

Lectoraat Area Development

Hanzelijn Monitor 2015

De derde staat van de Hanzelijn

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



Zwolle

DE HANZELIJN MONITOR

Sinds 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 de onderlinge verbondenheid. De regio wordt binnen een redelijke reistijd bereikbaar voor een groter aantal bezoekers en inwoners krijgen meer werkgelegenheid en andere activiteiten binnen hun bereik in een redelijke reistijd. De omgeving van de bestaande en nieuwe stations van de Hanzelijn worden aantrekkelijker voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze en andere verwachtingen worden in de Hanzelijn Monitor gevolgd en onderzocht, in opdracht van de Hanzelijn gemeenten en met medewerking van de provincies Flevoland en Overijssel, NS en CROW-KpVV. 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

LECTORAAT AREA DEVELOPMENT

Windesheim

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

Onderzoek naar de effecten van de
spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle

Windesheim

Colofon

Hanzelijn Monitor 2015

De derde staat van de Hanzelijn

Friso de Vor en Willem Buunk

ISBN/EAN: 978-90-77901-77-9

Met medewerking van: Jeroen Bastiaanssen, Armand Gijsman,
Ferry Otto, Gijs op de Weegh, Annet van Woerdekom en studenten
van de opleidingen Bouwkunde, Bedrijfskunde MER en
Ruimtelijke Ontwikkeling – Mobiliteit.

Vormgeving en fotografie: Marketing en Communicatie Windesheim

Dit is een uitgave van Christelijke Hogeschool Windesheim

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

Februari 2016

De derde staat van de Hanzelijn

Sinds 6 december 2012 is de Hanzelijn tussen Zwolle en Lelystad in gebruik. De nieuwe Hanzeboogbrug over de IJssel, het 50 kilometer lange spoor en de nieuwe stations van Dronten en Kampen Zuid zijn de meest in het oog springende resultaten van de uitbreiding van het nationale spoorwegennetwerk. Deze derde 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 nulmeting verscheen in 2012, voorafgaand aan de ingebruikname van de spoorlijn. De daaropvolgende jaren, nadat het spoor één en twee jaar in gebruik was, verschenen de eerste en tweede meting. Nu de Hanzelijn in 2015 na drie jaar volwassen wordt, kan de balans verder opgemaakt worden: welke veranderingen brengt de Hanzelijn teweeg?

Om deze vraag zo goed mogelijk te beantwoorden, worden in deze editie van de Hanzelijn Monitor 23 indicatoren gebruikt. Een indicator is een maatstaf waarmee gevolgd kan worden wat de invloed is van de Hanzelijn op ontwikkelingen in het gebied waar de Hanzelijn doorheen loopt. De indicatoren zijn gegroepeerd naar vijf thema's: mobiliteit, woonklimaat, onderwijs, vestigingsklimaat en strategische positionering.

In deze publicatiebrochure 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 suggesties voor verbeteringen doorgeven.

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

1. Gebruik Hanzelijn door reizigers in de regio blijft toenemen
2. De Hanzelijn vergroot economisch bereik van de regio
3. Zwolle en Dronten profiteren het meest, Kampen en Lelystad in iets mindere mate

Elk van deze ontwikkelingen wordt in beeld gebracht aan de hand van een selectie van de kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksresultaten van de Hanzelijn Monitor.

1 Gebruik Hanzelijn door reizigers in de regio blijft toenemen

In 2015 stapten op een gemiddelde dag ruim 17.000 personen in of uit op één van de Hanzelijnstations. Dat is een toename van 13% ten opzichte van een jaar eerder. Deze groei is een indicatie dat juist reizigers in de regio profiteren van de jonge spoorverbinding. Met de Hanzelijn, en daarmee ook de toevoeging van twee nieuwe stations, is het regionale vervoersaanbod onmiskenbaar verrijkt. De impuls van de nieuwe spoorlijn aan de mobiliteit lijkt daarmee nog niet te zijn uitgewerkt.

In 2015 is op de Hanzelijnstations (Lelystad, Dronten, Kampen Zuid en Zwolle) het aantal dagelijkse in- en uitstappers met 13% toegenomen ten opzichte van het voorgaande jaar. Voor het tweede achtereenvolgende jaar is het gemiddelde aantal reizigers per dag met meer dan 2.000 gestegen in vergelijking met een jaar eerder. In 2015 werden op een gemiddelde dag tussen 07.00-19.00 uur ruim 17.000 in- en uitstappers geteld, waar dit in 2014 nog een aantal van ongeveer 15.000 in- en uitstappers betrof. Het gestegen gebruik van de Hanzelijn is met name toe te rekenen aan Zwolle, waar een groei is gemeten van 23%. Kampen Zuid (+12%) en Lelystad (+11%) dragen ook in aanzienlijke mate bij aan de gemeten groei. Alleen in Dronten is een daling (-8%) van het aantal in- en uitstappers waargenomen. Een daling die in het licht van de bovengemiddelde groei (+38%) van een jaar eerder wijst op een stabilisering van het gebruik. Sinds de opening van de Hanzelijn is het aantal in- en uitstappers op station Dronten met bijna 30% toegenomen.

De stations Dronten en Kampen Zuid hebben een sterke regionale functie. Dat blijkt uit de mate van het gebruik van de stations en de herkomst van de gebruikers van de P+R (Park & Ride)-voorzieningen bij deze stations. De reizigers die er hun auto verwisselen voor de trein zijn voor het grootste deel afkomstig uit de betreffende Hanzelijnstad, waarbij werk veruit het belangrijkste reismotief is. Van de reizigers die via Dronten reizen, komt ruim 75% uit Dronten zelf. De overige 25% komt hoofdzakelijk uit Biddinghuizen en Swifterbant. Voor Kampen Zuid geldt dat bijna 65% van de autoparkeerders uit de gemeente Kampen komt (Kampen of IJsselmuiden). De overige 35% is hoofdzakelijke afkomstig uit plaatsen gelegen nabij de N50, zoals Emmeloord, Ens en Marknesse. Op beide stations lopen de P+R-voorzieningen tegen de grenzen van hun capaciteit aan. De bezetting van de parkeerplaatsen piekt gemiddeld tijdens de eerste helft van de middag, waarbij in Dronten 90% (204 van de 224) en in Kampen Zuid 85% (166 van de 196) van de parkeerplaatsen in gebruik is. Blijft het aantal in- en uitstappers groeien – wat niet onwaarschijnlijk is –, dan zal uitbreiding van het aantal autoparkeerplaatsen nodig zijn om ook in de toekomst voldoende ruimte te bieden aan de overstap van auto op trein.

Om de overstap van fiets op trein in voldoende mate te ondersteunen zijn op station Dronten al dergelijke maatregelen genomen. Tijdens een groot deel van de dag blijkt dat het aantal fietsplekken daar ontoereikend is; op piekmomenten is de bezettingsgraad ruim 135%. Hier is inmiddels op geanticipeerd door aan de oostzijde van station Dronten een nieuwe stalling te plannen. Deze stalling biedt ruimte aan 392 fietsen, dit zal ervoor zorgen dat voor- en natransport per fiets in voldoende mate gefaciliteerd wordt.



2 De Hanzelijn vergroot economisch bereik van de regio

Met de aanleg van de Hanzelijn is de laatste ontbrekende schakel toegevoegd aan de nationale spoorcorridor die het noorden van Nederland verbindt met de Randstad. Deze infrastructurele ingreep heeft een niet te onderschatten uitwerking op de tussenliggende regio. De toegenomen onderlinge bereikbaarheid van de vier Hanzelijn gemeenten gaat gepaard met een verruiming van de regionale arbeidsmarkt. Flevolandse vinden steeds vaker werk in Overijssel en werknemers uit Overijssel hebben in toenemende mate een baan in Flevoland. Opvallend is wel dat de betekenis van de Hanzelijn niet is te zien in de waardering van de aantrekkelijkheid van het woon- en vestigingsklimaat in de regio.

Dankzij de Hanzelijn zijn meer banen binnen handbereik gekomen van de inwoners van de Hanzelijn gemeenten. De arbeidsmarkten zijn meer met elkaar verweven wat heeft geresulteerd in een toegenomen uitwisseling van werknemers tussen Flevoland en Overijssel. Gevraagd naar de werkbestemming van de reizigers op de stations Dronten en Kampen Zuid blijkt dat de oriëntatie in toenemende mate verschuift in de richting van respectievelijk het oosten en het westen. Zo is de afgelopen twee jaar het aandeel van werkenden uit Dronten dat in Overijssel werkt met 13%-punt gestegen. Daar staat een daling van 14%-punt tegenover van het aandeel werknemers dat in Flevoland werkt. In het verlengde van deze ontwikkeling blijken ook de drie noordelijke provincies aan populariteit te winnen als werkbestemming van Drontenaren. Op station Kampen Zuid is het tegenovergestelde waargenomen. Sinds de opening van de Hanzelijn is het aandeel forensen uit Kampen dat werkzaam is in Overijssel met 15%-punt afgenomen, terwijl in dezelfde periode het aandeel dat werkt in Flevoland met 12%-punt is toegenomen.

De meerwaarde van de Hanzelijn voor het woonklimaat in de vier Hanzelijn gemeenten blijkt beperkt. Gemeten over de periode 2012 – 2015 geven de rapportcijfers van bewoners voor de woonaantrekkelijkheid van hun gemeente onvoldoende aanwijzing dat de Hanzelijn effect heeft op de waardering die bewoners hebben voor hun woonomgeving. De rapportcijfers van bewoners wonend nabij een Hanzelijn station vergeleken met die van bewoners wonend elders in de betreffende gemeente, wijken niet of nauwelijks van elkaar af.

Hetzelfde gaat op voor het vestigingsklimaat voor bedrijven. Ook hier kan nauwelijks gesproken worden over een Hanzelijn-effect. Zo wijkt de ontwikkeling van de vastgoedwaarden van bedrijfsgebouwen nabij de Hanzelijn stations niet af van de ontwikkeling van de vastgoedwaarden van bedrijfsgebouwen op overige locaties in de Hanzelijn gemeenten. De economische crisis heeft een rem gezet op geplande investeringen en ontwikkelingen op de verschillende stationslocaties, onder andere resulterend in beperkte waardeontwikkeling op deze plekken. Wel lijkt ten gevolge van de Hanzelijn enige herschikking van activiteiten te hebben plaats gevonden. Nabij de stations van Dronten en Zwolle is na opening van de Hanzelijn een toename van het aandeel hooggeschoold werk gesignaleerd, waar op andere locaties de samenstelling van de werkgelegenheid vrijwel ongewijzigd is gebleven.

3 Zwolle en Dronten profiteren het meest, Kampen en Lelystad in iets mindere mate

De meerwaarde van de Hanzelijn voor de regio wordt na drie jaar zichtbaar. De spoorlijn vult niet alleen een 'missing link' in het nationale spoorwegennet, maar is een vanzelfsprekende schakel geworden in het regionale vervoersnetwerk. Dat leidt tot nog steeds toenemende reizigersaantallen en een groter regionaal bereik van arbeidsplaatsen voor werkenden en (vervolg)opleidingsmogelijkheden voor scholieren. Voor elk van de vier Hanzelijn gemeenten biedt de Hanzelijn kansen voor bedrijvigheid, locatieontwikkeling en profilering. Na vier jaar monitoronderzoek dringt zich de vraag op: welke plaats heeft de kansen die de Hanzelijn biedt tot nu toe het beste benut?

Van de vier Hanzelijn gemeenten profiteren Zwolle en Dronten tot nu toe het meest van de Hanzelijn. Dankzij de Hanzelijn is spoor-knooppunt Zwolle aanzienlijk verstevigd. Naast een bovengemiddelde groei van in- en uitstappers heeft de Hanzelijn een positieve uitwerking op de nabij het station gelegen kantorenlocatie Hanzeland. Dat sinds de opening van de Hanzelijn het aandeel werknemers uit Flevoland met 9%-punt is gestegen, illustreert de verbeterde bereikbaarheid van Hanzeland; en daarmee de toegenomen aantrekkingskracht voor investeringen in de zone rondom het station in Zwolle. Tekenend is dat Zwolle anno 2015 als enige Hanzelijn gemeente in haar coalitieprogramma aandacht besteedt aan de Hanzelijn. Het stadsbestuur heeft expliciet oog voor de mogelijkheden van de Hanzelijn, waarmee het bijdraagt aan het krachtige profiel van de stad Zwolle in de regio.

Voor Dronten betekent de aansluiting op het spoorwegennet een flinke impuls voor de mobiliteit en bereikbaarheid. De ontwikkeling van in- en uitstapcijfers geven aan dat station Dronten als openbaarvervoersknooppunt een succes is, mede dankzij de wederzijdse aansluiting op het regionale buslijnnetwerk. Met de Hanzelijn is het aantal banen binnen 45 minuten OV-reistijd voor de inwoners van Dronten met 246% toegenomen. Desondanks wordt in het recente coalitieakkoord van Dronten het belang van de Hanzelijn, noch het belang van het spoor als zodanig expliciet aangeduid. Voor het verkeer en vervoer lijkt de aandacht van het gemeentebestuur hoofdzakelijk gericht op de weg-infrastructuur, met name op de doorstroming van de N23. Toch is zichtbaar dat het gemeentebestuur profijt wil trekken van Hanzelijn in Dronten, want er is uitgebreid aandacht voor de ruimtelijke investeringen die direct verbonden zijn met het bereikbaarheidspotentieel van het station. Prominent is het herontwikkelingsproject Hanzekwartier, dat als verbindingzone tussen het station en het centrum van Dronten gaat functioneren.

Kampen profiteert op dit moment nog minder van de Hanzelijn dan Zwolle en Dronten. De in- en uitstapcijfers op Kampen Zuid laten over de afgelopen jaren een beeld zien van een verhoudingsgewijs bescheiden groei (+13% ten opzichte van 2013). Voor een belangrijk deel is dit te wijten aan de nog ontbrekende fysiek-ruimtelijke aanhechting van station Kampen Zuid met de historische binnenstad. Het potentieel voor Kampen Zuid schuilt in de verdere ontwikkeling van de aanpalende woonwijk, waarmee Kampen Zuid stedenbouwkundig verbonden wordt met de oude stad. Het aantrekken van de woningmarkt zal hiervoor een belangrijke factor zijn. Het huidige coalitieprogramma

illustreert de actuele prioriteiten van Kampen. Het stadsbestuur besteedt nu vooral aandacht aan de verbetering van de Kamperlijn, maar rept nog met geen woord over de Hanzelijn en ontwikkellocatie Kampen Zuid. Kampen zal zijn kansen in de toekomst pakken.

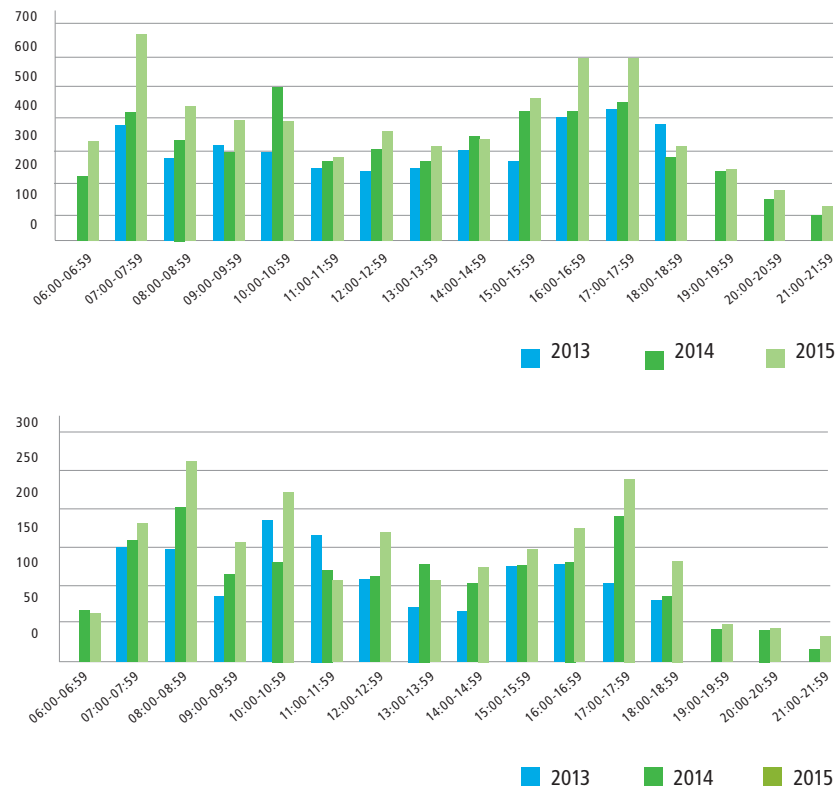
Tot slot Lelystad. Hoewel de groei van de in- en uitstapcijfers iets onder het gemiddelde ligt, lijkt ook hier de belofte van de Hanzelijn in mindere mate te zijn ingelost. Ondanks de toegenomen bereikbaarheid van het gebied ten oosten van Lelystad, valt de eenzijdige oriëntatie richting de Amsterdamse grootstedelijke regio op. Sinds 2013 is het aandeel van Overijssel als werkbestemming van Lelystedelingen onveranderd gebleven. Tegelijkertijd is voor werkenden uit Lelystad, met een aandeel van 42%, Noord-Holland (lees: Amsterdam) veruit de belangrijkste werkbestemming gebleven. Van de extra banen die dankzij de Hanzelijn binnen handbereik zijn gekomen, lijken de Lelystedelingen nauwelijks te profiteren. Maar waar de regionale strategie voorheen gericht was op de hoofdstedelijke regio, blijkt in het huidige coalitieprogramma van Lelystad de blik verschoven te zijn naar de eigen, direct omliggende regio. Dit kan helpen de mogelijkheden die de Hanzelijn met zich meebrengt beter op het netvlies van Lelystad en haar inwoners te krijgen.



Uitgelicht

THEMA MOBILITEIT

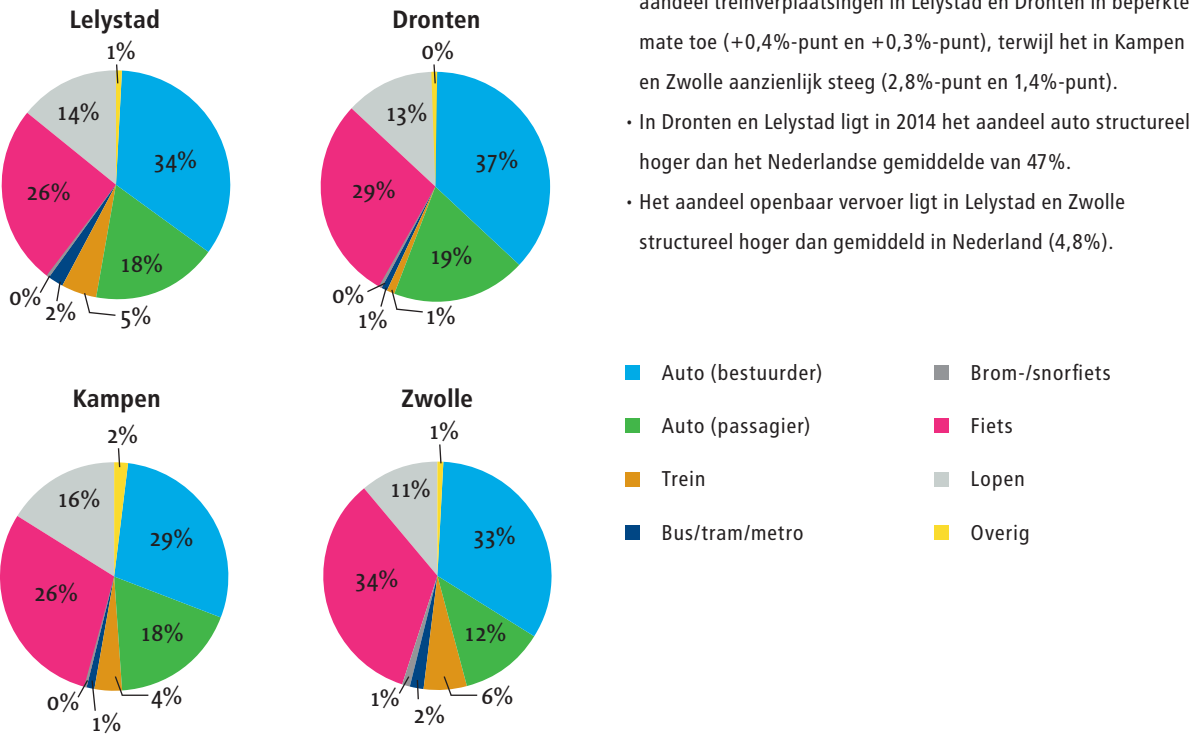
FIGUUR A: INSTAPPERS ZWOLLE RICHTING LELYSTAD (BOVENSTE AFBEELDING) EN UITSTAPPERS LELYSTAD VANUIT RICHTING ZWOLLE (ONDERSTE AFBEELDING)
Bron: Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit, Windesheim



NB. In 2013 is op alle stations geteld tussen 7.00 uur en 19.00 uur.
In 2014 en 2015 is geteld tussen 6.00 uur en 22.00 uur.

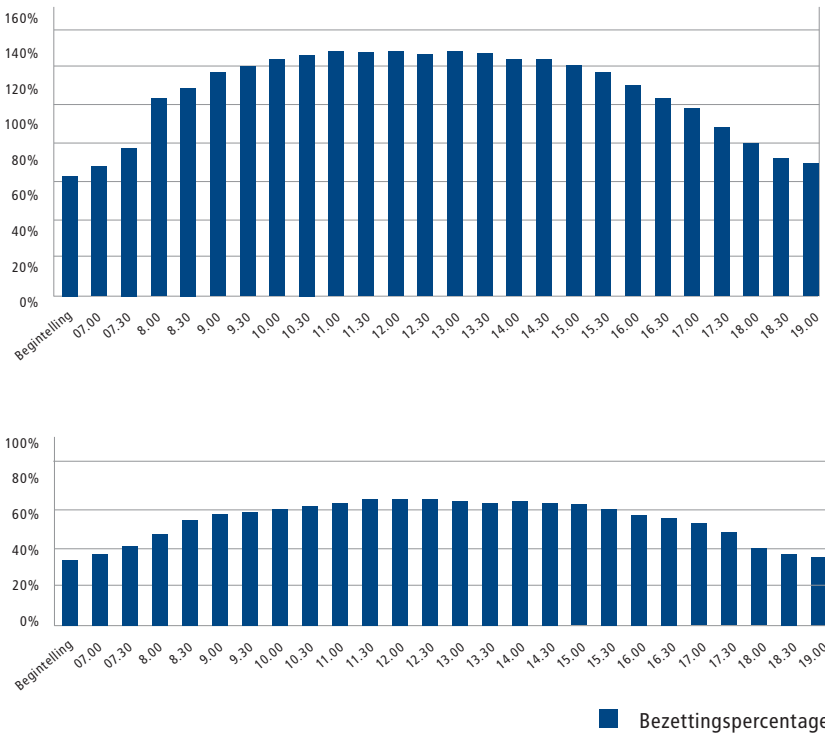
- In Zwolle en Lelystad stoppen zowel de sprinters als de intercity's die van de Hanzelijn gebruik maken.
- In 2015 stappen op een gemiddelde dag in totaal 11.634 reizigers in dan wel uit de Hanzelijn op station Zwolle.
- Met name in de ochtendspits zijn er op station Zwolle in 2015 meer instappers richting Lelystad geteld.
- In 2015 stappen op een gemiddelde dag in totaal 4.086 reizigers in dan wel uit de Hanzelijn op station Lelystad.
- In Lelystad stappen ongeveer 350 reizigers meer uit vanuit de richting Zwolle dan dat er in de richting Zwolle instappen.

FIGUUR B: KEUZE VERVOERSWIJZE 2014
Bron: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) (bewerking: Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit, Windesheim)



- Na de opening van de Hanzespoorlijn is het aandeel treinverplaatsingen in alle vier de gemeenten toegenomen, maar de mate waarin verschilt.
- Ten opzichte van voor de opening van de Hanzelijn nam het aandeel treinverplaatsingen in Lelystad en Dronten in beperkte mate toe (+0,4%-punt en +0,3%-punt), terwijl het in Kampen en Zwolle aanzienlijk steeg (2,8%-punt en 1,4%-punt).
- In Dronten en Lelystad ligt in 2014 het aandeel auto structureel hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 47%.
- Het aandeel openbaar vervoer ligt in Lelystad en Zwolle structureel hoger dan gemiddeld in Nederland (4,8%).

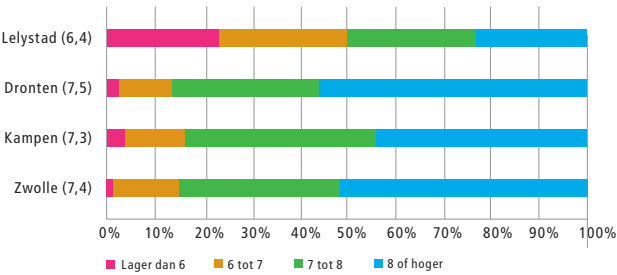
FIGUUR C: BEZETTINGSGRAAD VAN DE FIETSPARKEERVOORZIENING BIJ STATION DRONTEN – CENTRUMZIJDE (BOVENSTE AFBEELDING) EN BEZETTINGSGRAAD VAN DE FIETSPARKEERVOORZIENING BIJ STATION DRONTEN –NOORDZIJDE (ONDERSTE AFBEELDING)
Bron: Ruimtelijke Ontwikkeling - Mobiliteit, Windesheim



- De vraag naar fietsenstallingsruimte aan de centrumzijde van station Dronten is groter dan het aanbod.
- Afstand doet er kennelijk toe bij fietsparkeerders, in de stalling aan de noordzijde is voldoende capaciteit gedurende de hele dag.
- Opvallend is dat vroeg in de ochtend al 60% van de plekken bezet is in de stalling aan de centrumzijde, wat duidt op een groot aantal weesfietsen.
- Het grootste gedeelte van de gebruikers van de fietsenstallingen komt uit Dronten (90%), de overige 10% van de gebruikers komt uit Swifterbant en Biddinghuizen.

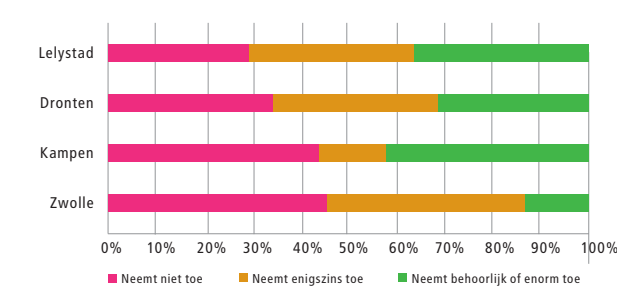
THEMA WOONKLIMAAT

FIGUUR D: ALGEMENE WAARDERING VOOR DE WOONGEMEENTE
Bron: Woonklimaat Enquête 2015 (bewerking: Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- Aan de inwoners uit de Hanzelijngemeenten is gevraagd 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.
- Net als in 2014 geven de inwoners van Dronten, Kampen en Zwolle hun woonplaats een ruime 7.
- De inwoners van Lelystad blijken hun woonplaats met een 6,4 iets slechter te waarderen dan vorig jaar.

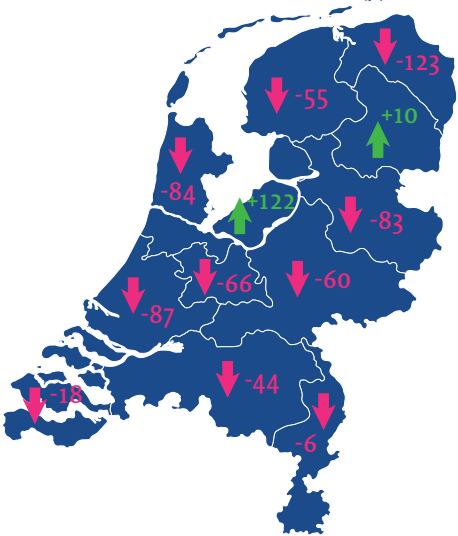
FIGUUR E: VERWACHTINGEN OVER BAANKANSSEN
Bron: Woonklimaat Enquête 2015 (bewerking: Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- Aan de inwoners is gevraagd in hoeverre zij hun baankansen zien toenemen als gevolg van de komst van de Hanzelijn.
- Inwoners uit Kampen en Zwolle zijn het meest sceptisch, bijna 45% verwacht dat door de komst van de Hanzelijn de baankansen niet zullen toenemen.
- Maar voor Kampen geldt ook dat 45% van de inwoners verwacht dat de baankansen behoorlijk zullen toenemen.

THEMA ONDERWIJS

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



- In het studiejaar 2014-2015 telde Windesheim in Zwolle 17.799 studenten, dat is 500 minder dan in het voorgaande studiejaar.
- In totaal studeerden 1.414 studenten uit Flevoland op Windesheim in Zwolle, 8% meer dan in het voorgaande studiejaar.
- Na Overijssel zijn de meeste studenten afkomstig uit Gelderland.

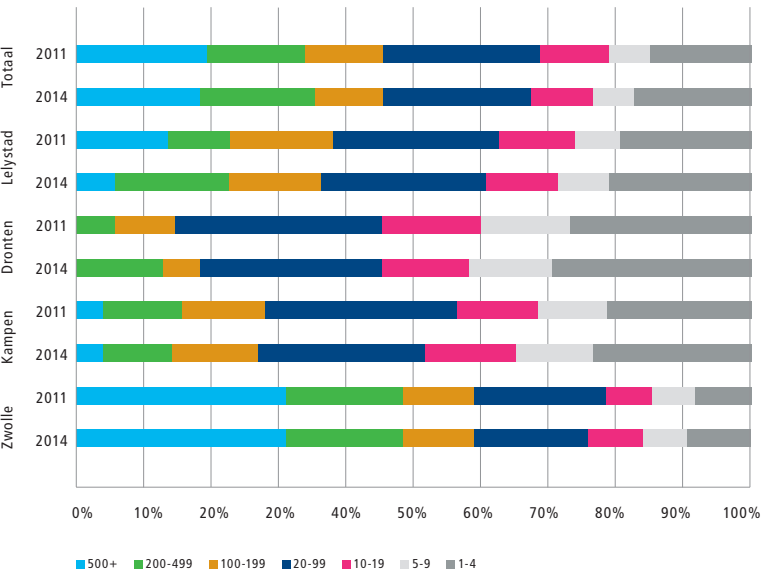
FIGUUR G: PROVINCIALE GROEIKAART VOOR WINDESHEIM FLEVOLAND IN ALMERE
Bron: Windesheim (bewerking: lectoraat Area Development)



- Windesheim Flevoland, gevestigd in Almere, ontwikkelt zich sterk, van 1.610 studenten in 2013-2014 naar 1.967 studenten in 2014-2015.
- De voornaamste groei komt uit de provincie Flevoland zelf, 285 studenten meer dan een jaar eerder.
- De aanwas van studenten uit Overijssel blijft beperkt.

THEMA VESTIGINGSKLIMAAT

FIGUUR H: WERKGELEGENHEID VERDEELD NAAR BEDRIJFSGROOTTE
Bron: Vestigingsregister Provincie Flevoland en Bedrijven en Instellingenregister Overijssel (BIRO) (bewerking: Bedrijfskunde MER, Windesheim)



- 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.
- In de periode 2011-2014 is de totale werkgelegenheid in de vier Hanzelijn-gemeenten tezamen met 1% gegroeid.
- Naar verhouding herbergen de grote plaatsen meer grote bedrijven (200 werknemers en meer) dan de kleine plaatsen.
- Na de aanleg van de Hanzelijn geldt voor alle plaatsen dat de verandering van de verdeling van de werkgelegenheid beperkt is, alleen in Dronten is het aandeel van de werkgelegenheid gecreëerd door grote bedrijven bovengemiddeld gestegen.

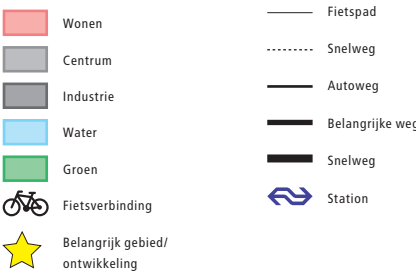
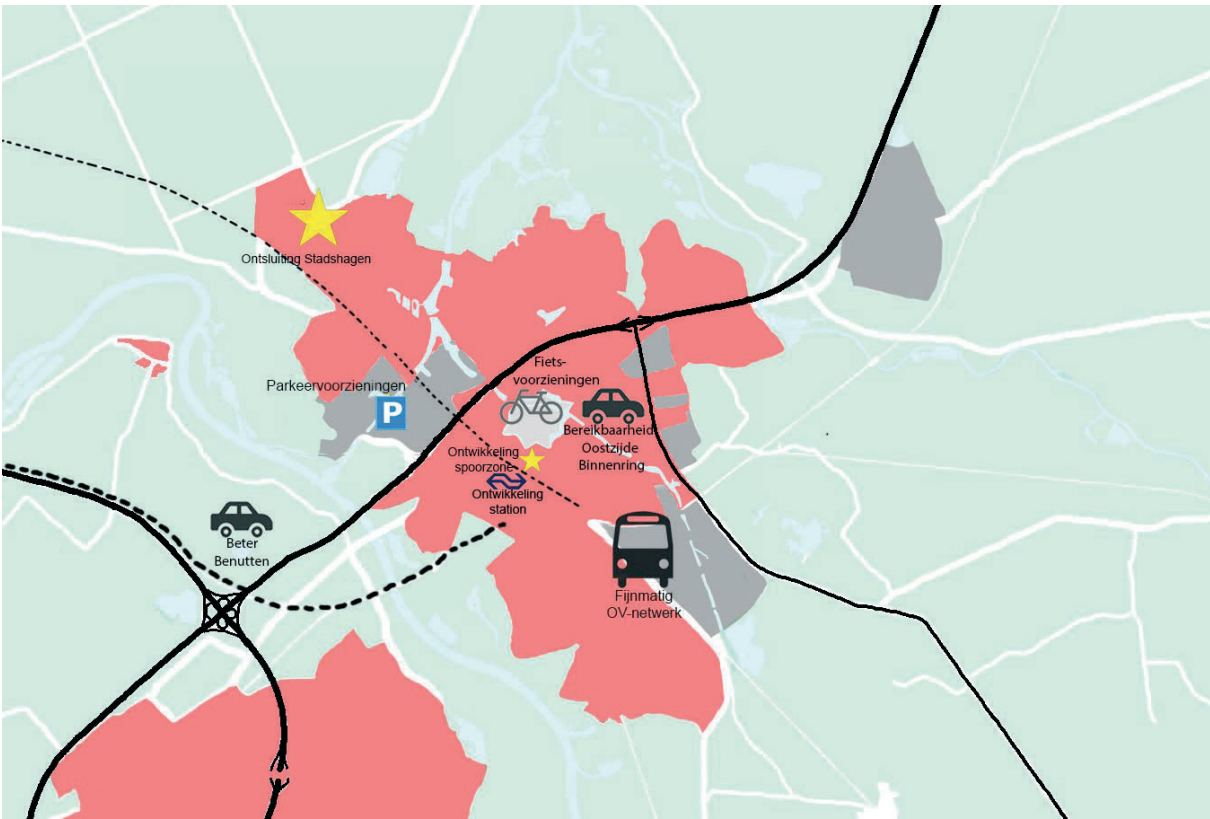
FIGUUR I: VASTGOEDWAARDEONTWIKKELING (2011-2015)
Bron: WOZ-waardenregisters van de betreffende gemeenten (bewerking: Bedrijfskunde MER, Windesheim)

	Dronten		Kampen		Zwolle	
	Stationsnabij	Overig	Stationsnabij	Overig	Stationsnabij	Overig
Totaal	---	---	-	-	0	
Kantoren	---	+++	---	---	++	+++
Horeca	nvt	nvt	---	-	0	-
Detail- en groothandel	+++	+++	---	+	-	+
Overige bedrijven	-	--	---	-	0	-
Waardeontwikkeling	---	<<-15%	+++	15%>>		
	--	-15% tot -7,5%	++	7,5% tot 15%	0	-2,5% tot 2,5%
	-	-7,5% tot -2,5%	+	2,5% tot 7,5%		

- Er is geen eenduidige relatie tussen de aanwezigheid van de Hanzelijn en de ontwikkeling van de waarde van vastgoed in de nabijheid van het station (in de periode 2011-2015).
- De ontwikkeling van vastgoedwaarden nabij het station verschilt nauwelijks met de vastgoedwaardeontwikkeling op overige locaties in de betreffende gemeente.

THEMA STRATEGISCHE POSITIONERING

FIGUUR J: MENTAL MAP ZWOLLE
Bron: Gemeentelijk coalitieakkoord 2014-2018 (bewerking: Bouwkunde, Windesheim)



- De mental map is gemaakt door studenten bouwkunde en is een interpretatie van de coalitieakkoorden 2014-2018 van de politieke partijen in de Hanzelijn-gemeenten.
- Zwolle is de enige Hanzelijn-gemeente die de Hanzelijn expliciet benoemt in haar coalitieprogramma als verbetering van de bereikbaarheid.
- De Hanzelijn is in Zwolle gerelateerd aan de ontwikkeling van de Spoorzone met functies voor cultuur, wonen en kantoren.

FIGUUR K: MENTAL MAP FLEVOLAND (CONVENTIONELE PARTIJEN)
Bron: Provinciale verkiezingsprogramma's (bewerking: Bouwkunde, Windesheim)



- De mental map is gemaakt door studenten bouwkunde en is een interpretatie van de door politieke partijen opgestelde verkiezingsprogramma's voor de provinciale verkiezingen van maart 2015.
- Uit de interpretatie blijkt dat algehele spoorbereikbaarheid belangrijk is voor Flevoland; maar de Hanzelijn niet in het bijzonder.
- Tussen de conventionele en de rood/groene politieke partijen is brede consensus dat op korte termijn capaciteitsuitbreiding en frequentieverhoging op het spoor nodig is.
- Maar de autobereikbaarheid domineert in de verkiezingsprogramma's van de conventionele politieke partijen, terwijl de groen/rode partijen de nadruk leggen op betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer als een volwaardig alternatief voor de auto.