

**Tussen Flevoland en Overijssel:
Het verbindende vermogen van de Hanzelijn**

Marijn Molema
Hogeschool Windesheim
am.molema@windesheim.nl

Erwin Bezembinder
Hogeschool Windesheim
e.bezembinder@windesheim.nl

Willem Buunk,
Hogeschool Windesheim
ww.buunk@windesheim.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Tussen Flevoland en Overijssel: Het verbindende vermogen van de Hanzelijn

De Hanzelijn is de nieuwe spoorverbinding tussen Zwolle en Lelystad met nieuwe stations in Kampen Zuid en Dronten. In dit paper wordt een poging ondernomen om de verwachtingen naast het daadwerkelijke ontwikkelingen van het interprovinciale relaties te leggen. Er wordt gebruik gemaakt van gegevens uit de Hanzelijn Monitor. Dit is een meerjarig onderzoek dat op initiatief van de Hanzelijn gemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle door het lectoraat Area Development van Hogeschool Windesheim wordt verricht. In de Hanzelijn Monitor worden jaarlijks 36 indicatoren voor een zestal thema's gemonitord. In 2012, voor de ingebruikname van de Hanzelijn, is een nulmeting verricht. In het najaar van 2013 wordt de 1-meting gepubliceerd. In dit paper worden daarop vooruitlopend de ontwikkelingen in het eerste jaar van de spoorlijn aan de hand van een drietal thema's belicht: mobiliteit, onderwijs en geografische positionering. Daarbij wordt specifiek gekeken naar thema's en indicatoren die het verbindende vermogen van de Hanzelijn kunnen belichten.

De eerste metingen die in het kader van de Hanzelijn Monitor zijn verricht, duiden inderdaad op een voorzichtige toename van de relaties tussen beide provincies. De aandacht voor onderwijs als relevant thema wordt bevestigd, omdat daarin de meest in het oog springende verandering is te zien. Er is een toename van het aantal MBO studenten en – in mindere mate – het aantal HBO studenten uit Flevoland dat (soms tegen de trend in) voor een instelling in Zwolle kiest.

In de reizigersstromen tussen Zwolle en Kampen is een verandering opgetreden, maar de meeste reizigers blijven trouw aan de oude verbinding. Het Kamperlijntje begint en eindigt nabij het centrum van Kampen; een voordeel dat voor velen kennelijk opweegt tegen de snellere verbinding vanaf het nog wat perifeer gelegen nieuwe station Kampen Zuid. Hoewel dit station nog midden in de weilanden ligt bij een nog in te vullen woningbouwlocatie, zijn er dagelijks (7:00-19:00 uur) toch al zo'n 1000 in- en uitstappers. Opvallend is ook dat een iets groter aandeel van de reizigers vanaf Kampen Zuid in de richting van Lelystad reist, terwijl in Dronten juist een sterkere oriëntatie op Zwolle zichtbaar is.

In het onderzoek naar de mentale oriëntatie zijn de resultaten het meest uitgesproken voor Dronten. Deze plaats heeft decennia op spoorontsluiting gewacht en nu de Hanzelijn daar is, heeft de treinverbinding een duidelijke aanwijsbare positie in op de mentale plattegrond van Kampenaren. Lelystad blijft op de Randstad gericht, hoewel ook hier sporen te vinden zijn van een ontluikende oostwaartse oriëntatie.

1. Inleiding

Op 6 december 2012 reed de eerste personentrein over de Hanzelijn. Koningin Beatrix maakte de eerste rit over de nieuwe spoorlijn. De Hanzelijn is de nieuwe spoorverbinding tussen Zwolle en Lelystad met nieuwe stations in Kampen Zuid en Dronten. Het is één van de grootste railinfra projecten voor personenvervoer sinds decennia en kent een lange voorgeschiedenis. Jarenlang gold een snellere verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad als hét argument voor deze spoorverbinding, waarbij er competitie was met andere tracés. Dat de Hanzelijn ook door Flevoland en Zwolle zou lopen en iets voor het nieuwe land en de oude Hanzestad zou kunnen betekenen, werd door voorstanders hoogstens als bijzaak gezien. Begin jaren '90 verandert dat en speelt de ontsluiting van Flevoland een toenemende rol in de discussie over het nut en de noodzaak van de Hanzelijn. De verbinding tussen het 'oude' en het 'nieuwe' land brengt nieuwe vooruitzichten voor de regio. Bestuurders, ingenieurs, ondernemers en betrokken burgers spreken openlijk verwachtingen uit over de kansen voor Overijssel en Flevoland. Nu de reistijd tussen Zwolle en Lelystad tot 25 minuten beperkt is, nemen de mogelijkheden voor interprovinciaal verkeer toe en doet de leuze "Hanzelijn-kansenlijn" opgeld.

In dit paper wordt een eerste poging ondernomen om de verwachtingen naast de daadwerkelijke ontwikkelingen van de interprovinciale relaties te leggen. De vraag die centraal staat is, of de interactie tussen Flevoland en Overijssel daadwerkelijk toeneemt door de komst van de Hanzelijn? Paragraaf twee bevat een terugblik op het besluitvormingsproces en geeft een beeld van de verwachtingen. Bij de beantwoording van deze vraag wordt gesteund op de Hanzelijn Monitor, een meerjarig onderzoek van de Hogeschool Windesheim in opdracht van de vier Hanzelijngemeenten. In de Hanzelijn Monitor staan de verwachtingen voor in de regio centraal. In paragraaf drie wordt uiteengezet hoe effecten van de Hanzelijn worden gevolgd aan de hand van 36 indicatoren. In paragraaf vier worden de ontwikkelingen in het eerste jaar van de spoorlijn voor drie thema's belicht: mobiliteit, onderwijs en geografische positionering. Onder mobiliteit wordt personenvervoer verstaan, bij onderwijs wordt gekeken naar de studiekeuze van jongeren en voor de geografische positionering wordt de mentale plaatsbepaling van bewoners, ondernemers en beleidsmakers belicht.

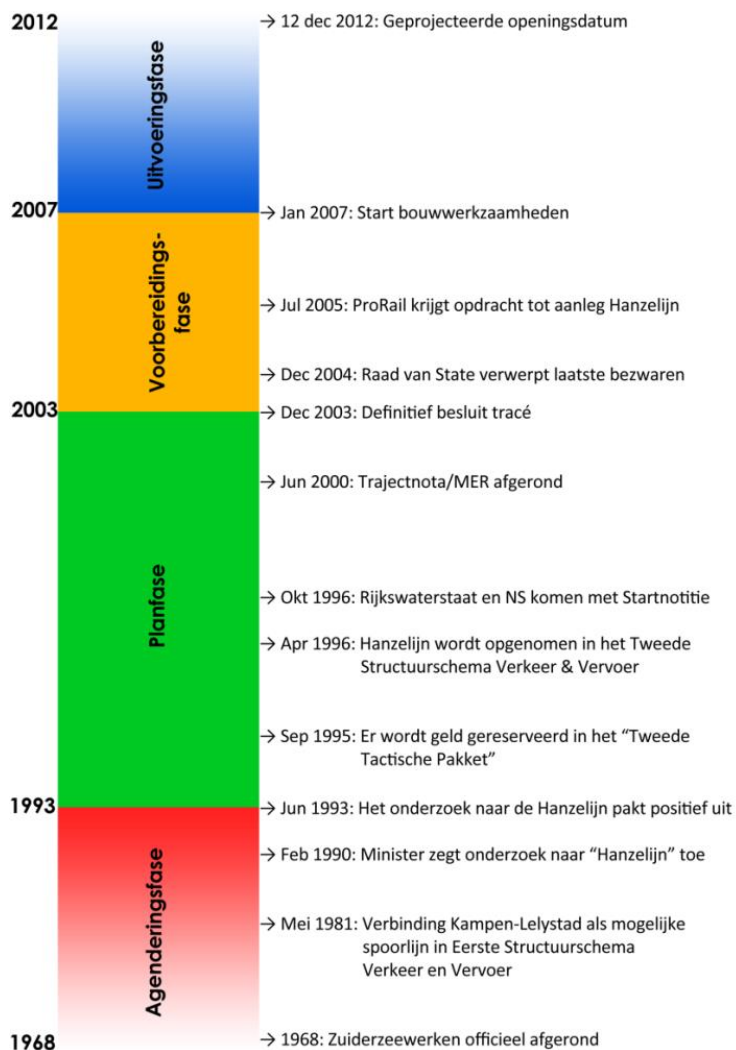
In aanloop naar de opening van de nieuwe spoorlijn is het motto van de festiviteiten "Hanzelijn verbindt". De conclusie van dit paper zal aan de hand van gesignaleerde ontwikkelingen ingaan op de bijdrage van de Hanzelijn, in het eerste jaar na de opening, aan de onderlinge verbindingen in de regio.

2. Besluitvormingshistorie van de Hanzelijn

Het besluit tot de aanleg van de Hanzelijn gaat terug tot de discussies over de inrichting van de Flevopolders. De eerste ruimtelijke plannen voorzagen al in een spoorstation in Dronten. De uitvoering van deze spoorontsluiting voor de noordelijke Flevopolder genoot in de landelijke politiek na verloop van tijd geen prioriteit. De voorstanders van de spoorlijn slagen er wel in mee te liften op de discussie over de Zuiderzeelijn, bedoeld als verbinding tussen Noord- en West-Nederland. In figuur 1 wordt een agenderingsfase (1968-1996) in het besluitvormingsproces onderscheiden. Vanaf de jaren 1950 pleiten de provincies Groningen, Friesland en Drenthe voor een snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad. Deze wens wordt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat evenals de Nederlandse Spoorwegen echter niet gedeeld.

De Hanzelijn biedt een alternatief: deze lijn blijkt substantieel goedkoper in de aanleg dan een afzonderlijke snelle verbinding. Bovendien worden de exploitatiekosten in 1993 op twee miljoen gulden positief geraamd voor de Hanzelijn, terwijl voor de Zuiderzeelijn een jaarlijks exploitatieverlies van twaalf miljoen gulden wordt voorzien. Eind 1993 besluit de Minister van Verkeer en Waterstaat om de Hanzelijn op te nemen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. De Hanzelijn is daarmee in de sfeer van concrete uitvoering gekomen.

Figuur 1: Voorgeschiedenis van de Hanzelijn



Bron: Buunk & Bezembinder (2012).

In de planfase van de Hanzelijn (1993-2003) verandert de argumentatie van karakter. Het argument van de snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad blijft gehandhaafd, maar in de plandocumenten die zijn opgesteld door NS Railinfrabeheer in samenwerking met Rijkswaterstaat wordt aan deze zinsnede subtiel *Noordoost*-Nederland toegevoegd. De Hanzelijn moet niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland maar ook de verbindingen tussen Noordoost-Nederland en de Randstad verbeteren. Daarmee worden argumenten aan de Hanzelijn gekoppeld die in de agenderingsfase geen, of een veel kleinere, rol speelden. Opvallend is de aandacht voor de positie van Flevoland.

De plandocumenten van NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat onderstrepen de verbeterde ontsluiting van deze provincie die met de Hanzelijn bereikt wordt. Het gaat dan om de spoorverbinding met Dronten en het opheffen van de 'eenzijdige oriëntatie' van Almere en Lelystad op de regio Amsterdam. Daarnaast wordt de economische positie van Zwolle in de planfase een relatief nieuw argument om de aanleg van het spoorlijn te legitimeren. De fase van voorbereiding (2003-2007) en uitvoering (2007-2013) leveren op nationaal niveau geen wezenlijk nieuwe gezichtspunten of argumentaties op.

3. Hanzelijn Monitor

De verwachtingen in de regio over de Hanzelijn vormen een belangrijke drijfveer voor de Hanzelijn Monitor. De gemeenten die aan de nieuwe spoorlijn liggen verwachten niet alleen toenemend reizigersverkeer tussen Flevoland en Overijssel, maar ook nieuwe ruimtelijke ontwikkelingskansen voor de stationslocaties en effecten op de werkgelegenheid. Op initiatief van de gemeenten Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle wordt door het lectoraat Area Development van Hogeschool Windesheim te Zwolle vanaf 2012 een meerjarig onderzoek verricht. Bij de opdrachtgevers hebben zich de provincies Flevoland en Overijssel gevoegd en de Kamers van Koophandel in de regio. Daarnaast verlenen het Kennisplatform Verkeer en Vervoer en adviesbureau Goudappel Coffeng steun aan het onderzoek.

In de aanloop naar het gereedkomen en de ingebruikname van de spoorlijn overheersen de positieve verwachtingen, maar bestaat er ook realisme over ontwikkelingen die als minder gunstig kunnen worden bestempeld. Zo is er al voor de crisis in de kantorenmarkt aandacht voor een mogelijke verschuiving van de aantrekkelijkheid van kantoorlocaties tussen de Hanzelijngemeenten of een verschuiving naar de Randstad. De monitor is daarom niet op voorhand gericht geweest op bepaalde verwachte trends, maar heeft als neutraal geformuleerde onderzoeksvraag: *Wat zijn de effecten van de Hanzelijn voor de aantrekkelijkheid als woon- en werkgebied en voor onderwijs van de Hanzelijn gemeenten?* De vraag wordt beantwoord door in een zestal thema's op 36 indicatoren te monitoren (zie bijlage voor overzicht).

In de vraagstelling klinkt het regionale perspectief op de spoorlijn duidelijk door. In de nationale besluitvorming over de aanleg heeft de betekenis van de spoorlijn voor onderwijs geen enkele rol gespeeld. In het regionale perspectief bestaat het besef dat openbaar vervoer in het bijzonder voor scholieren en studenten belangrijk is en dat effecten van de nieuwe reismogelijkheden verwacht kunnen worden op studiekeuze. Vanwege de ligging zijn dit voor Dronten belangrijke effecten en voor Lelystad vanwege de relatief laag opgeleide bevolking.

Met een brede selectie aan indicatoren worden waardevolle data verzameld op basis waarvan trends en ontwikkelingen zijn waar te nemen. Voor elk van de indicatoren is het bijzonder lastig om een verband te leggen met de aanleg en ingebruikname van de spoorlijn. Reflectie op een combinatie van indicatoren moet daarin meer houvast bieden. Daarnaast zijn enkele kwalitatieve onderzoeksmethoden toegevoegd.

Voor het thema mobiliteit spelen studenten van de opleiding Mobiliteit van Windesheim een belangrijke rol bij het verzamelen van de data.

Door verkeersonderzoeken (o.a. tellingen, reistijdmetingen, enquêtes) worden waar nodig aanvullende primaire gegevens verzameld waarmee uitspraken gedaan kunnen worden over het gebruik van de Hanzelijnlijn. Het thema mobiliteit steunt verder op een analyse van het OV-aanbod en de daarbij behorende reizigerscijfers en reistijden.

Voor het thema onderwijs worden door de onderzoekers ontwikkelingen in het onderwijs gevolgd. Aan de hand van inschrijvingscijfers van scholieren en studenten en hun herkomstgebied kan de keuze van studieplek worden gevolgd voor diverse HBO en MBO instellingen. Daarmee worden de scholieren- en studentenstromen in kaart gebracht.

De meeste indicatoren worden onderzocht met behulp van kwantitatieve methoden. Dit is niet het geval voor het thema geografische positionering. Het gaat hier om de geografische oriëntatie van burgers en ondernemers en om de strategische positionering van de regio door beleidsmakers. Studenten van de opleiding Bouwkunde maakten analyses van ruimtelijke plannen en voerden ontwerpstudio's uit om de wijzigingen in de strategische oriëntatie van de gemeenten inzichtelijk te maken. Het maken van een mentale kaart is daarbij het hulpmiddel om te volgen hoe de beleving van afstanden en onderlinge relaties van plaatsen in de regio veranderen.

De overige thema's van de Hanzelijn betreffen het woonklimaat, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Studenten van de opleiding Bedrijfseconomie verzamelden en bewerkten gegevens en namen interviews af, onder andere met ondernemers. Deze interviews worden in dit paper gebruikt om het thema positionering nader te analyseren.

4 De Hanzelijn in 2012/2013

Voorafgaand aan de opening van de Hanzelijn in december 2012 is de nulmeting uitgevoerd (Buunk & Bezembinder, 2012). In het jaar volgend op de opening van de Hanzelijn (2013) is de 1-meting uitgevoerd. Voor de drie thema's mobiliteit, onderwijs en geografische positionering wordt in deze paragraaf nader ingegaan op een selectie van indicatoren die iets kunnen zeggen over de ontwikkeling van de verbindingen en de interactie tussen de Hanzelijn gemeenten. Daarbij staan die indicatoren centraal die iets laten zien van de verschillen tussen de situatie voor en na de ingebruikname van de Hanzelijn.

4.1 Mobiliteit

De Hanzelijn biedt een nieuwe OV-verbinding in de regio. Dit leidt in ieder geval tot een wijziging van het OV-aanbod en de reizigersstromen. Daarnaast worden verschuivingen in de (deur-tot-deur) reistijden en de bereikbaarheid verwacht. In de onderstaande paragraaf wordt voor elk van deze indicatoren kort bekeken of er sinds de opening van de Hanzelijn verschuivingen te constateren zijn.

OV-aanbod

De komst van de Hanzelijn heeft als onderdeel van het landelijke spoorwegennetwerk gevolgen voor de treindienstregeling in een groot deel van het land. Zwolle is een belangrijk spoorwegenknooppunt en de wijzigingen werken door in andere belangrijke spoorwegknoopen zoals Amersfoort en Utrecht. Daarnaast zijn er grote wijzigingen doorgevoerd in het openbaar vervoersnetwerk in de regio Lelystad-Zwolle.

Een aantal buslijnen is volledig verdwenen en sommige lijnen zijn opgeknipt. In aansluiting op de stations zijn nieuwe (ontsluitende) buslijnen geïntroduceerd.

Langs de Hanzelijn liggen vier treinstations: de bestaande stations Lelystad en Zwolle en de nieuwe stations Dronten en Kampen Zuid. Door de toevoeging van de Hanzelijn rijden er meer intercity's tussen de Randstad en Noord-Nederland en rijden sprinters tussen Lelystad en Zwolle. In figuur 2 wordt een overzicht gegeven van toename van de verbindingen en de verhoging van frequenties tussen 2012 en 2013.

Figuur 2: Overzicht treinverbindingen en frequenties (7:00-8:00 uur).

Station	Richting	Type	Frequentie		
			2012	2013	Vershil
Lelystad	Amsterdam Zuid-Schiphol-Den Haag	Intercity	2	2	
	Amsterdam Centraal-Schiphol-Den Haag-Vlissingen	Intercity	0	2	+2
	Amsterdam Centraal	Sprinter	2	2	
	Zwolle-Assen-Groningen	Intercity	0	1	+1
	Zwolle-Leeuwarden	Intercity	0	1	+1
	Zwolle	Sprinter	0	2	+2
Dronten	Lelystad-Amsterdam Centraal	Sprinter	0	2	+2
	Zwolle	Sprinter	0	2	+2
Kampen	Zwolle	Sprinter	2	2	
Kampen Zuid	Lelystad-Amsterdam Centraal	Sprinter	0	2	+2
	Zwolle	Sprinter	0	2	+2
Zwolle	Amersfoort-Utrecht-Rotterdam	Intercity	2	2	
	Amersfoort-Utrecht	Sprinter	2	2	
	Arnhem-'s-Hertogenbosch-Roosendaal	Intercity	2	2	
	Assen-Groningen	Intercity	2	2	
	Assen-Groningen	Sprinter	1	2	+1
	Coevorden-Emmen	Sprinter	2	2	
	Coevorden	Snel trein	0	2	+2
	Kampen	Sprinter	2	2	
	Leeuwarden	Intercity	2	2	
	Lelystad-Amsterdam Zuid-Schiphol-Den Haag	Intercity	0	2	+2
	Lelystad-Amsterdam Centraal	Sprinter	0	2	+2
	Nijverdal-Almelo-Enschede	Sprinter	2	2	

Bron: NS.

Met de toename van treinfrequenties en verbindingen is de mobiliteit daarmee gestegen. Als gevolg van de ingebruikname van de Hanzelijn is het buslijnennet in de regio rondom de Hanzelijn gewijzigd. Daarbij is een aantal buslijnen opgeheven, waaronder de buslijnen 140 en 330, terwijl van een aantal andere buslijnen de route en/of de dienstregeling is gewijzigd. In figuur 3 wordt een overzicht gegeven van het aantal lijnen en het aantal vertrekkende ritten in de ochtendspits voor Lelystad, Dronten, Kampen en Zwolle. Het aantal lijnen en het aantal vertrekkende ritten is overal afgenomen. Opvallend is de sterke daling voor Kampen. In Dronten hadden streekbussen ook een lokale ontsluitende functie. Ter compensatie van het wegvallen van deze streekbussen zijn in Dronten twee nieuwe stadslijnen opgezet. Beide lijnen rijden één keer per uur, maar omdat ze dezelfde route in tegengestelde richting rijden, is de effectieve frequentie voor de reizigers twee keer per uur.

Figuur 3: Overzicht van aantal buslijnen en vertrekkende ritten (7:00-8:00 uur).

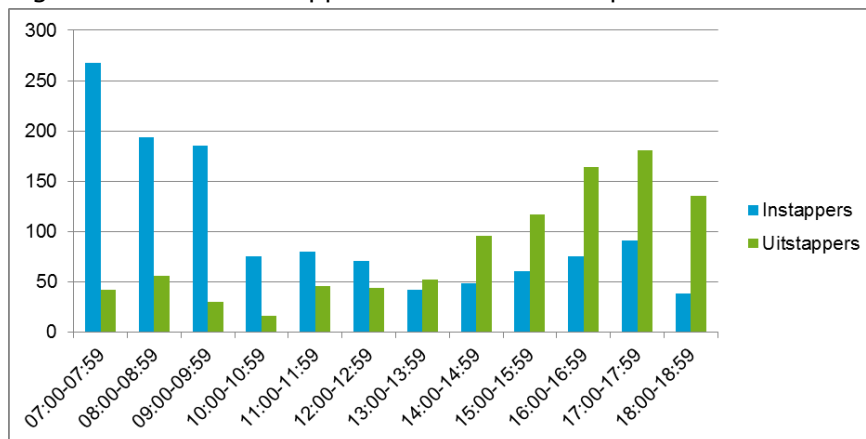
Plaats	2012		2013	
	Aantal lijnen	Vertrekkende ritten	Aantal lijnen	Vertrekkende ritten
Lelystad	8	15	7	7
Dronten	5	17	4	5
Kampen	12	21	6	6
Zwolle	24	34	22	30

Bron: Connexxion, Arriva, Syntus.

Reizigersstromen (trein)

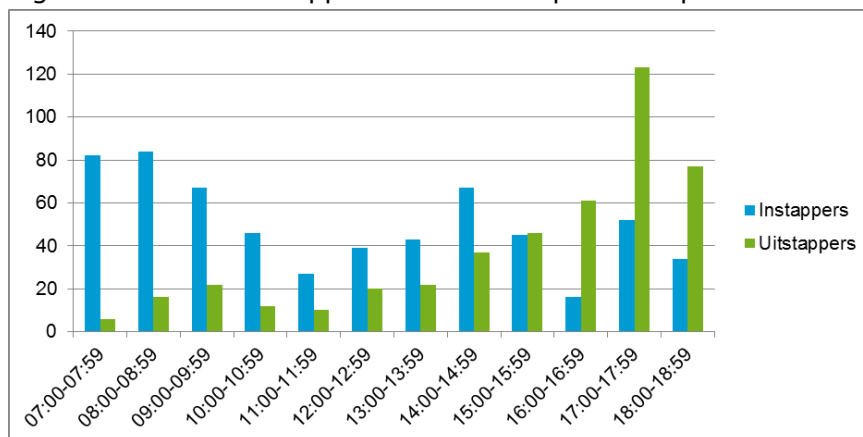
In de cijfers over de ontwikkeling reizigersstromen in het openbaar vervoer van vorig jaar en dit jaar wordt hier specifiek gekeken naar de reizigersstromen van en naar de stations Dronten en Kampen Zuid. Op deze stations wordt alleen door de sprinters gestopt. Op het meetmoment (7:00-19:00 uur) voor de Hanzelijn Monitor zijn bij station Dronten ruim 2200 reizigers geteld en bij station Kampen Zuid ongeveer 1050. De figuren 4 en 5 bevatten de aantallen in- en uitstappers van station Dronten respectievelijk station Kampen Zuid.

Figuur 4: In- en uitstappers station Dronten per uur.



Bron: Verkeersonderzoeken Hanzelijn Monitor 2013, opleiding Mobiliteit Windesheim.

Figuur 5: In- en uitstappers station Kampen Zuid per uur.

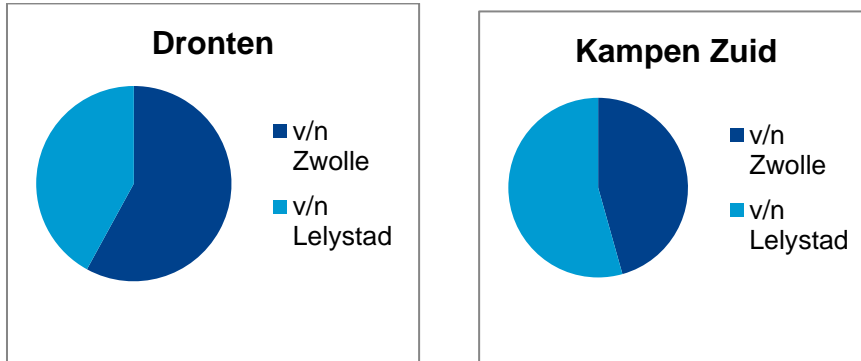


Bron: Verkeersonderzoeken Hanzelijn Monitor 2013, opleiding Mobiliteit Windesheim.

De verdeling van de reizigers over de dag is voor beide stations in grote lijnen vergelijkbaar.

Het aantal instappers is het hoogst tijdens de ochtendspits als mensen naar hun werk of opleiding gaan. Het aantal uitstappers is het hoogst tijdens de avondspits wanneer men weer terug naar huis gaat. Vanuit Dronten en Kampen Zuid kan zowel naar Lelystad als naar Zwolle gereisd worden. De verdeling per station is weergegeven in figuur 6.

Figuur 6: Reisrichting vanaf stations Dronten en Kampen Zuid.

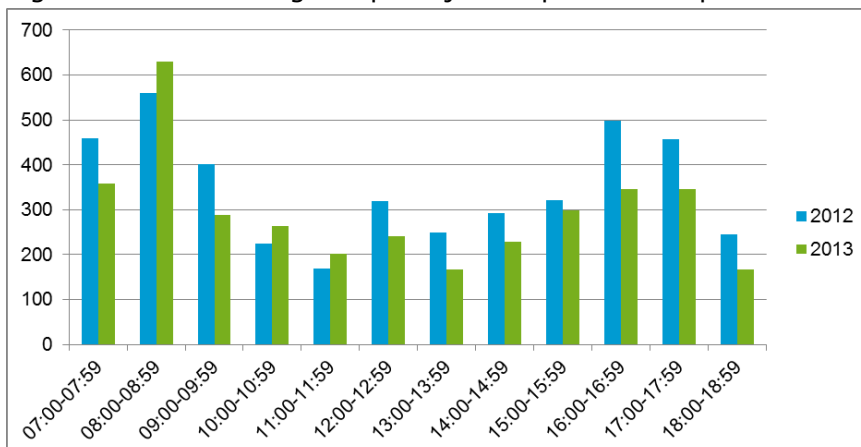


Bron: Verkeersonderzoeken Hanzelijn Monitor 2013, opleiding Mobiliteit Windesheim.

Vanuit Dronten reizen de meeste reizigers van en naar Zwolle. Vanaf Kampen Zuid reizen de meeste reizigers van en naar Lelystad (en verder). Hierbij dient wel vermeld te worden dat reizigers tussen Kampen en Zwolle ook gebruik kunnen maken van de spoorlijn Kampen-Zwolle (het "Kamperlijntje"). De reizigers die voor deze optie kiezen maken geen onderdeel uit van figuur 6.

Voor het Kamperlijntje is het aantal reizigers tussen Kampen en Zwolle ook gevolgd. Aan de hand van de resultaten van beide jaren (opgenomen in figuur 7) kan een vergelijking gemaakt worden tussen de situatie voor de ingebruikname van de Hanzelijn en de situatie daarna.

Figuur 7: Aantal reizigers spoorlijn Kampen-Zwolle per uur



Bron: Verkeersonderzoeken Hanzelijn Monitor 2013, opleiding Mobiliteit Windesheim.

Er is een duidelijke ontwikkeling in 2013. Het aantal instappers ligt ongeveer 20% lager dan 2012, terwijl het aantal uitstappers ongeveer 10% lager. Gemiddeld is het aantal reizigers met 15,8% afgenomen, dit komt overeen met bijna 700 reizigers.

Het is aannemelijk dat deze reizigers nu gebruik maken van station Kampen Zuid aan de Hanzelijn.

Reistijden

Om de verandering in reistijd te volgen wordt gekeken naar deur-tot-deur reistijden van een aantal 'representatieve' voordeuren in het invloedsgebied van de Hanzelijn. In de Hanzelijn Monitor wordt ook gekeken naar de reistijden voor een aantal externe relaties, maar die zijn in dit paper niet afgebeeld.

Figuur 8: Deur-tot-deur reistijden openbaar vervoer in minuten.

Traject	2012		2013	
	Reisplanner	Praktijk	Reisplanner	Praktijk
Lelystad-Dronten		35		33
Lelystad-Kampen		59		39
Lelystad-Zwolle	89	86		44
Dronten-Kampen		35		35
Dronten-Zwolle	67	64		36
Kampen-Zwolle	34	34		24

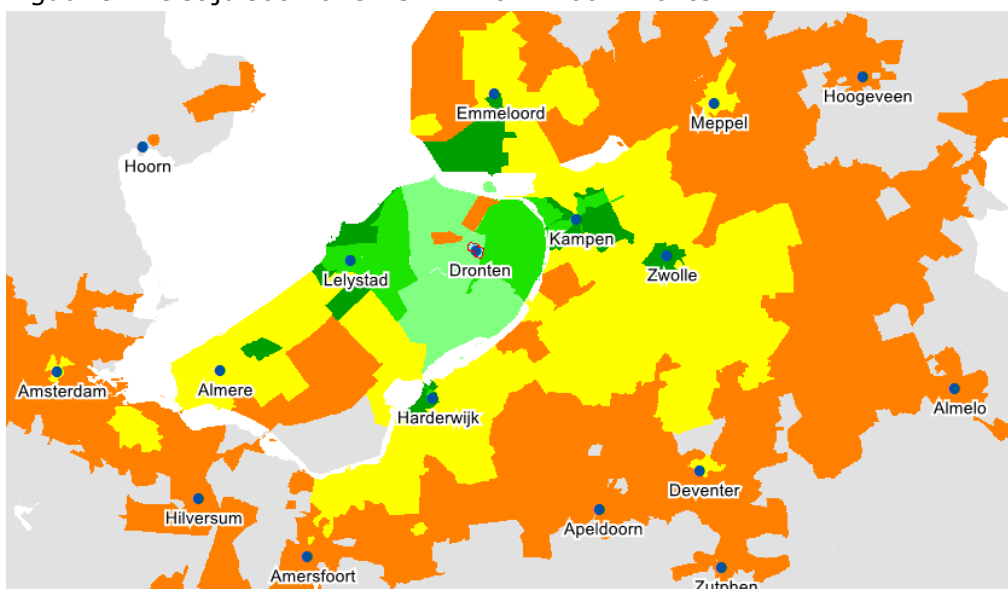
Bron: Verkeersonderzoeken Hanzelijn Monitor 2012/2013, opleiding Mobiliteit Windesheim.

Uit de gegevens blijkt duidelijk dat de reistijden op meeste gemeten trajecten na ingebruikname van de Hanzelijn verkort zijn. Uitzondering is de reistijd tussen Dronten en Kampen, die gelijk gebleven is.

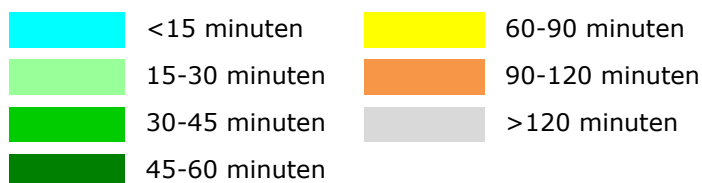
Bereikbaarheid

Om inzicht te geven in de bereikbaarheid van locaties kan in beeld worden gebracht welk gebied binnen een redelijke reistijd van bijvoorbeeld 30 minuten met de auto of het openbaar vervoer te bereiken is. Voor het bepalen van reistijden wordt gebruik gemaakt van het Nationale Model 2.0 (NM 2.0) van Goudappel Coffeng. Het NM 2.0 is een landelijk dekkend model voor auto, fiets en openbaar vervoer gebaseerd op ruim 6700 deelgebieden. Voor 2012 zijn de reistijdisochronen reeds in kaart gebracht.

Figuur 9: Reistijdisochronen OV in 2012 voor Dronten.



Legenda



Ff

Bron: NM 2.0.

In figuur 9 staan de isochronen voor Dronten afgebeeld. De kaarten voor 2013 kunnen medio september gegeneerd worden, zodat een vergelijking tussen beide jaartallen mogelijk is. Verwacht wordt een substantiële verkorting van de reistijden tussen de Hanzelijn gemeenten en omliggende gemeenten.

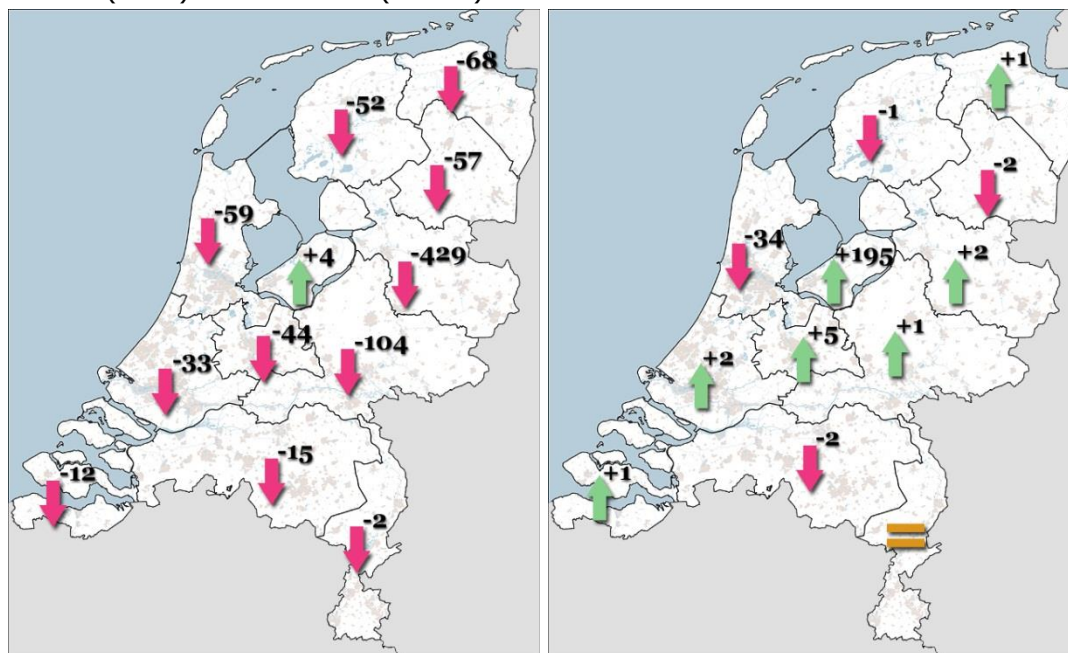
4.2 Onderwijs

Studenten en leerlingen van onderwijsinstellingen maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Wat voor verschuivingen kunnen we zien in de studentenaantallen en de herkomstgebieden van studenten en leerlingen van onderwijsinstellingen in het invloedsgebied van de Hanzelijn?

Herkomstgebieden van onderwijsinstellingen

Een verwachting bij het opzetten van de Hanzelijn Monitor was dat de verzorgingsgebieden van onderwijsinstellingen in de Hanzelijn gemeenten zullen verschuiven. Door de komst van de Hanzelijn worden onderwijsinstellingen namelijk beter ontsloten, waardoor de verwachting is dat verzorgingsgebieden groter zullen worden. In het bijzonder werd verwacht dat de keuzemogelijkheden voor (vervolg)opleidingen voor bewoners van Flevoland binnen een redelijke reistijd vergroot zou worden.

Figuren 10 (links) en 11 (rechts): Provinciale groeikaarten Hogeschool Windesheim Zwolle (links) en Flevoland (rechts).



Bron: Hogeschool Windesheim, bewerking lectoraat Area Development.

Voor de Hogeschool Windesheim in Zwolle zien we over de hele linie een afname van studenten, die mogelijk verband houdt met de negatieve publiciteit in de periode 2012-2013 naar aanleiding van de problemen bij de opleiding journalistiek. In dat licht van die trend is het opvallend dat het aantal studenten afkomstig uit Flevoland toeneemt. Dat is De nieuwe Hogeschool Windesheim Flevoland in Almere kan zich verheugen op een (verwachtte) groei van studenten uit de eigen provincie en uit Overijssel.

Figuur 12: Groeikaart Hanzelijn gemeenten, Deltion college, Zwolle.



Bron: Deltion College, bewerking lectoraat Area Development.

Het Deltion college, een MBO-instelling in Zwolle, lijkt een winnaar te zijn van de Hanzelijn: het aantal studenten uit Flevoland is met ruim 50 gegroeid.

4.3 Geografische Positionering

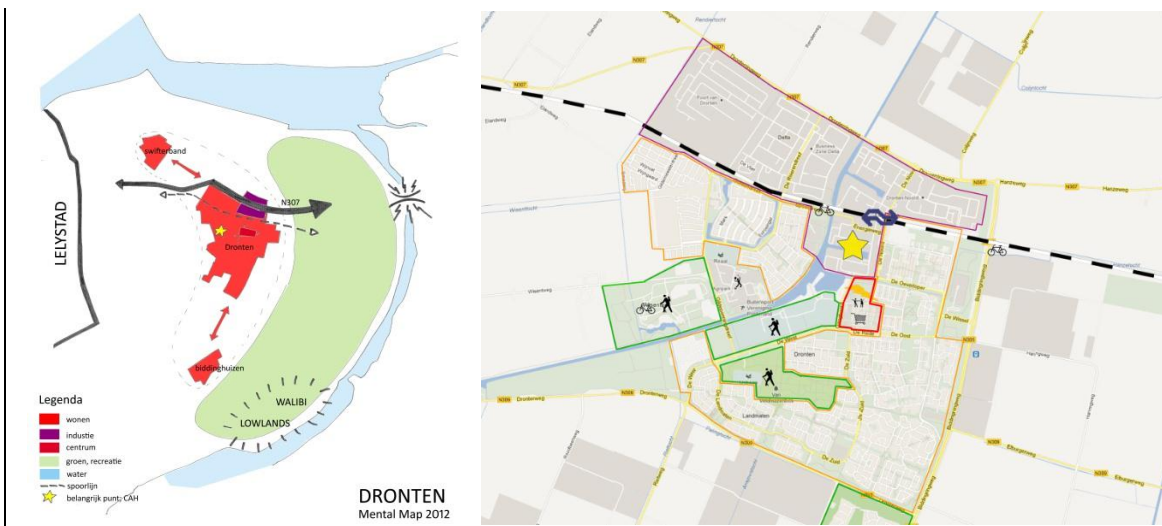
Voor het in beeld brengen van de geografische oriëntatie van gemeentelijke inwoners, politici en ondernemers is een ontwerpende onderzoeksmethode gebruikt. Zonder referentie aan de Hanzelijn is deelnemers van workshops gevraagd om positieve en negatieve punten van de gemeente aan te geven op een kaart van de betreffende gemeente, bijvoorbeeld door middel van post-its of aan de hand van foto's. In het tweede gedeelte van de workshops werd de deelnemers gevraagd twee scenario's voor de plaats uit te werken. De uitkomsten en kaartbeelden zijn door studenten van de Windesheim-opleiding Bouwkunde geanalyseerd en vervat in een Mental Map.

De Mental Maps uit Lelystad laten weinig verschil zien tussen jaar 2012 en jaar 2013. De mentale oriëntatie blijft sterk gericht op Amsterdam. Er is wel een nieuwe oostwaartse blik te herkennen in het kaartbeeld, maar die is gericht op bedrijventerreinen in Dronten die via de weg goed bereikbaar zijn. De nieuwe spoorlijn vormt nauwelijks een factor in strategische ruimtelijke oriëntatie van mensen. Van de vier Hanzelijn gemeenten laat de mentale kaart van Dronten nog het meest duidelijk een oriëntatie op de Hanzelijn weer te geven. De spoorlijn heeft een plek op de mentale kaart, hoewel in 2012 nog slechts als een dun lijntje. De wegenstructuur geldt als belangrijkste factor voor ontwikkelingen. In 2013 spelen spoorlijn en station een duidelijke rol in de beeldvorming over strategische keuzes die voorgelegd wordt, hoewel autobereikbaarheid nog de doorslag geeft in de argumentatie.

Figuur 13: Mental Map Lelystad voor 2012 (links) en 2013 (rechts)



Figuur 14: Mental Map Dronten voor 2012 (links) en 2013 (rechts)



5. Conclusie

Meerjarig onderzoek naar de effecten van aanleg van nieuwe infrastructuur wordt niet veel gedaan. Het komt bovendien zelden voor dat een nieuwe spoorlijn wordt aangelegd. De Hanzelijn biedt daarom een unieke gelegenheid voor een meerjarig onderzoek naar de effecten van infrastructuur investeringen. De eerste opvallende bevindingen kunnen al verbonden worden aan het initiatief voor en de opzet van de Hanzelijn Monitor. De effecten op regionaal niveau worden als belangrijk gezien, hoewel ze in de besluitvorming over de aanleg van de spoorlijn slechts een ondergeschikt argument waren. Bereikbaarheid, reistijd en werkgelegenheidseffecten voor Noord Nederland waren belangrijk, maar in de regio die direct ontsloten wordt door de nieuwe spoorlijn spelen ook onderwijs en (strategische) geografische positionering een rol.

In het jaar na de ingebruikname kan de eerste poging worden ondernomen om de verwachtingen over de verbetering van verbindingen, de toename van de uitwisselingen en de ontwikkeling van de interactie tussen de Hanzelijngemeenten te peilen.

De fysieke aanwezigheid van een snelle OV verbinding tussen Zwolle naar Lelystad met een reistijd van 25 minuten is te merken. Het buslijnnennet is stevig gewijzigd.

De eerste metingen die in het kader van de Hanzelijn Monitor zijn verricht, duiden inderdaad op een voorzichtige toename van de relaties tussen beide provincies. De aandacht voor onderwijs als relevant thema wordt bevestigd, omdat daarin de meest in het oog springende verandering is te zien. Er is een toename van het aantal MBO studenten en – in mindere mate – het aantal HBO studenten uit Flevoland dat (soms tegen de trend in) voor een instelling in Zwolle kiest.

In de reizigersstromen tussen Zwolle en Kampen is een verandering opgetreden, maar de meeste reizigers blijven trouw aan de oude verbinding. Het Kamperlijntje begint en eindigt nabij het centrum van Kampen; een voordeel dat voor velen kennelijk opweegt tegen de snellere verbinding vanaf het nog wat perifeer gelegen nieuwe station Kampen Zuid. Hoewel dit station nog midden in de weilanden ligt bij een nog in te vullen woningbouwlocatie, zijn er dagelijks (7:00-19:00 uur) toch al zo'n 1000 in- en uitstappers. Opvallend is ook dat een iets groter aandeel van de reizigers vanaf Kampen Zuid in de richting van Lelystad reist, terwijl in Dronten juist een sterkere oriëntatie op Zwolle zichtbaar is.

In het onderzoek naar de mentale oriëntatie zijn de resultaten het meest uitgesproken voor Dronten. Deze plaats heeft decennia op spoorontsluiting gewacht en nu de Hanzelijn daar is, heeft de treinverbinding een duidelijke aanwijsbare positie in op de mentale plattegrond van Kampenaren. Lelystad blijft op de Randstad gericht, hoewel ook hier sporen te vinden zijn van een ontluikende oostwaartse oriëntatie.

Het Monitor onderzoek is een omvangrijk project waarin met veel studenten zoveel mogelijk gegevens verzameld worden over de effecten van de nieuwe railverbinding. Na een eerste jaar kunnen slechts indicatieve uitspraken gedaan worden over het verbindende vermogen van de Hanzelijn. Na 1 jaar blijken er inderdaad veranderingen opgetreden in de verkeerstromen en de mentale oriëntatie. De kracht van de Hanzelijn Monitor ligt echter in het meerjarige karakter. Opeenvolgende meetjaren moeten trends en ontwikkelingen beter in zicht brengen.

Referenties

Buunk, W. en E. Bezembinder ed., (2012) *Hanzelijn Monitor. Nulmeting* (Zwolle; Windesheim).

Molema, M. (2012). 'De Hanzelijn: sporen tussen oud en nieuw land'. *Overijsselse Historische Bijdragen* 127, pp. 132-145.

Molema, M. en W. Buunk (aankomend) *Hanzelijn Monitor. De eerste staat van de Hanzelijn* (Zwolle; Windesheim).

Bijlage: Thema's en indicatoren Hanzelijn Monitor 2013

- 1 Mobiliteit
- 1.1 OV-aanbod
- 1.2 OV-klantenbarometer

- 1.3 Weginfrastructuur
- 1.4 Verplaatsingscijfers
- 1.5 Modal split
- 1.6 Verkeersstromen
- 1.7 Reizigersstromen
- 1.8 Reistijden
- 1.9 Reistijdisochronen

2 Woonklimaat

- 2.1 Demografische kerncijfers
- 2.2 Waardering woonplaats
- 2.3 Waardering prijs-kwaliteit verhouding eigen woning
- 2.4 Waardering kwaliteit van leven
- 2.5 Waardering voorzieningen
- 2.6 Verhuisgeneigdheid
- 2.7 Verwachting arbeidsmarkteffect
- 2.8 Stations nabijheid

3 Werkgelegenheid

- 3.1 Beroepsbevolking
- 3.2 Aantal banen
- 3.3 Beschikbaarheid banen
- 3.4 Werkloosheid
- 3.5 Herkomst en bestemming woon-werkverkeer
- 3.6 Niveau van werkgelegenheid

4 Onderwijs

- 4.1 Studentaantallen
- 4.2 Herkomstgebieden van de onderwijsinstellingen
- 4.3 Provinciale verschuivingen in het onderwijs
- 4.4 Vergelijking studentaantallen per Hanzelijngemeente

5 Vestigingsklimaat

- 5.1 Bedrijfsomvang
- 5.2 Vastgoedwaarde
- 5.3 Beschikbaarheid werknemers
- 5.4 Beleving ondernemers

6 Strategische positionering

- 6.1 Regionale visies
- 6.2 Mental Map Lelystad
- 6.3 Mental Map Dronten
- 6.4 Mental Map Kampen
- 6.5 Mental Map Zwolle