REGIO ZWOLLE

REGIONALE INVESTERINGSAGENDA 2026

VERSIE 1.0

NOVEX-GEBIED REGIO ZWOLLE

Rijksoverheid

07-09-2026

REGIONALE INVESTERINGSAGENDA

NOVEX-GEBIED REGIO ZWOLLE

de zwarte hond
architecture urbanism strategy

Voorwoord

Voor u ligt de eerste Regionale Investeringsagenda (RIA) voor het NOVEX-gebied Regio Zwolle. Een resultaat waar veel inspanningen van Rijk en regio-partners aan ten grondslag liggen. En een basis voor nog veel meer inspanningen. De ruimtelijke ontwikkeling van Regio Zwolle, gebaseerd op klimaatbestendig groeien in en om ieder warm hart in de regio, vraagt veel investeringen. Dat begint met visie en eindigt met realisatie. Deze RIA en alle opvolgende RIA's dragen een steen bij aan deze ontwikkelingen. Het agendeert noodzakelijke inspanningen, bakent af waar we met voorrang nationale en regionale investeringen op richten en zet aan tot meer en effectievere bestuurlijke samenwerking. We kijken nu al uit naar de RIA 2027.

Met inspiratie van deze eerste RIA werken we onverminderd door aan de duiding en uitwerking van investeringsopgaven voor woningbouw, economie en bereikbaarheid waarin klimaatbestendigheid leidend is.

Stuurgroep Ruimtelijke Ontwikkeling Regio Zwolle

Inhoudsopgave

VOORWOORD 5

1. INLEIDING 8
1.1 INTRODUCTIE 9
1.2 SAMENHANG MET ANDERE NOVEX-PRODUCTEN 10
1.3 ONTWIKKELING VAN DE RIA 11
1.4 LEESWIJZER 12

2. DE AGENDA 14
2.1 BESTAANDE AFSPRAKEN RIJK-REGIO 15
2.2 OVERZICHT VAN DE SLEUTELOPGAVEN 16
2.3 SYSTEMEN 20
2.4 NETWERKEN 26
2.5 SAMENHANGENDE GEBIEDSOPGAVEN 38

3. VERVOLG 46
3.1 UITVOERING EN ONTWIKKELING 47

4. BIJLAGE 50
4.1 RIA-CRITERIA 52
4.2 BESTAANDE AFSPRAKEN RIJK-REGIO 54
4.3 GROSLIJST RIA 60

Inleiding

1.1 Introductie

NOVEX-gebied Regio Zwolle staat voor de ambities om minimaal 50.000 nieuwe woningen, 35.000 nieuwe arbeidsplaatsen en een mobiliteitstransitie te realiseren vanuit een klimaatbestendige aanpak waarbij een natuurlijk functioneren van het water- en bodemsysteem centraal staat. Daarbij is belangrijk om inzicht te krijgen in de reikwijdte van de financiële investeringen die met het oplossen van deze opgaven gepaard gaan en hiervoor een agenderend overzicht te creëren in de vorm van een Regionale Investeringsagenda (RIA).

Dit is de eerste RIA van NOVEX-gebied Regio Zwolle en deze is gebaseerd op de uitkomsten van het inhoudelijke werkproces voor het NOVEX-gebied van voorbije jaren. Deze RIA krijgt in de komende jaren in toenemende mate inhoud en scherpte gegeven de voortzetting van het inhoudelijke werkproces en de ontwikkelingen van de landelijke NOVEX-aanpak.

Definitie
De Stuurgroep Ruimtelijke Ontwikkeling Regio Zwolle heeft zich als volgt uitgesproken over de definitie van de RIA:

De RIA vormt het gezamenlijke, strategische kader van Rijk en regio voor de prioritering van investeringen die nodig zijn om de ambities voor klimaatbestendige groei in Regio Zwolle te realiseren. Deze prioritering is primair inhoudelijk van aard en richt zich op de bijdrage van investeringen aan de gestelde ambities, en niet op financiële rangorde op zichzelf. De agenda brengt focus aan in de inzet van middelen, capaciteit en bestuurlijke aandacht en ondersteunt de interbestuurlijke besluitvorming over samenhangende investeringskeuzes.

De RIA maakt deel uit van het landelijke NOVEX-proces en sluit aan bij de rolverdeling tussen Rijk en regio. De agenda richt zich op investeringsopgaven met een bovenlokale en bovenregionale betekenis, waarbij samenloop bestaat tussen nationale doelen en regionale opgaven op het gebied van wonen, bereikbaarheid, economie en klimaatadaptatie.

1.2 Samenhang met andere NOVEX-producten

De RIA is onderdeel van een samenhangend geheel aan producten binnen de NOVEX-werkwijze. Het Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Regio Zwolle vormt het strategisch vertrekpunt. Hierin is het toekomstbeeld voor de regio geschetst waarin de Verstedelijkingsstrategie Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta, leidend is. De Verstedelijkingsstrategie duidt de ruimtelijke hoofdopgaven voor het gebied en de ontwikkelprincipes waarmee de opgaven worden aangepakt. Het Ontwikkelperspectief geeft richting aan de werkwijze en laat het ontwikkelpad voor het verstedelijkingsgebied zien.

De Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Regio Zwolle werkt deze ambities uit in concrete activiteiten, afspraken en processen. Daarmee ontstaat een logische lijn van visie (Verstedelijkingsstrategie en Ontwikkelperspectief) naar uitvoering (Uitvoeringsagenda). Op basis van activiteiten worden ruimtelijke ambities geconcretiseerd en worden investeringsopgaven afgebakend. De opgestelde Ruimtelijk Economische Bouwsteen (REB) krijgt regionaal verder uitwerking. De samenhang wordt in aanloop naar de RIA 2027 steviger gelegd om daarmee ruimtelijk-economische investeringsopgaven in de RIA te kunnen opnemen.

De Regionale Investeringsagenda (RIA) brengt de investeringsopgaven voor de middellange en lange termijn samen die cruciaal zijn voor het realiseren van de NOVEX-doelen. Hierbij is het mogelijk dat (op termijn) een volgordelijkheid wordt aangebracht waarbij betrokken partners gezamenlijk bepalen welke investeringen met voorrang aandacht vragen. Een dergelijke prioritering wordt niet eerder dan 2027 aangebracht op basis van een nog uit te werken spelregelkader voor prioritering.

De feitelijke realisatie van de investeringsopgaven is en blijft de verantwoordelijkheid van die overheden en eventuele private partners passend bij de democratische legitimering die daarvoor nodig is. De RIA draagt bij aan het gesprek tussen de betreffende partijen om te komen tot nadere afspraken over de noodzakelijke financiering en in te zetten uitvoeringskracht.

Deze eerste RIA legt hiermee het fundament qua structuur: de manier waarop de gezamenlijke opgaven worden geordend en in samenhang worden geagendeerd. Passend bij het adaptieve karakter van de RIA groeit die invulling mee. Bij iedere actualisatie worden de sleutelopgaven aangescherpt en aangevuld, en kunnen nieuwe sleutelopgaven ontstaan naarmate opgaven vanuit de groslijst aan de gehanteerde criteria voldoen en zich lenen voor agendering in de RIA.

Belangrijke opmerkingen bij de RIA zijn:

- De RIA is een agenda, geen afsprakenkader waaraan rechten kunnen worden ontleend voor financiering.
- De RIA komt niet in de plaats van reeds gemaakte interbestuurlijke afspraken voor woningbouw, bereikbaarheid, economie en klimaatadaptatie.

Figuur 1. Ontwikkelprincipes Verstedelijkingsstrategie

Figuur 2. Hoofdopgaven Verstedelijkingsstrategie

1.3 Ontwikkeling van de RIA

De RIA is een afgebakend overzicht van investeringsopgaven. Deze afbakening is ontstaan vanuit een groslijst van investeringen in de diverse 'levensfasen' van de ontwikkeling van ruimtelijke opgaven. Deze groslijst volgt uit een inventarisatie van opgaven als uitkomst van de deelprogramma's voor het NOVEX-gebied, uit lopende gebiedsprocessen en op basis van een analyse per provincie. De groslijst is als bijlage opgenomen in deze RIA en blijft zich verder ontwikkelen binnen de gehanteerde werkwijze voor NOVEX-gebied Regio Zwolle.

Niet iedere opgave leent zich voor de RIA. Gegeven de vastgestelde definitie, het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied en de beoogde wijze van de verstedelijking zijn voor de ontwikkeling van de RIA criteria bepaald om te komen tot een nadere selectie. De criteria zijn samengevat:

1. De investering draagt bij aan minimaal 2 van de 7 ontwikkelprincipes, zoals bepaald in de Verstedelijkingsstrategie "Warme harten in een klimaatadaptieve Delta". Zie hiervoor Figuur 1.
2. De investering draagt bij aan de oplossing van de hoofdopgaven van de verstedelijkingsstrategie op de thema's wonen, economie, klimaatadaptatie en mobiliteitstransitie. Zie hiervoor Figuur 2.
3. In de realisatie van de investeringsopgave is sprake van samenwerking tussen meerdere overheidslagen/overheden.
4. De investering is concreet doordat deze valt in de fase van pre-verkenning tot planuitwerking. Zie hiervoor Figuur 3.

Toelichting
Voor de verstedelijking in NOVEX-gebied Regio Zwolle zijn zeven ontwikkelprincipes geformuleerd. De principes zijn het kompas voor de gebiedsontwikkeling waarmee de verstedelijkingsopgaven worden opgelost. De investeringsopgaven in deze RIA zullen altijd aan minimaal twee van de zeven ontwikkelprincipes voldoen. Daarnaast dragen de opgaven in deze RIA altijd actief bij aan de verstedelijkingsopgaven voor klimaatbestendigheid, mobiliteit, economie en wonen, waarbij sprake is van interbestuurlijke samenwerking.

De fase waarin een (deel)opgave zich bevindt, is het laatste criterium dat we meenemen in de afweging. Daarbij zijn zes fasen gedefinieerd: idee, onderzoek, pre-verkenning, ruimtelijke verkenning, planuitwerking en realisatie. De definitie van elke fase is beschreven in het uitgebreide schema in de bijlage. In deze RIA worden (deel)opgaven meegenomen die in de pre-verkenning tot de planuitwerking vallen. Wanneer een opgave in onderzoek valt, is deze nog niet concreet genoeg, en wanneer een opgave in de realisatie zit, is de vordering al ver genoeg om niet meer in de RIA te hoeven landen.

Figuur 3. Critea schema RIA (volledige schema in de bijlage)

1.4 Leeswijzer

Deze RIA is opgedeeld in drie hoofdstukken:

In de inleiding omschrijven we wat de RIA is en leggen we uit wat de relatie is tussen de RIA en andere NOVEX-producten. Ook wordt een relatie gelegd met gemaakte Rijk-regio afspraken verbonden aan de inhoudelijke ambities voor NOVEX-gebied Regio Zwolle. Toegelicht wordt welke criteria zijn gehanteerd om de inhoudelijke afweging te maken over welke opgaven in de RIA thuishoren.

Hoofdstuk 2 bevat de daadwerkelijke agenda met investeringen. Deze zijn gebundeld als sleutelopgaven en zijn onderverdeeld in drie categorieën: systemen, netwerken en samenhangende gebiedsopgaven. Systemen gaan over het water- en bodemsysteem in de regio, wat in het hoofdsysteem nodig is om de Verstedelijkingsstrategie toekomstbestendig en waterveilig te realiseren en hoe dat op kleinere schaal uitgewerkt wordt. Onder netwerken brengen we de opgaven om mobiliteit en corridors werkend te houden bij het realiseren van de verstedelijkingsopgave. Als laatste werken we in de regio aan samenhangende gebiedsgerichte opgaven, waarin opgaven op de 4 hoofdthema's van verstedelijking in Regio Zwolle samenkomen.

Binnen deze categorieën zijn opgaven die vergelijkbaar zijn in doel en proces met elkaar gebundeld, waardoor er een aantal opgaven met daaronder deelopgaven ontstaat. Denk bijvoorbeeld aan de verschillende doorfietsroutes die in de regio gerealiseerd worden. Daarbij wordt altijd een omschrijving gegeven van de overkoepelende sleutelopgave, en een omschrijving van de deelopgave indien van toepassing. Een voorbeeld hoe dit op de sleutelopgave bladen omschreven staat is te zien in Figuur 5.

Hoofdstuk 3 beschrijft de wijze waarop deze RIA zich verder ontwikkelt als adaptief instrument binnen de werkwijze voor NOVEX-gebied Regio Zwolle, waarin onder andere evaluatie en monitoring aan de orde zijn. Daarnaast geeft dit hoofdstuk in algemene zin een beschrijving van afhankelijkheden, randvoorwaarden en risico's voor de realisatie van de feitelijke investeringen.

Figuur 4. De 3 categorieën

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 3 4 5 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Bandbreedte van idee to realisatie.

Eigenaar Wat zijn de verantwoordelijkheden van de eigenaren.

Partijen Partijen die in meer en mindere mate betrokken zijn bij de opgave.

Investeringsvolume Inschatting van de bandbreedte van de benodigde investering.

Tijdsvak Wat is de verwachte planning.
nu-2030
2030 - 2035
2035 - 2040
2040 -

Deelproject

Naam deelproject	Fase

Figuur 5. Voorbeeld belangrijke details per sleutelopgave

De Agenda

2.1 Bestaande afspraken Rijk-regio

In het licht van investeringen is het van belang te benoemen waar Rijk en regio al concrete en/of richtinggevende afspraken hebben gemaakt. In de afgelopen jaren hebben diverse partners in de regio afspraken gemaakt via regelingen als de Woningbouwimpuls (WBI), Woningbouw op korte termijn (WOKT) en Woningbouw en Mobiliteit (WOMO), in samenwerking met de ministeries van IenW en VRO. Deze afspraken richten zich op het versnellen van de woningbouw, veelal in samenhang met investeringen in bereikbaarheid en leefkwaliteit.

De RIA bouwt mede voort op deze bestaande afspraken en maakt zichtbaar waar Rijk en netwerkpartners in de regio al een gezamenlijk commitment zijn aangegaan. De RIA brengt samenhang tussen de MIRT-afspraken, genoemde lopende Rijksregelingen, de overige investeringsopgaven in relatie tot de (langetermijn)ambities van NOVEX-gebied Regio Zwolle.

MIRT projectenboek 2026

In het MIRT projectenboek 2026 zijn de door Rijk en regio bestuurlijk bekrachtigde afspraken vastgelegd voor infrastructurele ingrepen in het hoofd(vaar)wegennet én het spoor. Voor NOVEX-gebied Regio Zwolle gaat het onder meer om de aanpak van de N50, de N35 en de A28. Deze projecten kennen elk een eigen MIRT-status en -fasering. De RIA verwijst naar deze vastgelegde afspraken als basis en agendeert daar waar nodig de vervolgstappen verbonden aan de noodzakelijke versterking van (inter)nationale corridors/netwerken t.bv. de (economische) ontwikkeling van de regio. Dit is opgenomen in sleutelopgave 5 (Doorstroming hoofdwegennet).

Partijen	Regeling	Project/Afspraak
Rijk	valt onder het MIRT-blad verkeersveiligheid rijks-N-wegen	Er wordt gekeken op welke manier met het beschikbare budget de verkeersveiligheid zoveel mogelijk kan worden verbeterd. Het uitgangspunt hierbij is fysieke rijbaanscheiding. Hiervoor is in totaal € 21 mln. beschikbaar.
Rijk-regio	MIRT 2026 (blz. 362/363)	N50 Kampen - Kampen Zuid, uitbreiding naar 2x2. Budget 17 mln. (8 mln. regio)
Rijk-regio	MIRT 2026 (blz. 346/347)	N35 Wijthmen-Nijverdal (incl. Knooppunt Raalte) Rijk: 112 mln. Overijssel: 100 mln.
Rijk-regio	MIRT 2026 (blz. 356/357)	A28-Amersfoort-Hoogeveen. Budget Rijk: 34 mln. Uitvoeringsbesluit minister: 7/2026.

WOMO pakket B*

WOMO pakket B betreft het kortetermijn-maatregelenpakket vanuit de Woningbouw- en Mobiliteitsafspraken (WOMO). Waar pakket A zich richt op de directe voorzieningen in en om de Spoorzone Zwolle, bundelt pakket B de regionale woningbouw-mobiliteitsmaatregelen die de bereikbaarheid van de woningbouw- en werklocaties in de bredere regio borgen: de snelfietsroutes naar de omliggende kernen, het regionale (H)OV- en P+R-hubnetwerk en de gedragsaanpak.

Pakket B wordt door de zeven regiogemeenten en de provincie Overijssel gezamenlijk gedragen, op basis van een gedeelde rijks- en regionale financiering. Het pakket vormt de schakel tussen de systeem- en netwerkopgaven uit deze agenda (hoofdstuk 2) en de daadwerkelijke woningbouwrealisatie.

Cluster	Wat het omvat
Regionale snelfietspaden	Hoogwaardige fietsverbindingen tussen Heino, Wijhe, Heerde/Hattem en Zwartewaterland en Zwolle.
(H)OV- en P+R-hubnetwerk	Een samenhangend net van hubs rond Zwolle (Noord, Zuid, Oost) en in de regio (o.a. Lichtmis, 't Harde, Raalte en Horsthoek).
Digitalisering & gedrag	Digitale (fiets)verkeersverwijzing en -monitoring rond de Spoorzone en centrumgebied Zwolle, en gedragsbeïnvloeding via doelgroepaanpak, werkgevers en onderwijs.
	A28-Amersfoort-Zwolle. Verkeersveiligheidsmaatregelen. Onder andere verkeersmanagement pakket, aanpassing Knooppunt Lankhorst en Knooppunt Hoogeveen en afrit Harderwijk. Budget Rijk: 34 mln. Uitvoeringsbesluit minister: 7/2026.

Lopende woningbouwafspraken Rijk – Regio Zwolle

Diverse gemeenten in Regio Zwolle hebben afspraken gemaakt met het Rijk op basis van regelingen als de Woningbouwimpuls (WBI), Woningbouw op korte termijn (Wokt), Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) zowel met ministerie IenW als met VRO. De verstedelijkingsopgave van NOVEX-gebied Regio Zwolle gaat onder meer over woningbouw (50.000 woningen, in de periode 2020-2040). Daarbinnen vallen de woningen waar al afspraken over zijn gemaakt. In hoofdstuk 4.2 is een overzicht gegeven van alle gemaakte afspraken.

**De maatregelen uit pakket B raken direct aan meerdere sleutelopgaven — met name Doorfietsroutes (opgave 4), Knooppunt Zwolle (opgave 6), Mobiliteitspakket Kop van de Veluwe (opgave 7) en de Stationsgebieden (opgave 8) — en dragen indirect bij aan de doorstroming van het hoofdwegennet (opgave 5) via de P+R- en hubstructuur. Waar de sleutelopgaven de langetermijnagenda beschrijven, borgt pakket B de kortetermijnmaatregelen die nu al in uitvoering of besluitvorming zijn.*

Afbakening pakket A/pakket B

Het mobiliteitspakket voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone kent twee delen. Pakket B omvat de regionale maatregelen die de zeven gemeenten en de provincie Overijssel gezamenlijk cofinancieren (50% rijk, 50% regio), met een investeringsomvang in de orde van € 57 miljoen. Pakket A omvat de voorzieningen die direct aan de Spoorzone Zwolle zijn gebonden — de langzaamverkeersverbindingen, stationsentrees, P&R en fietsenstalling.

2.2 Overzicht van de sleutelopgaven

De RIA kent een adaptief karakter en wordt periodiek geactualiseerd. Herijking vindt plaats in samenhang met de actualisatie van de Uitvoeringsagenda NOVEX en sluit aan bij relevante landelijke en regionale beleidscycli. Daarbij wordt aangesloten bij een meerjarige tijdshorizon tot 2050, met onderscheid tussen de korte termijn (tot circa 2035) en de middellange en lange termijn daarna. In 2027 en 2028 wordt de RIA geactualiseerd. Daarna vindt elke 2 jaar een actualisatie plaats.

Een periodieke actualisatie van de RIA biedt ruimte om nieuwe inzichten, veranderende randvoorwaarden en bestuurlijke keuzes te verwerken. Op deze manier blijft de RIA een actueel en bruikbaar instrument voor gezamenlijke investeringsafwegingen tussen Rijk en regio.

Systemen

1. Concretiseren maatregelen stroomgebieden
De regio wil de sponswerking van bodem- en watersystemen vergroten om klimaatrobuust te kunnen verstedelijken. Per stroomgebied worden gebiedsspecifieke maatregelen uitgewerkt om water langer vast te houden en beter om te gaan met droogte en wateroverlast.

2. Zwolle Stadsrivier
De Stadsrivier versterkt de verbinding tussen stad, water en regio door meer ruimte te geven aan waterveiligheid, biodiversiteit en ruimtelijke kwaliteit. De opgave koppelt klimaatadaptatie aan stedelijke ontwikkeling, recreatie, economie en woningbouw.

Netwerken

3. Spooropgaven
De spooropgaven richten zich op het verbeteren van regionale stations en spoorverbindingen rond Zwolle, waaronder Raalte, Meppel, Hoogeveen, Kampen, Kampen-Zuid en Hardenberg. De inhoud is in het document nog grotendeels nader te bepalen.

4. Regionaal Netwerk Doorfietsroutes
De doortraproutes vormen een regionaal netwerk van snelle, veilige en comfortabele fietsverbindingen tussen kernen, werklocaties, stations en hubs. Ze versterken duurzame mobiliteit, verminderen autogebruik en dragen bij aan bereikbaarheid, leefkwaliteit en regionale economie.

5. Doorstroming hoofdwegennet
De opgave richt zich op het bereikbaar houden van de regio via belangrijke autoverbindingen zoals de N50 en N35. Capaciteitsverbetering is belangrijk om woningbouw, werkgelegenheid en regionale verbindingen met Flevoland, Twente en Noord-Nederland te ondersteunen.

6. Knooppunt Zwolle
Zwolle is een cruciaal spoor-, weg- en OV-knooppunt voor stad, regio en Noord-Nederland. Investeringen in spoor, HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en de Ring Zwolle moeten de groei van wonen, werken en duurzame mobiliteit mogelijk maken.

7. Mobiliteitspakket Kop van de Veluwe
Dit pakket zet in op hubs en betere overstapmogelijkheden van auto en fiets naar OV, met Hub 't Harde als belangrijk deelproject. De maatregelen ontlasten de A28 en A50 en zijn belangrijk voor woningbouw, economie en bereikbaarheid in de Kop van de Veluwe.

Samenhangende gebiedsopgaven

8. Stationsgebieden
De stationsgebieden richten zich op de ontwikkeling van regionale stations als knooppunten voor wonen, werken, OV en duurzame mobiliteit. De uitwerking is in het document nog grotendeels open en vraagt verdere concretisering per station.

9. Stedelijk Zwolle
Stedelijk Zwolle omvat grootschalige woningbouwontwikkeling in onder meer Vechtrand en Nieuw Zuthem, met samen duizenden woningen. De opgave combineert wonen, economie, klimaatadaptatie, waterveiligheid, landschap en OV-bereikbaarheid.

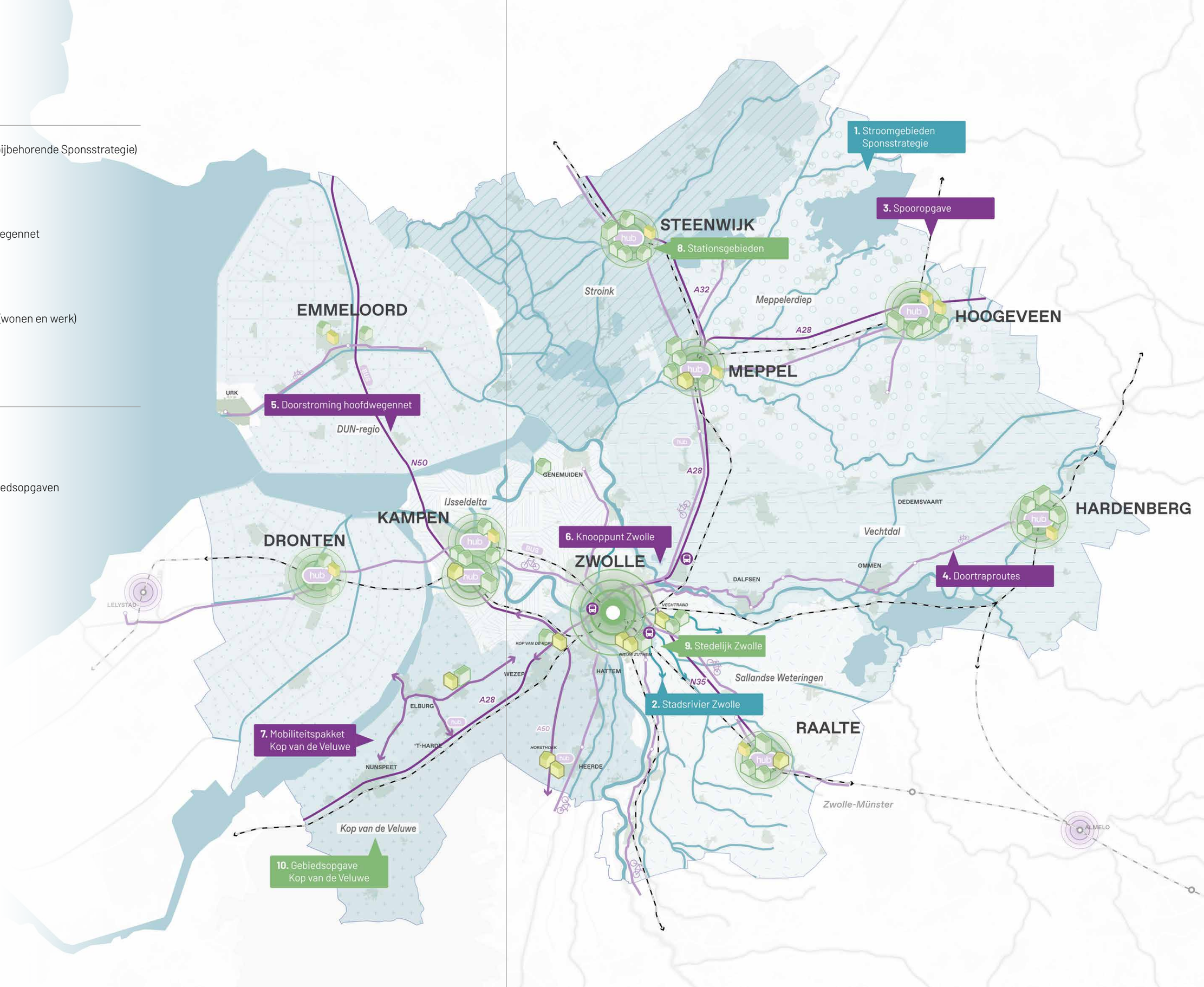
10 Gebiedsopgave Kop van de Veluwe
De Kop van de Veluwe wordt benaderd als integrale gebiedsopgave waarin wonen, werken, mobiliteit, landschap en klimaat samenkomen. Projecten als Kop van de Kop, Heerde-Zuid/Horsthoek en Laagveen vragen om zorgvuldige afstemming met natuur, water en bodem.

Legenda

- Stroomgebieden (en bijbehorende Sponsstrategie)
- Stadsrivier Zwolle
- Spoor
- Doorstroming hoofdwegennet
- Doorfietsroutes
- Stations-hubs
- Nieuwbouw opgaven (wonen en werk)
- Stationsgebieden

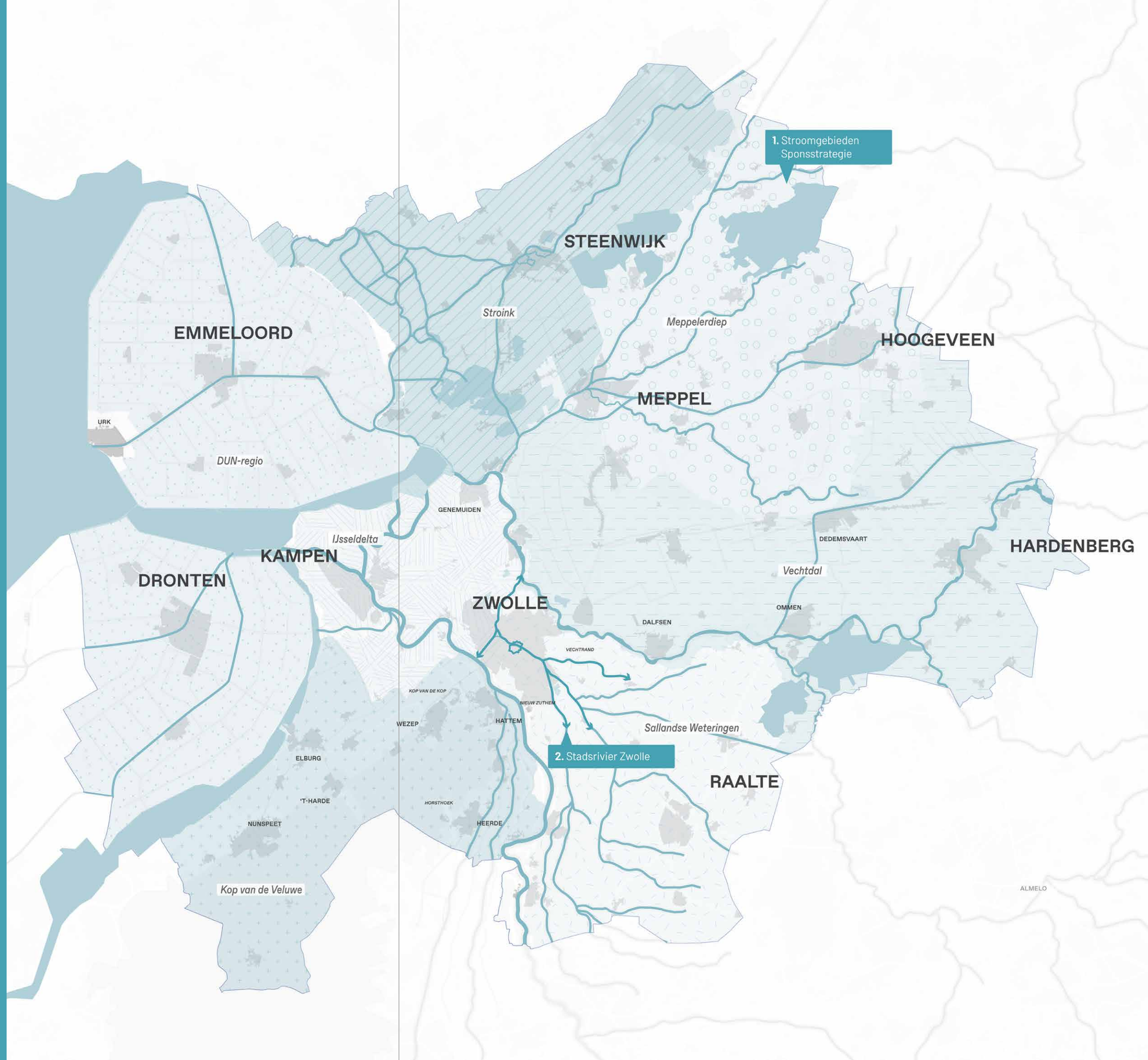
Categorieën

- Systemen
- Netwerken
- Samenhangende gebiedsopgaven



2.3 Systemen

Systemen omvat opgaven 1 en 2 en vormt de basislaag van de agenda. In dit thema staat het bodem- en watersysteem centraal als voorwaarde voor toekomstige groei. Regio Zwolle ligt in een klimaatadaptieve delta, waar vraagstukken rond waterveiligheid, sponswerking, verdroging, vernatting en ruimtelijke ontwikkeling nauw met elkaar verbonden zijn. De opgaven binnen dit thema richten zich daarom op het versterken van de natuurlijke draagkracht van het gebied. De Regionale Sponsstrategie en de Stadsrivier Zwolle laten zien hoe water niet alleen als randvoorwaarde, maar ook als structurerend principe voor verstedelijking, landschap en leefkwaliteit kan worden ingezet. Door eerst te kijken naar het functioneren van het regionale systeem ontstaat een stevig fundament voor keuzes over wonen, werken, mobiliteit en economie.



Concretiseren maatregelen stroomgebieden

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 3 4 5 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Pre-verkenning
Eigenaar Programma Regionale Sponsstrategie

Partijen Gemeenten, waterschappen, provincies, Rijk

Investeringsvolume n.t.b.

Tijdsvak

nu-2030	Regionale borging + uitvoeringsprogramma's per stroomgebied
2030 - 2035	Integrale maatregelen in landelijk + stedelijk gebied
2035 - 2040	Systeemmaatregelen gericht op het herstellen van het natuurlijke systeem van meebewegen met water

Deelprojecten

- Sallandse Weteringen
- IJsseldelta
- Kop van de Veluwe
- Stroink
- Vechtdal
- Meppelerdiep
- DUN Regio (Dronten-Urk-Noordoostpolder)

De opgave

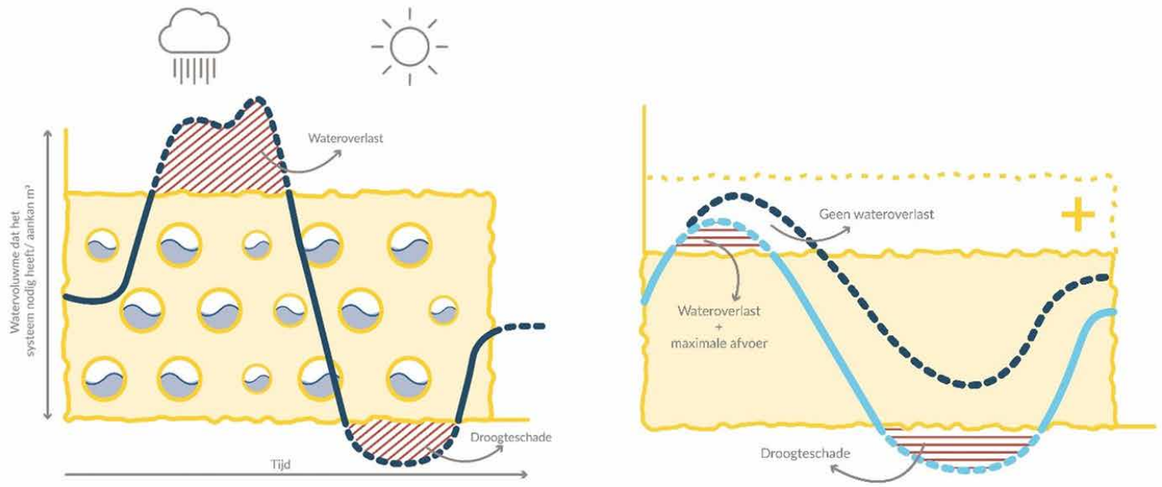
NOVEX-gebied Regio Zwolle heeft de ambitie om voor 2040 50.000 woningen te bouwen en 35.000 arbeidsplaatsen te creëren. Het uitgangspunt is om de verstedelijkingsopgave klimaatrobuust te ontwikkelen. Dat is essentieel, omdat Regio Zwolle als deltagebied kwetsbaar is voor klimaatverandering. De grenzen van de maakbaarheid van ons watersysteem zijn bereikt. Het waterbeheer in Nederland is erop ingericht om overtollig regen- en rivierwater zo snel mogelijk af te voeren. Klimaatrobuust verstedelijken vereist dat ontwikkelingen worden vormgegeven binnen de mogelijkheden en grenzen van het bodem- en watersysteem, waarbij ook de sponswerking van het systeem wordt versterkt, zodat water langer wordt vastgehouden, piekbuien beter worden opgevangen en droogteperioden kunnen worden overbrugd.. Dat betekent dat een omslag nodig is in het denken, handelen en inrichten van zo snel mogelijk afvoeren naar langer vasthouden, passend bij de gebiedskarakteristieken. De doelstelling is met de verstedelijkingsopgave de sponswerking van het bodem- en watersysteem vergroten. Keuzes in waar en hoe we bouwen, kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. Tegelijkertijd moeten we ook kijken hoe we weer bewegen naar een meer natuurlijk systeem op het schaalniveau van stroomgebieden en op het schaalniveau van de regio als geheel voor een klimaatbestendige delta. Dit is in lijn met algemene uitgangspunten over Water en Bodem sturend.

Bij sponswerking kijken we naar de hoeveelheid water die in het bodem- en watersysteem aanwezig is of kan zijn. Zie ook deze animatie met een toelichting hierop: Regionale Sponsstrategie NOVEX-gebied Regio Zwolle.

De sponsprincipes zijn per stroomgebied ruimtelijk uitgewerkt. In de rapportages van de stroomgebieden zijn voorbeelden van maatregelen opgenomen. Het is geen blauwdruk, want het vraagt nog een integrale afweging hoe hier op stroomgebieden-niveau mee om te gaan. Er is inzicht nodig over hoe je dit kwantificeert, en hoe zich dat vertaalt naar een investeringsopgave op stroomgebieden-niveau en op de regio als geheel. De fysieke samenhang tussen de stroomgebieden vraagt om een aanpak op het schaalniveau van het NOVEX-gebied voor vergroten van de sponswerking.

Op de regionale schaal zijn daarnaast drie systeemkansen/-uitdagingen gesignaleerd:

1. Veluwe als zoetwatervoorraad;
2. Veenweide als spons;
3. Onbenut potentieel in grote oppervlakte vertragingsgebied.



Figuur 6. Sponsstrategie schema

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 3 4 5 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Pre-verkenning
Eigenaar Gemeente Zwolle

Partijen Waterschap WDOD, Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat, Deltacommissaris, Toerisme & Recreatie ondernemers, bewonerscommissies en Groene Partijen, Netwerkbeheerders (Vitens), gemeente Dalfsen en Raalte, Rijk

Investeringsvolume € 150 – 250 miljoen

Tijdsvak	
nu-2030	ontwerp en eerste uitvoeringen;
2030 - 2035	grootschalige inrichtingsprojecten;
2035 - 2040	afronding en kwaliteitsverbetering;
2040 -	doorontwikkeling en integrale stadsvriendelijke rivierkwaliteit.

Stadsrivier Zwolle

De opgave

De sleutelopgave Stadsrivier staat voor de verbinding tussen stad, regio en de rest van Nederland. De Stadsrivier is een bron van leven, biodiversiteit, beleving en ruimtelijke kwaliteit (met een hoge gebruikswaarde). Tegelijkertijd staat de Stadsrivier voor (water)veiligheid in een watersysteem dat door klimaatverandering onder druk staat. Door meer balans aan te brengen tussen techniek (dijken, pompen) en het oorspronkelijk natuurlijk systeem van de delta geven we in de stad meer ruimte aan water en vergroten we de veerkracht van Zwolle en haar omgeving als onderdeel van het regionaal en hoofdwatersysteem. De investering in de Stadsrivier in samenhang met een stedelijker Zwolle versterkt de blauwgroene ruggengraat en draagt bij aan meer robuustheid en sponswerking in het regionaal watersysteem van de Sallandse Weteringen en het hoofdwatersysteem van de IJssel-Vechtdelta.

Naast investeringen voor klimaatbestendigheid wordt ingezet op het stimuleren en profileren van een regionale water gerelateerde economie en innovatie. In stedelijke ontwikkelingen voor woningbouw en economie worden onderdelen van de Stadsrivier gerealiseerd: de nieuwe ontwikkelingen investeren in ruimte voor water(veiligheid) en weerbaarheid op systeem- en gebiedsniveau.

Figuur 7. Stadsgracht van Zwolle

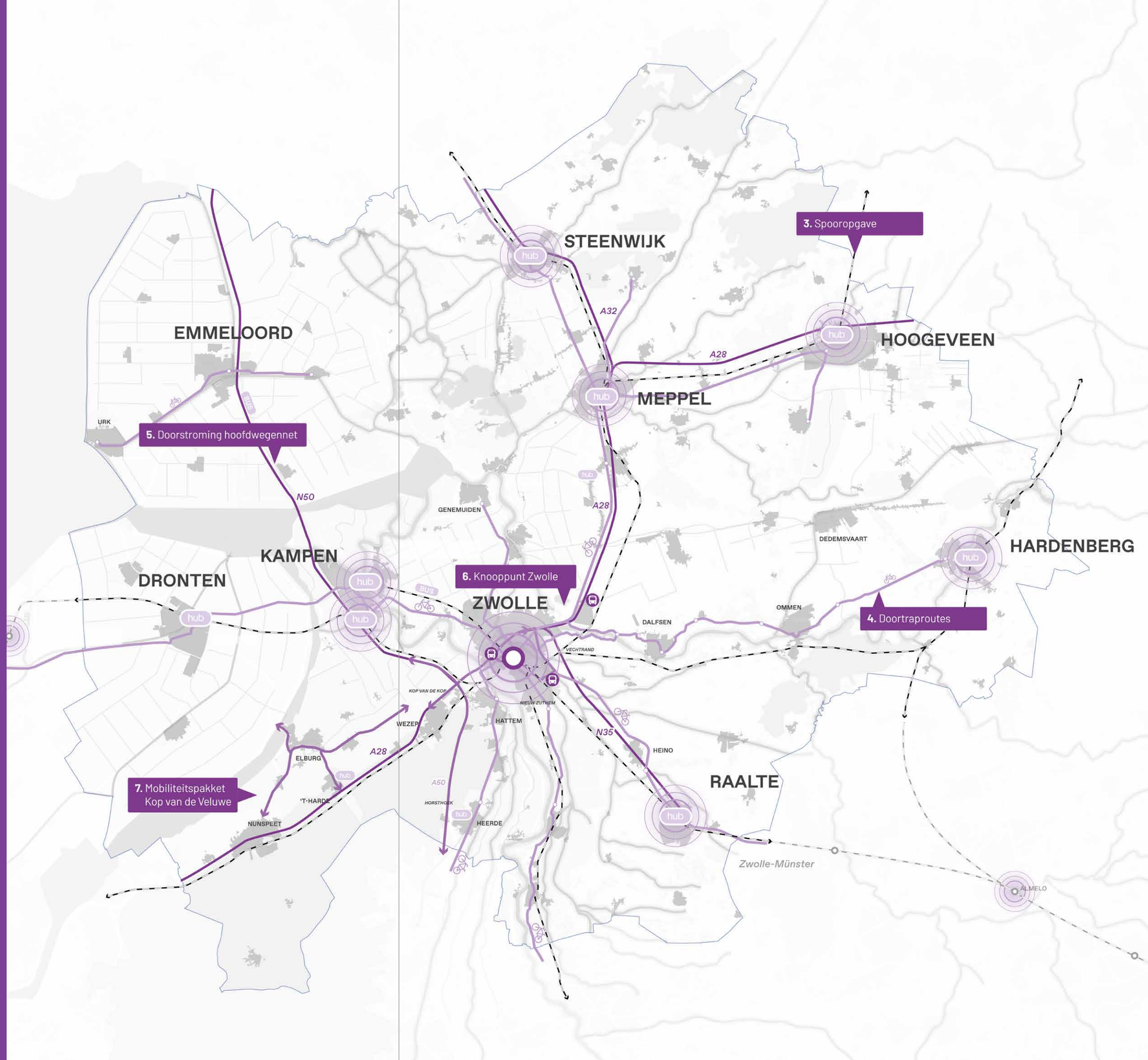
2.4 Netwerken

Auto-, spoor- en waterwegen vormen de aders van Regio Zwolle en zijn essentieel voor de bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen. Daarmee vormen zij een belangrijke basis voor brede welvaart en economische ontwikkeling, zowel binnen de regio als op nationale en internationale schaal. De regio kent als Daily Urban System (DUS) een sterke auto-afhankelijkheid, terwijl de ambitie is om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te vergroten. Dit is nodig om de groei van inwoners, arbeidsplaatsen en goederenstromen op te vangen. Ook de strategische betekenis van de regio voor Defensie vraagt om een robuust mobiliteitsnetwerk. Daarom zijn investeringen belangrijk voor capaciteitsuitbreiding en nieuwe, betrouwbare en robuuste verbindingen voor fiets, trein, bus en auto.

Uitgelicht: ontwikkeling stationsomgevingen in regiokernen
Sinds de start van NOVEX-gebied Regio Zwolle werken de gemeenten Steenwijkerland, Meppel, Hoogeveen, Hardenberg, Raalte en Kampen gezamenlijk aan de ontwikkeling van hun stationsomgevingen. Vanuit de verstedelijkings- en NOVEX-ambities zijn hiervoor maatregelboeken opgesteld, inclusief investeringsramingen. De opgaven richten zich op zowel bereikbaarheid en mobiliteit als economie, klimaat en gebiedsontwikkeling, met het station als regionale mobiliteitshub.

De maatregelboeken worden momenteel verder uitgewerkt tot gebiedsontwikkelingen en businesscases, zodat inzicht ontstaat in benodigde investeringen, kosten en financieringsmogelijkheden. Zo vragen gebouwde parkeervoorzieningen bij stations om aanzienlijke investeringen, maar bieden zij tegelijkertijd langdurig opbrengstpotentieel.

De stationsomgevingen worden in deze RIA nog niet als investeringsopgave opgenomen. Naar verwachting gebeurt dit in 2027 of 2028, waarbij ook Dronten en Emmeloord worden betrokken. Voor Meppel en Hoogeveen lopen al concrete projecten: Flessenhals Meppel en Economische impuls station Hoogeveen. Voor Hardenberg loopt planuitwerking gebiedsontwikkeling stationsomgeving.



Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 **3** 4 **5** **6** 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Pre-verkenning tot planuitwerking

Eigenaar Gezamenlijke provincies en programma Regionale Bereikbaarheid

Partijen Provincies Overijssel, Drenthe, Flevoland en Gelderland, Rijk, ProRail, NS, Blauwnet, vervoerders en betrokken gemeenten

Investeringsvolume n.t.b.

Tijdsvak

nu-2030	onderzoek, pre-verkenning en planvorming
2030 - 2035	planuitwerking en realisatie eerste systeemmaatregelen
2035 - 2040	doorontwikkeling spoorknoop en bovenregionale corridors

Deelproject

Spoor- en perroncapaciteit Meppel (Flessenhals Meppel)	(pre)-verkenning (MIRT)
Station Raalte	Realisatie
Station Zwolle	Realisatie

De opgave

Een robuuste spoorbereikbaarheid is van regionale én landelijke betekenis voor NOVEX-gebied Regio Zwolle. Zwolle vormt als spoorknooppunt de schakel tussen de Randstad, Noord-Nederland, Twente, de Stedendriehoek en de Euregio, met verbindingen in acht richtingen. Het toekomstvast maken van dit knooppunt en de onderliggende spoorcorridors is daarmee niet alleen randvoorwaardelijk voor de groei van Regio Zwolle met tienduizenden woningen en arbeidsplaatsen, maar ook voor de bereikbaarheid, economische samenhang en ruimtelijke ontwikkeling van Oost en Noord-Nederland als geheel.

Deze opgave richt zich op systeeminvesteringen in het spoor: capaciteit, betrouwbaarheid, reistijd, knooppuntkwaliteit en bovenregionale verbindingen. Het gaat onder meer om de flessenhals Meppel, frequentieverhoging rond Meppel en Hoogeveen, de corridor Lelystad,–Zwolle,–Twente,–Münster (EuregioRail), de verbinding met Noord-Nederland (en de aantakking op de Nedersaksenlijn) en de verbinding naar Deventer (Stedendriehoek) en Arnhem (ANF). Daarmee wordt het spoor de ruggengraat van het Daily Urban System én de wezenlijke schakel tussen Regio Zwolle en omliggende regio's.

Figuur 8. Station Meppel (flessenhals)

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 **3** 4 **5** 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase (Pre-)verkenning, planvorming en planologische uitwerking; fase verschilt per route

Eigenaar Gezamenlijke provincies

Partijen Gemeenten Zwolle, Dalfsen, Ommen, Hardenberg, Steenwijkerland, Staphorst, Kampen, Zwartewaterland, Olst-Wijhe, Raalte, Meppel, Hoogeveen, De Wolden, Westerveld, Elburg, Oldebroek, Dronten, Urk en Noordoostpolder Provincies Overijssel, Drenthe, Flevoland en Gelderland, Rijk

Investeringsvolume Totale netwerkopgave: € 100-200 mln (publieke inzet, excl. btw) Planuitwerking en prioritering 2026-2028: € 300.000 gereserveerd

Tijdsvak

nu-2030 Planuitwerking en prioritering netwerk daarna realisatie eerste routes

2030 - 2035 Vervolg realisatie

Deelproject

Project	Fase	Tijdsvak	Investeringsvolume
F28 Zwolle-Staphorst-Meppel	Verkenning	2026-2028 verkenning en prioritering; 2030-2035 mogelijke realisatie vervolgroute	P.M.; onderdeel totale netwerkopgave € 100-200 mln
F759 Zwolle-Genemuiden	Pre-verkenning / planvorming	2026-2028 planvorming; daarna prioritering richting uitvoeringsprogramma	P.M.; raakvlak met lopend Pakket B Genemuiden-Zwolle
F764 Zwolle-Kampen-Dronten	Verkenning	2026-2028 verkenning; 2030-2035 realisatie vervolgfase Dronten-Kampen	Fietsroute Dronten-Kampen: ca. € 10 mln; aanvullende maatregelen P.M.
F337 Zwolle-Deventer	Pre-verkenning / planvorming	2026-2028 planvorming en prioritering; mogelijke realisatie na 2030	P.M.; onderdeel totale netwerkopgave € 100-200 mln
F35 Zwolle-Raalte-Nijverdal	Pre-verkenning / planvorming	2026-2028 planvorming; koppeling met N35-corridor en stationsgebied Raalte	P.M.; raakvlak met lopend Pakket B Onderdeel Zwolle-Raalte (uitvoering sinds 2024) Verder onderdeel totale netwerkopgave € 100-200 mln
F340 Zwolle-Dalfsen-Ommen-Hardenberg	Pre-verkenning / planvorming	2026-2028 planvorming; realisatie afhankelijk van prioritering netwerk	P.M.; onderdeel totale netwerkopgave € 100-200 mln
F48 Hoogeveen-Zuidwolde-Dedemsvaart	Verkenning	2026-2028 verkenning; vervolgbesluit richting 2030	P.M.; onderdeel totale netwerkopgave € 100-200 mln
F50 Apeldoorn-Epe-Hattem-Zwolle en aanvullende verbindingen in de Noord-Veluwe	Pre-verkenning / planvorming	2026-2028 planvorming; koppeling met Kop van de Veluwe en mobiliteitspakket	P.M.; raakvlak met netwerkopgave en mobiliteitspakket Kop van de Veluwe € 85-270 mln
F351/F331 Urk-Emmeloord-Marknesse	Uitvoering / in voorbereiding	Tot 2030 realisatie eerste route	P.M.; € 10 mln; onderdeel lopende realisatie
F307/F309 Lelystad-Dronten-Kampen	Verkenning	2026-2028 verkenning; 2030-2035 realisatie Dronten-Kampen	Dronten-Kampen: ca. € 10 mln; overige trajectdelen P.M. prioritering netwerk

De opgave

Regio Zwolle wil een robuust, duurzaam mobiliteitssysteem dat aantrekkelijke alternatieven biedt voor de auto en aansluit op gezonde, bereikbare en klimaatbestendige groei. Een samenhangend regionaal netwerk van doorfietsroutes is daarin een essentiële bouwsteen. De opgave richt zich op snelle, comfortabele, veilige en herkenbare fietsverbindingen tussen kernen, werklocaties, voorzieningen, stations en mobiliteitshubs, over provinciegrenzen heen.

Het netwerk versterkt de regionale fietsbereikbaarheid en maakt de fiets een volwaardig alternatief voor woon-werk-, onderwijs- en voorzieningenverplaatsingen, vooral op afstanden waarop de fiets of e-bike concurrerend is. De doorfietsroutes dragen bij aan de mobiliteitstransitie, verminderen druk op het autonetwerk en versterken ketenmobiliteit door betere aansluiting op stations, hubs en OV-knooppunten.

De tabel benoemt de afzonderlijke corridors en hun fase. De routes vormen samen een regionaal fietsnetwerk dat dagelijkse verplaatsingen verduurzaamt en andere mobiliteitsopgaven ondersteunt. De routes sluiten logisch aan op stationsgebieden, hubs, werklocaties en onderwijsvoorzieningen. Hubs, OV en publieke mobiliteit. Investeringsbedragen uit onderliggende fiches worden in de verdere uitwerking niet een-op-een bij elkaar opgeteld, maar gebruikt als bouwstenen voor impactanalyse, prioritering en fasering.

Figuur 9. Doortraproute Raalte

Doorstroming hoofdwegennet (MIRT)

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 **3** 4 5 **6** 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Pre-verkenning tot planuitwerking; fase verschilt per traject en loopt deels via het MIRT

Eigenaar Rijk, provincies Overijssel en Flevoland,

Partijen Rijk, provincies Overijssel, Flevoland, Drenthe en Gelderland, gemeenten Kampen, Zwolle, Hattem, Dronten, Noordoostpolder en Urk, VNO-NCW/POZ en hulpdiensten

Investeringsvolume per deelproject

Tijdsvak

nu-2030 Planuitwerking en realisatie N50 Kampen-Kampen-Zuid en A28-maatregelen

2030 - 2035 Realisatie N35 Wijthmen-Nijverdal en fysieke rijbaanscheiding N50

2035 - 2040 Verbreding Kampen-Zuid-Hattemerbroek, afhankelijk van MIRT-agendering

Deelproject

Project	Fase	Investeringsvolume
N50 Kampen-Kampen-Zuid (uitbreiding naar 2x2)	Planuitwerking; MIRT-afspraak	€ 17 mln, waarvan € 8 mln regio
N50 Kampen-Ramspol (fysieke rijbaanscheiding)	Verkenning; onderzoek n.a.v. moties	Taakstellend budget tot € 21 mln
N35 Wijthmen-Nijverdal incl. Knooppunt Raalte	MIRT-verkenning / planuitwerking	ca. Rijk € 115 mln, Overijssel € 100 mln
A28 Amersfoort-Hoogeveen (verkeersveiligheid en doorstroming)	Planuitwerking; uitvoeringsbesluit 7/2026	€ 35 mln Rijk; taakstellend budget is onvoldoende voor volledige realisatie

De opgave

Regio Zwolle is een regio waarin kernen, bedrijventerreinen en logistieke knooppunten verbonden zijn via het onderliggend- en hoofdwegennetwerk. Een goed functionerend netwerk is noodzakelijk om wonen, werken, voorzieningen, hulpdiensten en logistiek bereikbaar te houden. Daarom hoort een gerichte aanpak van de hoofdwegen N50, N35 en A28 bij een toekomstvast regionaal mobiliteitssysteem. De N50 vormt de hoofdverbinding tussen Flevoland, Kampen, Zwolle, Noord-Nederland en de Randstad. De N35 verbindt Zwolle, Salland en Twente en is belangrijk voor woningbouw, werklocaties en de economische relatie met het Duitse achterland. De A28 is onderdeel van een nationale corridor en cruciaal voor de verbinding tussen Amersfoort, Zwolle, Meppel, Hoogeveen en Noord-Nederland. En allemaal verbonden aan het TEN-T netwerk. Met ook Port of Zwolle als een majeur logistiek knooppunt.

Afspraken over verkeersveiligheid, voorzieningen en capaciteitsontwikkeling van het hoofdwegennet worden in het MIRT vastgelegd. Dat is ook aan de orde voor de genoemde hoofdwegen. Voor de opgaven van het NOVEX-gebied Regio Zwolle zijn daarbij de capaciteitsopgaven van belang. De projecten en afspraken voor de betreffende wegen zijn opgenomen, alhoewel niet expliciet onderdeel van de scope van het NOVEX-gebied. Aangezien Regio en Rijk al langer in gesprek zijn over verschillende tracés in de regio, mede gelet op capaciteitsopgaven en robuustheid van het netwerk worden corridorstudies voor de N50 en N35 uitgevoerd (uitvoeringsagenda). De uitkomsten kunnen worden ingebracht t.b.v. agendering op het MIRT.

Figuur 10. N50 Kampen-Kampen Zuid

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 **2** **3** 4 **5** 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Pre-verkenning
Eigenaar Gemeente Zwolle

Partijen Provincie Overijssel, Rijk, Rijkswaterstaat, Waterschap Drents Overijsselse Delta, bewonersvereningen, ondernemersverenigingen en bedrijfsleven

Investeringsvolume P.M.
€ 300-400 miljoen voor de Ring

Tijdsvak
2030 - 2035 Realisatie Quick wins
2035 - 2040 Realisatie ring oost en HOV-verbinding
2040 - Nieuw station Zwolle-Zuid

Deelproject

De Ring Zwolle	Pre-verkenning
HOV-verbinding Zwolle-Zuid – Marslanden – Vechtrand / Hessenpoort	Pre-verkenning

Knooppunt Zwolle

De opgave

Zwolle is de draaischijf van de regionale bereikbaarheid. Spoor, hoofdwegen, stedelijke ring, HOV, fietsverbindingen en stedelijke gebiedsontwikkeling komen hier samen. Het goed blijven functioneren van Knooppunt Zwolle is randvoorwaardelijk voor de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en economische vitaliteit én ontwikkeling van stad en regio. De groei van Zwolle met nieuwe woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen vergroot de druk op dit knooppunt en vraagt om een samenhangende stedelijke mobiliteitsopgave.

Deze opgave richt zich op twee samenhangende onderdelen: de Ring Zwolle en hoogwaardige (H)OV-verbindingen. De Ring vormt samen met de A28 en N35 één stedelijk-regionaal mobiliteitssysteem. Verstoringen op de A28 werken door op de Ring en omgekeerd, en het verbeteren van de doorstroming op de Ring heeft juist een positief effect op de A28. De systeemaanpak van het hoofdwegennet zelf — waaronder de A28 en de N35 — is belegd in sleutelopgave 5 (Doorstroming hoofdwegennet); deze opgave richt zich op het stedelijke deel van dat systeem en voorziet in de randvoorwaardelijke samenhang. Gerichte investeringen in de Ring zijn belangrijk om de groei van Zwolle mogelijk te maken, de doorstroming te verbeteren en tegelijk ruimte te creëren voor lopen, fietsen, OV, vergroening en stedelijke kwaliteit.

De (H)OV-verbinding is nodig om nieuwe woon- en werklocaties duurzaam te ontsluiten. Een nieuwe HOV-verbinding vanaf het centraal station naar onder meer Marslanden en Vechtrand/Hessenpoort biedt een volwaardig alternatief voor de auto en ondersteunt de STOMP-lijn van de regionale bereikbaarheidsstrategie. Ook investeren in het OV-deel van de knoop heeft een positief effect op de doorstroming van A28 en Ring: goede alternatieven beïnvloeden het keuzegedrag van reizigers, en vanwege de sterke OV-bereikbaarheid en de verwachte groei ligt hier grote potentie. De systeeminvesteringen in het spoor die deze OV-bereikbaarheid dragen, zijn belegd in sleutelopgave 3 (Spooropgaven); deze opgave verbindt die met de stedelijke OV- en HOV-component. Daarmee draagt deze opgave direct bij aan mobiliteitstransitie én aan de uitvoerbaarheid van stedelijke gebiedsontwikkeling gekoppeld aan de (aanvullende) grootschalige woningbouwafspraken.

Figuur 11. Ringweg van Zwolle

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 **3** 4 **5** **6** 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Onderzoek/definitie tot verkenning; no-regretmaatregelen richting planuitwerking

Eigenaar Regio Kop van de Veluwe

Partijen Gemeenten Elburg, Oldebroek, Hattem, Heerde, Nunspeet en Epe, provincies Gelderland en Overijssel, Rijk, Rijkswaterstaat, ProRail, vervoerders

Investeringsvolume €85 – €270 miljoen

Tijdsvak

nu-2030 (pre)verkenning en scenario's hubnetwerk daarna planuitwerking en realisatie no-regretmaatregelen

2030 - 2040 doorontwikkeling hubs en OV-verbindingen

Deelproject

Project	Fase	Investeringsvolume
Hub 't Harde: no-regretmaatregel	Planuitwerking, onderdeel WOMO	€ 2,25 mln
Hub Horsthoek / Heerde-Zuid	Pré-verkenning	
Hub H2O (Hattemerbroek-Wezep-Oldebroek)	Pré-verkenning	
Regionale OV- en fietsverbindingen A28- en A50-corridor	Pre-verkenning / planuitwerking	
Ketenmobiliteit en overstapkwaliteit Kop van de Veluwe	Pré-verkenning	

Mobiliteitspakket Kop van de Veluwe

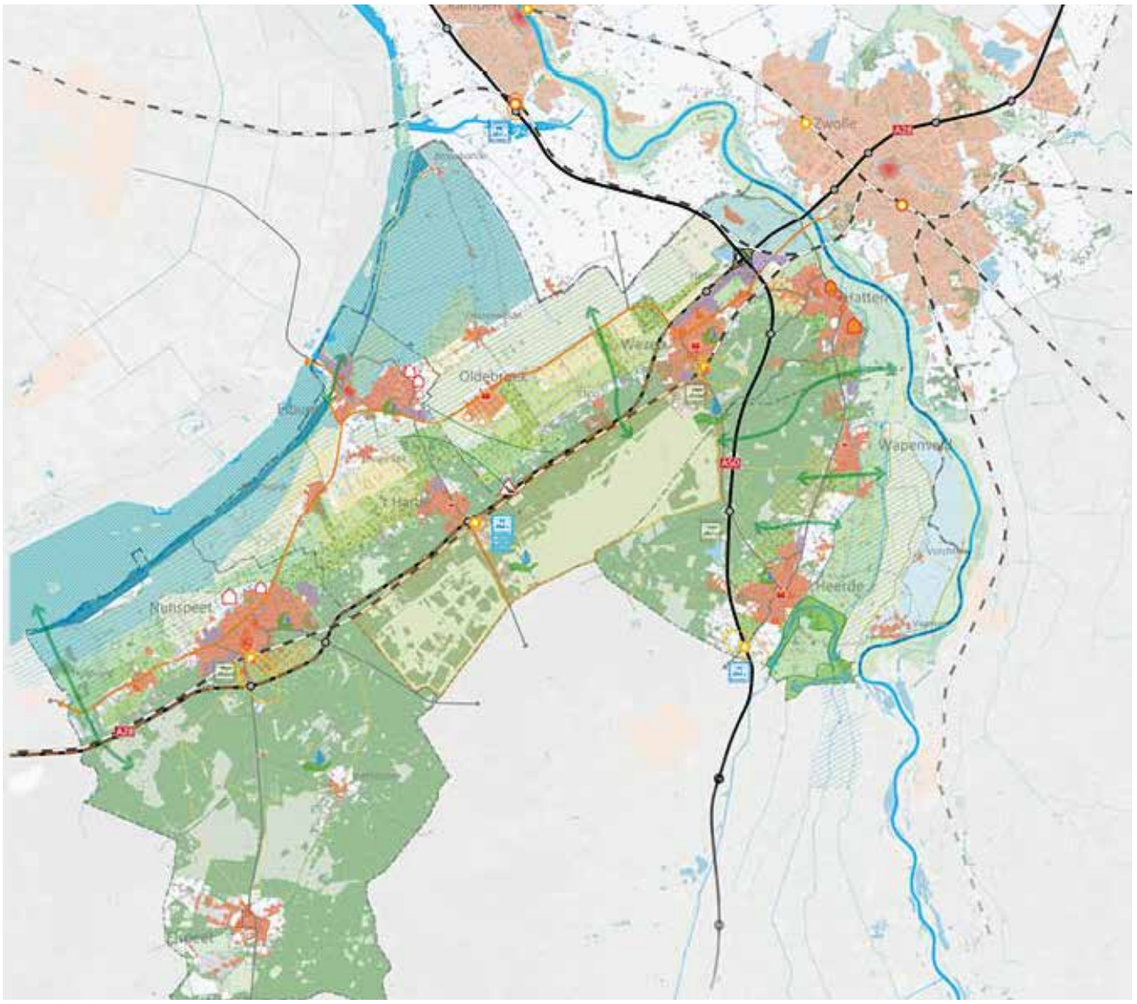
De opgave

De sleutelopgave Mobiliteit Kop van de Veluwe richt zich op een samenhangende verbetering van de regionale bereikbaarheid in het westelijke en zuidelijke deel van Regio Zwolle. De opgave verbindt hubs, OV, fiets, regionale wegen en gebiedsontwikkeling, met bijzondere aandacht voor de A28-corridor, de A50-corridor, Knooppunt Zwolle en de verbindingen met Regio Zwolle, Regio Stedendriehoek en Flevoland.

De inzet is om inwoners, werknemers en bezoekers betere overstapmogelijkheden te bieden tussen auto, fiets en OV. Hubs zoals 't Harde en Horsthoek spelen hierin een sleutelrol. Zij maken het mogelijk om autoverkeer richting Zwolle te beperken, de A28, A50 en het onderliggend netwerk te ontlasten en tegelijk woningbouw, economie en voorzieningen in de Kop van de Veluwe beter te ontsluiten.

Hub 't Harde is een concreet voorbeeld. De no-regretmaatregel van € 2,25 mln. (BO MIRT/Pakket B onderdeel van programma WOMO) vormt een eerste stap; de verdere doorontwikkeling van hub en omgeving koppelt mobiliteit aan woningbouw, economie, Defensie. Ook Horsthoek/Heerde-Zuid en H2O zijn belangrijke schakels in het regionale mobiliteitsnetwerk. Daarmee is het pakket niet alleen een mobiliteitsopgave, maar ook een randvoorwaarde voor verstedelijking, economische ontwikkeling en leefbaarheid in het gebied.

De tabel benoemt de concrete mobiliteitsmaatregelen binnen de Kop van de Veluwe voor de korte en middellange termijn. Daarnaast wordt nader onderzoek gestart gericht op onder meer de integrale ontwikkeling van Hub 't Harde en de corridor Flevoland-Veluwe.



Figuur 12. Projectkaart Kop van de Veluwe

2.5 Samenhangende gebiedsopgaven

Samenhangende gebiedsopgaven omvat opgaven 8 tot en met 10 en brengt de systeem- en netwerkkeuzes samen in concrete gebieden. In deze opgaven krijgt de verstedelijkingsstrategie lokaal vorm: wonen, werken, mobiliteit, klimaat, landschap en economie worden niet afzonderlijk benaderd, maar als één samenhangende ontwikkelopgave. Het gaat om plekken waar meerdere ambities tegelijk landen en waar keuzes in ruimtegebruik, bereikbaarheid en klimaatadaptatie direct op elkaar ingrijpen. Stationsgebieden, Stedelijk Zwolle en de gebiedsopgaven in de Kop van de Veluwe laten zien hoe groei kan worden gekoppeld aan bestaande kwaliteiten en lokale identiteit. Daarmee vormen deze gebiedsopgaven de schakel tussen regionale strategie en daadwerkelijke uitvoering: hier wordt zichtbaar hoe de abstracte principes van Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta worden vertaald naar concrete investeringen, ruimtelijke keuzes en samenwerkingsafspraken.

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 3 4 5 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase
Pre-verkenning tot planuitwerking; fase verschilt per stationsgebied. Dronten en busstation Emmeloord worden komend jaar verkend in relatie tot de verstedelijkingsopgave en gewenste mobiliteitstransitie en zitten daarmee in een eerdere fase.

Eigenaar
Programma Stationsomgevingen Regio Zwolle en betrokken gemeenten Gemeenten Dronten/Emmeloord en Provincie Flevoland t.a.v. Stationsomgevingen Dronten en Emmeloord.

Partijen
Gemeenten Raalte, Meppel, Hoogeveen, Kampen, Hardenberg, Steenwijkerland, Dronten en Noordoostpolder, Provincies Overijssel, Drenthe en Flevoland, ProRail, NS, Rijk, vervoerders, ontwikkelaars en gebiedspartners

Investeringsvolume
Per stationsomgeving nader uit te werken in business case met het maatregelenboek als vertrekpunt

Tijdsvak

nu-2030	maatregelboeken uitwerken tot ontwikkelstrategie en businesscases
2030 - 2035	realisatie eerste stationsgebieden en korte termijn maatregelen
2035 - 2040	doorontwikkeling stationsgebieden

Deelproject

Project	Fase	Investeringsvolume
Stationsgebied Raalte	Pre-verkenning	nader te beplen op basis van uit te werken business cases
Stationsgebied Meppel, inclusief korte termijn kwaliteitsimpuls station	Pre-verkenning / planuitwerking	korte termijn kwaliteitsimpuls station: € 6,6 mln excl. btw
Stationsgebied Hoogeveen	Pre-verkenning / planuitwerking	€ 30 mln excl. btw, waarvan € 20 mln privaat
Stationsgebied Kampen / Kampen-Zuid	Pré-verkenning / planuitwerking	nader te bepalen op basis van uit te werken business cases,
Stationsgebied Hardenberg	Planuitwerking / pre-verkenning	nader te bepalen op basis van uit te werken business cases,
Stationsgebied Steenwijk	Pre-verkenning	nader te bepalen op basis van uit te werken business cases,

De opgave

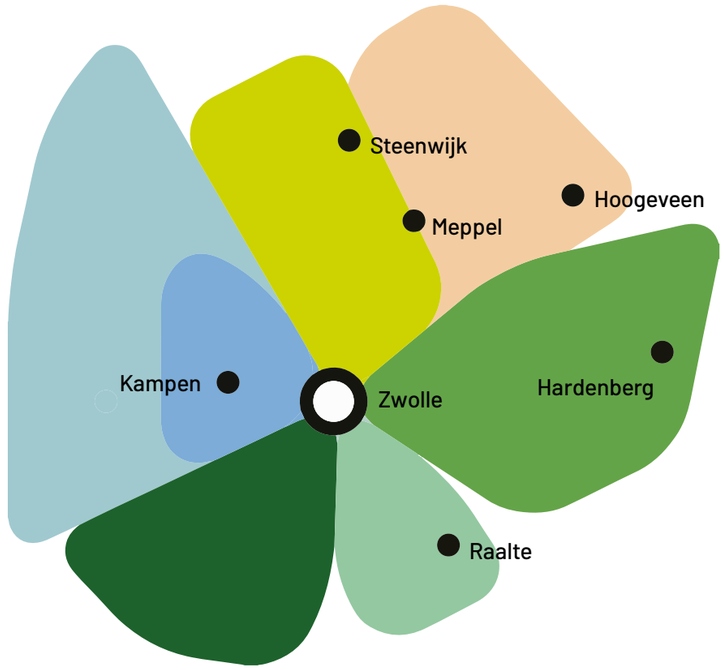
De stationsgebieden in de regiokernen vormen de knooppunten waar wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit samenkomen. Waar Opgave 3 zich richt op de ontwikkeling van de stations zelf, inclusief eventuele ingrepen aan perrons en het spoor, richt deze opgave zich op gebiedsontwikkeling rond stations: multimodale, verdichte en leefbare knopen die de verstedelijkingsopgave dragen, het OV-gebruik versterken en de koppeling leggen met fiets, hubs, P+R, bus, kiss & ride, looproutes, toegankelijkheid, vergroening en klimaatadaptatie.

De maatregelboeken Stationsomgevingen vormen de basis voor de uitwerking van Raalte, Meppel, Hoogeveen, Kampen/Kampen-Zuid, Hardenberg en Steenwijkerland. Daarnaast worden Dronten en busstation Emmeloord opgenomen als te verkennen knooppunten, vanwege hun relatie met de verstedelijkingsopgave in deze kernen en de gewenste mobiliteitstransitie. Voor deze locaties wordt komend jaar verkend wat opname als knooppunt- of stationsgebiedsopgave betekent. Daarmee zitten Dronten en busstation Emmeloord nadrukkelijk in een eerdere fase dan de al genoemde stationsgebieden.

De opgave is om deze stationsgebieden en knooppunten te ontwikkelen tot sterke regionale overstappunten én aantrekkelijke centrumlocaties. Daarbij gaat het niet alleen om stationstechniek, maar vooral om de kwaliteit van de openbare ruimte, fietsparkeren, P+R, busknooppunten, veilige looproutes, vergroening, waterberging en menging van wonen, werken en voorzieningen. Een mooi voorbeeld uit de regio hoe te komen tot een volwaardige en sterke stationsomgeving is Station Nunspeet.

In Zuidwest-Drenthe zijn twee stationsopgaven al concreter uitgewerkt: de kwaliteitsimpuls station Meppel op korte termijn en de ontwikkeling van het stationsgebied Hoogeveen. Meppel heeft daarnaast een systeemrelatie met de flessenhals en robuustheid van het spoor richting Noord-Nederland; Hoogeveen met de frequentieverhoging Meppel-Hoogeveen. Het is belangrijk dat de twee regionaal grootschalige woningbouwgebieden van Meppel verbonden raken met de aanpak van de Flessenhals en bijbehorende aanpassing aan het station als samenhangende verstedelijkingsopgave. Die spoorcapaciteitsvraagstukken horen bij opgave 3. Binnen deze opgave gaat het om de inrichting en kwaliteit van de stationsomgeving als overstappunt en gebiedsontwikkeling.

Door woningbouw en voorzieningen te concentreren op multimodale knopen en voorrang te geven aan lopen, fietsen en OV, dragen de stationsgebieden bij aan gezonde, bereikbare en klimaatbestendige groei. De opgave hangt samen met spooropgaven, doorfietsroutes, OV/publieke mobiliteit en Knooppunt Zwolle, maar blijft inhoudelijk afgebakend tot gebiedsontwikkeling en overstapkwaliteit rond regionale stations. Spoorcapaciteit en frequentieverhoging; regionale OV, hub en publieke mobiliteitsmaatregelen; station Zwolle en station Zwolle-Zuid horen allen bij sleutelopgave 3.



Figuur 13. Programma stationsomgevingen

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 2 3 4 5 6 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase Ruimtelijke verkenning

Eigenaar Gemeente Zwolle, Programma Stedelijk Zwolle

Partijen Rijkswaterstaat, Deltaprogramma -Deltastaf, Waterschap Drents Overijsselse Delta, Provincie Overijssel, Gemeenten Salland, Netwerkbeheerders (Enexis, Vitens), Ontiwkkelinge partijen, landschapsbeheer en natuurorganisaties (Landschap Overijssel, Natuurmonumenten), Bewonersverenigingen, Ondernemersverenigingen.

Investeringsvolume P.M.

Tijdsvak

2030 - 2035 Grootschalige woningbouw ontwikkeling Nieuw Zuthem, en grootschalige woningbouwontwikkeling Vechtrand

2035 - 2040 Afronding beide ontwikkellocaties

Deelproject

Zwolle Vechtrand	Verkenning
Zwolle Nieuw Zuthem	Verkenning
Grootschalig Woningbouwgebied Zwolle	Planuitwerking/ Realisatie
Station Zwolle-Zuid	Pre-verkenning; realisatie na 2040

Stedelijk Zwolle

De opgave

De stad Zwolle staat voor een grote woningbouwopgave: tot 2040 komen er 18.250 tot 23.500 woningen bij. Er wordt ingezet op zowel woningbouw binnen de stad als daarbuiten. Zwolle werkt aan de realisatie van 8800 woningen in een aantal lopende binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, waaronder het Stadshart en de Spoorzone. Daarvoor is Zwolle één van de door het Rijk aangewezen grootschalige woningbouwgebieden in Nederland. Verbonden aan deze ontwikkelingen zijn Rijksbijdragen voor de mobiliteitstransitie, klimaatbestendigheid en de inrichting van het gebied, waarvoor reeds een aantal afspraken is gemaakt en geduid in paragraaf 4.2. Ook het Rijksvastgoedbedrijf is partner in enkele ontwikkelingen.

In deze RIA zijn twee nieuwe ontwikkellocaties meegenomen: Nieuw Zuthem en Vechtrand. Samen dragen deze locaties bij aan de toevoeging van 6.250 tot 11.500 woningen en ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen.

Vechtrand
De Vechtrand vormt de oostelijke stadsrand van Zwolle en is een grootschalige, gemengde gebiedsontwikkeling waar wonen, bedrijvigheid, landschap, bodem & water, mobiliteit en recreatie samenkomen. Door deze concentratie van opgaven, en met een mooie, maar ook complexe ligging in de delta, kan het gebied gezien worden als voorbeeld van een gebied waar de belangrijkste ruimtelijke uitdagingen samenkomen en in samenhang worden aangepakt.

Het gebied bestaat uit vier deelgebieden: de Ceintuurbaanzone, Stadspark Vechtrand, Vechtpoort I en Vechtpoort II. Binnen deze ontwikkeling is ruimte voor circa 4.000 tot 8.000 woningen, verdeeld over zowel transformatie- als nieuwbouwlocaties. De opgave richt zich nadrukkelijk op het combineren van verstedelijking met klimaatadaptatie en waterveiligheid. De Vechtrand vormt een belangrijke schakel in de blauwgroene structuur van Zwolle, en verbindt de stad met het Vechtdal en het omliggende landschap. Door de variatie in hoogteligging zijn er kansen voor innovatieve woonvormen en een klimaatadaptieve inrichting. Waterberging volgens de sponsstrategie is daarbij een integraal onderdeel van de ontwikkeling, en draagt bij aan waterveiligheid en leefkwaliteit voor de hele stad en regio.

In de Ceintuurbaanzone wordt ingezet op het versterken van het economische gezondheidsprofiel dat al aanwezig is in het gebied, en dit door te zetten in de ontwikkeling als gezonde stadswijk. Een gemengd gebied met stedelijke en groenstedelijke woontypologieën, een Makerspace als broedplaats voor innovatie, talentontwikkeling (mbo) met focus op maakindustrie en techniek, en het Isala ziekenhuis als centrale plek.

Nieuw Zuthem
Nieuw Zuthem ligt ten zuiden van Zwolle-Zuid en vormt de overgang tussen de stedelijke omgeving en het open IJssellandschap. Het gebied biedt ruimte voor circa 2.000 tot 3.000 woningen en wordt ontwikkeld als een veelzijdig woongebied met een gevarieerd woningaanbod voor verschillende doelgroepen met bijpassende wijkeconomie. De ontwikkeling zet sterk in op klimaatadaptatie, natuurinclusiviteit en het principe 'Water en Bodem Sturend'. Blauwe en groene structuren, waterberging en ecologische verbindingen naar de IJssel vormen belangrijke onderdelen van het plan. Gezien de ligging van de wijk ligt er een kans om een goede OV-verbinding te realiseren door de ontwikkeling van een nieuw station (regionale wens). Dit is cruciaal om de wijk volgens het STOMP-principe te kunnen ontwikkelen. Tegelijk is de wijkontwikkeling een cruciale factor voor de realisatie van een treinstation en vice versa.

Figuur 14. Nieuwbouw Zwolle

Details

Relatie met ontwikkelprincipes

1 **2** 3 **4** **5** **6** 7

Relatie met de vier hoofdopgaven

Fase (Pre-)Verkenning
Eigenaar Provincie Gelderland

Partijen Regio Kop van de Veluwe, Gemeenten, Regio Zwolle, Regio Stedendriehoek, Provincie Overijssel, Provincie Flevoland, Vervoerders (NS, bus), Netbeheerders (laadinfrastructuur), Waterschap Vallei en Veluwe.
Investeringsvolume per deelproject
Tijdsvak P.M.

Deelproject

Gebiedsopgave Kop van de Kop	Pre-verkenning
Gebiedsopgave Heerde-Zuid/Horsthoek	Pre-verkenning
Laagveen	Verkenning, Planuitwerking

Gebiedsopgave Kop van de Veluwe

De opgave

De Kop van de Veluwe vormt een unieke overgangszone tussen de Veluwe, de IJsselvallei en het Randmerengebied. Het is een landschap met hoge natuurwaarden dat tegelijkertijd onder grote druk staat door verstedelijking, mobiliteitsstromen en klimaatverandering. Juist in dit gebied komen de opgaven voor wonen, bereikbaarheid en klimaat samen. De ambitie van Regio Zwolle is om groei hier niet op te lossen door uitbreiding ten koste van natuur of landschappelijke kwaliteit, maar via een integrale aanpak die water, bodem, ecologie en verstedelijking op elkaar afstemt.

In de gebiedsopgaven Kop van de Veluwe komen wonen en economie samen, ondersteund door de in eerdere opgave 7: mobiliteitspakket Kop van de Veluwe toegelichte mobiliteitsopgaven. Het gaat daarbij om de opgaven Kop van de Kop, Horsthoek/Heerde-Zuid en bedrijventerrein Laagveen. Parallel aan een uitwerking van deze gebiedsopgaven, werkt de regio Kop van de Veluwe ook aan een ruimtelijk Toekomstbeeld voor het gehele gebied, waarin de uitwerkingen van de gebiedsopgaven ook weer terugkomen.

Kop van de Kop en Horsthoek/Heerde Zuid: samenhangend gebiedsperspectief
Er loopt op dit moment het traject naar een ruimtelijke vertaling naar locaties voor wonen (600 woningen Kop van de Kop, 500 woningen Horsthoek/Heerde-Zuid) en werken (maakindustrie/circulair ambachtcentrum), welke op een goede wijze aansluiten op de bestaande omgeving waarbij ook mobiliteit, energie, water en recreatie integraal worden meegenomen en (koppel)-kansen worden benut zodanig dat er een nieuw samenhangend geheel ontstaat.

Het is daarbij wenselijk te onderzoeken hoe beide gebieden kunnen worden aangesloten op het Daily Urban System van Zwolle en voor Horsthoek/Heerde-Zuid ook op de Stedendriehoek (Apeldoorn) met OV. Ook dient de Hub Horsthoek onderdeel uit te maken van het gebiedsperspectief. Ten slotte spelen in Horsthoek/Heerde-Zuid initiatieven op het gebied van een circulair centrum en horeca.

Het gebiedsperspectief is een integraal ruimtelijk beeld voor de middellange termijn (2040/2050). Het geeft een samenhangende visie op een toekomstbestendige ontwikkeling van de Kop van de Kop en Horsthoek/Heerde-Zuid. Het vormt een wenkend toekomstperspectief en kwalitatief afwegingskader voor de geformuleerde opgaven maar ook voor lopende initiatieven.

Het gebiedsperspectief brengt de opgaven samen en bevat aanbevelingen voor verdere uitwerking. Het eindproduct geeft weer hoe de ruimtevragen van verstedelijking, infrastructuur en bedrijvigheid plek kunnen krijgen in een landschap waar de kwaliteiten van het landschap, bodem en water worden versterkt en beschermd dóór deze opgaven. Tegelijk betreft het een bouwsteen voor het op te stellen Toekomstbeeld.

Figuur 15. Woningbouw Regio Zwolle

Vervolg

3.1 Uitvoering en ontwikkeling

Investeren in publieke ruimtelijke opgaven, vanuit een samenwerking tussen meerdere overheden, is afhankelijk van veel factoren en kent looptijden van enkele tot vele jaren. Deze RIA is daarbij ondersteunend. Het maakt concreet welke (financiële) inspanning aan de orde is. De feitelijke inspanningen vinden echter plaats door de betrokken overheden zelf. Het inzicht en overzicht dat deze RIA biedt draagt bij aan het gesprek en de samenwerking tussen de overheden om te komen tot nadere afspraken over de te plegen inspanningen, de mogelijkheden tot financiering en voortgang in de opgaven.

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de wijze waarop voortgang op de opgaven wordt gevolgd en hoe daar in NOVEX-verband het gesprek over plaatsvindt. Ook wordt duiding gegeven aan hoe financieringsafspraken tot stand kunnen komen. Er wordt notie gemaakt van een aantal randvoorwaardelijkheden en tot slot wordt inzicht gegeven in de verdere ontwikkeling van de RIA.

Monitoring en afstemming

De RIA geeft een helder inzicht in de verantwoordelijkheid voor de investeringsopgaven. Deze verantwoordelijkheid gaat in de basis over de realisatie van de investering. Oftewel diegene die aanspreekbaar is dat noodzakelijke werkzaamheden plaatsvinden waarmee vervolgstappen worden gezet. Het betekent niet dat deze partij(en) ook volledig verantwoordelijk is/zijn voor financiering (in capaciteit, werken, etc.).

Jaarlijks worden betreffende partijen gevraagd om op hoofdlijnen een voortgangsverantwoording te geven waarbij centraal staat:

- Wat is bereikt in het afgelopen jaar op de opgave?
- Wat zijn de te verwachten resultaten in het komende jaar op de opgave?

Deze uitvraag wordt op basis van format gedaan bij aanvang van Q4 van ieder jaar. De uitkomsten worden gebruikt voor:

- Een gesprek over voortgang op het geheel van de investeringsopgaven in Directeurenoverleg en Stuurgroep NOVEX-gebied Regio Zwolle (januari van ieder jaar), waaruit eventuele nadere afspraken kunnen volgen.
- Bijstelling van de RIA (2027, 2028, 2030, 2032, en verder) waarbij de bijgestelde RIA onderwerp van gesprek dan wel afspraak kan zijn in het jaarlijkse BO Leefomgeving.

Van overzicht naar (financierings)afspraken

De investeringsopgaven in de RIA dragen bij aan het bereiken van de doelstellingen voor NOVEX-gebied Regio Zwolle. Onderdeel zijn van de RIA geeft echter geen waarborg voor daadwerkelijke financiering. Hiervoor zijn nadere afspraken en besluiten nodig.

Waar gemeenten, provincies en waterschappen investeren in projecten, gelden reguliere besluitvormingsprocessen. Met daarin een doorslaggevende stem van raden, staten en/of algemene vergadering.

Het Rijk participeert in regionale projecten op basis van subsidies. Daarvoor zijn en/of komen regelingen beschikbaar, zoals de WoningbouwImpuls. In de uitwerking van investeringsopgaven vinden voorbereidende werkzaamheden plaats, zodat passende aanvragen kunnen worden ingediend. Het Rijk weegt af, beschikt en verantwoordt hierover aan de Tweede Kamer. Voor investeringen in de netwerken van het Rijk, zoals Rijkswegen en het spoor worden nadere afspraken in het MIRT gemaakt en vastgelegd. Daarbij kan ook sprake zijn van een regionale bijdrage in de investering. Ook opgaven uit de RIA kunnen onderdeel worden van het MIRT en vice versa .

Tot slot is het mogelijk dat vanuit de regio eigenstandig investeringen plaatsvinden, bijvoorbeeld bij een gedeelde verantwoordelijkheid. Hiervoor wordt per project op basis van maatwerk een overeenkomst gesloten. De besluitvorming voor de individuele bijdrage is daarbij de eerdere geduide reguliere besluitvorming.

Randvoorwaardelijkheden

Veel projecten in de fysieke leefomgeving hebben ook impact op deze leefomgeving. Daarvoor zijn vergunningen nodig, bijvoorbeeld op basis van de natuurwetgeving. 'Stikstof' is daarmee ook een uitdaging die speelt bij investeringsopgaven zoals opgenomen in de RIA, mede gelet op de diverse gevoelige natuurgebieden in Regio Zwolle. Randvoorwaardelijk voor realisatie van de opgaven is daarmee niet alleen vergunbaarheid maar ook dat de impasse op het stikstofdossier wordt doorbroken.

Een belangrijke randvoorwaarde voor woningbouw en economische ontwikkeling is de beschikbaarheid van energie in de vorm van elektriciteit en warmte. Dit is geen onderdeel van NOVEX-gebied Regio Zwolle. Niettemin is het noodzakelijk dat aandacht naar het energievraagstuk uit gaat, bijvoorbeeld in relatie tot planning en tempo van ontwikkeling. Daarvoor worden enkele verkennende onderzoeken uitgevoerd die worden opgenomen in de uitvoeringsagenda.

Tot slot geldt als belangrijke randvoorwaarde de beschikbaarheid van voldoende kennis en capaciteit voor de hele keten van visievorming tot realisatie. Momenteel is dit een factor waardoor investeringen worden vertraagd of gepauzeerd. Juist door de agendering van opgaven in de RIA ontstaat vroegtijdig inzicht in mogelijkheden om slim capaciteit te bundelen en/of regionaal te organiseren. Voorzien wordt dat hiervoor ook in NOVEX-verband afspraken kunnen worden gemaakt.

Tot slot geven deze randvoorwaardelijkheden ook relevante informatie voor een eventuele nadere prioritering: welke opgaven bieden de mogelijkheid om met voorrang te worden aangepakt, indien de randvoorwaarden daarvoor gunstig zijn.

Ontwikkeling van de RIA

De ontwikkeling van de RIA vindt de komende jaren plaats door inzicht en uitkomsten van andere processen:

- Uitkomsten van afspraken opgenomen in de Uitvoeringsagenda kunnen landen in de RIA, bijvoorbeeld uitgevoerd ruimtelijk onderzoek.
- Inzichten in verdere uitwerking van investeringsopgaven leiden tot bijstelling en aanvulling van de RIA (onder andere via monitoring).
- Een scherper inzicht in beschikbare budgetten kunnen leiden tot een nadere prioritering van de investeringsopgaven: gegeven beschikbare middelen, welke opgaven zijn dan doorslaggevend voor maximaal doelbereik voor de doelen van NOVEX-gebied Regio Zwolle.

Doordat veel inhoudelijk onderzoek in de periode 2026 – 2028 plaatsvindt krijgt de RIA in deze jaren jaarlijks een bijstelling. Voorzien is dat daarna iedere 2 jaar de RIA wordt bijgesteld.

Bijlagen

4.1 RIA-Criteria

1. Draagt bij aan minimaal 2 van de 7 ontwikkelprincipes
2. Draagt actief bij aan hoofdopgaven van de verstedelijkingsstrategie (wonen, economie, klimaat, mobiliteit)
3. Er is samenwerking tussen meerdere overheidslagen
4. Valt in de juiste fase: pre-verkenning t/m planuitwerking

In Uitvoerings Agenda

Idee

In deze fase is sprake van een eerste idee of ambitie, vaak nog zonder duidelijke afbakening of concrete uitwerking. Activiteiten richten zich op agendering, het creëren van draagvlak en het verkennen van kansen. Er is nog geen helder gedefinieerde opgave of probleemstelling.

Onderzoek

In deze fase wordt de opgave vertaald naar een concreet project met een eerste richting en organisatorische basis. Er wordt toegewerkt naar kansrijke oplossingsrichtingen en een duidelijker afgebakende scope. Het project krijgt bestuurlijke aandacht en wordt actief gepositioneerd binnen relevante beleidskaders. Ook wordt de samenwerking tussen betrokken partijen vormgegeven. Hiermee wordt de stap gezet van analyse naar gezamenlijke richting en agendering voor verdere uitwerking.

Aan het einde van de fase ligt er:

- Een duidelijke projectdefinitie met afbakening van opgave, doel en scope.
- Een selectie van kansrijke oplossingsrichtingen, gebaseerd op eerste afweging.
- Inzicht in betrokken stakeholders, rollen en een eerste samenwerkingsstructuur.
- Een locatie voor het project, deze moet op de regiokaart getekend kunnen worden.
- Bestuurlijke agendering van het project bij meerdere overheidslagen, met intentie tot opname in beleidsstukken of programma's.

↓

- Valt het project onder de fase 'onderzoek' maar voldoet het wel aan de overige criteria? Dan wordt deze voor nu in de uitvoeringsagenda geplaatst en komt hij in de RIA vanaf de pre-verkenningsfase.
- Voldoet het project niet aan de overige criteria? Dan past het niet in deze RIA. Voor deze projecten zijn andere vervolgstappen mogelijk.

Pre-verkenning
(richting en agendering)

Het project bevindt zich in een verkennende fase waarin kennis wordt opgebouwd over de opgave en mogelijke oplossingsrichtingen. Er wordt onderzoek gedaan naar haalbaarheid, effecten of systeemwerking. De scope en begrenzing van het project zijn nog niet scherp gedefinieerd. Er is nog geen duidelijke keuze voor een richting of strategie.

Aan het einde van de fase ligt er:

- Een onderbouwde omschrijving van aard en urgentie.
- Een duidelijke en gedragen doelstelling of opgaveomschrijving.
- Een op de kaart af te bakenen locatie.
- Inzicht in mogelijke (brede) oplossingsrichtingen (divergerend).
- Een bandbreedte voor het investeringsvolume (ordegrootte).
- Aantoonbare verankering van het project in relevante beleidsstukken of programma's van meerdere overheidslagen.

In Regionale Investerings Agenda

Ruimtelijke verkenning

In deze fase wordt het project verder uitgewerkt en verdiept. De eerder geselecteerde richtingen worden ruimtelijk en programmatisch uitgewerkt tot concrete scenario's. Er vindt een inhoudelijke afweging plaats op basis van haalbaarheid, effecten en samenhang met andere opgaven. Daarbij wordt toegewerkt naar een duidelijke voorkeursvariant. Ook wordt een eerste realisatiestrategie uitgewerkt als basis voor verdere planvorming.

Aan het einde van de fase ligt er:

- Uitgewerkte en onderbouwde scenario's of varianten voor de ruimtelijke ontwikkeling, gebaseerd op de beleidsmatig vastgestelde opgave.
- Een (bestuurlijk gedragen) voorkeursalternatief of duidelijke richting.
- Inzicht in ruimtelijke, programmatische en functionele uitwerking van het project.
- Een eerste realisatiestrategie (fasering, partners, aanpak op hoofdlijnen).
- Inzicht in haalbaarheid, effecten en samenhang met andere opgaven.

Planuitwerking
(incl. planologische borging)

In deze fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt tot een concreet en realiseerbaar plan of programma. De ruimtelijke, programmatische en financiële uitwerking wordt verdiept en onderbouwd. Planologische en juridische kaders worden uitgewerkt en vastgelegd. Het project wordt voorbereid op besluitvorming en uitvoering. Hiermee wordt de stap gezet naar een uitvoeringsgereed project.

Aan het einde van de fase ligt er:

- Een uitgewerkt en vastgesteld ruimtelijk plan of programma (ontwerp, fasering en programma).
- Een onderbouwde businesscase met inzicht in kosten, baten en financiering (incl. publieke bijdrage/onrendabele top).
- Duidelijkheid over organisatie, rolverdeling en uitvoeringsafspraken tussen betrokken partijen.
- Besluitvormingsrijp project (gereed voor uitvoeringsbesluit en start realisatie).
- Planologische en juridische borging (bijv. opgenomen in omgevingsvisie, omgevingsplan of vastgesteld kader).

Realisatie

Het project bevindt zich in de uitvoeringsfase, waarin plannen worden gerealiseerd. Contractering, aanbesteding en uitvoering staan centraal. De belangrijkste besluiten zijn al genomen en financiering is geregeld. De focus ligt op realiseren en implementeren in plaats van verkennen of afwegen.

4.2 Bestaande afspraken Rijk-Regio

Gemeente	Naam afspraak		Financiële bijdrage van het Rijk	Aantal	Bron	Fase
Olst-Wijhe	Wijhe Noord, fase 1	WOKT	€ 497.500	300	Overijssel	BO MIRT begin 2026
Ommen	Vlierland	WOKT	€ 3.612.453	375	Overijssel	idem
Raalte	Raalte woningbouw korte termijn	WOKT	€ 12.935.000	1.300	Overijssel	idem
Zwolle	Verbreding Scholtensteeg	WOKT	€ 849.868	653	Overijssel	idem
Zwolle	Nieuw Harculo	WOKT	€ 1.435.273	500	Overijssel	idem
Steenwijkerland	Steenwijk Zuidoost, Bodemsanering (Pfas) en maatregelen i.k.v. herinrichting openbaar gebied	WBI	€ 1.245.282	240	Steenwijkerland	
Zwolle	Stadshart Zwolle	WOKT	€ 26.220.399	1610	Zwolle	dec-23
Zwolle	Spoorzone Zwolle	WOKT	€ 27.906.811	1640	Zwolle	feb-24
Zwolle	Gebiedsbudget Spoorzone Zwolle	Gebiedsbud-get	€ 2.904.000	8800	Zwolle	
Zwolle	Spoorzone Zwolle	WBI	€ 15.400.000	2900	Zwolle	
Zwolle	Zwartewaterallee - Zwolle	WBI	€ 3.366.856	1300	Zwolle	
Zwolle	Oosterenk Zwolle	WBI	€ 2.555.898	600	Zwolle	
Zwolle	Noordereiland Zwolle	WBI	€ 2.144.182	215	Zwolle	
Zwolle	Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw: Stedelijke Zwolle – Spoorzone	WOMO (pak-ket A SP-zone en pakket B - Regio	€ 75.190.090	8800	Zwolle	jul-24
Zwolle	Gebiedsbudget Spoorzone Zwolle	Gebiedsbud-get	€ 7.441.590	1000	Zwolle	BO MIRT begin 2026
Steenwijkerland	Steenwijk Zuidoost, Aanpassing Meppelerweg naar 30 km en aanleg rotonde	WOKT	€ 1.442.750	240	Steenwijkerland	BO MIRT begin 2026
Steenwijkerland	Aanleg rotonde en aanpassing van de weg Zuurbeek	WOKT	€ 678.590	271	Steenwijkerland	
Zwolle	Spoorzone Zwolle	WOMO	€ 17.821.940	?	Zwolle	BO MIRT begin 2026
Meppel	Aanleg nieuwe stadsentree inclusief beweegbare brug, fietstunnel onder de N375 en afwaarderen Steenwijkerstraatweg	WOKT	€ 25.672.288	2550	Meppel	
Meppel	Onrendabele top Noordpoort niet zijnde hoofd infrastructuur	WBI	€ 5.854.874	972	Meppel	
Hoogeveen	Diverse infrastructurele maatregelen in en rondom het Stadscentrum en het station.	WOKT	€ 14.147.434	2200	Hoogeveen	(1e ronde)
Hoogeveen	Versnellen van de woningbouw, de beschikbaarheid van voldoende betaalbare woningen voor starters en mensen met een middeninkomen, inclusief bijdragen aan de infrastructurele ontsluiting die daarvoor nodig is.	WBI	€ 4.850.087	1106	Hoogeveen	
Kampen	Reevedelta-Oost	WBI	€ 9.400.000	1750	Overijssel	
Meppel	Spoortunnel flessenhals	MIRT afspraak geen WOKT of WOMO				
Kampen	Reeve	WOKT	€ 13.430.438	2600	Overijssel	
Urk	Spuiweg	WOKT	€ 9.451.190	876	Urk	BO MIRT begin 2026
Dalfsen	Aanleg randweg inclusief aansluiting op N377 en inclusief aankoop gronden	WOKT	€ 6.208.800	600	Dalfsen	BO MIRT begin 2026
Dronten	Uitleggebied Zuid: veilig en bereikbaar	WOKT	€ 5.901.594	1100	Flevoland en Dronten	BO MIRT begin 2026
Dronten	Woningbouwproject Swifterbant Zuid	WOKT	€ 5.174.614	757	Flevoland en Dronten	BO MIRT begin 2026
Dronten	Verwerving bedrijfsobjecten met hindercirkels, project Hanzekwartier, projectgebied ten zuiden station-Dronten	WBI	€ 4.922.500	816	Dronten	
Nunspeet	't Hul Noord	WBI	€ 5.203.482	750	Nunspeet	
Nunspeet	Nieuw Feithenhof	WBI	€ 5.968.806	600	Nunspeet	
Noordoostpolder	Espelerlaan verbetering verkeersafwikkeling	WOKT	€ 5.150.847	700	Flevoland	
Elburg	Versnellen van woningbouw, de beschikbaarheid van voldoende betaalbare woningen voor starters en mensen met middeninkomen, inclusief bijdragen aan de infrastructurele ontsluiting die daar voor nodig is.	WBI	€ 2.487.139	744	Elburg	
Hardenberg	Betaalbare woningbouw in stationsomgeving Hardenberg	WBI	€ 2.914.000	292	Hardenberg	

** zie sleutelopgave 5 en pagina 29 en 42 van het MIRT projectenboek 2026*

Totaalkaart MIRT-Projecten

Op deze kaart staan alle MIRT-projecten weergegeven per modaliteit, met uitzondering van de nationale projecten. De projectbladen van deze projecten zijn per regio te vinden in de regiohoofdstukken.

Hoofdwegen

1. A12-zone in samenhang met Rijnenburg
2. A27 Zeewolde - Eemnes (valt onder MRA programma)
3. A28/A1 Knooppunt Hoevelaken
4. A6 Almere Oostvaarders - Lelystad
5. A7/A8 Amsterdam - Hoorn
6. Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)
7. A1/A6/A9 Schiphol - Amsterdam - Almere
8. A10 Knooppunten Nieuwe Meer en Amstel
9. A27/A12 Ring Utrecht
10. ZuidasDok
11. A15 Papendrecht-Gorinchem
12. A4 Burgerveen - N14
13. A4 Haaglanden-N14
14. A16 Van Brienenoordcorridor
15. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda
16. A16 Rotterdam
17. Rijnlandroute
18. A2/N2
19. A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)
20. A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught
21. A67 / A73 knooppunt Zaarderheiken
22. A67 Leenderheide - Geldrop (valt onder SmartwayZ.nl)
23. InnoVA58 (valt onder SmartwayZ.NL)
24. N65 Vught - Haaren
25. A2 Het Vonderen - Kerensheide
26. A27 Houten - Hooipolder
27. N35 Wijthmen-Nijverdal
28. A1/A30 Barneveld
29. A1/A35 Knooppunt Azelo - Buren
30. A28 Amersfoort - Hoogeveen
31. A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven
32. N35 Nijverdal - Wierden
33. N50 Kampen - Kampen-Zuid
34. A1 Apeldoorn-Azelo
35. A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15)
36. N33 Appingedam - Eemshaven
37. Bereikbaarheid Ameland
38. N33 Zuidbroek - Appingedam
39. A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Spoorwegen en Openbaar Vervoer

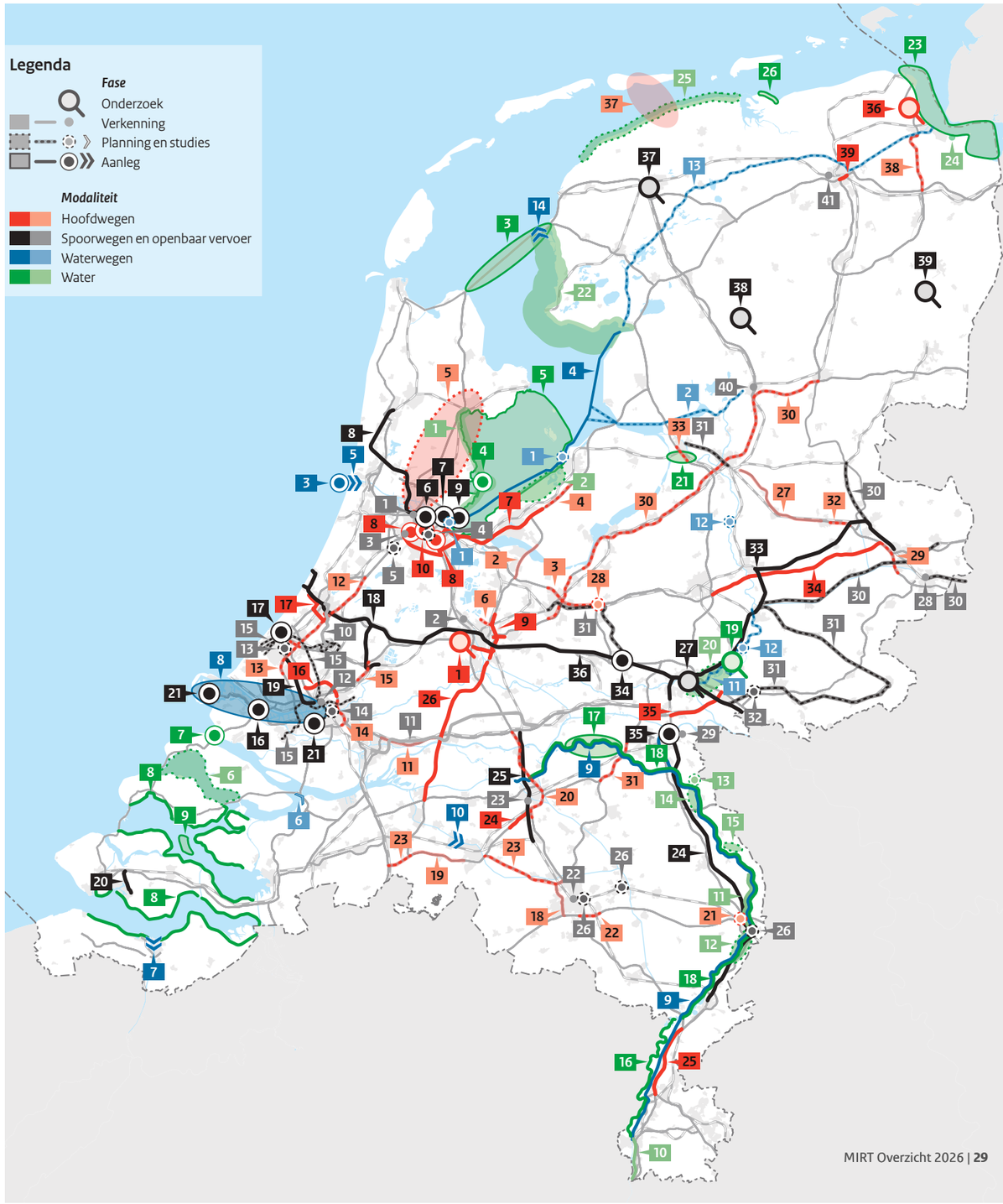
1. MIRT-verkenning OV-ontsluiting Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal
2. OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder UNED programma)
3. OV-verbinding amsterdam-Haarlemmermeer
4. Derde perron Amsterdam Zuid
5. Multimodale knoop Schiphol
6. Amsterdam CS, Cuypershal
7. Paspoort- en beveiligingsfaciliteiten op Amsterdam Centraal
8. PHS Alkmaar - Amsterdam
9. PHS Amsterdam
10. BRT/HOV LeiZo
11. MerwedeLingelijn
12. Oude Lijn
13. De Vlietlijn (valt onder MoVe programma)
14. Oostflank Rotterdam (Stadsbrug, HOVlijn en Stadionpark)
15. Randstadrail/Metronet
16. Calandbrug (Theemswegtrace)
17. Emplacement Den-Haag Centraal
18. HOV-Net 3 Zuid-Holland Noord
19. PHS Rijswijk Rotterdam
20. Sloelijn + Geluidsmaatregelen Zeeuwse Lijn
21. Spooraansluitingen Tweede Maasvlakte
22. Brainport Eindhoven
23. Hub 's Hertogenbosch
24. Maaslijn
25. PHS Meteren Boxtel
26. Toekomstvast Spoor Zuid Oost-NL (valt onder SmartwayZ.NL programma)
27. Vrije spoorkruising Arnhem Oost
28. EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster
29. OV knooppunt Nijmegen Centrumzijde
30. Elektrificatie Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal
31. Quickscan Decentraal Spoor: Oost-Nederland
32. RegioExpres
33. Goederenroute Elst - Deventer - Twente (NaNOV)
34. PHS Ede
35. PHS Nijmegen
36. Traject Oost
37. HRMK Spoorbrug
38. Lelylijn
39. Nedersaksenlijn
40. Spoor- en perroncapaciteit Meppel
41. Station Groningen Suiker

Vaarwegen

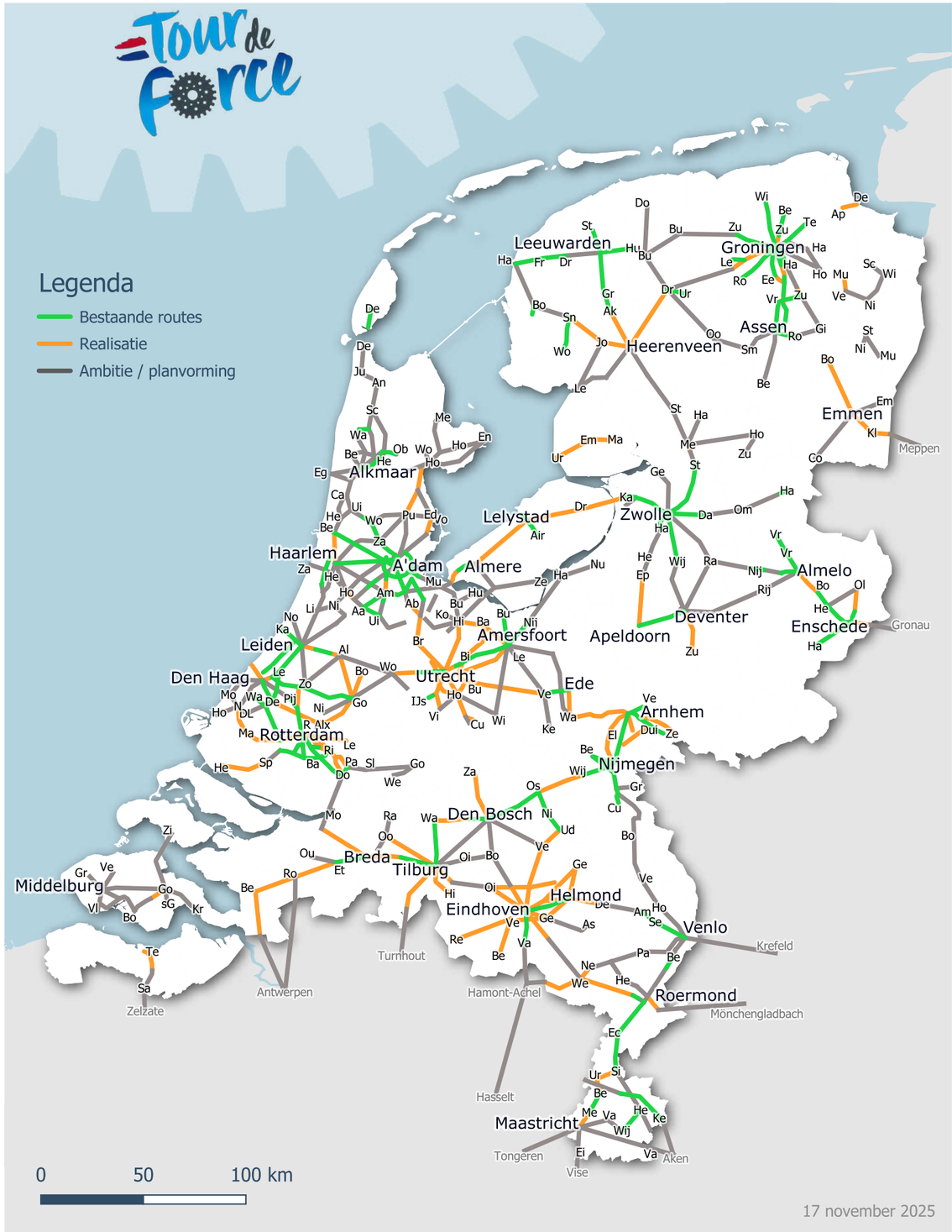
1. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer
2. Vaarweg IJsselmeer-Meppel
3. Lichteren Buitenhaven Ijmuiden en Energiehaven
4. Verbeteren vaargeul IJsselmeer (Amsterdam-Lemmer)
5. Zeetoegang IJmond
6. Capaciteit Volkeraksluizen
7. Nieuwe sluis Terneuzen
8. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
9. Maasroute, modernisering fase 2
10. Wilhelminakanaal Sluis 2
11. Bovenloop IJssel (IJsselkop tot Zutphen)
12. Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel
13. Vaarweg Lemmer-Delfzijl, fase 2
14. Sluis Kornwerderzand

Water

1. Noord Hollandse Markermeerkust
2. Oostvaardersoevers
3. Afsluitdijk
4. Dijkversterking Marken
5. Markermeer - IJmeer
6. Getij Grevelingen (was Rijksstructuurvisie Grevelingen en Volkerak-Zoommeer)
7. Besluit beheer Haringvlietsluizen
8. Vooroeververdiging en Herstel Steenbekledingen Oosterschelde en Westerschelde
9. Zandsuppletie Galgeplaat
10. Zuidelijk Maasdal (voorheen Maasoevers / vaarweg Maastricht)
11. Gebiedsontwikkeling Vierwaarden
12. Baarlo-Hout Blerick
13. Lob van Gennep
14. Oeffelt
15. Well
16. Grensmaas
17. Meanderende Maas (was Integrale Verkenning Ravenstein-Lith)
18. Zandmaas
19. Havikerwaard-Fraterwaard-Beimerwaard-Olburgerwaard
20. Rivierklimaatpark IJsselpoort
21. IJsseldelta fase 2 regionale percelen
22. Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust
23. Pilot Buitendijkse Slibsedimentatie Eems-Dollard
24. Eemszijlen/Groote Polder
25. Koehool-Lauwersmeer
26. Lauwersmeer-Vierhuizergat



Tour de Force



4.3 Groslijst RIA

Nr.	Naam	Verantwoordelijke(n)	Aard NOVEX-product
1	Regionale opgave vertragingsgebieden (3 gebieden)	Programma Regionale Sponsstrategie	In Uitvoerings Agenda
2	Sponswerking Veenweidengebied(en)	Provincie Overijssel	In Uitvoerings Agenda
3	Veluwe als zoetwaterbron	Prog. Sponsstrategie of Kop v/d Veluwe/Gelderland?	In Uitvoerings Agenda
4	Concretiseren maatregelen stroomgebieden	Programma Regionale Sponsstrategie	In Regionale Investerings Agenda
5	Regionaal Netwerk Doorfietsroutes	Provincie Overijssel	In Regionale Investerings Agenda
6	N50 Corridor	Provincie Overijssel en provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
7	Zwolle – Twente – Munster*4	Provincie Overijssel	In Uitvoerings Agenda
8	Zwolle Stedendriehoek	Provincie Overijssel	In Uitvoerings Agenda
9	Stationsgebied Regiokern Raalte	Provincie Drenthe en provincie Overijssel	
10	Stationsgebied Regiokern Steenwijk	Provincie Drenthe en provincie Overijssel	
11	Stationsgebied Regiokern Meppel*1	Provincie Drenthe en provincie Overijssel	
12	Stationsgebied Regiokern Hardenberg	Provincie Drenthe en provincie Overijssel	
13	Stationsgebied Regiokern Hoogeveen*2	Provincie Drenthe en provincie Overijssel	
14	Stationsgebieden Regiokern Kampen*3	Gemeente Kampen	
15	Bedrijventerreinen Zwolle	Gemeente Zwolle	
16	Zwolle Vechtrand	Gemeente Zwolle	In Regionale Investerings Agenda
17	Zwolle Nieuw Zuthem	Gemeente Zwolle	In Regionale Investerings Agenda
18	Zwolle Stadsring	Gemeente Zwolle	In Regionale Investerings Agenda
19	Zwolle Stadsrivier	Gemeente Zwolle	In Regionale Investerings Agenda
20	Bedrijventerrein Laagveen (REB)	Gemeente Oldebroek	In Regionale Investerings Agenda
21	Bovenregionale opgave grootschalige bedrijvigheid zoekgebied A28 (REB)	Gemeente Staphorst en gemeente Zwolle	
22	Bedrijventerrein A37 (REB)	Provincie Drenthe	
23	Corridor Flevoland-Veluwe	Overijsel/Gelderland	
24	Groeiopgave Regiokern Dronten/ Dronten-Zuid	Gemeente Dronten	In Uitvoerings Agenda
25	Regionaal grootschalig woningbouwgebied Swifterbant – Zuid	Kampen o.b.v. ontwerp Nota Ruimte	In Uitvoerings Agenda
26	Grootschalig Woningbouwgebied Zwolle (Spoorzone++)	Gemeente Zwolle	In Uitvoerings Agenda
27	Optimaliseren OV-hubs Dronten – Emmeloord irt tot verstedelijking	Provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
28	Verbeteren doorstroming Hoofdwegennet:	Provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
•	N50 Kampen - Kampen Zuid		
•	N50 (veiligheid)		
•	Spuiweg Urk		
•	Aansluitingen A6 Emmeloord		
29	Verbeteren doorstroming Hoofdwegennet:	Provincie Flevoland	
•	N50 (Kampen Zuid - Hattemerbroek)		
•	N50 (Kampen - Eilandbrug)		
•	Verbinding Dronten - Kop van de Veluwe		
30	Upgrade openbaar vervoer (incl innovatie en relatie MITC) tbv mobiliteitstransitie	Provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
31	Vervoersarmoede/bereikbaarheid voorzieningen	Provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
32	(Inter)nationale netwerken - economische corridors:	Provincie Flevoland	Benoemen in Uitvoerings Agenda
33	Campusontwikkeling MITC	Provincie Flevoland	In Uitvoerings Agenda
34	Campusontwikkeling Maritiem Cluster Urk/ Flevokust		In Uitvoerings Agenda
35	Gebiedsopgave Heerde-Zuid/Horsthoek	Provincie Gelderland	In Regionale Investerings Agenda
36	Gebiedsopgave Hub 't Harde	Provincie Gelderland	In Regionale Investerings Agenda
37	Gebiedsopgave Kop van de Kop	Provincie Gelderland	In Regionale Investerings Agenda
38	Gebiedsopgave Landelijk gebied & Randmeerkust	Provincie Gelderland	
39	Mobiliteitspakket regionaal	Provincie Gelderland	
40	Toekomstbeeld Kop van de Veluwe	Provincie Gelderland	
41	Toegang tot energie	Gemeenten Zuidwest Drenthe en provincie Drenthe	In Uitvoerings Agenda
42	Masterplan overkoepelende opgaven/ hotspots Zuidwest Drenthe/	Gemeenten Zuidwest Drenthe en provincie Drenthe	
43	Recreatie in de regio (onderzoek en onderdeel DUS)	Gemeenten Zuidwest Drenthe en provincie Drenthe	
44	Frequentieverhoging Meppel & Hoogeveen	Drenthe	
45	Kwaliteitsimpuls station Meppel korte termijn	Drenthe	
46	Ontwikkeling Stationsgebied Hoogeveen korte termijn economische ontwikkeling	Drenthe	In Regionale Investerings Agenda

Colofon

Regionale Investeringsagenda NOVEX-gebied
Regio Zwolle 2026

September 2026

Vastgesteld in het BO-Leefomgeving van 7 september 2026

In opdracht van:

REGIO ZWOLLE

Rijksoverheid

Samengesteld door:

DZH DZH DZH
de zwarte hond
architecture urbanism strategy

De Zwarte Hond
info@dezwartehond.nl

Contact:
Regio Zwolle
regiozwolle@zwolle.nl

REGIO
ZWOLLE