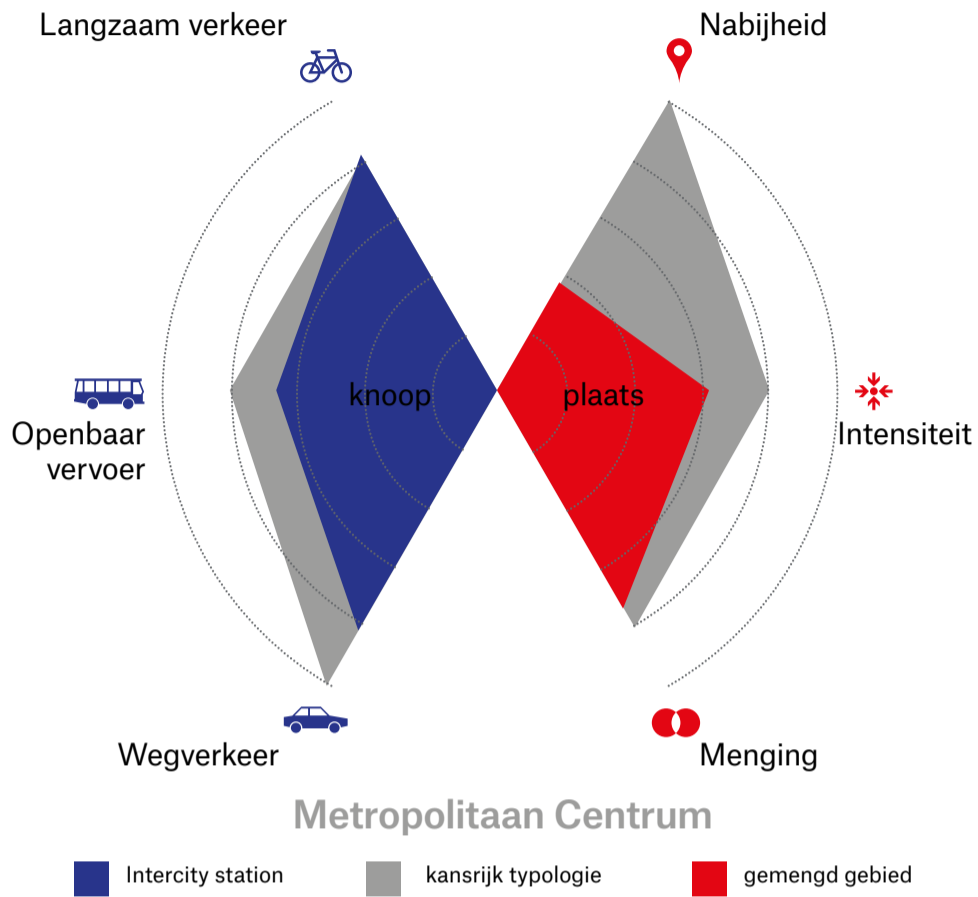


# Knooppunt Zwolle

## Analyse

## Doelstelling



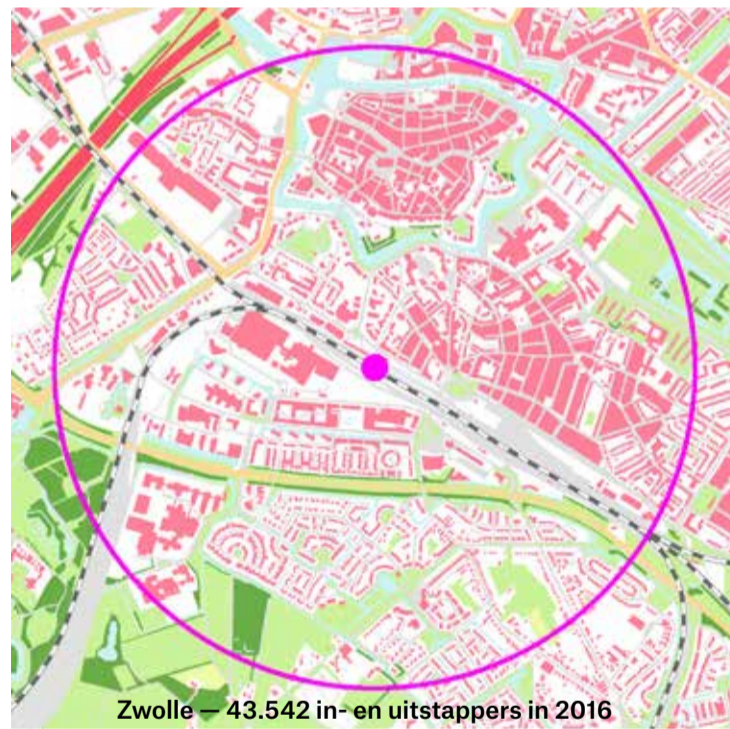
De ontwikkeling van Knooppunt Zwolle is sinds 2015 gestimuleerd middels het Loket Knooppunt, een initiatief van het College van Rijksadviseurs. Dit moest leiden tot een strategie in Zwolle om de stap te zetten van vervoersknoop naar stadsontwikkeling.

## Instrumenten

De werkwijze van het Loket Knooppunten kenmerkt zich door het vanaf dag één intensief betrekken van stakeholders, waarmee gewerkt wordt aan een directe en zichtbare verbetering van de stationsomgeving. Zo ook bij Knooppunt Zwolle. Vanuit het O-team - ontwerpkraacht voor opdrachtgevers - is een verkenning uitgevoerd met ontwerpers en andere betrokken partijen. Hieruit zijn verschillende bouwstenen, perspectieven en kansen voor ontwikkeling ontstaan.

Om de samenhang tussen ruimte en mobiliteit voor knooppunt Zwolle inzichtelijk te maken is het vlindermodel gebruikt. Vanuit het vlindermodel is de "Nabijheid" als grootste opgave gekomen. Een stationsgebied kan een levendige ontmoetingsplek worden als het daadwerkelijk als centrum voor zijn omgeving fungeert.

## Knooppunt Zwolle in kaart en cijfers



**Ontwikkeling van het aantal inwoners (2010-17) in het stationsgebied Zwolle en het aantal in- en uitstappers (2009-16).**

Aantal inwoners (2010-17) **+5%**  
 Aantal in- en uitstappers (2009-16) **+22%**

### Toelichting

Station Zwolle kent een sterke toename van het aantal in- en uitstappers, ten opzichte van de groei van het aantal inwoners van het stationsgebied. Een groot deel van deze groei kunnen we toeschrijven aan de opening van de Hanzelijn, tussen Zwolle en Lelystad. Dit heeft de ontwikkeling van Zwolle tot OV-knooppunt sterk gestimuleerd.

Vanuit het Loket Knooppunten is uiteindelijk het ontwerp voor stationsgebied Zwolle gekomen, gemaakt door bureau Karres+Brands.

### Contactpersonen

Syb Tjepkema



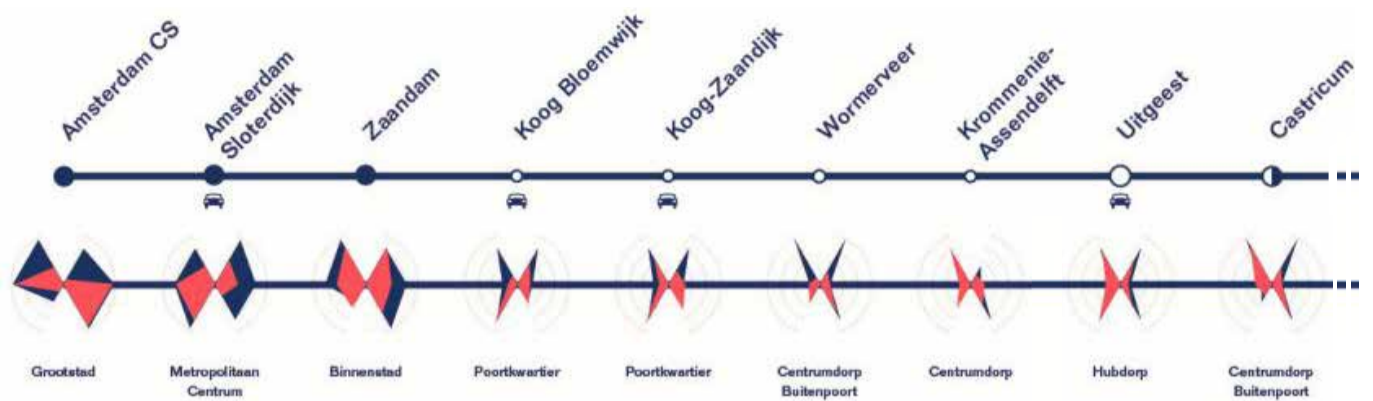


# Zaancorridor

## Analyse

In de Zaancorridor (Amsterdam - Heerhugowaard) zijn vanaf 2013 zowel inhoudelijk als procesmatig analyses uitgevoerd. Uit de inhoudelijke analyse bleek dat er rond de knooppunten nog ruimte was voor nieuwe ontwikkelingen en dat er vraag was vanuit de markt, maar de plannen waren toen nog onvoldoende op deze marktontwikkelingen afgestemd. Een fragment van de knooppuntanalyse uit 2013 is hiernaast te zien.

Vanuit de procesmatige analyse bleek dat er bij de verschillende stakeholders voldoende energie was om hiermee aan de slag te gaan. Eind 2013 hebben de gemeentes, provincie en NS hiervoor een intentieverklaring getekend. Sinds 2016 is er een actie- en uitvoeringsprogramma waarmee gemeentes aan de slag zijn gegaan.



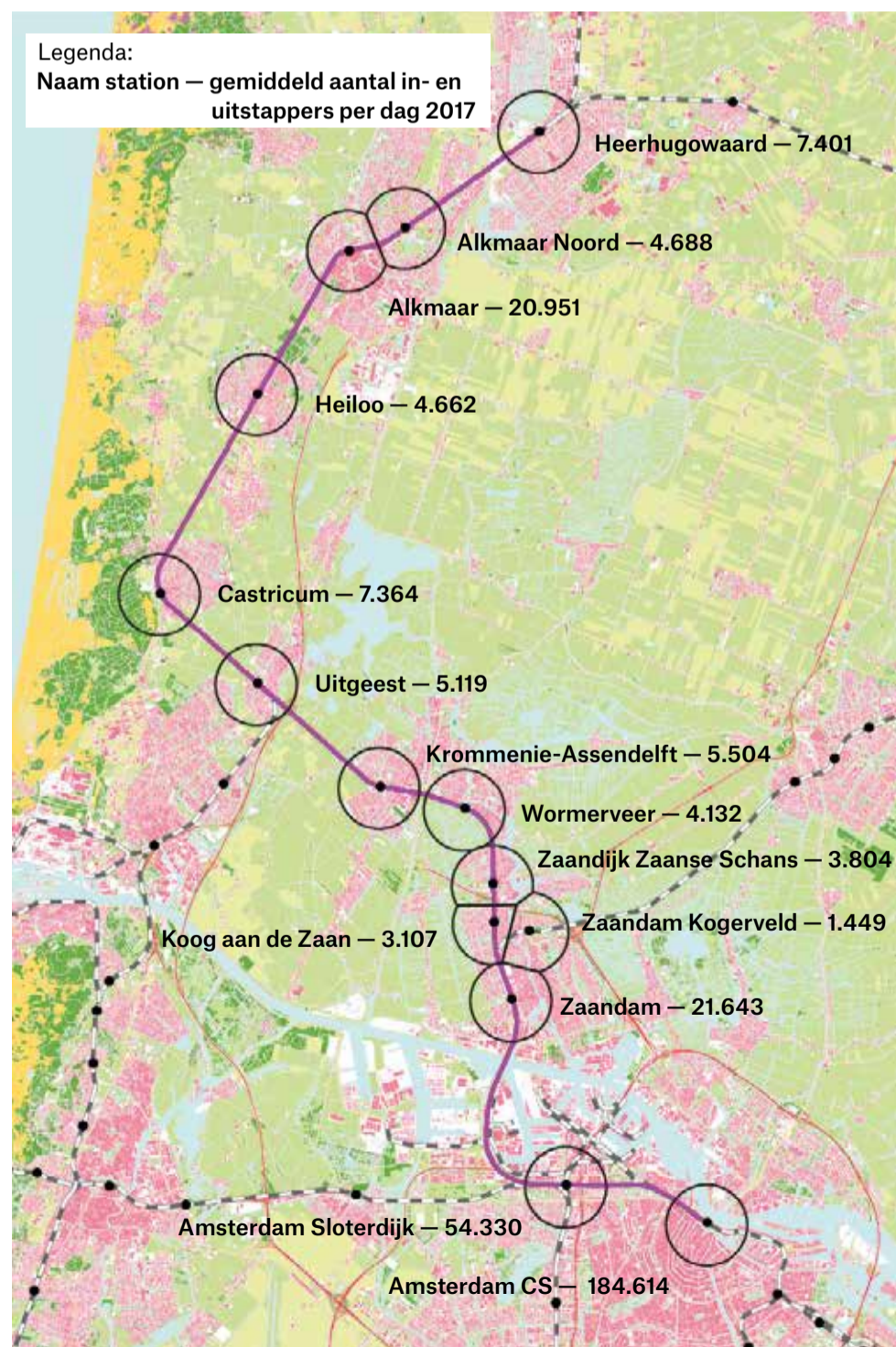
## Doelstelling

- Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau
- Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabele en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis
- Beter benutten bestaande ruimte rond stationsomgevingen
- Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven

## Instrumenten

- Corridoraanpak.
- Inzet van serious games (bijvoorbeeld SprintStad) om samenwerking tussen stakeholders te organiseren.
- Het vlindermodel en bijbehorende knooppuntenmilieus.
- Actie- en uitvoeringsprogramma.
- Monitor OV-knooppunten.
- Stationsschouw app (in ontwikkeling) en digitaal belevingsonderzoek.
- Webtool (in ontwikkeling) om de informatie uit onderzoeken en data gebruiksvriendelijk toegankelijk te maken.

## Zaancorridor in kaart en cijfers



### Ontwikkeling van het aantal inwoners (2012-17), werknemers (2010-16) en in- en uitstappers (2012-17) in stationsgebieden aan de Zaancorridor

	inwoners	werknemers	in- en uitstappers
Heerhugowaard	+14%	-15%	-2%
Alkmaar Noord	+15%	+4%	+2%
Alkmaar	+15%	+6%	+12%
Heiloo	+9%	-2%	+8%
Castricum	+8%	+39%	+9%
Uitgeest	+12%	+8%	+4%
Krommenie-Ass.	+15%	+4%	+2%
Wormerveer	+15%	-11%	+5%
Zaan. Z. Schans	+12%	-8%	+34%
Z. Kogerveld	+11%	-12%	-8%
Koog a. d. Zaan	+4%	+2%	+4%
Zaandam	+16%	+4%	+13%
Ams. Sloterdijk	+28%	-1%	+27%
Amsterdam CS	+18%	+11%	+16%
Totaal	+14%	+3%	+15%
Provincie Noord-Holland	+4%	+5%	

= sterkere groei dan in de provincie Noord-Holland als geheel.

### Toelichting

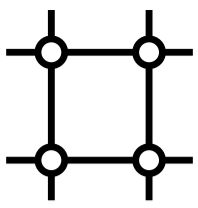
Om de ontwikkeling van de Zaancorridor te 'meten' is er voor gekozen om de trend in het aantal inwoners, werknemers en in- en uitstappers in de stationsgebieden te onderzoeken. Over de gehele corridor gezien, is een (sterke) groei binnen deze drie categorieën waar te nemen. Rond elk station is het aantal inwoners gegroeid. Mogelijk heeft het programma OV-knooppunten hier een bijdrage aan geleverd.

Niet rond elk station is het aantal werknemers en in- en uitstappers gegroeid, soms is er zelfs een daling te zien. Om een relatie te ontdekken tussen deze ontwikkelingen is verder onderzoek nodig. In dit onderzoek zijn onvoldoende factoren meegenomen om cijfermatig te kunnen aantonen wat het effect is geweest van knooppuntontwikkeling rond de Zaancorridor. Wat wel duidelijk is, is dat de Zaancorridor een krachtig praktijkvoorbeeld is waarin tot een kansrijke ontwikkelstrategie is gekomen. Dit heeft geleid tot een 'corridoraanpak', een proces en een organisatievoorstel om gezamenlijk aan de slag te gaan. Deze aanpak heeft er bij een aantal gemeentes toe geleid dat er meer prioriteit wordt gegeven aan knooppuntontwikkeling. Dat is terug te zien in de locaties van woningbouwplannen.

### Contactpersonen

PNH: Jelle Hengstmengel





# HOV Groningen - Drenthe

## Analyse

- Verslechtering van de deur-tot-deur bereikbaarheid van de ruimtelijk-economische toplocaties van de regio.
- Afname van de kwaliteit van het OV.
- Onvoldoende kwaliteit van de P+R locaties.
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
- Verslechtering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer.

## Doelstelling

Versterking van de HOV-assen en versterking van de OV-knooppunten. Concreet betekent dit het versterken van het (regionaal) spoor en de HOV-bus, gecombineerd met het verbeteren van mobiliteitsmanagement, P+R beleid en verstrekking van reisinformatie.

## Instrumenten

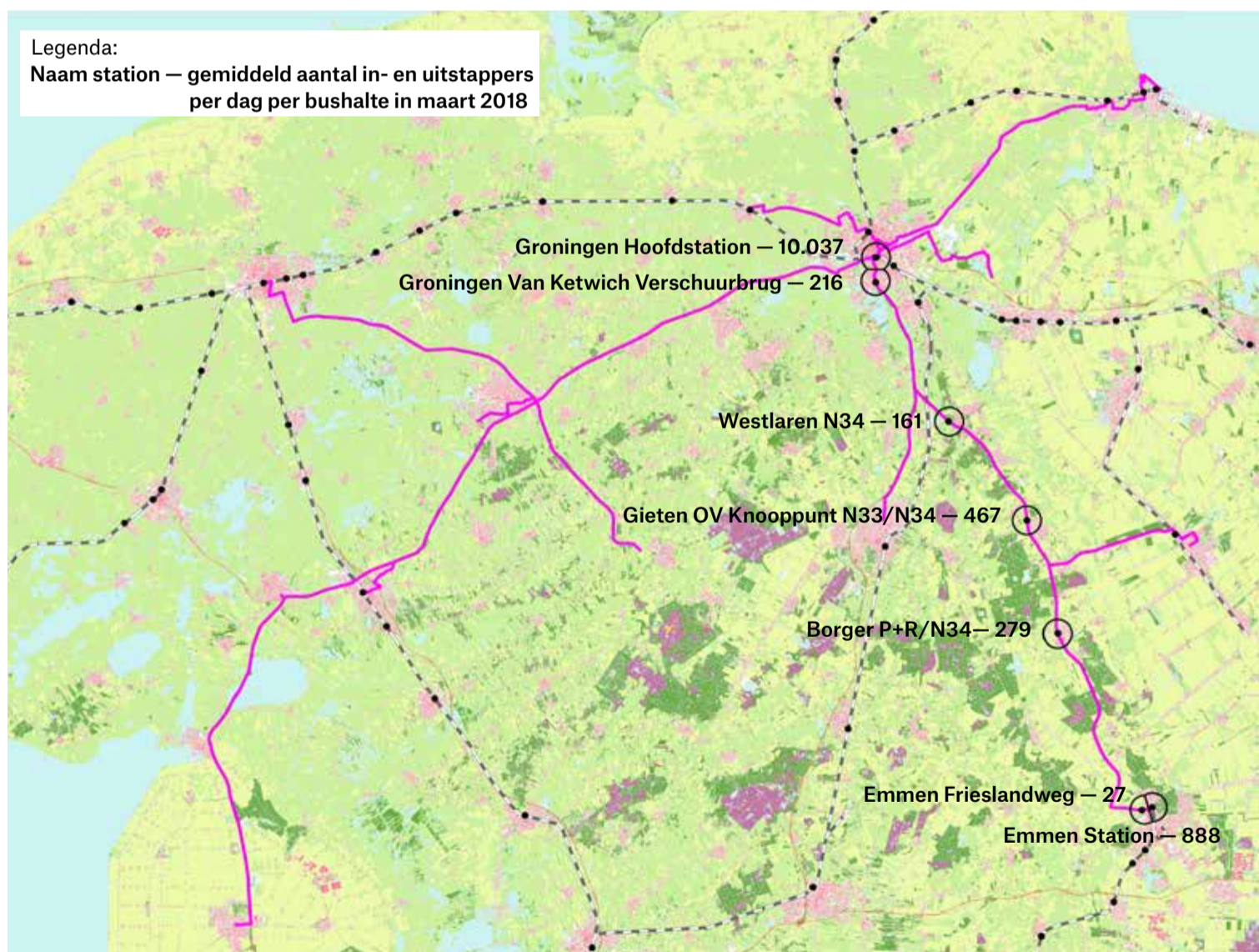
Opstellen HOV-visie met HOV-maatregelenpakket.

Ontwerpprincipes hierin zijn:

- Inzetten op HOV-assen en netwerksamenhang.
- Een samenhangend, herkenbaar, efficiënt, logisch en hoogwaardig (snel, frequent, betrouwbaar) systeem.
- Koppelen met economische toplocaties.
- Aansluiten HOV-assen op stations in de stad en P+R's.

- Versnellen naar grotere afstanden en verdichten op kleinere afstanden.
- Rechtstreeks verbinden van belangrijke bestemmingen.
- Een flexibel en schaalbaar systeem.

## HOV-corridor Groningen - Emmen in kaart en cijfers



**Ontwikkeling van het aantal inwoners van de stationsgebieden aan de buscorridor Groningen - Emmen, tussen 2010 en 2017.**

Groningen Hoofdstation	+12%
Groningen V. K. Verschuurbrug	+6%
Westlaren	0%
Gieten	-2%
Borger	-3%
Emmen Frieslandweg	+1%
Emmen Station	+1%
Totaal	+8%

### Toelichting

Vanwege de beschikbare data is slechts de ontwikkeling van het aantal inwoners van stationsgebieden aan de HOV-corridor Groningen - Emmen onderzocht. De groei van het aantal inwoners is voornamelijk afkomstig uit de stad Groningen, in de overige stationsgebieden groeit het niet of nauwelijks of is er zelfs sprake van krimp.

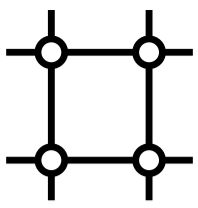
Over het gehele systeem gezien heeft het implementeren van de HOV-visie geleid tot een grote toename van het OV-gebruik, zodanig dat de grenzen van het systeem eerder bereikt worden dan verwacht. Opvallend in deze casus is dat de visie en maatregelen niet gekoppeld zijn aan doelstellingen qua verstedelijking. Het faciliteert daarentegen wel de autonome groei van bevolking en economie én leidt tot extra groei en waardeering van het OV in de regio.

### Contactpersonen

Jorn van der Scheer







# Stedenbaan

## Analyse

Stedenbaan is sinds 2003 een pionerend programma voor het afstemmen van ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer in Nederland. In eerste instantie richtte het programma zich op het beter benutten van het bestaande hoofdrailnet (Oude Lijn en Goudse Lijnen). Tegelijkertijd richtte het programma zich op de versterking van de steden en dorpen langs dit spoor. Vanaf 2013 is met Stedenbaan Plus het netwerk verbreed met o.a. de RandstadRail. Inmiddels is de Verstedelijkingsalliantie ontstaan: acht Zuid-Hollandse gemeenten, de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken samen aan de bouw van 170.000 woningen op multimodaal ontsloten locaties.

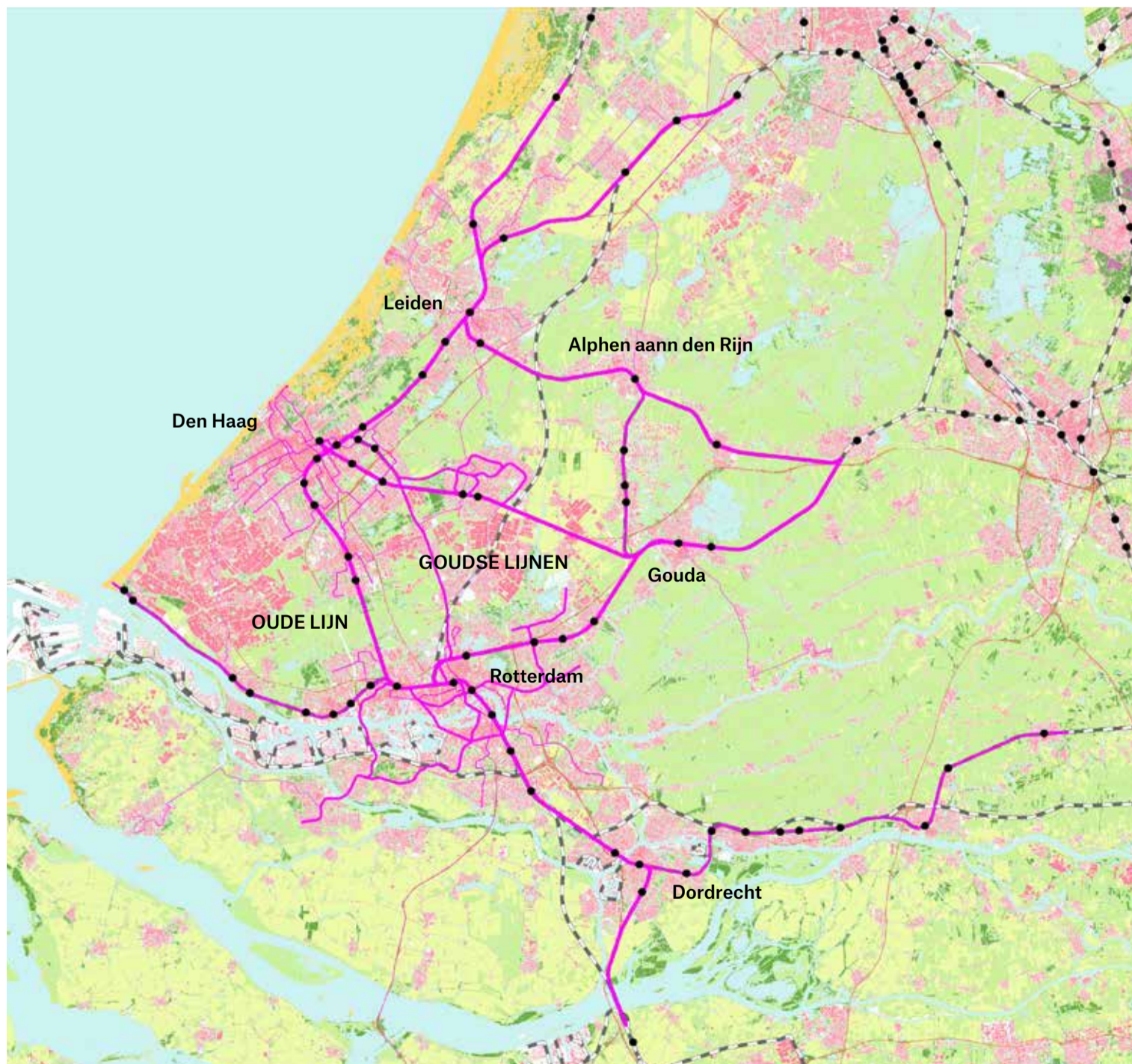
## Instrumenten

- Ruimtelijke programmeren.
- Inzet van regionaal ontwerp, vanuit Atelier Zuidvleugel.
- Alliantiegesprekken voeren.
- Stedenbaanmonitor.
- Verstedelijkingsalliantie.

## Doelstelling

De doelstelling was om 60 tot 80% van te bouwen woningen en kantoren in de Zuidelijke Randstad in de directe omgeving van een OV-knooppunt te realiseren. Om zo nieuw reizigersaanbod creëren, de frequentie van het treinverkeer te verhogen en de kwaliteit van stations en HOV-knoppen en hun omgeving te verbeteren.

## Stedenbaan in kaart en cijfers



Ontwikkeling van afgelegde afstand in km per persoon per dag naar modaliteit, tussen 2007 t/m 2009 en 2010 t/m 2016

	NL	MRDH
Auto	-1,7%	-0,7%
Trein	+0,7%	+1,3%
Bus, tram, metro	-0,4%	-0,7%
Fiets	+0,6%	+0,8%
Lopen	+0,8%	+1,3%

### Toelichting

Aangezien één van de doelstellingen van Stedenbaan het vergroten van het treinverkeer was, is het interessant om de modal shift te onderzoeken. Dit is gedaan door de ontwikkeling in de MRDH te vergelijken met die van Nederland in totaal in dezelfde periode. Hierin zien we in de MRDH een sterkere toename van het aantal kilometers per trein, dan in Nederland in totaal. De afname van het aantal kilometer met de auto is juist kleiner. Opvallend is de daling van het aantal kilometers per bus, tram en metro, zowel in Nederland als in de MRDH.

**Contactpersonen**  
Lodewijk Lacroix