

Programmaplan | Programma Regionale Bereikbaarheid

NOVEX-gebied Regio Zwolle



Programmaplan | Programma Regionale Bereikbaarheid

NOVEX-gebied Regio Zwolle

Programmaplan
Regio Zwolle

Samenvatting

Regio Zwolle staat aan de vooravond van een grote ruimtelijke en economische transformatie. Tot 2040 wordt een groei van circa 50.000 woningen en minimaal 20.000 arbeidsplaatsen voorzien. Deze ontwikkeling gaat gepaard met een toename van mobiliteit, druk op infrastructuur en de noodzaak tot zorgvuldig ruimtelijk beleid. De opgave vraagt om een samenhangende, toekomstgerichte aanpak waarin bereikbaarheid en duurzame verstedelijking hand in hand gaan. Daarvoor is in samenwerking met het Rijk gewerkt binnen het NOVEX-gebied aan een mobiliteitstransitie op de lange termijn, gebaseerd op de STOMP-strategie, waarin duurzame en slimme verplaatsingsvormen centraal staan. De uitkomsten zijn vastgelegd in dit programmaplan als onderdeel van de driedelige aanpak¹.

We hanteren in dit programmaplan het uitgangspunt uit de verstedelijkingsstrategie 'Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta': de bereikbaarheid moet op peil blijven. Dat doen we door in te zetten op de mobiliteitstransitie. Daarvoor wordt expliciet gebruikgemaakt van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Mobiliteitsdiensten vóór de Privé-auto) als leidraad. Dit betekent dat er aantrekkelijke en realistische alternatieven voor de auto moeten worden aangeboden. We zien geografische verschillen. In het centrum van Zwolle speelt de auto een relatief bescheiden rol. Hier zijn lopen, fietsen en het openbaar vervoer de voornaamste vormen van verplaatsing. In het omliggende gebied ligt dat anders: veel inwoners zijn hier afhankelijk van de auto vanwege beperkte alternatieven. Denk bijvoorbeeld aan het belang van de N50, N307 en A6 voor de ontsluiting van de provincie Flevoland richting Zwolle, de N35, N36 en de N340 voor de ontsluiting naar het oosten en de A28, A32, N34 en N48 richting het noorden. Regio Zwolle vraagt hiervoor al jaren aandacht en zal dat ook blijven doen de komende jaren.

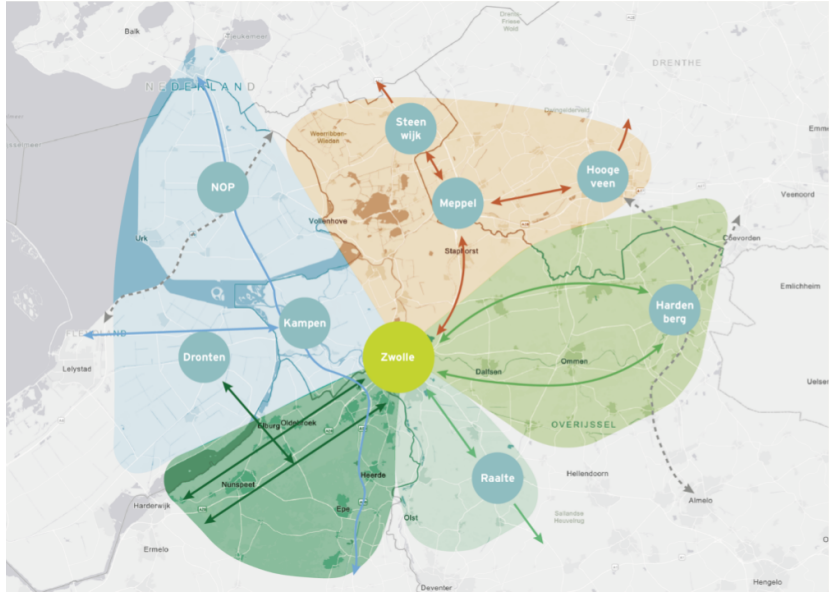
Hoofdpijnen van de strategie:

- Middelgrote regionale kernen spelen een sleutelrol als centrumlocaties en verbinden kleine kernen en het buitengebied met Zwolle.
- Regionale HUBs vormen cruciale overstappunten op duurzame mobiliteit (zoals P+R, OV en deelfietsen) en dragen bij aan de vermindering van autoverkeer. De uitwerking en realisatie hiervan verdienen versnelling. Dit parkeren op afstand is zowel voor bezoekers als voor bewoners interessant.
- Maatregelenpakketten focussen op de uitbreiding van doorfietsroutes, de inzet van HUBs en de versterking van het (hoogwaardig) openbaarvervoernetwerk. Een samenhangende en gecoördineerde uitrol is van belang.
- Regio Zwolle kan niet zonder efficiënte doorgaande netwerken. Op een aantal onderdelen van het netwerk zijn investeringen nodig voor doorstroming en veiligheid.
- Investeringen dienen prioritair gericht te worden op groeigebieden zoals de middelgrote regionale kernen en gebieden rondom HUBs. Voor kleine kernen en het buitengebied

¹ Hiernaast zet Regio Zwolle in op het in stand houden en verder ontwikkelen van veilige en efficiënte doorgaande netwerken voor (vracht)verkeer, openbaar vervoer en transport over water. Ook zet zij in op korte termijn gerichte maatregelen die de mobiliteitstransitie ondersteunen en direct gekoppeld zijn aan woningbouwontwikkelingen, zoals uitgewerkt in Pakket A en B van het WOMO-programma. Deze zijn geen onderdeel van dit Programmaplan.

zijn maatwerkoplossingen nodig, zoals flexibel OV, deelmobiliteit en verbeterde fietsverbindingen.

De uitvoering van deze strategie vereist scherpe keuzes, slimme investeringen en een goed georganiseerde samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partners. Dit programmaplan beschrijft de kernpunten van de strategie, de noodzakelijke randvoorwaarden voor uitvoering en een aantal aanbevelingen op het gebied van organisatie, governance, financiering en monitoring. Deze bereikbaarheidsstrategie is geen vastomlijnd plan. Het is een adaptief document dat de basis vormt voor verder onderzoek, uitwerking en programmering.



Aanbevelingen en aandachtspunten voor uitvoering:

1. Onafhankelijke analyse en prioritering: preciseer woningbouwaantallen tot 2040 en laat maatregelen objectief doorrekenen door een onafhankelijk verkeerskundig bureau. Na analyse kan ambtelijk en bestuurlijk geprioriteerd worden.
2. Mensgerichte benadering: verfijn de doelgroepanalyse, met specifieke aandacht voor groepen zoals de inwoners in een kwetsbare positie en onzekere werkenden. Ontwikkel toegankelijke, betaalbare en gerichte mobiliteitsoplossingen.
3. Integratie met andere NOVEX-deelprogramma's: zorg voor continue afstemming met de deelprogramma's Vitale Kernen & Gezonde Buurten, Stationsomgevingen, Stedelijk Zwolle en SPONS. Alleen zo kan synergie worden bereikt en worden tegenstrijdige maatregelen voorkomen. Samenhang tussen mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en klimaatadaptatie is van belang.
4. Versterk samenwerking en governance: bouw voort op de 'coalition of the willing' en betrek relevante partners. Benut bestaande bestuurlijke structuren zoals het kernteam en de Stuurgroep Ruimte voor regie, afstemming en besluitvorming. Overweeg een PHO Mobiliteit.
5. Financiering en strategische keuzes: de uitvoering vraagt om substantiële investeringen. Er ontbreekt nog een volledig overzicht van de benodigde en beschikbare middelen. Werk dit verder uit, onderzoek aanvullende financieringsbronnen en prioriteer investeringen op basis van urgentie, impact, haalbaarheid en kosteneffectiviteit.
6. Monitoring en evaluatie: ontwikkel een robuust systeem voor monitoring en evaluatie met kwantitatieve én kwalitatieve indicatoren. Zorg voor periodieke terugkoppeling om tijdig bij te kunnen sturen.

Inhoudsopgave

H1 Op peil houden regionale bereikbaarheid	1
1.1 De opgave: aantrekkelijk wonen, werken en zich verplaatsen	1
1.2 Systeemprogramma Regionale Bereikbaarheid	2
1.3 STOMP staat centraal	3
1.4 Doelenboom met de ambitie, doelen en strategie	3
H2 Bereikbaarheidsstrategie	5
2.1 Bereikbaarheidsvisie: inzet op mobiliteitstransitie waar mogelijk	5
2.2 Bereikbaarheidsstrategie	6
2.3 Proportionaliteit: maatregelen waar groei plaatsvindt	6
2.4 Mensgerichte benadering	7
H3 De rol van middelgrote regionale kernen en HUBs	9
3.1 De middelgrote regionale kernen hebben een centrumfunctie	9
3.2 HUBs: knooppunt voor werk, voorzieningen en overstap	9
H4 Oplossingsrichtingen	11
4.1 Regio Zwolle in vijf deelgebieden	11
4.2 Flevoland/Kampen en Kampen-Zuid	12
4.3 Kop van de Veluwe	14
4.4 Zuidwest Drenthe en Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland	15
4.5 Vechtdal	17
4.6 Salland	18
H5 Organisatie en besluitvorming	20
5.1 Belang van samenwerken	20
5.2 Betrokken partijen	20
5.3 Binnen het programma NOVEX-gebied Regio Zwolle	22
5.4 Binnen het Programma Regionale Bereikbaarheid	22
H6 Financiering en begroting	25
6.1 Financiering van de programmaorganisatie	25
6.2 Gerichte investeringen in woningbouw en mobiliteit	25
H7 Monitoring en evaluatie	27
7.1 Voortgang en resultaat	27
7.2 Monitoring en bijsturing	27
H8 Aanbevelingen en aandachtspunten	28
Bijlagen	31
Bijlage 1 Overzicht deelnemers bijeenkomsten	31
Bijlage 2 Activiteiten	32
Bijlage 3 Documenten	33
Bijlage 4 Sociaal-economische typologie SCP	35
Bijlage 5 Maatregelenpakketten	37

Bijlage 6 Programmaorganisatie	42
Bijlage 7 Huidige investeringsmogelijkheden Rijksoverheid	42
Colofon	44

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

H1 | Op peil houden regionale bereikbaarheid

Regio Zwolle staat voor een aanzienlijke ruimtelijke ontwikkeling en groei, waarbij verschillende opgaven en ambities samenkomen. Om deze groei in goede banen te leiden, is een integrale aanpak van belang. De verstedelijkingsstrategie 'Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta' vormt de basis voor deze schaalsprong en benadrukt het belang van duurzame verstedelijking en toekomstbestendige bereikbaarheid. In de periode tot 2040 worden circa 50.000 nieuwe woningen gerealiseerd, inclusief de bijbehorende voorzieningen, en minimaal 20.000 arbeidsplaatsen. Hierbij is het belangrijk om maatregelen te nemen die zorgen voor een goed functionerend Daily Urban System (DUS), zodat de regionale bereikbaarheid op peil blijft ondanks deze nieuwe verstedelijking.

1.1 De opgave: aantrekkelijk wonen, werken en zich verplaatsen

Regio Zwolle staat aan de vooravond van een belangrijke transformatie, waarin groei en kwaliteit hand in hand moeten gaan. Dit moet gebeuren zonder dat dit ten koste gaat van de leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit aantast, dus op een duurzame en klimaatbestendige manier. Ook de bereikbaarheid en verkeersveiligheid moeten op peil blijven. Hierbij is het belangrijk om maatregelen te nemen die zorgen voor een goed functionerend DUS, zodat mensen zich makkelijk en veilig kunnen verplaatsen en de regio aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken.

Dit programmaplan biedt een kader voor het Programma Regionale Bereikbaarheid en onderstreept de gezamenlijke bereikbaarheidsstrategie van de regio. Het biedt een kader en is onderdeel van de driedelige aanpak die de regio hanteert voor het verbeteren van de bereikbaarheid. De focus in dit programmaplan ligt op het op peil houden van de bereikbaarheid ondanks de verstedelijkingsgroei. Daarvoor is een doelenboom opgenomen met doelen en verschillende strategieën. Het programmaplan geeft redeneerlijnen voor mogelijke oplossingen. Het programmadocument is adaptief van aard en dient als basis voor verdere verdieping, besluitvorming en programmering, waarbij alle inhoudelijke aspecten integraal worden beschouwd. Bestaande bereikbaarheidsknelpunten vallen buiten de reikwijdte van dit plan; hiervoor wordt verwezen naar de Bereikbaarheidsambitie van Regio Zwolle (2020) en de andere onderdelen van de driedelige aanpak. De knelpunten, evenals het bredere infrastructurele netwerk, worden meegenomen in de volgende fase.

Dit programmaplan is tot stand gekomen door samenwerking van 4 provincies, 22 gemeenten, 4 andere deelprogramma's voor Regio Zwolle en het Rijk (zie bijlage 1 en 6). De kwartiermakers zijn verantwoordelijk voor de tekst. Het plan bevat oplossingsrichtingen ('maatregelenpakketten') die zijn opgesteld met input van mobiliteitsexperts uit provincies en gemeenten. Daarbij is specifiek gekeken naar keuzes die van regionale betekenis zijn. Deze zijn 'niet in beton gegoten' en zullen zich de komende jaren ontwikkelen om optimaal in te spelen op nieuwe inzichten en veranderende behoeften. Andere partijen worden op een later moment in dit traject betrokken.

Het programmaplan is in korte tijd opgesteld (zie bijlage 2) en gebaseerd op bestaand onderzoek (zie bijlage 3), zonder aanvullende studies. Daarbij is gebruikgemaakt van de

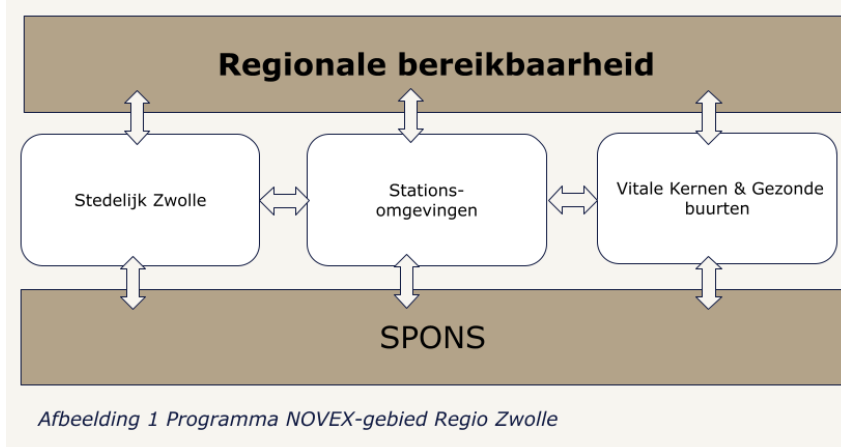
NRM²-woningbouwcijfers, waarbij de aantallen per gemeente zijn vastgesteld, maar niet per afzonderlijke kern. Er heeft geen verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden; de informatie is gebaseerd op expert judgement bij gemeenten, provincies en BMC. Ook is er geen onderzoek naar logistiek gedaan, waardoor er geen oplossingsrichtingen voor goederenvervoer en transport over water zijn meegenomen (conform MIRT-onderzoek 2020).

1.2 Systeemprogramma Regionale Bereikbaarheid

Het overkoepelende NOVEX-programma Regio Zwolle, gericht op de verstedelijkingsstrategie, omvat drie gebiedsgerichte ontwikkelprogramma's: Stedelijk Zwolle waarin de specifiek voor Zwolle en directe omgeving opgestelde mobiliteitsmaatregelen zijn opgenomen (pakketten A en B)³, Stationsomgevingen en Vitale Kernen & Gezonde Buurten (zie afbeelding 1). Daarnaast zijn er twee programma's op systeemniveau, waaronder dit programma over de Regionale Bereikbaarheid en het programma over klimaatadaptatie, namelijk de Regionale SPONS-strategie.

Het programma dat hier centraal staat, Regionale Bereikbaarheid, speelt een belangrijke rol in de verstedelijkingsstrategie. De strategie moet een goede

bereikbaarheid waarborgen ondanks de aanzienlijke groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de komende jaren. Door strategische maatregelen wordt gezorgd voor een passend, duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem, waardoor de regio zich op een evenwichtige manier kan blijven ontwikkelen. De regio functioneert als een samenhangend systeem, waarin alle partijen vanuit hun eigen kracht en kwaliteit bijdragen.



Binnen het Programma Regionale Bereikbaarheid maken we onderscheid in het systeem en de mens. Het systeemgerichte aspect richt zich op infrastructuur, technologie en efficiënte logistiek,

² NRM: het Nederlands Regionaal Model (NRM) stelt mobiliteitsprognoses op voor personenvervoer over de weg en andere modaliteiten. Het biedt inzicht in de invloed van factoren zoals demografie, ruimtelijke spreiding, economische ontwikkelingen en vervoerssystemen op toekomstig verkeer. Het model voorspelt verkeersbelasting op het hoofdwegennet en houdt rekening met goederenverkeer, dat wegcapaciteit beïnvloedt. Het NRM ondersteunt strategische en tactische beleidsafwegingen op regionaal niveau, zoals infrastructurele maatregelen. In het MIRT-onderzoek Regio Zwolle zijn de WLO-scenario's van het CBS gebruikt.

³ De mobiliteitstransitie is doorvertaald in operationele mobiliteitsdoelen, verdeeld over MIRT maatregelenpakket A, B en C gebaseerd op het MIRT-onderzoek (2022).

- Pakket A: focus op de spoorzone Zwolle. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt bij de gemeente Zwolle.
- Pakket B: de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk Zwolle. Dit deel wordt regiobreed (Zwolle, omliggende gemeenten en Gelderland) opgepakt.
- Pakket C: zal de focus leggen op de transitie maatregelen naar fiets en (H)OV voor de reis van en naar Zwolle vanuit de brede regio Zwolle (Bron: <https://www.regiozwolle.nl/waar-werken-wij-aan/ruimtelijke-ontwikkeling/regionale-mobiliteitstransitie>).

waarbij slimme mobiliteitsoplossingen en duurzame vervoermiddelen worden ingezet om de regio bereikbaar te houden. Tegelijkertijd is een mensgerichte aanpak van belang: mobiliteit moet aansluiten bij de behoeften en het gedrag van inwoners, met toegankelijke en veilige vervoersopties die bijdragen aan leefbaarheid en welzijn. Door beide perspectieven te combineren, ontstaat een veerkrachtig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem dat zowel de groei van de regio ondersteunt als het dagelijks leven van bewoners vergemakkelijkt.

1.3 STOMP staat centraal

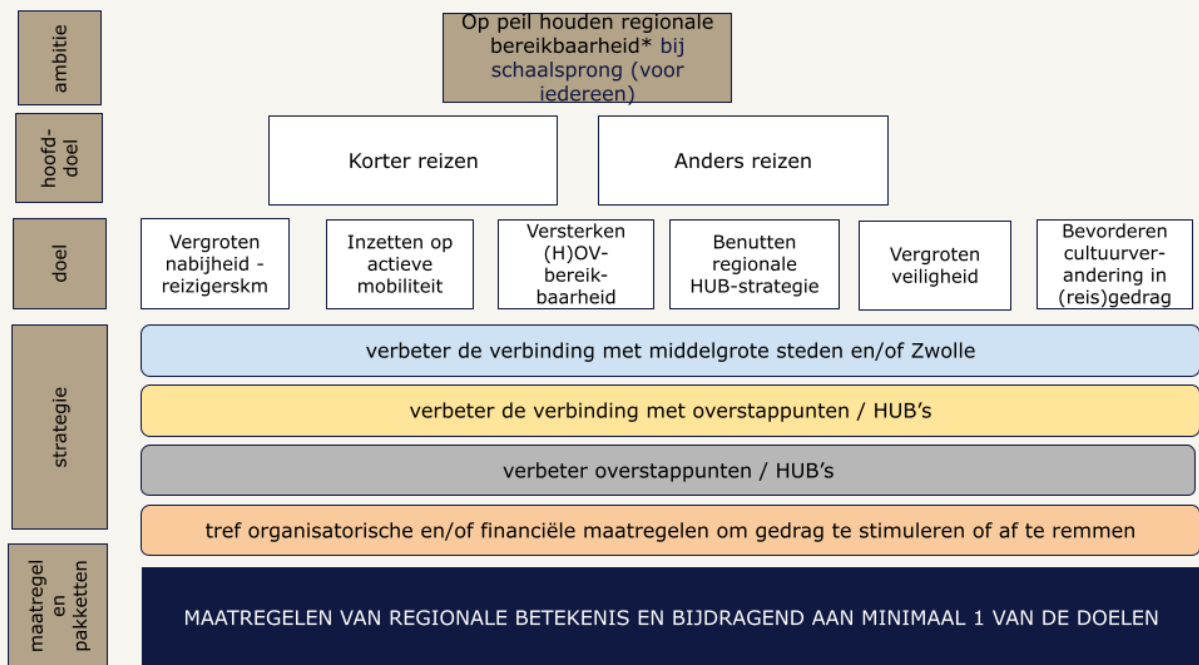
De verstedelijkingsstrategie 'Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta' heeft zeven integrale ontwikkelprincipes als leidraad voor de gebiedsontwikkeling. Het vijfde principe 'STOMP' geeft aan dat er voorrang wordt gegeven aan voetganger, fietser en OV. STOMP staat voor (in deze volgorde) Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privé-auto, met lopen, fietsen en openbaar vervoer als voorkeursmodaliteiten. De verstedelijkingsstrategie beschrijft ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Dat betekent inzet op een regionale mobiliteitstransitie in combinatie met verdichten in de kernen, rond OV-knopen en het mengen van wonen en werken, waardoor inwoners minder (ver) hoeven te reizen: multimodale plekken maken waar een alternatief voor de auto voorhanden is. Met dit principe wordt mobiliteit voor iedereen toegankelijker, duurzamer en gezonder.

In een groot deel van het NOVEX-gebied Regio Zwolle blijft de auto het dominante vervoermiddel. Door het uitgestrekte buitengebied is het duidelijk dat veel inwoners afhankelijk zijn van de auto, waardoor het van groot belang is dat de hoofdwegeninfrastructuur op peil is én blijft. Tegelijkertijd nemen de zorgen over verkeersveiligheid toe. Het stijgende aantal verkeersdeelnemers leidt tot een groeiend aantal verkeersslachtoffers, wat vraagt om structurele maatregelen die de bereikbaarheid van werk, onderwijs en andere voorzieningen blijven garanderen. Met deze uitdagingen zetten we de koers uit de Bereikbaarheidsambitie (2020) voort. Hoewel de focus steeds meer verschuift richting duurzamere vervoerswijzen, blijft structurele aandacht voor wegcapaciteit en doorstroming een onderdeel van de bredere mobiliteitsstrategie.

1.4 Doelenboom met de ambitie, doelen en strategie

In werksessies is gezamenlijk nagedacht over de ambitie en doelen; die zijn gebaseerd op bestaand beleid en uitgewerkt in een doelenboom. In de Bereikbaarheidsambitie is verwoord dat de regio inzet op het behoud van sterke bereikbaarheidskwaliteiten, betrouwbare en concurrerende reistijden, een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het mobiliteitssysteem, een verschuiving van autogebruik naar fiets en openbaar vervoer en het vergroten van het bereik van economische centra via openbaar vervoer.

In afbeelding 2 is dit samengevat. Deze doelenboom geeft richting aan de bereikbaarheidsstrategie die we voorstellen. In de volgende hoofdstukken krijgt de bereikbaarheidsstrategie verder vorm en inhoud. De hoofdstukken 1 tot en met 4 gaan over het WAT. In de hoofdstukken 5 tot en met 7 gaan we in op het HOE.



Afbeelding 2 Doelenboom

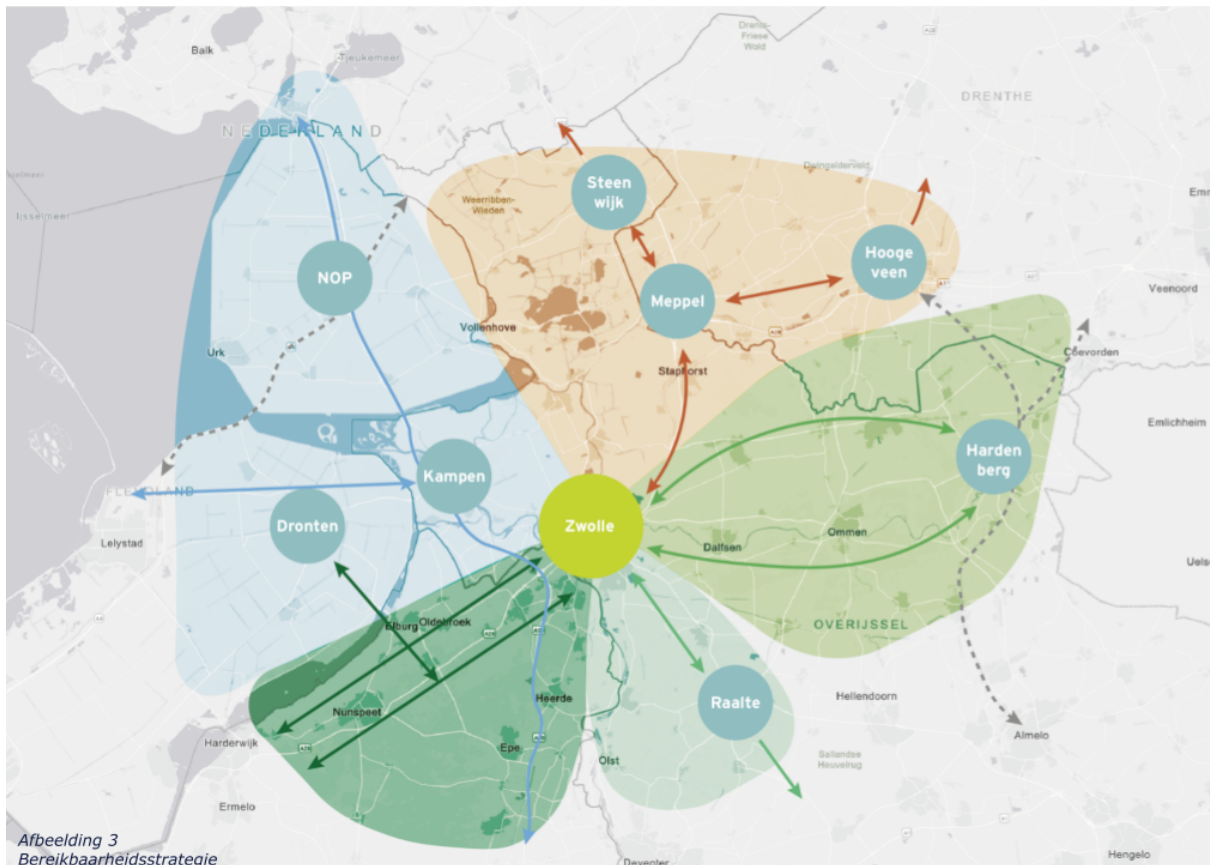
* auto/OV/fiets/(lopen)

H2 | Bereikbaarheidsstrategie

Dit hoofdstuk beschrijft de bereikbaarheidsstrategie van Regio Zwolle, gericht op het beperken van extra autoverkeer in en naar Zwolle door reispatronen te optimaliseren en te verduurzamen, vooral in het licht van de verwachte woningbouw en arbeidsplaatsen. De strategie sluit aan bij het gebiedsgericht MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving, en borduurt voort op de ambitie, doelen en strategieën uit hoofdstuk 1. De bereikbaarheidsstrategie richt zich op het versterken van verbindingen tussen kleine kernen/het buitengebied en middelgrote regionale kernen. Daarnaast zijn ook de onderlinge verbindingen tussen middelgrote regionale kernen en van de regio met de stad Zwolle onderdeel van de strategie. HUBs zullen hierbij een rol spelen.

2.1 Bereikbaarheidsvisie: inzet op mobiliteitstransitie waar mogelijk

Een belangrijke opgave is het voorkomen van meer autoverkeer in en rondom Zwolle. In de kleine kernen en het buitengebied wordt traditioneel veel gebruikgemaakt van de auto. Hoewel een mobiliteitstransitie ook hier wenselijk is, blijkt dit in de praktijk vaak lastig. De inwoners wonen verspreid en de grote bouwopgave landt niet in de kleinere kernen, waardoor de draagkracht voor OV-voorzieningen of de aanleg van een doorfietsroute beperkt is. Dit betekent dat een groot deel van deze inwoners afhankelijk blijft van de auto. Om toename van autoverkeer buiten en in de stad Zwolle te voorkomen, wordt ingezet op een betere benutting van middelgrote regionale kernen en regionale HUBs. Deze visie is weergegeven in afbeelding 3 en uitgewerkt in het vervolg van dit hoofdstuk en in de hoofdstukken 3 en 4.



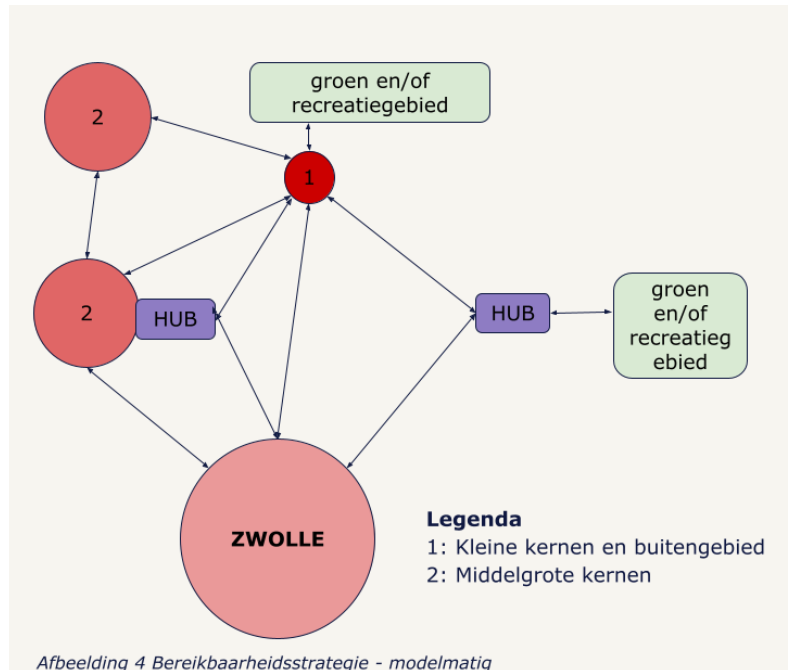
2.2 Bereikbaarheidsstrategie

In abstracto ziet de bereikbaarheidsstrategie er als volgt uit (zie afbeelding 4). De strategie is gericht op het verbeteren van verbindingen tussen kleine kernen/buitengebied en middelgrote kernen, stad Zwolle en regionale HUBs⁴, evenals op de onderlinge verbindingen tussen middelgrote kernen. Daarbij is het samenspel tussen verschillende modaliteiten van belang.

Middelgrote regionale kernen functioneren hierbij als schakels met een centrumfunctie, terwijl regionale HUBs reizigers opvangen aan de rand van de stad en hiermee de verkeersdruk op Zwolle verlagen. Dit is ook gunstig voor de ruimtelijke kwaliteit in de stad en kernen.

Samenvattend hanteren we een bereikbaarheidsstrategie die gericht is op betere verbindingen om reistijden te verkorten en reisgedrag te veranderen:

- tussen kleine kernen/ buitengebied met de (nabijgelegen) middelgrote kernen;
- tussen kleine kernen/buitengebied en Zwolle;
- tussen kleine kernen/buitengebied met regio HUBs;
- tussen middelgrote kernen onderling.



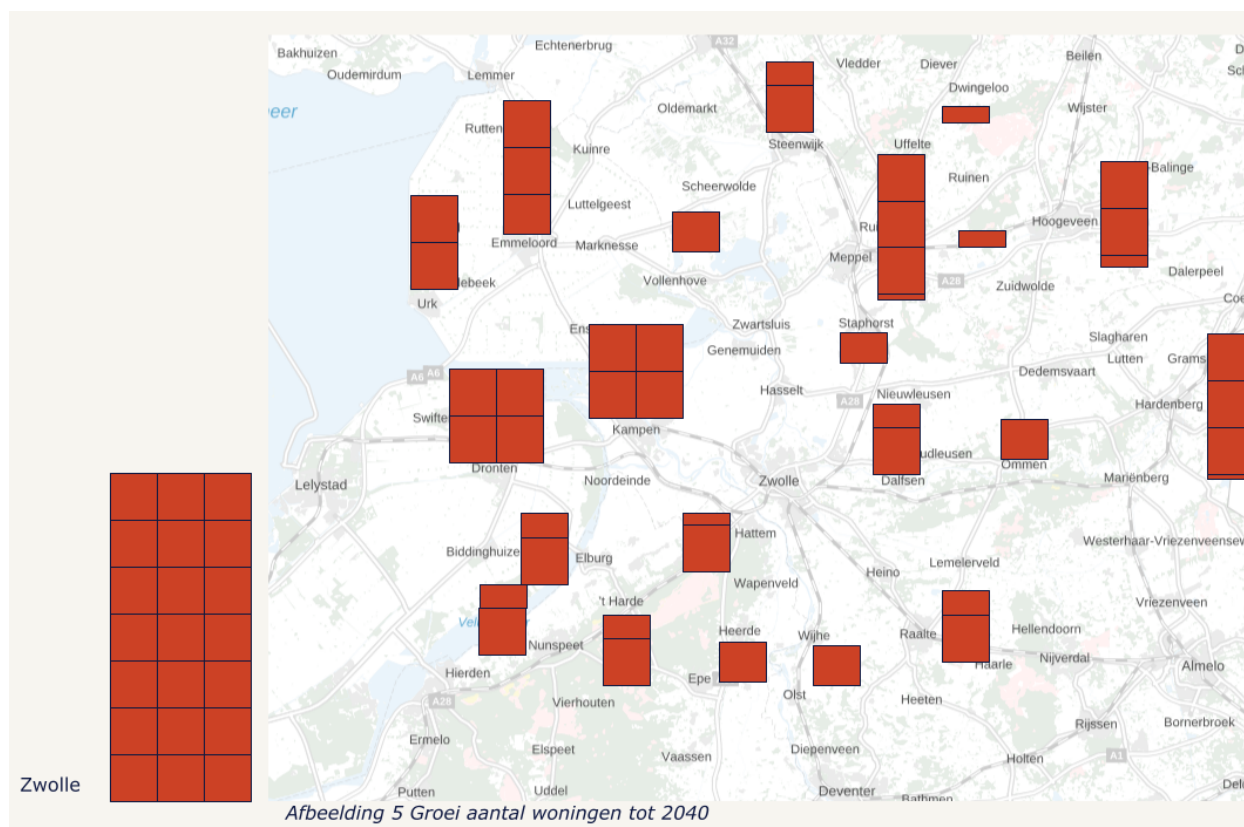
2.3 Proportionaliteit: maatregelen waar groei plaatsvindt

Een uitgangspunt is dat de verkeersmaatregelen in verhouding moeten staan tot de verwachte woningbouw en arbeidsplaatsen in gemeenten en kernen. Concreet houdt dit in dat een beperkte toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen doorgaans leidt tot een bescheiden toename van verkeersbewegingen. Dit is gebaseerd op de ambitie van het op peil houden van de bereikbaarheid en uiteraard het optimaliseren van de in te zetten financiële middelen. Dit draagt bij aan het behoud van een goed functionerend regionaal mobiliteitssysteem en helpt de stedelijke druk op Zwolle te verlichten. Dit neemt overigens niet weg dat bestaande lokale en regionale knelpunten een passende oplossing verdienen.

Afbeelding 5 laat, op basis van NRM-cijfers uit het MIRT-onderzoek 'Bereikbaarheid Zwolle en omgeving' (2022), zien waar de woningbouwopgaven binnen de regio worden geconcentreerd. De aantallen variëren van 21.000 nieuwe woningen in Zwolle tot 400 woningen in enkele kleine

⁴ Een regionale HUB biedt toegang tot en verbindt het kernnet van het openbaar vervoer met andere vervoersvormen. Daarnaast kan de HUB fungeren als P+R-locatie en ruimte bieden aan maatschappelijke voorzieningen, woningen en werklocaties.

kernen en zij tellen op tot 56.500 woningen tot 2040. De grootste uitbreidingen zijn duidelijk zichtbaar in Zwolle en de middelgrote kernen. De groeicijfers zijn bepaald per gemeente en niet per individuele kern. Er is voor deze prognosecijfers gekozen, omdat ze voor alle gemeenten beschikbaar en onderling vergelijkbaar zijn voor de periode tot 2040. Een aantal gemeenten geeft aan dat de ambities groter zijn dan de gehanteerde cijfers uit het MIRT-onderzoek. De aantallen uit de woondeals tot 2030 komen voor Regio Zwolle nu al uit op een totaal van ruim 37.000 woningen. De cijfers zullen gedurende het vervolgproces steeds verder worden gepreciseerd.



Afbeelding 5 Groei aantal woningen tot 2040

2.4 Mensgerichte benadering

Met maatregelen wordt beoogd de bereikbaarheid van de regio op peil te houden, maar dit lukt alleen als ze aansluiten bij de behoeften van de inwoners, werknemers, scholieren en bezoekers van de regio. Een succesvolle bereikbaarheidsstrategie vereist een evenwicht tussen systeemgerichte en mensgerichte benaderingen. Een duurzame en slimme mobiliteitsstrategie gaat verder dan alleen 'systemische' maatregelen; maatwerk voor specifieke doelgroepen is van belang.

Veel oplossingen voor de mobiliteitsopgave liggen op lokaal niveau, van een betere 'first en last mile' tot gedragsinterventies die mensen stimuleren om anders te reizen. Initiatieven die net dat extra zetje geven en de zelfstandigheid van mensen bevorderen (inclusie) of sociale isolatie doorbreken, spelen hierin een cruciale rol. Alleen met gezamenlijke inzet kunnen we Regio Zwolle

transformeren tot een gebied dat niet alleen bereikbaar is, maar ook inclusief en toekomstbestendig.

Voor het benoemen van de doelgroepen hebben we gebruikgemaakt van de sociaal-economische typologie van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP), dat groepen binnen de Nederlandse samenleving op basis van sociaaleconomische kenmerken onderscheidt (zie bijlage 4). Voor Regio Zwolle hanteren we de volgende groepen die het SCP onderscheidt:

1. de werkende bovenlaag;
2. de jongere kansrijken;
3. de rentenierende bovenlaag;
4. de werkende middengroep;
5. de gepensioneerden zonder opleiding;
6. de onzekere werkenden;
7. de inwoners in een kwetsbare positie.

Voor deze doelgroepen is geduid of er sprake zal zijn van behoud van bereikbaarheid. Generieke maatregelen gericht op gedrag kunnen hierbij een belangrijke rol spelen. Deze doelgroepen zijn beschreven in hoofdstuk 4.

H3 | De rol van middelgrote regionale kernen en HUBs

In de bereikbaarheidsstrategie van Regio Zwolle vervullen middelgrote regionale kernen een belangrijke rol als schakels, vanwege hun centrumfunctie. Ze bieden voorzieningen en werkgelegenheid en trekken inwoners aan uit omliggende gebieden. Daarmee vormen ze de verbinding tussen de kleine kernen, het buitengebied en Zwolle. Daarnaast vangen regionale HUBs reizigers op uit de regio, vergelijkbaar met de stadsrand-HUBs aan de randen van de stad. Deze HUBs bieden overstapmogelijkheden (waaronder P+R) naar duurzame mobiliteitsopties zoals het openbaar vervoer en deelfietsen. Daarmee dragen ze bij aan de vermindering van autoverkeer in en rond Zwolle en op het rijkswegennet, en ondersteunen ze de mobiliteitstransitie.

3.1 De middelgrote regionale kernen hebben een centrumfunctie

Middelgrote regionale kernen zijn steden of dorpen die een centrumfunctie vervullen binnen een regio, zonder de omvang van een grote stad te hebben. Ze bieden een breed scala aan voorzieningen, zoals detailhandel, onderwijs, zorg (ziekenhuis), werkgelegenheid en kunst en cultuur, voor omliggende kleinere kernen en hebben vaak tussen de 30.000 en 80.000 inwoners (VNG, M50-gemeenten). De functie en het voorzieningenaanbod dat zij bieden zijn belangrijker dan de aantallen inwoners. Ze trekken inwoners uit de omliggende dorpen aan voor voorzieningen en werk. Vaak zijn ze goed bereikbaar via weg en OV, waardoor ze een schakel vormen tussen buitengebied en grotere steden.

Het deelprogramma Stationsgebieden richt zich op zes middelgrote regionale kernen: Kampen, Steenwijk, Hoogeveen, Raalte, Meppel en Hardenberg. Gezien de regionale bereikbaarheidsstrategie verdienen ook Dronten en Emmeloord, vanwege hun aanbod aan regionale voorzieningen, een plek in dit rijtje. Deze acht kernen worden (ook) in de economische opgave beschouwd als regionale schakels die de verbinding vormen met de kleinere kernen en het omliggende buitengebied. Zowel de arbeidsplaatsen als een groot deel van de woningopgave landen in Zwolle en deze acht middelgrote regionale kernen (dit gaat om ongeveer 40.000 nieuwe woningen en 20.000 arbeidsplaatsen tot 2040⁵).

3.2 HUBs: knooppunt voor werk, voorzieningen en overstap

Om de regionale verkeersdruk te verlagen en duurzame mobiliteit te stimuleren, bieden regionale mobiliteits-HUBs en stadsrand-HUBs een efficiënte oplossing. Deze HUBs vangen reizigers op voordat ze de stad binnenrijden/verlaten en bieden slimme alternatieven voor autoverkeer. HUBs zijn geen doel op zich, maar vormen een hulpmiddel in de mobiliteitstransitie en het bereikbaar houden van de regio. De HUB heeft betekenis voor de bereikbaarheid van de regio en stad Zwolle, het gemak voor de reiziger en de inwoner van de middelgrote en kleine kernen en het buitengebied, namelijk:

⁵ Nader onderzoek is nodig om vast te stellen welke sectoren en regio's de meeste nieuwe arbeidsplaatsen zullen genereren. Meer werkgelegenheid heeft een toename van woon-werkverkeer tot gevolg.

- Met een goed verbonden netwerk van doorfietsroutes en fietsvoorzieningen, (H)OV en deelvervoer maken de HUBs het makkelijker om de stad Zwolle (of de middelgrote kernen) te bereiken zonder afhankelijk te zijn van de auto. Door de strategische ligging fungeert de HUB als een slimme schakel tussen omliggende gemeenten, Zwolle en de rest van Nederland. Dit bevordert niet alleen een betere doorstroming van verkeer, maar draagt ook bij aan schonere lucht, minder CO₂-uitstoot en een leefbaarder stadscentrum.
- Een HUB biedt de reiziger de mogelijkheid om op een aantrekkelijke manier over te stappen op een andere modaliteit; snelle OV-verbindingen zoals directe buslijnen of regionale spoorverbindingen, deelfietsen en e-bike's, en P+R-faciliteiten. Hiermee worden duurzamere mobiliteitsopties geboden naast een volledige reis met de auto.
- Door het bundelen van meerdere vervoersstromen in een HUB kan er voldoende draagvlak worden gecreëerd voor (maatschappelijke) voorzieningen. Deze voorzieningen zijn niet alleen van waarde voor de 'overstappers', maar ook voor de inwoners van omliggende kernen (nabijheid). Vanwege de goede bereikbaarheid zijn het dus ook aantrekkelijke vestigingsplaatsen. Dit is de 'hefboom'-werking van de HUB voor nieuwe verstedelijking (woningen en werkgelegenheid). Dit raakt aan de vraagstukken die spelen in het deelprogramma Vitale Kernen en Gezonde Buurten.

HUBs bestaan al op regionaal en lokaal niveau; ook zullen in de toekomst nieuwe HUBs worden ontwikkeld. In dit Programma Regionale Bereikbaarheid ligt de focus op de HUBs die bijdragen aan de toekomstige regionale bereikbaarheid. De HUBs aan de ring van Zwolle (stadsrand-HUBs) vormen een van de randvoorwaarden voor het goed functioneren van de HUB-strategie. Zij zijn onderdeel van het deelprogramma Stedelijk Zwolle. In afbeelding 6 is de functionele ordening van de kernen en de HUBs weergegeven. De provincies werken in de regio aan de uitvoering van hun HUB-strategie, waarbij de nadruk ligt op zowel de ontwikkeling van nieuwe HUBs als de versterking van bestaande knooppunten.

Sterke steden / hoogstedelijk	Middelgrote regionale kernen	Regio HUBs/StadsringHUBs (overstappunten)	Kleine kernen / buitengebied
grootstedelijk, centrumstedelijk en stedelijk wonen, groen; stedelijke (woon) werkmilieus, innovatiedistrict; functiemix stadscentra, topvoorzieningen	stedelijk en suburbaan wonen; regionale winkerkern, regionale voorzieningen (onderwijs, zorg zoals een ziekenhuis); werklocaties/ regionale, hoogwaardige bedrijventerreinen	goede ligging voor overstap, regionale voorzieningen, bedrijventerreinen en/of wonen, verknoping HOV met andere vervoersvormen, P+R	dorps en landelijk wonen; groene omgeving recreatie en toerisme kleinschalige industrie, en lokaal gebonden MKB bedrijvigheid, beperkt aanbod voorzieningen
intercity stations, (H)OV, doorfietsroutes	auto, (H)OV, doorfietsroutes	auto, (H)OV, doorfietsroutes	auto, MaaS, (door)fietsroutes

Afbeelding 6 Functionele ordening van de kernen en HUBs

H4 | Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen zijn tot stand gekomen via een aantal ambtelijke werksessies met gemeenten en provincies; er ligt dus geen onderzoek aan ten grondslag. De pakketten zijn samengesteld op basis van de input van de mobiliteitsexperts en enkele strategen en zijn vooral richtinggevend. Er is daarbij gevraagd naar maatregelen die van regionale betekenis zijn en die met het oog op de verstedelijkingsstrategie de bereikbaarheid in stand houden. Op deze wijze is een 'groslijst' ontstaan van maatregelen die in de ogen van de betrokkenen realistisch zijn. Samenhangende maatregelen die vooral in combinatie een oplossing bieden voor een bereikbaarheidsprobleem, zijn opgenomen in een pakket. Zo'n pakket kan daardoor ook bovenregionale en/of lokale maatregelen bevatten (zoals de aansluiting van een regionale doorfietsroute op een lokaal fietspad).

4.1 Regio Zwolle in vijf deelgebieden

Voor Regio Zwolle hanteren we een indeling in vijf multimodale deelgebieden, waarmee we maatregelen logisch op elkaar afstemmen en laten bijdragen aan de bredere opgaven. Deze indeling sluit goed aan bij de kaartbeelden zoals gebruikt in Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta en de Bereikbaarheidsambitie (2020). De deelgebieden zijn:

- Flevoland, Kampen en Kampen-Zuid
- Kop van de Veluwe
- Zuidwest Drenthe inclusief Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland
- Vechtdal
- Salland

Zwolle is verbonden met elk van deze deelgebieden. De voorgestelde maatregelen dragen daarom ook bij aan de bereikbaarheid van Zwolle. Tegelijkertijd kent Zwolle een eigen stedelijke mobiliteitsopgave, zowel voor de korte als lange termijn. Deze opgave hangt nauw samen met de netwerkaanpak en het Ruimtelijk Toekomstperspectief. Dit leidt tot een aanvullend pakket van maatregelen op stedelijk niveau, dat nog in verbinding moet worden gebracht met het regionale systeem. Deze opgave krijgt een plek binnen het deelprogramma Stedelijk Zwolle.

Wanneer we de regio in zijn geheel beschouwen, wordt duidelijk dat de verkeersstromen van en naar Zwolle alle richtingen op wijzen. De vijf deelgebieden vormen als het ware een bladstructuur rondom de stad, waarbij mobiliteit niet ophoudt aan de grenzen van de regio, maar doorloopt naar het noorden, zuiden, oosten en westen. Dit betekent dat zowel regionaal verkeer als doorgaand verkeer zich op de wegen en spoorlijnen bevinden. Dat is ook van invloed op de bereikbaarheid van Zwolle en omgeving. Onderzoek zal moeten uitwijzen hoe groot dat effect is, na de schaalvergroting.

De knelpunten op de A28 tussen Amersfoort en Hoogeveen zullen in een groeiscenario steeds urgenter worden en van losse knelpunten 'aan elkaar kunnen groeien'. Ook op de N50 doen zich diverse knelpunten voor, die als gevolg van de schaa sprong verder zullen toenemen. Daarnaast speelt andere bovenregionale infrastructuur een belangrijke rol in de toekomstige bereikbaarheid van de regio. De Lelylijn en de Nedersaksenlijn, de sluis Kornwerderzand, N36 Ommen-Almelo,

N35, N340, N34, N48, de flessenhals bij Meppel⁶, A6 en N307 zijn in belangrijke mate bepalend voor de bereikbaarheid van Regio Zwolle. Regio Zwolle vraagt in de lobby richting het Rijk al jaren aandacht voor het hoofdwegennet en zal dat ook de komende jaren blijven doen.

De oplossingsrichtingen richten zich hoofdzakelijk op:

- de uitbreiding van doorfietsroutes;
- de inzet van HUBs als efficiënte knooppunten met maatschappelijke voorzieningen en mobiliteit;
- de versterking van het (H)OV-netwerk, waarmee duurzame en snelle verbindingen worden gerealiseerd.

Naast de specifieke maatregelen zijn er ook generieke maatregelen die voor de verschillende deelgebieden van toepassing zijn. Dit zijn:

- de werkgeversaanpak en/of onderwijsaanpak. Als voorbeeld: in de ochtend is de druk op het OV erg groot, omdat studenten en werkkenden over het algemeen tegelijk starten met werk of onderwijs. Differentiatie in aanvangstijden leidt tot verminderde druk op het OV;
- flankerend parkeerbeleid (minder plekken en/of hogere tarieven). Als voorbeeld: hoge tarieven in het centrum van Zwolle en lage/geen tarieven op de omliggende HUBs verleiden mensen om bij een HUB van vervoer te wisselen;
- het creëren van voldoende laadinfrastructuur bij HUBs;
- het stimuleren en faciliteren van deelmobiliteit.

In de volgende paragrafen worden maatregelenpakketten die bijdragen aan de oplossingsrichtingen per deelgebied toegelicht. Deze pakketten moeten beschouwd worden als een gedragen indicatie voor mogelijke oplossingen. Onderzoek zal moeten uitwijzen of ze bij zullen dragen aan het in stand houden van de bereikbaarheid van en in de regio. Ieder pakket is voorzien van een redeneerlijn waarin de belangrijkste keuzes worden onderbouwd. Daarnaast is de mensgerichte benadering aan de hand van zeven doelgroepen verkend in werksessies. De resultaten hiervan zijn als 'duiding' opgenomen in de onderstaande paragrafen. In bijlage 5 is een groslijst van bijbehorende maatregelen per pakket opgenomen. Deze maatregelen/pakketten dienen nog doorgerekend te worden om te beoordelen in hoeverre ze bijdragen aan het op peil houden van de bereikbaarheid van de regio en welke elementen mogelijk nog ontbreken.

4.2 Flevoland/Kampen en Kampen-Zuid

Kampen is een middelgrote regionale kern en via de stations Kampen en Kampen-Zuid goed verbonden met Zwolle en de Randstad. De gemeente telt ruim 56.540 inwoners. Andere middelgrote regionale kernen in dit deelgebied zijn Dronten en Emmeloord/gemeente Noordoostpolder. De bouwambities van de gemeenten zijn aanzienlijk, al zijn deze mede afhankelijk van de bereikbaarheid.

Voor het gebied Flevoland/Kampen-Zuid is de redeneerlijn voor de totstandkoming van de maatregelenpakketten als volgt:

⁶ Voorjaarsnota 2025

- Bijdragen aan de mobiliteitstransitie: dit wordt nagestreefd door in te zetten op HUBs, maatregelen voor het openbaar vervoer, doorfietsroutes en regie op deelmobiliteit. Het afstemmen van deze maatregelen met die in andere deelgebieden vraagt om een samenhangende visie.
- De N50 als multimodale bereikbaarheidsas: dit houdt in dat deze weg vlot en veilig moet zijn voor het (boven)regionale verkeer (oost-westverbinding), het ontsluiten van HUBs en openbaar vervoer, en het functioneren als veiligheidsroute voor spoedeisende hulp (SEH) en bij calamiteiten. Dit wordt gerealiseerd door in te zetten op verdubbeling van de N50 en aanvullende veiligheidsmaatregelen.
- Externe pendel verminderen door nabijheid: dit gebeurt via lokale en ruimtelijke ordeningsmaatregelen, zoals woningbouw en het aantrekken van bedrijvigheid en voorzieningen op goed bereikbare plekken (dit kan bijvoorbeeld betekenen: meer voorzieningen bij Kampen-Zuid).

De Lelylijn wordt van groot belang geacht voor de ontwikkeling van de regio (Lelystad–Groningen), speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van de Noordoostpolder per spoor en blijft dan ook hoog op de agenda staan. Emmeloord heeft hierbij de potentie om uit te groeien tot een multimodaal knooppunt. Wel lijkt de realisatie vóór 2040 lastiger te worden, mede door de uitkomsten van de rijksvoorjaarsnota 2025. De focus van de pakketten ligt daarom voor nu vooral op het versterken van de verbindingen tussen noordelijk Flevoland en de Noordoostpolder met Kampen.

De maatregelenpakketten voor het gebied Flevoland/Kampen-Zuid zijn:

1. verbinding Dronten - Kampen/Kampen-Zuid: verbetering van OV en fietsverbindingen;
2. verbinding NOP - Kampen/Kampen-Zuid: verbetering van OV en fietsverbindingen;
3. verbinding Kampen/Kampen-Zuid - Zwolle: verbetering van de HUB Kampen-Zuid.

In dit deelgebied bestaat tevens de wens om een verbinding te realiseren met het deelgebied Kop van de Veluwe. Deze ambitie is opgenomen in paragraaf 4.3.

Duiding bereikbaarheid voor doelgroepen in Flevoland/Kampen:

- De werkende bovenlaag: beschikt over goede toegang tot alle modaliteiten. Hoogwaardig openbaar vervoer ((H)OV) blijft een aandachtspunt, met name op het gebied van serviceverlening.
- Jongere kansrijken: goed bediend op alle modaliteiten. Werken vaak op aanlandplekken nabij HUBs. Betrouwbare digitale infrastructuur is voor deze groep essentieel.
- De rentenierende bovenlaag: wordt adequaat bediend. Maakt in mindere mate gebruik van (H)OV, met name van de bus.
- De werkende middengroep: sterk afhankelijk van de auto. Het OV sluit onvoldoende aan op werkpatronen en wordt als minder aantrekkelijk ervaren. De betaalbaarheid van mobiliteit is een kritisch punt. Fietsen draagt bij aan de gezondheid, maar vergt actieve inzet om het gebruik te stimuleren.
- De gepensioneerden zonder opleiding: toegankelijkheid en betaalbaarheid zijn cruciale factoren. Fiets en OV vormen de belangrijkste vervoersmiddelen, maar ook autobezit

speelt een rol. Nabijheid van voorzieningen, in het bijzonder zorg, is van groot belang. Er is groeipotentie voor fiets- en OV-gebruik.

- Onzekere werkenden: de auto is het primaire vervoermiddel, vooral voor korte afstanden. Fiets of bus worden nauwelijks gebruikt. Nabijheid en betaalbaarheid van mobiliteit zijn bepalend.
- Inwoners in een kwetsbare positie: wordt onvoldoende bereikt met bestaande maatregelen. Een koppeling met welzijnsvoorzieningen is van belang om hun mobiliteit te verbeteren.

4.3 Kop van de Veluwe

De Kop van de Veluwe omvat de gemeenten Elburg, Hattem, Heerde, Nunspeet en Oldebroek. Nunspeet vormt een belangrijke toegangspoort tot de Veluwe. Ook 't Harde, Wezep en Heerde worden binnen de regio als zodanig beschouwd. Voor inwoners van dit gebied zijn Kampen en Zwolle de dichtstbijzijnde middelgrote kernen binnen Regio Zwolle, al maken zij ook gebruik van voorzieningen in Amersfoort, Apeldoorn en Deventer, die verbindingen bieden met de Randstad en andere landsdelen. Mogelijke uitbreidingen van defensie bij Elburg en Oldebroek — net als bij Staphorst — zullen van invloed zijn op de bereikbaarheid van de regio.

Als gevolg van de schaa sprong wordt tot 2040 de toename van woningen verwacht in de gemeenten van de Kop van de Veluwe, met een concentratie nabij het knooppunt A28/A50. De regio is gestart met het programma Noord-Veluwe Bereikbaar. De daarin opgenomen maatregelen richten zich op het verbeteren van de infrastructuur, het bevorderen van duurzaam en ander reisgedrag en het slimmer inrichten van mobiliteit. Daarnaast is gestart met de ontwikkeling van een Multimodale Mobiliteitsagenda, waarin ook de maatregelen uit het Programma Regionale Bereikbaarheid zullen worden opgenomen.

Voor het deelgebied Kop van de Veluwe is de redeneerlijn voor de totstandkoming van de maatregelenpakketten:

- Verduurzamen van de verkeersstromen vanuit Kop van de Veluwe richting Zwolle en vice versa met inzet op een combinatie van nieuw te ontwikkelen HUBs, doorfietsroutes en (H)OV.
- De druk op het knooppunt Hattemerbroek verlichten door in te zetten op goede busverbindingen vanuit de gemeenten langs de A50 en A28 naar de periferie van Zwolle.
- De corridor Flevoland-Veluwe versterken door in te zetten op een combinatie van maatregelen van OV, fiets, HUBs en ook beter benutten van ruimte op de A28.

Voor het deelgebied Kop van de Veluwe zijn de volgende maatregelenpakketten voorgesteld:

1. oost (A50): verbeteren van de verbinding met Zwolle door inzet STOMP-principe;
2. west (A28): versterken corridor met Flevoland, inzet HUB, (H)OV, fiets;
3. knoop (A28/A50): verlichten van de knoop Hattemerbroek met (H)OV, HUB.

Duiding bereikbaarheid voor doelgroepen in Kop van de Veluwe:

- De werkende bovenlaag: bij goede alternatieven zijn deze mensen geneigd te kiezen.
- De jongere kansrijken: goede (OV) mobiliteitsalternatieven kunnen betekenen dat zij in het buitengebied blijven wonen.

- Rentenierende bovenlaag: deze groep heeft doorgaans geen woon-werkrelatie meer en maakt incidenteel gebruik van mobiliteitsvoorzieningen. Ze zijn sterk auto-georiënteerd en worden momenteel voldoende gefaciliteerd.
- Werkende middengroep: voor deze groep is de beschikbaarheid van een aantrekkelijk alternatief voor de auto essentieel. De uitdaging ligt in het bieden van passende opties en het stimuleren van gedragsverandering richting duurzamere mobiliteitskeuzes.
- De gepensioneerden zonder opleiding: verschillende maatregelen kunnen ook voor deze doelgroep van waarde zijn, maar er is nog weinig specifiek op hen afgestemd beleid. Er is sprake van een tekort aan fijnmazig openbaar vervoer, wat hun bereikbaarheid beperkt.
- Onzekere werkenden: deze groep woont doorgaans dicht bij het werk, maar is sterk afhankelijk van het OV. Fietsmaatregelen kunnen hier eveneens bijdragen aan bereikbaarheid en mobiliteit.
- Inwoners in een kwetsbare positie: deze doelgroep is in hoge mate afhankelijk van het openbaar vervoer, maar wordt momenteel onvoldoende bereikt door de bestaande maatregelen. Een integrale benadering waarin mobiliteit wordt gekoppeld aan welzijnsvoorzieningen is noodzakelijk.

4.4 Zuidwest Drenthe en Steenwijkerland, Staphorst, Zwartewaterland

Dit deelgebied omvat drie middelgrote kernen: Hogeveen, Steenwijk en Meppel. Alle drie beschikken over een treinstation en nemen deel aan het deelprogramma Stationsomgevingen. Gemeente Hogeveen is, qua inwoneraantal (56.465), de grootste van de drie, kent veel bedrijvigheid en is minder sterk gericht op Zwolle vanwege de ligging aan de rand van de regio. Rondom Hogeveen liggen Westerveld en De Wolden, gemeenten met veel buitengebied die voor regionale voorzieningen gericht zijn op Hogeveen.

Steenwijkerland (45.480 inwoners) heeft veel kleine kernen (30) die vooral gericht zijn op Steenwijk en in mindere mate op Meppel. Bijzonder is het Nationaal Park Weerribben-Wieden, gelegen ten westen van Steenwijk, dat veel bezoekers trekt.

Meppel (35.904 inwoners) is de kleinste gemeente en vormt het knooppunt waar weg en spoor (flessenhals) vanuit Friesland en Groningen samenkomen en doorgaan naar Zwolle (en verder) en vice versa.

Gemeente Zwartewaterland en Staphorst zijn kleinere gemeenten met van oudsher veel bedrijvigheid en een sterke ondernemerscultuur. Staphorst is door haar ligging een belangrijk 'voorportaal' op de noordelijke route naar Zwolle. Door de bedrijfsuitbreidingen aan de noordkant van Zwolle en de zuidkant van Staphorst groeien beide plaatsen bijna naar elkaar toe.

Voor het deelgebied Zuidwest Drenthe en Steenwijkerland, Zwartewaterland, Staphorst is de redeneerlijn voor de totstandkoming van de maatregelenpakketten als volgt:

- Om de bereikbaarheid in dit deelgebied te optimaliseren, wordt ingezet op het versterken van de verbindingen tussen de middelgrote regionale kernen:
 - Hogeveen–Meppel
 - Steenwijk–Meppel
 - Meppel–Zwolle

Dit draagt bij aan het verminderen van de druk op de A28 en A32 door de ontwikkeling van doorfietsroutes, de integratie van HUBs en een versterking van het (H)OV-netwerk. Daarnaast is een structurele oplossing nodig voor de flessenhals bij Meppel, zodat de doorstroming en efficiëntie van het (spoor- en weg)verkeer in dit gebied verbeteren.

- Afvangen van autoverkeer op de A28 (Zwolle) en creëren van nabijheid door:
 - De Lichtmis, ten noorden van Zwolle, verder te ontwikkelen tot een hoogwaardige HUB, waarbij extra ruimte voor bedrijvigheid het draagvlak voor andere voorzieningen vergroot.
 - Staphorst vormt door uitbreidingen (defensierterrein en bedrijventerreinen richting Zwolle) een geschikte locatie voor een regionale HUB met aanvullende voorzieningen.
- Versterken van de verbinding tussen kleine kernen en middelgrote regionale kernen en/of HUBs wordt vooral gefaciliteerd met fietsroutes en OV (bus) en extra HUBs.
 - De kern Hasselt ontwikkelt zich tot een populaire kleine groene woonkern voor inwoners van Zwolle, waardoor een goede fiets- en OV-verbinding tussen Hasselt en Zwolle wenselijk is.

Specifieke uitdagingen in het gebied zijn:

1. Kleine kernen rondom Steenwijk blijven sterk afhankelijk van de auto, met uitzondering van Havelte, waar de aanwezigheid van de kazerne een solide basis biedt voor een goede OV-verbinding.
2. Voor de vele bezoekers van het Nationaal Park Weerribben-Wieden wordt onderzocht hoe een opwaardering en versterking van het OV kan bijdragen aan een vermindering van het autoverkeer naar dit natuurgebied.

Voor het deelgebied Zuidwest Drenthe en Steenwijkerland, Zwartewaterland, Staphorst zijn de volgende maatregelenpakketten geopperd:

1. noordelijke verbinding Hoogeveen-Meppel en Steenwijk-Meppel: verbeteren van OV en fietsverbindingen, en ontwikkelen HUBs;
2. verbinding Meppel-Zwolle: verbeteren OV en fietsverbindingen, en ontwikkelen HUBs waaronder Staphorst en De Lichtmis;
3. verbinding kernen/buitengebied met Zwolle, middelgrote regionale kernen en HUBs.

Duiding bereikbaarheid voor doelgroepen in Zuidwest Drenthe en Staphorst, Steenwijk, Zwartewaterland:

- Werkende bovenlaag: grote potentie voor ketenmobiliteit; tijd is schaars en kostbaar. Mensen in deze groep zijn zelfredzaam en het is niet de vraag óf ze de auto nemen, maar wélke van de drie ze gebruiken.
- Jongere kansrijken: flexibel en duurzaamheidsgedreven. Zijn gewend aan ketenreizen en maken bewust gebruik van verschillende mobiliteitsvormen.
- Renteniërende bovenlaag: hechten waarde aan (toeristische) voorzieningen met goede dienstverlening. Wonen vaak op comfortabele locaties nabij voorzieningen. Reizen incidenteel met het OV, bij voorkeur in de eerste klas van de trein.

- Werkende middengroep: opgegroeid met de auto als vanzelfsprekend vervoermiddel. Gezondheid speelt een rol, mits het geen extra moeite kost. De lease-e-bike en de snelle doorfietsroute vormen kansrijke alternatieven.
- De gepensioneerden zonder opleiding: beschikken over potentieel voor gebruik van fiets en OV. Nabijheid van basisvoorzieningen, met name zorg, is cruciaal voor hun mobiliteit.
- Onzekere werkenden: hebben een sterke voorkeur voor autogebruik, ook voor korte afstanden. Begeleiding richting alternatief vervoer, zoals de fiets, is wenselijk.
- Inwoners in een kwetsbare positie: in hoge mate afhankelijk van OV, maar benutten dit vooral via regelingen zoals de Meedoenpas (gratis reizen na 9.00 uur). Veel ondersteuning wordt via informele netwerken geboden, zoals noaberschap of kerken; dit verschilt per kern.

4.5 Vechtdal

Het Vechtdal heeft één middelgrote kern, Hardenberg, gelegen aan de oostzijde van de regio, met 20.000 inwoners (64.000 inwoners in de hele gemeente). Hardenberg vervult een cruciale rol binnen de nationale en regionale verbindingen, zowel via de weg als per spoor, en is van grote betekenis voor de omliggende kernen binnen het Vechtdal.

Langs de Vechtdallijn (de spoorverbinding Emmen–Hardenberg–Zwolle) liggen onder andere de halteplaatsen Ommen en Dalfsen. Deze plattelandsgemeenten functioneren als knooppunten voor omliggende kernen en faciliteren een aanzienlijke stroom van recreatief verkeer. De rivier de Vecht vormde vroeger een belangrijke waterverbinding tussen Hardenberg en Zwolle en heeft tegenwoordig vooral een hoge recreatieve waarde. Aan de noordzijde van het Vechtdal vormt de lijn Slagharen–Dedemsvaart–Nieuwleusen–Zwolle een tweede oost-westverbinding, die bijdraagt aan de regionale bereikbaarheid en ontsluiting van de omgeving.

De bereikbaarheid van kleine kernen, betaalbare mobiliteit en auto-afhankelijkheid zijn ook in het Vechtdal belangrijke vraagstukken. De kernen in het Vechtdal zijn primair gericht op Zwolle en Hardenberg, en daarnaast op plaatsen als Ommen, Dalfsen, Dedemsvaart en andere nabijgelegen kernen.

Voor het Vechtdal is de redeneerlijn voor de totstandkoming van de maatregelenpakketten als volgt:

- Versterken van de oost-westverbindingen Hardenberg-Zwolle en Slagharen-Zwolle:
 - Om de mobiliteit binnen het Vechtdal te verbeteren, wordt ingezet op het versterken van de HUB-structuur. Dit omvat de uitbreiding van het (H)OV-netwerk in combinatie met de ontwikkeling van nieuwe HUBs in Slagharen, Dedemsvaart, Balkbrug en Nieuwleusen. Daarnaast worden deze HUBs gekoppeld aan een snelbusverbinding naar en van Zwolle, waardoor de reisopties efficiënter worden.
 - Ook wordt de HUB-functie van de stations Ommen en Dalfsen versterkt, terwijl de stations Gramsbergen en Mariënborg langs de Vechtdallijn beter worden benut door aanvullende voorzieningen.
 - De oost-westverbindingen worden verder geoptimaliseerd door de aanleg van doorfietsroutes en lokale fietsroutes die kleine kernen verbinden met stations en

HUBs. Voor verplaatsingen binnen het Vechtdal wordt met name gebruikgemaakt van de lokale infrastructuur.

- Versterken van de verbinding tussen Drenthe en Twente: doorontwikkelen van het (H)OV, spoor (Nedersaksenlijn) en een snelbusverbinding tussen Hardenberg en Hoogeveen. Ook wordt ingezet op verbeteren van de verkeersveiligheid.

Een goede aansluiting op HUBs rondom Zwolle en een directe koppeling met het OV-netwerk in Zwolle (pakket A en B) zijn randvoorwaarden om de gewenste effecten te realiseren. De voorgestelde maatregelenpakketten dragen bij aan het versterken van de verbindingen met zowel Zwolle als Hardenberg, waardoor de regionale bereikbaarheid en doorstroming worden geoptimaliseerd.

Voor het deelgebied Vechtdal zijn de volgende maatregelenpakketten voorgesteld:

1. Slagharen-Zwolle: OV bus, HUB, doorfietsroutes;
2. Hardenberg-Zwolle: OV trein, HUB, doorfietsroutes;
3. verbinding Drenthe-Vechtdal-Twente (naar andere regio's): trein, infra.

Duiding bereikbaarheid voor doelgroepen in Salland en Vechtdal (incl Zwolle):

- De werkende bovenlaag: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De jongere kansrijken: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De rentenierende bovenlaag: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De werkende middengroep: inzetten op fiets. Streng parkeerbeleid.
- De gepensioneerden zonder opleiding: belangrijk om in te zetten op actief bewegen (te voet/fiets). Stel financiële middelen beschikbaar voor lokale verbeteringen, bijvoorbeeld ten behoeve van toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. Deze groep is onderbelicht in de maatregelen.
- De onzekere werkenden: waarschijnlijk geen/weinig mobiliteitsbelemmeringen. STOMP zou hier al moeten werken. Aandacht voor gedragsfactoren die een rol spelen bij deze groep.
- Inwoners in een kwetsbare positie: breder onderzoek naar aantallen en locaties nodig. Onderzoeken op welke manier ST(OMP) bij hen aansluit. Belangrijk om te weten hoe met hen te communiceren en wat de mogelijkheden zijn. Lopen is meestal het vervoermiddel. Fietsen stimuleren.

4.6 Salland

Vanuit het zuiden zijn er twee belangrijke verbindingen richting Zwolle: één vanuit Raalte en één vanuit Olst-Wijhe. Raalte is een middelgrote regionale kern (de gemeente heeft 38.500 inwoners) in Salland. Raalte wordt bediend met sprinters en een intercity (drie keer per uur) op de spoorlijn Zwolle-Heino-Raalte. De N35 vormt een belangrijke verbinding van en naar Zwolle waarvoor de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal wordt uitgevoerd. Raalte richt zich op Zwolle, Deventer en Twente.

Olst-Wijhe is een landelijke gemeente met meerdere kleine kernen, die zich in uiteenlopende richtingen oriënteren – onder andere op Raalte, Zwolle en Deventer. Hierdoor zijn er diverse reisopties beschikbaar. De kernen Olst en Wijhe beschikken over een intercitystation aan de

spoorlijn Zwolle-Roosendaal, wat directe en snelle verbindingen mogelijk maakt met Zwolle en andere steden.

Voor Salland is de redeneerlijn voor de totstandkoming van de maatregelenpakketten als volgt:

- Versterken van de verbinding Raalte-Zwolle en Olst-Wijhe-Zwolle: inzet op regionale HUBs en doorfietsroutes en het versterken van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op het regionale wegennet (MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal).
- Ontsluiten van de kleine kernen: inzet op nieuwe (lokale) HUBs (soms gecombineerd met maatschappelijke voorzieningen en MaaS), doorfietsroutes en lokale fietsverbindingen. Ook op het lokale wegennet is verkeersveiligheid een vraagstuk vanwege de combinatie met toenemend fietsverkeer en landbouwverkeer.

De voorgestelde maatregelenpakketten voor deelregio Salland zijn:

1. Zwolle-Raalte: doorfietsroutes en HUBs, N35 (spoor Zwolle-Twente: zie Vechtdal). In het kader van het deelprogramma Stationsomgeving worden meer maatregelen ingezet;
2. Zwolle-Olst-Wijhe: (door)fietsroutes en lokale HUBs met maatschappelijke voorzieningen (nabijheid).

Salland en Vechtdal (incl Zwolle); deze tekst is voor de volledigheid nogmaals opgenomen.

- De werkende bovenlaag: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De jongere kansrijken: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De rentenierende bovenlaag: geen aanvulling op maatregelen nodig.
- De werkende middengroep: inzetten op fiets. Streng parkeerbeleid.
- De gepensioneerden zonder opleiding: belangrijk om in te zetten op actief bewegen (te voet/fiets). Stel financiële middelen beschikbaar voor lokale verbeteringen, bijvoorbeeld ten behoeve van toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers. Deze groep is onderbelicht in de maatregelen
- De onzekere werkenden: waarschijnlijk geen/weinig mobiliteitsbelemmeringen. STOMP zou hier al moeten werken. Aandacht voor gedragsfactoren die een rol spelen bij deze groep.
- Inwoners in een kwetsbare positie: breder onderzoek naar aantallen en locaties nodig. Onderzoeken op welke manier ST(OMP) bij hen aansluit. Belangrijk om te weten hoe met hen te communiceren en wat de mogelijkheden zijn. Lopen is meestal het vervoermiddel. Fietsen stimuleren.

H5 | Organisatie en besluitvorming

Regio Zwolle is erkend als NOVEX-gebied. Dit vereist een solide interne organisatie die in staat is om de NOVEX-programma's effectief aan te sturen. De uitvoering van het Programma Regionale Bereikbaarheid is een complexe en omvangrijke opgave die alleen succesvol kan worden aangepakt door nauwe samenwerking tussen betrokken partijen en heldere bestuurlijke afstemming. Dit hoofdstuk beschrijft hoe de organisatie van het Programma Regionale Bereikbaarheid kan worden ingericht. Daarbij komen de betrokken partijen, de overlegstructuur en de samenwerkingsafspraken aan bod, evenals de beoogde governancestructuur.

5.1 Belang van samenwerken

Samenwerken aan de opgaven in het NOVEX-gebied Regio Zwolle is de moeite waard, vooral binnen programma's op systeemniveau. Thema's zoals water en bodem houden geen rekening met gemeente-, provincie- of rijksgrenzen en vereisen daarom een integrale aanpak. Dit geldt ook voor mobiliteit. Samenwerking op dit onderwerp is van belang omdat:

- er een onderlinge afhankelijkheid is bij het realiseren van grensoverschrijdende oplossingen, zoals spoorverbindingen die meerdere provincies doorkruisen en HUBs die ketenreizen faciliteren over provinciegrenzen heen. Daarom is het belangrijk een gezamenlijke visie te ontwikkelen voor Regio Zwolle als regionaal netwerk en groeigebied;
- een effectieve aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgave integrale afstemming vereist tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsbeleid. Daarvoor is een structureel regionaal overleg nodig, waarin partners elkaar kennen, het gedeelde belang onderkennen en actief samenwerken. Bovendien is het van belang om kennis te delen en gezamenlijk te leren;
- prioriteren van maatregelen nodig is (onderzoek moet dit nog ondersteunen) en plaatsvindt aan de regionale tafel, met alle partners, vanuit een integrale visie;
- innovatie en kennisdeling tussen de verschillende deelgebieden noodzakelijk is om tot duurzame mobiliteitsoplossingen te komen;
- het voor grote investeringen nodig is de krachten te bundelen en hier samen in op te trekken.

5.2 Betrokken partijen

De volgende partijen zijn betrokken geweest bij de regionale bereikbaarheidsstrategie:

- 22 gemeenten: Dalfsen, De Wolden, Dronten, Elburg, Hardenberg, Hattem, Heerde, Hoogeveen, Kampen, Meppel, Noordoostpolder, Nunspeet, Oldebroek, Olst-Wijhe, Ommen, Raalte, Staphorst, Steenwijkerland, Urk, Westerveld, Zwartewaterland, Zwolle;
- 4 provincies: Drenthe, Flevoland, Gelderland, Overijssel;
- Rijk: de minister van IenW is de verantwoordelijke bewindsvoerder vanuit het Rijk.

Het schaalniveau van Regio Zwolle biedt partners voordelen, doordat het slagkracht creëert als hefboom voor lobby en zorgt voor een heldere scope binnen de regionale agenda. De samenwerking is gebaseerd op de 'coalition of the willing', er ligt geen juridische overeenkomst aan ten grondslag. Niet alle vraagstukken zijn even relevant voor iedere partij. Daarom is directe

betrokkenheid niet altijd nodig, zeker niet boven op de taken die al bij verschillende organisaties liggen en wettelijk zijn vastgelegd.

Bijdragen van gemeenten aan de regionale bereikbaarheid:

- Ontwikkeling en inrichting van HUBs: gemeenten kunnen zorgen voor goede lokale infrastructuur (fietsenstallingen, looproutes, P+R), integratie met lokale voorzieningen en flexibele vervoersoplossingen.
- Stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit: gemeenten zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de lokale fiets- en wandelinfrastructuur. Ze kunnen investeren in veilige en aantrekkelijke fietspaden, goede fietsenstallingen en verkeersmaatregelen die langzaam verkeer bevorderen. Ook het lokaal faciliteren of promoten van deelmobiliteit of MaaS-oplossingen valt binnen de gemeentelijke mogelijkheden.
- Implementatie van flexibele en inclusieve mobiliteit: gemeenten kunnen maatwerkoplossingen (zoals doelgroepenvervoer) lokaal organiseren of faciliteren om vervoersarmoede tegen te gaan en ervoor te zorgen dat alle inwoners toegang hebben tot voorzieningen en overstappunten.
- Gemeenten kunnen via ruimtelijke ontwikkelingen sturen op nabijheid, zoals het bouwen van woningen dicht bij een station of HUB, waardoor beide meer draagvlak krijgen. Dit draagt bij aan duurzame reiskeuzes en vermindert de druk op het wegennet.
- Gemeenten kunnen met lokaal parkeerbeleid sturen op gedrag van reizigers.

Bijdragen van provincies aan de regionale bereikbaarheid:

- gezamenlijke strategische kaders en afstemming: heldere, afgestemde regionale mobiliteits- en ruimtelijke strategieën van de provincies;
- rol provincie als opdrachtgever/concessieverlener regiotaxi (FlexRRReis), bus en regionaal spoorvervoer;
- regie op deelmobiliteit/MaaS;
- ook de facilitering van samenwerking binnen Regio Zwolle: het delen van kennis en data en beleid ten aanzien van gemeentegrens overstijgende maatregelen zijn van belang.

Bijdragen van het Rijk aan de regionale bereikbaarheid:

- Het Rijk is partner voor de planning en realisatie van grote, nationale en (boven)regionale mobiliteitsprojecten en flankerende maatregelen. Hiervoor heeft het Rijk specifieke tafels zoals het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijke Overleg MIRT (BO-MIRT) georganiseerd waar jaarlijks de afspraken met de landsdelen en regio's over de grote investeringen worden gemaakt.

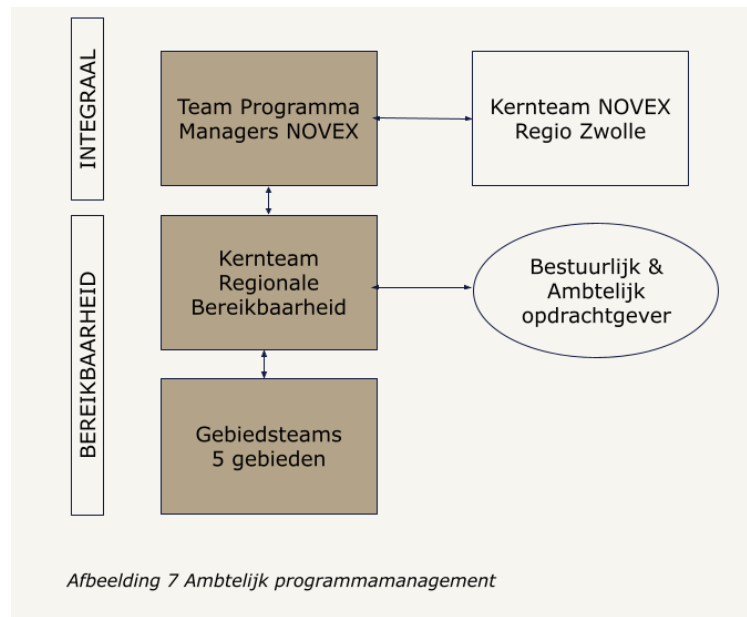
De private partijen zijn bij de totstandkoming van dit programmaplan niet betrokken geweest. Bij een vervolg ligt het in de rede om hen hierbij uit te nodigen.

5.3 Binnen het programma NOVEX-gebied Regio Zwolle

Organisatie Regionale Bereikbaarheid

Het Programma Regionale Bereikbaarheid maakt deel uit van het programma NOVEX-gebied Regio Zwolle. De interne programma-organisatie wordt aangesloten op de structuur die reeds bestaat met een Kernteam

NOVEX-gebied Regio Zwolle en de Programmamanagers NOVEX-gebied Regio Zwolle (zie bijlage 4). Voor het Programma Regionale Bereikbaarheid wordt een kernteam ingericht, met een programmamanager die het deelprogramma aanstuurt en verantwoordelijk is voor resultaten en voortgang. De programmamanager wordt aangestuurd door de bestuurlijke en ambtelijke opdrachtgevers. Voor de uitwerking en uitvoering in de gebieden komen vijf gebiedscoördinatoren, een per deelgebied. Hierdoor is de uitvoering van projecten zo dicht mogelijk georganiseerd op de deelgebieden (zie afbeelding 8).



Informeren en consulteren tussen de deelprogramma's

Samenwerken is van belang voor en bij de uitvoering van NOVEX-programma's. De regionale bereikbaarheidsstrategie geeft input aan andere programma's en gebiedsontwikkelingsprocessen en omgekeerd. Er moet continu interactie zijn tussen de verschillende ontwikkelingen. Hier moet blijvend aandacht voor zijn zowel via de formele overlegstructuren als tussen de overlegmomenten in.

Een effectieve samenwerking tussen de drie gebiedsgerichte programma's en de beide systeemprogramma's vereist afstemming op samenhang, raakvlakken en gezamenlijke acties. Een nauwe koppeling tussen de deelprogramma's Stedelijk Zwolle (pakket A en B), Stationsomgevingen en Vitale Kernen is gewenst. Een gebiedsgerichte samenwerking per deelregio kan bijdragen aan een effectievere afstemming en uitvoering van beleidsdoelen. Dit vraagt om duidelijke afspraken en een goede samenwerking.

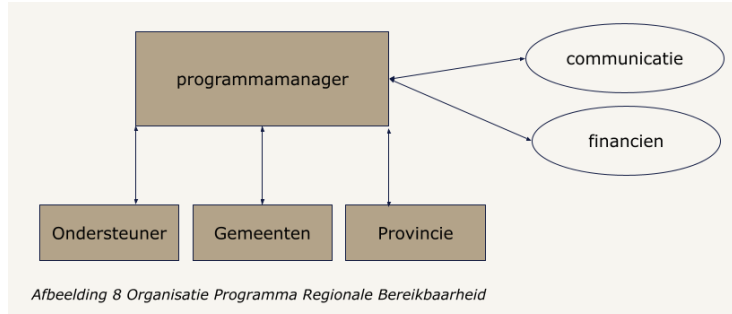
5.4 Binnen het Programma Regionale Bereikbaarheid

Opdrachtgevers

De bestuurlijk opdrachtgevers zijn Ellentrees Müller (vanaf 1 juni) (gedeputeerde provincie Flevoland) en Céline Blom (burgemeester gemeente Nunspeet). De ambtelijk opdrachtgever is Marjolijn Boot (hoofd ruimte en bereikbaarheid provincie Overijssel).

Kernteam

Het kernteam van het Programma Regionale Bereikbaarheid staat aan de lat om het programma vorm te geven, te beheersen en uit te voeren. Het kernteam zal eens per twee weken vergaderen. Het kernteam bestaat uit een programmamanager, een medewerker van de provincie, gemeentelijke vertegenwoordigers per deelgebied (de gebiedscoördinatoren, een per deelgebied) en een ondersteuner. De programmamanager heeft vaste contactpersonen voor de communicatie en financiën (zie afbeelding 9).



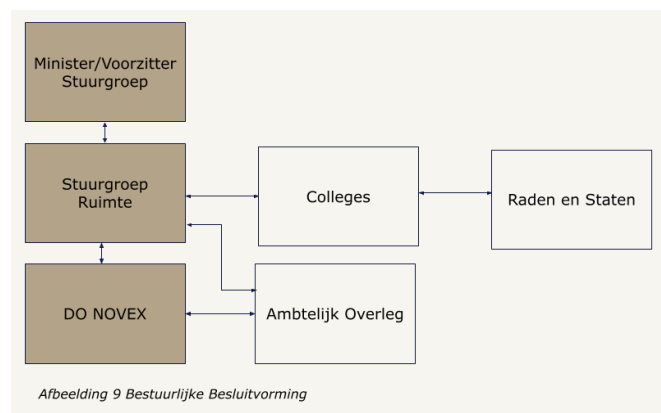
Taken en rollen

De programmamanager is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programmaplan en organiseert het proces, waarbij betrokken partners actief worden meegenomen en ruimte krijgen voor inbreng. Daarnaast zorgt de programmamanager in overleg met de programmamanager NOVEX voor een duidelijke besluitvorming binnen de vastgestelde gremia en besluitvormingslijnen. Het kernteam initieert en coördineert overlegmomenten, werksessies en noodzakelijke onderzoeken. De programmamanager vertaalt onderzoeksresultaten naar besluiten, nieuwe opgaven en processtappen, en brengt nieuwe inzichten onder de aandacht.

De programmamanager draagt de eindverantwoordelijkheid voor zowel inhoud als proces, stuurt het kernteam aan, fungeert als gesprekspartner voor ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers en andere partners, en speelt een verbindende rol tussen de verschillende programma's. Daarnaast maakt de programmamanager deel uit van het programmateam en kernteam van het NOVEX-gebied Regio Zwolle. De gebiedscoördinatoren binnen het kernteam zijn verantwoordelijk voor het proces en de inhoud van de afzonderlijke deelgebieden.

Governance

Ter versterking van de uitvoering van het NOVEX-programma binnen Regio Zwolle wordt voorgesteld uit te gaan van de bestaande governancestructuur. De reeds actieve Stuurgroep Ruimte, verantwoordelijk voor de uitvoering van het NOVEX-programma, is daarbij het centrale coördinatieorgaan. In toenemende mate worden ook andere ruimtelijke opgaven, zoals ruimtelijke ordening, klimaatadaptief ontwikkelen en mobiliteit, in samenhang opgepakt.



Ten behoeve van de regionale mobiliteitsopgaven worden de portefeuillehouders Mobiliteit (wethouders en gedeputeerden) met regelmaat betrokken voor afstemming en inbreng. Van belang is dat onderdelen zoals de strategie en inzet van het STOMP-principe lokaal en regionaal geborgd worden. Ook (lokale) betrokkenheid en inzet bij de uitvoering is belangrijk.

De resultaten van het Programma Regionale Bereikbaarheid worden via de ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgeverslijn ingebracht in de stuurgroep van NOVEX-gebied Regio Zwolle. Na accordering door de stuurgroep worden de uitkomsten voorgelegd aan de colleges, gemeenteraden en provinciale staten van de betrokken partners.

De stuurgroep bewaakt de voortgang op basis van periodieke voortgangsrapportages en levert tevens input voor het BOL en het BO-MIRT, zoals weergegeven in afbeelding 10.

Escalatielijn

Bij het Programma Regionale Bereikbaarheid zijn verschillende partijen betrokken die op verschillende niveaus input leveren.

- Als er sprake is van geschillen binnen de programmaorganisatie, is de programmamanager aan zet om tot oplossingen te komen. Als dit onvoldoende lukt, wordt opgeschaald naar de ambtelijk opdrachtgever en indien nodig naar de bestuurlijke opdrachtgevers.
- Als er sprake is van geschillen tussen de NOVEX-deelprogramma's, is de programmamanager degene die hierover met hen in gesprek gaat. Als dit onvoldoende blijkt, is het aan de programmamanager NOVEX om het geschil op te lossen of op te schalen naar het directieoverleg en/of de stuurgroep.

H6 | Financiering en begroting

Gezamenlijk bouwen aan de toekomst van Regio Zwolle betekent dat samenwerkende partijen, de maatregelen realiseren en de kosten financieren (inclusief exploitatiekosten) voor de opgaven in het NOVEX-gebied Regio Zwolle. Het gaat hierbij specifiek om de extra investeringen ten behoeve van de extra verstedelijking in het NOVEX-gebied. Rijk, provincies en gemeenten spelen hierbij allen een rol. Voor de programmaorganisatie is inmiddels een totaalbeeld van de financiering beschikbaar. Echter, voor de investeringen in zowel generieke als specifieke mobiliteitsmaatregelen ontbreekt dit overzicht nog. Dat komt doordat de voorgestelde maatregelenpakketten eerst nog inhoudelijk moeten worden doorgerekend en uitgewerkt.

6.1 Financiering van de programmaorganisatie

In de begroting van Regio Zwolle is voor de organisatie van het Programma Regionale Bereikbaarheid respectievelijk € 500.000,-, € 525.000,- en € 550.000,- opgenomen voor de jaren 2026, 2027 en 2028. Deze middelen zijn bestemd voor de uitvoering van werkzaamheden en activiteiten voor de doorontwikkeling van het programma. Hierover moet de stuurgroep nog besluiten.

Een deel van de kosten betreft organisatiekosten, zoals programmamanagement, coördinatie en regiobrede bijeenkomsten (circa € 200.000,- per jaar). Het overige deel is bedoeld voor verdiepende onderzoeken, studies en planvorming, zowel op regionaal niveau als voor de onderscheiden deelgebieden uit dit programmaplan. Deze kosten vormen tevens de opmaat naar toekomstige fysieke investeringen door de samenwerkende partners. De financiering van deze opgaven binnen het NOVEX-gebied Regio Zwolle vindt plaats door de samenwerkende partijen, op basis van een verdeelsleutel naar rato van het aantal inwoners.

6.2 Gerichte investeringen in woningbouw en mobiliteit

De omvang van de lijst met maatregelen maakt al direct duidelijk dat de optelsom van maatregelen in de honderden miljoenen gaat lopen. Onderzoek zal uit moeten wijzen welke maatregelen vanuit het oogpunt van doelbereik en investeringskosten prioriteit moeten krijgen. De uiteindelijke keuze is een bestuurlijke.

De regio streeft naar een financiële verdeling van de kosten onder met name de publieke partijen. Op dit moment zijn de benodigde investeringsbedragen nog niet in beeld. Het zal ook nog enkele jaren duren voordat het programma verder is uitgewerkt en er concreet co-investeringsmiddelen bij de regionale partners zijn gevonden. Voor een aantal maatregelen zijn deze middelen echter al gelabeld en kan met de uitvoering worden gestart – of is deze reeds begonnen.

Gezien de omvang van de woningbouwopgave en de beperkte middelen is een strategische en pragmatische benadering van belang. De nadruk ligt op haalbare en realistische investeringen, waarbij de beschikbare financiering doelgericht wordt ingezet om zowel woningbouw als infrastructuur effectief te ondersteunen. Hierbij wordt de keuze bepaald op basis van urgentie, haalbaarheid en maatschappelijke impact. De aanpak moet enerzijds duidelijke praktische

criteria en prioritering bevatten om investeringen effectief te richten, en anderzijds ruimte bieden voor flexibiliteit, zodat inspelen op regionale behoeften en veranderende omstandigheden mogelijk blijft.

In bijlage 7 zijn de huidige investeringsprogramma's van het Rijk opgenomen.

H7 | Monitoring en evaluatie

Monitoring, evaluatie en bijsturing mogen niet ontbreken, omdat ze zorgen voor effectieve sturing en optimalisatie van de uitvoering. Door regelmatig te monitoren, kunnen ontwikkelingen en knelpunten vroegtijdig wordenesignaleerd, waardoor tijdige interventies mogelijk zijn. Evaluatie biedt inzicht in de behaalde resultaten en helpt vaststellen of doelen worden gerealiseerd. Dit proces zorgt ervoor dat beleidskeuzes gebaseerd zijn op actuele en betrouwbare gegevens, waardoor aanpassingen kunnen worden doorgevoerd en kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden.

7.1 Voortgang en resultaat

De voortgang van de aanpak wordt systematisch gemonitord met behulp van effectindicatoren. Deze indicatoren zijn zoveel mogelijk gericht op de programmavoortgang van het Programma Regionale Bereikbaarheid en bieden inzicht in de ontwikkelingen en impact van de maatregelen.

Het leggen van kwantitatieve en kwalitatieve relaties tussen aanpak, maatregelen en gestelde doelen is een uitdagend proces. Daarom wordt monitoring niet uitsluitend gericht op de hoofddoelen, maar ook op subdoelen en tussenliggende resultaten. Dit maakt het mogelijk om een gedetailleerd beeld te vormen van de effectiviteit van afzonderlijke maatregelen. In de eerste jaren van het programma ligt de focus vooral op het verkrijgen van inzicht in de behaalde resultaten. De gebruikte indicatoren helpen te beoordelen of de ontwikkelingen in lijn zijn met de gewenste richting. Hierbij worden niet alleen harde cijfers geanalyseerd, maar ook kwalitatieve gegevens om een breed en genuanceerd beeld te verkrijgen.

7.2 Monitoring en bijsturing

Het concept-programmaplan vormt de uitgangssituatie. Op basis hiervan wordt de voortgang regelmatig geëvalueerd om veranderingen en trends inzichtelijk te maken. Door deze periodieke monitoring ontstaat een dynamisch beeld van de voortgang, waardoor er tijdig kan worden bijgestuurd indien nodig.

Jaarlijks worden concrete acties geformuleerd en geïmplementeerd, waarbij de voortgangsindicatoren als leidraad dienen. Waar mogelijk wordt ingezet op kwantitatieve indicatoren, omdat deze objectieve en meetbare gegevens opleveren. De resultaten van de voortgangsindicatoren worden jaarlijks gepubliceerd en afgestemd op de P&C-cyclus (Planning & Control).

H8 | Aanbevelingen en aandachtspunten

Onderstaande aanbevelingen en aandachtspunten zijn gericht op de uitvoering van dit programma en het inbedden in het totale programma NOVEX Regio Zwolle. Het uiteindelijke resultaat is het op peil houden van de regionale bereikbaarheid bij de schaa sprong (voor iedereen) in de NOVEX Regio Zwolle.

1. Verankering en implementatie van de strategie

Het Programma Regionale Bereikbaarheid kiest expliciet voor het STOMP-principe als leidraad. Dit betekent een prioritering van Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer en Mobiliteitsdiensten boven de Privé-auto. Gezien de verwachte groei, gezien de huidige dominantie van de auto en voor het verkrijgen van draagvlak, is het van belang om deze principes consequent te vertalen naar alle maatregelenpakketten en projecten. Dit vereist een sterke focus op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

De strategie benadrukt de rol van middelgrote regionale kernen als schakels en de ontwikkeling van regionale HUBs als knooppunten voor overstap en voorzieningen. Aanbevolen wordt om de uitwerking en realisatie van deze HUBs en het versterken van de centrumfunctie van middelgrote kernen versneld ter hand te nemen. HUBs moeten functioneren als efficiënte knooppunten die reizigers opvangen en faciliteren in de overstap naar duurzame mobiliteit.

De maatregelenpakketten richten zich hoofdzakelijk op de verplaatsing via meerdere vervoersmiddelen ('ketenreis') met uitbreiding van doorfietsroutes, de inzet van HUBs en de versterking van het (H)OV-netwerk. Deze instrumenten zijn noodzakelijk voor het realiseren van duurzame en snelle verbindingen tussen kleine kernen, middelgrote regionale kernen, regionale HUBs en Zwolle. Hierbij is een samenhangende uitrol van deze maatregelen nodig.

2. Aanvullend onderzoek

Het plan is opgesteld op basis van bestaand onderzoek en input van experts bij gemeenten en provincies. Voer gericht aanvullend onderzoek uit op de geïdentificeerde lacunes in samenhang met de regionale, integrale mobiliteitsopgave om de effectiviteit en kosten in beeld te brengen. Dit gaat bijvoorbeeld om de woningbouwaantallen tot 2040, de precieze effecten van de schaalvergroting op verkeersstromen (inclusief hoofdwegennet), de specifieke behoeften en locaties en doelgroepen, omvang en sectorale verdeling van de nieuwe werkgelegenheid, het effect van doorfietsroutes, en de rol van goederenvervoer inclusief transport over water. Ook de kansen en effecten van smart mobility behoeven aanvullend onderzoek, aangezien een grotere inzet van slimme mobiliteitsoplossingen bijdraagt aan het op peil houden van de regionale bereikbaarheid.

De huidige maatregelenpakketten zijn tot stand gekomen in samenwerking met mobiliteitsexperts uit het gebied. Het is van belang deze objectief te laten doorrekenen en toetsen door een onafhankelijk verkeerskundig bureau. In de huidige voorstellen zijn mogelijk elementen opgenomen die (deels) voortkomen uit lobby-invloeden of wensbeelden, hetgeen de verhouding tussen kosten, baten en beleidsdoelstellingen uit balans kan brengen. Er bestaat een reëel risico dat uitvoering van alle voorgestelde maatregelen leidt tot investeringen van

honderden miljoenen euro's, terwijl de oorspronkelijke opgave primair gericht is op het behouden van de regionale bereikbaarheid. Daarbij wordt gekeken naar het oplossend vermogen en vindt prioritering plaats op basis van randvoorwaardelijkheid en kosteneffectiviteit. Om tot een realistische en doelgerichte aanpak te komen, is het daarom wenselijk om eerst een onafhankelijke analyse te laten uitvoeren. Op basis van die doorrekening kan vervolgens ambtelijk en bestuurlijk worden geprioriteerd. Werk vervolgens op basis van verkregen inzichten het programmaplan verder gebiedsgericht uit.

3. Gerichte en proportionele strategie met aandacht voor kleine kernen en het buitengebied

Maatregelen moeten vooral plaatsvinden waar de groei het grootst is (Zwolle, middelgrote regionale kernen en rond de HUBs) en de daarmee gepaard gaande drukte. Aanbevolen wordt om investeringen prioritair te richten op deze groeigebieden om de bereikbaarheid daar op peil te houden waar het aantal te realiseren woningen, werkgelegenheid en/of voorzieningen het grootst is. Aandacht voor de kleine kernen en het buitengebied is van belang, want de afhankelijkheid van de auto is daar groot. Blijf voor deze gebieden, ondanks beperkte draagkracht voor traditioneel OV, zoeken naar en investeren in passende, flexibele mobiliteitsoplossingen zoals flexibel OV, deelmobiliteit en verbeterde fietsverbindingen.

4. Verdieping van de mensgerichte aanpak en inclusiviteit

Een succesvolle strategie vereist dat maatregelen aansluiten bij de behoeften en het gedrag van inwoners. Verfijn de analyse van de behoeften per sociaal-economische doelgroep binnen Regio Zwolle. Specifieke doelgroepen, zoals 'inwoners in een kwetsbare positie' en 'onzekere werkenden', worden geïdentificeerd als minder goed bediend door de huidige maatregelen. Ontwikkel gerichte maatregelen en communicatiestrategieën om de mobiliteit en deelname aan de maatschappij voor deze groepen te verbeteren. Dit kan een koppeling met welzijnsvoorzieningen vereisen. Aandacht voor betaalbaarheid en toegankelijkheid is van belang.

5. Verdieping op de verbinding met de andere programma's NOVEX Regio Zwolle

De strategie gericht op de ontwikkeling van de middelgrote regionale kernen en HUBs draagt bij aan de doelen van het deelprogramma Vitale Kernen en Gezonde Buurten. Dit vraagt om een goede afstemming tussen de beide deelprogramma's, zodat maatregelen elkaar versterken in plaats van verzwakken. Ook voor de deelprogramma's Stationsomgevingen en Stedelijk Zwolle (pakketten A en B) is het van belang dat regionale en lokale maatregelen goed op elkaar aansluiten. Voor SPONS is het belangrijk om grote ontwikkelingen te vermijden in gebieden die daar minder geschikt voor zijn, vanwege de bodemsamenstelling en watersystemen.

6. Versterking van samenwerking, organisatie en governance

Blijf inzetten op de kracht van de 'coalition of the willing' om gezamenlijke doelen te bereiken en de regionale belangen te behartigen. De regionale bereikbaarheidsopgave overschrijdt bestuursgrenzen en vraagt om intensieve samenwerking tussen Rijk, provincies en gemeenten. Betrek daarbij tevens relevante partijen zoals Rijkswaterstaat, het bedrijfsleven (zoals VNO-NCW) en onderwijsinstellingen om kennis, draagvlak en uitvoeringskracht te versterken.

In het verlengde van punt 5, zorg voor continue en effectieve afstemming tussen het Programma Regionale Bereikbaarheid en de andere deelprogramma's binnen NOVEX Regio Zwolle (Stedelijk Zwolle, Stationsomgevingen, Vitale Kernen & Gezonde Buurten, SPONS). De interactie en integratie tussen ruimtelijke ontwikkeling, klimaatadaptatie en mobiliteit moet geborgd zijn.

Benut zoveel mogelijk de vastgestelde governancestructuren, zoals het kernteam en de Stuurgroep Ruimte, voor besluitvorming, regie en prioritering van maatregelen. Dit is van belang gezien de verwachte grote investeringen en de noodzaak om keuzes te maken. Maak afspraken over de mandatering en informatieverstrekking door stuurgroepleden aan verantwoordelijke portefeuillehouders.

7. Adequate financiering en strategische keuzes

Het realiseren van de voorgestelde maatregelen vereist aanzienlijke financiële middelen. Werk de financiering en begroting (inclusief exploitatiekosten) verder uit en zoek actief naar financieringsbronnen, inclusief de beschikbare nationale middelen vanuit VRO en IenW. Prioriteer investeringen op basis van urgentie, haalbaarheid, impact en kosteneffectiviteit. Zorg ervoor dat voorstellen voldoen aan de criteria voor financiering vanuit het Mobiliteitsfonds, met focus op bovenplanse maatregelen die bijdragen aan de verstedelijkingsopgave.

8. Robuust monitoring- en evaluatiesysteem

Om de effectiviteit van de strategie en maatregelen te meten en tijdig bij te sturen, is monitoring en evaluatie van belang. Geef verder invulling aan de monitoring door middel van kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren. Evalueer periodiek de voortgang en resultaten (gebaseerd op de nulmeting van dit concept-programmaplan). Gebruik deze inzichten om de strategie en maatregelenpakketten aan te passen waar nodig.

Bijlagen

Bijlage 1 | Overzicht deelnemers bijeenkomsten

Gemeenten

gemeente Dalfsen, F. Mosterman
gemeente De Wolden Hoogeveen, R. Hoorn
gemeente De Wolden Hoogeveen, M. Wind
gemeente Dronten, G. Hakkers
gemeente Elburg, S. Ruster
gemeente Hardenberg, S. Vlug
gemeente Hattem, R. Veldkamp
gemeente Heerde, N. Post
gemeente Kampen, T. de Nooij
gemeente Kampen, R. Hartgers
gemeente Meppel, H. Witteveen
gemeente Nunspeet, L. Ubbink
gemeente Noordoostpolder, R. van den Hof
gemeente Olst-Wijhe, M. Bos
gemeente Oldebroek, E. Dijkshoorn
gemeente Ommen, L. Slootjes
gemeente Raalte, M. Koops
gemeente Staphorst, S. Zut
gemeente Steenwijkerland, G. Ekkelenkamp
gemeente Urk, G. Schenk
gemeente Westerveld, M. Kloosterman
gemeente Zwartewaterland, V. van Kleef
gemeente Zwolle, P. de Jong
gemeente Zwolle, J. van Doorne
regio Kop van de Veluwe, T. Heida

Provincies

provincie Drenthe, M. Courtz
provincie Flevoland, B. Rijnbeek
provincie Gelderland, C. Stroomer
provincie Overijssel, G.J. Kuiper
provincie Overijssel, J. Marinissen
provincie Overijssel, A. de Haan

Bijlage 2 | Activiteiten

Activiteiten	Data
Werk sessie 1 provincie -kennismaking -plan van aanpak -vullen canvas	10 en 18 mrt
Werk sessie 1 gemeenten -kennismaking -verhaallijn -opgaven en kansen (maatregelen)	31 mrt
Werk sessie 2 provincies -reflectie op methodiek en redeneerlijn - bespreken canvas en doelenboom -bespreken groslijst maatregelen	10 apr
Werk sessie 2 gemeenten en provincies -relatie maatregelen met regionale verstedelijking en doelen -van maatregelen en alternatieven naar samenhangende pakketten -klantreizen en persona's	16 apr
Werk sessie 3 provincies -samenhang maatregelen regio's -aansluiting vraagstukken/opgaven -check doelen en maatregelen	12 mei
Roadshow, bijeenkomst per deelgebied -check maatregelenpakketten -toetsen strategie -ophalen feedback doelenboom	22 mei
Programmateam/kernteam -bespreken eerste concept -feedback	1x in 3 wkn
AO -presentatie aanpak/presentatie stavaza	19 feb en 17 juni
Gemeenten en provincies -online feedback concept-programmaplan	19 juni
Ambtelijk opdrachtgever -bespreken PvA, voortgang, concept-programmaplan	1x per mnd
Bestuurlijk opdrachtgever -bespreken PvA, voortgang, concept-programmaplan	9 apr, 11 juni en 2 juli

Bijlage 3 | Documenten

- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), Bijlage – Factsheets maatregelen (MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o.), 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), Bijlage – probleemcontext MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving, 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), Bijlage – Technische rapportage NRM MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving, 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), eindrapportage MIRT-onderzoek Zwolle, 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving; technische uitwerking verkeersberekeningen, 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, Ministerie van I en W (opgesteld door Studio Bereikbaar), Samenvatting MIRT-onderzoek Zwolle, 3 februari 2023
- Gemeente Zwolle, Ruimtelijk Toekomstperspectief; ons Zwolle van Overmorgen, april 2025
- Provincie Drenthe, Mobiliteitsprogramma 2021-2030
- Provincie Drenthe, Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op Maat 2022-2026
- Provincie Flevoland, Programma Mobiliteit en Ruimte
- Provincie Flevoland, Strategische Agenda Flevoland
- Provincie Flevoland, Hubstrategie Flevoland
- Provincie Flevoland, Jaarverslag 2024 Kernteam Regio Flevoland
- Provincie Flevoland, Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland
- Provincie Flevoland, Strategische Agenda Flevoland Deel I
- Provincie Flevoland, Strategische Agenda Flevoland Deel II
- Provincie Flevoland, Voortgang afspraken Uitvoeringsagenda SAF, voorjaar 2024
- Provincie Gelderland, Beleidskader Bereikbaarheid, augustus 2024
- Provincie Gelderland, Concept-Projectenboek 2023-2024
- Provincie Gelderland, Gelders Programma Bereikbaarheid, augustus 2024
- Provincie Gelderland, Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, vastgesteld 03 sept 2024
- Provincie Gelderland, Uitvoeringsagenda Slim en Schoon, 29 okt 2024
- Provincie Gelderland, Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
- Provincie Overijssel, Geactualiseerde Routekaart Hubs Overijssel, vastgesteld 26 maart 2024
- Provincie Overijssel, Regionaal Mobiliteitsprogramma Overijssel concept
- Provincie Overijssel, Statenvoorstel Investeringsvoorstel aanpak van HUBs in Overijssel
- Provincie Overijssel, Toekenningsbeschikking SPUK mobiliteitspakketten gemeente Zwolle
- Regio Zwolle, Bereikbaarheidsambitie Regio Zwolle, 01 07 2020
- Regio Zwolle, Gebiedsbiografie Novi-regio Zwolle, (opgesteld door Strootman Landschapsarchitecten), juli 2023
- Regio Zwolle, IJsseldelta sponsstrategie (opgesteld door Buck Consultants International)

- Regio Zwolle, Ontwikkelperspectief Regio Zwolle
- Regio Zwolle, Programma Stationsomgevingen, 04 10 2024
- Regio Zwolle, Regionale Uitvoeringsagenda 2025 NOVEX-gebied Regio Zwolle Concept
- Regio Zwolle, Ruimtelijk Economische Bouwsteen Regio Zwolle 2040; Regio van doen, conceptrapportage 22 januari 2024
- Regio Zwolle, Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta; Verstedelijkingsstrategie, 1 februari 2023
- Regio Zwolle, <https://www.regiozwolle.nl/waar-werken-wij-aan/ruimtelijke-ontwikkeling/regionale-mobiliteitstransitie>
- Woondeal Flevoland 2022-2030
- Woondeal Gelderland 2022-2030
- Woondeal Kop van de Veluwe 2022-2030
- Woondeal Overijssel-West 2022-2030
- Woondeal Stedendriehoek 2022-2030

Bijlage 4 | Sociaal-economische typologie SCP

1. De werkende bovenlaag (2,7 miljoen, 19,9 procent)

De mensen in deze groep mogen niet klagen over hun leven, en dat vinden ze zelf ook. Ze geven dan ook het hoogste cijfer aan hun leven, een 8,1. Ze hebben vaak moderne Nederlandse namen als Sanne of Tim of elitenamen zoals Anne-Fleur, Roderick en Alexander. Ook Hebreeuwse namen zoals Esther en Daniel komen vaak voor.

Daarnaast is deze klasse gemiddeld het hoogst opgeleid; bijna negen op de tien hebben werk. Ook zijn ze fysiek en mentaal het gezondst, hebben ze de gunstigste score op de BMI-index en het grootste netwerk.

2. De jongere kansrijken (1,2 miljoen, 8,6 procent)

Het inkomen en vermogen van deze groep is vaak wat aan de lage kant, omdat mensen in deze groep aan het begin van hun carrière staan. Zo heeft meer dan de helft van deze groep schulden. Daartegenover staat dat de groep op alle andere vlakken heel goed scoort.

Zo hebben de mensen in deze groep een goede fysieke gezondheid, beschikken ze over een groot netwerk, vooral als het gaat om mensen met wie ze over persoonlijke zaken kunnen spreken, en is hun Engels het best van iedereen.

Ook op digitaal vlak scoren ze het hoogst. Ze hebben vaak een moderne Nederlandse voornaam zoals Sanne of Tim. Deze groep stemt het vaakst op GroenLinks (18 procent), gevolgd door D66 (11 procent). De gemiddelde leeftijd van deze groep is 34 jaar. Mensen uit deze groep waarderen hun leven met een 7,4.

3. De rentenierende bovenlaag (1,7 miljoen, 12,2 procent)

Wat opvalt aan de mensen in deze groep is hun rijkdom: hun vermogen is het hoogst van allemaal. Bijna één op de vijf heeft een vermogen van meer dan € 500.000 (terwijl 70 procent met pensioen is). Deze klasse stemt het meest op de VVD (19 procent), gevolgd door CDA (10 procent) en GroenLinks (10 procent).

Daarnaast is deze klasse hoog opgeleid; 62 procent behaalde een hbo- of universitair diploma. Ook zijn ze fysiek gezond en hebben ze veel contacten met familie, vrienden en burens.

Wel blijft de groep achter als het gaat om de beheersing van Engels en digitale vaardigheden. Meer dan de helft heeft een traditioneel Nederlandse voornaam, zoals Aaltje of Johannes. Mensen uit deze groep geven hun eigen leven gemiddeld een 7,9.

4. De werkende middengroep (3,4 miljoen mensen, 24,9 procent)

De meeste mensen in Nederland behoren tot de werkende middengroep. In deze groep komen nauwelijks gepensioneerden en mensen zonder werk voor. Wat verder opvalt, is dat het aantal hoogopgeleiden aanzienlijk lager is dan bij andere klassen. Tegelijkertijd kunnen ze wel goed Engels en zijn ze digitaal vaardig.

Op het gebied van gezondheid scoort deze groep niet heel goed; zo komt ernstig overgewicht vaker voor en hebben mensen uit deze groep niet een positief zelfbeeld. Ook kennen ze weinig mensen op invloedrijke posities, waardoor ze over minder 'kruiwagens' beschikken die hen in het leven kunnen helpen. Ze geven hun eigen leven gemiddeld een 7,5 en stemmen het vaakst op de VVD (12 procent).

5. De laagopgeleide gepensioneerden (2,5 miljoen, 18,1 procent)

Deze groep is gemiddeld het oudst (67 jaar). De meeste mensen uit deze groep hebben geen werk meer. Ze hebben duidelijk minder geld dan de andere klassen, maar zijn niet ongelukkiger. Ze geven hun leven gemiddeld een 7,7. Hun gezondheid doet vaak wel onder voor de andere groepen, net als hun BMI. Slechts 33 procent heeft een gezond gewicht.

Ze hebben goed contact met familie, vrienden en burens, maar verder een beperkt netwerk. De politieke voorkeur gaat vooral uit naar CDA (13 procent), PvdA en 50PLUS (beide 10 procent).

6. De onzekere werkenden (1,4 miljoen, 10 procent)

Deze groep is het ongelukkigst van alle groepen. Mensen uit deze groep geven een 6,6 aan hun leven. Gevoelens van depressiviteit of somberheid komen het vaakst voor. Ook vinden ze niet heel snel aansluiting op de arbeidsmarkt. Het aandeel werklozen onder deze klasse is het grootst. De PVV heeft bij deze groep de grootste aanhang (9 procent). Daarnaast behaalde een op de zes een hbo- of universitaire opleiding. Op het gebied van gezondheid scoort deze groep ook laag. Wel zijn mensen uit deze groep goed in Engels en hebben ze goede digitale vaardigheden. Bijna één op de drie heeft een niet-westerse migratieachtergrond. Het aandeel Arabische en Turkse voornamen is groter dan in andere groepen.

7. Het precariaat/kansarmen (860.000 mensen, 6,3 procent)

Deze groep heeft de minste hulpbronnen: mensen uit deze groep belanden overal onderaan. Het gemiddelde opleidingsniveau van deze groep is niet hoog: 45 procent heeft maximaal basisonderwijs als hoogst behaald opleidingsniveau. Ook heeft 70 procent (ernstig) overgewicht en kunnen mensen uit deze groep nauwelijks aanspraak maken op hun netwerk.

Mensen met een niet-westerse migratieachtergrond komen in deze klasse het vaakst voor. Ze geven hun leven gemiddeld een 6,8. Met 65 jaar zijn deze mensen gemiddeld vrij oud.

Bijlage 5 | Maatregelenpakketten

Deelgebied Kop van de Veluwe (Gelderland)
Generiek
Update regionale parkeernota (Oldebroek, Elburg, Nunspeet, Hattem, Heerde)
Laadinfra op HUBs, bijvoorbeeld opwek van energie op Rijksgrond (Horsthoek)
Deelmobiliteit
Ontwikkelen Multimodale Mobiliteitsagenda Kop van de Veluwe
Pakket 1: Oost (A50)
Doorfietsroute Apeldoorn-Zwolle (F50)
(H)OV lijnen Apeldoorn Horsthoek-Zwolle via Vaassen
(H)OV lijnen Apeldoorn Horsthoek – Zwolle via Wapenveld
(H)OV Zwolle-Arnhem
HUB Horsthoek Heerde-Zuid (pakket B)
Pakket 2: West (A28)
Doorfietsroute Nunspeet-Zwolle
Doorfietsroute Elburg -'t Harde
Regio HUB 't Harde (pakket B)
Verdubbelen spoorfrequentie Nunspeet-Zwolle
Corridor Flevoland-Veluwe (kop van de veluwe) icm Leefbaarheid en veiligheid Zuiderzeestraatweg (Oldebroek)
(H)OV lijnen Nunspeet-'t Harde-Zwolle Dedemsvaart (niet alleen deelgebied Veluwe Gelderland)
Beter benutten vluchtstrook A28 als spitsstrook mn ter hoogte van Hattemerbroek
Pakket 3: Knoop (A28/A50)
Busverbinding Zwolle-H2O
HUB H2O
Busverbinding 't Harde-perifere gebieden Zwolle

Deelgebied Flevoland + Kampen
Overkoepelend & generiek
Lelylijn
Verhogen frequentie trein via Zwolle naar Noorden (Meppel) en Zuiden (Amersfoort)
Deelmobiliteit uitrollen
Toekomstvisie N764 (deelgebied Kampen)
Witte vlekken in bereik met OV, visie op het OV/publieke mobiliteit, oplossend vermogen en prioritering op randvoorwaardelijkheid en kosteneffectiviteit
Overig
Verhogen frequentie trein Lelystad naar Zwolle via station Emmeloord
Rondweg Ens en Marknesse
Buslijn HUB Kampen-Zuid via Reeve, Kamperveen, Elburg naar HUB 't Harde
Pakket 1: Verbinding Dronten
Verdubbelen frequentie trein Almere - Kampen-Zuid - Zwolle
Opwaardering N307 vanaf (Lelystad-)Dronten-Roggebot afhankelijk van maatregelen N50
Doorfietsroute Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle
Verbinding met station Dronten
Pakket 2: Verbinding NOP
Verdubbelen N50 Hattermerbroek - Kampen (van 2+1 naar 2x2; fysiek gescheiden rijbanen)
Verdubbelen N50 Kampen - Kampen-Zuid 2x2; fysiek gescheiden rijbanen
Verdubbelen N50 Kampen - Ramspol naar 2x2; fysiek gescheiden rijbanen
N50 veiligheidsmaatregelen Ramspol - Kampen (fysieke rijbaanscheiding)
Doorfietsroute Urk-Emmeloord-Marknesse
(H)OV lijnen Emmeloord - Kampen-Zuid - Zwolle
Verbinding Domineesweg-Staartweg verbetering bereikbaarheid Urk-Tollebeek-Espel
Pakket 3: Verbinding Kampen/Kampen-Zuid
Doortrekken stadsbus 11 Zwolle naar Kampen-Zuid (streekbus)
Regio HUB Tweezijdig Station Kampen-Zuid met P&R en bus tussen spoor en N50 en doorfietsroute Lelystad-Dronten-Kampen-Zwolle (zie ook pakket 1) via station Kampen-Zuid en deels parallel N50 (deels gereed)

OV-HUB Kampen-Zuid (pakket B)
Verbinding met station Kampen (deelprogramma Stationsomgevingen)
Spitsbus Kampen-Zuid Hessenpoort Zwolle (ambitie)

Deelgebied Zuidwest Drenthe en Steenwijkerland, Zwartewaterland, Staphorst
Pakket 1: Noordelijke verbinding Hogeveen-Meppeel en Steenwijk-Meppeel
Doorfietsroute Meppel-Hogeveen
Sprinter Zwolle-Groningen (4 x per uur)
Verbinding met station Hogeveen (combi deelprogramma Stationsomgeving)
Aansluiting aanpassen naar tweezijdig, A28 ontwikkeling Nijstad (recreatie en wonen)
Doorfietsroute Steenwijk-Meppeel
Doorstroming N375 (rotonde en aansluiting A32)
Doorstroming N371 (veiligheid) door opheffen overweg en spoorbrug over Drentse Hoofdvaart (II) Noord II en III verbinden met A32
Pakket 2: Verbinding Meppel-Zwolle
Doorfietsroute Meppel-Zwolle
Aanpak flessenhals spoor Meppel (ondertunneling spoor Nieuwleusenerdijk/Westeinde (N758))
Ondertunneling JJ Gorterlaan bij Staphorst t.b.v. aanpak flessenhals
(H)OV lijnen Meppel-Lichtmis-Zwolle
(H)OV en P+R-HUB Lichtmis (pakket B)
Rotonde afrit A28 Lichtmis-Hermelenweg
(H)OV en P+R-HUB Zwolle-Noord (pakket B)
Opheffen overweg Broekhuizen autoverkeer, verbeteren veiligheid (Havelte-Steenwijkerland)
Opheffen overweg Reeststouwe voor creëren nieuwe (langzaam verkeer) verbinding met Ezingen en Gebied Isala, onder spoor en A32 door.
Doorstroming A28 afrit noord-Ceintuurbaan (Oosterenk) (pakket A)
Robuustere aansluiting Meppel-Zuid op A32
Aansluiting N377 op A28 bij Punthorst
Pakket 3: Verbinding kernen/buitengebied met Zwolle, middelgrote regionale kernen en HUBs
Nieuw station Staphorst met (H)OV en P+R
Nieuwe randweg Staphorst vanwege komst station

Oprit/afrit A28 verplaatsen bij Staphorst
Ontsluiting OV bedrijventerreinen/nieuwe wijken gemeente Staphorst
Frequentie busvervoer verhogen
Doorfietsroute Genemuiden-Zwolle (pakket B)
Mobiliteits HUB/regio HUB Zwartsluis realiseren
Busverbinding Meppel-Zwartsluis
Verbindingen met station Meppel (fiets, OV) (combi deelprogramma Stationsomgeving)
Afrit N759 voor aantakking op N331 (bij Hasselt)
Fietsroute Havelte Station Steenwijk
Ontwikkel Regio HUB Steenwijk (deelprogramma Stationsomgevingen)
Verbindingen met Regio HUB Steenwijk (combi deelprogramma Stationsomgevingen)
Verbeteren busverbinding Giethoorn-Steenwijk (recreatie/toerisme)
Opwaardering busstation Giethoorn (recreatie/toerisme)
OV verbinding Havelte naar station Steenwijk
Onderdoorgang spoor (auto's) ontbrekende kwadrant Steenwijk

Deelgebied Vechtdal
Pakket 1: Slagharen-Zwolle
(lokale) OV en P&R HUBs ontwikkelen bij Slagharen, Dedemsvaart, Balkbrug, Nieuwleusen
Snelle busverbinding Slagharen-Zwolle (via de HUBs)
Hub zwolle noord (pakket B)
Pakket 2: Hardenberg-Zwolle
Doorfietsroute F340 Zwolle-Hardenberg (Coevorden)
Verbeteren van de Vechtdallijnen met goede stations (hogere frequentie lijn Emmen-Coevorden)
Stationsgebied Hardenberg integrale ontwikkeling incl. bereikbaarheid (deelprogramma Stationsomgevingen)
Aansluiting op Zwolle Centraal (pakket A)
Ring HUB A28-Noord/A28 afslag Ommen (Zwolle, pakket A)
Regio HUB Dalfsen
Regio HUB Ommen
HUB zwolle oost (Hessenpoort, pakket B)
Versterking ring Zwolle deels ongelijkvloers, fietstunnel, koppelen aan doorfietsroutes

Pakket 3: Verbinding Drenthe-Vechtdal-Twente
Doorfietsroute F36 doortrekken van Almelo naar Hoogeveen via Hardenberg
Uitbouw spoorverbinding Zwolle-Emmen
Nedersaksenlijn: Groningen-Twente via Hardenberg
Elektrificatie spoor Hardenberg-Almelo
Verbinding Drenthe-Twente verbeteren Vechtdallijn (Hardenberg-Almelo)
Realisatie incl snelbuslijn Hoogeveen-Hardenberg
Verbinding Drenthe-Twente verbeteren voor de auto (N36/N34/N48)
Verbetering doorstroming N48-N36 (aansluiting Beerze, N34 en N340)

Deelgebied Salland
Pakket 1: Zwolle-Raalte
Doorfietsroute Zwolle-Heino-Raalte (regio HUB)-Nijverdal F35 (Heino-Zwolle pakket B)
Doorfietsroute Raalte-Deventer via Wesepe
Doorfietsroute Raalte-Lemelerveld (F348)
Versterken spoorzone Raalte, essentiële fiets- en voetgangerstunnel onder de N35, ontsluitingsweg, verbindingen naar omgeving (deelprogramma Stationsomgevingen)
Treinverbinding Zwolle-Raalte-Twente-Munster
(H)OV lijnen Raalte-Zwolle (pakket B)
(H)OV en P&R HUB Raalte met fietsverbinding van Raalte Noord-Spoorzonegebied (gebied ten noorden van het spoor en ten zuiden van de N35) (pakket B)
Ontsluiting fietsverkeer en voetgangers t.b.v. woningbouw Heino en Raalte
Busverbinding Raalte-Noord naar Raalte (ontwikkellocatie Verstedelijkingsstrategie)
Verbetering doorstroming N35 en N348, verkeersveiligheid en leefbaarheidstrajecten (MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal)
Ring HUB N35-Kruising Ceintuurbaan/spoor/HOV-ring (zwolle, pakket A)
Pakket 2: Zwolle-Olst-Wijhe
Doorfietsroute Wijhe-Olst-Deventer (deel is gerealiseerd, pakket B)
(H)OV en P&R HUB station Wijhe (met mtsch voorzieningen)
(lokale/regionale) HUB in Wesepe (met mtsch voorzieningen)
Bereikbaarheid kleine kernen buurtschappen Olst-Wijhe vergroten
Netwerk van regio-HUBs/dorps-HUBs met deelfietsen en deelauto's om autoafhankelijkheid te verkleinen
Regionale OV-visie opstellen

Bijlage 6 | Programmaorganisatie

Bestuurlijk opdrachtgevers

E. Muller, provincie Flevoland
C. Blom, gemeente Nunspeet

Ambtelijk opdrachtgever

M. Boot, provincie Overijssel

Programmamanagers NOVEX Regio Zwolle

D. Uenk, deelprogramma Verstedelijkingsopgave Zwolle
R. Leverman, deelprogramma Stationsomgevingen
A. Leerling, deelprogramma Vitale Kernen en Gezonde Wijken
R. Graafland en S. van Schaik, deelprogramma Sponsstrategie
J. Rengers, programmamanager NOVEX Regio Zwolle

Kernteam NOVEX Regio Zwolle

A. Kinds, vertegenwoordiger provincies
D. Flokstra, economie Regio Zwolle
S. Kroesbergen, ministerie VRO
B. Koet, ministerie IenW
J. Vermeer, ministerie VRO
M. Karajic, ministerie IenW

Bijlage 7 | Huidige investeringsmogelijkheden Rijksoverheid

Voor de uitvoering van de woningbouwopgave zijn momenteel door de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) financiële middelen vrijgemaakt. De totale investering bedraagt € 7,5 miljard (voor heel Nederland), verdeeld over beide ministeries:

- € 2,5 miljard bij het ministerie van IenW, toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds, dat gericht is op het verbeteren van infrastructuur en mobiliteit (landelijke) om nieuwe woongebieden optimaal bereikbaar te maken;
- € 5 miljard bij het ministerie van VRO, specifiek bestemd voor woningbouwinitiatieven en de ontwikkeling van nieuwe woonlocaties.

Binnen het Mobiliteitsfonds is € 1,5 miljard gereserveerd voor investeringen in infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen. De middelen worden ingezet conform de Wet op het Mobiliteitsfonds en zijn specifiek bestemd voor:

- lokale, regionale en nationale infrastructuur, zoals wegen, openbaar vervoer en fietsverbindingen, om de bereikbaarheid van woongebieden te verbeteren;
- infrastructurele inpassingsmaatregelen, waaronder geluidsreductie, verkeersveiligheid en landschappelijke integratie, zodat infrastructuurprojecten goed in de omgeving worden ingepast.

De middelen mogen uitsluitend worden besteed aan bovenplanse maatregelen en niet aan binnenplanse maatregelen, wat betekent dat enkel aanvullende investeringen buiten de oorspronkelijke projectplannen gefinancierd worden. De inzet gebeurt op basis van voorstellen vanuit de regio's, die worden getoetst aan vooraf vastgestelde criteria en een afweegkader. Indien noodzakelijk wordt een prioritering aangebracht om de beschikbare middelen effectief te verdelen. De vrijgemaakte gelden zijn uitsluitend bedoeld voor extra woningbouw en niet voor het aanvullen van tekorten bij bestaande projecten. De focus ligt op snelle realisatie en concrete resultaten op de korte termijn; optimaal rendement, waarbij de kosten per woning een belangrijke afweging vormen; regionale spreiding, zodat niet alleen stedelijke regio's profiteren, maar ook landelijke gebieden en kleinere gemeenten.

De Voorjaarsnota 2025 geeft aan dat het kabinet heeft besloten om de gereserveerde middelen voor de Lelylijn op de Aanvullende Post in te zetten voor andere doelen. Deze middelen worden bestemd voor de Nedersaksenlijn (1,9 miljard euro) en drie andere projecten in noordelijk Nederland: het project N36 tussen Almelo en Ommen (115 miljoen euro), het project Sluis Kornwerderzand in Friesland (375 miljoen euro) en het oplossen van de flessenhals tussen Zwolle en Meppel (100 miljoen euro).

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Colofon

20 oktober 2025

Classificatie : Vertrouwelijk

Namen adviseurs :

- Charlotte Nauta
- Karin Komdeur

Projectnummer : P0050855

Kijk voor meer info op onze website: bmc.nl