
| Eindtotaal                               | 2,6%            | 972,5 | 2,7%            | 581,9 | 3,4%            | 202,9 | 2,0%             | 125,2 | 7,9%           | 62,6 |

Opvallend is dat de groei van het aantal banen binnen de Hanzelijngemeenten zich concentreert in een aantal sectoren. De bedrijven binnen ‘Overheid en zorg’ en binnen ‘niet commerciële dienstverlening’ stegen bijvoorbeeld met respectievelijk 15,3% en 15,5%. Het aantal bedrijven binnen ‘Cultuur, recreatie, overige diensten’ steeg zelfs met 18,7%.

De grootste dalingen in het Hanzelijngebied zijn te zien in de ‘Zakelijke dienstverlening’ (-17%) en de ‘Nijverheids-/energiesector’ (-5%). Deze achteruitgang was beduidend sterker dan in het perifere gebied waar deze krimp zich beperkte tot respectievelijk -5% en -0,5%.

22 Het aantal banen hier gepresenteerd wijkt, omwille van een andere bron, af van het aantal banen zoals weergegeven in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 5 is geënt op de provinciale gegevens en de hier gebruikte gegevens zijn van het CBS afkomstig. Toch is besloten deze gegevens hier te gebruiken omdat deze een vergelijk met de referentieregio's mogelijk maken. 23 Sommige SBI-classificaties overlappen elkaar. Derhalve zijn de eindtotalen geen sommatie van de kolomtotalen.



### 3.2 Niveau van werkgelegenheid

Een betere OV-bereikbaarheid kan er zoals gezegd toe leiden dat bedrijven zich nabij de (nieuwe) stations van de Hanzelijn zullen vestigen of bestaande bedrijven doen besluiten hun activiteiten uit te breiden. Anderzijds kunnen bedrijven juist vestigingen sluiten door de betere bereikbaarheid van een nabijgelegen vestiging. Naast een verschuiving in het aantal banen kan de veranderde bereikbaarheid de samenstelling van het aanbod van banen beïnvloeden. In paragraaf 3.1 is reeds gekeken naar het aantal banen voor verschillende SBI-sectoren. Minstens zo interessant is een analyse van het vereiste opleidingsniveau van de beschikbare banen. In deze paragraaf wordt daarom het niveau van werkgelegenheid gemonitord.

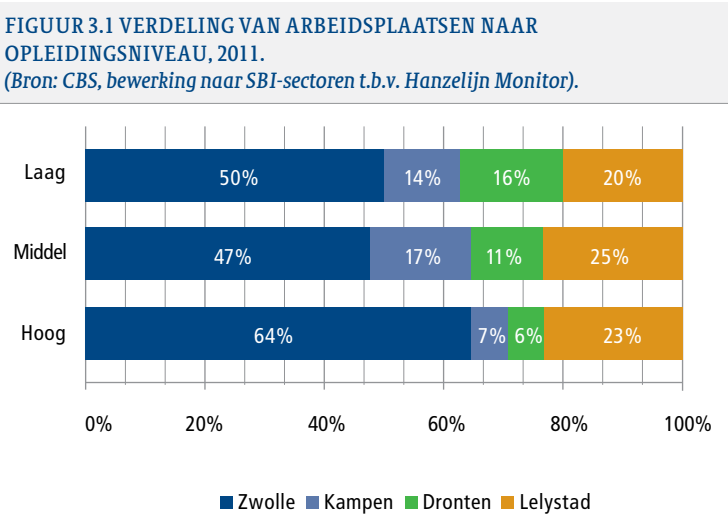
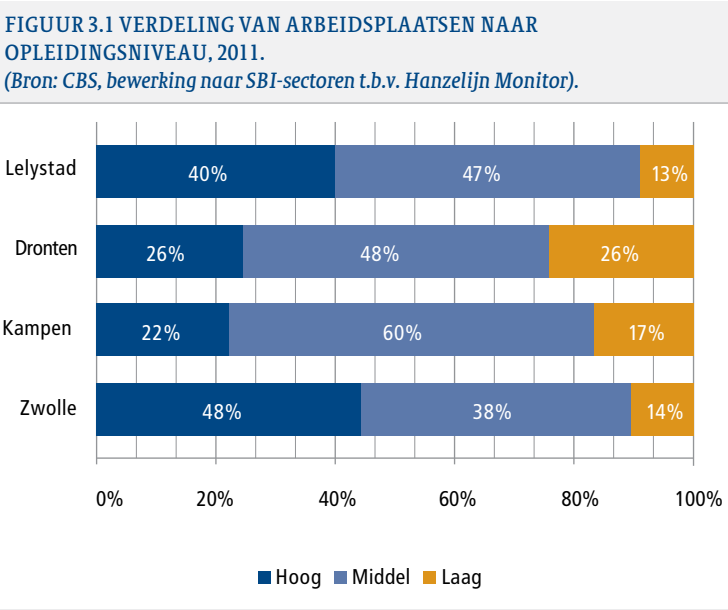
#### WERKWIJZE

Om het niveau van werkgelegenheid in beeld te brengen is wederom gebruik gemaakt van CBS-data. Daarbij wordt een bewerking toegepast op de cijfers op basis van de genoemde SBI-codering. De SBI-codering biedt binnen hoofdcategorieën, zoals C (Industrie) nog een nadere onderverdeling naar talrijke sub-bedrijfsklassen. Deze vertakking maakt het mogelijk om beter inzicht te krijgen op het niveau van werkgelegenheid. Door de sub-bedrijfsklassen te classificeren in hooggekwalificeerde, middelgekwalificeerde en laaggekwalificeerde werkgelegenheid, kunnen analyses gemaakt worden van het niveau van werkgelegenheid<sup>24</sup>.

#### WERKGELEGENHEID NAAR HOOG, MIDDEL EN LAAG NIVEAU

Bijna 50% van de werknemers in Zwolle is werkzaam in bedrijven met hoogwaardige werkzaamheden (zie figuur 3.1). In Lelystad is dit 40% en in Dronten en Kampen een kleine 25%. In Dronten werkt 26% in laagwaardige sectoren. In de overige gemeenten ligt dit aandeel om en nabij de 15%.

De spreiding van het aantal banen tussen de Hanzelijngemeenten laat zien dat de meeste banen in Zwolle te vinden zijn op elk van de onderscheiden werkniveaus (zie figuur 3.2). Volgende jaren is het interessant om te kijken of er verschuivingen gaan optreden als gevolg van een betere OV-bereikbaarheid van Dronten, Kampen en Lelystad.



24 Voor toelichtingen en gedetailleerde gegevens zie het achtergrondrapport: Hanzelijn Monitor Nulmeting: Werkgelegenheid/Vestigingsaantrekkelijkheid - Secundaire data-analyse.

### 3.3 Werkloosheid

Een betere OV-bereikbaarheid kan zoals gezegd leiden tot verschuivingen in het aantal en in de samenstelling van de beschikbare banen in een gebied. Als bedrijven vestigingen sluiten omdat zij van mening zijn dat klanten nu gemakkelijk(er) naar een nabijgelegen vestiging kunnen reizen kan de werkloosheid toenemen. De komst van bedrijven of de uitbreiding van activiteiten van bestaande bedrijven kan de werkloosheid doen afnemen. Anderzijds is het bijvoorbeeld mogelijk dat werkzoekenden voor een (nieuwe) woonlocatie in Dronten kiezen omdat ze daar wellicht goedkoper wonen en ze ook zowel in Lelystad, Kampen als Zwolle zouden kunnen gaan werken. Het is daarom interessant de werkloosheid in beeld te brengen. Dit speelt nog eens extra in tijden van economische crisis.

#### WERKWIJZE

Voor het bepalen van de werkloosheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de publicaties van het UWV WERKbedrijf. In zogenoemde gemeentelijke basiscijfers verslaat het UWV hoe het aantal niet-werkende werkzoekenden (NWW) verloopt. Deze gegevens zijn gebruikt voor het bepalen van de werkloosheidspercentages. Deze cijfers wijken af van de werkloosheidspercentages die door het CBS gepubliceerd worden. Ook hier is weer een vergelijking gemaakt met de cijfers voor de referentieregio's. Er is gebruik gemaakt van gegevens van 2010 en 2011.

| TABEL 3.3 WERKLOOSHEIDSPERCENTAGES 2011 MET MUTATIES TEN OPZICHTE VAN 2010<br>(Bron: UWV WERKbedrijf) <sup>25</sup> . |           |         |     |                  |           |         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|---------|-----|------------------|-----------|---------|-----|
| Arbeidsmarkt;<br>Basiscijfers gemeenten                                                                               | 2011      |         |     | Mutatie<br>10-11 | 2010      |         |     |
|                                                                                                                       | BB        | NWW     | %   |                  | BB        | NWW     | %   |
| Zwolle                                                                                                                | 56.726    | 3.517   | 6,2 | 69               | 57.467    | 3.448   | 6,0 |
| Kampen                                                                                                                | 23.978    | 1.103   | 4,6 | 114              | 24.122    | 989     | 4,1 |
| Dronten                                                                                                               | 17.966    | 1.042   | 5,8 | 74               | 17.926    | 968     | 5,4 |
| Lelystad                                                                                                              | 39.978    | 3.598   | 9,0 | 66               | 49.056    | 3.532   | 7,2 |
| Hanzelijn                                                                                                             | 138.647   | 9.260   | 6,7 | 323              | 148.570   | 8.937   | 6,0 |
| Groot-Amsterdam                                                                                                       | 438.097   | 31.066  | 7,1 | -7.515           | 435.991   | 38.581  | 8,8 |
| Noord-Nederland                                                                                                       | 147.487   | 11.521  | 7,8 | -1.444           | 147.317   | 12.965  | 8,8 |
| Midden-Nederland                                                                                                      | 110.817   | 4.803   | 4,3 | -328             | 111.140   | 5.131   | 4,6 |
| Oost-Friesland                                                                                                        | 79.948    | 5.056   | 6,3 | -302             | 80.769    | 5.358   | 6,6 |
| Perifeer totaal                                                                                                       | 776.348   | 52.446  | 6,8 | -9.589           | 775.217   | 62.035  | 8,0 |
| Nederland                                                                                                             | 7.880.067 | 472.804 | 6,0 | -16.960          | 7.899.419 | 489.764 | 6,2 |

BB = Beroepsbevolking (terug geredeneerd vanuit percentages)  
NWW = Niet werkende werkzoekenden

#### WERKLOOSHEIDSPERCENTAGES

Het werkloosheidspercentage (in termen van niet-werkende werkzoekenden) ligt in Kampen en Dronten medio 2010 nog onder het landelijk gemiddelde. Dit verschil is echter kleiner geworden. Lelystad scoort beduidend slechter dan het landelijk gemiddelde en dit verschil is in 2011 nog aanzienlijk toegenomen. In de Hanzelijngemeenten liep het aantal niet-werkende werkzoekenden op, terwijl dit in de omliggende regio's nog daalde.

25 De in deze tabel weergegeven omvang van de beroepsbevolking is een herleid gegeven van het procentueel aantal NWW'ers op de beroepsbevolking zoals het UWV-Werkbedrijf deze gebruikt.

# 4 Onderwijs

In Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle zijn meer dan vijftien onderwijsinstellingen voor hoger en middelbaar beroepsonderwijs gevestigd. De komst van de Hanzelijn maakt deze onderwijsinstellingen makkelijker bereikbaar met het openbaar vervoer voor scholieren en studenten in een groter gebied. Vooral voor de vele scholieren en studenten die nog geen rijbewijs of de beschikking over een auto hebben, is een verbetering van het openbaar vervoer relevant. Het zijn met name de scholieren in Lelystad en Dronten met een redelijke reistijd en reisgemak die een grotere keuzevrijheid krijgen. Voor scholieren in Lelystad geldt dat de uitbreiding van de hbo-opleidingen in Almere de mogelijkheden voor vervolgstudie al hadden vergroot. Nu komt daar de betere bereikbaarheid van het aanbod in Dronten, Kampen en met name Zwolle bij. In het thema onderwijs van de Hanzelijn Monitor worden de mogelijke veranderingen gevolgd die de komst van de nieuwe spoorlijn teweeg brengt in de omvang en de verzorgingsgebieden van onderwijsinstellingen in de Hanzelijngemeenten.

## SAMENVATTING

De verzorgingsgebieden van de onderwijsinstellingen concentreren zich met name rondom de locatie van de onderwijsinstelling. Het illustreert het belang van de bereikbaarheid van deze instellingen voor scholieren en studenten die nog niet over een rijbewijs en/of auto beschikken en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. De nulmeting van de Hanzelijn Monitor laat zien dat de studentaantallen en de herkomstgebieden van studenten in de afgelopen jaar stabiel zijn, met uitzondering van de groei van het studentenaantal van Christelijke Hogeschool Windesheim en het Hoornbeeck College in Kampen. De omvang van de verzorgingsgebieden van deze onderwijsinstellingen veranderde tussen 2005 en 2012 weinig. De nieuwe studenten komen uit dezelfde postcodegebieden. Ook van onderwijsinstellingen die geen significante groei hebben gekend, zoals het Deltion College en de Gereformeerde Hogeschool in Zwolle, kent het verzorgingsgebied weinig veranderingen. De komende jaren wordt de ontwikkeling van de scholieren- en studentenaantallen gevolgd, waarbij in het bijzonder naar veranderingen in het verzorgingsgebied wordt gekeken om na te gaan of de Hanzelijn de actieradius van scholieren vergroot in hun mogelijkheden voor vervolgstudie.

## INDICATOREN

Voor de ontwikkelingen in het onderwijs van de Hanzelijngemeenten worden twee indicatoren gevolgd. Het aantal studenten per onderwijsinstelling wordt bijgehouden. Daarnaast wordt op een kaartbeeld weergegeven wat het herkomstgebied van de studenten is. Met deze tweede indicator kan in beeld worden gebracht of en hoe het verzorgingsgebied van onderwijsinstellingen verandert na de komst van de Hanzelijn.

## WERKWIJZE

De gegevens voor de indicatoren voor het thema onderwijs zijn verzameld en bewerkt door het lectoraat Area Development. Aan tien onderwijsinstellingen in het invloedsgebied van de Hanzelijn is gevraagd om gegevens te leveren ten aanzien van hun studentenaantallen en het herkomstgebied (viercijferige postcode) van de studenten. Er is gevraagd naar gegevens voor de studiejaar 2005-2006 tot en met 2011-2012. Niet alle onderwijsinstellingen waren in staat of bereid om de gevraagde gegevens te leveren. Van de volgende onderwijsinstellingen zijn gegevens verzameld en bewerkt:

- Gereformeerde Hogeschool, Zwolle
- Hogeschool Windesheim, Zwolle
- Hogeschool Windesheim, Almere
- Deltion College, Zwolle
- Hoornbeeck College, Kampen

Op basis van de geleverde gegevens zijn de totale studentenaantallen per studiejaar voor de onderwijsinstellingen bepaald. Daarnaast zijn frequentietabellen van het aantal studenten per viercijferig postcodegebied bepaald. Met behulp van het programma ArcGIS zijn vervolgens verspreidingskaarten gemaakt.

## 4.1 Aantal studenten per onderwijsinstelling

De komst van de Hanzelijn vergroot de onderlinge bereikbaarheid van Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle. Een scholier die in Lelystad woont zal op dit moment vermoedelijk minder snel in Zwolle gaan studeren, omdat de dagelijkse reis met het OV (te) lang duurt. Mbo-ers die hun studie afgerond hebben en in de regio willen blijven wonen, besluiten door de beperkte beschikbaarheid van goed te bereizen hbo-instellingen wellicht eerder om toch aan het werk te gaan. De verbeterende OV-bereikbaarheid van Dronten kan leiden tot een groter studentenaantal voor de specialistische opleidingen die daar aangeboden worden. Het is daarom bijzonder interessant om het aantal studenten per opleidingsinstelling te monitoren. In deze paragraaf worden de studentenaantallen voor de eerder genoemde vijf onderwijsinstellingen op een rij gezet.

## GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE

Van de Gereformeerde Hogeschool in Zwolle zijn studentgegevens gebruikt van het studiejaar 2006-2007 tot aan het studiejaar 2011-2012. In deze studiejaar had de hogeschool de volgende studentenaantallen: zie tabel 4.2.

Uit de tabel valt op te maken dat het studentenaantal in deze vijf jaar stabiel gebleven is. Er heeft geen significante groei of daling van studentenaantallen plaatsgevonden.

## CHRISTELIJKE HOGESCHOOL WINDESHEIM ZWOLLE

Van Christelijke Hogeschool Windesheim in Zwolle zijn studentgegevens gebruikt van het studiejaar 2006-2007 tot aan het studiejaar 2011-2012. In deze studiejaar had de hogeschool de volgende studentenaantallen: zie tabel 4.3.

TABEL 4.1 INDICATOREN THEMA ARBEIDSMARKT.

| Indicatoren                              |
|------------------------------------------|
| Aantal studenten per onderwijsinstelling |
| Herkomstgebied van studenten             |

TABEL 4.2 STUDENTENAANTALLEN GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE 2006-2012.

| Studiejaar | Aantal studenten |
|------------|------------------|
| 2006-2007  | 1443             |
| 2007-2008  | 1473             |
| 2008-2009  | 1437             |
| 2009-2010  | 1422             |
| 2010-2011  | 1420             |
| 2011-2012  | 1415             |



In de tabel is een gestage groei zichtbaar in het studentenaantal van Windesheim in Zwolle. Gedurende zes studiejaren heeft een groei plaatsgevonden van ongeveer 4000 studenten.

HOGESCHOOL WINDESHEIM ALMERE

De vestiging van Windesheim in Almere is in het studiejaar 2010-2011 geopend. Dit studiejaar is dan ook al startpunt genomen voor deze monitor. Van de studentenaantallen kan tabel 4.4 gemaakt worden.

Uit de tabel valt op te maken dat het studentenaantal van Windesheim in Almere groeit met ongeveer 200 studenten. Deze groei kan verklaard worden doordat in het studiejaar 2010-2011 nog niet alle opleidingen aangeboden werden

DELTION COLLEGE ZWOLLE

Van de mbo-instelling het Deltion College zijn studentgegevens van de studiejaren 2005-2006 tot 2011-2012 gebruikt. In deze studiejaren had het Deltion College de volgende studentenaantallen: zie tabel 4.5.

De tabel laat zien dat het studentenaantal van het Deltion College de afgelopen zeven studiejaren stabiel is gebleven. Er is geen significante groei of daling zichtbaar.

HOORNBEECK COLLEGE KAMPEN

Het Hoornbeeck College te Kampen heeft studentgegevens van de studiejaren 2008-2009 tot en met 2011-2012 beschikbaar gesteld voor de Hanzelijn Monitor. In deze studiejaren waren de volgende studentenaantallen aanwezig op deze mbo-instelling: zie tabel 4.6.

In de tabel is te zien dat het Hoornbeeck College meer dan een verdubbeling van studentenaantallen heeft gekend in de afgelopen vier studiejaren. Waar in het studiejaar 2008-2009 204 studenten op deze campus van het Hoornbeeck College onderwijs volgden, waren dit in 2011-2012 al 541 studenten.

TABEL 4.3 STUDENTENAANTALLEN HOGESCHOOL WINDESHEIM ZWOLLE 2006-2012.

| Studiejaar | Aantal studenten |
|------------|------------------|
| 2006-2007  | 16859            |
| 2007-2008  | 17174            |
| 2008-2009  | 17942            |
| 2009-2010  | 19574            |
| 2010-2011  | 20578            |
| 2011-2012  | 20550            |

TABEL 4.4 STUDENTENAANTALLEN WINDESHEIM ALMERE 2010-2012.

| Studiejaar | Aantal studenten |
|------------|------------------|
| 2010-2011  | 954              |
| 2011-2012  | 1172             |

TABEL 4.5 STUDENTENAANTALLEN DELTION COLLEGE ZWOLLE 2005-2012.

| Studiejaar | Aantal studenten |
|------------|------------------|
| 2005-2006  | 3498             |
| 2006-2007  | 3621             |
| 2007-2008  | 3607             |
| 2008-2009  | 3535             |
| 2009-2010  | 3633             |
| 2010-2011  | 3673             |
| 2011-2012  | 3526             |

TABEL 4.6 STUDENTENAANTALLEN HOORNBEECK COLLEGE KAMPEN (2008-2012).

| Studiejaar | Aantal studenten |
|------------|------------------|
| 2008-2009  | 204              |
| 2009-2010  | 257              |
| 2010-2011  | 361              |
| 2011-2012  | 541              |

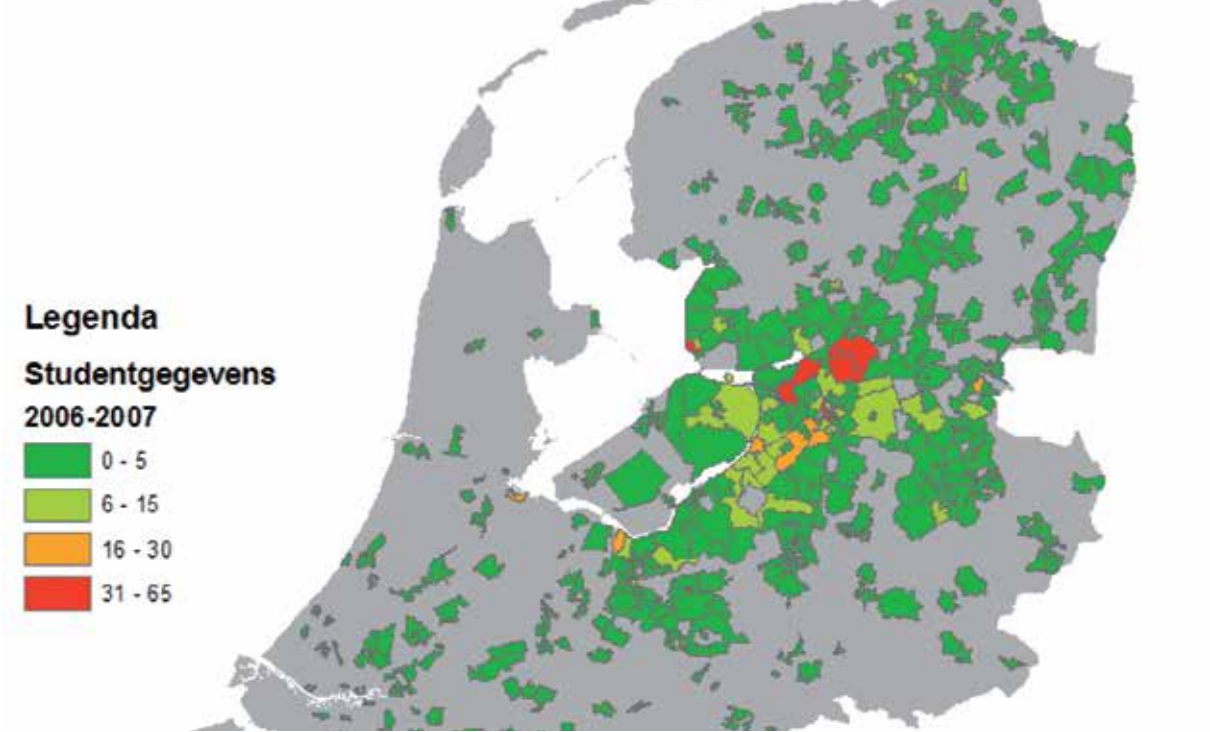
## 4.2 Herkomstgebieden van studenten

Naast een toe- of afname van de studentenaantallen kan de komst van de Hanzelijn er ook voor zorgen dat een onderwijsinstellingen studenten uit een ander herkomstgebied trekt. Door een snelle verbinding tussen Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle kunnen onderwijsinstellingen in Lelystad gemakkelijker studenten uit Zwolle trekken. Door de nieuwe verbinding wordt het bijvoorbeeld zelfs voor studenten uit Meppel of Deventer interessant om in Lelystad of Almere te gaan studeren. In deze paragraaf wordt daarom nader ingegaan op de herkomstgebieden van de studenten van een onderwijsinstelling. Dit wordt ook wel het verzorgingsgebied genoemd.

GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE

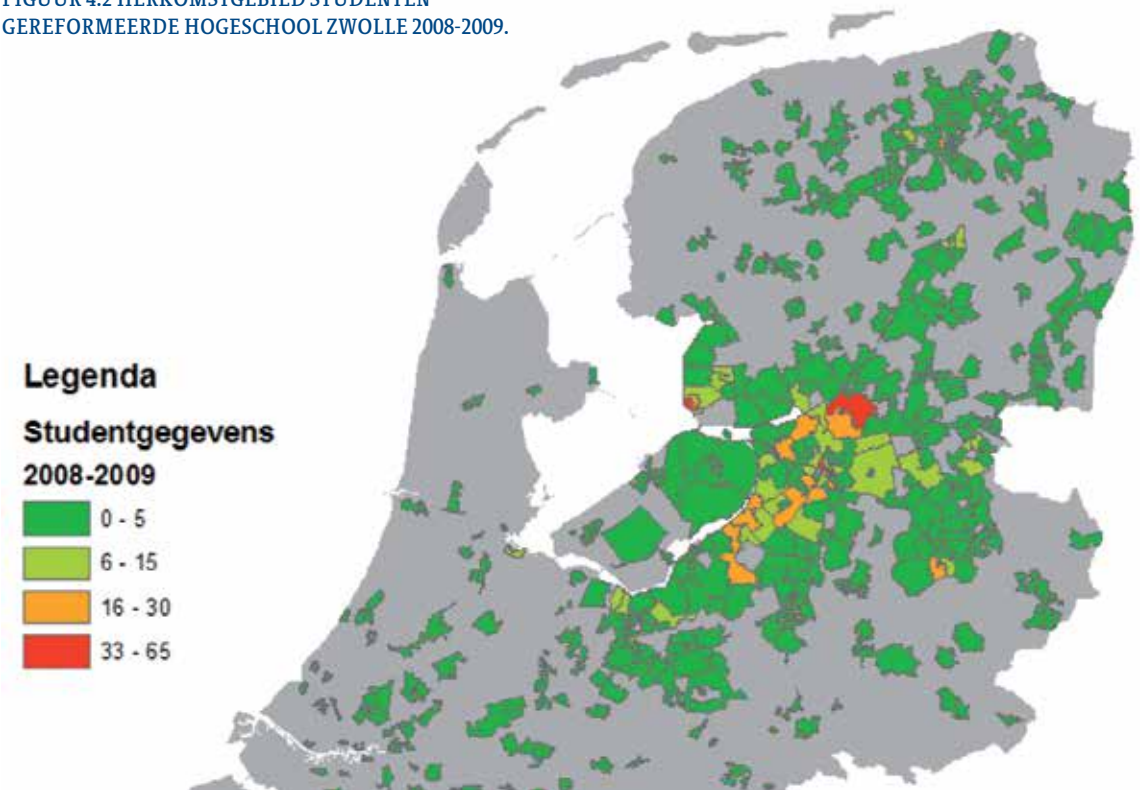
De Gereformeerde Hogeschool Zwolle heeft een verzorgingsgebied verspreid over meerdere provincies in Nederland. De studenten zijn met name afkomstig uit de provincies Overijssel, Drenthe en Gelderland. Daarnaast is een kleiner deel afkomstig uit de noordelijke provincies en Flevoland. Op het kaartbeeld is te zien dat de hoogste aantallen studenten woonachtig zijn in de postcodegebieden binnen de gemeente Zwolle, maar er is ook een hoog aantal studenten afkomstig uit de gemeenten Urk en Staphorst. Ter voorbeeld het kaartbeeld van het studiejaar 2006-2007:

FIGUUR 4.1 HERKOMSTGEBIED STUDENTEN GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE 2006-2007.

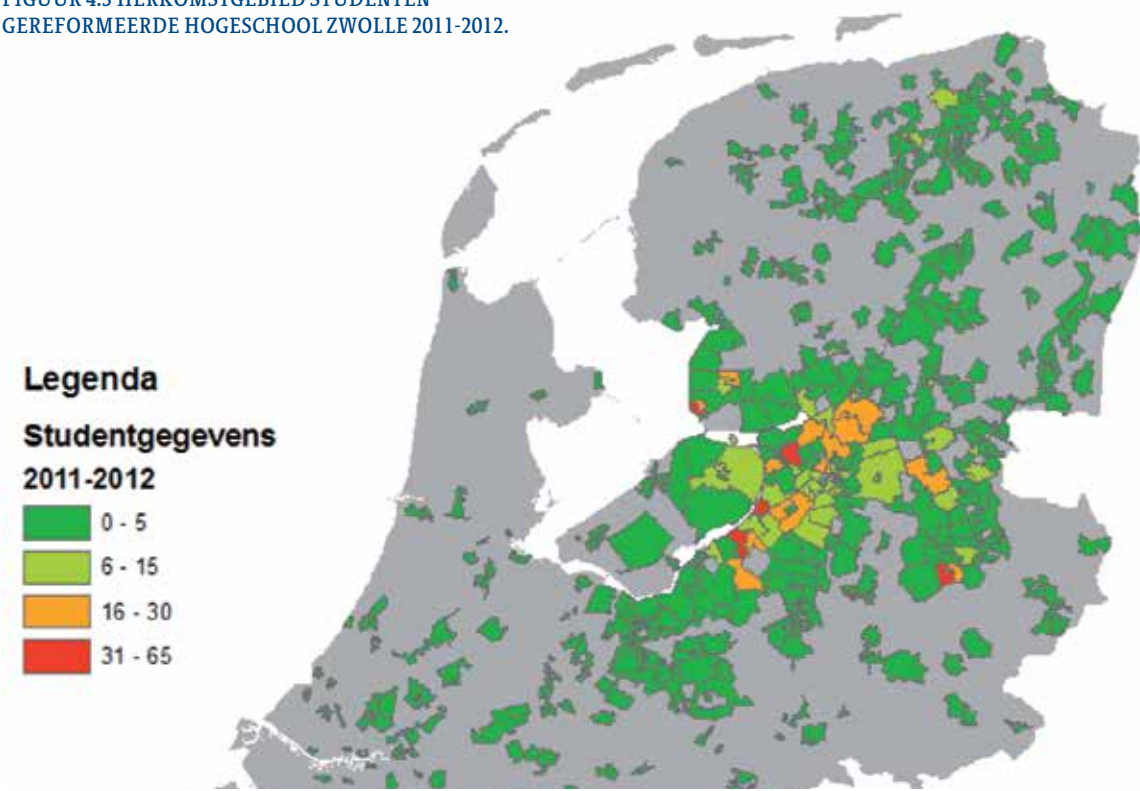


Wanneer het kaartbeeld van het studiejaar 2006-2007 vergeleken wordt met de kaartbeelden van de andere studiejaren valt op dat er weinig veranderingen plaatsvinden in het verzorgingsgebied van deze onderwijsinstelling. Het verzorgingsgebied blijft zich gedurende deze studiejaren met name concentreren rondom de gemeente Zwolle. Ter voorbeeld het kaartbeeld van 2008-2009 en 2011-2012:

FIGUUR 4.2 HERKOMSTGEBIED STUDENTEN  
GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE 2008-2009.



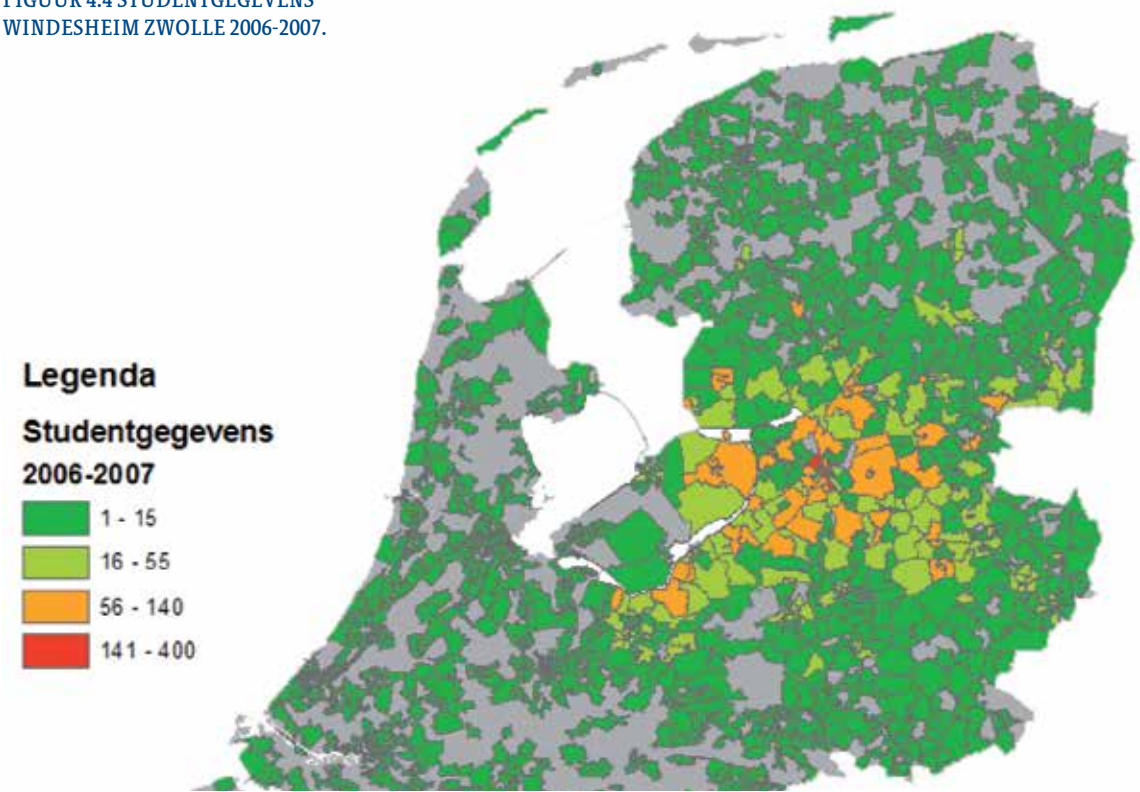
FIGUUR 4.3 HERKOMSTGEBIED STUDENTEN  
GEREFORMEERDE HOGESCHOOL ZWOLLE 2011-2012.



CHRISTELIJKE HOGESCHOOL WINDESHEIM ZWOLLE

Christelijke Hogeschool Windesheim in Zwolle heeft het hoogste studentaantal van de deelnemende onderwijsinstellingen en tevens een groot verzorgingsgebied. Dit verzorgingsgebied is verspreid over een groot gebied in Nederland, maar concentreert zich met name in de provincies Overijssel, Drenthe en Gelderland. Daarnaast is op het kaartbeeld zichtbaar dat de grootste concentratie van het studenten-aantal zich bevindt in de gemeente Zwolle. Ter voorbeeld het kaartbeeld van het studiejaar 2006-2007:

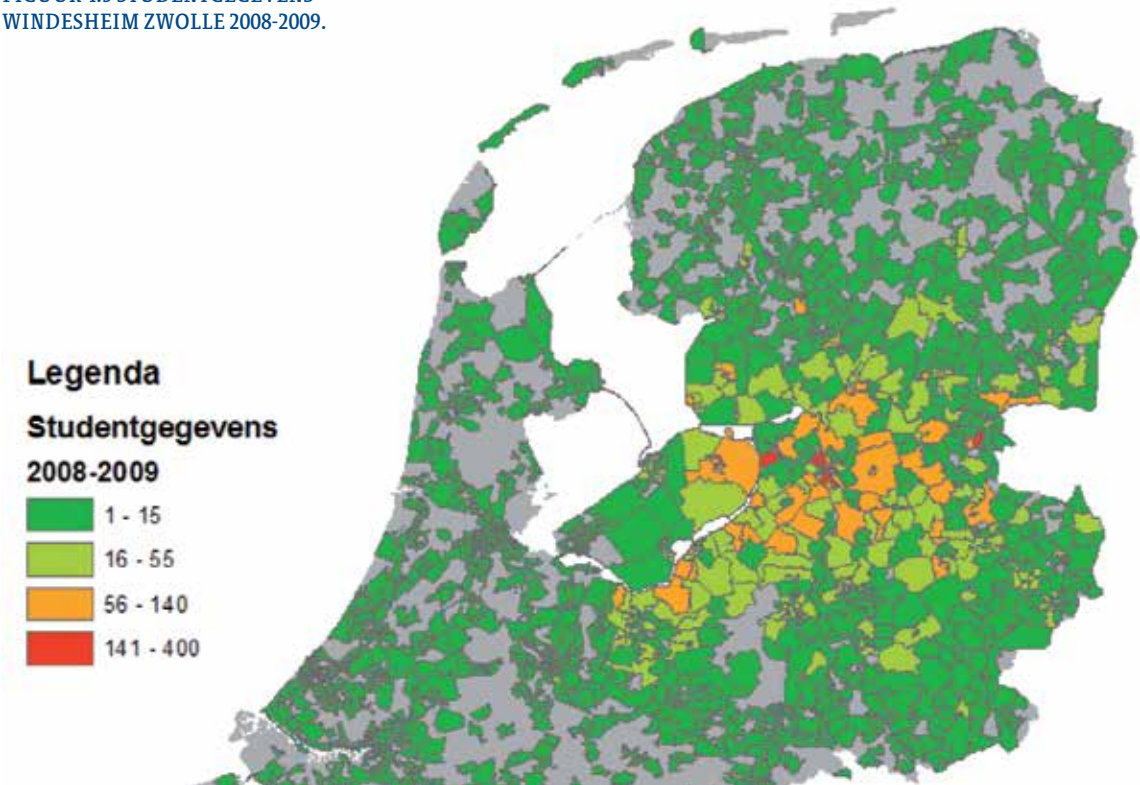
FIGUUR 4.4 STUDENTGEGEVENS  
WINDESHEIM ZWOLLE 2006-2007.



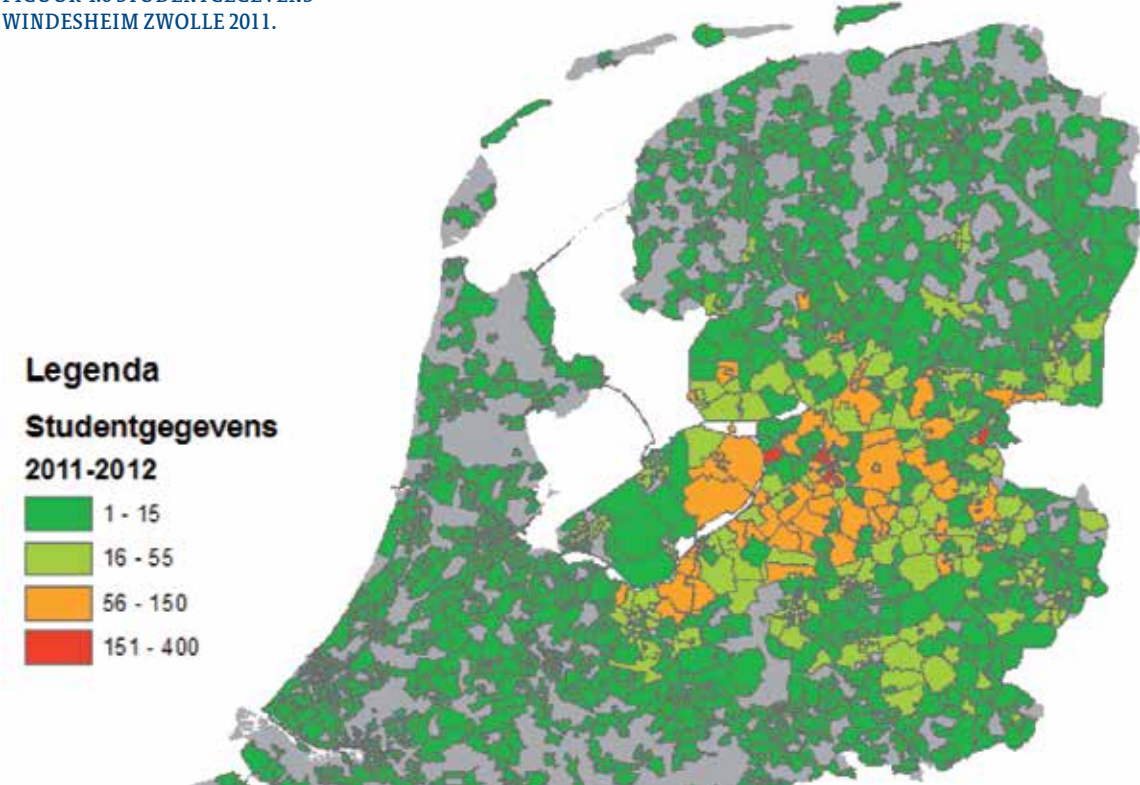
Wanneer het kaartbeeld van studiejaar 2006-2007 vergeleken wordt met de kaartbeelden van de hierop volgende studiejaren zijn weinig veranderingen zichtbaar. Het verzorgingsgebied blijft zich concentreren rondom de gemeente Zwolle. De toename in studentaantallen, zoals beschreven in de vorige paragraaf, heeft tevens weinig zichtbare invloed op het kaartbeeld. De 4000 studenten, waarmee het studentaantal van Windesheim sinds 2006 is gegroeid, zijn niet afkomstig uit andere gebieden dan de rest van de studentenpopulatie van deze onderwijsinstelling. Ter voorbeeld het kaartbeeld van het studiejaar 2008-2009 en van het studiejaar 2011-2012:



FIGUUR 4.5 STUDENTGEGEVENS  
WINDESHEIM ZWOLLE 2008-2009.



FIGUUR 4.6 STUDENTGEGEVENS  
WINDESHEIM ZWOLLE 2011.

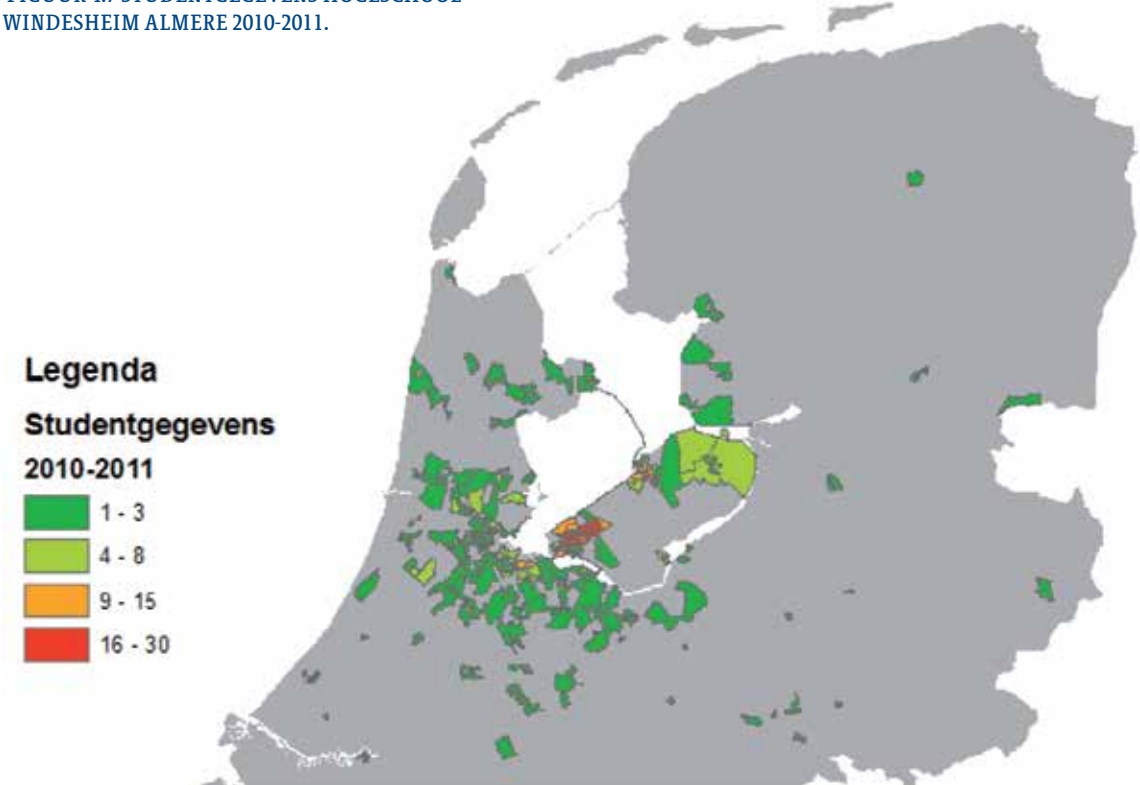


HOGESCHOOL WINDESHEIM ALMERE

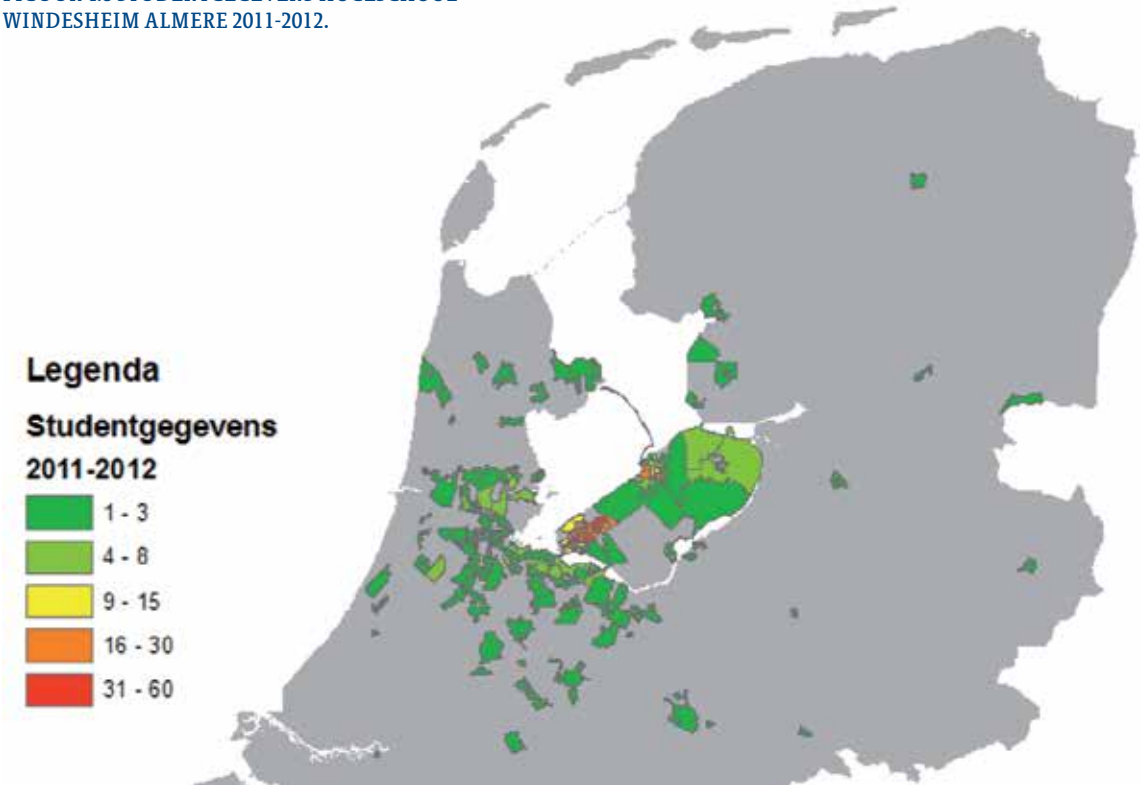
Windesheim in Almere is in 2011 gestart met een volwaardig palet aan hbo-opleidingen, als doorstart van een beperkt aantal opleidingen dat door de Hogeschool van Amsterdam werd gedraaid. De studentenaantallen van de nieuwe hogeschool zijn in de afgelopen jaren sterk

gestegen. De kaartbeelden van de herkomstgebieden van de studenten van Windesheim in Almere geven deze stijging tevens weer. Wanneer gelet wordt op de gebieden waar de studenten van afkomstig zijn, valt op dat dit met name uit de provincie Flevoland is en de regio Amsterdam. Ter voorbeeld de kaartbeelden van de beide studie jaren dat deze onderwijsinstelling bestaat:

FIGUUR 4.7 STUDENTGEGEVENS HOGESCHOOL  
WINDESHEIM ALMERE 2010-2011.



FIGUUR 4.8 STUDENTGEGEVENS HOGESCHOOL  
WINDESHEIM ALMERE 2011-2012.



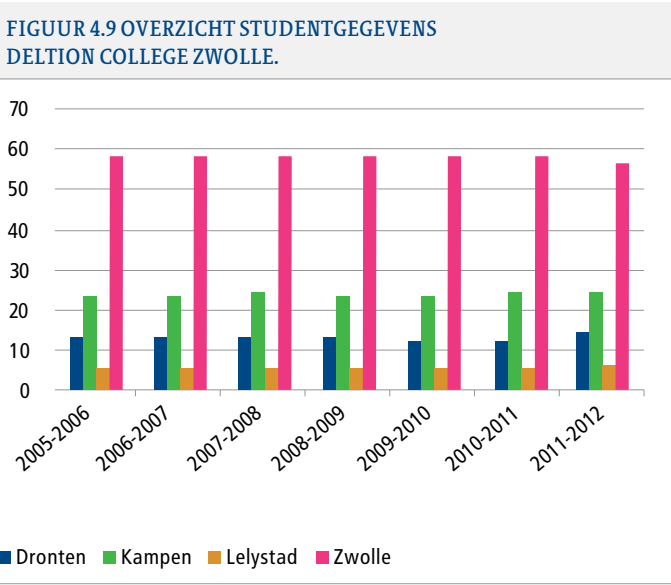


Uit het kaartbeeld is tevens af te lezen dat de stijging van het studentenaantal niet gepaard is gegaan met een vergroting van het verzorgingsgebied van deze onderwijsinstelling, maar er sprake is van een zekere concentratie op een regio rond Almere.

DELTION COLLEGE ZWOLLE

Van het Deltion College in Zwolle zijn gegevens van het studiejaar 2005-2006 tot en met het studiejaar 2011-2012 beschikbaar gesteld. Deze studentgegevens zijn echter niet op postcodeniveau, maar op gemeenteniveau.

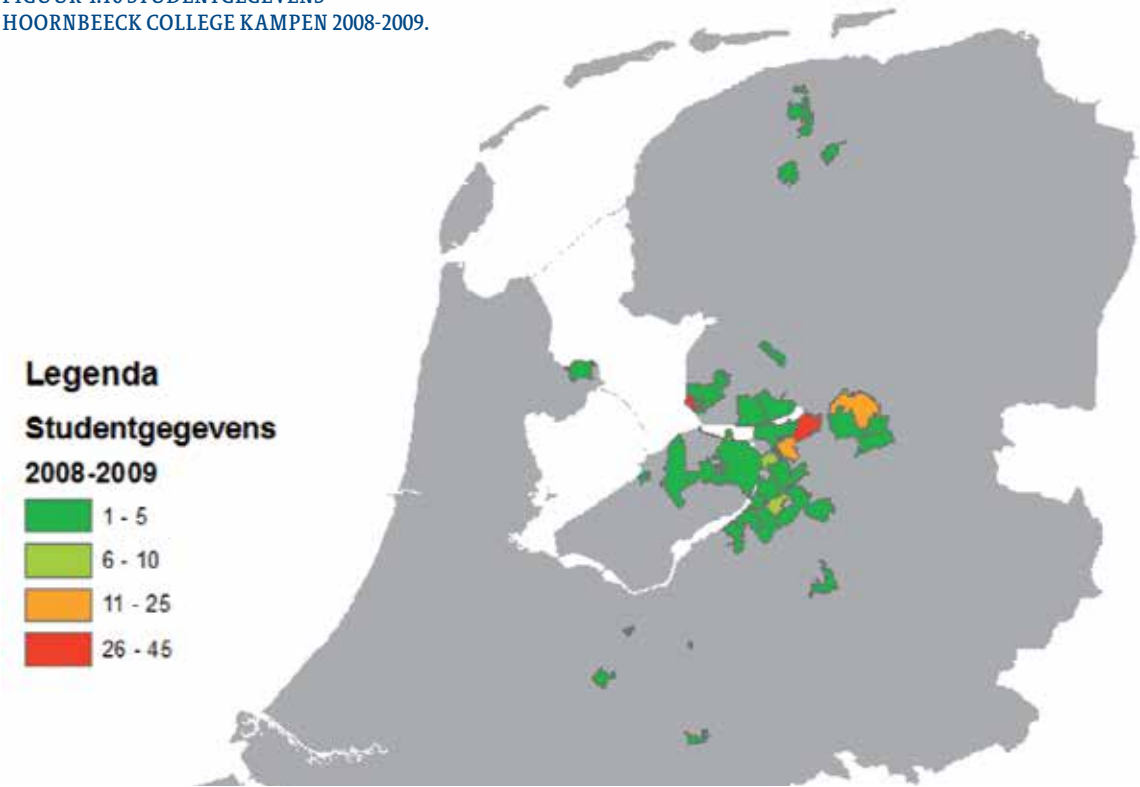
De studenten die onderwijs volgen bij het Deltion College zijn afkomstig uit de gemeenten Zwolle, Kampen, Dronten en Lelystad. Meer dan de helft van deze studenten is woonachtig in Zwolle. Wanneer de studentgegevens van 2005-2006 vergeleken worden met de gegevens van de hierop volgende jaren, zijn geen significante veranderingen zichtbaar. Net zoals het studentenaantal, is ook het verzorgingsgebied van deze onderwijsinstelling zeer stabiel. Figuur 4.9 geeft in percentages een overzicht van de herkomstgemeenten van de studenten van het Deltion College:



HOORNBEECK COLLEGE KAMPEN

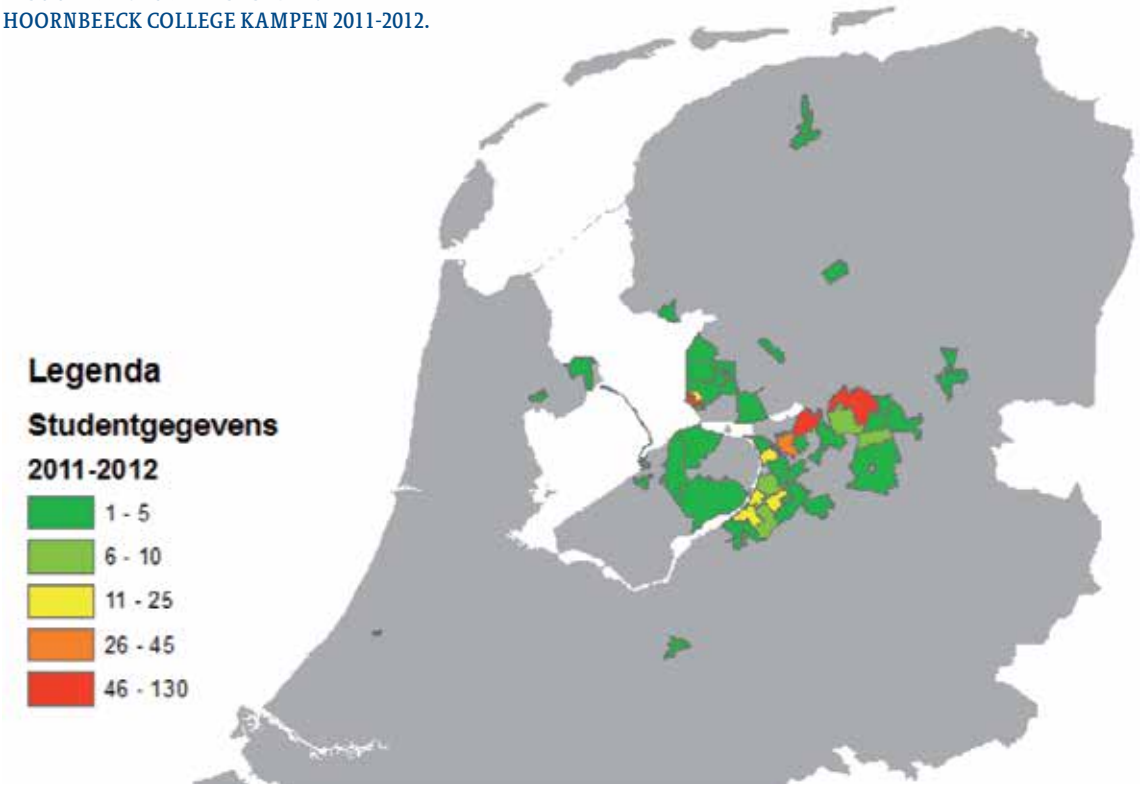
Het Hoornbeeck College in Kampen is een relatief kleine campus die sinds het studiejaar 2008-2009 sterk is gegroeid. Het verzorgingsgebied van deze onderwijsinstelling is grotendeels geconcentreerd binnen de gemeente Kampen. Het overige deel van de studenten is met name afkomstig uit de rest van Overijssel. Ter voorbeeld het kaartbeeld van het studiejaar 2008-2009:

FIGUUR 4.10 STUDENTGEGEVENS HOORNBEECK COLLEGE KAMPEN 2008-2009.



Wanneer het kaartbeeld van het studiejaar 2008-2009 vergeleken wordt met de hierop volgende studiejaar zijn weinig veranderingen zichtbaar. De aanzienlijke groei in studenten die deze onderwijsinstelling heeft doorgeemaakt, heeft het verzorgingsgebied niet aanzienlijk vergroot. Het herkomstgebied van de studenten van het Hoornbeeck College in Kampen concentreert zich in het studiejaar 2011-2012 ook met name in en rondom de gemeente Kampen.

FIGUUR 4.11 STUDENTGEGEVENS HOORNBEECK COLLEGE KAMPEN 2011-2012.



# 5 Vestigings-aantrekkelijkheid

De aanleg van de Hanzelijn kan de Hanzelijngemeenten aantrekkelijker maken voor bewoners en bedrijven. De vestigingsaantrekkelijkheid kan in allerlei varianten beoordeeld worden. Voor de Hanzelijn Monitor is gekozen voor een mix van harde cijfers en belevingscijfers. De vestigingsaantrekkelijkheid van de Hanzelijngemeenten wordt gemonitord aan de hand van migratiecijfers, de inkomensontwikkeling, de ontwikkeling van het aantal bedrijven en de vastgoedwaarde. Daarnaast wordt gekeken naar de beleving van burgers en bedrijven van hun gemeenten.

## SAMENVATTING

De Hanzelijngemeenten zijn de afgelopen jaren aantrekkelijk gebleken voor bewoners, er wordt gemiddeld een redelijk inkomen verdiend, kent een grote variëteit aan bedrijven naar bedrijfsgrootte en ontkomt niet aan de malaise in de vastgoedmarkt.

De vier gemeenten hebben de afgelopen jaren nog een stevige groei gekend, ook in vergelijking met relevante aangrenzende regio's als Noord Nederland (Groningen-Assen-Hoogeveen) en Amsterdam (Amsterdam-Hilversum). Groeicijfers tussen 2005-2010 lopen van 3,5% (Kampen) tot 5% (de andere drie). De migratiecijfers laten zien dat Hanzelijngemeenten relatief harder groeiden dan de relevante aangrenzende regio's, maar dat de groei van de netto-migratie lager wordt ten opzichte van deze regio's. De ontwikkeling van de migratie wordt de komende jaren gevolgd om afwijkingen van de trend in deze Nulmeting voor de Hanzelijn in beeld te kunnen brengen.

Het gemiddeld inkomen in de Hanzelijngemeenten ligt wat onder het niveau van de aangrenzende regio's in de Randstad en boven het niveau van de aangrenzende regio's in het Noorden. De jaren voor de recessie was in alle regio's over de periode 2006-2010 nog sprake van een aanzienlijke groei van boven de 14%. De vergelijking van inkomensniveaus tussen de Hanzelijngemeenten onderling laat zien dat het hoogste gemiddelde inkomen wordt verdiend door inwoners van Dronten. De groei van het gemiddeld inkomen in Kampen was in de periode 2006-2010 was met 12,4% het laagste groeicijfer van de Hanzelijngemeenten en de aangrenzende regio's. Ten opzichte van deze trends, kan de ontwikkeling van de inkomens na de ingebruikname van de Hanzelijn worden gevolgd.

Voor het volgen van de ontwikkeling van het aantal bedrijven in de Hanzelijngemeenten wordt de omvang van de bedrijven (in werknemersaantal) in acht genomen. In Zwolle zijn de meeste grote bedrijven (meer dan 250 werknemers) te vinden. Als harde indicator voor de vestigingsaantrekkelijkheid wordt de vastgoedwaarde gevolgd. Daarbij valt op dat de huidige malaise in de vastgoedmarkt juist op locaties binnen het invloedsgebied van de Hanzelijn zichtbaar is met een daling in WOZ van 1,3%.

## INDICATOREN

In tabel 5.1 wordt een overzicht gegeven van de indicatoren voor het thema vestigingsaantrekkelijkheid.

TABEL 5.1 INDICATOREN THEMA VESTIGINGSAANTREKKELIJKHEID.

### Indicatoren

Migratie

Inkomensontwikkeling

Aantal bedrijven

Vastgoedwaarde

Beleving burgers

Beleving ondernemers

## 5.1 Migratie

Migratiecijfers geven een indruk van de aantrekkelijkheid van een gemeente om er te wonen. Mensen kunnen allerlei motieven hebben om te verhuizen en die komen niet tot uitdrukking in de cijfers. Om een indruk te krijgen van de ontwikkeling van de aantrekkelijkheid, is het vooral interessant om te volgen wat de verandering is van de migratiecijfers.

## WERKWIJZE

Om de in- en uitgaande bevolkingsstromen te meten, is gebruik gemaakt van de openbare Statline data van het CBS. De meest recente cijfers zijn van 2010. Bij de presentatie van de cijfers is rekening gehouden met het groeipercentage ten opzichte van 2005. Daarnaast is de vergelijking gemaakt met enkele relevante aanliggende regio's: Groot-Amsterdam (Amsterdam/Hilversum), Noord-Nederland (Groningen/Assen/Hoogeveen), Midden-Nederland (Amersfoort/Harderwijk/Nijkerk) en Oost-Friesland (Heerenveen/Sneek/Noord-Oost-Polder).

## DEMOGRAFISCHE KERNGEGEVENS

In tabel 5.2 worden de migratiecijfers voor het jaar 2010 getoond. In de tabel worden ook de verschillen ten opzicht van het jaar 2005 getoond. De kolom 'Mutatie inwoners' geeft de procentuele toename van de bevolking van 2005 ten opzichte van 2010 weer. De kolommen '% in' en '% uit' geven de procentuele verandering van 2005 op 2010 weer van respectievelijk de ingaande en de uitgaande stroom bewoners. De kolom 'Netto' geeft aan met welk aantal mensen de netto-instroom (instroom - uitstroom) van 2005 ten opzichte van 2010 veranderd is. Bijvoorbeeld: Bij Lelystad staat -395 mensen. Wetende dat de netto migratie in 2005 +285 was en in 2010 -110, dan kan geconcludeerd worden dat er in 2010 per saldo 395 mensen meer zijn vertrokken uit Lelystad. De kolommen 'In', 'Uit' en 'Netto' onder '2010' geven aan hoeveel mensen daadwerkelijk naar een plaats gemigreerd zijn, dan wel er uit vertrokken zijn en wat per saldo de toe- of afname van de bevolking was in 2010 naar aanleiding van de migratiestromen. Dit laatste is bovendien uitgedrukt in een percentage van het totaal van de bevolking en staat in de laatste kolom.

In de jaren van 2005 tot 2010 valt op dat Zwolle, Lelystad en Dronten gemiddeld met 5% groeiden. Voor de relevante aangrenzende regio's was dit groeicijfer lager, rond de 3,5%. Kampen bleef in deze ontwikkeling beduidend achter.

Per saldo is de netto-migratie in de Hanzelijngemeenten gedaald van 450 naar 10 inwoners terwijl deze in de relevante aangrenzende regio's juist sterk is toegenomen (van -1.100 naar 4.800 inwoners).

Al met al kan voorzichtig geconcludeerd worden dat de Hanzelijngemeenten weliswaar harder groeien dan de relevante aangrenzende regio's, maar dat ze het afleggen op het punt van netto-migratie ten opzichte van omliggende gebieden.



TABEL 5.2: MIGRATIECIJFERS 2010 MET MUTATIES TEN OPZICHTE VAN 2005  
(Bron: CBS Statline).

| MIGRATIE          | Mutatie<br>inwoners | Migratie 2010 tov 2005 |        |       | Inwoners  | 2010   |        |       |       |
|-------------------|---------------------|------------------------|--------|-------|-----------|--------|--------|-------|-------|
|                   |                     | % in                   | % uit  | Netto |           | In     | Uit    | Netto | %     |
| Zwolle            | 6,4%                | 1,0%                   | -0,4%  | -31   | 119.030   | 5.212  | 4.771  | 441   | 0,4%  |
| Kampen            | 2,2%                | 14,5%                  | -10,0% | -66   | 50.050    | 1.115  | 1.105  | 10    | 0,0%  |
| Dronten           | 4,7%                | 7,7%                   | -8,8%  | 53    | 39.785    | 1.599  | 1.927  | -328  | -0,8% |
| Lelystad          | 5,3%                | 23,2%                  | -11,9% | -395  | 74.630    | 2.448  | 2.558  | -110  | -0,1% |
| HL                | 5,1%                | 9,7%                   | -6,1%  | -439  | 283.495   | 10.374 | 10.361 | 13    | 0,0%  |
| Groot-Amsterdam   | 3,1%                | 13,0%                  | -7,1%  | 6.586 | 852.030   | 35.691 | 32.198 | 3.493 | 0,4%  |
| Noord-Nederland   | 3,9%                | 0,8%                   | -3,4%  | 658   | 308.960   | 16.083 | 15.103 | 980   | 0,3%  |
| Midden-Nederland  | 6,6%                | 12,2%                  | -4,4%  | -793  | 228.410   | 8.095  | 7.335  | 760   | 0,3%  |
| Oost-Friesland    | 1,3%                | 17,8%                  | -7,0%  | -540  | 122.940   | 4.015  | 4.422  | -407  | -0,3% |
| Referentie totaal | 3,6%                | 3,6%                   | -5,8%  | 5.911 | 1.512.340 | 63.884 | 59.058 | 4.826 | 0,3%  |

## 5.2 Inkomensontwikkeling

Een toenemend gemiddeld inkomen is een indicatie van de welvaart van de inwoners van een gemeente. Een welvarende gemeente kan worden opgevat als een aantrekkelijke gemeente om te wonen.

### WERKWIJZE

De inkomensontwikkeling wordt rechtstreeks ontleend aan cijfers van het CBS. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het gemiddelde persoonlijk inkomen voor de jaren 2006 en 2010. Het persoonlijk inkomen bevat de volgende bestanddelen van het bruto-inkomen van een persoon:

- Inkomen uit arbeid
- Inkomen uit eigen onderneming
- Uitkering inkomensverzekering
- Uitkering sociale voorzieningen (behalve kinderbijslag)

### GEMIDDELD INKOMEN

De inkomensontwikkeling van 2006 op 2010 isweergegeven in tabel 5.3, waarin de samengestelde cijfers niet gewogen zijn naar inwoneraantal en/of omvang werkende beroepsbevolking.

Het gemiddelde inkomen in de Hanzelijngemeenten is in 2010 met een gemiddelde stijging van zo'n 14% rond de €29.000 komen te liggen. In Kampen ligt het inkomensniveau net wat lager, met een gemiddeld inkomen van €26.000. De groei van het gemiddeld inkomen in Kampen was in de periode 2006-2010 12,4%, hetgeen het laagste groeicijfer van de Hanzelijngemeenten en de aangrenzende regio's was.

De stijging van het gemiddelde inkomen in de aangrenzende regio's is ongeveer van gelijke orde. Wel liggen de inkomens in Groot-Amsterdam en in Midden-Nederland beduidend hoger (met 11% respectievelijk ruim 4%). Waar ten opzichte van Groot-Amsterdam het verschil ietwat groter is geworden, is dit ten opzichte van Midden-Nederland verkleind.

TABEL 5.3 ONTWIKKELING GEMIDDELD  
PERSOONLIJK INKOMEN (X1000 IN EURO'S)  
2010 MET MUTATIES TEN OPZICHTE VAN 2006  
(Bron: CBS Statline).

|                      | 2006 | 2010 | Mutatie |
|----------------------|------|------|---------|
| Zwolle               | 26,2 | 29,9 | 14,1%   |
| Kampen               | 23,3 | 26,2 | 12,4%   |
| Dronten              | 25,8 | 30,0 | 16,3%   |
| Lelystad             | 26,4 | 29,9 | 13,3%   |
| Hanzelijn            | 25,4 | 29,0 | 14,1%   |
| Groot Amsterdam      | 29,1 | 33,6 | 15,3%   |
| Noord Nederland      | 24,3 | 27,7 | 13,9%   |
| Midden Nederland     | 27,4 | 31,2 | 13,7%   |
| Oost Friesland       | 23,8 | 27,6 | 16,0%   |
| Referentie gemiddeld | 26,2 | 30,0 | 14,7%   |

In het Hanzelijngebied ligt het gemiddelde inkomen om en nabij 5% hoger dan in Noord-Nederland en Oost-Friesland. Oost-Friesland loopt daarbij ietwat in. Voor Noord-Nederland gaat dat echter niet op.

## 5.3 Aantal bedrijven

De aantrekkelijkheid van de Hanzelijngemeenten laat zich ook volgen aan de hand van het aantal bedrijven per gemeente. Bij de verandering van het aantal bedrijven wordt in ogenschouw genomen wat het aantal medewerkers is. Een groot bedrijf dat zich vestigt of vertrekt heeft een ander effect dan een handvol kleine bedrijven.

### WERKWIJZE

Aantal bedrijven/organisaties naar:

- Personeelsomvang (vast in dienst, kleinbedrijven tot 15 werknemers, middenbedrijven tot 50 werknemers, middelgrote bedrijven tot 250 werknemers en grootbedrijven met meer dan 250 werknemers)
- Bedrijfsfunctie<sup>26</sup> (kantoorgebonden, middenstand/detailhandel, non-profit en industrie/overig)
- Niveau<sup>14</sup> (hoogwaardige, laagwaardige en intermediaire activiteiten)

### AANTAL BEDRIJVEN

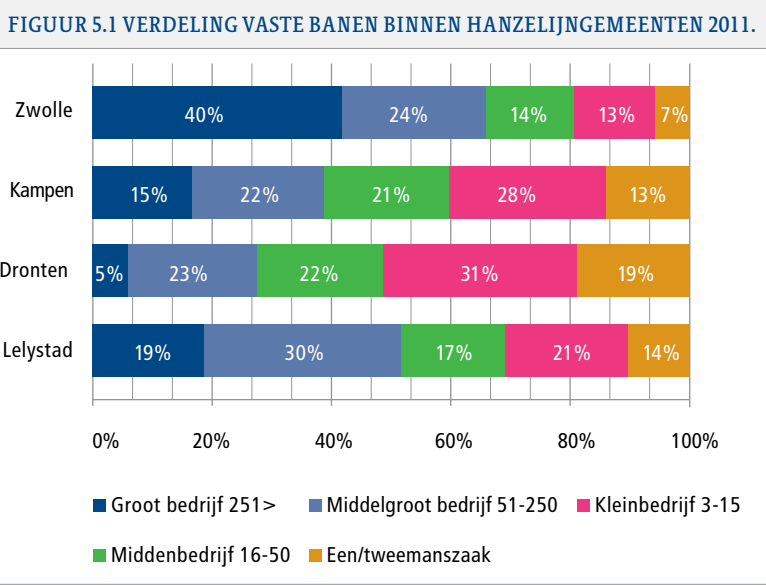
Het aantal bedrijven naar omvang van personeelsbestand lijkt een logisch verband te hebben met de omvang van elk van de Hanzelijn-gemeenten. In Zwolle zijn tientallen grote bedrijven gevestigd (52) terwijl er in Dronten maar twee bedrijven zijn met een personeelsbestand van meer dan 250 (zie tabel 5.4). De momentopname van 2011 leert niet veel, interessant is vooral de ontwikkeling van het aantal bedrijven door de jaren heen te volgen.



26 Zulks vrij ingedeeld naar discretie van de onderzoekers en toegepast op de Standaard Bedrijven Indeling -codes zoals door de KvK en het CBS gehanteerd worden. Zie achtergrondrapport Hanzelijn Monitor Nulmeting: Werkgelegenheid/Vestigingsaantrekkelijkheid 1 – Secundaire data-analyse, bijlage 1.

| TABEL 5.4 AANTALLEN BEDRIJVEN. |        |          |        |        |          |        |         |          |        |          |          |        |
|--------------------------------|--------|----------|--------|--------|----------|--------|---------|----------|--------|----------|----------|--------|
|                                | Zwolle |          |        | Kampen |          |        | Dronten |          |        | Lelystad |          |        |
|                                | #orgs  | werkn’rs | %      | #orgs  | werkn’rs |        | #orgs   | werkn’rs | %      | #orgs    | werkn’rs | %      |
| Eindtotaal                     | 6.898  | 83.384   | 100,0% | 3.109  | 18.850   | 100,0% | 3.213   | 14.592   | 100,0% | 5.733    | 35.526   | 100,0% |
| Grootbedrijf (251>)            | 52     | 35.174   | 42,2%  | 7      | 2.816    | 14,9%  | 2       | 724      | 5,0%   | 15       | 6.753    | 19,0%  |
| Middengroot bedrijf (51-250)   | 191    | 20.113   | 24,1%  | 44     | 4.182    | 22,2%  | 36      | 3.336    | 22,9%  | 100      | 10.565   | 29,7%  |
| Middenbedrijf (16-50)          | 427    | 11.8566  | 14,2%  | 147    | 4.027    | 21,4%  | 124     | 3.239    | 22,2%  | 228      | 5.973    | 16,8%  |
| Kleinbedrijf (3-15)            | 1.707  | 10.765   | 12,9%  | 906    | 5.322    | 28,2%  | 774     | 4.527    | 31,0%  | 1.191    | 7.309    | 20,6%  |
| Een/tweemans-zaak              | 4.521  | 5.476    | 6,6%   | 2.005  | 2.503    | 13,3%  | 2.277   | 2.766    | 19,0%  | 4.199    | 4.926    | 13,9%  |

Constateringen over de samenstelling anno 2011 zijn makkelijker te maken wanneer het relatieve aandeel groot- en kleinbedrijven wordt bekeken. In Zwolle is ruim 40% van de banen te vinden in grootbedrijven met meer dan 250 werknemers waar dit in Lelystad en Kampen nog geen 20% is (zie figuur 5.1). In Dronten is dit zelfs slechts 5%. Kampen, Dronten en in iets mindere mate Lelystad laten zich kenmerken door een meer evenredige verdeling over de categorieën middelgroot, midden- en kleinbedrijf. Ook deze relatieve verdeling kan over de jaren gevolgd worden.



## 5.4 Vastgoedwaarde

De aantrekkelijkheid van de Hanzelijngemeenten laat zich mede bepalen aan de hand van de ontwikkeling van de vastgoedwaarde.

### WERKWIJZE

De gegevens van de vastgoedwaarde zijn afkomstig van gemeentelijke bestanden en van Dataland, voormalig onderdeel van het Kadaster. De gegevens zijn uitgesplitst naar gebieden die voor de Hanzelijn Monitor van bijzondere relevantie zijn om te volgen binnen de directe invloedsfeer van de Hanzelijn (‘Invloedszone’) en de overige gemeentelijke zones (‘Gemeente overig’).

Op het moment van rapportage waren de WOZ-2010 gegevens van Lelystad nog niet voorhanden dus deze zijn hier niet meegenomen. Ook hebben er een beperkt aantal bewerkingsslagen plaatsgevonden op de data; voor een gedetailleerde uitleg wordt verwezen naar de achtergrondrapportage<sup>27</sup>.

De WOZ-waardeontwikkeling is voor vijf type objecten in elk van de Hanzelijngemeenten vastgelegd. Daarmee wordt 90% van het aantal objecten gevolgd die 80% van de cumulatieve WOZ-waarde aldaar uitmaken.

<sup>27</sup> Achtergrondrapport Hanzelijn Monitor, Nulmeting: Arbeidsmarkt/Vestigingsaantrekkelijkheid – Secundaire data-analyse.

| TABEL 5.5 OVERZICHT VASTGOEDWAARDE DEELGEBIEDEN VAN DE HANZELIJNGEMEENTEN. |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------|-----------|----------------|-----------------|---------|----------------|-----------------|---------|----------------|-----------------|-----------|-----------|
| WOZ 1 januari 2011                                                         | Zwolle         |                 |           | Kampen         |                 |         | Dronten        |                 |         | Lelystad       |                 |           | Hanzelijn |
|                                                                            | Invloeds- zone | Gemeente overig | Totaal    | Invloeds- zone | Gemeente overig | Totaal  | Invloeds- zone | Gemeente overig | Totaal  | Invloeds- zone | Gemeente overig | Totaal    |           |
| woonfunctie (sec)                                                          |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
| # objecten                                                                 | 950            | 2.492           | 3.442     | 215            | 1.161           | 1.376   | 313            | 1.126           | 1.439   | 260            | 2.959           | 3.219     | 9.476     |
| Mutatie WOZ tov vorig jaar                                                 | -0,9%          | 0,4%            | 0,0%      | -2,5%          | -2,3%           | -2,3%   | 0,0%           | -2,2%           | -1,7%   | -3,0%          | -2,8%           | -2,8%     | -1,5%     |
| Som WOZ kEur                                                               | 294.763        | 725.925         | 1.020.688 | 46.400         | 320.575         | 366.975 | 81.750         | 302.775         | 384.525 | 79.025         | 717.588         | 796.613   | 2.568.800 |
| Gem. WOZ                                                                   | 310.276        | 291.302         | 296.539   | 215.814        | 276.120         | 266.697 | 261.182        | 268.894         | 267.217 | 303.942        | 242.510         | 247.472   | 271.085   |
| Gem. WOZ per m2 gebr opp                                                   | 2.191          | 2.214           | 2.208     | 1.738          | 1.803           | 1.793   | 1.584          | 1.671           | 1.652   | 1.441          | 1.554           | 1.546     | 1.841     |
| woon + nevenfunctie                                                        |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
| # objecten                                                                 | 51             | 154             | 205       | 84             | 235             | 319     | 7              | 430             | 437     | 1              | 3               | 4         | 965       |
| Mutatie WOZ tov vorig jaar                                                 | -2,1%          | 3,6%            | 2,2%      | -2,8%          | 2,3%            | 1,0%    | -2,3%          | 2,6%            | 2,5%    | -5,6%          | -0,4%           | -1,7%     | 1,9%      |
| Som WOZ kEur                                                               | 23.663         | 67.825          | 91.488    | 26.350         | 102.475         | 128.825 | 2.738          | 267.088         | 269.825 | 225            | 1.275           | 1.500     | 491.638   |
| Gem. WOZ                                                                   | 463.971        | 440.422         | 446.280   | 313.690        | 436.064         | 403.840 | 391.071        | 621.134         | 617.449 | 225.000        | 425.000         | 375.000   | 509.469   |
| Gem. WOZ per m2 gebr opp                                                   | 3.376          | 2.364           | 2.616     | 1.598          | 2.356           | 2.157   | 1.073          | 3.432           | 3.394   | 1.957          | 1.629           | 1.711     | 2.815     |
| winkel functie (detailhandel)                                              |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
| # objecten                                                                 | 405            | 281             | 686       | 78             | 80              | 158     | 6              | 123             | 129     | 208            | 100             | 308       | 1.281     |
| Mutatie WOZ tov vorig jaar                                                 | -2,6%          | -0,9%           | -1,9%     | -0,4%          | -1,0%           | -0,7%   | -0,7%          | -0,6%           | -0,6%   | 0,0%           | 0,0%            | 0,0%      | -1,2%     |
| Som WOZ kEur                                                               | 296.800        | 118.675         | 415.475   | 29.875         | 26.713          | 56.588  | 3.250          | 51.200          | 54.450  | 152.225        | 59.300          | 211.525   | 738.038   |
| Gem. WOZ                                                                   | 732.840        | 422.331         | 605.649   | 383.013        | 333.906         | 358.149 | 541.667        | 416.260         | 422.093 | 731.851        | 593.000         | 686.769   | 576.142   |
| Gem. WOZ per m2 gebr opp                                                   | 7.797          | 2.026           | 5.435     | 2.021          | 1.179           | 1.595   | 1.476          | 1.941           | 1.920   | 3.468          | 1.680           | 2.891     | 3.949     |
| kantoorfunctie(sec)                                                        |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
| # objecten                                                                 | 226            | 218             | 444       | 39             | 53              | 92      | 10             | 52              | 62      | 82             | 39              | 121       | 719       |
| Mutatie WOZ tov vorig jaar                                                 | -1,8%          | -1,5%           | -1,6%     | -0,1%          | -1,4%           | -0,8%   | -1,7%          | -3,9%           | -3,6%   | 0,0%           | 0,0%            | 0,0%      | -1,4%     |
| Som WOZ kEur                                                               | 373.238        | 249.350         | 622.588   | 19.150         | 33.988          | 53.138  | 3.550          | 23.538          | 27.088  | 89.650         | 65.350          | 155.000   | 857.813   |
| Gem. WOZ                                                                   | 1.651.493      | 1.143.807       | 1.402.224 | 491.026        | 641.274         | 577.582 | 355.000        | 452.644         | 436.895 | 1.093.293      | 1.675.641       | 1.280.992 | 1.193.063 |
| Gem. WOZ per m2 gebr opp                                                   | 4.125          | 2.624           | 3.406     | 1.271          | 1.055           | 1.148   | 1.194          | 1.261           | 1.250   | 2.212          | 2.344           | 2.254     | 2.719     |
| industrie functie (sec)                                                    |                |                 |           |                |                 |         |                |                 |         |                |                 |           |           |
| # objecten                                                                 | 16             | 128             | 144       | 1              | 209             | 210     | 19             | 217             | 236     | 56             | 368             | 424       | 1.014     |
| Mutatie WOZ tov vorig jaar                                                 | -2,2%          | 2,6%            | 2,1%      | -4,6%          | -1,8%           | -1,8%   | -4,2%          | -2,0%           | -2,2%   | 0,0%           | -0,1%           | -0,1%     | -0,6%     |
| Som WOZ kEur                                                               | 30.538         | 145.163         | 175.700   | 25             | 121.125         | 121.150 | 7.438          | 106.738         | 114.175 | 103.300        | 290.875         | 394.175   | 805.200   |
| Gem. WOZ                                                                   | 1.908.594      | 1.134.082       | 1.220.139 | 25.000         | 579.545         | 576.905 | 391.447        | 491.878         | 483.792 | 1.844.643      | 790.421         | 929.658   | 794.083   |
| Gem. WOZ per m2 gebr opp                                                   | 3.857          | 3.013           | 3.111     | 658            | 706             | 706     | 494            | 680             | 665     | 1.099          | 944             | 964       | 1.138     |

De verandering van de WOZ-waarde binnen de Hanzelijngemeen- ten (exclusief Lelystad) is beduidend afgenomen in de ‘Invloeds- zone’ (-1,4%) terwijl deze in de zone ‘Gemeente overig’ beperkt bleef tot -0,5%.

In de categorie woonfunctie is de daling binnen de Hanzelijn- gemeenten even groot voor de ‘Invloedszone’ als voor de zone ‘Gemeente overig’ (-0,9%), met als uitschieter Kampen waar de integrale daling 2,5% is. In Dronten tekende zich een tegenover- gestelde beweging af; de ‘Invloedszone’ behield zijn waarde terwijl de zone ‘Gemeente overig’ ruim 2% aan waarde inboette. In Zwolle wist de woonfunctie in de zone ‘Gemeente overig’ nog bijna een half procent winst te boeken.

Voor wat betreft de categorie woon+nevenfunctie kan het vol- gende geconstateerd worden. Waar de ‘Invloedszone’ met 2,5% in waarde daalde, nam deze in de zone ‘Gemeente overig’ juist met vrijwel het zelfde percentage toe. In Zwolle was dit zelfs meer dan 3,5%. Derhalve bleef de overall mutatie positief met

bijna 2%. In de categorie winkelfunctie daalde de waarde in alle drie de gemeenten in de zone ‘Gemeente overig’ met bijna 1%. In de ‘Invloedszones’ stak Zwolle met een daling van zo’n 2,5% duidelijk af tegen de daling in Kampen en Dronten welke onder de 0,7% bleef. Al met al was de overall daling 1,5%.

TABEL 5.6 PROCENTUELE MUTATIE WOZ-WAARDE JANUARI 2010 - JANUARI 2011

| Mutatie WOZ t.o.v. jan. ‘10  | In-zone | Buitenzone | Eindtotaal |
|------------------------------|---------|------------|------------|
| Woonfunctie (sec)            | -0,9%   | -0,9%      | -0,9%      |
| Zwolle                       | -0,9%   | 0,4%       | 0,0%       |
| Kampen                       | -2,5%   | -2,3%      | -2,3%      |
| Dronten                      | 0,0%    | -2,2%      | -1,7%      |
| Woon+nevenfunctie            | -2,5%   | 2,7%       | 1,9%       |
| Zwolle                       | -2,1%   | 3,6%       | 2,2%       |
| Kampen                       | -2,8%   | 2,3%       | 1,0%       |
| Dronten                      | -2,3%   | 2,6%       | 2,5%       |
| Winkelfunctie (nevenfunctie) | -2,2%   | -0,8%      | -1,5%      |
| Zwolle                       | -2,6%   | -0,9%      | -1,9%      |
| Kampen                       | -0,4%   | -1,0%      | -0,7%      |
| Dronten                      | -0,7%   | -0,6%      | -0,6%      |
| Kantoorfunctie (sec)         | -1,5%   | -1,9%      | -1,7%      |
| Zwolle                       | -1,8%   | -1,5%      | -1,6%      |
| Kampen                       | -0,1%   | -1,4%      | -0,8%      |
| Dronten                      | -1,7%   | -3,9%      | -3,6%      |
| Industriefunctie (sec)       | -3,3%   | -0,9%      | -1,0%      |
| Zwolle                       | -2,2%   | 2,6%       | 2,1%       |
| Kampen                       | -4,6%   | -1,8%      | -1,8%      |
| Dronten                      | -4,2%   | -2,0%      | -2,2%      |
| Eindtotaal                   | -1,4%   | -0,5%      | -0,7%      |



In de categorie kantoorfunctie daalde de waarde over het geheel gezien met 1,7%. In de ‘Invloedszones’ van Zwolle en Dronten daalde de waarde met 1,8% waar deze in Kampen nagenoeg gelijk bleef. De daling in de zones ‘Gemeente overig’ van Zwolle en Kampen bedroeg 1,5%. In Dronten was de daling beduidend flinker (-4%).

In de categorie industrie functie daalde de waarde van de ‘Invloedszones’ in Zwolle met ruim 2%, hetgeen alsnog slechts de helft is van de waardedaling in Kampen en Dronten. Tevens stak Zwolle positief af voor wat betreft de zones ‘Gemeente overig’. Daar steeg de waarde met ruim 2,5% terwijl deze in de andere plaatsen met 2% daalde. Al met al was de daling binnen de Hanzelijngemeenten 1%.

In Zwolle is de gemiddelde WOZ-waarde in de ‘Invloedszone’ structureel hoger dan in de zone ‘Gemeente overig’. De categorie woon+nevenfunctie buiten beschouwing latende (beperkt aantal), is dit ook het geval voor Lelystad. In Kampen en Dronten daarentegen blijken alleen de winkelfuncties in de ‘Invloedszone’ duurder te zijn dan in de zone ‘Gemeente overig’.

Voor Zwolle geldt, met uitzondering van de woonfunctie, welke nagenoeg gelijk gewaardeerd is, dat de vierkante-meterwaarde aanzienlijk hoger is in de ‘Invloedszone’.

In Lelystad worden de categorieën woon- en kantoorfunctie, in tegenstelling tot hetgeen wellicht verwacht, in de ‘Invloedszone’ minder gewaardeerd dan in de zone ‘Gemeente overig’. Zo geldt ook dat de woonfuncties en de industrie functie in de Kamper ‘Invloedszone’ relatief lager gewaardeerd worden. Opmerkelijk is dat de Drontense zone ‘Gemeente overig’ structureel beter gewaardeerd wordt dan de ‘Invloedszone’.

## 5.5 Beleving burgers

Vestigingsaantrekkelijkheid valt niet alleen af te leiden uit indirecte cijfers uit databases. Een directe manier om meer over de aantrekkelijkheid te weten te komen, is te rade gaan bij de meningen en opinies van burgers. Burgers koesteren ideeën en oordelen over een gebied, al deze ideeën en oordelen beïnvloeden het imago van een gebied als ‘aantrekkelijk’, ‘onaantrekkelijk’ of iets daar tussenin.

### WERKWIJZE

Er is een enquête afgenomen onder 187 burgers afkomstig uit Zwolle (74), Kampen (47), Dronten (31) en Lelystad (35). Aangezien de Zwolse respons wel groot genoeg, maar niet representatief is en die van de andere gemeenten te laag is, zijn alle uitkomsten en analyses van de nulmeting over 2012 slechts als indicatief te beschouwen.

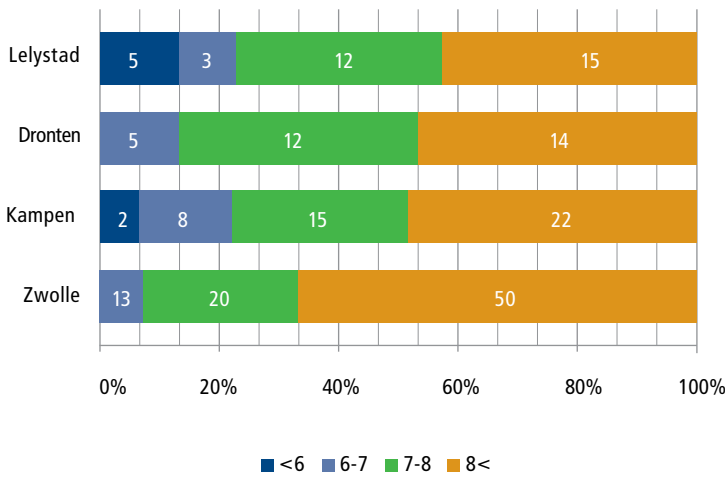
### ALGHELE WAARDERING

De vraag “Welk rapportcijfer [1-10] geeft u voor het wonen alhier?” leverde de volgende respons op (het absolute aantal respondenten staat vermeld in figuur 5.2):

Ten behoeve van de monitor zullen de gemiddelde scores per plaats gevolgd worden. In 2012 waren deze voor Zwolle, Kampen, Dronten en Lelystad respectievelijk 7,8, 7,3, 7,6 en 7,1. De gemiddelde waardering komt uit op een 7,5.

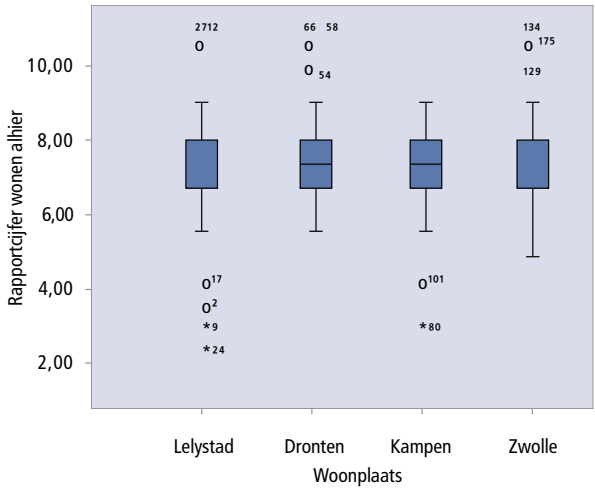
Hieronder staan de boxplots<sup>29</sup> (spreidingsdiagrammen) van de kernvariabelen weergegeven. Daarbij zijn tevens de gemiddelde scores vermeld.

FIGUUR 5.2 WOONWAARDERING.



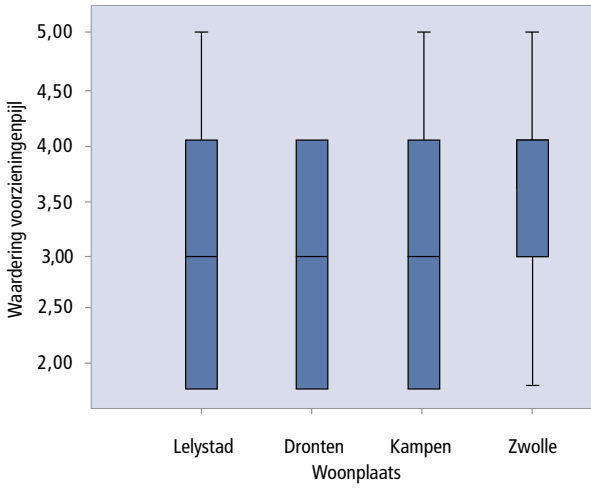
FIGUUR 5.3 BOXPLOTS MET VERSCHILLENDE WAARDERINGEN VAN BURGERS.

Rapportcijfer wonen alhier (7,5)



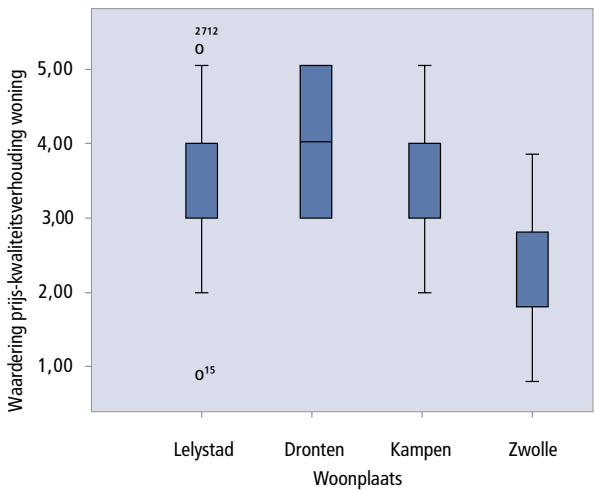
Zwolle 7,8 - Kampen 7,3 - Dronten 7,6 - Lelystad 7,1

Waardering voorzieningenpijl (3,3)



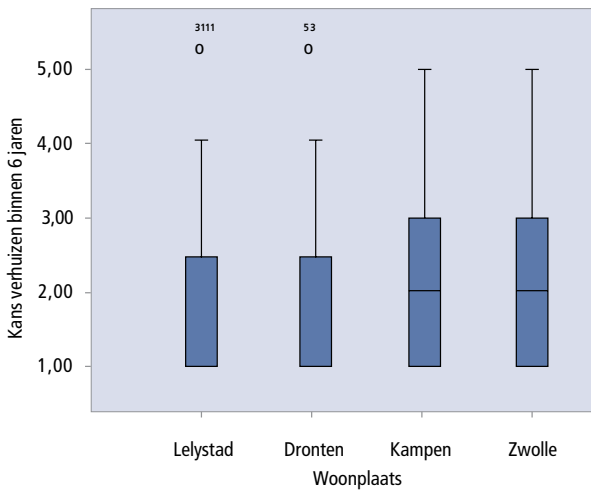
Zwolle 3,7 - Kampen 2,9 - Dronten 3,1 - Lelystad 2,9

Waardering prijs-kwaliteitsverhouding woning (3,3)



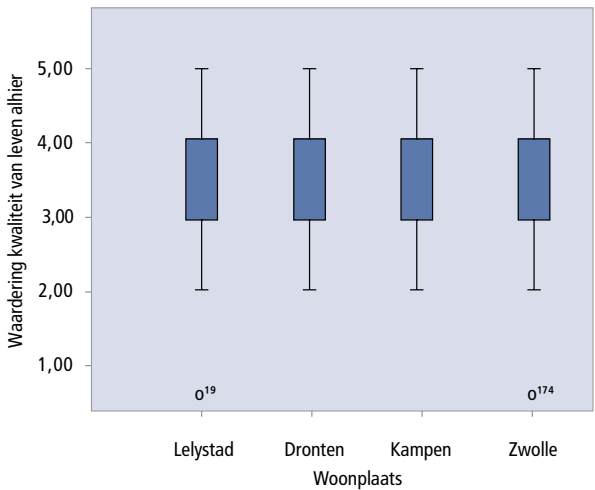
Zwolle 2,7 - Kampen 3,5 - Dronten 4,1 - Lelystad 3,6

Verhuisceneigdheid (2,0)



Zwolle 2,1 - Kampen 2,1 - Dronten 1,9 - Lelystad 1,9

Waardering kwaliteit van leven (3,6)



Zwolle 3,7 - Kampen 3,5 - Dronten 3,7 - Lelystad 3,3

<sup>29</sup> Boxplots illustreren waar binnen een antwoordschaal de mediaan (middelste observatie) ligt (vette streep), waar 25% van de respons boven en 25% onder de mediaan ligt (de gele box) en hoe de overige 50% verdeeld is (stokken boven/onder de box).

## 5.6 Beleving ondernemers

Het bedrijfsleven is een belangrijke motor voor de regionale ontwikkeling van de Hanzelijngemeenten. De mening van ondernemers is daarom erg belangrijk: wat vinden ondernemers van hun vestigingslocatie? Verwachten ze positieve stimulansen van de Hanzelijn? Mogelijk zien zij de aantrekkingskracht van hun vestigingslocatie vergroot. Het nieuwe spoor vergroot immers niet alleen de mobiliteit van werknemers en toeleveranciers, maar zou ook het aantal potentiële klanten kunnen uitbreiden. Mogelijk zien ondernemers ook nieuwe kansen in de ruimtelijke ontwikkelingen rondom de stationsgebieden.

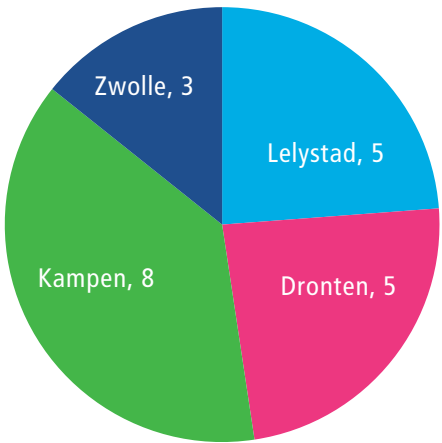
### WERKWIJZE

Een groep van 21 ondernemers is geïnterviewd door tweetallen studenten Bedrijfskunde MER van Windesheim aan de hand van een semigestructureerde vragenlijst. De helft van de respondenten is manager of bedrijfsleider in de dienstverlenende sector, een derde is werkzaam in de handel en de overige ondervraagden werken in de bouwsector en de industrie.

### VERWACHTINGEN ONDERNEMERS

De interviews laten zien dat de geïnterviewde ondernemers uit Zwolle en Kampen het imago van hun gemeente unaniem als ‘goed’ of zelfs ‘uitermate goed’ kwalificeren. Desgevraagd beargumenteerden deze ondernemers hun mening vooral met verwijzingen naar het algemene vestigingsklimaat, zoals een goede bereikbaarheid, de centrale ligging in het land en een aantrekkelijke omgeving voor wonen en recreatie. In Dronten en Lelystad lijkt de waardering iets gematigder, hoewel ook de geïnterviewde ondernemers hier positief zijn. Zo noemen ondernemers uit deze gemeenten de bereikbaarheid en de ligging van hun gemeenten voldoende tot goed. Kritische kanttekeningen betreffen het gemeentelijk beleid, waarbij de geïnterviewde ondernemers in Dronten aangeven dat de gemeente te weinig acquisitie voert. Ook in Lelystad wordt de marketing van Lelystad als ‘onder de maat’ benoemd.

FIGUUR 5.4 VERDELING VAN DE GEÏNTERVIEWDE BEDRIJVEN OVER DE HANZELIJNGEMEENTEN.



Alle respondenten is ook gevraagd naar de betekenis die zij toekennen aan de Hanzelijn. De antwoorden laten zich onderscheiden in drie typen van verwachtingen:

1. De Hanzelijn zal een directe en positieve invloed uitoefenen op het bedrijfseconomisch proces van de onderneming.
2. De Hanzelijn zal een positieve stimulans aan de regionale economie als geheel geven, maar de directe invloed op het eigen bedrijfsproces zal gering zijn.
3. De Hanzelijn zal geen boost aan de gemeente geven, er verandert niet zo veel.

De geïnterviewde ondernemers die een direct positief resultaat van de Hanzelijn verwachten, zijn vooral de respondenten uit de dienstverlenende bedrijven. Een manager van een bank verwacht dat er meer bewoners en bedrijven naar Kampen zullen komen: ‘Mensen gaan zich voorsorteren’, stelt deze geïnterviewde, ‘en mede daardoor blijven onze openingstijden ongewijzigd’. Een uitzendbureau uit Lelystad verwacht dat er meer hoger opgeleiden bereid zijn om naar Lelystad te reizen, zodat het aanbod op de regionale arbeidsmarkt wordt vergroot.

Ondernemers met positieve verwachtingen van de Hanzelijn, maar die geen directe verbinding zien naar de interne bedrijfsvoering, benoemen de aantrekkelijkheid voor bewoners. Een groothandelaar in Dronten: ‘Je kunt hier straks gerust gaan wonen, ook met kinderen, want met de trein zijn Amsterdam en Zwolle voor werk en studie straks goed bereikbaar’. Voor zijn eigen bedrijf ziet deze Drontenaar echter geen direct resultaat. Voor de aan- en afvoer van producten is hij vooral op het wegverkeer aangewezen. Het bedrijfspand ligt te ver van het spoor om gebruikt te worden door het personeel, dat overigens voor de helft al in Dronten woont.

Ondernemers die meer nuchtere verwachtingen hebben, zien desgevraagd geen ‘boost voor de regio’. Zij vinden dat de invloed van de Hanzelijn nogal overtrokken wordt en zien in elk geval weinig tot geen kansen voor hun directe bedrijf. Ook voor het aantrekken van personeel is er geen effect te verwachten, volgens deze groep. Zij wijzen op de prima bedrijventerreinen die vaak ver verwijderd van het spoor liggen. Een enkele ondernemer noemt het openbaar vervoer duur en traag.





# 6 Strategische positionering

De Hanzelijn brengt veranderingen met zich mee in de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de regio. Naast de specifieke ontwikkeling van stations en directe stationsomgeving, kan er ook sprake zijn van een strategische heroriëntatie van gemeenten op hun gehele grondgebied, op deelgebieden binnen gemeenten of op bepaalde bouwlocaties. Om na te gaan wat de invloed van de Hanzelijn is op de strategische en ruimtelijke beleidsvoering, wordt de strategische positionering van de Hanzelijngemeenten op de spreekwoordelijke beleidskaart gemonitord.

## SAMENVATTING

De provincies Flevoland en Overijssel positioneren zich in een schakelfunctie tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. De Hanzelijn wordt daarin als belangrijk benoemd. Daarnaast wordt de Hanzelijn door de provincie Flevoland gezien als een belangrijke factor voor de ontwikkeling van de gemeente Dronten.

In de ruimtelijke visies van de gemeenten wordt de Hanzelijn genoemd en zijn ontwikkellocaties in de nabijheid van de lijn en stations vastgelegd. De strategische oriëntatie van de steden is er niet nadrukkelijk mee verbonden. Lelystad oriënteert zich op Amsterdam, Zwolle en Kampen zien zich als schakelpunt tussen West-, Oost- en Noord-Nederland. Dronten profileert zich met ruimte in een groene en waterrijke omgeving en oriënteert zich in dat opzicht op een neutrale manier meerzijdig.

Op de mentale kaart van betrokkenen speelt de Hanzelijn geen prominente rol. Waar ruimtelijke ontwikkelingskansen en bereikbaarheid worden gekoppeld, zijn het de grote autosnelwegen die de mentale koers bepalen. De uitzondering is Dronten, waar de Hanzelijn meer nadrukkelijk in beeld is maar waar ook de N307 als belangrijk oriëntatiepunt geldt.

## INDICATOREN

De strategische positionering van de Hanzelijngemeenten wordt gevolgd aan de hand van indicatoren die ingaan op de regionale visies op de Hanzelijn(gemeenten) en de ruimtelijke en strategische oriëntatie van de vier Hanzelijngemeenten en gedefinieerde deelgebieden daarbinnen.

TABEL 6.1 INDICATOREN THEMA STRATEGISCHE POSITIONERING.

### Indicatoren

Regionale visies op de Hanzelijn(gemeenten)

Ruimtelijke en strategische oriëntatie van vier gemeenten

Ruimtelijke en strategische oriëntatie van deelgebieden

## WERKWIJZE

De regionale visie op de Hanzelijn(gemeenten) is bepaald aan de hand van een analyse van beleidsdocumenten van de provincies Overijssel en Flevoland, Netwerkstad Zwolle Kampen en van de betrokken Hanzelijngemeenten. Inzicht in de strategische positionering op het regionale schaalniveau is gebaseerd op documentanalyses.

Inzicht in de strategische positionering van de Hanzelijngemeenten is gebaseerd op documentanalyse en een analyse van de uitkomsten van een onderzoekende ontwerpworkshop. De ontwerpworkshops zijn inhoudelijk voorbereid en georganiseerd voor elk van de Hanzelijn-gemeenten door studenten van de opleiding Bouwkunde van Windesheim. Ontwerp wordt gebruikt als onderzoeksinstrument om inzicht te krijgen in de mentale kaart van bestuurders, beleidsmakers en andere betrokkenen op een gemeente en op specifieke locaties binnen die gemeente. De deelnemers wordt in een werkvorm gevraagd om een algemene beoordeling van positieve en negatieve ruimtelijke kenmerken van de gemeente. Daarna werken de deelnemers enkele toekomstscenario's uit aan de hand van fictieve ontwerpopgaven.

Als gevolg van het experimentele karakter van deze eerste reeks van onderzoekende ontwerpatelier, hebben alle workshops te kampen gehad met een laag aantal deelnemers. De workshops konden wel alle vier geheel doorlopen worden, zodat analyse mogelijk is, maar de conclusies moeten met omzichtigheid worden behandeld.

De begeleidende docenten/onderzoekers hebben een analyse van deze kaartbeelden gemaakt. Ter voorbereiding op de workshops zijn de structuurvisies van de betreffende gemeentes geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de strategische positionering van de gemeente op regionaal niveau, de ruimtelijke oriëntatie binnen de gemeente op lokaal niveau en de rol die de Hanzelijn hierin wordt toebedeeld. De workshops zijn gefilmd en geobserveerd, hetgeen aanvullende informatie oplevert over beoordelingen, wegingen en argumenten van deelnemers die zijn benut voor interpretatie. De mental maps zijn door de studenten opgesteld aan de hand van analyse van de workshop uitkomsten op dezelfde aspecten en vergeleken met de structuurvisies. Waar nodig zijn de mental maps bewerkt door de docenten/onderzoekers.

## 6.1 Regionale visies op Hanzelijngemeenten

Het definitieve besluit over de aanleg van de Hanzelijn is in 2005 genomen, na een jarenlange voorbereiding. In de visie van regionale overheden op het gebied dat de spoorlijn doorkruist, kan verwacht worden dat de komst van de nieuwe spoorlijn een rol speelt. Voor de monitor is het vooral interessant om na te gaan in welke context van strategische oriëntatie op toekomstige ontwikkelingen de Hanzelijn gemeenten geplaatst worden en de mate waarin hierin een verband wordt gelegd met de komst van de Hanzelijn. Deze ontwikkeling van de regionale visie kan bij het verschijnen van nieuwe beleidsdocumenten worden gevolgd. De omgevingsvisies en provinciale verkeersplannen van de provincies Flevoland en Overijssel en het beleidsprogramma van de Netwerkstad Zwolle Kampen geven inzicht in de ruimtelijke visie van het bovenlokale bestuur op de regio.

## PROVINCIES EN REGIO

De Hanzelijn is een thema in de ruimtelijke beleidsdocumenten en programma's van provincies en van het regionaal samenwerkingsverband Zwolle Kampen Netwerkstad. Zowel de provincie Overijssel als de provincie Flevoland beschouwen zichzelf als provincies met een schakelfunctie tussen de Randstad enerzijds en het noorden en oosten van Nederland en Duitsland anderzijds<sup>30</sup>. Een uitbreiding van het infrastructurele netwerk is vanuit die visie voor beide provincies belangrijk, waarbij de Hanzelijn als noodzakelijk onderdeel benoemd is. Beide provincies lijken de Hanzelijn te beschouwen als een belangrijk middel voor de verdere ontwikkeling van de strategische positionering. Voor de provincie Flevoland geldt dat de Hanzelijn wordt gezien als een belangrijke factor in de ontwikkeling van Dronten. Daarbij wordt twee kanten op gekeken, zowel de verbetering van de verbinding van Dronten met Zwolle Kampen Netwerkstad als met Lelystad. Dronten wordt gezien als schakel tussen Lelystad en Kampen, waar een groeiverwachting aan wordt verbonden<sup>31</sup>.

Opvallend aan de omgevingsvisie van Flevoland, is dat voor de verbinding met de noordelijke provincies vooral Groningen wordt genoemd en gepleit wordt voor de ontwikkeling van de Zuiderzeelijn.<sup>32</sup> Voor het overige heeft de blik van Flevoland in tekst en in kaartbeeld vooral een strategische oriëntatie op de Randstad, in het bijzonder op Amsterdam<sup>33</sup>. De provincie Overijssel onderscheidt zich door een oriën-

30 Bron: Provincie Flevoland, 2006a: 28

tatie op Duitsland. In tekst en in kaartbeeld beschrijft de provincie Overijssel zichzelf als een knooppunt in grootschalige economische en infrastructurele verbindingen. In dat brede perspectief wordt het belang van de Hanzelijn als noodzakelijk en wenselijk benoemd. Daarnaast worden - vanuit het provinciale perspectief althans – geen specifieke ontwikkelingen of opgave voor Kampen of Zwolle verbonden. Hoewel Kampen met de komst van de Hanzelijn een nieuw treinstation en een nieuwe woonwijk ontwikkelt, heeft dit geen deel in de regionale ontwikkeling en positionering.

Op het regionale schaalniveau van de Netwerkstad Zwolle Kampen, waaraan ook de provincie Overijssel deelneemt, wordt dat wel nader benoemd. De Hanzelijn is cruciaal voor de ontwikkeling van Kampen en haar positie in de regio. Zoals de visiekaart van Zwolle Kampen Netwerkstad laat zien, is de Hanzelijn nauw verbonden met de bouw van een nieuwe woonwijk en het ontstaan van een tweede multi-modaal knooppunt in Kampen. Beide ontwikkelingen zijn gunstig voor de positionering van Kampen.

FIGUUR 6.1 TOEKOMSTBEELD ZWOLLE KAMPEN NETWERKSTAD.



De komst van de Hanzelijn wordt gezien als belangrijk voor de ruimtelijke ontwikkeling van Kampen en voor de landelijke economische positionering van de gehele netwerkstad. In de visie van Zwolle Kampen Netwerkstad zijn beide gemeenten in 2040 een onderdeel van de Randstad Corona.<sup>34</sup> De grotere bereikbaarheid zal de netwerkstad aantrekkelijker maken als vestigingslocatie voor bedrijven, zo is de verwachting die mede aan de Hanzelijn wordt toegeschreven. Hierdoor verandert de strategische oriëntatie van de netwerkstad.<sup>35</sup> In de inleiding van de visie wordt gesteld dat: "De verdere toekomst van ZKN ligt vooral in het zijn van een groeiregio in het verlengde van de Noordvleugel van de Randstad, met sterke woon-, werk- en arbeidsmarktelaties met Almere en Amsterdam"<sup>36</sup>.

31 Bron: Provincie Flevoland, 2006a: 64, 88. 32 Bron: Provincie Flevoland, 2006a: 28, Provincie Flevoland, 2006b: 22. 33 Bron: Provincie Overijssel, 2009: 15,168, Provincie Overijssel, 2005: 23. 34 Bron: ZKN, 2011: 12-13. 35 Bron: ZKN, 2011: 11. 26 Bron: ZKN, 2011: 3

## 6.2 Zwolle

Voor de ruimtelijke ontwikkeling en voor de ontsluiting van Zwolle sluit de Hanzelijn aan op het spoorwegknooppunt dat Zwolle van oudsher is. Zwolle blijft daarmee goed bereikbaar met openbaar vervoer. Rond het stationsgebied heeft zich al eerder een forse groei, uitbreiding en herontwikkeling voltrokken, in het bijzonder met bouw van kantorengedebied Hanzeland en de naastgelegen woonwijk. De aansluiting van het spoor, de uitbreiding van de perrons en de herontwikkelingsopgave in de spoorzone maakt het wel belangrijk de ontwikkelingen van het stationgebied te monitoren. Daarnaast worden het stadscentrum en kantoorlocatie Voorsterpoort als deelgebieden gevolgd voor het monitoren van de strategische positionering van Zwolle.

### WERKWIJZE

De Mental Map van beleidsmakers, ondernemers en bewoners van de gemeente Zwolle is geconstrueerd naar aanleiding van een ontwerpworkshop die bestond uit twee onderdelen. Allereerst is aan de deelnemers gevraagd om op een onderlegger waarop alleen de contouren en de belangrijkste infrastructuur van Zwolle stond aangegeven, de kaart van de stad te reconstrueren. Gedurende het tweede gedeelte werd de deelnemers gevraagd twee scenario's voor de stad uit te werken, de fictieve komst van een internationaal vliegveld en de komst van een universiteit. Een derde bron voor de samenstelling van de Mental Map is de algemene conversatie van de deelnemers voorafgaande aan de workshop en gedurende de pauze. Aan de workshop namen vier mensen deel: twee ondernemers, waarvan één ondernemer woonachtig in de gemeente Zwolle en twee huismeesters van Hogeschool Windesheim, beide woonachtig in de gemeente Zwolle.

### REGIONALE STRATEGISCHE ORIËNTATIE VAN ZWOLLE

Het Structuurplan Zwolle 2020 is vastgesteld in 2008 en beschrijft de visie van de gemeente Zwolle op de gewenste sociale, economische en ruimtelijke structuur van de gemeente in 2020. Centrale opgave is hierbij de verwachte groei van de stad van 115.000 in 2008 naar 130.000 inwoners in 2020. Uitgangspunt van het structuurplan is dat de uitbreiding van de woningvoorraad en kleinschalige bedrijventerreinen worden gerealiseerd door middel van inbreiding in de stad en kleinschalige eenheden buiten de stad, waarbij het buitengebied zoveel mogelijk wordt ontzien.

De gemeente Zwolle wil zich ontwikkelen tot economisch centrum van Noord- en Oost-Nederland. Op dit moment wordt de stad door de gemeente al beschouwd als verbindende schakel tussen de Randstad en Noordoost-Nederland en als belangrijk regionaal centrum. Deze gunstige ligging wordt gezien als de motor achter de recente economische groei. De stad Zwolle maakt onderdeel uit van het samenwerkingsverband 'Zwolle Kampen Netwerkstad', dat tot doel heeft om de regionale economische concurrentiekracht van beide steden te vergroten. De Hanzelijn is duidelijk aanwezig in de visualisering van de toekomstige nationale positionering van Zwolle-Kampen Netwerkstad. Ook in de toelichtende tekst op de ontwikkeling van de stad als scharnierpunt van Noordoost-Nederland wordt bij het onderdeel mobiliteit enkel de realisering van de Hanzelijn genoemd.

FIGUUR 6.2 POSITIONERING ZWOLLE-KAMPEN NETWERKSTAD<sup>37</sup>



37 Bron: Gemeente Zwolle (2008), afbeelding 'Netwerkstadvisie 2030'.



## RUIMTELIJKE ORIËNTATIE OP GEMEENTELIJK NIVEAU

De toekomstige ontwikkeling van de gemeente Zwolle zoals weergegeven in de plankaart is in de eerste plaats gekoppeld aan twee structuurbepalende dragers: de infrastructuur (de hoofdroutes van auto, fiets en openbaar vervoer) en het netwerk van groen- en waterstructuren. Aan deze ruimtelijke dragers zijn de zones van zeven structuurvolgende gebieden gesitueerd, waarvan de ambities zijn vastgelegd:

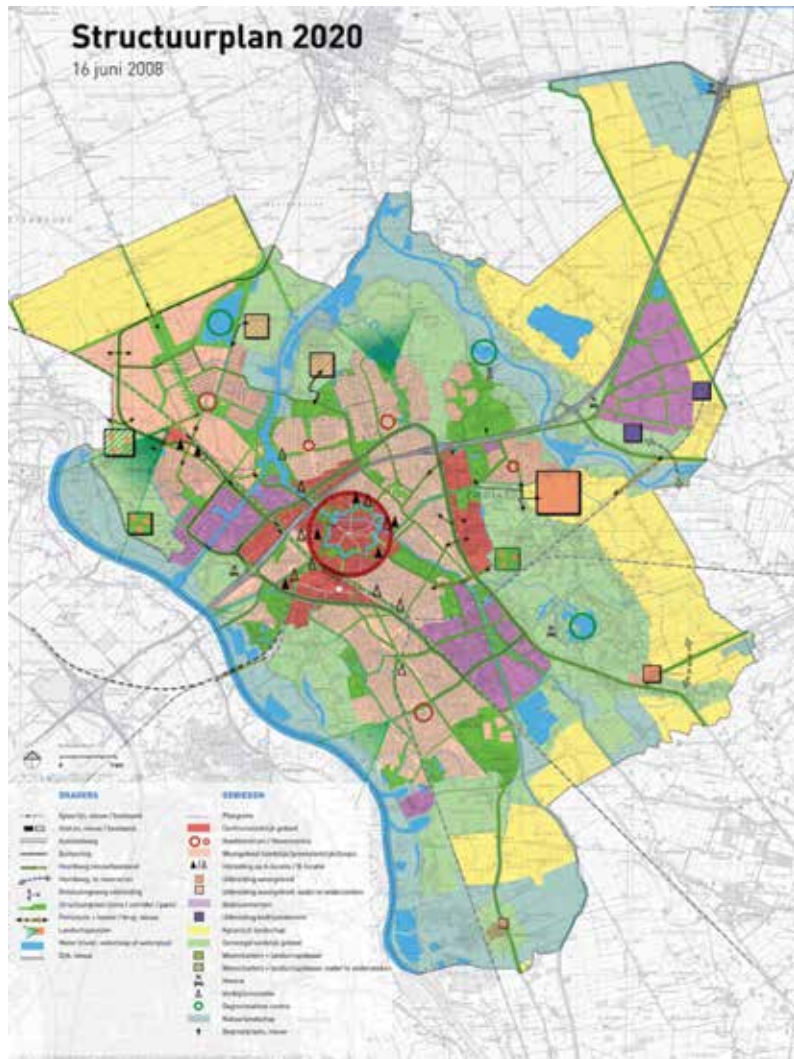
- uitbouw van centrum stedelijk gebied, van groot belang voor Zwolle als regionaal centrum
- ontwikkeling, revitalisering en intensivering van bestaande bedrijventerreinen
- bestaande en nieuwe woongebieden, gevormd door stedelijke, groen stedelijke en dorpse milieus.
- te versterken natuurlandschap
- te consolideren agrarisch landschap, waar marktgerichte landbouw de hoofdrol speelt gemengd landelijk gebied met (verbrede) landbouw, recreatie, wonen en natuur

De drie aandachtsgebieden, het stadscentrum, de Voorsterpoort en het stationsgebied, liggen alle in het Centrum stedelijk gebied. De ontwikkeling van dit gebied wordt in relatie gebracht met de positie van Zwolle als regionaal centrum en de aanleg van de Hanzelijn. Voor wat betreft de Hanzelijn is de aandacht voor de Kamperlijn interessant. De oude spoorlijn wordt gezien als een belangrijke infrastructurele drager, zoals onder meer kan worden afgelezen aan de geplande ontwikkelingen rond de toekomstige stations Voorsterpoort en Stadshagen. De gemeente verwacht dat door de komst van de Hanzelijn de positie van de stad als regionaal centrum wordt versterkt. De enige concrete effecten van de Hanzelijn op de ruimtelijke ontwikkeling van de stad worden echter voorzien in de Spoorzone, waar hoogwaardige voorzieningen op nationaal en regionaal niveau, gemengd met kantoren en stedelijke woonvormen, zijn gepland.

## HUIDIGE SITUATIE

Op dit moment zijn de aanleg van de Hanzelijn en de aanpassingen van het station en directe omgeving in volle gang. Ook een aantal geplande ontwikkelingen voor het stadscentrum, zoals de vergroting van het autoluw gebied, het project 'Wonen boven winkels' en een nieuw festivalterrein, zijn gerealiseerd of in uitvoering. Door de economische situatie ligt de ontwikkeling van het bedrijven- en voorzieningengebied Voorsterpoort hoegenaamd stil. Er zijn plannen om het gebied op te delen in kleinere ontwikkellocaties en de grondexploitatie te herzien.

FIGUUR 6.3 STRUCTUURPLAN ZWOLLE<sup>38</sup>



## MENTAL MAP ZWOLLE

De deelnemers aan het ontwerpatelier hadden een opvallend goede kennis van de huidige ruimtelijke situatie van de gemeente Zwolle. De gereconstrueerde kaart kwam in grote lijnen overeen met de werkelijke uitleg van de gemeente. De regionale ruimtelijke oriëntatie van de deelnemers, zoals bleek uit het tweede deel van de workshop en de algemene conversatie, week opvallend af van de oriëntatie zoals omschreven in de structuurvisie van de gemeente en was meer op Zuid-Oost Nederland (Twente) en Duitsland gericht. Zwolle kwam minder naar voren als knooppunt tussen het Noord-Oosten en het Westen. Dat Zwolle onderdeel uitmaakt van de Zwolle-Kampen Netwerkstad werd wel genoemd, maar niet als belangrijke generator van ontwikkelingen.

Uit de workshop kwam geen duidelijke algemene ruimtelijke oriëntatie op gemeentelijk niveau naar voren. Een aantal zienswijzen ten aanzien van de stad kwamen echter overeen met de structuurvisie van de gemeente. Zo hebben de deelnemers in het algemeen een positief beeld van de economische mogelijkheden en de kwaliteit van Zwolle als woonstad. Daarnaast was de aandacht voor inbreidinglocaties in de stad opvallend. Bij de uitwerking van scenario 2 (de komst van een universiteit) was het gebruik van leegstaande gebouwen een hoofduitgangspunt voor de keuze van een locatie. Van de drie aandachtsgebieden, het stadscentrum, de Voorsterpoort en het stationsgebied, werd enkel het centrum genoemd. De kwaliteit van dit gebied werd ingezien, maar wel in verhouding met het karakter van Zwolle als middelgrote stad. De deelnemers zagen Zwolle niet uitgroeien tot een tweede Utrecht of Groningen.

FIGUUR 6.4 MENTAL MAP ZWOLLE



De Hanzelijn kwam tijdens de workshop niet naar voren als belangrijke toekomstige versterking van de bereikbaarheid van de stad. De infrastructuur werd wel gezien als één van de hoofdvoorwaarden voor ontwikkelingen in de stad maar de nadruk lag hierbij overduidelijk op het hoofdwegennet (de snelweg A28 en de N-wegen). Evenals bij de ruimtelijke uitwerking van de structuurvisie van de gemeente werden het Kampenlijntje en de verbinding met Kampen in mindere mate, en de Hanzelijn en de verbinding met de Randstad nauwelijks genoemd. Zelfs bij de argumentatie voor een locatie voor de inpassing van het vliegveld werd de Hanzelijn niet genoemd.

## 6.3 Kampen

Voor de ruimtelijke ontwikkeling en voor de ontsluiting van Kampen is de Hanzelijn een majeure verandering, vooral in combinatie met de opwaardering van de A50/N50. Het nieuwe station Kampen Zuid en de plannen voor een woonwijk, in combinatie met de nieuwe bypass van de IJssel is een veel besproken complexe gebiedsontwikkeling. In deze context worden de visies en opvattingen voor de strategische positionering van Kampen gemonitord, met bijzondere aandacht voor het stadscentrum en de stationsomgeving van het nieuwe station als deelgebieden.

## WERKWIJZE

De ontwerpworkshop Kampen bestond uit twee onderdelen. Tijdens het eerste onderdeel hebben de deelnemers aan de hand van foto's ruimtelijke aspecten en gebieden van de gemeente Kampen beoordeeld als zijnde een positief of negatief kenmerk. Gedurende het tweede gedeelte werd de deelnemers gevraagd drie scenario's voor de stad uit te werken; de fictieve komst van een dierentuin, de komst van een voetbalstadion naar aanleiding van de fictieve promotie van de club Go Ahead Kampen naar de eredivisie, de behoefte van een zeer groot overloopgebied voor de IJssel die de verplaatsing van een gedeelte van huidige woongebieden in Kampen nodig zou maken. Een derde bron voor de samenstelling van de Mental Map is de algemene conversatie van de deelnemers voorafgaande aan de workshop en gedurende de pauze. Aan de workshop namen slechts 2 mensen deel: één deelnemer was makelaar en één deelnemer was werkzaam in



de agrarische sector. Een weliswaar smalle maar inhoudelijk goed in de lokale situatie ingevoerde bezetting, die het volledig en volwaardig doorlopen van de ontwerpogave mogelijk maakte.

## REGIONALE STRATEGISCHE ORIËNTATIE

De *Structuurvisie 2030 Kampen, Toekomstperspectief voor de IJsseldelta, concept*, is vastgesteld in 2008. De gemeente verwacht een toename van het aantal inwoners van 49.000 tot 57.000/60.000 in 2030, de uitbreiding van het aantal bedrijventerreinen met 59 hectare en de uitbreiding van de dienstverleningssector ter plaatse van de nieuwe stationsomgeving met 85.000 – 110.000 m2 bvo kantoren. In de structuurvisie worden twee belangrijke ruimtelijke veranderingen genoemd; de aanleg van een bypass als overloop voor de IJssel en de komst van de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad. Deze ontwikkelingen bieden nieuwe kansen voor wonen, recreatie en werken. Verder spelen landelijke trends een rol, zoals vergrijzing, gezinsverdunding en schaalvergroting, en lokale vraagstukken zoals goede woningen, ruimte voor werken, en een nieuwe toekomst voor het agrarisch landschap. De structuurvisie is opgesteld naar aanleiding van een analyse van de bestaande situatie en flankerend beleid, zoals beschreven in de Nota Bouwstenen (d.d. 20 november 2007). De bypass en de Hanzelijn worden genoemd als belangrijke regionale ontwikkelingen. De Hanzelijn zal de bereikbaarheid vanuit de Randstad vergroten. Bij een opsomming van de belangrijkste ambities van het structuurplan wordt de Hanzelijn echter niet genoemd, en ligt de nadruk op verbetering van de infrastructuur over de weg, en de verbetering van de verbindingen van de Zwolle-Kampen Netwerkstad (de opwaardering van N50 naar A50, van N307 naar N23 en een nieuwe aansluiting Kampen-Noord).

FIGUUR 6.5 ZWOLLE-KAMPEN NETWERKSTAD 2020<sup>39</sup>



De gevolgen van deze ontwikkelingen worden vrij algemeen gesteld, de bereikbaarheid van Kampen en de positionering in de regio en Nederland zullen worden verbeterd. Er worden weinig concrete ontwikkelingen aan verbonden, afgezien van de plannen voor de nieuwe stationslocatie. Hoewel de beleidsnota 'Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen' wordt genoemd als basis voor de structuurvisie, wordt hier verder in de uitwerking van het structuurplan niet naar verwezen.

## RUIMTELIJKE ORIËNTATIE OP GEMEENTELIJK NIVEAU

De structuurvisie is opgebouwd op basis van zeven ruimtelijke hoofdthema's:

- Kampen waterstad; realisatie bypass (nood-overloop IJssel), ontwikkelingen langs bypass en IJssel ten behoeve van recreatie, wonen en werken (recent gerealiseerde Zuiderzeehaven).
- Stad in het landschap, landschap in de stad; de agrarische bedrijfsvoering zal samengaan met extensieve recreatie en natuurontwikkeling met uitzondering van de glastuinbouw. Het groen in de stad zal worden versterkt.

39 Bron: ZKN (2005).

- De stad, het dorp en de kleine kernen; uitbreidingen zijn kleinschalig met aandacht voor specifieke karakteristieken.
- De spin in het web; de historische binnenstad is de spil in de gemeente.
- Sociale cohesie; de grote gemeenschapszin en sociale cohesie moet worden behouden door de versterking van kleinschalige voorzieningen en woongebieden.
- De nieuwe voordeur van Kampen. Met het gereedkomen van de N50 en N307 en de Hanzelijn krijgt Kampen een nieuwe hoofdentree aan de westzijde.
- Zorgvuldig en stapsgewijs; eerst inbreiden en afronden bestaande plannen, daarna uitbreiden langs de bypass en daarna pas ontwikkelen buiten de bestaande grenzen.

De aandachtsgebieden stadscentrum en het nieuwe stationsgebied, zijn elk aangewezen als een zelfstandig ruimtelijke thema. De Hanzelijn vormt het centrum van de grootschalige uitbreidingsplannen van de gemeente, die al gedeeltelijk in gang zijn gezet ter plaatse van de nieuwbouwwijk Onderdijs. Dit is ten dele het gevolg van de komst van het nieuwe station, ook de vernieuwde hoofdweginfrastructuur ligt hier en de toekomstige bypass is in dit gebied gepland.

Daarnaast heeft deze zone de minste landschappelijke waarde. In de overige hoofduitgangspunten van de structuurvisie (ontwikkeling stadscentrum, stad in het landschap, Kampen waterstad) neemt de Hanzelijn een bescheiden plek in. Ook de regionale positionering van Kampen heeft een geringe plaats ingenomen bij de uitwerking van de ruimtelijke visie.

## HUIDIGE SITUATIE

De Hanzelijn en het station Kampen

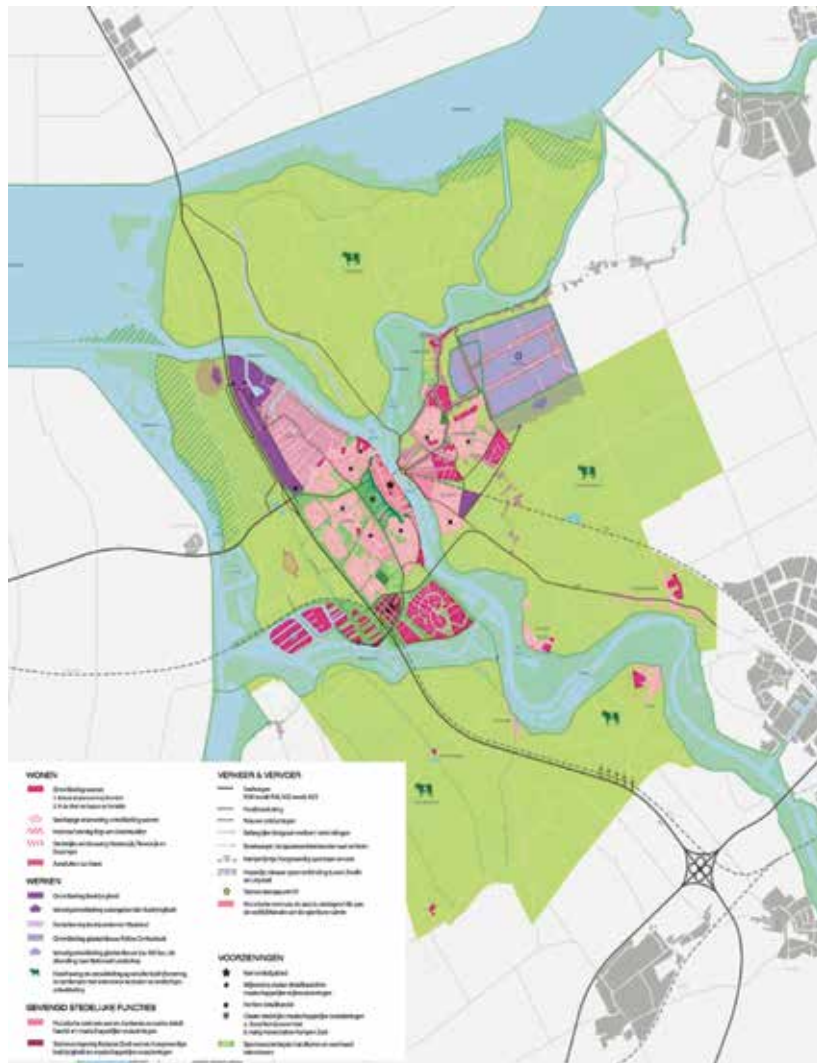
Zuid zijn bijna gereed om in gebruik te worden genomen. De nabijgelegen nieuwbouwwijk Onderdijs is in aanbouw, fase 1 en 2 zijn gereed. De omgeving van het station moet nog worden uitontwikkeld, het bestemmingsplan is vastgesteld in februari 2012. In juli 2012 is een gebiedsvisie voor de binnenstad van Kampen vastgesteld.

## MENTAL MAP KAMPEN

Een duidelijke regionale ruimtelijke oriëntatie kwam tijdens de ontwerpworkshop nauwelijks naar voren. In algemene termen werd gesteld dat Kampen zich regionaal beter zou kunnen profileren als toeristische trekker en aantrekkelijke plaats om te wonen. Maar deze overwegingen waren voornamelijk gemotiveerd door lokale kenmerken: de aanwezigheid van een historische binnenstad en het vertrekoverschot van jonge starters. De regionale of nationale positie van Kampen werd niet expliciet genoemd met betrekking tot mogelijke ontwikkelingen.

40 Bron: Gemeente Kampen (2009).

FIGUUR 6.6 STRUCTUURVISIE KAMPEN 2030<sup>40</sup>



Met bovengenoemde punten, de historische binnenstad en het vertrekovershot, sloten de deelnemers aan bij de lokale ruimtelijke oriëntatie van de structuurvisie, hoewel het vertrekovershot een grotere groep bewoners betreft: de kapitaalkrachtige hogeropgeleiden tussen de 25-54 jaar. Ook de aandacht van de deelnemers voor de grote waarde van het landschappelijk gebied, de bestaande bedrijven-terreinen, de mogelijkheden van de glastuinbouw, de kleinschalige herstructurering van bestaande woonwijken en de hoofdinfrastructuur (N50) kwam overeen met de structuurvisie.

FIGUUR 6.7 MENTAL MAP KAMPEN



Van de twee aandachtsgebieden werd het centrum nadrukkelijk vaker genoemd, en als zeer positief beoordeeld. Het stationsgebied kwam wel aan bod, maar werd meer benoemd als bestaande ontwikkeling dan als kans voor de toekomst. Ook bij de uitwerking van de scenario's werd de Hanzelijn beschouwd als bepalende factor voor de locaties, maar werd het vervoer over de weg als belangrijker gezien. Kenmerkend voor de situatie in Kampen is dat er al een station is. Hierdoor lijkt het voor de deelnemers niet duidelijk in hoeverre de situatie wezenlijk verandert. In hun ogen wordt de bereikbaarheid niet vergroot, de reistijd naar Amsterdam blijft hoegenaamd gelijk, en heeft het nieuwe station voornamelijk lokale ruimtelijke verplaatsingen tot gevolg. Hierbij zien de deelnemers het station als aantrekkelijk vertrekpunt naar gebieden elders voor bewoners in dit deel van Kampen, niet als nieuwe hoofdentree van de stad.

## 6.4 Dronten

Voor de ruimtelijke ontwikkeling en voor de ontsluiting van Dronten is de komst van de Hanzelijn een relatief grote en niet te missen verandering. Dronten krijgt er met spoorlijn en station een nieuwe vervoersmodaliteit bij. Wat het betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingen en de strategische positionering wordt gevolgd met bijzondere aandacht voor het recent vernieuwde stadscentrum, de spoorzone en het Hanzekwartier als deelgebieden.

### WERKWIJZE

De Mental Map van beleidsmakers, ondernemers en bewoners van de gemeente Dronten is geconstrueerd naar aanleiding van een ontwerpworkshop die bestond uit twee onderdelen. Tijdens het eerste onderdeel hebben de deelnemers positieve en negatieve punten van

de gemeente aangegeven op de kaart door middel van post-its. Iedere deelnemer kon positieve of negatieve punten toevoegen waarbij ook punten van andere deelnemers konden worden verwijderd. Gedurende het tweede gedeelte werd de deelnemers gevraagd twee scenario's voor de stad uit te werken, de niet geheel ondenkbeeldige komst van de Floriade en de fictieve komst van een kerncentrale. Een derde bron voor de samenstelling van de Mental Map is de algemene conversatie van de deelnemers voorafgaande aan de workshop en gedurende de pauze. Aan de workshop namen vier mensen deel: één ondernemer, twee raadsleden en een medewerker van de gemeente. Alle deelnemers waren werkzaam en woonachtig in de gemeente Dronten, één deelnemer (de ondernemer) was hier ook opgegroeid.

### REGIONALE STRATEGISCHE ORIËNTATIE

De Structuurvisie Dronten 2030 van de gemeente Dronten is vastgesteld in 2012 en vormt de ruimtelijke vertaling van de eerder verschenen "Koersnotitie Dronten", waarin een analyse van de huidige situatie en maatschappelijke trends en potentieel te ontwikkelen waarden zijn vastgelegd. De structuurvisie voor de gemeente Dronten is vooral gericht op behoud en verbetering van de bestaande ruimtelijke en sociale kwaliteiten en op het versterken van het landschap en de leefbaarheid. De gemeente verwacht dat het inwoneraantal zal groeien van 40.000 inwoners op dit moment naar circa 46.000 inwoners in 2025. Omdat duidelijke prognoses over toekomstige ontwikkelingen ontbreken biedt de visie geen concreet plan naar harde einddoelen maar flexibele kaders.

De aantrekkelijkheid van de gemeente als vestigingsplaats voor bedrijven, als woongebied en als toeristisch gebied wordt voornamelijk bepaald door de grote beschikbaarheid van ruimte. Dit heeft volgens de structuurvisie geleid tot de ontwikkeling van de gemeente van een hoofdzakelijke agrarische gemeenschap in een veelzijdige regio, en dit aspect zal ook de voornaamste kwaliteit zijn die toekomstige ontwikkelingen zal kunnen generen.

De gemeente Dronten is na Almere en Lelystad de grootste kern van de provincie Flevoland. De economie van de gemeente Dronten doet mee in de regionaal-economische ontwikkeling van Flevoland en Zwolle. De arbeidsmarkt is regionaal (de arbeidsplaatsratio is relatief laag, 63%), de detailhandel heeft een regionale aantrekkingskracht en de verwachting van de gemeente is dat verbeteringen in de regionale infrastructuur positieve consequenties hebben voor Dronten. Zo verbindt de Hanzelijn Dronten op een nieuwe manier met economische centra als Amsterdam en Zwolle.

Hoewel de Hanzelijn wordt genoemd, wordt in de ruimtelijke ontwikkeling ten aanzien van de regio voornamelijk aandacht besteed aan de aanleg van de nieuwe N307 waardoor de hoofdkern Dronten goed bereikbaar zal zijn vanuit Lelystad / Noordvleugel Randstad en vanuit de netwerkstad Zwolle-Kampen. Dit zal economische voordelen en de oplossing van bestaande verkeersproblemen met zich meebrengen.

### RUIMTELIJKE ORIËNTATIE OP GEMEENTELIJK NIVEAU

Bij de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Dronten worden drie ruimtelijke identiteiten onderscheiden die dienen als dragers van toekomstige plannen. Dit zijn:

- het grootschalige agrarische kerngebied; hier blijft het primaat bij de agrarische functie liggen maar waar mogelijk zal ook het recreatieve karakter worden versterkt.
- de natuurlijk-recreatieve zone aan de Randmeren; de recreatieve waarde heeft een nationaal karakter; bestaande intensieve vormen van recreatie worden verder ontwikkeld in het zuiden, extensieve vormen in het noorden van dit gebied.
- de intieme kernen: Dronten; Swifterbant; Biddinghuizen; de groene randen die zorg dragen voor het bestaande intieme karakter van de kernen zullen worden gecomplementeerd en bij nieuwe uitbreidingslocaties zullen deze ook worden voorzien van een groene omlijsting.

FIGUUR 6.8 DEELTRACÉS VAN DE N307 (VOORHEEN N23 GENOEMD)<sup>41</sup>



<sup>41</sup> Bron: Gemeente Dronten (2012), N23 Passage Dronten.



De verwachting is dat in de periode tot 2030 de hoofdkern Dronten door zal groeien, waarbij de regionale centrumfunctie mede wordt versterkt door de verbeterde bereikbaarheid door de aanleg van de N307 en de Hanzelijn. De ontwikkeling van de 3 aandachtsgebieden, de transformatie van het Hanzekwartier, de nieuwe stationsomgeving en het aantrekkelijker maken van het centrum zullen hier ook toe bijdragen.

De Hanzelijn zal voornamelijk de bereikbaarheid vanuit Lelystad / Noordvleugel Randstad en vanuit de netwerkstad Zwolle-Kampen vergroten. De treinverbinding zal de centrumfunctie van Dronten versterken omdat de aantrekkelijkheid voor bedrijven, forenzen en recreanten wordt verhoogd. Voor deze laatste groep zijn echter wel betere verbindingen met de Randmeren zone noodzakelijk. Doordat de aantrekkelijkheid voor bedrijven als vestigingslocatie aanzienlijk zal worden vergroot, zal de werkgelegenheid sterk toenemen. De ontwikkeling van de drie aandachtsgebieden, de transformatie van het Hanzekwartier, de nieuwe stationsomgeving en het aantrekkelijker maken van het centrum, zijn alle direct gerelateerd aan de komst van de nieuwe Hanzelijn. De Hanzelijn wordt niet genoemd in relatie tot de Agrarische Hogeschool of de functie van Dronten als internationaal kenniscentrum voor de agro-sector.

### HUIDIGE SITUATIE

De Hanzelijn en het station zijn bijna gereed om in gebruik te worden genomen. Afgezien van het stationsplein, is de vernieuwing van de stationsomgeving nog niet in gang gezet. Voor de scholenzone van het Hanzekwartier is het bestemmingsplan vastgesteld. Gezien de onzekerheid op de woningmarkt zal het gehele gebied van het Hanzekwartier gefaseerd worden uitgevoerd. Het centrum is kortgeleden vernieuwd. Voor de verbetering van de hoofdwegenstructuur in het centrumgebied en de verhoging van de kwaliteit (er is sprake van leegstand) zal een gebiedsplan worden opgesteld.

### MENTAL MAP DRONTEN

De algemene ruimtelijke oriëntatie van de deelnemers aan de ontwerpworkshop was opvallend lokaal gericht. Hoewel de deelnemers er zich van bewust waren dat Dronten bij uitstek een forenzen gemeente is, er recreatieve voorzieningen zijn op nationaal niveau, en de gemeente centraal in Nederland ligt, werden bij het spreken over de ruimtelijke kwaliteit en toekomstige ontwikkelingen nauwelijks de regio of de aansluiting met Nederland in acht genomen. In het algemeen werd de Hanzelijn in deze context wel genoemd, maar minder in relatie tot concrete effecten op de ruimtelijke inrichting van Dronten. Voor wat betreft de infrastructurele verbindingen met de regio lag de focus veel meer op de wegenstructuur, en met name op het knelpunt van de Roggebotsluis langs de N307. Maar ook voor wat betreft het oplossen van dit probleem, werd de noodzaak van een verbinding met Kampen, Zwolle of het oosten niet genoemd. Bij de uitwerking van de scenario's bleek wel dat de gemeente Lelystad als zeer onaantrekkelijk werd beschouwd (in deze richting werd de kerncentrale gesitueerd) hoewel dit niet nader werd verklaard. De Floriade werd onder meer ingezet als 'steppingstone' naar Kampen, waarbij moet worden opgemerkt dat dit niet het hoofduitgangspunt was voor het bepalen van de locatie.

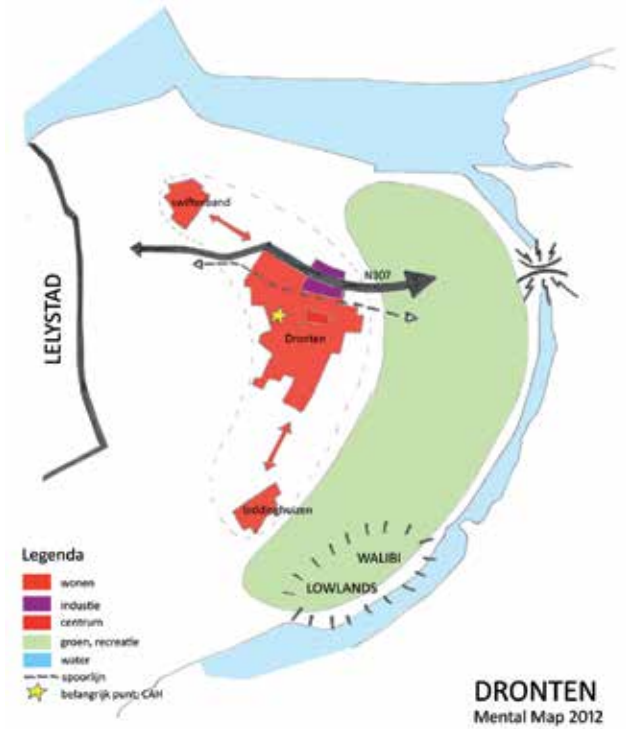
FIGUUR 6.9 STRUCTUURVISIE DRONTEN 2030 (BRON: STRUCTUURVISIE DRONTEN 2030).



De algemene ruimtelijke oriëntatie van de deelnemers kwam in hoofdlijnen overeen met de structuurvisie. De randmerenzone, de voorzieningen in de kernen, de functie van Dronten als aantrekkelijke hoofdkern, en de beschikbaarheid van ruimte (aantrekkelijk voor forenzen) werden als positief ervaren. Het economisch belang van het landbouwgebied kwam minder naar voren, wel het belang van windmolens en van de Agrarische Hogeschool, hoewel in relatie hiermee ook de overlast van studenten werd genoemd. Een opvallend verschil met de structuurvisie was de aandacht voor de huisvesting van arbeidsmigranten, die in de structuurvisie niet genoemd wordt. De drie aandachtgebieden werden alle genoemd, waarbij de problemen rond het centrum (leegstand, verkeerssituatie) specifiek naar voren kwamen. Er ging minder aandacht uit naar de ontwikkeling van het Hanzekwartier, en meer naar de bedrijventerreinen die op dit moment in ontwikkeling zijn en de bestaande bedrijventerreinen.

De Hanzelijn leeft duidelijk onder de deelnemers. Evenals de structuurvisie, hadden zij de verwachting dat de nieuwe spoorverbinding een economische impuls zou gaan geven aan de gemeente en de aantrekkelijkheid van Dronten als woonplaats zou verhogen. Echter, bij het spreken over concrete ruimtelijke ontwikkelingen, en gedetailleerde discussies over de positieve en negatieve punten van de gemeente, kwam de Hanzelijn minder aan bod. Ook bij de uitwerking van het scenario van de Floriade werd het vervoer over de weg nadrukkelijk als belangrijker gezien dan het vervoer over het spoor.

FIGUUR 6.10 MENTAL MAP DRONTEN.



## 6.5 Lelystad

Voor de ruimtelijke ontwikkeling en voor de ontsluiting van Lelystad voegt de Hanzelijn als het ware een achterdeur toe. De ontsluiting via openbaar vervoer was al tot stand gekomen via de spoorlijn vanuit Almere, waarmee de voor Lelystad belangrijke Amsterdamse regio per trein bereikbaar werd. Nu is ook aan de andere kant van de kaart de spoorse aansluiting tot stand gekomen, waarbij tegelijkertijd de N20/N307 naar Dronten is opgewaardeerd. Om de strategische positionering van Lelystad te kunnen monitoren, worden naast het stadscentrum, luchthaven en het bijbehorende bedrijventerrein als deelgebieden gevolgd.

### WERKWIJZE

De Mental Map van beleidsmakers, ondernemers en bewoners van de gemeente Lelystad is geconstrueerd naar aanleiding van een workshop die bestond uit een eerste onderdeel waarin de deelnemers positieve en negatieve punten van de gemeente hebben aangegeven op de kaart door middel van post-its. Iedere deelnemer kon positieve of negatieve punten toevoegen waarbij ook punten van andere deelnemers konden worden verwijderd. In het tweede gedeelte werd de deelnemers gevraagd twee scenario's voor de stad uit te werken; de verdere instorting van de kantorenmarkt met leegstand van de kantoren in het centrum tot gevolg en de ontwikkeling van het vliegveld tot een nationale vluchthaven. Een derde bron voor de samenstelling van de Mental Map vormde de observatie van de conversatie van de deelnemers voorafgaande aan de workshop en gedurende de pauze. Aan de workshop namen zes mensen deel: twee ondernemers, een gebiedsontwikkelaar en een makelaar, een wethouder en een medewerker van de gemeente. Eén deelnemer was ook woonachtig in de gemeente Lelystad.



## REGIONALE STRATEGISCHE ORIËNTATIE

Het Structuurplan Lelystad 2015, met een doorkijk naar 2015 is vastgesteld in 2005. Aan de basis van het plan staat de ambitie om de kwaliteit van wonen en werken te vergroten door te groeien naar 80.000 inwoners in 2015. Centraal bij de plannen voor de groei van Lelystad staat het behoud van de kernkwaliteiten groen, water, rust en ruimte en de ontwikkeling van een bruisend stadshart, economische knopen, het vliegveld en de recreatieve en economische waarde van de kuststrook.

Hoewel de ligging van Lelystad, zoals aangegeven in de structuurvisie, uitzonderlijk geïsoleerd is, wordt de regionale oriëntatie van de stad van groot belang geacht en ligt deze aan de basis van de ruimtelijke plannen. De regionale oriëntatie is bijzonder breed, en gericht op de Randstad, Noordoost-Nederland, maar ook op gebieden ten noorden en zuiden van Flevoland, zoals Noordwest-Holland. Binnen de provincie is Lelystad het bestuurlijk centrum, en de stad heeft een verzorgende functie voor oostelijk Flevoland. Deze functie staat echter onder druk. Almere is een grote concurrent voor wat betreft voorzieningen en werkgelegenheid. Ondanks de brede oriëntatie zoals gesteld bij de uitgangspunten, voert de gerichtheid richting de Randstad, waarbij Lelystad wordt gezien als Poort naar de Randstad, bij de uitwerking van de structuurvisie de overhand. De ontwikkelingen van de economische knopen zijn alle gerelateerd aan regionale infrastructuur: het vliegveld, de Zuiderzeelijn, de A6, de Hanzelijn en de N23. Door de komst van de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn wordt Lelystad beter bereikbaar vanuit zowel de Randstad als vanuit het noordoosten van het land. Deze verbeterde bereikbaarheid biedt kansen voor de vestiging van bedrijven en bijvoorbeeld regionale voorzieningen in Lelystad. Ook de verdere ontwikkeling van de luchthaven Lelystad biedt een goede bereikbaarheid (via de lucht) van de stad en goede vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. De Hanzelijn is slechts één van de regionale ontwikkelingen die de mogelijkheden van Lelystad versterken.

## RUIMTELIJKE ORIËNTATIE OP GEMEENTELIJK NIVEAU

De structuurvisie van Lelystad onderscheidt vier hoofdkwaliteiten, waarop de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling zullen inspelen:

- De poort naar de Randstad; Lelystad is de hoofdstad van Flevoland en optimaal ontsloten over spoor, weg en water, en zal zich verder ontwikkelen tot het regionale knooppunt tussen de drukke Deltametropool en het ruimere, rustiger achterland.
- De groenste stad van Nederland; realisatie van een meer gedifferentieerd woningaanbod met groen en aan het water.
- Dynamische bedrijfsomgeving; op toekomstige economische knooppunten, Stadshart, Kust, Larserknoop/vliegveld en Flevokust, kan zonder hinder voor de woonomgeving worden gewerkt.
- Toerisme en recreatie op nationaal niveau; recreatie zal verder worden ontwikkeld aan de levendige kust, in het Oostvaardersplassengebied, in de groene gebieden in en rond Lelystad en in het waardevolle buitengebied.

De basis van de uitleg van de te vernieuwen gebieden vormt de lokale infrastructuur. Stadscentrum, wordt ontwikkeld volgens het bestaande Masterplan Stadshart, met een uitbreiding van voorzieningen, bedrijvigheid, zorg en onderwijs. Het andere aandachtsgebied, de luchthaven, wordt ontwikkeld tot business airport inspelend op de komst van de Zuiderzeelijn. De landingsbaan wordt verlengd, en de zuidelijk aansluiting met de A6 gerealiseerd.

De verwachting is dat de Hanzelijn de relaties met het noordoosten zal versterken waardoor nieuwe inwoners en bedrijven zullen worden aangetrokken. De Hanzelijn zal met name effect hebben op de knooppunten Stadshart en Flevokust. In het Stadshart is de verwachting dat de zakelijke dienstverlening een impuls zal worden gegeven. In de omgeving van het station worden dan ook kantoren gebouwd gericht op regionaal en nationaal opererende bedrijven. Het valt op dat de algemene verwachtingen ten aanzien van de Hanzelijn hoog zijn, de aantrekking van bewoners en bedrijven wordt herhaaldelijk genoemd, maar dat de concrete ruimtelijke impact zich in de plannen slechts beperkt tot twee kantoorlocaties.

FIGUUR 6.11 LELYSTAD IN HET REGIONALE NETWERK<sup>42</sup>



FIGUUR 6.12 STRUCTUURPLAN LELYSTAD 2015<sup>43</sup>



## HUIDIGE SITUATIE

De Hanzelijn is gereed om in gebruik te worden genomen en station Lelystad is verbouwd. Het station Lelystad-Zuid is (nog) niet in gereedheid gebracht. De vernieuwing van het Stadshart is in uitvoering. Er zijn onder meer een nieuw theater, bibliotheek, winkelruimte en woningen gerealiseerd. Een kantorencomplex langs het spoor en nieuwe winkelruimte en woningen zijn in aanbouw. De gemeente heeft in 2009 een gebiedsvisie voor de Laserknoop, de uitbreiding van de luchthaven en bijbehorende bedrijventerreinen, opgesteld waarbij de toename van de werkgelegenheid de grootste motivatie is. Er is in 2009 een vergunning verleend door het ministerie voor de uitbreiding van de luchthaven, de bestemmingsplannen zijn echter nog niet definitief vastgesteld. De geplande Zuiderzeelijn zal niet worden gerealiseerd.

## MENTAL MAP LELYSTAD

De deelnemers van de workshop zien een duidelijke regionale ruimtelijke oriëntatie voor wat betreft de ontwikkeling van Lelystad en zien de stad als verlengde van de metropool Amsterdam. Het oosten en noorden van Nederland is in hun ogen minder van belang. Hiermee is de regionale ruimtelijke oriëntatie van de deelnemers minder breed als de oriëntatie van de gemeentelijke structuurvisie, hoewel ook deze de ontwikkeling van Lelystad naar de Randstad als belangrijkste regionale richting aanduidt.

<sup>42</sup> Bron: Gemeente Lelystad (2005).

FIGUUR 6.13 MENTAL MAP LELYSTAD



Tijdens de workshop blijken de deelnemer een grote rol toe te kennen aan de infrastructuur als ruimtelijke drager van toekomstige ontwikkelingen. Hiermee sluiten zij aan op de structuurvisie, hoewel deze meer gericht is op het regionale netwerk en de deelnemers ook wijzen op de noodzakelijke verbeteringen van het lokale netwerk. Daarnaast zijn de deelnemers hoofdzakelijk op het vervoer over de weg gericht en wordt de luchthaven als een grote kans gezien. Het spoor wordt nauwelijks genoemd en de Hanzelijn slechts sporadisch.

Overige overeenkomsten met de structuurvisie zijn de aandacht voor het groen en het water van Lelystad, zij het alleen vanuit economisch/recreatief perspectief. Een verschil is de aandacht in de structuurvisie voor de bestaande stad. De deelnemers zien de ontwikkelkansen vooral buiten de stad en de vernieuwing van het stadshart krijgt dan ook weinig aandacht, hoewel de herstructurering van de afgelopen vier jaar wel wordt genoemd.

De Hanzelijn leeft weinig onder de deelnemers. Zij zijn duidelijk op het vervoer per auto gericht. Daarnaast zien zij Lelystad voornamelijk als voorstad van Amsterdam, en deze verbinding is aanwezig. De Hanzelijn wordt ook niet genoemd in relatie tot de economische ontwikkeling van de stad en wordt door de deelnemers niet in verband gebracht met de ontwikkeling van het stadscentrum.

# 7 Historie van de Hanzelijn

De opening van nieuwe spoorlijnen maken altijd verwachtingen los. In de voorbereiding en het bouwproces koestert iedere betrokkene eigen ideeën en vooruitzichten. Voordat de Hanzelijn geopend wordt, is het goed om een blik over de schouder te werpen. Welke belangrijke stappen zijn te onderscheiden in het politieke besluitvormingsproces? Welke fases kunnen we onderscheiden in de geschiedenis van de Hanzelijn?<sup>44</sup>

## AGENDERINGSFASE (1968-1993)

In 1968 was de inpoldering van de Zuiderzee voltooid. Infrastructurele ambities konden nu steeds concreter worden. In 1981 werd een verbinding tussen Kampen en Lelystad opgenomen in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer. Deze vermelding was een mijlpaal in de agendering van wat vanaf 1990 de Hanzelijn zou gaan heten. In dat jaar werd een onderzoeksvoorstel geformuleerd. Een oude wens van de noordelijke provincies tot de aanleg van een Zuiderzeelijn, die van Groningen naar Drachten tot Lelystad zou moeten lopen, zou in dit onderzoek op haalbaarheid worden bekeken. Maar als alternatief zou ook de Hanzelijn worden doorgerekend. Toen het onderzoek in 1993 werd gepresenteerd, bleek de Zuiderzeelijn veel duurdere aanlegkosten te hebben (3160 miljoen gulden) dan de Hanzelijn (1070 miljoen gulden). Laatstgenoemd spoor zou bovendien een positief exploitatiesaldo van jaarlijks 2 miljoen gulden opleveren, in vergelijking met een verlies van jaarlijks 12 miljoen gulden bij de Zuiderzeelijn.

## PLANFASE (1993-2003)

Sinds het Haalbaarheidsonderzoek uit 1993 werden de plannen voor de Hanzelijn steeds concreter. In 1995 werd geld gereserveerd in een infrastructuur investeringspakket, het zogenaamde 'Tweede Tactische Pakket'. Door een wijziging van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer kreeg de Hanzelijn in 1996 een stevige positie in de lange termijn visie op de infrastructurele ontwikkeling van Nederland. Rijkswaterstaat en de NS kwamen in datzelfde jaar met een startnotitie, waarvan de uitwerking in 2003 tot een Tracébesluit van de minister leidde.



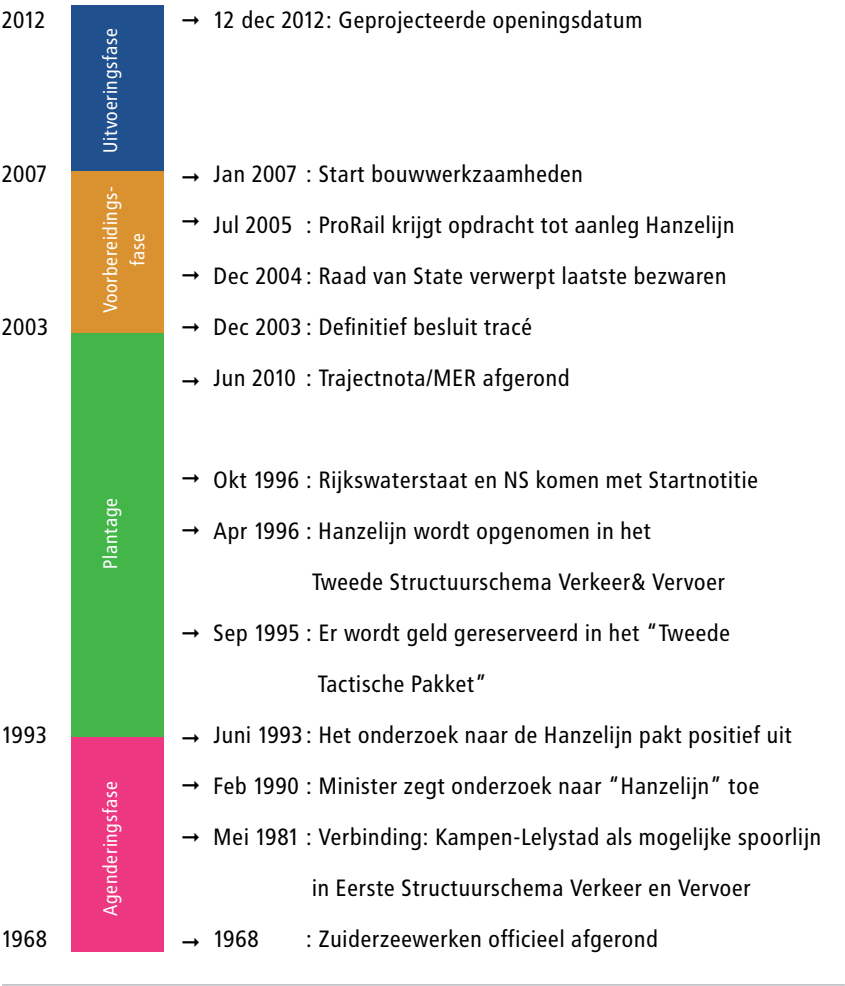
VOORBEREIDINGSFASE (2003-2007)

Nadat de laatste hobbel in 2004 was genomen, doordat de Raad van State de laatste bezwaren verwierp, konden de concrete voorbereidingen echt beginnen. ProRail kreeg in 2005 de officiële opdracht tot aanleg. Het tracé werd tot in detail uitgewerkt en de aanleg werd nauwkeurig gepland.

UITVOERINGSFASE (2007-2012)

In januari 2007 begonnen de eigenlijke werkzaamheden. Binnen vijf jaar is de Hanzelijn afgebouwd.

FIGUUR 7.1 HISTORIE VAN DE HANZELIJN



# 8 Verantwoording

## 8.1 Aanleiding

De vier Hanzelijngemeenten Dronten, Lelystad, Kampen en Zwolle anticiperen op de komst van de Hanzelijn met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dat anticiperen varieert van een relatief bescheiden herontwikkeling van een bestaand bedrijventerrein nabij het nieuwe station in Dronten tot de grootschalige uitbreiding van het station en de herontwikkeling van de spoorzone in Zwolle. In het project IJsseldelta-Zuid wordt bij het nieuwe station Kampen-Zuid de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk gecombineerd met de aanleg van een bypass voor de IJssel. Met gebiedsontwikkeling rond de stations wordt er al aan gewerkt om de kansen te verzilveren die de nieuwe spoorverbinding biedt.

De effecten van de nieuwe spoorlijn en van de nieuwe provinciale weg tussen Dronten en Lelystad, die met het spoortracé gecombineerd is, reiken verder dan alleen deze gebiedsontwikkelingen. Voor alle vier de plaatsen geldt dat ze onderdeel worden van een spoorcorridor op de as Amsterdam-Groningen. Naar het schijnt waren er jaren voorafgaand aan de opening van de Hanzelijn al mensen die kiezen voor Lelystad als woonplaats, omdat er later de mogelijkheid zou zijn om met de trein naar Zwolle of Groningen te kunnen reizen. Bovendien komt Lelystad bijvoorbeeld op 30 minuten reistijd van Zwolle te liggen, dat is minder dan de tijd die gemiddeld aan woon-werkverkeer wordt besteed. De verwachting was daarom dat de aantrekkelijkheid van de plaatsen langs de Hanzelijn als woonlocatie zou veranderen.

De gemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle hebben het lectoraat Area Development van de Hogeschool Windesheim vroegtijdig, in 2010 al, gevraagd om een onderzoeksvoorstel te formuleren die de voor hen belangrijke gevolgen van de Hanzelijn in beeld brengt. Deze Hanzelijn Monitor is daarvan het resultaat, waarbij de vroegtijdige start het mogelijk heeft gemaakt tijdig met het onderzoek te beginnen om nog voor de ingebruikname van de spoorlijn de Nulmeting uitgevoerd te kunnen hebben. Daaraan voorafgaand is een vooronderzoek (verkenning) gedaan waarin de aannames en verwachtingen ten tijde van de besluitvorming over de Hanzelijn in beeld is gebracht en waarin de nu te verwachten effecten op een rij zijn gezet. Op basis daarvan is in onderling overleg tussen de opdrachtgevers en de onderzoekers de definitieve keuze over de te volgen indicatoren vastgelegd.

## 8.2 Opdrachtgevers en uitvoering

De opdrachtgeversgroep van de Hanzelijn Monitor is een samenwerkingsverband van de Hanzelijngemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle. Namens hen treedt Zwolle op als penvoerder, nadat Lelystad deze rol heeft vervuld in de fase van het opzetten van het onderzoek. De opdrachtgeversgroep en financiering van het onderzoek wordt gesteund door de Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland, de provincie Flevoland en het Kennisplatform Verkeer & Vervoer (KpVV). De provincie Overijssel en de Kamer van Koophandel Oost Nederland ondersteunen de uitvoering van de Hanzelijn Monitor via het partnerschap dat zij hebben met het lectoraat Area Development. De opdrachtgevers zijn vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep, die de uitvoering van het onderzoek volgt en van suggesties voorziet.

### ONDERZOEKSTEAM

De uitvoering van het onderzoek is in handen van onderzoekers uit de kenniskring van het lectoraat Area Development. Projectleider is lector dr.ir. Willem Buunk en de betrokken onderzoekers zijn drs. ing. Erwin Bezembinder, dr. Marijn Molema en Marloes van der Weide Msc. De onderzoekers werken samen met enkele docenten en een grote groep studenten van de opleidingen Mobiliteit, Bouwkunde (Architectuur & Stedenbouw) en Bedrijfskunde MER van Windesheim. Vanuit de opleiding Bouwkunde doen drs. Jochem Hilhorst en drs. Sjoerdieke Feenstra met studenten onderzoek naar de strategische positionering. Vanuit de opleiding Bedrijfskunde MER doet drs. Ferry Otto met studenten onderzoek naar het thema vestigingsaantrekkelijkheid.

### ONDERZOEKSAANPAK

De aanleg van de Hanzelijn, in combinatie met een verbetering van het wegstelsel (N23/N307) en de verdere aanpassingen van het openbaar vervoersnetwerk (onderliggend OV netwerk en later de mogelijke lightrail Zwolle-Kampen), vormen een wezenlijke wijziging van het regionale verkeers- en vervoersnetwerk. Dit biedt een unieke kans om de invloed van een substantiële investering op het landelijk en regionale infrastructuurnetwerk te volgen. De gevolgen van de Hanzelijn omvatten meer dan alleen het (reis)gedrag van forenzen, studenten, dagjesmensen en zakenreizigers in termen van reistijd, reizigersaantallen en mobiliteitspatronen. De nieuwe spoorlijn heeft, als gevolg van verandering van reizigersgedrag, mogelijk ook effecten op werkgelegenheid en op de grenzen van de regionale arbeidsmarkten van Amsterdam, Zwolle en wellicht Groningen. Dat betekent dat bedrijven en instellingen andere keuzes kunnen gaan maken, zoals keuzes over hun ontwikkeling, over marktwerking of over vestigingslocatie. De veranderende bereikbaarheid van plekken, betekent dat vraag naar kantoorruimte en het verzorgingsgebied van onderwijsinstellingen kan veranderen.

De Hanzelijn brengt wellicht ook een wijziging in strategische beleidskeuzes voor lokale overheden en provincies met zich mee. In samenwerking met de veranderende mobiliteit en bereikbaarheid, verandert immers de positie van woon- en werklocaties in het regionale netwerk van steden en dorpen. Dit roept een vraag op of, en zo ja welke, verandering er optreedt in de mentale oriëntatie van beleidsmakers en beslissers in de regio. En de manier waarop van buitenaf tegen de ontwikkelingskansen van de Hanzelijngemeenten aangekeken zal worden.

Om deze en andere ontwikkelingen, waarvan verwacht kan worden dat ze zullen optreden met de komst van de Hanzelijn, te kunnen volgen, is het volgende onderzoeksdoel geformuleerd:

*Het meerjarig volgen en vastleggen van de meest relevante gevolgen van de Hanzelijn voor de Hanzelijngemeenten, in het bijzonder hun ruimtelijk strategische positionering in Nederland en de onderlinge relaties van arbeidsmarkten, onderwijsinstellingen en aantrekkelijkheid als vestigingslocatie voor wonen en werken.*

De Hanzelijn Monitor wordt uitgevoerd als een praktijkgericht onderzoek. Dat wil zeggen dat het een onderzoek is waarbij wetenschappelijke methoden worden toegepast, maar waarbij het vertrekpunt voor het onderzoek nadrukkelijk ligt bij de vragen uit de praktijk. In dit geval zijn dat vragen die zijn voortgekomen uit de beleidsopgaven van de Hanzelijngemeenten. De keuze voor de (mogelijke) ontwikkelingen die in de Hanzelijn Monitor worden meegenomen, zoals veranderd reizigersgedrag en de keuze van de locaties, worden gekozen met oog op hun bruikbaarheid voor beleid.

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

*Wat zijn de effecten van de Hanzelijn voor de aantrekkelijkheid als woon- en werkgebied en voor onderwijs van de Hanzelijngemeenten?*

Deze breed geformuleerde centrale vraag kan in theorie een oneindige hoeveelheid effecten betreffen. De uitvoering van de Hanzelijn Monitor wordt vooraf gegaan door een verkennend onderzoek. Daarin worden de achtergronden van de besluitvorming over de Hanzelijn gereconstrueerd, met bijzondere aandacht voor de cijfermatige onderbouwing van verkeers- en vervoerskundige cijfers en de verwachtingen ten aanzien van economische effecten. In een aantal rondes van onderling overleg tussen opdrachtgevers (namens hen de begeleidingsgroep) en de onderzoekers is gekozen voor een afbakening van ontwikkelingen die verwacht worden in relatie tot de nieuwe spoorlijn en zijn casusgebieden geselecteerd en verkend. Daarbij hebben beleidsopgaven van de Hanzelijngemeenten meegewogen, alsmede de onderzoekbaarheid van de gekozen indicatoren.

## 8.3 Werkwijze

Het onderzoek kent een multidisciplinaire inbedding binnen Christelijke Hogeschool Windesheim. De thematische breedte van de verschillende disciplines. Deze zijn allen binnen Windesheim aanwezig. Naast de onderzoekers van het lectoraat Area Development, betreft het docent-onderzoekers en studenten van de opleidingen Mobiliteit, Bouwkunde (Stedenbouw & Architectuur) en Bedrijfskunde MER. De inzet van deze unieke samenstelling van onderzoekers, docenten en studenten van de Christelijke Hogeschool Windesheim maakt de uitvoering van de Hanzelijn Monitor mogelijk.

De Hanzelijn Monitor voorziet in een jaarlijkse uitvoering over drie jaar na de opening van de Hanzelijn, voorafgegaan door een Nulmeting. Na de eerste periode van vier jaar kan op basis van de dan beschikbare inzichten in de effecten van de Hanzelijn worden besloten op welke manier het longitudinale onderzoek het beste voortgezet kan worden. Dan zal het ook mogelijk zijn om opnieuw een selectie van indicatoren te maken waarvan een verdere jaarlijkse monitor gewenst is en/of indicatoren waarvan een twee- of driejaarlijkse monitor gewenst is. Naar verwachting is het dan mogelijk om het onderzoek voort te zetten in een afgeslankte vorm, voor wat betreft reikwijdte, organisatie en kosten.

Voor het monitoren van de mobiliteit worden documenten en databases geanalyseerd en eigen metingen gedaan. Het OV-aanbod wordt bepaald op basis van de lijnennetkaarten en dienstregeling(boekjes) van de vervoerders NS, Connexxion en Syntus. Voor het overzicht van lijnen en de frequenties in de Nulmeting is uitgegaan van de dienstregeling zoals die in oktober 2012. Voor cijfers over het oordeel van klanten over het openbaar vervoer is gebruik gemaakt van de OV-Klantenbarometer van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). De ontwikkelingen in de weginfrastructuur worden gevolgd aan de hand van documenten en plannen van de provincies Flevoland en Overijssel en Rijkswaterstaat. Cijfers over aantallen en kenmerken van verplaatsingen en de modal split zijn afkomstig en een bewerking van gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). De verkeersintensiteiten worden bepaald op basis van gegevens van de provincies Overijssel en Flevoland en MTR+ van Rijkswaterstaat. Daarnaast worden metingen verricht door studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim. De reizigersstromen worden bepaald op basis van gegevens van ProRail, NS, de provincie Overijssel en het NVS (Normeringssysteem Voorzieningenniveau Streekvervoer) aangevuld met gegevens uit metingen van studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim.

Voor het monitoren van de bereikbaarheid worden documenten en databases geanalyseerd en eigen metingen gedaan en (model) berekeningen gemaakt. Reistijdenvoorspellingen zijn afkomstig van de ANWB routeplanner, Google Maps, TomTom en 9292.nl. Studenten hebben metingen verricht van reistijden op een aantal trajecten. Voor het bepalen van de overige reistijden wordt gebruik gemaakt van het Nationale Model 2.0 (NM 2.0) van Goudappel Coffeng. Dit is een model dat verkeers- en vervoersstromen in beeld brengt. Het model wordt gebruikt om kaartbeelden met reistijdisochronen voor de Hanzelijngemeenten te maken.



Voor het monitoren van de arbeidsmarkt is gebruik gemaakt van data van het CBS en van het UWV. Om een beeld te geven van de aard van de werkgelegenheid is aan de hand van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) een indeling en classificatie gemaakt met een inschatting door de onderzoekers van het opleidingsniveau van de werknemers en werkzaamheden in bedrijfstakken. Voor het monitoren van migratie en inkomensontwikkeling wordt gebruik gemaakt van CBS gegevens, waarbij de vergelijking wordt gemaakt met relevante aanliggende regio's: Groot-Amsterdam (Amsterdam, Hilversum), Noord-Nederland (Groningen, Assen, Hoogeveen), Midden-Nederland (Amersfoort, Harderwijk, Nijkerk) en Oost-Friesland (Heerenveen, Sneek, Noord-Oost-Polder). Voor het monitoren van de ontwikkeling in het onderwijs, wordt van de belangrijkste onderwijsinstellingen de inschrijfgegevens verzameld van studenten, gespecificeerd per postcodegegevens van woonplaats. Aan de hand daarvan worden spreidingskaarten gemaakt van de verzorgingsgebieden.

Voor het monitoren van de ontwikkeling van de vestigingsaantrekkelijkheid wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van cijfers van het CBS. De vastgoedwaardeontwikkeling wordt gevolgd met gegevens van Kadaster en gemeenten voor zescijferige postcodegebieden, uitgesplitst naar gebieden die voor de Hanzelijn Monitor van bijzondere relevantie zijn om te volgen binnen de directe invloedssfeer van de Hanzelijn en gebieden daar buiten. De beleving van de vestigingsaantrekkelijkheid voor bedrijven en burgers wordt bepaald op basis van enquêtes en interviews uitgevoerd door studenten van de opleiding Bedrijfskunde MER van Windesheim.

Voor het monitoren van de strategische positionering van de Hanzelijngemeenten, wordt een analyse gemaakt van de strategische ruimtelijke plannen en visies van overheden. Daarnaast wordt onder leiding van de onderzoekers door studenten van de opleiding bouwkunde ontwerpateliers georganiseerd, waarin een beeld wordt gevormd van de mentale kaart die bestuurders, beslissers en andere betrokkenen hebben van hun gemeente.

## Bronnen

### ACHTERGRONDRAPPORTAGES HANZELIJN MONITOR, NULMETING:

- Mobiliteit 1 – Verkeersintensiteiten
- Mobiliteit 2 – Reizigersstromen
- Bereikbaarheid 1 – Reistijden auto
- Bereikbaarheid 2 – Reistijden openbaar vervoer
- Bereikbaarheid 3 – Bereikbaarheidskaarten
- Bereikbaarheid 4 – Woon-werkverkeer
- Arbeidsmarkt/Vestigingsaantrekkelijkheid 1 – Secundaire data-analyse
- Vestigingsaantrekkelijkheid 2 – Beleving van burgers
- Vestigingsaantrekkelijkheid 3 – Beleving van bedrijven
- Strategische positionering 1 – Mental Map Zwolle
- Strategische positionering 2 – Mental Map Kampen
- Strategische positionering 3 – Mental Map Lelystad
- Strategische positionering 4 – Mental Map Dronten

### OVERIGE BRONNEN:

CBS (2012) Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2011, Onderzoeksbeschrijving, Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen

CROW (2009) Anders kijken naar bereikbaarheid, Publicatie 278, CROW, Ede

Gemeente Dronten (2010) Koersen op Karakter, Economische Visie Gemeente Dronten 2015, Afdeling Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling, Dronten

Gemeente Dronten (2012) Structuurvisie Dronten 2030, Dronten

Gemeente Kampen (2008) Structuurvisie 2030 Kampen, Toekomstperspectief voor de IJsseldelta, concept, Kampen

Gemeente Lelystad (2005) Structuurplan Lelystad 2015, Lelystad

Gemeente Zwolle (2008) Structuurplan Zwolle 2020, Zwolle

Gemeente Zwolle (2011) Ontwikkelingsprogramma Binnenstad Zwolle 2020, Op weg naar een gastvrije en creatieve binnenstad, Zwolle

Zwolle Kampen Netwerkstad (2007) Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen 2030, Stuurgroep Zwolle Kampen Netwerkstad, Zwolle

Zwolle Kampen Netwerkstad (2011) Schaalsprong in de IJssel-Vechtdelta, Programmabureau Zwolle Kampen Netwerkstad, Zwolle

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010) Mobiliteitsbalans 2010, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag

Molema, M. (2012) De Hanzelijn: sporen tussen oud en nieuw land, in: Overijsselse Historische Bijdragen 127, 132-145

Provincie Flevoland (2006a) Omgevingsplan Flevoland 2006, Almere

Provincie Flevoland (2006b) Nota Mobiliteit Flevoland, Almere

Provincie Overijssel (2005) Provinciaal Verkeers-en Vervoersplan, Zwolle

Provincie Overijssel (2009) Omgevingsvisie Overijssel, Zwolle

# Organisatie

## OPDRACHTGEVERS

- Gemeente Dronten
- Gemeente Kampen
- Gemeente Lelystad
- Gemeente Zwolle

## BEGELEIDINGSCOMMISSIE

- Gemeente Dronten
- Gemeente Kampen
- Gemeente Lelystad
- Gemeente Zwolle
- Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland
- Kamer van Koophandel Oost-Nederland
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV)
- Provincie Flevoland
- Provincie Overijssel

# Colofon

Christelijke Hogeschool Windesheim  
Postbus 10090  
8000 GB Zwolle

Titel: Hanzelijn Monitor Nulmeting  
Datum: 27 november 2012  
Auteurs: Willem Buunk, Erwin Bezembinder  
Met medewerking van: Sjoerdieke Feenstra, Jochem Hilhorst,  
Marijn Molema, Ferry Otto, Marloes van der Weide

Lectoraat Area Development  
Telefoon: (088) 469 9893  
Website: [www.windesheim.nl/lectoraatareadevelopment](http://www.windesheim.nl/lectoraatareadevelopment)

ISBN/EAN: 978-90-77901-47-2





## Lectoraat Area Development

Het lectoraat Area Development doet praktijkgericht onderzoek naar gebiedsontwikkeling. Concrete vragen uit de praktijk zijn vertrekpunt voor onderzoek. De uitkomsten moeten bijdragen aan betere keuzes over inrichting, beheer en gebruik van ruimte. De inhoudelijke aandacht gaat uit naar ontwikkelingen in het netwerk van steden en dorpen in Oost-Nederland en rond knooppunten in het infrastructuurnetwerk. Daarnaast zijn de regionale economische strategieën voor gebiedsontwikkeling op bedrijventerreinen en rond kennisinstellingen belangrijk. Veel praktijkvragen gaan over de ontwikkeling van landschap en natuur op de overgangen van stad en land, zoals in het Overijsselse Vechtdal en de IJsseldelta.

Het lectoraat Area Development maakt onderdeel uit van het kenniscentrum Technologie van Windesheim en is nauw verbonden met de opleidingen Bouwkunde, Mobiliteit, Civiele Techniek en de post-hbo-opleiding Stedenbouwkundige Techniek en Ruimtelijke Planning.



Vanaf 6 december 2012 krijgt Nederland er een nieuwe spoorlijn bij tussen Lelystad en Zwolle. De spoorlijn biedt een alternatieve reisroute tussen Groningen en Amsterdam met een kortere reistijd. De Hanzelijn betekent ook voor Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle een wezenlijke verandering in hun bereikbaarheid en onderlinge verbondenheid. De regio wordt binnen een redelijke reistijd bereikbaar voor een groter aantal bezoekers en inwoners krijgen meer werkgelegenheid en andere activiteiten binnen hun bereik in een redelijke reistijd. De omgeving van de bestaande en nieuwe stations van de Hanzelijn worden aantrekkelijker voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze en andere verwachtingen worden in de Hanzelijn Monitor gevolgd en onderzocht, in opdracht van de Hanzelijn gemeenten en met steun van de provincies Flevoland en Overijssel, de Kamers van Koophandel Gooi-, Eem-, Flevoland en Oost-Nederland en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. De Hanzelijn Monitor geeft jaarlijks een beeld van de effecten van de nieuwe spoorlijn op de regio. Voor onderzoekers van het lectoraat Area Development een prachtige onderzoekopgave uit de praktijk in de eigen regio om met docenten en studenten van diverse opleidingen aan te werken. Het onderzoek is een unieke kans om door de jaren heen inzicht op te bouwen in de effecten van een nieuwe spoorlijn op reispatronen van mensen in de regio, op de economie en op kansen voor onderwijs en ruimtelijke ontwikkelingen.

Lees meer over het lectoraat Area Development op [www.windesheim.nl](http://www.windesheim.nl)

[WWW.WINDESHEIM.NL](http://WWW.WINDESHEIM.NL)



Christelijke Hogeschool Windesheim  
Campus 2-6 | Postbus 10090 | 8000 GB Zwolle  
T 088 469 99 11 | [www.windesheim.nl](http://www.windesheim.nl)