

Hanzelijn Monitor 2014

De tweede staat van de Hanzelijn



LECTORAAT AREA DEVELOPMENT

Onderzoek naar de effecten van de
spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle

De tweede staat van de Hanzelijn

1

Vanaf 6 december 2012 is de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad in gebruik. De nieuwe Hanzeboogbrug over de IJssel, een vijftig kilometer lange spoorlijn en de nieuwe stations van Dronten en Kampen Zuid zijn de meest in het oog springende resultaten van deze uitbreiding van het nationale spoorwegennetwerk. De tweede staat van de Hanzelijn brengt de meetbare effecten van deze nieuwe spoorverbinding in beeld.

In 2011 besloten de gemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle tot een meerjarig onderzoek naar de maatschappelijke, ruimtelijke en verkeerskundige gevolgen van de Hanzelijn. De Hanzelijn Monitor biedt overheden en andere partijen kennis en inzicht waarmee zij de juistheid of haalbaarheid van beleidsvoornemens, waarop de nieuwe spoorlijn van invloed kan zijn, beter kunnen beoordelen. Het monitoronderzoek wordt uitgevoerd door studenten, docenten en onderzoekers van Windesheim. De 0-meting verscheen in 2012, voorafgaand aan de ingebruikname van de spoorlijn. Het daaropvolgende jaar verscheen de eerste meting, een jaar na de ingebruikname van het spoor. Nu de Hanzelijn in 2014 langzaam volwassen wordt, kan de balans verder worden opgemaakt: welke veranderingen brengt de Hanzelijn teweeg?

Om deze vraag zo goed mogelijk te beantwoorden, worden in deze editie van de Hanzelijn Monitor 26 indicatoren gebruikt. Een indicator is een maatstaf waarmee de invloed van de Hanzelijn, op ontwikkelingen in het gebied waar de Hanzelijn doorheen loopt, gevolgd kan worden. De indicatoren zijn gegroepeerd in vijf thema's: mobiliteit, woonklimaat, onderwijs, vestigingsklimaat en strategische positionering.

In deze publicatie worden de belangrijkste resultaten samengevat. Het volledige onderzoek is verschenen in een rapport dat als download verkrijgbaar is op de website van Windesheim: windesheim.nl/hanzelijnmonitor. Via de website van Windesheim kunt u ook opmerkingen of verbeteringsuggesties doorgeven.

In het tweede jaar na de ingebruikname van de Hanzelijn kunnen enkele belangrijke ontwikkelingen worden benoemd, die zich in de regio rond de Hanzelijn hebben voltrokken:

1. De Hanzelijn slaat aan bij reizigers.
2. Verschillende locatietekenen, verschillende kansen.
3. De Hanzelijn helpt gemeenten zich op de kaart te zetten.

Deze ontwikkelingen worden in beeld gebracht aan de hand van een selectie van de kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksresultaten van de Hanzelijn Monitor.

Hanzelijn Monitor 2014

De tweede staat van de Hanzelijn

Friso de Vor en Willem Buunk

ISBN/EAN: 978-90-77901-68-7

Met medewerking van: Armand Gijsman, Ruben Janssen, Ferry Otto, Marijn Molema, Joris Vermaesen, Marloes van der Weide, Annet van Woerdekom, marktonderzoeksbureau KiekendiefPerspectief en studenten van de opleidingen Bouwkunde, Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit en Bedrijfskunde MER.

Fotografie: Gemeente Zwolle

Dit is een uitgave van Windesheim

Postbus 10090, 8000 GB Zwolle, Nederland

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Februari 2015

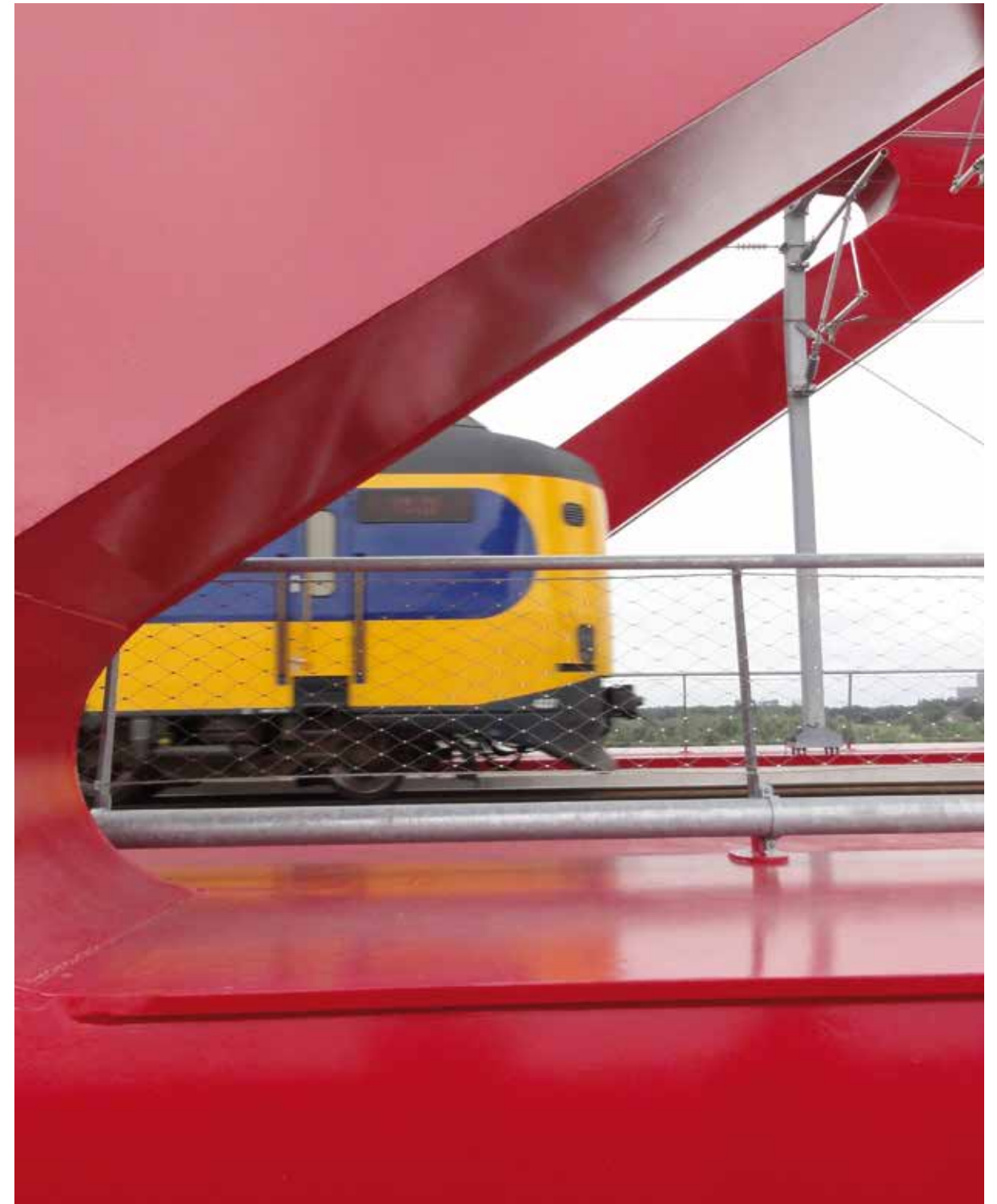
1 De Hanzelijn slaat aan bij reizigers

Om Flevoland en Overijssel succesvol met elkaar te verbinden is alleen een spoorlijn niet genoeg. Blevende reizigers aantallen in 2013 nog achter bij de verwachtingen, in 2014 lijkt de Hanzelijn omarmd te zijn door de reiziger uit Flevoland en Overijssel. Verandering van reisgedrag kost tijd. Een goede inbedding van de nieuwe spoorlijn in het openbaar vervoersnetwerk is hierbij van groot belang. Naast het aanbod van nieuwe treinverbindingen, heeft de Hanzelijn geleid tot veranderingen in het aanbod van buslijnen in de regio. Twee jaar na de opening heeft de relatie tussen de Hanzelijn en het buslijnnet zich in vaste vorm gezet en weet de reiziger de Hanzelijn steeds beter te bereiken. Reispatronen lijken te wijzigen, wat onder meer is terug te zien in de veranderende verdeling over de vervoerswijzen waaruit mensen kunnen kiezen. Het aandeel reizen per spoor neemt in de meeste Hanzelijn gemeenten toe.

Op de Hanzelijnstations (Zwolle, Kampen Zuid, Dronten en Lelystad) is in 2014 een forse groei te zien van het aantal dagelijkse in- en uitstappers ten opzichte van 2013. Op een gemiddelde dag tussen 7.00 uur en 19.00 uur werden ruim 15.000 in- en uitstappers geteld, een jaar eerder betrof dit ongeveer 12.500 in- en uitstappers. Deze algehele stijging van 20% komt met name op het conto van Dronten, waar een groei van tenminste 25% is gemeten. Lelystad (+22%) en Zwolle (+16%) dragen ook in aanzienlijke mate bij aan de geconstateerde groei. Station Kampen Zuid blijft achter bij deze ontwikkeling. Hier is wat betreft het aantal in- en uitstappers sprake van een toename, noch van een afname.

Station Dronten is een sprekend voorbeeld van de stijging van het aantal reizigers, die verband houdt met een betere wederzijdse aansluiting tussen de Hanzelijn en het buslijnnet. De forse toename van het aantal in- en uitstappers op de trein is namelijk terug te zien in de groei van het aantal in- en uitstappers op stadsbuslijn 21/22 in Dronten. Op de streekbuslijn tussen Dronten en Kampen (lijn 143) is daarentegen een sterke afname van het aantal in- en uitstappers in de tellingen waargenomen. Een groter deel van de reizigers tussen Dronten en Kampen lijkt in 2014 te kiezen voor de trein in plaats van de bus (in vergelijking met 2013). Het Kamperlijntje tussen Kampen-IJsselmuiden en Zwolle is, ondanks het alternatief dat de Hanzelijn biedt, onverminderd populair gebleken. OV-bedrijven zouden hier wellicht op in kunnen spelen door de stations Kampen en Kampen Zuid rechtstreeks met elkaar te verbinden met het stadsvervoer. Dit maakt het openbaar vervoersnetwerk robuuster en met een stevige inbedding in het busnetwerk wordt mogelijk bijgedragen aan de wederzijdse versterking van de twee spoorlijnen.

De Hanzelijn lijkt enige gevolgen te hebben voor de keuze van vervoerswijze in de regio. In 2013 (het meest actuele jaar qua databeschikbaarheid) is het aandeel van de trein in de vier gemeenten het hoogst in Zwolle en het laagst in Dronten. Ten opzichte van 2012 is het aandeel van de trein in 2013 in Dronten (+0,9%-punt), Kampen (+2,9%-punt) en Zwolle (+3,4%-punt) relatief fors gestegen. In Lelystad daalde het aandeel van de trein met 0,1%-punt. De groei van het treingebruik in Dronten is het directe gevolg van de opening van station Dronten. Voor Zwolle is deze conclusie lastiger te trekken. Door de aansluiting op meerdere treinverbindingen, is het afzonderlijke effect van de Hanzelijn nauwelijks te onderscheiden. Hetzelfde geldt in iets mindere mate voor Kampen, waar het een optelsom betreft van de effecten van het Kamperlijntje en de Hanzelijn. Opmerkelijk genoeg lijkt in Lelystad de ingebruikname van de Hanzelijn geen invloed te hebben op het aandeel van de trein in de verdeling over de vervoerswijzen waaruit mensen kunnen kiezen. Feit blijft wel dat het aandeel van de auto in het totaal aantal verplaatsingen veruit het grootst blijft in alle gemeenten.



2 Verschillende locatiekenmerken, verschillende kansen

De Hanzelijn verbindt plaatsen met elk hun eigen specifieke karakter en ontwikkelmogelijkheden. Dronten is voor het eerst bereikbaar geworden per spoor. Kampen heeft een station gekregen aan het hoofdspoorwegennet. Lelystad is niet langer een kopstation, het is nu ook vanuit het oosten te bereiken, en de aansluiting op de Hanzelijn betekent voor Zwolle een aanzienlijke versterking van het spoorknooppunt. Voor elk van de plaatsen zorgt de Hanzelijn voor eigen kansen, waarvan verschillende sectoren en locaties profijt kunnen hebben.

Een sector die in het bijzonder profiteert van de Hanzelijn is het onderwijs. Dankzij de Hanzelijn zijn opleidingskeuzemogelijkheden voor studenten en scholieren toegenomen. Zij worden in hun keuze niet meer beperkt door het ontbreken van een hoogwaardige OV-verbinding tussen Flevoland en Overijssel. Niet alleen de student is hierbij gebaat. Door vergroting van het verzorgingsgebied zullen onderwijsinstellingen onderling de concurrentie met elkaar aangaan. Dit vraagt om bewustere profilering ten aanzien van de kwaliteit en het onderwijsconcept; de student heeft nu immers meer keuzemogelijkheden. Vergelijking van de herkomst van studenten die een opleiding volgen die zowel op Windesheim in Zwolle als op Windesheim Flevoland in Almere wordt aangeboden, geeft een eerste indicatie dat de Hanzelijn daadwerkelijk effect heeft op de studiekeuze. Bij de opleiding Verpleegkunde is bijvoorbeeld te zien dat het aantal studenten aan Windesheim Flevoland, woonachtig in Overijssel en aangrenzende provincies, aanzienlijk groeit. Maar het aantal studenten dat in Flevoland woont en in Zwolle een opleiding volgt aan Windesheim, is groter dan andersom. Er valt voor de studenten ook wat te kiezen, omdat de locaties van Windesheim verschillende onderwijsconcepten hanteren.

Op kantorenlocatie Hanzeland in Zwolle wordt meer aanloop gesignaleerd, ondanks de economisch lastige tijden. Het aandeel werkenden in Hanzeland uit de provincie Flevoland is met 10 procentpunt toegenomen ten opzichte van 2013. De impuls van de Hanzelijn voor deze kantorenlocatie lijkt hiermee evident. Met de investeringen van de gemeente en de provincie in de herontwikkeling van de spoorzone, draagt de Hanzelijn bij aan de aantrekkingskracht van Hanzeland voor investeerders.

Een uitdagende locatie van andere aard is Kampen Zuid. De perceptie van Kampen Zuid als belangrijk vervoersknooppunt is nog pover. Het gebied wordt door Kampenaren vooral gezien als een plek ver weg met een laag voorzieningenniveau. Het station Kampen Zuid staat voornamelijk als een kathedraal in de polder. De ontwikkeling van de aanpalende woonwijk is relevant voor de potentie van station Kampen Zuid, maar de grootste kansen lijken te liggen in de benutting van de knooppuntwaarde van de locatie. De ligging aan de N50 in combinatie met de aansluiting op de Hanzelijn maakt de plek uitermate interessant voor toekomstige ontwikkelingen. Om deze meervoudige verknoping succesvol te benutten vraagt deze locatie, na ingrepen in de infrastructuur en in het openbaarvervoersnetwerk, om een positieve impuls ten aanzien van de beeldvorming. Kampen Zuid kan van lelijk eendje uitgroeien tot een vervoersknooppunt met meerwaarde voor de regio.

3 De Hanzelijn helpt gemeenten zich op de kaart te zetten

Naast de mate van aansluiting op het aanwezige (openbaar) vervoersnetwerk, dragen bereikbaarheidsarrangementen bij aan de bereikbaarheid van een locatie. Of anders gezegd: een combinatie van vervoersdiensten en producten maakt het aangenaam en aantrekkelijk naar een bepaalde plaats af te reizen. Voor de Hanzelijn en de gemeenten die de Hanzelijn verbindt is het niet anders. Inzet van Hanzelijnspecifieke bereikbaarheidsarrangementen kan leiden tot betere benutting van de spoorverbinding; het geeft een impuls aan de bereikbaarheid en aantrekkingskracht van de Hanzelijn gemeenten.

De analyse van de visie van beslissers op hun gemeente laat zien dat de Hanzelijn nog steeds niet kan rekenen op een prominente plek op de mentale kaart van inwoners. De Hanzelijn wordt wel genoemd in relatie tot de gewenste ontwikkeling van elk van de gemeenten, maar aan andere ruimtelijke kenmerken en aan infrastructuur wordt een groter gewicht toegekend. In Kampen en Dronten leeft de Hanzelijn iets meer dan in Zwolle en Lelystad, maar ook hier zijn in 2013 geen grote veranderingen zichtbaar in de beeldvorming sinds de aanleg van de spoorlijn. De kansen die de Hanzelijn biedt, lijkt weinig te leven onder bewoners en beslissers.

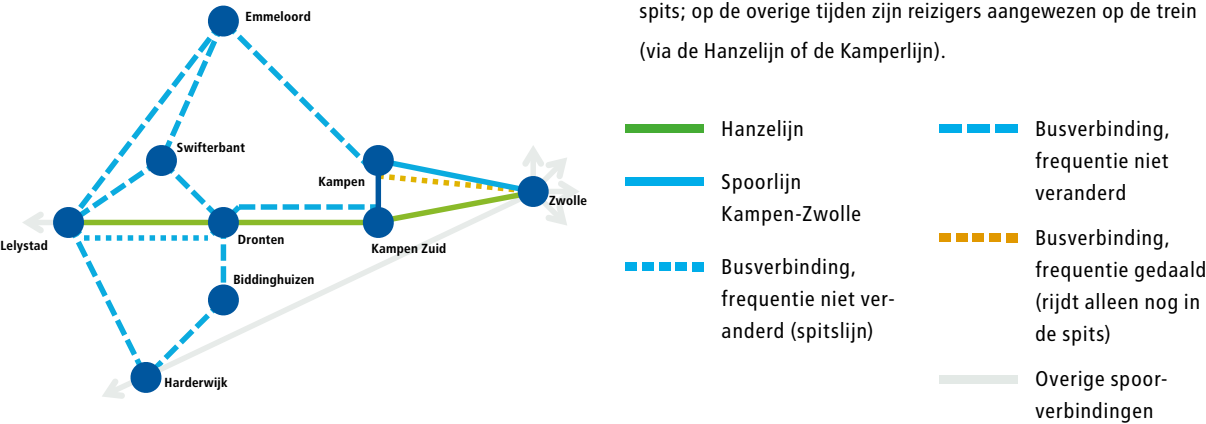
Bereikbaarheidsarrangementen kunnen soelaas bieden. Inzet van een slimme combinatie van reisdiensten en -producten bevordert de zichtbare betekenis van de Hanzelijn. De Hanzelijn gemeenten kunnen hierdoor nadrukkelijker op de kaart gezet worden, bijvoorbeeld als bestemming voor een 'dagje uit'. Daarmee hebben zij een kansrijk promotie-instrument in handen. Dit wordt onderschreven door winkeliers uit Zwolle en Lelystad. Hen is gevraagd in hoeverre de Hanzelijn bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van deze steden als het gaat om funshoppings en het bezoeken van evenementen. De winkeliers in beide steden zien de toegenomen bereikbaarheid als een kans, indien sprake is van een redelijk geprijsd treinkaartje. Daar staat tegenover dat de toegenomen bereikbaarheid ook als een bedreiging wordt gezien doordat het ook relatief makkelijker is geworden om in andere steden te gaan winkelen. Maar de winkeliers zijn van mening dat funshoppings en het organiseren van evenementen een positief effect kunnen hebben op bezoekersaantallen en hun omzet.

Doorslaggevend is de inzet van de gemeenten. Inspanningen van de gemeente zorgen ervoor dat het imago van de stad zich positief ontwikkelt; wat de winkeliers terug zien in hun omzetten. De winkeliers in Zwolle en Lelystad zien daarom in dat evenementen en funshoppings middels gezamenlijke promotieacties meer onder de aandacht van het publiek gebracht moeten worden. Hierop afgestemde reisproducten en -diensten dragen daaraan bij. Dit vraagt om een samenwerking met de NS en andere (bus)vervoerders. Via kortingen en combinatie-acties kan het gebruik van de Hanzelijn, inclusief voor- en natransport, worden gestimuleerd. Aansprekende voorbeelden hiervan zijn onder andere het 'Sail Kampen combi-ticket' en het 'Lowlandsretour', die zijn ingezet om de bereikbaarheid van het maritieme evenement Sail Kampen en het jaarlijkse popfestival Lowlands in Biddinghuizen te bevorderen.

Uitgelicht

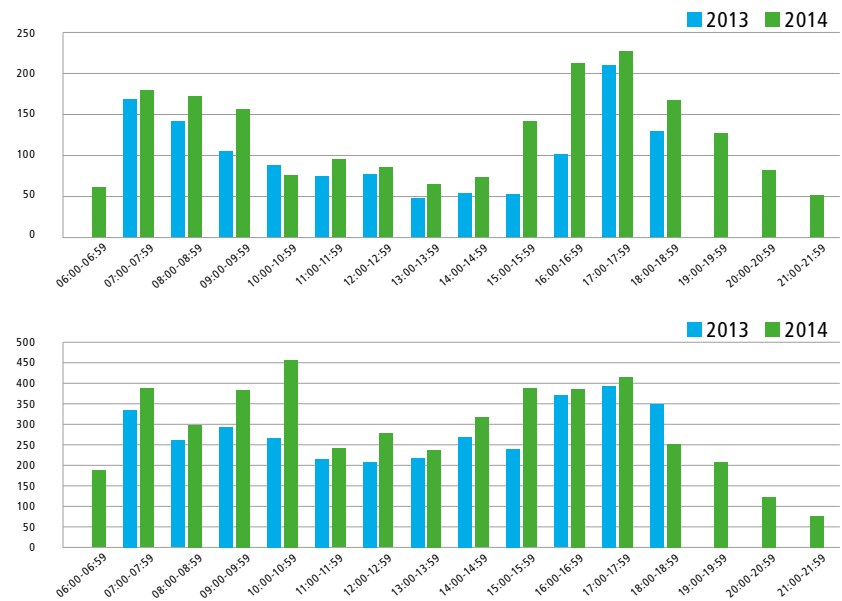
THEMA MOBILITEIT

FIGUUR A: SCHEMATISCHE WEERGAVE VAN OV-VERANDERINGEN NA 2013
Bron: Connexxion, NS (bewerking: lectoraat Area Development)



- Tussen Lelystad en Dronten rijden vrijwel geen rechtstreekse streekbussen meer.
- In december 2013 is buslijn 141 tussen Kampen en Zwolle opgeheven.
- Tussen Kampen en Zwolle rijdt alleen een bus gedurende de spits; op de overige tijden zijn reizigers aangewezen op de trein (via de Hanzelijn of de Kamperlijn).

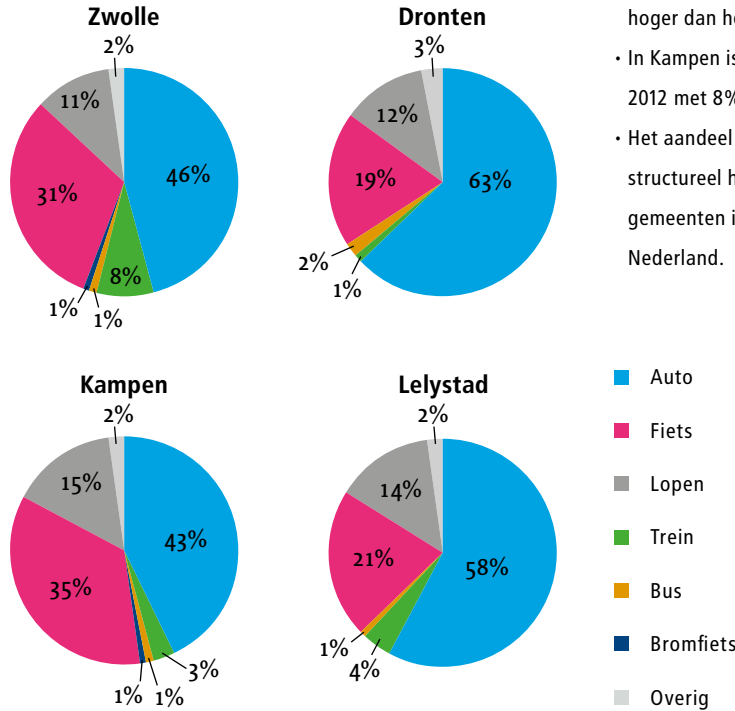
FIGUUR B: INSTAPPERS LELYSTAD RICHTING ZWOLLE (BOVENSTE AFBEELDING), EN INSTAPPERS ZWOLLE RICHTING LELYSTAD (ONDERSTE AFBEELDING)
Bron: Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit, Windesheim (bewerking: lectoraat Area Development)



NB. In 2013 is door Windesheim geteld tussen 7.00 uur en 19.00 uur.
In 2014 is door Windesheim geteld tussen 6.00 uur en 22.00 uur.

- In Lelystad en Zwolle stoppen zowel de sprinters als de intercity's die van de Hanzelijn gebruik maken.
- De toename van het aantal instappers richting Zwolle zit met name in de ochtendspits en de vroege avondspits.
- Met name in de ochtendspits zijn er op station Zwolle in 2014 meer instappers richting Lelystad geteld.
- De toename van reizigers in de spits is mogelijke een effect ten gevolge van de toegenomen keuzevrijheid van studenten en scholieren.

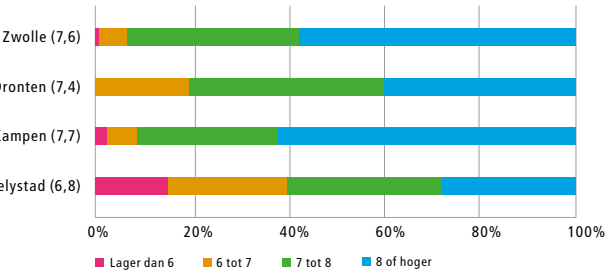
FIGUUR C: KEUZE VERVOERSWIJZE 2013
Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) (bewerking: lectoraat Area Development)



- Ten opzichte van 2012 groeide het aandeel van de trein in Dronten (+0,9%-punt), Kampen (+2,9%-punt) en Zwolle (+3,4%-punt), terwijl het in Lelystad licht daalde (-0,1%-punt).
- In Dronten en Lelystad ligt het aandeel van de auto structureel hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 48%.
- In Kampen is het aandeel van de auto in 2013 ten opzichte van 2012 met 8%-punt gedaald.
- Het aandeel van het openbaar vervoer ligt in Zwolle al jaren structureel hoger dan gemiddeld in Nederland. In de overige gemeenten is dit aandeel gelijk of lager dan gemiddeld in Nederland.

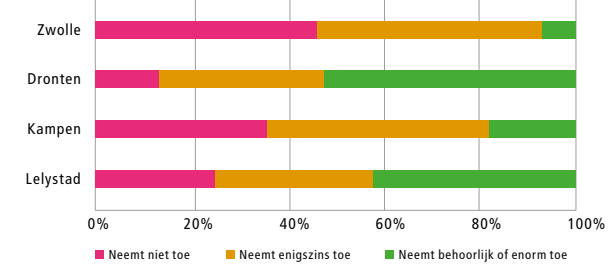
THEMA WOONKLIMAAT

FIGUUR D: ALGEMENE WAARDERING VOOR DE WOONGEMEENTE
Bron: Woonklimaat Enquête 2014 (Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- Aan de inwoners uit de Hanzelijn gemeenten is de vraag voorgelegd om een rapportcijfer te geven aan hun woonplaats.
- De variatie in rapportcijfers laat een verschil in waardering zien tussen Lelystad aan de ene kant en de andere plaatsen aan de andere kant.
- In Lelystad is een aanzienlijke groep inwoners die hun woonplaats met minder dan een zes waarderen.

FIGUUR E: VERWACHTINGEN OVER BAANKANSEN
Bron: Woonklimaat Enquête 2014 (Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- Aan de inwoners is gevraagd in hoeverre zij hun baankansen zien toenemen als gevolg van de komst van de Hanzelijn.
- Inwoners uit Lelystad en Dronten verwachten een sterker positief effect van de Hanzelijn op hun baankansen dan inwoners uit Zwolle en Kampen.

THEMA ONDERWIJS

FIGUUR F: AANTAL VERPLEEGKUNDESTUDENTEN AAN WINDESHEIM NAAR LOCATIE EN HERKOMST
Bron: Windesheim (bewerking: lectoraat Area Development)

Studiejaar	Studenten Windesheim Zwolle Woonachtig in Flevoland	Studenten Windesheim Flevoland Woonachtig in Overijssel
2006 - 2007	19	-
2007 - 2008	20	-
2008 - 2009	26	-
2009 - 2010	20	-
2010 - 2011	28	-
2011 - 2012	24	4
2012 - 2013	29	9
2013 - 2014	27	13

- Om na te gaan in hoeverre de komst van de Hanzelijn bijdraagt aan concurrentie tussen de onderwijsinstellingen, is onderzocht of de studenten van een bepaalde opleiding woonachtig zijn in het verzorgingsgebied van een andere onderwijsinstelling.

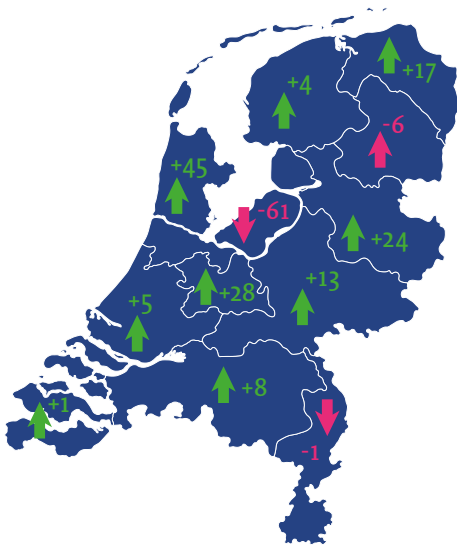
- Hiervoor is gekeken naar de herkomstgebieden van studierichtingen die zowel gevolgd kunnen worden aan Windesheim in Zwolle, als aan Windesheim Flevoland in Almere.
- De opleiding Verpleegkunde wordt aangeboden op beide vestigingen van Windesheim.
- In Zwolle heeft deze opleiding in het studiejaar 2013-2014 640 studenten. De opleiding in Flevoland, die sinds drie jaar bestaat, heeft 81 ingeschreven studenten.
- In absolute termen is het aantal studenten woonachtig in Flevoland, dat een studie volgt in Zwolle, hoger dan andersom.
- Het percentage Verpleegkundestudenten dat in Overijssel woont, en studeert in Flevoland, is relatief hoger dan andersom: 16% van de studenten die op Windesheim Flevoland Verpleegkunde studeert woont in Overijssel.

FIGUUR G: PROVINCIALE GROEIKAART VOOR WINDESHEIM IN ZWOLLE
Bron: Windesheim (bewerking: lectoraat Area Development)



- In het studiejaar 2013-2014 telde Windesheim in Zwolle 18.360 studenten; dat is 1.150 meer dan het voorgaande studiejaar.
- In totaal studeerden 1.542 studenten uit Flevoland op Windesheim in Zwolle.

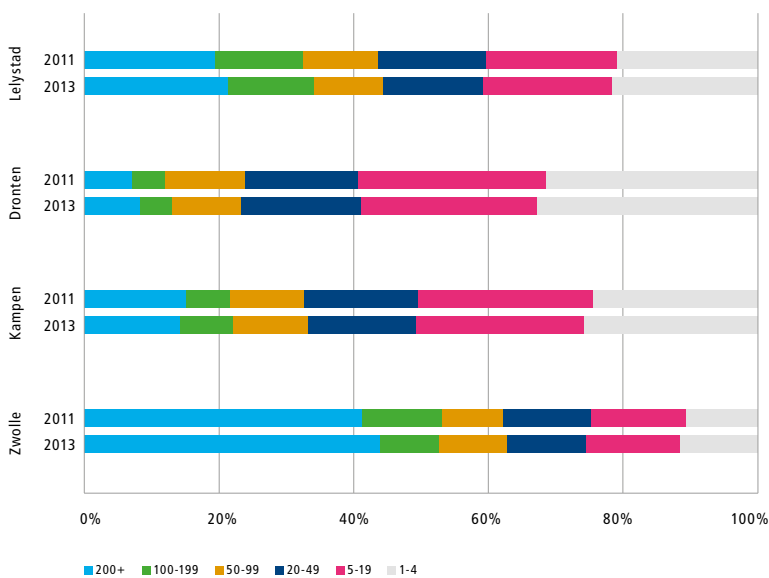
FIGUUR H: PROVINCIALE GROEIKAART VOOR CAH VILENTUM IN DRONTEN
Bron: CAH Vilentum (bewerking: lectoraat Area Development)



- De agrarische hogeschool CAH Vilentum ontwikkelt zich gestaag: van 1.731 studenten in 2012-2013 naar 1.807 studenten in 2013-2014.
- Ruim 400 studenten komen uit de provincie Flevoland zelf en 285 studenten uit Overijssel.

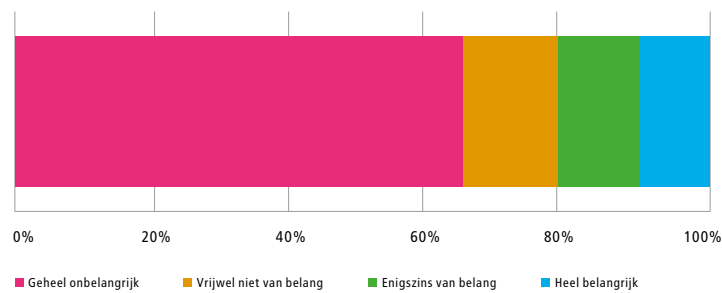
THEMA VESTIGINGSKLIMAAT

FIGUUR I: WERKGELEGENHEID VERDEELD NAAR BEDRIJFSGROOTTE
Bron: Vestigingsregister provincie Flevoland en Bedrijven en Instellingenregister Overijssel (BIRO)



- De aanname is dat, door de toegenomen bereikbaarheid per spoor, de Hanzelijn-gemeenten aantrekkelijker worden als vestigingsplaats voor bedrijven.
- Daarom is nagegaan of en hoe de opbouw van de werkgelegenheid – gemeten naar het aantal medewerkers – zich per plaats ontwikkelt.
- Grote plaatsen blijken naar verhouding meer grote bedrijven (200 werknemers en meer) te herbergen dan de kleinere plaatsen; in Zwolle zijn de grote bedrijven verantwoordelijk voor 44% van de werkgelegenheid.
- Na de aanleg van de Hanzelijn geldt voor alle plaatsen dat de procentuele verandering van de verdeling van de werkgelegenheid beperkt is.

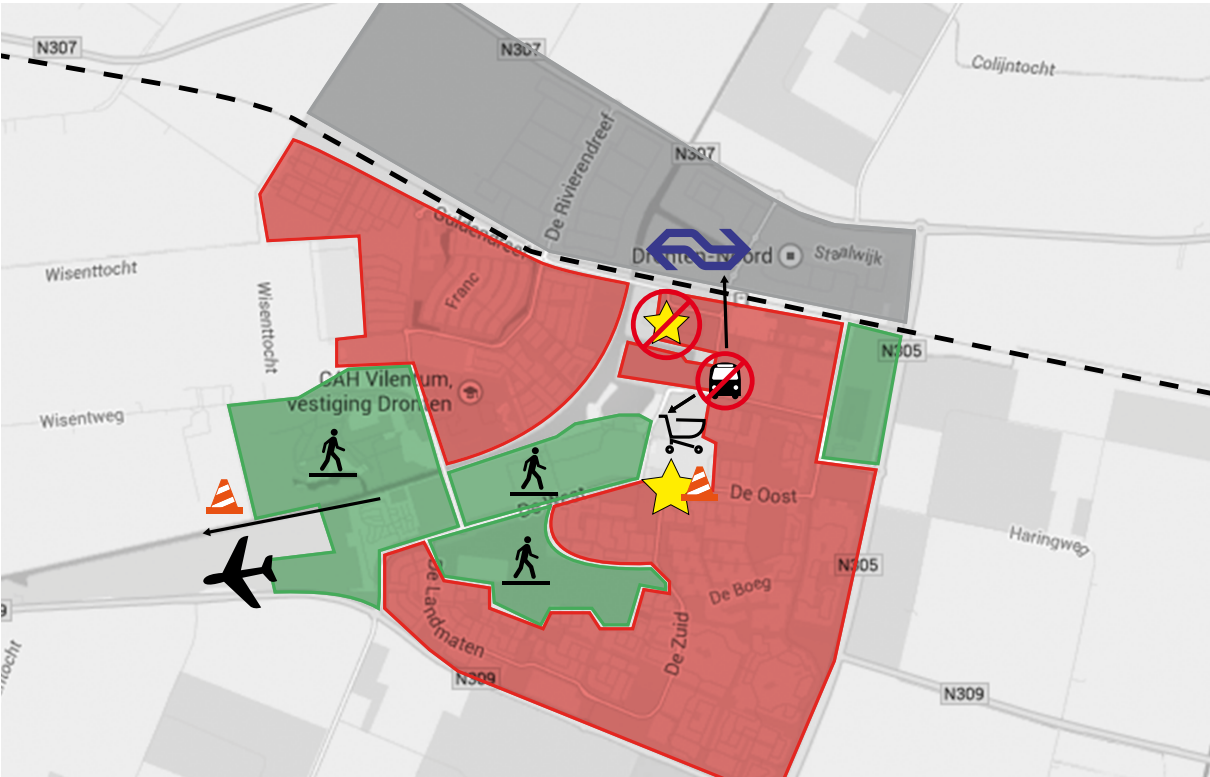
FIGUUR J: BELANG OV-BEREIKBAARHEID OM IN KAMPEN ZUID TE GAAN WONEN
Bron: Enquête Kampen Zuid 2014 (Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- Kampenaren zijn bevraagd naar een aantal specifieke vestigingsplaatskenmerken ten aanzien van de in ontwikkeling zijnde wijk Kampen Zuid.
- Gebleken is dat logistieke argumenten een belangrijke reden kunnen zijn om in Kampen Zuid te gaan wonen.
- Maar een goede OV-ontsluiting is van minder belang; slechts 20% van de respondenten vindt dit in zekere mate belangrijk.
- Het directe effect van de Hanzelijn op de ontwikkeling van Kampen Zuid is beperkt.

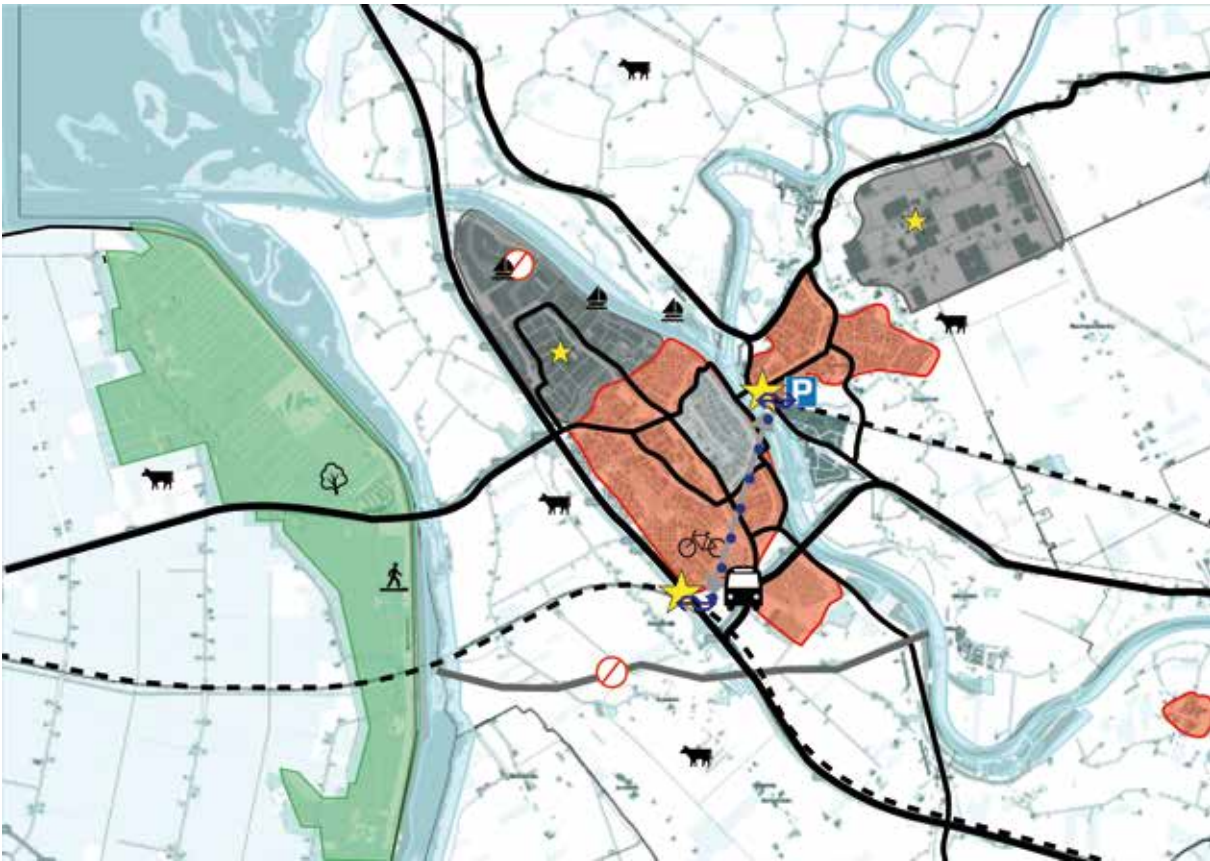
THEMA STRATEGISCHE POSITIONERING

FIGUUR K: MENTAL MAP DRONTEN
Bron: Windesheim, opleiding Bouwkunde



- De mental map is gemaakt door studenten van de opleiding Bouwkunde en is een interpretatie van de door politieke partijen opgestelde verkiezingsprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2014.
- Uit de interpretatie blijkt dat de Hanzelijn belangrijk is voor Dronten; het staat duidelijk op de mentale kaart.
- Directe negatieve implicatie van de Hanzelijn zijn de wijzigingen in de busdienstregeling.
- Een goede fietsverbinding tussen het station en het centrum kan dit ondervangen.

FIGUUR L: MENTAL MAP KAMPEN
Bron: Windesheim, opleiding Bouwkunde



- Beide spoorverbindingen spelen in de beleving van de Kampense politieke partijen, maar het Kamperlijntje is nog altijd prominent in die beleving.
- Er wordt belang gehecht aan een betere (fiets)verbinding tussen Kampen Zuid en het centrum.
- Kampen Zuid wordt als een belangrijk ontwikkelingsgebied beschouwd.



Lectoraat Area Development

Het lectoraat Area Development doet praktijkgericht onderzoek naar gebiedsontwikkeling. Concrete vragen uit de praktijk zijn de vertrekpunten voor het onderzoek. De uitkomsten moeten bijdragen aan betere keuzes over de inrichting, het beheer en het gebruik van ruimte. De inhoudelijke aandacht gaat uit naar ontwikkelingen in het netwerk van steden en dorpen in Oost-Nederland en rond knooppunten in het infrastructuurnetwerk. Daarnaast zijn de regionale economische strategieën voor gebiedsontwikkeling op bedrijventerreinen en rond kennisinstellingen belangrijk. Veel praktijkvragen gaan over de ontwikkeling van het landschap en de natuur op de overgangen van stad en land, zoals in het Overijsselse Vechtdal en de IJsseldelta. Het lectoraat Area Development maakt onderdeel uit van het kenniscentrum Technologie van Windesheim en is nauw verbonden met de opleidingen Bouwkunde, Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit en Civiele Techniek.



DE HANZELIJN MONITOR

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

Lees meer over het lectoraat Area Development op windesheim.nl/lectoraatareadevelopment.

WINDESHEIM.NL



Christelijke Hogeschool Windesheim
Campus 2-6 | Postbus 10090 | 8000 GB Zwolle
T 088 469 99 11 | www.windesheim.nl