



OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel en Regionaal Waterprogramma

Deelrapport Mobiliteit

2 mei 2025

Verantwoording

Titel	OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel en Regionaal Waterprogramma
Opdrachtgever	Provincie Overijssel
Projectleider	Sybren Boukema
Auteur(s)	Alisa van Gent, Evelyn van de Bildt, Nils Binnendijk
Tweede lezer	Joost de Jong
Kenmerk	R010-1294146NLB-V01-agv-NL
Aantal pagina's	28 (exclusief bijlagen)
Datum	2 mei 2025
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
T +31 57 06 99 91 1
E info.deventer@tauw.com

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	5
2	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	5
2.1	Beoordelingskader en -systematiek	5
2.2	Autogebruik	6
2.3	OV-gebruik	12
2.4	Fietsgebruik	15
3	Effectbeoordeling	19
3.1	Autogebruik	19
3.2	OV-gebruik	22
3.3	Fietsgebruik	25
4	Mitigerende maatregelen	28
4.1	Mitigerende maatregelen	28
4.2	Aanbevelingen voor het vervolg	28

1 Inleiding

Dit document is een bijlage bij OER Fase 2b: ontwerp-Omgevingsvisie Overijssel (NOO) en Regionaal Waterprogramma (RWP). Het voorliggende deelrapport Mobiliteit is 1 van de 2 thema's binnen Economische kwaliteit. Het thema bestaat uit 3 aspecten: auto-, OV- en fietsgebruik. Deze aspecten gaan respectievelijk in op de filezwaarte, uitgedrukt in kilometerminuten, het aantal reizigers in het openbaarvervoer en het aantal verplaatsingen met de fiets binnen de provincie. (Actieve) mobiliteit heeft ook invloed op de gezondheid van de bevolking; actieve mobiliteit is bijvoorbeeld beter voor de gezondheid dan autogebruik. Voor een toelichting op de gezondheidseffecten van mobiliteit, zie het deelrapport Welzijn (paragraaf 6: gezondheidsbevordering).



Figuur 1-1 Thema Mobiliteit als onderdeel van het Rad voor de Overijsselse leefomgeving

1.1 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, staat een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen. Per aspect is voor de huidige situatie en voor de autonome ontwikkeling ook het kwaliteitsniveau beoordeeld. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de effecten van beleidskeuzes uit de ontwerp-Omgevingsvisie op auto-, OV- en fietsgebruik. De aspecten hebben geen relatie met het RWP en daarom is daarvan geen effectbeoordeling opgenomen in dit deelrapport.

2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

2.1 Beoordelingskader en -systematiek

In het voorliggende deelrapport mobiliteit worden drie aspecten beoordeeld, namelijk autogebruik, OV-gebruik en fietsgebruik. Allen worden ze kwalitatief beoordeeld. Waar kwantitatieve gegevens beschikbaar waren, zijn deze meegenomen in de beschrijving.

Tabel 2-1 Overzichtstabel beoordelingskader en systematiek thema mobiliteit

Aspect	Doel	Criterium	Databron
Autogebruik	Afname van filezwaarte	Het aantal kilometerminuten per jaar	Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2023) Mobiliteitsbeeld 2023 (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, KIM) MIRT Overzicht 2024 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) Monitor Leefomgeving Overijssel Monitor Leefomgeving Overijssel Onderweg https://overijsselonderweg.nl/ Kennishub Overijssel: Meer verkeer op de Overijsselse wegen in 2022
OV-gebruik	Stimuleren en faciliteren van OV gebruik	Aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer	Beschikbaarheid openbaarvervoer (PBL/CROW, 2018) Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2023) Monitor Leefomgeving Overijssel Monitor Leefomgeving Overijssel Onderweg https://overijsselonderweg.nl/
Fiets-gebruik	Aantal fietsverplaatsingen bevorderen voor reisafstanden tot 15 kilometer (grootweg 1 uur fietsen).	Aandeel verplaatsingen met de fiets	Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, vervoerwijzen en regio's (CBS, 2023) Monitor Leefomgeving Overijssel Monitor Leefomgeving Overijssel Onderweg https://overijsselonderweg.nl/ Fietsmonitor Overijssel, 2023

2.2 Autogebruik

In Overijssel wordt momenteel 42 % van alle verplaatsingen met de auto afgelegd en 31 % met de (brom)fiets. Over langere tijd gezien neemt het aandeel verplaatsingen met de auto licht af en met de fiets licht toe.

2.2.1 Beleidskader

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het jaarlijkse programma waarin de overheid middelen beschikbaar stelt voor de decentrale vervoersregio's. Het Rijk stelt als doel dat Nederland in 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur kent, die deel uitmaakt van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitsstelsel. Het Rijk streeft naar een hoogwaardig en samenhangend stedelijk, regionaal en hoofdwegennetwerk. In de zomer van 2023 informeert Minister Harbers (IenW) de Tweede Kamer over de besluitvorming over de herziening van de prioriteiten voor het toekennen van financiële middelen uit het Mobiliteitsfonds voor projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Overijssel Onderweg werkt samen met werkgevers aan minder, ander en schoner vervoer. Met als doel: minder files, optimale afstemming van werk- en reistijden, vitale medewerkers en minder CO₂-uitstoot. De drie pijlers van Overijssel Onderweg zijn: hybride werken, fietsstimulering en mobiliteitsmix.

Autogebruik is in de Omgevingsvisie van de provincie onderdeel van het thema Mobiliteit. In de visie heeft het thema mobiliteit drie samenhangende speerpunten. Samengevat zijn dit:

1. Het verminderen of vermijden van mobiliteit door in te zetten op het verminderen van het aantal fysieke verplaatsingen
2. Het veranderen van mobiliteit door in te zetten op fietsgebruik en een focus op ketenmobiliteit
3. Het schoner maken van mobiliteit door een transitie naar onder andere elektrisch rijden te stimuleren

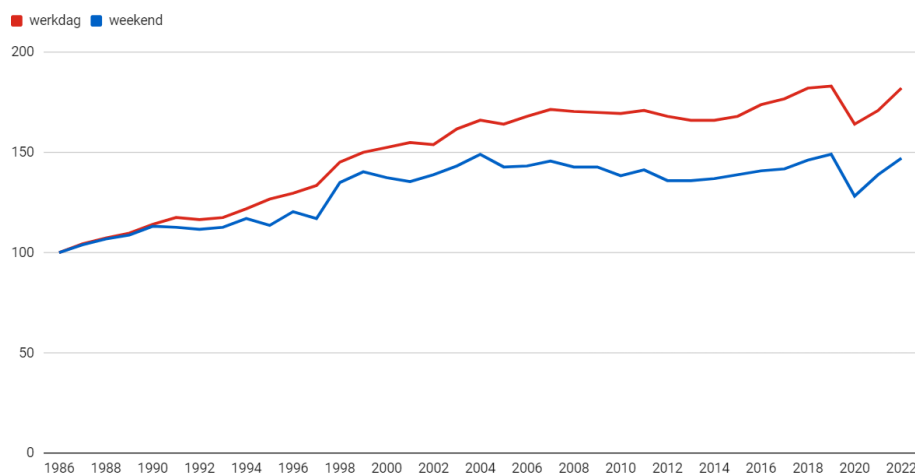
Specifiek voor autogebruik heeft de provincie in haar fungerende visie de volgende ambitie geformuleerd: 'een goede (auto) bereikbaarheid van met name stedelijke netwerken'. Dit wordt behaald door in te zetten op het regionale hoofdwegennet en door bij mobiliteitsknelpunten gebruik te maken van de mobiliteitsladder.

In november 2017 is een convenant afgesloten met gemeenten, waterschappen, brancheverenigingen en de provincie Overijssel om collectief in actie te komen tegen schade en gevaren van overbelading van voertuigen en overbelasting van wegen in Overijssel. Het doel van dit convenant Overbelading Overijssel is driedig:

1. Het onderwerp agenderen
2. Werken aan bewustzijn van de risico's en schades van overbelading en overbelasting bij wegbeheerders en intensieve weggebruikers
3. Deelnemers tijdens de looptijd van het convenant stimuleren verdere maatregelen te nemen die optimale beschikbaarheid en belasting van het wegennet bevorderen. Uitvoering van dergelijke maatregelen valt buiten de werkingssfeer van dit convenant.

2.2.2 Huidige situatie

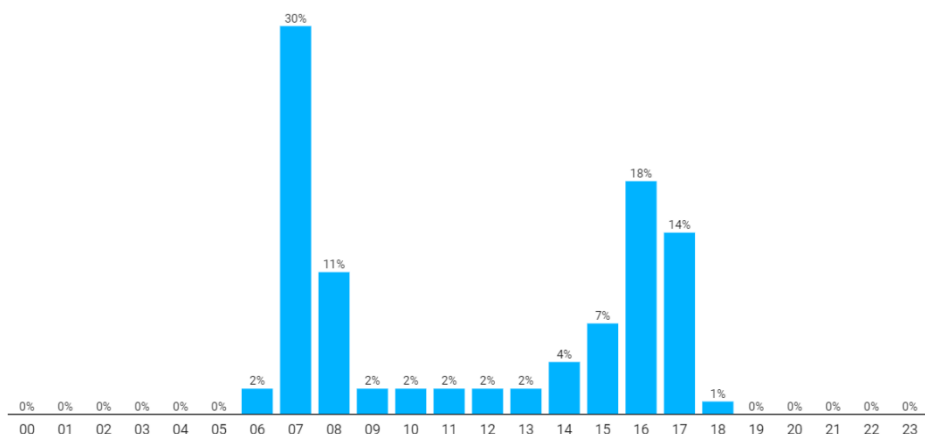
In 2022 is het verkeer op provinciale wegen gemiddeld met 6,3 % toegenomen ten opzichte van 2021. Op de rijkswegen in Overijssel was er een gemiddelde toename van 7,9 % in verkeer. De groei op autosnelwegen was met 8,5 % groter dan op de Rijks N-wegen (6,0 %). Bij het vrachtverkeer was de groei minder: het vrachtverkeer nam op provinciale wegen met 3,7 % toe en op Rijkswegen was er een afname van 2 %.



Figuur 2-1 Ontwikkeling hoeveelheid verkeer op provinciale wegen op werkdagen en weekenddagen, 1986 – 2022

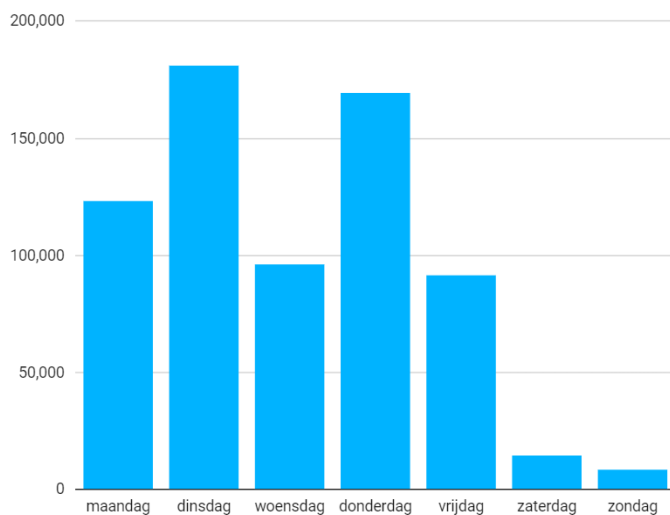
In 2022 stond er ruim 2.300 uur file in Overijssel en de totale filezwaarte was 516.254 kilometerminuten. Niet de autosnelwegen in Overijssel hadden het meeste fileleed, maar de N35 van Zwolle naar Wierden. Dat het weer een stuk drukker is op de weg na de coronacrisis blijkt ook wel uit de filecijfers: verkeersdrukke is de oorzaak van driekwart van alle files in Overijssel.

85 % van alle files in Overijssel kwam door verkeersdrukke, vooral tijdens de spitsuren. Eén op de tien files ontstond door een verkeersongeval en één op de vijftientig files door wegwerkzaamheden. De ochtendspits heeft de zwaarste filedruk tussen 7 en 8 uur. In dit uur stond 30 % van alle files over de gehele dag. De avondspits was wat meer verspreid. Vanaf 4 uur 's middags begint het al drukker te worden op de weg.



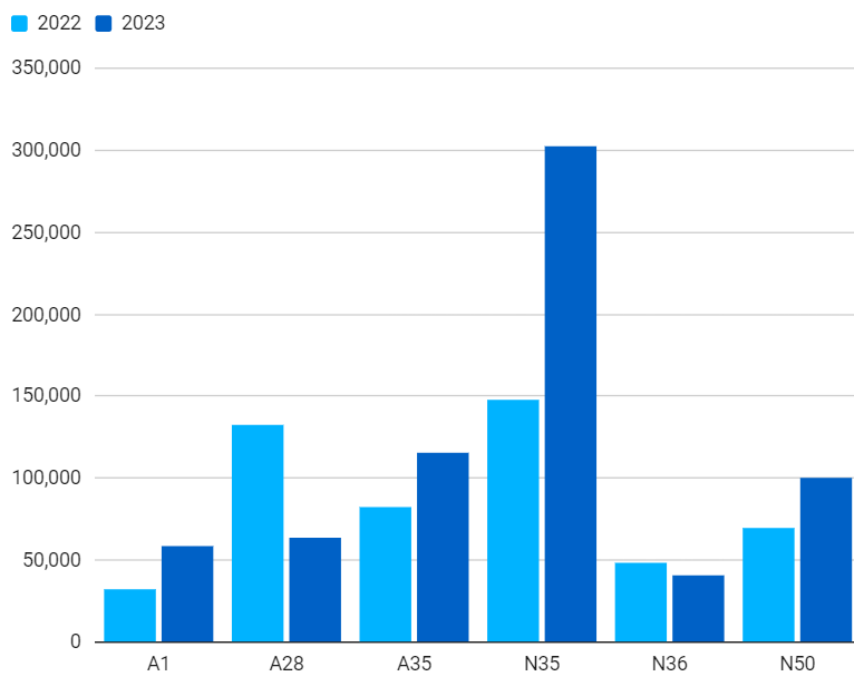
Figuur 2-2 Aandeel van de filezwaarte in Overijssel naar uur van de dag in 2023 (in %)

De dinsdagen en donderdagen zijn de drukste dagen van de week. Op deze dagen staat er tussen een vijfde en een kwart meer files dan gemiddeld op werkdagen. Ook voor corona waren de dinsdagen en donderdagen meer filegevoelig. Veel kantoorpersoneel werkt na corona nog steeds deels thuis wat tot minder verkeer zou moeten leiden. De dinsdagen en donderdagen zijn echter wel favoriet als kantoor dag.



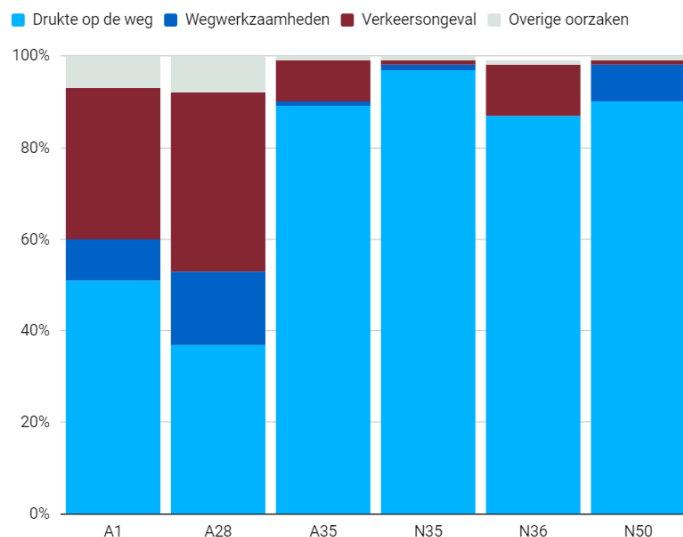
Figuur 2-3 Filezwaarte naar dag van de week

De zwaarste filedagen in 2023 waren op dinsdag 31 oktober en op dinsdag 19 december. Op beide dagen zorgde niet alleen de verkeersdrukke maar ook verkeersongevallen voor langere files. De N35, de Rijksweg tussen Zwolle en Wierden, had in 2023 de meeste filevorming. Met name op de wegvakken tussen Wierden-West en Wierden en bij Raalte tussen de aansluiting van de N348 naar Deventer en de aansluiting N348 naar Ommen. Na de N35 is de A35 tussen Wierden en Enschede de weg met de meeste files. Ten opzichte van vorig jaar is het fileleed in Overijssel met 33 % gestegen.



Figuur 2-4 Filezwaarte per weg in 2022 en 2023 in Overijssel (kilometerminuten)

Op bijna alle wegen werd verkeersdrukke als de belangrijkste oorzaak van files genoemd, zie Figuur 2-5. Op de snelwegen A1 en A28 was er ook een aanzienlijk aantal files als gevolg van verkeersongevallen. In totaal werd in Overijssel 9 % van de filezwaarte veroorzaakt door verkeersongevallen, maar op de A1 en A28 was dit respectievelijk 33 % en 39 %.



Figuur 2-5 Filezwaarte naar aandeel in de oorzaak in 2023 in Overijssel per weg en totaal (% aandeel)

Conclusie

Het aantal kilometerminuten is de afgelopen jaren toegenomen in de provincie Overijssel, daarom is de huidige situatie beoordeeld als matig.

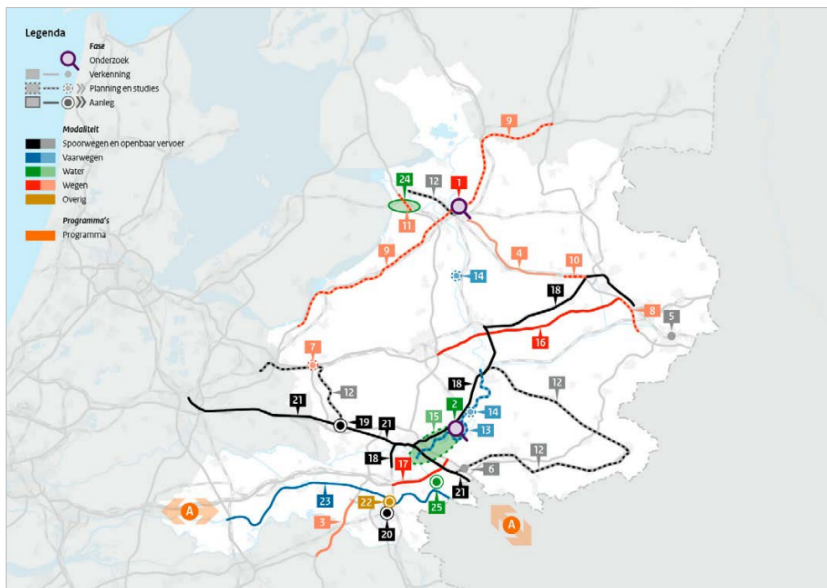
Tabel 2-2 Waardering huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie
Autogebruik	Afname van filezwaarte	Het aantal kilometerminuten per jaar	Matig

2.2.3 Autonome ontwikkeling

Het toenemend aantal inwoners, forenzen en bezoekers, in combinatie met de welvaartsgroei en groei van het aantal reiskilometers zal de druk op de bereikbaarheid vergroten. Het kabinet heeft een groot aantal investeringen in wegenprojecten geschrapt in het voorjaar van 2023. Daarin zaten ook verbeteringen in de infrastructuur in Overijssel, zoals de N35 van Zwolle naar Almelo. Het MIRT Overzicht 2024 bevat in Overijssel de aanleg van de A1 Apeldoorn – Azelo (Figuur 2-6). Het traject A1 Apeldoorn - Azelo wordt verbreed met een rijstrook.

- MIRT Onderzoek**
1. Gebiedsgericht MIRT Onderzoek bereikbaarheid Zwolle en omgeving
 2. Havikewaard-Fraterwaard-Olburgerwaard
- Verkenning**
3. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven & Corridor Nijmegen-Eindhoven
 4. N55 Wijthmen-Nijverdal
 5. EuregioRai: Zwolle-Twente-Münster
 6. RegioExpres
- Planning en studies**
7. A1/A30 Barneveld
 8. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
 9. A28 Amersfoort - Hoogeveen
 10. N55 Nijverdal - Wierden
 11. N50 Kampen-Kampen-Zuid
 12. Quicksan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
 13. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
 14. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
 15. Rivierklimaatpark IJsselpoort
- Aanleg**
16. A1 Apeldoorn-Azelo
 17. A12/A15 Ressen-Oudbroeken (VIA15)
 18. Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNOV)
 19. PHS Ede
 20. PHS Nijmegen
 21. Traject Oost
 22. Nijmegen omarmt de Waal (Waalfront)
 23. Toekomstvisie Waal
 24. Twentekanaal, verruiming (fase 2)
 25. IJsseldelta fase 2
 26. Kribverlaging Pannerdensch Kanaal
- Programma**
- Programma Goederencorridor Oost en Zuidoost



Figuur 2-6 Uitsnede Projectenkaart Oost-Nederland MIRT Overzicht 2024

Het kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetste in 2023 een toekomstbeeld voor de mobiliteit 2023-2028. In 2022 zijn de laatste coronamaatregelen opgeheven, echter heeft de pandemie wel gedragsverandering in gang gezet die ook nu geldt. COVID-19 heeft gevolgen voor de personenmobiliteit door meer thuiswerken, televergaderen en thuisonderwijs. Tabel 2-3 geeft een inschatting van de effecten op de mobiliteit door gedragsveranderingen als gevolg van COVID-19. Er wordt een afname verwacht van 1,1 tot 5 % in de afgelegde afstand met de auto.

Tabel 2-3 Structurele effecten op de afgelegde afstand per vervoerwijze door thuiswerken, digitaal vergaderen en thuisonderwijs (Bron: KiM, 2023)

Afgelegde afstand	Auto	Trein	Bus, tram, metro	Fiets	Lopen
Afname woon-werk	-8 tot -15%	-15 tot -26%	-12 tot -22%	-4 tot -9%	-10 tot -19%
Afname zakelijk	-10 tot -20%	-15 tot -35%	-15 tot -35%	0 tot -15%	Nihil
Afname woon-onderwijs	Nihil	-7.5 tot -22.5%	-7.5 tot -22.5%	Nihil	Nihil
Toename overig	+6 tot +10%	+6 tot +10%	+6 tot +10%	+6 tot +10%	+6 tot +10%
Totaal effect ⁴	-1% tot -5%	-4% tot -14%	-3% tot -13%	-2% tot +1%	-1% tot +2%

De IMA (Integrale Mobiliteitsanalyse, 2021) van het Rijk voorspelt echter in 2030 (ten opzichte van 2018) een prognose groeiverwachting van 13 % autokilometers in landsdeel Oost. Het is daarom moeilijk te voorspellen of het autoverkeer toe- of afneemt. Het IMA laat een ander beeld zien dan het KIM-onderzoek. Overigens liggen de horizons niet op hetzelfde jaar.

Conclusie

De autonome ontwikkeling is beoordeeld als matig. Een groot aantal wegenprojecten zijn door het Rijk op de plank gezet wegens de stikstofcrisis, kostenbesparing en personeelskrapte. Men verwacht dat de druk op de bereikbaarheid toeneemt door het toenemend aantal inwoners, forenzen en bezoekers. Andere rapporten verwachten een lichte daling in de afgelegde afstand met de auto door gedragsveranderingen als gevolg van COVID-19.

Tabel 2-4 Beoordeling van de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling
Autogebruik	Afname van filezwaarte	Het aantal kilometerminuten per jaar	Matig	Matig

2.3 OV-gebruik

2.3.1 Beleidskader

In de Mobiliteitsvisie 2050 geeft IenW richting aan de toekomst. Hierin wordt de centrale ambitie gesteld dat iedereen het recht heeft om zich te kunnen verplaatsen over de weg, met het openbaar vervoer, door de lucht en over het water. Dit vanuit de overtuiging dat bereikbaarheid een voorwaarde is voor een samenleving waarin iedereen kan meedoen en waaraan iedereen kan bijdragen. Door het beleidsperspectief te verbreden, zijn infrastructuur en mobiliteit geen doel op zich, maar dragen zij, net als de nabijheid van voorzieningen (zoals zorg, onderwijs, wonen en werken) bij aan het bereiken van vitale maatschappelijk economische functies. In de Mobiliteitsvisie 2050 is bereikbaarheid meer dan voorheen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het Rijk, medeoverheden, gebruikers en belanghebbenden.

Nederland staat voor een enorme woningbouwopgave. Tussen nu en 2040 moeten er verspreid door heel Nederland circa 900.000 nieuwe woningen bijkomen.

Er wordt gebouwd in de zeventien grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, de zeven verstedelijkingsstrategieën en daarbuiten. Om al deze nieuwe woningen bereikbaar te houden, moeten de keuzes voor woningbouw en bereikbaarheid in samenhang gemaakt worden. Zowel op inhoud als in de planning. Voor de bereikbaarheid is het streven om de nieuwe woningbouwlocaties multimodaal en duurzaam bereikbaar te houden.

Openbaar vervoer is in de Omgevingsvisie van de provincie onderdeel van het thema Mobiliteit. Specifiek voor openbaar vervoer heeft de provincie in haar fungerende visie de volgende ambitie geformuleerd: 'Een duurzaam en betaalbaar openbaar vervoer (ov)-systeem'. Dit wordt behaald door in te zetten op het regionale kernnet bestaande uit nationale en regionale spoorlijnen in Overijssel en de belangrijkste buslijnen in Overijssel. Waar nodig brengt de provincie verbeteringen aan het kernnet ov en geeft de provincie als opdrachtgever invulling aan de transitie naar elektrisch rijden.

Overijssel Onderweg werkt samen met werkgevers aan minder, ander en schoner vervoer. Met als doel: minder files, optimale afstemming van werk- en reistijden, vitale medewerkers en minder CO2-uitstoot. De drie pijlers van Overijssel Onderweg zijn: hybride werken, fietsstimulering en mobiliteits-mix.

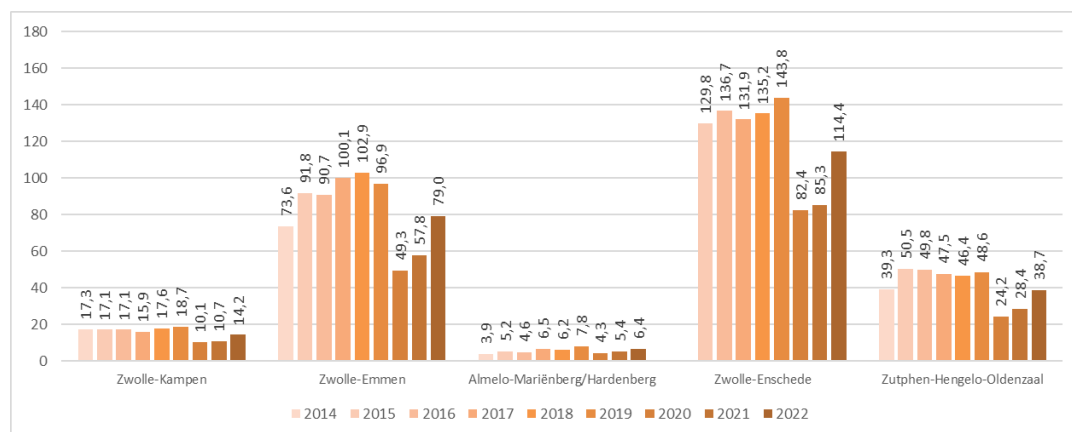
Overijssel werkt aan goede bereikbaarheid en betaalbaar, comfortabel en duurzaam reizen per trein en (buurt)bus. Treinen, streek- en stadsbussen en buurtbussen rijden in opdracht van de provincie. Daarnaast werkt de provincie aan ideeën voor nieuwe vormen van openbaar vervoer van en naar dorpen en buurtschappen. In opdracht van de provincie zijn de volgende vervoerders actief: Keolis, Arriva, Eurobahn en RRReis.

2.3.2 Huidige situatie

Het CROW rapporteert in de Staat van het Openbaar vervoer over de reizigerskilometers in het openbaar vervoer. Deze cijfers zijn voor het stads- en streekvervoer per bus per provincie bekend en voor de regionale treinen zijn de cijfers per spoorverbinding beschikbaar. De brondata van het CROW is gebaseerd op gegevens van de OV-chipkaart en abonnementhouders. De cijfers zijn uitgedrukt in miljoen reizigerskilometers per jaar.

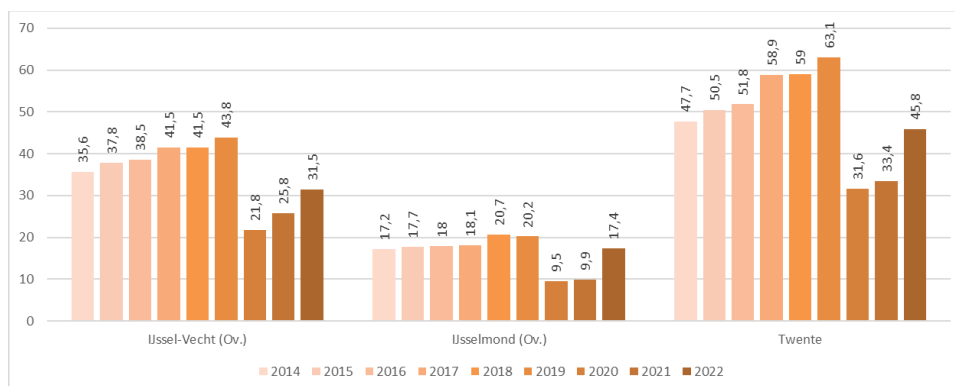
Het aantal reizigers in het openbaar vervoer neemt tot aan het begin van de corona-pandemie toe in Overijssel. In 2019 werden er 127,5 miljoen reizigerskilometers afgelegd in het stads- en streekvervoer per bus en 323,2 miljoen reizigerskilometers in een van de regionale treinverbindingen in Overijssel. In 2020 daalde het aantal reizigers in het openbaar vervoer sterk als gevolg van de corona-pandemie.

In Figuur 2-7 zijn de reizigerskilometers in regionale treindiensten weergegeven van 2014 tot 2022. De meeste treinreizigers in de regionale treinverbindingen in Overijssel maken gebruik van de lijn Zwolle – Enschede. Door de corona-pandemie is het aantal reizigerskilometers op alle regionale lijnen in 2020 fors gedaald.



Figuur 2-7 Miljoen reizigerskilometers in regionale treindiensten, 2014 tot en met 2022

Tussen 2015 en 2019 nam het aantal reizigerskilometers in de bussen toe met bijna 20 % en in de regionale treinen met 6,3 % (Figuur 2-8). In 2020 daalde het aantal reizigerskilometers in de bussen met 50 % en in de regionale treinen met 46 %. In 2021 is licht herstel zichtbaar. In 2022 wordt een klein deel van de verplaatsingen (3 %) wordt met het openbaar vervoer gedaan, met name de trein.



Figuur 2-8 Miljoenenreizigerskilometers in het stads- en streekvervoer (bus), 2014- 2022

Conclusie

De huidige score staat op redelijk. Er is weer sprake van een lichte toename van het aantal reizigers in het openbaar vervoer zichtbaar sinds de coronajaren 2020 en 2021.

Tabel 2-5 Waardering huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie
OV-gebruik	Stimuleren en faciliteren van OV gebruik	Aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer	Redelijk

2.3.3 Autonome ontwikkeling

Uit prognoses van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijkt dat de verwachte groei van het openbaar vervoer in Oost-Nederland tot 2030 voor de regionale treinen zo'n 22 % bedraagt. Het busverkeer krijgt nog te kampen met een lichte daling (-3 %) ten opzichte van 2019. Voor de trein staat de toekomstprognose op groen vanwege de verwachte toename van treinpassagiers in Overijssel. Voor de bus wordt een daling van 3 % verwacht.

Deze regionale cijfers komen enigszins overeen met de landelijke verwachte ontwikkeling van het gebruik van bus, tram, metro (btm) en trein. Het KiM verwacht een toename van het OV-gebruik richting 2026. Figuur 2-9 toont deze verwachte ontwikkelingen, de blauwe en oranje lijn schetsen het gerealiseerde gebruik van de vervoermiddelen. Daarnaast geven de icoontjes de verwachte basisraming van de aankomende jaren, oftewel basis-scenario, van het aantal reizigerskilometers aan en het pessimistische scenario van het aantal reizigerskilometers.



Figuur 2-9 Ontwikkeling van het gebruik van bus, tram en metro (btm) en trein (in miljard reizigers km) (Bron: Toekomstbeeld Mobiliteitsbeeld, KiM)

Conclusie

Dit resulteert in de beoordeling 'redelijk' voor de autonome ontwikkeling van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer.

Tabel 2-6 Beoordeling autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling
OV-gebruik	Stimuleren en faciliteren van OV gebruik	Aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer	Redelijk	Redelijk

2.4 Fietsgebruik

De provincie wil vooral het aantal fietsverplaatsingen bevorderen voor reisafstanden tot 15 kilometer (grootweg 1 uur fietsen). Het bevorderen van het fietsgebruik draagt bij aan meerdere provinciale beleidsinvloeden: bereikbaarheid, gezond leefmilieu, veiligheid, openbaar vervoer, energie en vrijetijdseconomie.

2.4.1 Beleidskader

Provincie Overijssel werkt aan goede bereikbaarheid, veilige wegen en fietspaden, vlotte doorstroming en duurzaam openbaar vervoer. Binnen dit speelveld is het provinciale programma 'Overijssel Onderweg', een groot werkgeversnetwerk, actief om werkgevers te betrekken bij de uitdagingen en kansen die er liggen voor mobiliteit en bereikbaarheid in Overijssel.

Sinds 2022 hanteert de gemeente daarvoor een gebiedsgerichte aanpak, met de focus op een aantal specifieke bedrijventerreinen.

Fietsen is in de Omgevingsvisie van de provincie onderdeel van het thema Mobiliteit. Specifiek voor fietsgebruik heeft de provincie in haar fungerende visie de volgende ambitie geformuleerd: 'Vergroten van de rol, positie en het gebruik van de fiets'. Dit wordt behaald door mensen te stimuleren om vaker op de fiets te stappen en schakels in het bovenlokale 'kernet fiets' toe te voegen of verbeteren.

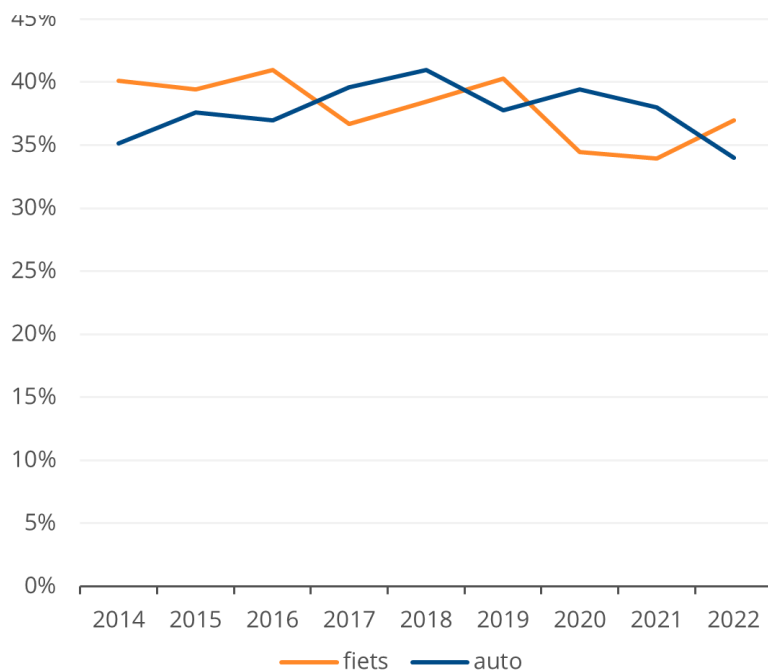
2.4.2 Huidige situatie

Fietsverplaatsingen vinden, zowel gekeken naar frequentie als afstand, bovengemiddeld vaak plaats in Overijssel, zie Tabel 2-7. Vooral op korte afstanden is de fiets een populair vervoermiddel. Voor afstanden tot 7,5 kilometer (ongeveer een half uur fietsen) wordt bij 37 % van de verplaatsingen de fiets gebruikt in 2022, zie Figuur 2-10. Tot 15 kilometer is dit 34 %. Voor alle afstanden ligt het gebruik van de fiets in Overijssel hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Tabel 2-7 Aandeel verplaatsingen tot 15 km van de Overijsselse bevolking naar vervoerwijze fiets, auto en overig

■	Aandeel fiets > aandeel auto
■	Aandeel fiets tot -2% kleiner dan auto
■	Aandeel fiets meer dan -2% kleiner dan auto

kenmerk	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
aandeel fiets	40%	39%	41%	37%	38%	40%	34%	34%	37%	
aandeel auto	35%	38%	37%	40%	41%	38%	39%	38%	34%	
aandeel overig	25%	23%	22%	24%	21%	22%	26%	28%	29%	
Vergelijking Nederland:										
aandeel fiets	34%	33%	33%	33%	34%	34%	30%	29%	32%	
aandeel auto	39%	39%	39%	40%	39%	40%	38%	37%	36%	
aandeel overig	27%	28%	28%	27%	27%	26%	32%	35%	32%	



Bron: Bron: Ministerie I&W, CBS - ref:7.1-1-230280

Figuur 2-10 Aandeel auto en fiets in verplaatsingen tot 15 kilometer reisafstand

Ook voor langere afstanden groeit het aandeel fietsverplaatsingen, zie onderstaande tabel. Het aandeel fietsverplaatsingen voor langere reisafstanden van 7,5 tot 15 kilometer is gegroeid van 16 % in 2014 tot 20 % in 2022. Deze reisafstanden betekenen in de praktijk een fietsrit van gemiddeld een half uur tot een uur.

Tabel 2-8 Aandeel verplaatsingen met de fiets op afstanden van 7,5 km tot 15 km, 2014-2023 in %

kenmerk	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
aandeel fiets	16%	18%	16%	15%	19%	19%	19%	21%	20%	
Vergelijking Nederland:										
aandeel fiets	15%	15%	16%	15%	18%	17%	17%	17%	19%	

- bijdrage fiets hoger dan in 2014
- bijdrage fiets +/- 1% ten opzichte van 2014
- bijdrage fiets lager dan in 2014

Conclusie

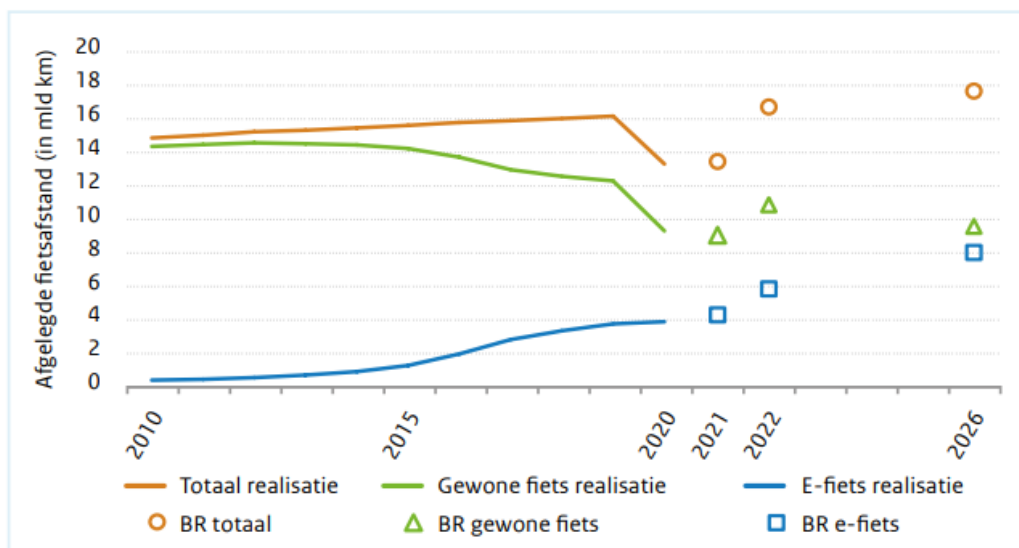
De huidige situatie is daarom beoordeeld als overwegend goed omdat het aandeel verplaatsingen met de fiets bovengemiddeld is in de Provincie Overijssel.

Tabel 2-9 Beoordeling huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie
Fietsgebruik	Aantal fietsverplaatsingen bevorderen voor reisafstanden tot 15 kilometer (grootweg 1 uur fietsen).	Aandeel verplaatsingen met de fiets	Overwegend goed

2.4.3 Autonome ontwikkeling

De actieradius van fietsverplaatsingen neemt toe omdat er steeds meer elektrische fietsen zijn. In 2022 was ruim meer dan de helft (57 %) van alle nieuw verkochte fietsen een elektrische fiets. Tien jaar daarvoor, in 2012, was dit aandeel nog 17 % (bron: RAI, BOVAG onderzoeksbureau CfK). Zoals beschreven in de huidige situatie groeit het aandeel verplaatsingen met de fiets op de langere afstanden (7,5 km tot 15 km). De verwachting is dat deze trend doorzet, het percentage aandeel elektrische fietsen levert hier een positieve bijdrage aan. Ook het KiM verwacht dat het fietsgebruik in 2026 9 % hoger ligt dan in 2019. Figuur 2-11 toont deze verwachte ontwikkelingen, de blauwe, groene en oranje lijn schetsen het gerealiseerde aantal reizigerskilometers. Daarnaast geven de icoontjes de verwachte basisraming van aankomende jaren, oftewel basis-scenario, van het aantal reizigerskilometers aan en het pessimistische scenario van het aantal reizigerskilometers.



Figuur 2-11 Ontwikkeling van de afgelegde afstand met de fiets, onderscheiden naar gewone fiets en e-fiets (in miljard reizigers km). Bron: Boonstra et al. (2021)/KiM

Conclusie

De autonome ontwikkeling is daarom beoordeeld als overwegend goed omdat het aandeel verplaatsingen met de fiets naar verwachting toeneemt.

Tabel 2-10 Beoordeling autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie

Aspect	Doel	Criterium	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling
Fietsgebruik	Aantal fietsverplaatsingen bevorderen voor reisafstanden tot 15 kilometer (grootweg 1 uur fietsen).	Aandeel verplaatsingen met de fiets	Overwegend goed	Overwegend goed

3 Effectbeoordeling

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op het thema mobiliteit. Daartoe is een beleidsmatrix gemaakt (bijlage 4 en 5) waarin bij de beleidskeuzes uit de ontwerp-Omgevingsvisie en de RWP zijn weergegeven op welke thema's en indicatoren die maatregelen invloed kunnen hebben. Dit thema is beoordeeld aan de hand van de aspecten 'autogebruik', 'OV-gebruik' en 'fietsgebruik'. De effecten van het beleid zijn afgezet tegen de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling) van het betreffende aspect.







3.1 Autogebruik

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op autogebruik. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en autogebruik is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

3.1.1 Beoordelingskader

Voor het aspect autogebruik zijn de effecten op het criterium van aantal kilometerminuten per jaar beoordeeld. Tabel 3-1 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-1 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect autogebruik

Pictogram	Beoordeling	Klassegrenzen
	Positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van het aantal kilometerminuten per jaar.
	Licht positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van het aantal kilometerminuten per jaar.
	Neutrale invloed	De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op het aantal kilometerminuten per jaar.
	Licht negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van het aantal kilometerminuten per jaar.
	Negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van het aantal kilometerminuten per jaar.
	Niet te beoordelen	Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect autogebruik.

3.1.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes:

- H2.6 "Door te verdichten op goed bereikbare plekken met oog voor het creëren van nabijheid, worden mogelijkheden voor levendigheid gecreëerd en wordt bespaard op ruimte die benodigd is voor mobiliteit" (1)
- H2.8 "Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte" (6)
- H3.2 "Zuinig ruimtegebruik houdt in dat nieuwe ontwikkelingen die ruimte vragen - zowel bovengronds als ondergronds - zo goed mogelijk ingepast moeten worden" (11)

- H6.6 “Verstedelijking beschouwen we als een samenhangende opgave. Sectorale opgaven houden rekening met de opgaven in andere sectoren. De principes van nabijheid en de mobiliteitstransitie, vragen dat er samenhang is tussen het programmeren van woningbouwlocaties, voorzieningen en werklocaties en dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid. Dit werken we samen met Rijk en regio verder uit in drie verstedelijkingsstrategieën voor de drie Dagelijkse Stedelijke Systemen (Stedendriehoek, Twente en Zwolle). Hierbij kijken we ook naar de relatie tussen stad en land en de verhouding tussen de verschillende kernen in het Dagelijks Stedelijk Systeem.” (70)
- H6.6 “Voor kernen is altijd ruimte om te bouwen voor de lokale behoefte.” (71)
- H6.6 “We streven naar diversiteit boven monofunctionaliteit” (55)
- H6.7 “Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geven we de voorkeur aan inbreiding boven uitbreiding” (58)
- H6.7 “Woningbouw in de groene omgeving (zoals Vrijkomende agrarische bebouwing (VAB's)) is ook onderdeel van de interbestuurlijke woonafspraken.” (80)
- H6.7 “Om sneller meer woningen te kunnen realiseren en te zorgen voor doorstroming, kunnen er ook flexwoningen gebouwd worden. Flexwonen is meer dan tijdelijk gebruik van locaties” (63)
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde)is aangetoond (ja, mits) (85)
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)” (68)
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen” (89)
- H6.9 “Voor een goede bereikbaarheid is het noodzakelijk om m.b.t. de infrastructuur de basis op orde te houden/brengen” (74)
- H6.9 “Om een goede bereikbaarheid te waarborgen is het cruciaal om het lokale en regionale verkeer in het Dagelijkse Stedelijke Systeem zoveel mogelijk te scheiden van het (inter)nationale verkeer op de hoofdinfrastructuur/corridors.” (96)
- H6.9 “Duurzame mobiliteit richt zich op schonere mobiliteit (zero emissie), maar ook op minder en ander gebruik van mobiliteit. Een uitgangspunt hierbij is het STOMP-principe. Dat houdt in dat de voorkeursvolgorde van personenverplaatsingen is: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto.” (97)
- H6.10 “We zetten in op het spreiden van bezoekers en inwoners in ruimte en tijd zodat de lusten van vrije tijd, recreatie en toerisme in balans zijn” (80)
- H6.10 “We zien, onder bepaalde voorwaarden, kansen voor een recreatieve/toeristische invulling van vrijkomende agrarische bebouwing (VAB)” (82)

- H6.12 “We stimuleren een beweegvriendelijke omgeving die stimuleert tot bewegen en sporten. Daarnaast stimuleren we om de ruimte uitnodigend, veilig en toegankelijk in te richten” (90)

De provincie stimuleert alternatieve vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, wandelen en fietsen via het STOMP-principe. Hierdoor neemt het aantal kilometerminuten per jaar voor de auto naar verwachting af. Zijn de genomen maatregelen niet verder uitgewerkt, waardoor er wel een **licht positieve invloed** wordt verwacht, maar nog geen positieve invloed.

Een ander belangrijke beleidskeuze van de omgevingsvisie is het streven naar inbreiding, diversiteit en multifunctioneel ruimtegebruik. Door zuinig om te gaan met ruimte en bestaande infrastructuur op orde te houden, kunnen nieuwe ontwikkelingen dicht bij bestaande woon- en werkgebieden worden gerealiseerd. Dit creëert nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, en zorgt ervoor dat mensen minder snel geneigd zijn om de auto te gebruiken. Bovendien worden er bij het kiezen van arbeidslocaties plekken met goede OV-bereikbaarheid gekozen. Daardoor wordt het voor mensen gemakkelijker om te voet of met de fiets naar hun werk te gaan, wat bijdraagt aan een vermindering van het autoverkeer. Het versterken van de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systemen, het realiseren van arbeidsplekken en voorzieningen in de stationsomgevingen en het creëren van een beweegvriendelijke omgeving draagt hier ook aan bij. Er is sprake van een **positieve invloed** van deze beleidskeuzes op het aspect autogebruik. Door het lokale en regionale wegverkeer in het Dagelijkse Stedelijke Systeem zoveel mogelijk te scheiden van het verkeer op het hoofdwegennet ontstaat er op het hoofdwegennet meer capaciteit rondom de steden. Deze transitie leidt naar verwachting tot een betere doorstroming en minder files op het hoofdwegennet ter hoogte van stedelijke gebieden. Uit de huidige situatie blijkt dat de capaciteitsproblemen namelijk vooral rondom steden optreden. Daarom heeft deze beleidskeuze een **positieve invloed** op het aspect autogebruik.

Over het invullen van de opgaven in wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen zal regionale afstemming plaatsvinden. Dit is van cruciaal belang voor de aanpak van de verstedelijkingsopgave. De provincie bepaalt regelmatig in nauw overleg met partners wat de regionale opgaven zijn en maken met de regio's afspraken hoe en waar die worden ingevuld. Deze beleidskeuze heeft een **positieve invloed** op het accommoderen van de gehele opgave en het creëren van voldoende verstedelijkingslocaties. Daarentegen is het ‘nog vorm te geven’ publieke mobiliteitssysteem dat de ruggengraat is in het DSS van de stedelijke gebieden bestempeld als **niet te beoordelen**.




Door de spreiding van bezoekers en inwoners wordt de druk op populaire recreatiegebieden en toeristische attracties verminderd. Dit kan leiden tot een afname van filezwaarte naar deze locaties (**licht positieve invloed**). Daarentegen kunnen kansen voor een recreatieve/toeristische invulling van VAB's leiden tot een toename van het autogebruik, omdat dergelijke locaties in het buitengebied in het algemeen minder goed met OV te bereiken zijn en mogelijk ook verder weg liggen waardoor fietsen en wandelen minder voor de hand liggen (**licht negatieve invloed**).

Daarnaast zijn er andere beleidskeuzes die een **licht negatieve invloed** hebben. Zo wordt verwacht dat verdichting en bouwen voor de lokale behoefte door de komst van (flex)woningen zal leiden tot een toename van het autoverkeer in de kernen, wat haaks staat op de doelstellingen om het autogebruik te verminderen.

Wanneer woningen worden gebouwd op VAB's is de locatie vaak buiten stedelijke gebieden. Dit kan leiden tot een grotere afhankelijkheid van auto's, vooral als er beperkte openbaar vervoersverbindingen zijn.

Daarnaast kan de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en het aanwijzen van topwerklocaties ook zorgen voor extra verkeer. Wanneer deze nieuwe ontwikkelingen niet goed zijn ontsloten voor het openbaar vervoer, kan dit leiden tot een stijging van het autogebruik, wat weer zorgt voor een toename van files en verkeersdruk. Dit heeft een **licht negatieve invloed** op het autogebruik.

Samenvattend, hoewel de provincie maatregelen neemt om alternatieve vormen van vervoer te stimuleren en het autogebruik te verminderen, zorgt de ontwerp-Omgevingsvisie ook voor een verwachte toename van het autogebruik.

Aspect	Doel	Criterium	NOO
Autogebruik	Afname van filezwaarte	Het aantal kilometerminuten per jaar	  



3.2 OV-gebruik

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op OV-gebruik. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en OV-gebruik is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

3.2.1 Beoordelingskader

Voor het aspect OV-gebruik zijn de effecten op het criterium van aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer beoordeeld. Tabel 3-2 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-2 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect OV-gebruik

Pictogram	Beoordeling	Klassegrenzen
	Positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer.
	Licht positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer
	Neutrale invloed	De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer.
	Licht negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer.
	Negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van het areaal aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer.
	Niet te beoordelen	Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect OV-gebruik.

3.2.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes

- H2.6 “Door te verdichten op goed bereikbare plekken met oog voor het creëren van nabijheid, worden mogelijkheden voor levendigheid gecreëerd en wordt bespaard op ruimte die benodigd is voor mobiliteit” (1)
- H2.8 “Wij zetten in op een regionale aanpak waarin we de drie Overijsselse Dagelijkse Stedelijke Systeem versterken en daarbij ruimte bieden om te bouwen voor lokale behoefte” (6)
- H3.2 “Zuinig ruimtegebruik houdt in dat nieuwe ontwikkelingen die ruimte vragen - zowel bovengronds als ondergronds – zo goed mogelijk ingepast moeten worden” (11)
- H6.6 “Verstedelijking beschouwen we als een samenhangende opgave. Sectorale opgaven houden rekening met de opgaven in andere sectoren. De principes van nabijheid en de mobiliteitstransitie, vragen dat er samenhang is tussen het programmeren van woningbouwlocaties, voorzieningen en werklocaties en dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid” (70)
- H6.6 “Voor kernen is altijd ruimte om te bouwen voor de lokale behoefte.” (71)
- H6.6 “We streven naar diversiteit boven monofunctionaliteit” (55)
- H6.7 “Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geven we de voorkeur aan inbreiding boven uitbreiding” (58)
- H6.7 “Om sneller meer woningen te kunnen realiseren en te zorgen voor doorstroming, kunnen er ook flexwoningen gebouwd worden. Flexwonen is meer dan tijdelijk gebruik van locaties” (63)
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde)is aangetoond (ja, mits)” (85)
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)” (68)
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen.” (89)
- H6.9 “Voor een goede bereikbaarheid is het noodzakelijk om m.b.t. de infrastructuur de basis op orde te houden/brengen” (74)
- H6.9 “Duurzame mobiliteit richt zich op schonere mobiliteit (zero emissie), maar ook op minder en ander gebruik van mobiliteit. Een uitgangspunt hierbij is het STOMP-principe. Dat houdt in dat de voorkeursvolgorde van personenverplaatsingen is: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto” (97)
- H6.10 “We zetten in op het spreiden van bezoekers en inwoners in ruimte en tijd zodat de lusten van vrije tijd, recreatie en toerisme in balans zijn” (80)
- H6.10 “We zien, onder bepaalde voorwaarden, kansen voor een recreatieve/toeristische invulling van vrijkomende agrarische bebouwing (VAB)” (82)

Het streven naar inbreiding, hoogbouw, diversiteit en multifunctioneel ruimtegebruik creëert nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Door zuinig om te gaan met ruimte en bestaande infrastructuur op orde te houden, kunnen nieuwe ontwikkelingen dichter bij bestaande woon- en werkgebieden worden gerealiseerd. Deze beleidskeuze zorgt ervoor dat mensen minder snel geneigd zijn om de auto te gebruiken, omdat op deze locaties waarschijnlijk meer mogelijkheden voor OV zijn. Dit draagt dus **positief** bij aan de doelstellingen om OV gebruik te stimuleren.

De omgevingsvisie zet in op het creëren van nabijheid van werken en goed bereikbare plekken, met name in de steden rondom knooppunten die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Daarnaast kan het versterken van de Dagelijkse Stedelijke Systemen leiden tot betere verbindingen tussen stedelijke gebieden, waardoor het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt. Deze beleidskeuzes stimuleren bewoners om het OV te gebruiken tussen woon- en werkgebieden in plaats van de auto. Bovendien wordt aan de randen van de steden de overstap van privéauto naar andere vormen van mobiliteit zoals OV gefaciliteerd. Deze beleidskeuzen hebben een **positieve invloed** op het aspect OV-gebruik.

Het STOMP-principe wordt gestimuleerd, waarbij er wordt ingezet op andere vormen van mobiliteit, waaronder openbaar vervoer. Dit wordt onder andere gerealiseerd door het toevoegen van hubs in centra, wijken, stadsranden en op grotere afstand van steden. Hier laat de provincie verschillende vormen van publiek vervoer op elkaar aansluiten, waaronder lijnbussen op plekken en tijden met veel reizigers, kleinere flexibele mobiliteitsdiensten op plekken en tijden met weinig reizigers. Hierdoor wordt ook het platteland beter ontsloten dan in de huidige situatie het geval is. Dit vergemakkelijkt het gebruik van openbaar vervoer en zal dus zorgen voor een hoger aantal reizigerskilometers in het OV. Er is sprake van een **positieve invloed**.



In de stationsomgevingen van de grote steden worden publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen gerealiseerd. Omdat deze voorzieningen voor meer reisbewegingen zorgen, maar nabij het station zijn gelegen, zal dit naar verwachting leiden tot een toename in het OV-gebruik. Deze beleidskeuze heeft een **positieve invloed** op het aspect. Daarnaast kan de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en het aanwijzen van topwerklocaties ook zorgen voor extra vervoersbewegingen. Mochten nieuwe (top-)werklocaties ontwikkeld worden op locaties die niet goed ontsloten zijn met het OV wordt een kans voor toename van OV-gebruik gemist.

Over het invullen van de opgaven in wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen zal regionale afstemming plaatsvinden. De provincie bepaalt regelmatig in nauw overleg met partners wat de regionale opgaven zijn en maken met de regio's afspraken hoe en waar die worden ingevuld. Deze beleidskeuze heeft een **positieve invloed** op het accommoderen van de verstedelijkingsopgave en het creëren van voldoende verstedelijkingslocaties.

In de omgevingsvisie wordt ingezet op de spreiding van bezoekers en inwoners in ruimte en tijd, zodat de voordelen van vrije tijd, recreatie en toerisme in balans zijn. Door het verspreiden van bezoekers over verschillende tijdstippen en locaties, wordt de druk op volle bussen en treinen verminderd. Dit bevordert mensen om te kiezen voor OV gebruik en heeft een **positieve invloed**. Daarentegen kunnen kansen voor een recreatieve/toeristische invulling van VAB's leiden tot extra OV gebruik. Dat geldt echter alleen voor dergelijke locaties die goed met OV bereikbaar zijn.

Echter wordt verwacht dat door verdichting, de komst van een groot aantal (flex)woningen en bouwen voor de lokale behoefte door kan ervoor zorgen dat het huidige openbaar vervoer niet de benodigde capaciteit kan bieden. Er worden geen concrete maatregelen genomen om capaciteit van OV te vergroten. Als de capaciteit in het OV niet toereikend is, zullen mensen toch weer eerder de auto gebruiken. Deze beleidskeuzes hebben een **licht negatieve invloed** op het OV-gebruik.

Al met al is er sprake van een positieve, licht negatieve en niet te beoordelen invloed van de Omgevingsvisie op het aspect OV-gebruik.

Aspect	Doel	Criterium	NOO
OV-gebruik	Stimuleren en faciliteren van OV gebruik	Aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer	 





3.3 Fietsgebruik

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de effecten van de ontwerp-Omgevingsvisie op fietsgebruik. Aangezien er geen relatie is tussen het RWP en fietsgebruik is hiervan geen effectbeoordeling opgenomen.

3.3.1 Beoordelingskader

Voor het aspect OV-gebruik zijn de effecten op het criterium van aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer beoordeeld. Tabel 3-3 toont op welke wijze de invloed van het beleid op dit criterium is beoordeeld.

Tabel 3-3 Klassegrenzen bij de beoordeling van het aspect fietsgebruik

Pictogram	Beoordeling	Klassegrenzen
	Positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere toename van het aantal verplaatsingen met de fiets.
	Licht positieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte toename van het aantal verplaatsingen met de fiets.
	Neutrale invloed	De ontwikkeling heeft een neutrale invloed op het aantal verplaatsingen met de fiets.
	Licht negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een lichte afname van het aantal verplaatsingen met de fiets.
	Negatieve invloed	De ontwikkeling zorgt voor een zekere afname van het areaal aantal verplaatsingen met de fiets.
	Niet te beoordelen	Het beleid is niet of te beperkt te beoordelen op het aspect fietsgebruik.

3.3.2 Effectbeoordeling ontwerp-Omgevingsvisie

Relevante beleidskeuzes:

- H2.6 “Door te verdichten op goed bereikbare plekken met oog voor het creëren van nabijheid, worden mogelijkheden voor levendigheid gecreëerd en wordt bespaard op ruimte die benodigd is voor mobiliteit” (1)
- H3.2 “Zuinig ruimtegebruik houdt in dat nieuwe ontwikkelingen die ruimte vragen - zowel bovengronds als ondergronds – zo goed mogelijk ingepast moeten worden” (11)
- H6.6 “Verstedelijking beschouwen we als een samenhangende opgave. Sectorale opgaven houden rekening met de opgaven in andere sectoren. De principes van nabijheid en de mobiliteitstransitie, vragen dat er samenhang is tussen het programmeren van woningbouwlocaties, voorzieningen en werklocaties en dat goed gekeken wordt naar de bereikbaarheid.” (70)
- H6.6 “Voor kernen is altijd ruimte om te bouwen voor de lokale behoefte” (71)
- H6.6 “We streven naar diversiteit boven monofunctionaliteit” (55)
- H6.7 “Vanuit oogpunt voor zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geven we de voorkeur aan inbreiding boven uitbreiding” (58)
- H6.7 “Om sneller meer woningen te kunnen realiseren en te zorgen voor doorstroming, kunnen er ook flexwoningen gebouwd worden. Flexwonen is meer dan tijdelijk gebruik van locaties” (63)
- H6.8 “Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen werken we mee aan grootschalige nieuwe bedrijventerreinen voor kavelgrootte > 3 ha als de regionale meerwaarde (zie Landelijke Handreiking (regionale) meerwaarde)is aangetoond (ja, mits)” (85)
- H6.8 “We zetten in op de (door)ontwikkeling van enkele onderscheidende topwerklocaties waar een bijzonder ondernemersklimaat geboden wordt door de koppeling van topsectorbedrijven en/of universiteit / kennisinstelling (Triple Helix)” (68)
- H6.8 “De binnenstedelijke stationsomgevingen zien we als dynamische werklocaties waar een mix van functies samen komen. Vaak is dit een gebied met een aantrekkelijke werk- en leefomgeving voor innovatieve en creatieve startups en scale-ups die zorgen voor economische groei. Dankzij de slimme samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en onderzoek leidt kennisuitwisseling hier tot nieuwe technologische ontwikkeling en ontstaan innovatieclusters. Met name in de stationsomgevingen van de grote steden Enschede, Zwolle, Deventer, Almelo en Hengelo zien we ruimte voor publieks- en arbeidsintensieve bedrijven, onderwijs en voorzieningen” (89)
- H6.9 “Voor een goede bereikbaarheid is het noodzakelijk om m.b.t. de infrastructuur de basis op orde te houden/brengen” (74)
- H6.9 “Duurzame mobiliteit richt zich op schonere mobiliteit (zero emissie), maar ook op minder en ander gebruik van mobiliteit. Een uitgangspunt hierbij is het STOMP-principe. Dat houdt in dat de voorkeursvolgorde van personenverplaatsingen is: Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Privéauto” (97)
- H6.10 “We zetten in op het spreiden van bezoekers en inwoners in ruimte en tijd zodat de lusten van vrije tijd, recreatie en toerisme in balans zijn” (80)
- H6.10 “Routestructuren voor varen, wandelen, fietsen en ruiters zijn van groot belang voor de recreatiebehoefte van eigen inwoners en die van inkomende gasten. Vanaf 2013 ligt het beheer en onderhoud van routestructuren bij gemeenten. Wel bekijken we hoe het thema routestructuren kan integreren met opgaven voor infrastructuur, wonen en landelijk gebied” (81)

- H6.10 “We zien, onder bepaalde voorwaarden, kansen voor een recreatieve/toeristische invulling van vrijkomende agrarische bebouwing (VAB)” (82)
- H6.12 “We stimuleren een beweegvriendelijke omgeving die stimuleert tot bewegen en sporten. Daarnaast stimuleren we om de ruimte uitnodigend, veilig en toegankelijk in te richten” (90)


De provincie stimuleert alternatieve vormen van vervoer, zoals openbaar vervoer, wandelen en fietsen via het STOMP-principe. Dit wordt onder andere gerealiseerd door het toevoegen van hubs in centra, wijken, stadsranden en op grotere afstand van steden. Deze hubs fungeren als knooppunten waar verschillende vervoerswijzen samenkomen, waardoor een deel van de reis toegankelijker wordt met de fiets en dus het aandeel verplaatsing met de fiets bevordert. Er is sprake van een **positieve invloed** op het aspect fietsgebruik.

Het streven naar inbreiding, diversiteit en multifunctioneel ruimtegebruik creëert nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. Door zuinig om te gaan met ruimte en bestaande infrastructuur op orde te houden, kunnen nieuwe ontwikkelingen waaronder het bouwen van flexwoningen dicht bij bestaande woon- en werkgebieden worden gerealiseerd. Met meer opties binnen handbereik, zoals winkels en scholen, wordt het voor inwoners en bezoekers aantrekkelijker om de fiets te pakken. Door de ontwikkeling van bedrijven, onderwijsinstellingen en voorzieningen in de nabijheid van stations maakt deze locaties naar OV ook beter bereikbaar voor fietsers. Deze beleidskeuzes hebben ook een **positieve invloed** op het aspect fietsgebruik.

Over het invullen van de opgaven in wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen zal regionale afstemming plaatsvinden. De provincie bepaalt regelmatig in nauw overleg met partners wat de regionale opgaven zijn en maken met de regio's afspraken hoe en waar die worden ingevuld. Deze beleidskeuze (heeft een **positieve invloed** op het accommoderen van de verstedelijkingsopgave en het creëren van voldoende verstedelijkingslocaties.

In de omgevingsvisie wordt ingezet op de spreiding van bezoekers en inwoners in ruimte en tijd, zodat de voordelen van vrije tijd, recreatie en toerisme in balans zijn. Door het verspreiden van bezoekers over verschillende tijdstippen en locaties kunnen fietsroutes naar populaire gebieden minder druk zijn. Dit verhoogt de veiligheid en de toegankelijkheid van fietsinfrastructuur, wat het gebruik van de fiets aantrekkelijker maakt. Daarnaast wordt er ingezet op de ontwikkeling van routestructuren voor varen, wandelen en fietsen, recreatieve en toeristische invullingen van agrarische bebouwing en een beweegvriendelijke omgeving van de openbare ruimte. Deze infrastructuur bevordert niet alleen het fietsgebruik, maar maakt het ook gemakkelijker voor mensen om te kiezen voor actieve vervoersvormen. Hierbij is het van belang dat de diverse infrastructurele netwerken goed op elkaar aansluiten. Er is sprake van een **positieve invloed** op het aandeel verplaatsingen met de fiets.

Al met al is de invloed van de Omgevingsvisie op het aandeel verplaatsingen met de fiets zowel positief als niet te beoordelen.

Aspect	Doel	Criterium	NOO
Fietsgebruik	Aantal fietsverplaatsingen bevorderen voor reisafstanden tot 15 kilometer (grootweg 1 uur fietsen).	Aandeel verplaatsingen met de fiets	

4 Mitigerende maatregelen

In dit hoofdstuk worden voor de aspecten waar negatieve invloeden optreden mitigerende maatregelen en/of beleidsaanpassingen voorgesteld die nodig zijn om significante gevolgen te verminderen of weg te nemen.

4.1 Mitigerende maatregelen

Voor autogebruik zijn mitigerende maatregelen mogelijk namelijk:

- Zorg bij een recreatieve/toeristische invulling van VAB's of wanneer woningen worden gebouwd op VAB's voor goede openbaarvervoersverbindingen. Dit kan door busdiensten of shuttles te faciliteren die frequent en op aantrekkelijke tijden rijden
- Beperk de beschikbaarheid van parkeerruimte in nieuwe woongebieden en verhoog parkeerprijzen om bewoners aan te moedigen alternatieven te gebruiken. Dit kan ook leiden tot het gebruik van openbaar vervoer of fietsen
- Stimuleer autodelen door het opzetten van deelvervoer-programma's en het creëren van speciale parkeerplaatsen voor deelauto's. Dit kan leiden tot een lagere behoefte aan autobezit

Voor OV-gebruik zijn mitigerende maatregelen mogelijk namelijk:

- Bij een recreatieve/toeristische invulling van VAB's zorgen dat naast goed openbaarvervoersverbindingen, de fietsinfrastructuur op orde is of waar nodig nieuw aanleggen

4.2 Aanbevelingen voor het vervolg

Een van de beleidskeuzes van de provincie voor het thema mobiliteit en luchtvaart luidt: "Om een goede bereikbaarheid te waarborgen is het cruciaal om het lokale en regionale verkeer in het Dagelijkse Stedelijke Systeem zoveel mogelijk te ontvlechten van het (inter)nationale verkeer op de hoofdinfrastructuur/corridors. De capaciteitsproblemen ontstaan immers vooral rondom de steden. Het provinciale en stedelijke hoofdwegennet en het nog vorm te geven publieke mobiliteitssysteem vormen de backbone van de mobiliteit in het DSS van de stedelijke gebieden. Aanvullend op deze netwerken is maatwerk mogelijk voor de "first en last mile" van en naar deze verbindende netwerken te optimaliseren voor de reiziger." De ambitie van de provincie is het verbeteren van de bereikbaarheid (veilig georganiseerd, toegankelijkheid voor alle inwoners, bijdragen aan ontwikkeling). Om het doelbereik te vergroten moet invulling gegeven worden aan 'het nog vorm te geven publieke mobiliteitssysteem'. De provincie werkt aan een regionaal mobiliteitsprogramma om beleid op gebied van mobiliteit uit te werken. Om hier verder invulling aan te geven kan gedacht worden aan het bieden voor voldoende fietsparkeergelegenheid. Ook draagt laadinfrastructuur voor e-bikes bij aan het faciliteren van fietsgebruik. Tenslotte dient het buitengebied van de provincie goed bereikbaar te blijven, ook hier moet een goede invulling aan worden gegeven in lijn met de ambities van de provincie.