

Provincie Overijssel

Samenvatting onderzoek 'Bereikbaarheid in Overijssel'

Verkeersaspecten planMER Omgevingsvisie Overijssel

Datum 4 maart 2009
Kenmerk OVA166/Gvb/1860
Eerste versie

1 Omgevingsvisie 02 doorgerekend

De provincie Overijssel heeft in het kader van de planMER de mobiliteitseffecten van de Omgevingsvisie door Goudappel Coffeng BV laten doorrekenen. De Omgevingsvisie is het integrale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving en vervangt daarmee het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan. Belangrijke ambities van de Omgevingsvisie die in deze studie worden onderzocht, zijn:

1. gedifferentieerde bereikbaarheid waarbij het gewenste niveau afhankelijk is van de economische functie en de betekenis van een gebied, bij auto vier niveaus onderscheiden: interregionaal, tussen stedelijke netwerken, tussen stedelijke netwerken en streekcentra, en in het buitengebied;
2. verhogen kwaliteit en aandeel openbaar vervoer en fiets, ook bij OV en fiets differentiatie in gewenste kwaliteitsniveau;
3. doorontwikkelen naar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met lightrail en extra stations in stedelijke netwerken;
4. fietssnelwegen en hoogwaardige fietsvoorzieningen in stedelijke netwerken;
5. meer goederenvervoer over water en spoor, faciliteren over de weg.
6. verbeteren van de verkeersveiligheid

In de doorrekening is derhalve gekeken naar de effecten op de bereikbaarheid, de voermiddelkeuze en de verkeersveiligheid. Modelberekeningen ten aanzien van voertuigkilometers per wegtype worden tevens gebruikt om beleidseffecten voor geluid en luchtkwaliteit (leefbaarheid) te berekenen in het kader van de planMER. Voor de doorrekening is gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model (NRM) Oost Nederland, versie 3.0. Dit model is alleen gebruikt voor een strategische beoordeling van het beleid; er worden geen uitspraken mee gedaan over de intensiteit op wegvakniveau. Voor de reistijden in het openbaar vervoer is gebruik gemaakt van het Landelijk Openbaar Vervoermodel van Goudappel Coffeng. In deze notitie volgt een samenvatting van het onderzoek zoals beschreven in het rapport 'Verkeersaspecten planMER

Omgevingsvisie'. Meer informatie over de methodiek is te vinden in het rapport 'Verkeersaspecten planMER Omgevingsvisie – Technische rapportage verkeersmodellen'.

2 Beoordeling bereikbaarheid

Nieuw in de evaluatie is de beoordeling van de bereikbaarheidseffecten voor gebieden. Bereikbaarheid is gehanteerd als 'het aantal mensen dat binnen een bepaalde reistijd met een vervoermiddel op een bepaalde bestemming kan komen'. Achterliggende idee is dat gebieden, die door relatief veel mensen goed (snel) bereikt kunnen worden, aantrekkelijke vestigingsplaatsen zijn voor bedrijven en mensen. Bereikbaarheid is in deze definitie een factor die wordt bepaald door de ligging van een kern of een gebied in een (stedelijk) netwerk en door de kwaliteit van de infrastructuur. Deze bereikbaarheid kan dan ook worden beïnvloed door zowel ruimtelijke ingrepen (meer inwoners in het invloedsgebied) als door infrastructurele ingrepen (een groter invloedsgebied binnen een gelijke reistijd). Dit maakt het criterium 'bereikbaarheid' erg geschikt voor de evaluatie van het O2-beleid.

3 Vier varianten

In totaal zijn vier varianten beoordeeld:

- Huidig: de huidige situatie (2007).
- Trend: de toekomstige situatie 2020 met 'vastgesteld beleid'.
- Beleid: de beleidsvariant O2 in 2020/2030. Met het oog op de realisatietermijn is voor de infrastructuurcomponent gekozen voor 2030.
- Prijsbeleid: de beleidsvariant met prijsbeleid. In deze variant is rekening gehouden met de effecten van de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (kilometerheffing) en met extra parkeerbeleid in de steden. Van deze laatste variant zijn vooral de effecten op de vervoermiddelkeuze beoordeeld.

Door de varianten te vergelijken ontstaat een beeld van de uitwerking van de (integrale) ambities van de Omgevingsvisie voor bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling.

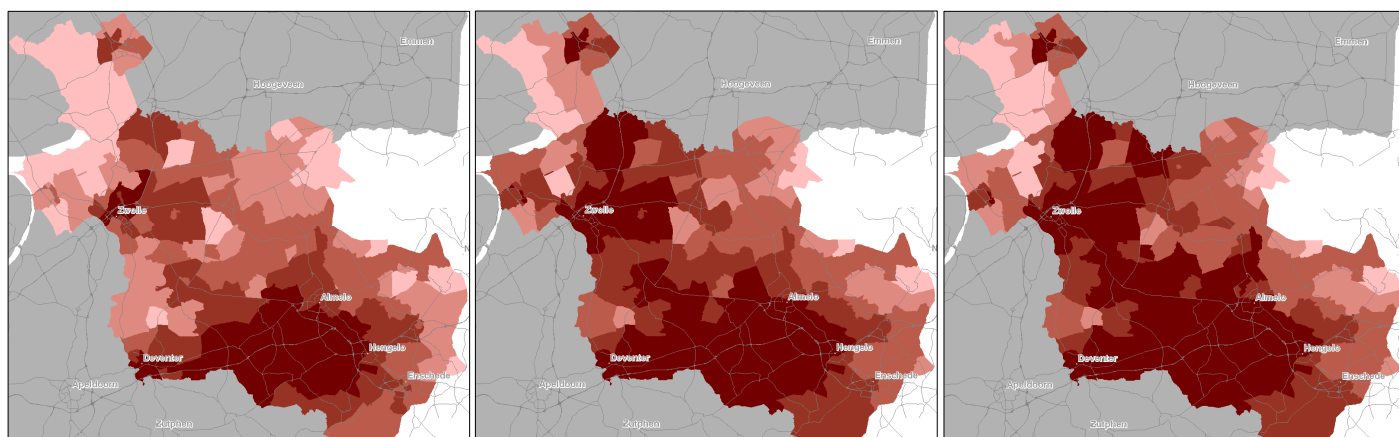
In de Omgevingsvisie is de ambitie opgenomen om de kwaliteit op de hoofdstructuur te verhogen, zonder dat dit uitgewerkt is in concrete maatregelen. Modelmatig is deze ambitie vertaald door de beoogde snelheid en capaciteit aan te passen. Dit past binnen het beleidsmatige karakter van de Omgevingsvisie. De wijze waarop de gewenste kwaliteit moet worden gerealiseerd vanuit bestaande knelpunten is onderwerp van verdere uitwerkingsstudies.

4 Richtinggevende inzichten bereikbaarheid

De beoordeling van de varianten heeft tot de volgende richtinggevende inzichten geleid ten aanzien van bereikbaarheid.

Hiërarchie van stedelijkheid ook herkenbaar in bereikbaarheid

Van de stedelijke netwerken behoren Zwolle, de Stedendriehoek en het westelijke deel van Twente tot de best bereikbare gebieden van Overijssel. Het oostelijk deel van Twente (inclusief Enschede) is relatief matig bereikbaar. Dit verandert niet structureel door het beleid. De bereikbaarheid van de streekcentra verbetert door het beleid, maar blijft conform beleid op een lager niveau dan de steden. Trendmatig is er een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid voor Kampen en Steenwijk. Voor beide steden valt dit te wijten aan de maatregelen aan de A28 bij Zwolle. Plaatsen binnen de driehoek Deventer - Zwolle - Hengelo (A1 - A35) gaan zelfs tot de best bereikbare gebieden van de provincie behoren: Nijverdal, Raalte, Goor, Rijssen en Borne. Ook de positie van Ommen en Haaksbergen verbetert door de maatregelen duidelijk. Daar staat tegenover dat de bereikbaarheid van Hardenberg en Oldenzaal, ondanks verbeteringen in het netwerk, structureel minder is. De oorzaak hiervan ligt in de relatief grote afstanden tot de stedelijke centra en het relatief lege ommeland.



Figuur 4.1: Economische potenties, autoreistijden tijdens de ochtendspits in de huidige situatie (links), in het trend-scenario (midden) en het beleidscenario (rechts), hoe donkerder gekleurd hoe beter het gebied bereikbaar is

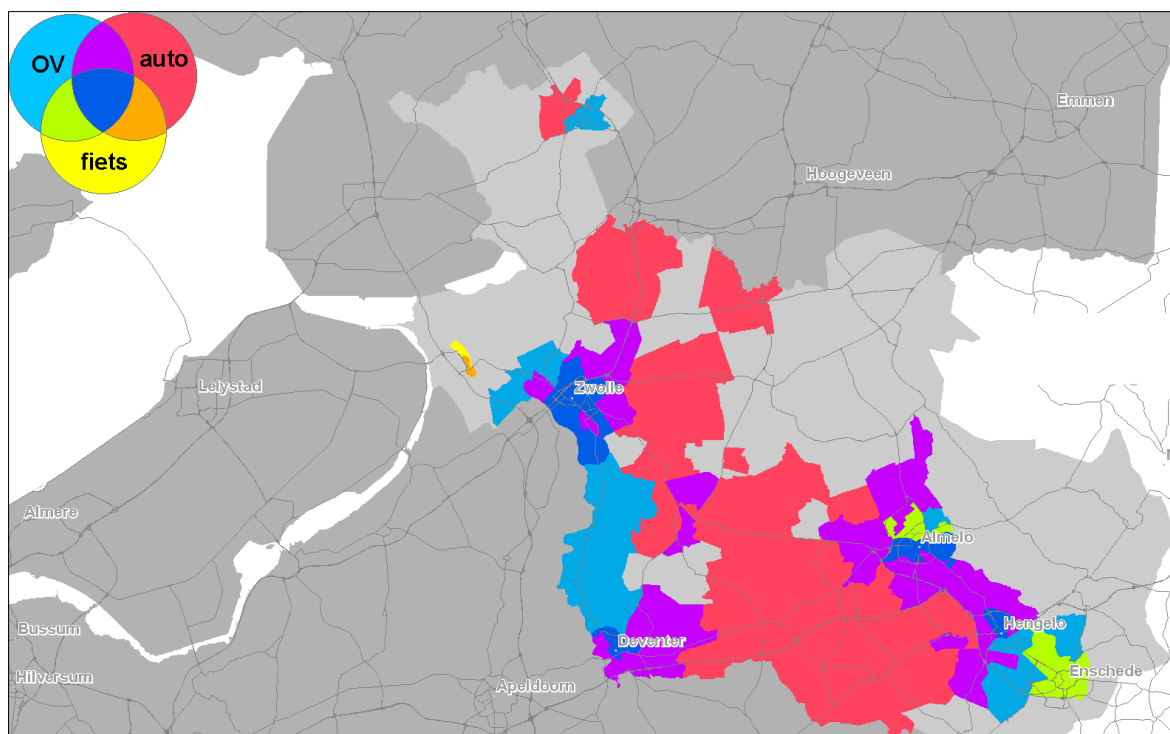
A1-zone en A28 zone best bereikbare gebieden

De A1-zone en de omgeving van de A28 in Zwolle zijn de best bereikbare gebieden in Overijssel met derhalve de hoogste economische potentie. Deze gebieden zijn van groot belang voor de economische vitaliteit van de provincie. De verbetering van de doorstroming op deze corridors vergroot het invloedsgebied aanmerkelijk. Zo worden door de maatregelen op de A28 en het hoofdwegenet in de omgeving van Zwolle heel de stad, de omgeving van de N340 en de A28-corridor tot Meppel naar een vergelijkbaar bereikbaarheidsniveau gebracht. Dat geldt ook voor de voorgenomen maatregelen (capaciteitsvergroting) op de A1. Dergelijke maatregelen bieden kansen voor

de A1-zone. Zonder aanvullende maatregelen dreigt door slechte kwaliteit van de verkeersafwikkeling het goed bereikbare gebied te worden gereduceerd. Dit betekent dat bedrijven uit het achterland steeds sterker naar de A1/ A35 en in westelijke richting (Deventer) toe trekken, wat een ontwikkeling van bedrijventerreinen in de directe omgeving van de A1-corridor in de hand werkt. Dit kan een bedreiging vormen voor zowel de openheid van het landschap in de A1-zone als de vitaliteit van de overige delen van Zuid Overijssel en Twente.

Open gebieden beschermen in de driehoek Zwolle - Deventer - Twente

Door de verbetering van de A35 en de verbetering van de N348 Raalte - Deventer worden de natuurgebieden het hart van Salland en de omgeving Holterberg binnen de driehoek Zwolle - Deventer - Almelo beter bereikbaar. Dit geldt ook voor de omgeving van Raalte. Omdat dit gebied zowel binnen bereik van zowel Twente, Stedendriehoek als Zwolle ligt is het erg aantrekkelijk voor zowel woon- als werkmilieus. Dit kan een hoge verstedelijkingsdruk oproepen in dit relatief lege en landschappelijk waardevolle gebied.



Figuur 4.2: Bereikbaarheidsprofiel, 20 procent best bereikbare plaatsen per vervoerswijze in het O2 beleidsscenario

Aanpassen vorm en functie wegen leidt niet tot verslechtering bereikbaarheid

Geconcludeerd kan worden dat de maatregelen die genomen worden om onnodig en ongewenst verkeer in het buitengebied te voorkomen (aanpassen vorm en van de functie van wegen) niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Dit komt door de gelijktijdige verbetering van het hoofdwegennet.

Delen van Overijssel zijn structureel minder bereikbaar

Door verbeteringen in het wegennet verbetert de bereikbaarheid in geheel Overijssel. Ondanks deze verbeteringen blijven er plekken in Overijssel minder goed bereikbaar. Deze minder goede bereikbaarheid past deels in het beleid waarin differentiatie van bereikbaarheid wordt nagestreefd, deels gaat het om plaatsen waarvan de bereikbaarheid niet past bij het gewenste ambitieniveau. Dit ligt niet alleen aan de kwaliteit van het wegennet, maar ook aan het feit dat er minder inwoners en arbeidsplaatsen in de directe omgeving zijn. Het gaat om de kop van Overijssel, Noord Oost Twente en Hardenberg en omgeving. In de genoemde gebieden ligt het voor de hand te zoeken naar de specifieke kwaliteiten van het buitengebied.

Opvallend is tevens de relatief zwakke autobereikbaarheid van Enschede en omgeving ten opzichte van andere steden. Ook de verbetering van de N35 voegt daar weinig aan toe. De verbeteringen aan de N18 verbeteren de bereikbaarheid van Enschede Zuid duidelijk wel. De maatregelen in het openbaar vervoer hebben een positief effect voor Enschede West en Enschede zelf.

Ruimtelijk beleid is effectief voor de fiets

Het ruimtelijk beleid van concentreren van de ruimtelijke ontwikkeling in de stedelijke gebieden heeft een duidelijk positieve uitwerking op de bereikbaarheid per fiets. Voor de fiets blijkt het ruimtelijk beleid (naast ander beleid, zoals prijsbeleid, zie volgende paragraaf) zeker zo belangrijk als infrastructurele maatregelen.

OV-maatregelen versterken stedelijke gebieden

De maatregelen in het openbaar vervoer hebben een duidelijk effect voor de stedelijke gebieden en versterken daarmee ook hun positie. Ook de OV-bereikbaarheid in de corridor Zwolle - Deventer met extra stations in Zwolle Zuid en Deventer Noord, de corridor Twente - Deventer en de steden Raalte en Steenwijk verbeteren sterk. De komst van de Hanzelijn, de light-rail Zwolle - Kampen en extra stations verbetert de bereikbaarheid van Kampen, maar brengt de stad nog niet in de categorie van de best bereikbare gebieden per openbaar vervoer in Overijssel. Ook dit heeft te maken met de relatief lege omgeving van Kampen. Hetzelfde geldt voor de omgeving Hardenberg. Ook hier zijn duidelijk verbeteringen te zien in de bereikbaarheid, maar blijft deze ten opzichte van de andere stedelijke gebieden relatief zwak.

Multimodaal vestigingsmilieu in Zwolle en Deventer, meer differentiatie in Twente

Zwolle en Deventer behoren beiden zowel per auto, fiets als openbaar vervoer tot de best bereikbare gebieden. Hierdoor ontstaat een multimodaal vestigingsmilieu met een grote differentiatie aan bereikbaarheidsprofielen (auto, OV, fiets, multimodaal). Voor de Twentse steden als geheel geldt dit ook. Tussen de steden onderling zijn er wel

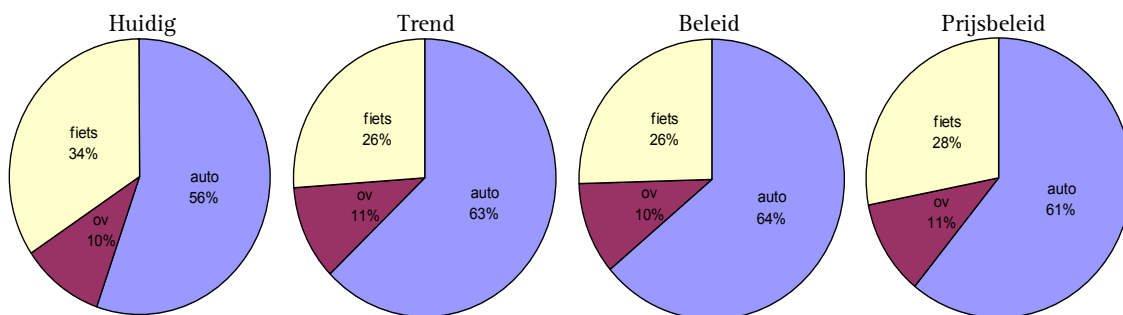
grote verschillen, waarbij met name opvalt dat Enschede alleen goed scoort op bereikbaarheid per fiets en OV.

5 Richtinggevende inzichten vervoermiddelkeuze, vrachtverkeer en verkeersveiligheid

Groei autogebruik ten koste van fiets en in mindere mate OV

In het algemeen moet worden geconstateerd dat er trendmatig nog een sterke groei in het gebruik van de auto voor verplaatsingen in, van en naar Overijssel te verwachten is. Het aandeel groeit van 56% naar 63% in het trendscenario, vooral ten koste van het fietsgebruik. Dit daalt van 34% naar 26%. Hierbij spelen demografische factoren (vergrijzing) een rol van betekenis. Deze ontwikkeling is vooral in het interne verkeer duidelijk zichtbaar. De beleidsinzet, zoals verwoord in de Omgevingsvisie, lijkt deze groei vooral te faciliteren. Het is belangrijk om te realiseren dat verbetering van de doorstroming en snelheid op de hoofdwegen niet alleen het verkeer bundelt, maar het gebruik van de auto ook faciliteert. Hierdoor is een relatief sterke toename van het autoverkeer op de hoofdwegen te zien, terwijl daar op het onderliggend wegennet relatief weinig vermindering is waar te nemen. Het aandeel van de auto groeit zelfs door naar 64%.

Inzet van ruimtelijk beleid en fietssnelwegen, zoals verwoord in de Omgevingsvisie, zijn onvoldoende om de afname in het fietsgebruik te keren. Een gelijksoortige conclusie kan worden getrokken in het openbaar vervoer. De hoge beleidsinzet is gericht op het creëren van een structurerend kernnet van hoogwaardige OV- verbindingen op het spoor: hogere frequenties, snellere verbindingen, meer stations. Door deze maatregelen wordt het aandeel in de markt voor het openbaar vervoer behouden, de maatregelen zijn onvoldoende om dit aandeel ten opzichte van de auto te laten toenemen, Prijsmaatregelen (variant 'prijsbeleid') lijken een remmend effect op het autogebruik te hebben.



Figuur 5.1: De modal split van alle verplaatsingen met een herkomst of bestemming in Overijssel per variant/scenario.

Groei vrachtverkeer geleiden

Het vrachtvervoer in de provincie groeit sterk en concentreert zich in toenemende mate op de Rijkswegen A1, A28 en A50. Dit is zowel een gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen met verdere concentratie van bedrijventerreinen aan de hoofdwegen als van logistieke ontwikkelingen zoals schaalvergroting en specialisatie. Op deze hoofdwegen dient de betrouwbaarheid voor het goederenvervoer daarom te worden gegarandeerd. De inzet van de provincie is er verder op gericht om de overslag naar vervoer over water en in mindere mate de overslag naar spoor te kunnen maken. Dit krijgt vorm door de ontwikkeling van multimodale transportcorridors en overslagcentra. Op basis van voorliggende studie kunnen geen uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van dit beleid.

Verkeersveiligheid: effectief beleid doorzetten

In de afgelopen jaren is het autoverkeer sterk gegroeid. Toch heeft dit niet geleid tot een evenredige groei van de verkeersonveiligheid. Er is zelfs een lichte daling gerealiseerd door een effectieve aanpak van black spots en relatief onveilige 80 km/h-wegen. Het aantal kilometer weg met een 80 km/h-regime wordt de komende jaren verder gereduceerd door de realisatie van met name 60 km/h-gebieden. Ook het opwaarderen en verder concentreren van verkeer op relatief veilige 100 km/h-hoofdwegen heeft een dempend effect. Om ook de komende jaren – bij een verwachte stijging van de mobiliteit – een daling van het aantal verkeersongevallen te realiseren, is alleen een bundeling van verkeersstromen en aanpassing van functie en vorm van wegen onvoldoende.