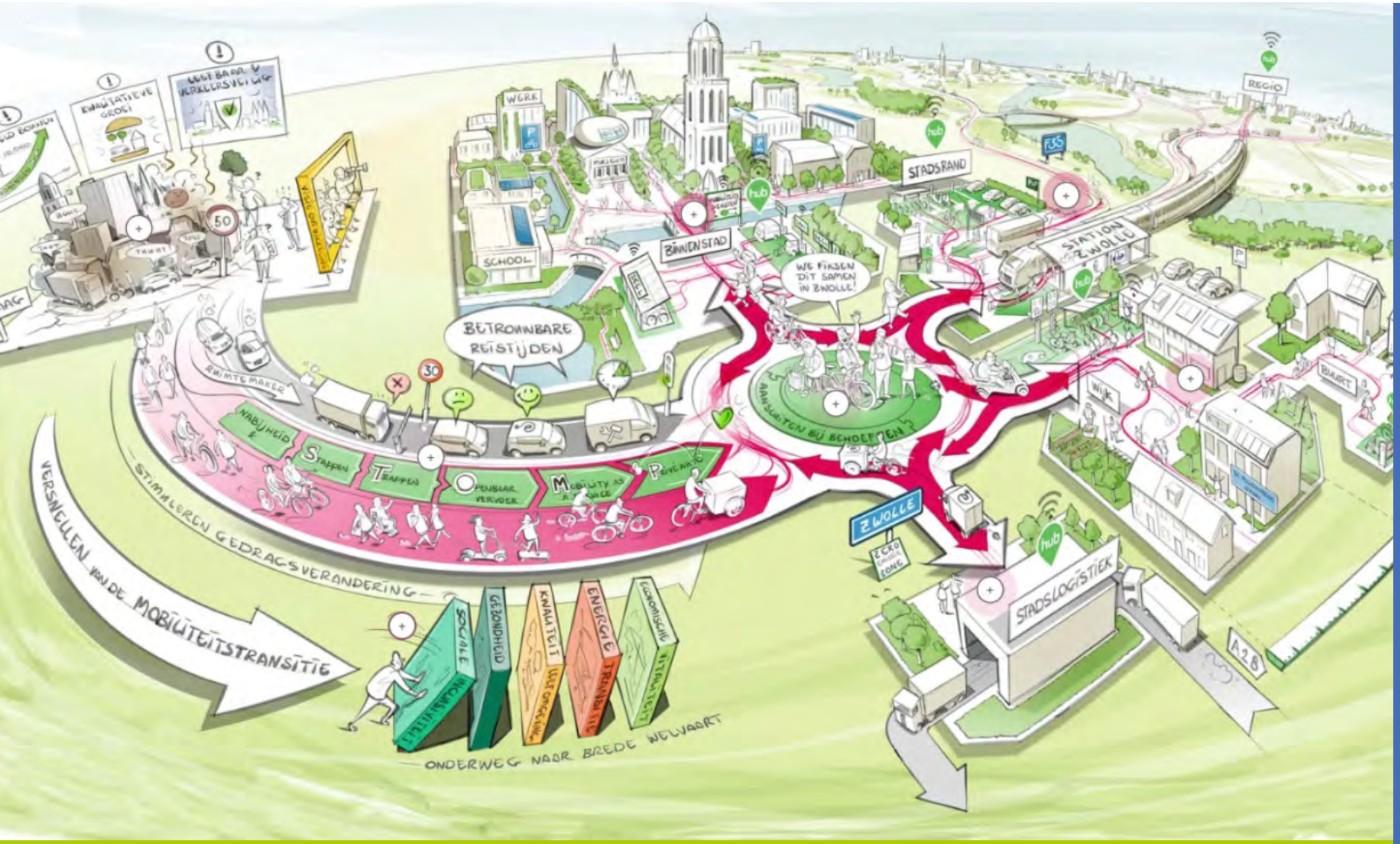


Zwolle

Dynamische Mobiliteitsagenda

Gemeente Zwolle 2025-2026

Voorwoord dynamische Mobiliteitsagenda

Zwolle groeit. Het aantal inwoners neemt toe en met een stijgend aantal bedrijven groeit het aantal forenzen. En ook steeds meer bezoekers weten Zwolle te vinden. In een groeiend Zwolle staat de beschikbare ruimte onder druk. Door onze mobiliteitsstrategie aan te passen creëren we een situatie waarin iedereen prettig in, van en naar Zwolle kan blijven reizen.

Voor u ligt de mobiliteitsagenda. We beschrijven hierin wat we de komende jaren gaan doen om de stad bereikbaar, toegankelijk en leefbaar te houden en we schetsen wat we het afgelopen jaar hebben gedaan.



We zijn de stad met het grootste aandeel fietsbewegingen ter wereld, het tweede spoorknooppunt van Nederland en we zijn goed bereikbaar met de auto. Ook in de toekomst willen we ervoor zorgen dat iedereen op een veilige, betaalbare en schone manier van A naar B kan reizen.

Zwolle is een prachtige stad. Gastvrij en innovatief. En veilig, toegankelijk én bereikbaar. Niet voor niets de kernwaarden van onze mobiliteitsvisie. Deze kernwaarden maken dat het fijn leven is in Zwolle. Een fijne stad om te wandelen, fietsen of gewoon te verblijven en een prettige plek om te wonen en werken.

De groei van Zwolle brengt enorme kansen met zich mee. Maar ook uitdagingen. Als er meer mensen komen, komen er meer auto's. Blijven we dan wel zo veilig? En als de files toenemen als gevolg van de groei. Hoe toegankelijk en bereikbaar zijn we dan?

Dat we groeien is een gegeven. Hoé we groeien, daar hebben we invloed op. Vasthouden aan onze kernwaarden terwijl we groeien is van belang. Dat betekent dat we anders moeten omgaan met onze mobiliteit. Duurzamer, efficiënter en veiliger.

In het document dat voor u ligt leest u over de inspanningen in het afgelopen jaar en we geven een doorkijk naar de plannen voor 2025 en 2026. De mobiliteitsagenda sluit af met een financiële vertaling van de plannen.

Zo houden we Zwolle samen bereikbaar, toegankelijk en leefbaar.

Gerdien Rots
Wethouder Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Een stad in beweging 4
De Zwolse Mobiliteitsstrategie 5
De dynamische Mobiliteitsagenda 8
Programmatische aanpak 9
Werken aan projecten 11
Samenleving betrekken 12
Leeswijzer 12

2. Monitor 2024 13
Beleidsinspanningen 15
Projecten in gebiedsontwikkelingen 19
Infrastructurele projecten 21

3. Agenda 2025 & 2026 22
'Hard' en 'zacht' 23
Beleidsinspanningen 23
Projecten in gebiedsontwikkelingen 27
Infrastructurele projecten 29
Wat doen we niet? 29

4. Financiën 32
Dekking 33
Beleidsinspanningen 33
Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen 34
Infrastructurele projecten 34



1 Een stad in beweging

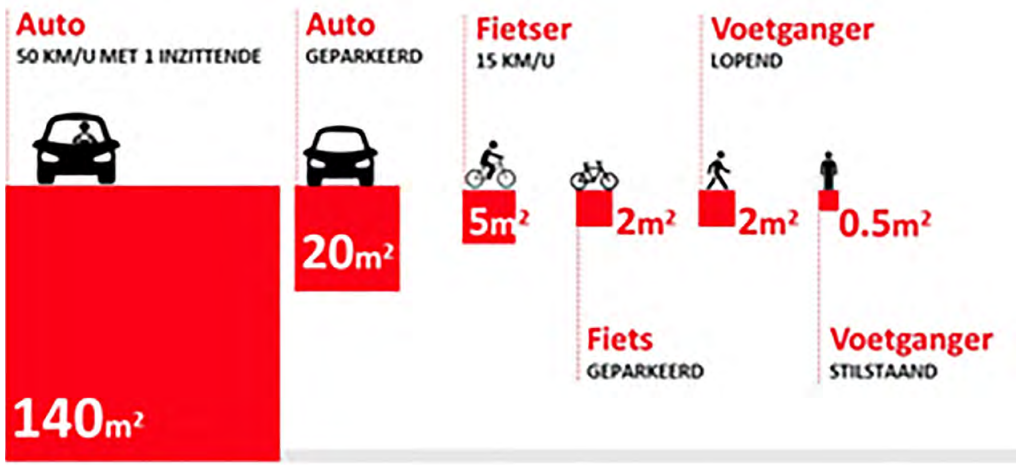
1 Een stad in beweging

Zwolle staat voor grote opgaven en heeft flinke ambities. De stad groeit. Het aantal inwoners neemt toe. Met een stijgend aantal bedrijven groeit het aantal forensen. En steeds meer bezoekers weten Zwolle te vinden. Hoewel Zwolle midden in een groeiopgave zit, streven we ernaar om kwalitatieve waarden aan de stad toe te voegen. Vanuit mobiliteit willen we naar een bereikbare stad waarin elke inwoner, forens en bezoeker van, in en naar Zwolle kan reizen.
Maar mobiliteit is ook een middel om andere ambities waar te maken, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid en zorg, veiligheid, klimaatadaptatie, baanzekerheid en sociale interactie. Door de groei van Zwolle staat de beschikbare ruimte onder druk. En daarmee onze ambities. De ruimte is immers maar één keer te verdelen. Een andere benadering ten aanzien van mobiliteit is daarom noodzakelijk voor de ontwikkeling van Zwolle als bereikbare én leefbare stad voor iedereen.

De Zwolse Mobiliteitsstrategie

Deze andere benadering ten aanzien van mobiliteit legt de focus op schonere en alternatieve vervoersmiddelen. Dat vraagt ook om anders omgaan met auto's. Dit noemen we de **mobiliteitstransitie**. De mobiliteitstransitie is nodig om Zwolle in de toekomst bereikbaar te houden.
Maar de mobiliteitstransitie gaat over meer dan alleen bereikbaarheid. De mobiliteitstransitie is ook faciliterend om ambities ten behoeve van een leefbare, gezonde en veilige stad waar te maken. De mobiliteitstransitie sluit hierdoor aan op het streven naar **brede welvaart**.
Het draait niet alleen om het snel bereiken van bestemmingen zonder voertuigverliesuren. Leefbaarheid, gezondheid, veiligheid en het überhaupt kunnen bereiken van bestemmingen om mee te kunnen doen aan de maatschappij behoort ook tot mobiliteit en brede welvaart.

Het creëren van **aantrekkelijke ruimte voor voetganger en de fietser** is van belang in de mobiliteitstransitie. Dit zorgt ervoor dat er meer gebruikers van minder verharding gebruik kunnen maken. Voetgangers en fietsers hebben namelijk minder ruimte nodig dan het autoverkeer. Hierdoor kunnen meer mensen tegelijkertijd gebruik maken van dezelfde ruimte. We verhogen niet alleen de bereikbaarheid door de inzet op lopen en fietsen. Er ontstaat ook ruimte voor het realiseren van een **verkeersveilige omgeving** door een fiets- en loopvriendelijke omgeving met minder auto's. Bovendien maakt de mobiliteitstransitie als **ruimtemaker** ruimte voor onder andere **groen- en speelvoorzieningen en klimaat adaptieve maatregelen**, zoals het tegengaan van wateroverlast en hittestress. Een omgeving die veilig is, groen is en klimaat adaptief is, draagt bij aan een leefbare stad waarin brede welvaart centraal staat.
Het inzetten op lopen en fietsen creëert niet alleen ruimte, maar draagt ook bij aan duurzaamheid, gezondheid en **inclusie**. Lopen en fietsen zijn **duurzame en schone vormen van vervoer**. Er is geen sprake van luchtverontreiniging en CO_2-uitstoot door fossiele brandstoffen of geluidshinder. Lopen en fietsen is eveneens een actieve vorm van mobiliteit. Het draagt als beweegactiviteit bij aan vitale inwoners en daarmee een **gezonde stad**. Tot slot is lopen en fietsen een laagdrempelige wijze van verplaatsing. Dit zorgt ervoor dat iedereen zich kan verplaatsen en volwaardig kan deelnemen aan de maatschappij.



Het ruimtegebruik van een rijdende of geparkeerde auto is vele malen groter dan een fietser of een voetganger.

Om een **verandering in de wijze van verplaatsing** waar te maken en zo het lopen en fietsen te stimuleren, is een goede ruimtelijke ordening essentieel. Lopen en fietsen is alleen aantrekkelijk wanneer het makkelijk is en het aantal reiskilometers beperkt zijn.
In Zwolle zetten we daarom vooral in op het bouwen van woningen in de stad, zodat wonen, werken en voorzieningen in **nabijheid** van elkaar zijn. Zo ontstaat er een stad waarin alle benodigde voorzieningen voor bewoners te bereiken zijn.

Ondanks de mobiliteitsgroei willen we de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de autosnelwegen en de regionale verbindingen handhaven. Congestie en potentiële knelpunten op deze verbindingen willen we waar mogelijk verminderen en aanpakken. We moeten dit doen in samenwerking met de Provincies, de Regio Zwolle en het Rijk. Het **preventief inspelen op de mobiliteitsgroei** is nodig om te voorkomen dat de bereikbaarheid en onze economische toppositie als regionaal centrum en logistieke *hot spot* in gevaar komt.

De Buitenring van Zwolle heeft een dubbelfunctie: slagader voor de stad en regionale schakel. Het functioneren van de Buitenring willen we naast de aanpak van knelpunten ook in stand houden door mobiliteitsmanagement (korte autoritten vervangen door fiets, spits mijden en spits spreiden) en verkeersmanagement.

Dit alles sluit aan bij het **STO(M)P-principe** dat Zwolle hanteert. Het STO(M)P-principe is leidend bij alle ontwerpkeuzes voor infrastructuur en bij de inrichting van de buitenruimte. Dat doen we door eerst de mens centraal te zetten en keuzes te maken vanuit Stappen (voetgangers). Vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers), dan het OV en tot slot de personenauto's. We passen bij dit alles zoveel mogelijk het principe van Mobility as a Service (MAAS), zoals deelmobiliteit, toe.



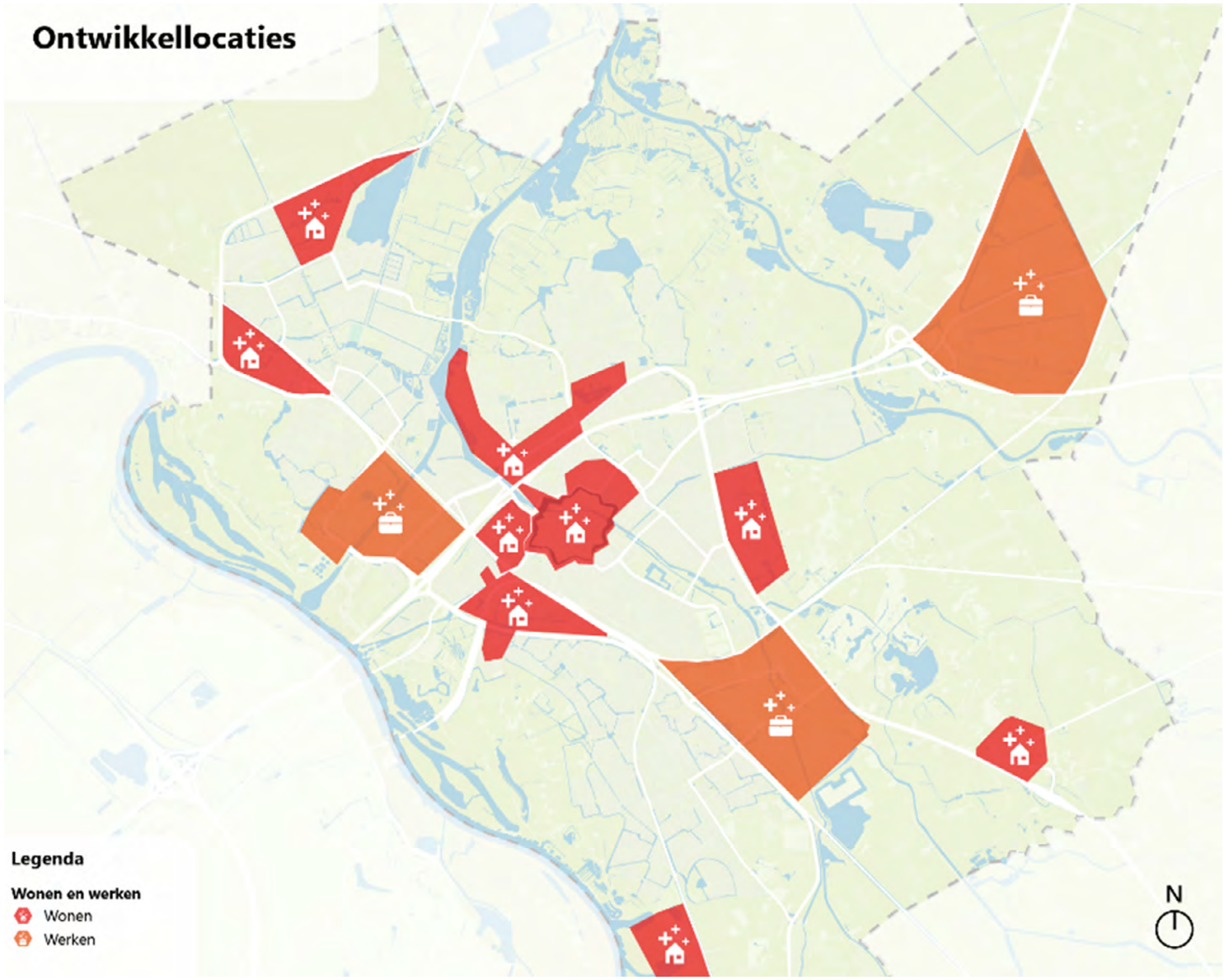
De Westerlaan is STOMP ingericht

De precieze invulling van STO(M)P blijft afhankelijk van het type gebied en de gewenste verplaatsing binnen het gebied. Er is namelijk een verschil tussen verplaatsingen waarbij grote afstanden moeten worden overbrugd en verplaatsingen in de binnenstad.

In steden wordt de rol van de auto veel minder essentieel en vanzelfsprekend. De auto blijft onderdeel van ons mobiliteitssysteem. In Zwolle vertaalt dit zich door de binnenring (de singel) in te richten voor actieve mobiliteit. Het toenemende autoverkeer door een groeiend aantal inwoners is voornamelijk zichtbaar op de Zwolse buitenring en de A28.
Door verschillende opties aan te bieden, stimuleren we dat bewoners, forenzen en bezoekers gebruiken maken van verschillende vormen van vervoer. Daarvoor kan het juiste vervoersmiddel voor de juiste verplaatsing worden gekozen. Om dit te faciliteren is er een samenhangend mobiliteitssysteem nodig met verschillende vormen van vervoer die naadloos op elkaar aansluiten.

Mobiliteitshubs spelen hierin een belangrijke rol. Het zijn fysieke locaties waarin we autoparkeren centreren en overstappen op een ander vervoersmiddel mogelijk is. Het samenbrengen van mobiliteit in de hub doen we al dan niet in combinatie met andere functies, zoals het opladen van auto's, opwekking van schone energie en pakketkluizen.
Maar niet alleen de bezoeker van Zwolle maakt gebruik van mobiliteitshubs. Door de groei van het aantal inwoners neemt de vraag naar parkeergelegenheid ook toe. Daarmee groeit ook het ruimtebeslag van de geparkeerde auto in de openbare ruimte. Dit gaat ten koste van ruimte voor de voetgangers en fietsers. Bovendien is er door verstening geen ruimte voor groen en waterberging. In wijken van Zwolle wordt het auto-parkeren daarom geclusterd in buurthubs. We werken aan mobiliteitsnormen met lagere autoparkeernormen om de druk in de openbare ruimte te verlagen.

Naast het inrichten van de ruimte ten behoeve van een bereikbare en leefbare stad, speelt het **gedrag** van mensen een essentiële rol in de mobiliteitstransitie. Elke doelgroep (bewoner, forens, scholier, bezoeker etc.) heeft eigen wensen en eisen om zich te kunnen verplaatsen. Vanuit de mobiliteitstransitie bepaalt elke doelgroep of de verplaatsing nodig is en zo ja, waar, wanneer en welke vervoersmiddel het beste past om op de bestemming te komen. Zo gaat elke doelgroep op de juiste manier om met mobiliteit.



Zwolle is volop in ontwikkeling

De dynamische Mobiliteitsagenda

De gemeenteraad heeft in 2019 de Mobiliteitsvisie vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie is de **dynamische Mobiliteitsagenda** geïntroduceerd. De dynamische Mobiliteitsagenda is een jaarlijks terugkerend sturingsinstrument dat de keuzes voor concrete maatregelen voor twee jaar vastlegt, het eerste jaar 'hard' en het tweede jaar 'zacht'. De agenda is dynamisch, omdat we hem jaarlijks gaan herzien.
Een dynamische Mobiliteitsagenda staat niet op zichzelf. Belangrijke kaderstellende stukken zijn de **Mobiliteitsvisie 2020-2030** en de **Omgevingsvisie** "Ons Zwolle van morgen 2030" , dat de ambities en ruimtelijke opgaven schetst waar we de komende jaren aan werken.
De gemeenteraad heeft de laatste jaren verschillende **beleidsproducten** vastgesteld die een relatie hebben met de thema's uit deze Mobiliteitsagenda. De agenda wordt gevoed door de actieplannen en uitvoeringsagenda's die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Helaas hebben we meer 'concreet uitvoerbare plannen' in deze uitvoeringsagenda's staan, dan geld of capaciteit om de plannen uit te voeren. In de Mobiliteitsagenda maken we een integrale afweging en prioriteren we de plannen.
De Mobiliteitsvisie bestaat uit drie bouwstenen. Onder de titel "Mobiliteit brengt Zwolle verder" zetten we in op Zwolle als een **gastvrije, bereikbare stad**, Zwolle als een **innovatieve, vitale wereldfietsstad** en Zwolle als een **verkeersveilige en toegankelijke stad**. Ondersteunend aan deze ambities zijn een aantal doelen geformuleerd:

Ambitie 1: Een gastvrije, bereikbare stad

- stimuleren van fietsen en lopen
- OV een aantrekkelijk alternatief maken voor de auto, zowel in reistijd als in kwaliteit van het vervoer
- het combineren van wonen en werken in gebieden
- automobilisten laten reizen via de buitenring (doorstroming) en meer verkeersdeelnemers buiten de spits laten reizen (optimaal benutten infrastructuur)
- gebruik van slimme logistiek

Ambitie 2: Een innovatieve en vitale wereldfietsstad

- stimuleren van fietsen
- gebruik data en vernieuwende technieken om het verkeer te managen
- kiezen voor de STOMP methode
- inzetten op schone voertuigen

Ambitie 3: Een verkeersveilige en toegankelijke stad

- Iedereen kan deelnemen in het verkeer (toegankelijkheid)
- Doelstelling van 0 dodelijke verkeersslachtoffers in 2030

We dragen ook bij aan **landelijke opgaven**. Verkeersveiligheid staat bijvoorbeeld hoog op de nationale agenda. We treffen zowel fysieke- als gedragsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Daarnaast zijn we als gemeente aangesloten bij de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en stellen we per 2025 een emissievrije zone in de binnenstad in voor logistieke voertuigen. Hiermee maken we de binnenstad aantrekkelijker en verminderen we de uitstoot in Zwolle.

Afspraken met de regio

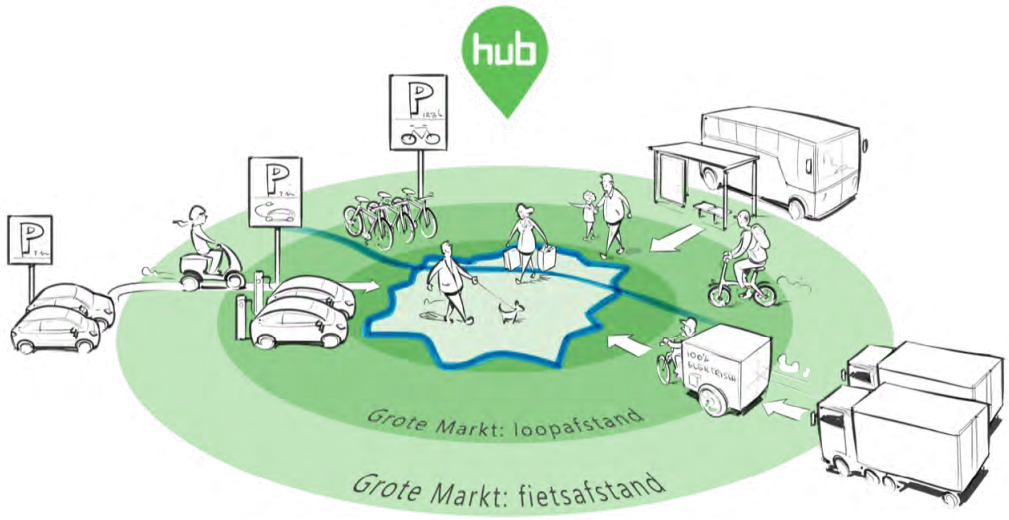
In de Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle "Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta" zijn maatregelen vastgelegd voor een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. De analyse laat zien dat de afstanden in de regio relatief groot zijn en de onbalans tussen de beschikbare banen ten opzichte van woningen ervoor zorgt dat er enorme pendel aanwezig is, vaak met de auto. Daarom zetten we gezamenlijk in de regio in op:

- We zetten maximaal in op verstedelijking. We bouwen woningen daar waar arbeidsplaatsen zijn.
- Verstedelijken doen we door te bouwen nabij HOV en we zetten volop in op STOMP maatregelen en proberen autobezit te verlagen.
- We realiseren Hubs op plekken waar autoland, fiets en OV wereld elkaar raken.

Vervolgens is in het **MIRT onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en Omgeving** een maatregelenpakket vastgelegd voor de Regionale Mobiliteitstransitie. Een pakket richting 2030 en een pakket richting 2040.

Maatregelenpakket 2030 (Zwolle)

1. Parkeerbeleid en gedragsbeïnvloeding (werk- en onderwijsaanpak);
   a. Parkeertarieven (o.a. 'aanpassing' tarief Zwolle) als integraal onderdeel van strategie parkeren;
   b. Het actief stimuleren van alternatieven voor de eigen auto door smart mobility oplossingen en gedragsaanpak (o.a. een werkgevers- en scholenaanpak).
   c. het adequaat aanpassen en richten van flankerend beleid rondom parkeren.
2. Verbetering ontsluiting spoorzone door investeringen in infrastructuur zoals een reconstructie van het kruispunt Reysigerweg – Spoorzone inclusief realisatie van een fietstunnel.
3. Gekoppeld aan de herroutering van autoverkeer via de buitenring zuid, wordt ingezet op een realisatie van een fietstunnel onder de Oldeneelallee, ter hoogte van het kruispunt met de Marsweg;
4. Het realiseren van snelfietsroutes gericht op verbindingen naar overstappunten en hubs en het verbeteren van fiets- en voetgangersbereikbaarheid van stations (middelgrote kernen)
5. Het ontwikkelen en realiseren van een hub-strategie om te komen tot een netwerk van regionale, stadsrand en centrumhubs met als doel de overstap van auto naar OV,(deel)fiets en overige deelmobiliteit te stimuleren.



Maatregelenpakket 2040 (ontwikkeling Zwolle Oostflank)

1. Meer en beter hoogwaardig openbaar vervoer tussen de regio en de stad en binnen Zwolle.
2. Stedelijke ontwikkeling van de Ceintuurbaanzone in relatie tot de functie van de buitenring én de kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer zowel op stads- als regioniveau.
3. Het binnenstedelijk verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur.

Programmatische aanpak

Het afgelopen jaar is een programmatische aanpak op de Zwolse mobiliteitsopgave geïntroduceerd. De prioriteiten hiervoor zijn meegegeven door het bestuur:

1. De mobiliteitstransitie is een systeemopgave op stedelijk niveau. Aansluitend bij de bestuurlijke prioriteiten gaan we de komende periode ruimte maken voor de woningbouw. Dat wil zeggen dat we vol inzetten op fysieke maatregelen rond **parkeren** en **hubs**.
2. De mobiliteitstransitie maakt ruimte voor de ontwikkeling van de stad en is een voorwaarde om gebieden goed te laten functioneren. We versterken daarom de **actieve mobiliteit** (lopen en fietsen) en **duurzame mobiliteit**, gericht op publieke (deel)mobiliteit.

De stap van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsagenda in één stap is te groot. De Mobiliteitsvisie is een richtinggevend kader, maar omvat geen concrete maatregelen. Daarom is het **inhoudelijk Mobiliteitsprogramma**[1] opgesteld. Het inhoudelijk Mobiliteitsprogramma vertaalt de Mobiliteitsvisie naar concrete maatregelen tot 2030 (de periode waar de Mobiliteitsvisie betrekking op had). Het omvat zowel alle fysieke investeringen als beleidsinspanningen.
De maatregelen zijn vervolgens op geld gezet ("wat kost het?"). Dat levert het beeld op dat alle kosten om de ambities uit de Mobiliteitsvisie uit te voeren de beschikbare middelen ver overschrijden. Er is dus noodzaak aan keuzes.
In de Mobiliteitsagenda worden op basis van een **afwegingskader** keuzes gemaakt voor de inzet van middelen en gaan we over tot uitvoering. De agenda kijkt 1 jaar hard en 1 jaar zacht vooruit. We rapporteren ook over de inspanningen van het afgelopen jaar.

De bestuurlijke prioriteiten die in de bestuursopdracht zijn vastgesteld vormen de basis voor dit afwegingskader. De variabelen in het afwegingskader zijn teruggebracht tot twee assen; **doelrealisatie** en **momentum**. Met doelrealisatie bedoelen we de mate waarmee de maatregel bijdraagt aan de bestuurlijke prioriteiten, de mobiliteitsdoelstellingen en de mate waarin de maatregel woningbouw mogelijk. Het momentum gaat over politieke prioriteiten, de mogelijkheid om subsidie te verwerven of het nakomen van toezeggingen aan de Raad. Zo ontstaat een ABCD-lijst, waarbij de strategie per klasse verschilt:

A. De maatregelen veel momentum hebben en veel bijdragen aan onze doelen voeren we uit. Deze nemen we dus op in de Mobiliteitsagenda.
B. We gaan momentum creëren voor de maatregelen die veel bijdragen aan onze doelen, maar geen momentum hebben. Dan kan de maatregel in een van de volgende jaren worden opgenomen in de Mobiliteitsagenda.
C. De maatregelen die in mindere mate bijdragen aan onze doelen, maar wel veel momentum genieten, voer je pas uit wanneer de middelen – na uitvoering van lijst A – dat toelaten.
D. De maatregelen die minder bijdragen aan onze doelen en minder momentum hebben worden (voorlopig) niet uitgevoerd.



Werken aan projecten

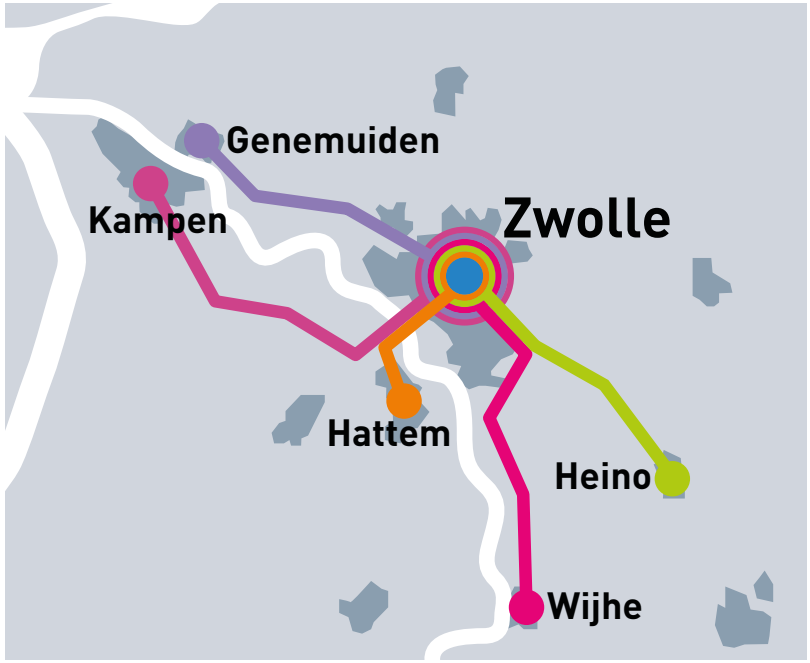
Veel van onze opgaven realiseren we in de gebiedsontwikkelingen. Door nauw samen te werken met gebiedsprogramma's zorgen we ervoor dat de gebiedsambities in lijn zijn met de ambities uit de mobiliteitsvisie. Zo is de STOMP-methodiek inmiddels de nieuwe standaard geworden in gebiedsontwikkelingen.

Buiten de gebiedsontwikkelingen om werken we ook aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid of bereikbaarheid van Zwolle. We willen dan efficiënt met onze middelen omgaan en tegelijkertijd de overlast voor inwoners van Zwolle beperken. Daarom starten we pas met een project als aan één van de onderstaande twee voorwaarden is voldaan[2,3]

1. Het beoogde project is onderdeel van een regionale doorfietsroute. We gaan dus **strategisch** te werk.
2. Het beoogde project staat gepland voor groot onderhoud. We gaan dus **kansgericht** te werk.

De **regionale doorfietsroutes** zijn belangrijke verkeersverbindingen voor de stad. Ze zorgen ervoor dat het netwerk goed blijft functioneren. Niet alleen voor de fiets, maar ook voor de auto en het OV. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de directe omgeving. Zwolle heeft in 2024 onder andere de SPUK-subsidie van het rijk gekregen voor de realisatie van de regionale doorfietsroutes.

Het komend jaar zetten we in op een aantal strategische verkenningen om deze subsidie gericht te besteden. Zo zijn de beoogde projecten Rhijnvis Feithlaan, rotonde Hanekamp, Diezerkade en Wipstrikkerallee allemaal gelegen op de regionale doorfietsroute Zwolle – Heino.



De regionale doorfietsroutes van de gemeente Zwolle zijn:

- Zwolle-Hattem
- Zwolle-Hasselt
- Zwolle-Wijhe
- Zwolle-Heino
- Zwolle-Nieuwleusen

Een tweede reden om een project op te starten is wanneer het onderdeel is van de wijkgerichte aanpak. Een straat of gebied staat dan voor **groot onderhoud** ingepland waarbij de verharding van een heel wegvak of een gedeelte ervan wordt vervangen.
Maar wanneer de schop de grond in gaat, biedt dat kansen om meerdere opgaven tegelijkertijd aan te pakken. Wij grijpen dat moment aan om voor de nieuwe situatie de verkeersveiligheid te verbeteren, leefbaarheid te vergroten of – indien nodig – de wegcapaciteit te vergroten.
Door aan te sluiten op de planning voor het groot onderhoud beperken we ook de overlast voor omwonenden. Het bijeen brengen van alle ambities vanuit meerdere werkvelden voor zo'n gepland project voor onderhoud noemen de **wijkgerichte aanpak**.

2) Enkele projecten – zoals de Wipstrikkerallee – zijn zowel onderdeel van een regionale doorfietsroute, als gepland voor groot onderhoud.
3) Een uitzondering is de Eli Heimanslaan. Dit project is geen onderdeel van een regionale doorfietsroute of gepland voor groot onderhoud, maar voeren we uit op verzoek van de Raad..

Samenleving betrekken

De Mobiliteitsvisie is in 2019 opgesteld in samenspraak met haar partners. De visie schetst het vergezicht en heeft zijn weg inmiddels gevonden naar het Coalitieakkoord, de omgevingsvisie en andere beleidsstukken van de gemeente Zwolle. De visie waar we naartoe bewegen staat daarmee vast. Maar de route ernaar toe nog niet.

Zwolle wil in gesprek met haar inwoners. Om de mobiliteitstransitie te laten slagen hebben we iedereen nodig. Daarom hebben wij het nodig te weten wat er bij mensen speelt. Welke zorgen leven er? Waar zijn inwoners het niet mee eens? Welke obstakels zijn er voor de mensen die graag mee willen bewegen, maar dat lastig vinden? Door dit op te halen laten we de plannen beter aansluiten op de specifieke behoeften.

We zetten in op verschillende vormen van participatie:
- Gerichte communicatiecampagne over mobiliteitstransitie
- Participatie op stadsniveau over mobiliteitstransitie
- Denktank met verschillende maatschappelijke vertegenwoordigers
- Gedragscampagne vanuit thema's

Daarnaast vindt er – zoals gebruikelijk – vanuit projecten gerichte communicatie plaats met omwonenden over het project.

Leeswijzer

De agenda is ingedeeld op de volgende manier: eerst schetsen we het kader waarin de dynamische Mobiliteitsagenda tot stand is gekomen. Dat hoofdstuk heeft u zojuist gelezen. Vervolgens rapporteren we over de inspanningen van het afgelopen jaar (laatste kwartaal van 2023 en 2024) in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 maken we een doorkijk naar de voorgenomen inspanningen voor 2025 (hard) en 2026 (zacht). De Mobiliteitsagenda sluit af met een financiële vertaling van de plannen (hoofdstuk 4).
Om de hoeveelheid aan informatie behapbaar te houden, maken we in alle hoofdstukken een onderscheid in **1) beleidsinspanningen, 2) projecten in gebiedsontwikkelingen en 3) infrastructurele projecten**.



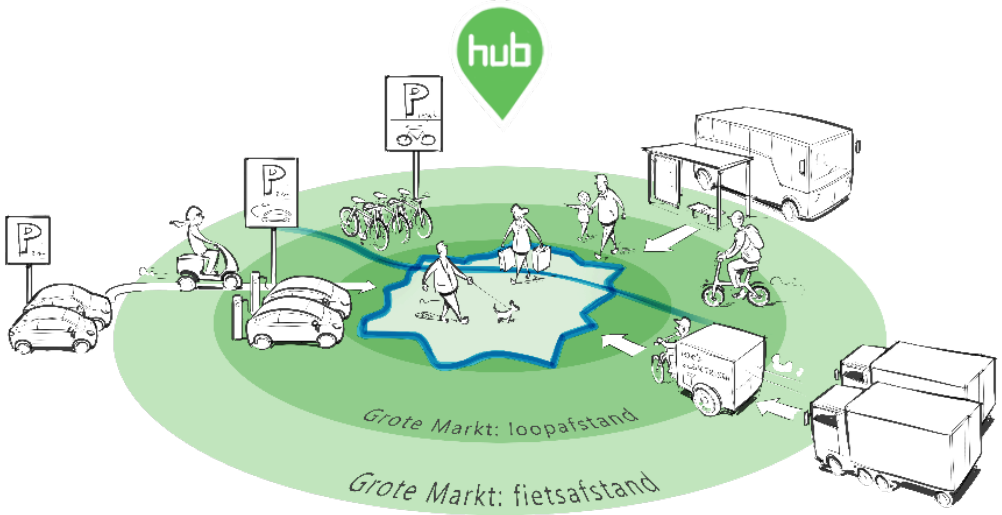
2 **Monitor 2024**

2 Monitor 2024

Zwolle groeit. De groei van de stad gaat hand in hand met de toename van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit en auto's. Om de groei hiervan op te vangen is de Mobiliteitsvisie 2020-2030 opgesteld. Deze Mobiliteitsvisie is de afgelopen jaren de onderlegger geweest in wat we wel en niet oppakten. Deze paragraaf opent met een terugblik op wat we in 2019 hadden beloofd. In 2024 hebben we een grote stap gezet in het uitwerken van deze visie naar beleid en strategie.

Waar komen we vandaan?

In de Mobiliteitsagenda leggen we de keuzes vast voor de komende jaren en blikken we terug op de resultaten van het afgelopen jaar. In de agenda maken we daarmee het proces van keuzes maken expliciet en leggen daar verantwoording over af. Dat deden we in de afgelopen jaar niet op deze manier. Maar dat betekent niet dat het ons ontbrak aan een duidelijk kader waar we onze keuzes aan toetsten. Dat kader was – en ís nog steeds – de Zwolse Mobiliteitsvisie "Mobiliteit brengt Zwolle verder" dat in 2019 is vastgesteld door de Raad. Het schetst onze ambitie:



Het hub-netwerk zet in op nabijheid

- Gastvrije en bereikbare stad: Zwolle wil een stad zijn waar iedereen zich welkom voelt en gemakkelijk kan reizen, zowel binnen de stad als naar andere bestemmingen.
- Verkeersveilige en toegankelijke stad: De stad streeft naar een veilige en toegankelijke omgeving voor alle verkeersdeelnemers, inclusief voetgangers, fietsers en automobilisten.
- Innovatieve, vitale wereldfietsstad: Zwolle wil een toonaangevende fietsstad zijn, met innovatieve oplossingen om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken.

Deze ambities dragen bij aan bredere doelstellingen zoals stedelijke groei, klimaatadaptatie, de energietransitie en brede welvaart. De mobiliteitsvisie schetste daarnaast ook verschillende belangrijke maatregelen om deze ambities te realiseren. Deze maatregelen zijn de afgelopen jaren de onderlegger geweest voor onze inspanningen. In de visie waren de volgende maatregelen opgenomen:

1. Het verbeteren van het langzaamverkeersnetwerk door de aanleg van snel- en doorfietsroutes en het verbeteren van de infrastructuur voor voetgangers. We zetten in op het realiseren van het netwerk van aantrekkelijke en herkenbare doorfietsroutes en op meer fietsgebruik in plaats van de auto, vooral in de spitsuren.
   We onderkennen ook het belang van de voetganger in de stad. Onze ambitie is om het lopen een prominentere plaats te gaan geven door uitvoering te geven aan het voetgangersnetwerk.
2. We starten met het opstellen van een Regionale hub-strategie en OV-visie. De hubstrategie is de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs geworden. De OV-visie starten we in 2025 mee.
3. Gedragsmaatregelen: Er wordt gewerkt aan wijkgerichte aanpakken, werkgeversaanpakken en onderwijsaanpakken om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen te bevorderen. Vanuit de Regio is €1,4 mln hiervoor beschikbaar. Ook zetten we in op educatie en voorlichting om de verkeersveiligheid en verkeersgedrag te vergroten.
4. Bereikbaarheid, Parkeerbeleid en parkeren op afstand: zoals in hoofdstuk 1 toegelicht hebben we met de regio afspraken gemaakt om toe te werken naar een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem. De analyse laat zien dat de afstanden in de regio relatief groot zijn en de onbalans tussen de beschikbare banen ten opzichte van woningen ervoor zorgt dat er enorme pendel aanwezig is, vaak met de auto
5. Afwaarderen van weg-infrastructuur binnen bebouwd gebied en aanpassen waar nodig: Dit betekent dat de snelheid en capaciteit van wegen binnen de bebouwde kom worden aangepast om ruimte te maken voor langzaam verkeer en verstedelijking. Het binnenstedelijk verlagen van de snelheid is onderdeel van het Mirt-maatregelenpakket en geprioriteerd als maatregel na 2030.

Beleidsinspanningen

De vraag naar beleid en strategie op mobiliteit is groot vanuit de gebiedsontwikkelingen. Tegelijkertijd zijn er in de voorgaande jaren weinig beleidsproducten door de Raad vastgesteld. We hebben 2024 daarom gebruikt om een inhaalslag te maken. Dat heeft geleid tot een veelvoud aan producten dat het afgelopen jaar door de Raad is vastgesteld. De uitgangpunten en kaders uit deze documenten vertalen we naar projecten die de dynamische Mobiliteitsagenda opmaken.
Een van de ambities omtrent mobiliteit is het ontwikkelen en uitrollen van de hubstrategie. De **adaptieve ontwikkelstrategie (AOS) Mobiliteitshubs** is opgesteld om dit te faciliteren. De AOS schetst kaders voor de ontwikkeling van hubs in gebiedsontwikkelingen en op stads breed niveau. Het is een instrument om tussentijds bij te sturen op prioritering, planning, omvang, locaties, investeringen en exploitatie van de hubs.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een andere grote ambitie in de Mobiliteitsvisie. De **Strategie Verkeersveiligheid** is opgesteld om richting te geven aan de verkeers-veiligheidsaanpak. Deze strategie biedt een systematische benadering voor het verbeteren van verkeersveiligheid en voedt de dynamische Mobiliteitsagenda met potentiële maatregelen die kunnen bijdragen aan het behalen van de gestelde doelen. Het benadrukt preventieve acties, educatie, en infrastructuurverbeteringen om een veiligere omgeving voor alle weggebruikers te creëren.

In de Mobiliteitsvisie wordt de STOP-methodiek als uitgangspunt genoemd voor nieuwe projecten. Daar is deelmobiliteit aan toegevoegd, waardoor het STOMP (Mobility as a Service) werd. Om hier meer handvatten aan te geven hebben we de **Strategie Deelmobiliteit** opgesteld.
De Strategie Deelmobiliteit formuleert de uitgangspunten die de basis vormen voor het beleid en de uitvoering ervan. Het document beschrijft de rol(len) van de gemeente op het gebied van deelmobiliteit, inclusief de ondersteuning en stimulering van deelauto's, deelfietsen en andere vormen van gedeelde mobiliteit. De strategie biedt een kader voor samenwerking met private partijen, infrastructuurontwikkeling, en beleidsmaatregelen die deelmobiliteit toegankelijker en aantrekkelijker maken voor bewoners en bezoekers.

Om sturing te geven aan de mobiliteitstransitie en die hierboven genoemde onderwerpen hebben we onderliggende data nodig. We zijn daarom aangesloten bij **Dutch Metropolitan Innovations Ecosysteem (DMI)**. Een landelijk- en regionaal initiatief waar data gedreven samenwerking centraal staat. De projecten waar we nu aan werken gaan ook over digitale verkeersmanagement, stedelijk programmeren, monitoring. De focus ligt op mobiliteit, maar het DMI gaat over alle onderdelen binnen duurzame stedelijke ontwikkeling.

Sinds het najaar van 2023 is Zwolle aangesloten bij de **CityDeal Fietsen voor iedereen**. Met deze CityDeal willen partijen bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen. De CityDeal concentreert zich op toegang tot een veilige fiets hebben en de vaardigheden om te kunnen fietsen. Het Zwolse project Fietsen geeft Vrijheid sluit aan op de doelen van deze CityDeal.
Naast de Mobiliteitsvisie 2020-2030 is de in 2023 opgestelde **Parkeerstrategie 2040** voedend voor andere beleidsproducten die dit jaar zijn vastgesteld. Het **Nota Parkeren** is de concretisering van de Parkeerstrategie 2040 en faciliteert de gebiedsontwikkelingen, waaronder de bereikbaarheidsagenda van binnenstad. De nota introduceert een nieuwe aanpak voor betaald parkeren en de parkeertarieven. Daarnaast faciliteert het de integratie van deelauto's en tweewielers, waardoor alternatieve en duurzame mobiliteitsopties worden gestimuleerd.

De **Nota Mobiliteitsnormen** is het tweede product dat uitwerking geeft aan de Parkeerstrategie 2040. In dit nieuwe (moderne) normenkader gaan we meer kwalitatieve normen en eisen vastleggen en niet alleen focussen op de autoparkeernorm. Aan de hand van deze nieuwe normen beoordelen we of de mobiliteitsopgave bij de bouw van woningen, kantoren en bedrijven beschikbaar is nu en in de toekomst.

Met deze beleidsinspanningen probeert de gemeente niet alleen de huidige mobiliteitsopgaven aan te pakken, maar ook duurzame en veilige mobiliteit voor de toekomst te garanderen.
Zo wordt er bijvoorbeeld niet alleen naar verkeersveiligheid gekeken, maar ook naar milieuvriendelijke oplossingen zoals deelmobiliteit en de herverdeling van ruimte ten gunste van voetgangers en fietsers. De geïntegreerde aanpak in verschillende documenten en strategieën zorgt ervoor dat er een samenhangend beleid wordt gevoerd dat flexibel kan inspelen op veranderingen en nieuwe inzichten.



Deelmobiliteit nog niet in hubs, maar ‘freefloating’ op straat

Uitgangspunten Kaderstellend Beleid:

Mobiliteitsvisie 2020 – 2030
- We hanteren het STOMP-principe voor al onze plannen. (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobilty as a service (deelmobiliteit), Privéauto).
- We zetten in op doorfietsroutes.
- We verleiden inwoners en bezoekers tot lopen.
- We faciliteren de doorontwikkeling van het OV als alternatief voor de auto.
- We investeren in een duurzame stadlogistiek.
- We investeren in betere overslagpunten.
- We streven naar een Zero emissie stadslogistiek.

Strategie Verkeersveiligheid
- We sluiten aan bij het landelijke en regionale beleid voor verkeersveiligheid. De risico gestuurde aanpak is landelijk een leidend principe.
- We maken risicoanalyses en bepalen risicolocaties.
- We stellen uitvoeringsagenda's op die passen bij de risicoanalyse en zetten uitvoeringsprogramma's op.
- We stimuleren de realisatie van infrastructuur waarmee Zwolle Veilig, bereikbaar en leefbaar blijft en Zwolle de grootste verkeersrisico's verminderd.
- We zetten blijvend in op verkeerseducatie, opleiding en voorlichting.
- We werken data gedreven.
- Handen uit de mouwen voor handhaving.
- Innovatie, monitoring en participatie is essentieel.

Strategie Deelmobiliteit
- We stimuleren en faciliteren particuliere initiatieven.
- We vergroten de betrouwbaarheid van het aanbod.
- We vergroten de diversiteit van het aanbod.
- We voorkomen overlast van deelmobiliteit in de openbare ruimte.
- We zetten in op actieve mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit.
- We zetten in op het toegankelijk maken van deelmobiliteit.
- We zorgen ervoor dat bij elke gebiedsontwikkeling passende deelmobiliteit kan worden aangeboden.

AOS Mobiliteitshubs
- We maken woningbouw mogelijk door hubs, zonder hubs geen woningen.
- We maken ruimte voor vergroening.
- We houden de stad bereikbaar.
- We borgen dat parkeren betaalbaar is.
- We sturen op hoeveelheid parkeren. Niet meer abonnementen uitgeven dan de hoogte parkeernorm.
- We spelen in op veranderende omstandigheden.
- We vangen de parkeeropgave op in Mobiliteitshubs.
- We maken gebruik van bestaande parkeergarages.
- We maken gebruik van koppelkansen met bestaande programma's, projecten en (bewoners) initiatieven.

DMI
- We maken gebruik van informatietechnologie.
- We werken samen met overheden, bedrijven en bewoners.

Parkeerstrategie 2040

- We werken van binnen naar buiten
- Stimuleren fiets en deelmobiliteit;
- OV staat boven auto parkeren, in het centrum goede voorzieningen;
- Parkeren;
  - Bewoners op eigen terrein, zo niet? Parkeervergunning of abonnement in parkeervoorziening. Stadshart en spoorzone centrale voorziening met abonnement.
  - Bezoekers parkeren aan de rand in parkeervoorziening, OV of deelmobiliteit als natransport.
  - Speciale behoeftes parkeren bij voorkeur (tijdelijk) op passende loopafstand.
  - Voor we aan de slag gaan is het alternatief op orde.
- Mobiliteitshubs;
  - 4 soorten hubs: Stadsrandhubs, OV-hubs, centrumhubs en buurt- en microhubs
    - Stadsrandhubs, als P+R locatie voor de binnenstad
    - en logistiek overslagpunt.
    - OV-hubs: overstapfunctie voor OV.
    - Centrumhubs: loopafstand van centrum, combinatie
    - voor OV, deelmobiliteit en parkeren.
    - Buurt – en microhubs: hubs binnen de loopafstand van de woning bewoners.
- Beleidskeuzes;
  - Normen
    - Fietsparkeernormen worden minimum standaard.
    - Autoparkeernormen verlagen.
    - Voldoende laadmogelijkheden.
  - Parkeren niet meer in de openbare ruimte.
    - Fiets parkeren op eigen terrein.
    - Deelmobiliteit op aantrekkelijke locaties.
    - Auto parkeren op eigen terrein of collectieve voorziening.
  - Nieuwe aanpak invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen.
    - Draagvlakmetingen worden niet meer gebruikt.
    - Gesprekken over parkeren volgens aanpak ‘Hanza!’.
    - Betaald straat parkeren langzaam uit binnenstad faseren.
    - Plekken vergunninghouders alleen verwijderen voor wandel- en fietsnetwerk.
  - Nieuwe aanpak invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen.
    - Draagvlakmetingen worden niet meer gebruikt.
    - Gesprekken over parkeren volgens aanpak ‘Hanza!’.
    - Betaald straat parkeren langzaam uit binnenstad faseren.
  - Plekken vergunninghouders alleen verwijderen voor wandel- en fietsnetwerk.

Nota Parkeren

- We creëren voldoende ruimte voor fiets parkeren, eventueel collectief/inpandig.
- Uitbreiding van betaald parkeren en parkeervergunningen.
- Een nieuwe aanpak voor de invoering van betaald parkeren en parkeervergunningen.
- Een vergunning om de auto voor de deur te parkeren is niet vanzelfsprekend.
- We hanteren verschillende parkeertarieven .
- Waar nodig, halen we gefaseerd parkeerplaatsen weg op straat.
- In bestaand gebied brengen we de laadcapaciteit verder op orde voor elektrische auto’s.

Nota Mobiliteitsnormen

- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen worden eisen gesteld aan het aantal fietsparkeerplaatsen en de kwaliteit ervan.
- We actualiseren de autoparkeernormen op basis van ontwikkelingen op het gebied van groei, duurzaamheid en mobiliteit.
- De normen voor auto parkeren worden lager dan ze nu zijn.
- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen leggen we op alle parkeerplaatsen de benodigde leidingen en aansluitvermogen aan om elektrisch te kunnen laden.
- We stimuleren het structureel aanbieden van deelmobiliteit (particulier en commercieel) in nieuwe gebiedsontwikkelingen ter vervanging van auto parkeren voor bewoners.

Projecten in gebiedsontwikkelingen

Een groot deel van de gemeentelijke inzet op mobiliteit vindt plaats in de gebiedsontwikkelingen.

Spoorzone

Het **Mobiliteitsprogramma van eisen (MPVE) van de Spoorzone** is afgelopen jaar vastgesteld door de raad. Het STOMP-principe is leidend geweest in de ontwikkeling van dit beleidsstuk. Met allereerst aandacht voor een excellent voetgangersnetwerk, een excellent fietsnetwerk met voldoende fietsparkeergelegenheid, nabije OV-voorzieningen, ruimte voor deelmobiliteit en auto parkeren in hubs aan de randen van het gebied met een lagere autoparkeernorm. Het maatregelenpakket uit de Spoorzone volgt uit deze uitgangspunten.



Het Koggepark biedt meer ruimte voor lopen en fietsen in het groen

In 2024 is de **Pilot deelscooterplekken Westerlaan** van start gegaan. Er is een tijdelijke parkeerplek voor deelmobiliteit dicht bij het station ingericht om het deelmobiliteit te stimuleren maar ook reguleren. Deze parkeerplekken voor deelmobiliteit worden **Microhubs** genoemd. Verkenningen naar andere locaties voor Micro hubs lopen dit jaar.

De realisatie van de **fietsstraat in het Koggepark** is gestart in het derde kwartaal van 2023 en medio 2024 opgeleverd. In de nieuwe inrichting is niet alleen meer ruimte voor voetgangers gerealiseerd, maar ook meer aandacht gegeven aan een groene inrichting. De wijk blijft bereikbaar voor auto's alleen de rijbaan is smaller en auto's zijn te gast. Door de inrichting als fietsstraat is de fietsroute veiliger en in combinatie met het groen ook een stuk prettiger dan in de oude situatie. De Koggelaan is ontwikkelt tot een 'groene verbinder' in de Spoorzone. Daarmee vangen we water op, gaan we hittestress tegen en wordt het gebied koeler dan toen het versteend was.

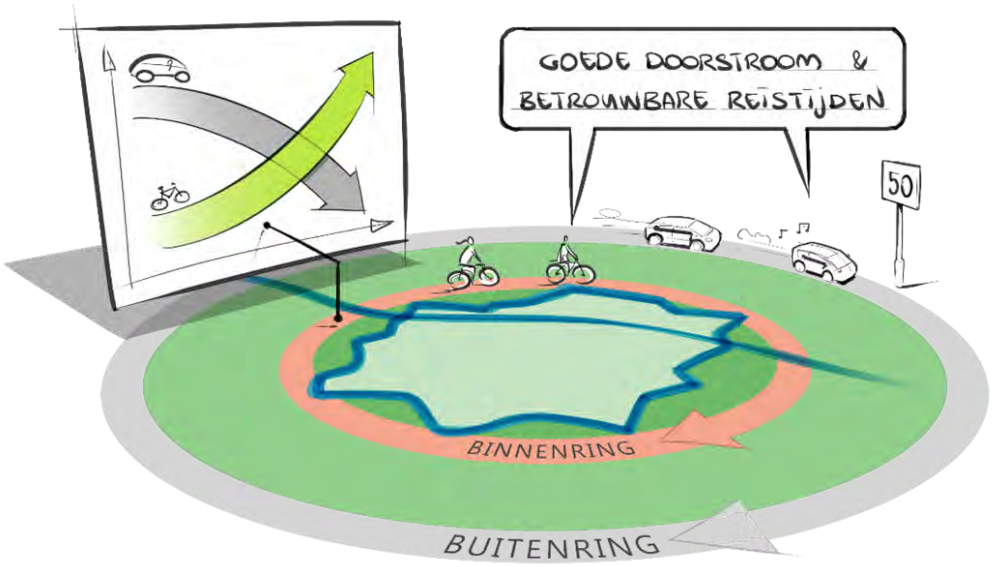
De **aansluiting van de Van Karnebeektunnel** is onderdeel van het Koggepark en is tegelijkertijd onder handen genomen. Er is een nieuwe aansluiting op het fietspad, een opstelstrook voor afslaande fietsers, het fietspad is verbreed en een half verhard pad aangelegd voor voetgangers. De verkeerssituatie is overzichtelijker geworden voor voetgangers en fietsers. Dit bevordert de verkeersveiligheid van zowel voetgangers als fietsers.

Tot slot is dit jaar de bouw van de nieuwe loopbrug (ook wel **Passerelle** genoemd) over het spoor begonnen. De Passerelle zorgt voor een doorlopende wandelroute door de stad. De brug verbindt de historische binnenstad aan de noordkant van het station met het nieuwe centrumgebied Spoorzone aan de zuidkant. Voetgangers krijgen daarmee niet alleen een aantrekkelijk alternatief voor de huidige spoortunnel onder het station door, maar het ontlast deze spoortunnel ook nog eens.

Stadshart

Het plan van aanpak van de **Bereikbaarheidsagenda binnenstad** is dit jaar vastgesteld. Deze bereikbaarheidsagenda is het document waarmee het bestaande beleid vanuit mobiliteit en Stadshart vertaald wordt naar concrete projecten. Het document geeft inzicht in wat er in het komend jaar, de komende paar jaren en in de verre toekomst plaats gaat vinden. Onder andere fietsbereikbaarheid van de binnenstad is een belangrijk thema in de bereikbaarheidsagenda. We focussen ons op het realiseren van voldoende fietsparkeergelegenheden en prettige aanrijroutes voor fietsers.
Ook wordt dit jaar de **Visie Singel van Zwolle** opgeleverd. De binnenring krijgt een opwaardering voor fietser en voetganger. De auto wordt via inprikkers naar de buitenring geleid. Daarbij komt er ruimte voor ambities op het gebied van leefbaarheid, gastvrijheid,

klimaatadaptatie, vergroening, etc. Er is daarom een verkeerskundig onderzoek opgestart naar het functioneren van de binnenring, het omliggende wegennet en de inprikkers binnen het toekomstige mobiliteitssysteem van Zwolle. De herinrichting van de Kop Assendorp, Assendorperstraat en Diezerkade zijn onderdeel van het project Singelzone.



De 'ringen' hebben een vitale rol in het functioneren van de Singelzone



In 2024 is er hard gewerkt aan de Kop van Assendorpstraat

In 2024 is er al gestart met de realisatie van de Singelzone. Zoals afgesproken was voor de **Herinrichting van Kop van Assendorpstraat** het STOMP-principe leidend. Voor voetgangers zijn aantrekkelijke, brede trottoirs aan beide zijden van de straat aangelegd. De oversteken zijn op plateau's uitgevoerd. Fietsers kunnen van de hele rijbaan gebruik maken. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de aanleg van de toekomstige mobiliteitshub Weezenlanden Noord. Het ontwerp is zo ingedeeld dat de aansluiting straks met beperkte aanpassingen kan worden gerealiseerd.

De besluitvorming over de **Zero-emissiezone** binnenstad heeft ook plaatsgevonden in 2024. Vanaf 1 januari 2025 voert gemeente Zwolle dit in. Logistieke voertuigen zijn vanaf dat moment alleen welkom als ze uitstootvrij zijn, rekening houdend met een overgangsperiode tot 2030.

Overige gebiedsontwikkelingen

Stadshagen
In Q2 2024 zijn de bevinden opgeleverd van de **Proeftuin verkeer Stadshagen**. Uit het Buurt-voor-Buurt onderzoek dat gemeente Zwolle uitvoert bleek dat verkeersoverlast in Stadshagen als bovengemiddeld wordt ervaren. Aan kinderen van basisscholen is gevraagd om vanuit hun ogen onveilige verkeerssituaties aangegeven. Op deze plekken zijn extra oversteekplaatsen gemaakt en aangegeven met felle kleuren en symbolen.
Ondanks de **uitbreiding winkelcentrum Stadhagen** en de **herinrichting van de openbare ruimte**., ligt de hoofdinfrastructuur van Stadshagen er al. Vandaar dat er dit jaar en komende jaren minder ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zullen plaatsvinden. In Breekamp-west en Breezicht wordt nog flink gebouwd, dit vraagt wel om extra capaciteit voor de toevoer wegen die op termijn op de schop zullen gaan.

Oosterenk
Op initiatief van de gemeente is in 2024 de **Pilot Slimme slagbomen** in de gebiedsontwikkeling Oosterenk gestart. Dit om te leren en experimenteren met het flexibel organiseren van de toenemende vraag naar parkeerplekken in Oosterenk. Het efficiënter gebruiken van de beschikbare capaciteit en dubbelgebruik van parkeren stimuleren we door deze pilot.
De vervolgstappen na de pilotperiode van vier jaar hangen af van de lessen die we tijdens de pilot leren. Een verlenging van de parkeerfunctie op deze locatie ligt niet voor de hand, omdat de kavels op termijn in ontwikkeling gaan.

Infrastructurele projecten

Als organisatie koppelen we veel van onze ambities en opgaven aan de gebiedsontwikkelingen, reguliere onderhouds- of vervangingsopgaven. Daarbuiten zijn in 2024 geen infrastructurele projecten gerealiseerd. De gereserveerde middelen voor fysieke bestedingen 2024 hebben we in dat kader ook hergeprioriteerd voor onderzoek, studie en advies.
Dat heeft verschillende oorzaken:

1. Heroverweging van de prioriteiten. Het afgelopen jaar heeft scherpe keuzes maken en prioriteren veel aandacht gehad. Dat heeft ertoe geleid dat we zelf ook kritisch hebben gekeken naar de nut en noodzaak van de beoogde projecten.
2. Tekorten in budgetten door voortschrijdend inzicht in de opgave of projectkosten. Wanneer de projecten wel prioritair zijn hebben we deze projecten geprogrammeerd in 2025 – zie volgend hoofdstuk – om de tekorten aan te vullen met de beschikbare budgetten.
3. Veel tijd en aandacht is gegaan naar het maken van beleidsproducten. Zoals toegelicht in het begin van dit hoofdstuk zat daar een achterstand die gerepareerd moest worden.



3 Agenda 2025 & 2026

3 Agenda 2025 & 2026

‘Hard’ en ‘zacht’

De dynamische Mobiliteitsagenda is een jaarlijks terugkerend sturingsinstrument dat de keuzes voor concrete maatregelen voor twee jaar vastlegt, het eerste jaar ‘hard’ en het tweede jaar ‘zacht’. Maar wat betekent dat?
Het eerste jaar ‘hard’ wil zeggen dat we de keuzes voor 2025, na vaststelling door de Raad, ook vastleggen in de **begroting**. De Mobiliteitsagenda hangt dient jaarlijks dan ook gepubliceerd te worden vóór de vaststelling van de begroting. Dan kunnen eventuele wijzigingen in de Mobiliteitsagenda meegenomen worden naar de begroting.
Het tweede jaar – 2026 – is ‘zacht’ omdat de afspraken nog niet vastgelegd worden in de begroting. We geven een **doorkijk** van de projecten waarvan we denken dat we het over twee jaar moeten oppakken. Maar prioriteiten schuiven, bijvoorbeeld als gevolg van een wisselende politieke context, een recessie of epidemie. Daarom leggen we de keuzes voor 2026 pas volgend jaar vast. Dan kunnen we met meer zekerheid stellen dat die maatregelen ook écht de meest prioritaire maatregelen zijn; de maatregelen dragen dan het meeste bij aan onze doelen en genieten momentum.
Waar voor 2025 de keuzes dus ook precies passen binnen de beschikbare financiële kaders, geldt dit voor de maatregelen in 2026 niet. We presenteren daarom ook een overprogrammering (meer doelen dan beschikbaar geld) voor 2026. Volgend jaar zullen we deze maatregelen scherper prioriteren om ervoor te zorgen dat het allemaal ook in dat jaar financieel uitvoerbaar is.

Beleidsinspanningen

Aan de hand van het prioriteringsproces – zoals beschreven in hoofdstuk 1 – zijn de meest prioritaire maatregelen bepaald. Te beginnen bij de bestuurlijke prioriteiten zetten we het komend jaar vanuit mobiliteit in op actieve-, duurzame mobiliteit, parkeren en hubs.
Onder actieve mobiliteit verstaan we de bewegingen die we te voet of met de fiets maken. Lopen en fietsen zorgt ervoor dat er efficiënter met de ruimte omgegaan wordt. Voetgangers en fietsers hebben namelijk minder ruimte nodig dan het autoverkeer. Hierdoor kunnen meer mensen tegelijkertijd gebruik maken van dezelfde ruimte.
Waar Zwolle inmiddels bekendheid geniet als Wereldfietsstad, is dat voor de benenwagen nog niet het geval. Terwijl de voetganger juist voorop komt in de STOMP-methodiek. Om écht in te zetten op actieve mobiliteit willen we daar in 2025 verandering in brengen. In 2025 brengen we - als eerste stap - het gewenste voetgangersnetwerk in beeld. Op dit moment hebben we nog geen duidelijke kaders waar het voetgangersnetwerk aan dient te voldoen en op welke locaties maatregelen nodig zijn. De City Deal ‘Ruimte voor Lopen’ krijgt een vervolg via het Nationaal Masterplan Lopen. Zwolle heeft zich verbonden aan deze samenwerking nu de City Deal ten einde loopt.



Zwolle gaat meer inzetten op de voetganger

Voor de fiets staat Zwolle goed op de kaart. Zwolle heeft zelfs het hoogste fietsgebruik van Nederland. De Raad heeft in 2021 het **Actieplan Zwolle Wereldfietsstad** vastgesteld om het fietsen in Zwolle nóg veiliger, comfortabeler, fijner, leuker en sneller te maken. Er is een begin met de uitvoering van het Actieplan gemaakt, maar de komende jaren willen we actiever het fietsen in Zwolle stimuleren.
In 2025 zetten we vooral in op het verleiden van mensen die nog niet fietsen, om te gaan fietsen, en mensen die al fietsen, nog méér te laten fietsen. Voor deze **verleidings- en gedragscampagne** zetten we veel in op communicatie en het organiseren van evenementen.

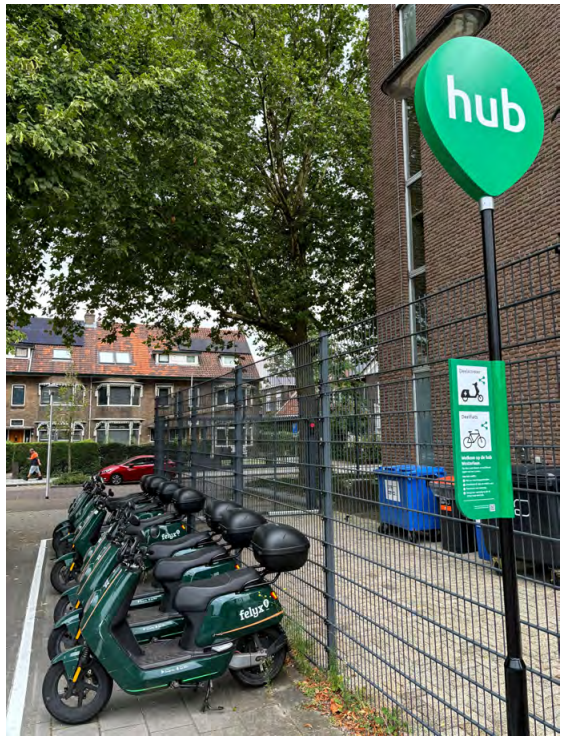


We gaan in 2025 een OV-visie maken

Daarnaast investeren we ook in fysieke maatregelen, zoals goede doorfietsroutes (daarover later meer in de paragraaf "infrastructurele projecten").
Onder actieve, duurzame mobiliteit verstaan we 'schone' mobiliteit. De transitie naar groene vervoersbewegingen. Een belangrijk succesfactor hiervoor is het openbaar vervoer. De afgelopen jaren merken we dat Zwolle ook hiervoor beleid mist. Bij complexe dilemma's gerelateerd aan OV missen we kaders die ons helpen bij het maken van keuzes. Daarom gaat Zwolle ook een **(H)OV-visie maken** in samenspraak met de provincie Overijssel. Een OV-visie brengt in beeld hoe de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer in Zwolle zien. Zowel vanuit het te bieden vervoersproduct voor verschillende groepen reizigers als de stedelijke ontwikkeling die Zwolle doormaakt.

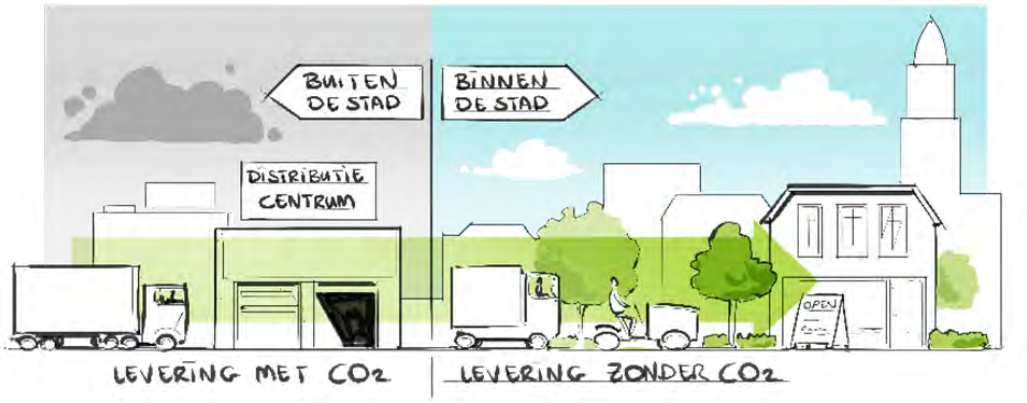
De concurrentiepositie (reistijd van deur tot deur) van het regionale openbaar vervoer ten opzichte van de auto willen we met partners in de regio verbeteren. Het gaat vooral om verbindingen vanaf de regionale kernen en (nieuwe) knooppunten naar de werkgelegenheidslocaties, grote zorgcentra en onderwijsvoorzieningen. Voor verplaatsingen tussen de regionale kernen (> 10.000 inwoners) en onze economische centra willen we een reistijdverhouding bereiken die kleiner is dan 1,3.

Hubs en parkeren zijn bij uitstek thema's die woningbouw mogelijk maken. De twee thema's gaan ook hand in hand. Met het vaststellen van de parkeerstrategie heeft de Raad in 2023 een grote stap gezet om Zwolle als groeiende stad ook leefbaar te houden. **De parkeerstrategie wordt in 2025 nog verder uitgewerkt**. Deze uitwerking krijgt vorm in de **Nota Parkeren** en de **Nota Mobiliteitsnormen.**
Mobiliteitshubs hebben een sterke koppeling met andere thema's en zijn een belangrijke voorwaarde om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken. De hubs faciliteren de groei en ontwikkeling van de stad en geven tegelijkertijd invulling aan de andere beleidsopgaven, zoals de energietransitie en klimaatadaptatie. Mobiliteitshubs maken door een slimme manier van het bijeenbrengen van functies dus 'ruimte'.
De Raad stelt in 2024 de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs vast[4]. Daarmee heeft de Raad de kaders en uitgangspunten vastgesteld om te sturen op de hubopgave. In 2025 geven we daar uitvoering in de vorm van een **integrale aanpak op hubs en laadvoorzieningen**.
Hubs hangen ook nauw samen met deelmobiliteit. Deelvoertuigen krijgen een vaste plek in hubs, waardoor ze niet meer zomaar overal achtergelaten kunnen worden. De aantrekkelijkheid van deeltweewielers hangt nauw samen met de nabijheid, aanbod, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de deelvoertuigen. Daarvoor moet er een gebalanceerd netwerk van **hubs voor deelvoertuigen** in de stad uitgerold te worden zodat er voor iedereen hub nabij is.



Inzetten op deelmobiliteit betekent inzetten op het gebruik van mobiliteit

4) Besluitvorming van AOS loopt ongeveer gelijktijdig met de Mobiliteitsagenda. Mogelijk is de AOS al vastgesteld bij behandeling van de agenda.Mobiliteitsagenda gevoegd.



Zero-emissie stadslogistiek zet in op een emissievrije binnenstad

Dit alles wordt gevat in de **uitvoeringsagenda deelmobiliteit**. Deze uitvoeringsagenda beschrijft wat we concreet gaan doen om de 7 doelen uit de Strategie Deelmobiliteit te halen. Dat doen we niet alleen, maar samen met bewoners, aanbieders en ontwikkelaars.
In 2024 is een start gemaakt met de aanpak **Zero-Emissie stadslogistiek** voor de binnenstad. In 2025 gaat de zero-emissiezone in. Het eerste jaar is een leerjaar waarbij we met ondernemers de werking evalueren en eerste ervaringen gaan opdoen met handhaving en het beoordelen van ontheffingsaanvragen. Dit kan leiden tot aanpassingen in het beleid. We starten een pilot voor gebundelde horecabelevering in de korte keten en stellen een beleidskader pakketkluizen op. Daarnaast stimuleren we de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten.

Vanuit het thema verkeersveiligheid werken we continu aan de infrastructuur van Zwolle om de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid te vergroten. We kunnen onze verkeersveiligheidsambities realiseren door projecten op te pakken in gebiedsontwikkelingen, aansluiting te zoeken bij de wijkgerichte aanpak - en de planning voor groot onderhoud - of losse, kleine verbeteringen door te voeren. Daarvoor is het van belang goed te weten wat de grootste opgaven qua verkeersveiligheid zijn. Deze zijn in de tabellen op de volgende pagina opgenomen. Deze kruispunten, wegvakken en fietsvoorzieningen zijn niet het enige wat we willen aanpakken, maar heeft wel prioriteit vanuit mobiliteit. Wanneer voor groot onderhoud een weg open gaat onderzoeken we altijd naar meekoppelkansen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Top 10 – verkeersonveilige kruispunten	
1	Oude Marslaan – N337
2	Wipstrikkerallee – Brederostraat
3	Van Wevelinkhovenstraat – Eikenstraat
4	Burgemeester de Vos van Steenwijklaan – Gouverneurlaan
5	Blaloweg – Buitengasthuisstraat – Gasthuisdijk
6	Fuchsiastraat – Hortensiastraat – Leliestraat
7	Erasmuslaan – Kranenburgweg
8	Commissarislaan – Gedeputeerdenlaan – Oldeneelallee
9	Dobbe – Rijnlaan
10	Brederostraat - Wipstrikkerallee

Top 8 – verkeersonveilige wegvakken	
1	Middelweg
2	Hogenkampsweg
3	Rieteweg
4	Botterweg
5	Waallaan
6	Merwedelaan (in combinatie met fietspad)
7	Wipstrikkerallee
8	Boerendanserdijk (deel bij PEC)
9	Dobbe – Rijnlaan
10	Brederostraat - Wipstrikkerallee

Top 7 – fietspaden	
1	Twistvlietpad
2	Jofferenlaan
3	Pannekoekendijk
4	Merwedelaan
5	Harm Smeengekade (verlengde van Pannenkoekerdijk)
6	Weteringpad
7	Almelose Pad
8	Boerendanserdijk (deel bij PEC)
9	Dobbe – Rijnlaan
10	Brederostraat - Wipstrikkerallee

We voeren vanuit beleid doorlopende campagnes op het gebied van verkeersveiligheid. Hierbij kan gedacht worden aan **gedragscampagnes** om veilig verkeersgedrag te bevorderen. We gaan het aanbod van **verkeerseducatie** intensiveren en jaarlijks aanpassen aan de doelgroep met het grootste risico. We zetten in op het automatiseren van **handhaving** en verkennen met de politie hoe de handhaving met gemeentelijke BOA's vorm te geven. Tot slot investeren we in **data** om betere analyses te maken van verkeersonveilige locaties.

Door ook te investeren in ons verkeersmanagementsysteem, zoals het verbeteren van het **verkeersmodel**, het **verkeersverwijssysteem** en **monitoringsprogramma** zorgen we ervoor dat Zwolle als groeiende stad bereikbaar blijft.
Buiten de inhoudelijke thema's om, liggen er vanuit de programmatische aanpak een aantal taken om de inhoud aan een goed proces te koppelen. Vooruitlopend op de uitvoering van de projecten, starten we komend jaar met een aantal **strategische verkenningen** voor de grote mobiliteitsopgaven. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan de regionale doorfietsroutes ten behoeve van de SPUK-subsidie, maar ook grote projecten als de Holtenbroekerbrug, fietstunnels, de Singelzone en de Buitenring.
Om de bereikbaarheid van Zwolle te verbeteren moeten we meer grip krijgen op de systeemvraagstukken. Daarom zetten we het komend jaar ook in op **stedelijke uitvoeringsregie op bereikbaarheid**.

Thema	Voornaamste maatregelen in 2025
Voetganger	Gewenste voetgangersnetwerk in kaart brengen
Fiets	Zwolle Wereldfietsstad, verleidings- en gedragscampagne
Openbaar Vervoer	Opstellen (H)OV-visie
Deelmobiliteit	Invoeren hubs deeltweewielers en uitvoeringsagenda deelmobiliteit
Hubs en knooppunten	Integrale aanpak hubs en laadvoorzieningen
Parkeren	Vervolg Parkeerstrategie (Nota mobiliteitsnormen en Nota parkeren)
Stadslogistiek	Aanpak Zero-Emissie stadslogistiek
Verkeersmanagement	Route verwijzing geleiden, verkeersmodel, monitoringsprogramma en verkeersmanagementsysteem
Verkeersveiligheid	Gedragscampagnes, educatie, handhaving en innovatie
Programmatische aanpak	Strategische verkenningen, stedelijke uitvoeringsregie op bereikbaarheid en communicatie

2026

Nadat het gewenste voetgangersnetwerk in beeld is gebracht, werken we in 2026 aan het opstellen van een **Strategie Voetganger**. Om het wandelen te stimuleren, is het belangrijk dat er een aantrekkelijk stedelijk loop- en wandelnetwerk ligt dat zoveel mogelijk woningen en bestemmingen verbindt. Een goede infrastructuur die past bij de behoeftes van de gebruikers is hierbij essentieel.
De **gedragscampagnes** die we vanuit Zwolle Wereldfietsstad in 2025 starten, zetten we in 2026 voort. Gedragscampagnes hebben namelijk een lange doorlooptijd nodig om de gewenste resultaten te behalen.
In 2025 stellen we een (H)OV-visie vast. In 2026 willen we daar een **Uitvoeringsagenda (H)OV** aan koppelen.
Voor de hubs voeren we in 2026 nog steeds een integrale aanpak op hubs en laadvoorzieningen. Dat is ook nodig, want de bouw van de eerste hubs staat in 2027 gepland (zie volgende paragraaf). Denk aan de hub Weezenlanden-Noord, hub Noordereiland, hub Diezerpoort en Stadsrandhub Hessenpoort. We gaan gericht informatie en probeercampagnes voor het gebruik van deelmobiliteit stimuleren in gebieden waar parkeerregulering/tarieven worden gewijzigd of ingevoerd.

Voor het parkeren en de zero-emissie stadslogistiek zetten we in 2026 verdere stappen op de ingeslagen weg. Voor parkeren betekent dit dat we aan de slag gaan met de **uitrol** van de **nieuwe zonering**. Voor **Zero-Emissie** zetten we de genoemde acties door, maar herijken we ook de afspraken over vrijstellingen en ontheffingen in voorbereiding op de besluitvorming in 2027. **Verkeersveiligheid** (gedragscampagnes) en **verkeersmanagement** betroffen doorlopende werkzaamheden, die we in 2026 voortzetten.

Thema	Voornaamste maatregelen in 2026
Voetganger	Opstellen Strategie Voetganger
Fiets	Verleidings- en gedragscampagne
Openbaar Vervoer	Uitvoeringsagenda (H)OV
Deelmobiliteit	Stimuleren van deelmobiliteit, uitwerken van deelmobiliteit bij gebiedsontwikkelingen
Hubs en knooppunten	Integrale aanpak hubs en laadvoorzieningen
Parkeren	Uitrol nieuwe zonering
Stadslogistiek	Uitvoering Zero-Emissie
Verkeersmanagement	Route verwijzing geleiden, verkeersmodel, monitoringsprogramma en verkeersverwijssysteem
Verkeersveiligheid	Gedragscampagnes, educatie, handhaving en innovatie .

Projecten in gebiedsontwikkelingen

Een groot deel van de gemeentelijke inzet op mobiliteit vindt plaats in de gebiedsontwikkelingen. Met name in de **Spoorzone** en het **Stadshart** werken wordt er veer gerealiseerd om de woningbouw impuls in deze gebieden op te vangen. Naast deze twee gebieden wordt er komt de ontwikkeling van de **Nieuwe Veemarkt** en **Oosterenk** ook op gang. Veel projecten hiervan zijn nog in de ontwikkelfase. Inspanningen in deze gebieden zullen toenemen in de volgende dynamische Mobiliteitsagenda('s).

Spoorzone

De realisatie en in gebruik name van de **Passerelle** zal plaatsvinden in Q2 2025. Zoals in hoofdstuk 2 benoemd zal de loopbrug functioneren als verbinder tussen het Stadshart en de Spoorzone. Door de woningbouw impuls in de Spoorzone zal het voetgangersverkeer toenemen de komende jaren tussen deze twee gebieden. De Passerelle maakt ook onderdeel uit van het Engelenpad; een herkenbare en aansprekende route die de verschillende gebieden met elkaar verbindt.

De verbouwing van de oude fietsenstalling in het Combigebouw naar een zelfservicestalling met de naam: '**Fietsenstalling Westerlaan**' wordt gerealiseerd in Q1 en Q2 2025. Samen met de ondergrondse fietsenstalling Stationsplein zijn er straks ruim 6500 fietsparkeerplekken aan de noordzijde van het station. De fietsenstalling Westerlaan is meer toegankelijk voor mensen die moeite hebben met de helling naar de ondergrondse fietsenstalling.
Aan de westzijde van de Spoorzone worden in de komende jaren twee onderdoorgangen gerealiseerd, de **Koggetunnel** en de **Veeralleetunnel**. In de huidige situatie ligt hier een belangrijke hoofdfietsverbinding, die door de Koggetunnel gaat. De tunnel is een belangrijke schakel voor fietsers en voetgangers van en naar de Spoorzone, maar kent ook een belangrijke regionale functie als doorfietsroute tussen Hattem en Kampen, en als belangrijke fietsroute tussen verschillende Zwolse wijken.
De werkzaamheden aan de Koggetunnel betreffen een grootschalige aanpassing/vervanging van de huidige voetganger en fietstunnel naar een autotunnel. Bij de Veeralleetunnel betreft dit de aanleg van een compleet nieuwe fiets- en voetgangersverbinding naar aanleiding van het vervallen van de fiets en voetganger functie van de Koggetunnel.
Door een toename van activiteiten in de Spoorzone is er ook vraag naar meer ingangen voor het autoverkeer. In 2024 is het omgevingsplan van de Van Karnebeektunnel aangepast. Aanleiding was een extra ontsluitingsroute voor Assendorp met het beperken van de verkeersfunctie van de Ooster- en Westerlaan. De tunnel was voorheen uitsluitend bestemd voor openbaar vervoer.
Hoewel de toestroom van auto's nu nog beperkt is zal dit gezien de woningbouw impuls in de Spoorzone toenemen. Dit vraagt om een **herinrichting van de uitmonding Van Karnebeektunnel.** Wanneer dit gerealiseerd zal worden is afhankelijk van andere ontwikkelingen in het gebied.
In de inrichting van het Willemskwartier hebben voetgangers en fietsers prioriteit. Wandel- en fietsroutes in het gebied sluiten aan op omliggende verbindingen naar de binnenstad, overige gebieden in de Spoorzone en het buitengebied. Het Willemskwartier heeft een autoluw karakter met mobiliteitshubs die direct bereikbaar zijn vanaf ontsluitingswegen. Dit willen we realiseren door de **Fietsstraat Willemskwartier** aan te leggen.
In 2024 is de eerste fase van het Koggepark gerealiseerd. De tweede fase zal gelijk oplopen met de voortgang van de woningbouw in het Hanzekwartier. Het fietspark zal verder worden doorgetrokken.

Stadshart

De uitbreiding van de (bewaakte) **fietsenstalling Rode Torenplein** draagt bij aan de fietsbereikbaarheid van de binnenstad. Met de uitbreiding hiervan realiseren we 200 extra parkeerplaatsen voor de fiets in de binnenstad. De realisatie hiervan zal plaatsvinden in Q1 van 2025.
In Q1 start de **herinrichting van de Assendorperstraat.** Dit is een onderdeel van het project Singelzone. Het doel van deze vernieuwing is de staat te veranderen naar een aantrekkelijke aanlooproute naar het centrum. Het wordt daardoor een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk. De herinrichting richt zich ook op het verbeteringen van het vestigingsklimaat, met groenvoorzieningen, fietsparkeerplaatsen en vernieuwd straatmeubilair. De oplevering staat gepland in Q3.
De **herinrichting van de Diezerkade** start in Q3 2025 en zal opgeleverd worden in het Q2 2026. Het gebied wordt meer ingericht voor voetgangers en fietsers. Dat bespaart ruimte, wat we invullen met bomen, struiken en gras. Daarnaast zal de verkeersveiligheid vergroot worden. Ook dit is onderdeel van het project Singelzone. De herinrichting Assendorperstraat en Diezerkade zijn onderdeel van het plangebied van de visie op de Singel van Zwolle.
De transformatie van het **Grote kerkplein** is gepland in Q3 en Q4 van 2025. We willen hier meer ruimte maken voor de voetganger. Op dit moment wordt het plein grotendeels gebruikt voor fiets parkeren. Om de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsen goed te houden is er wel tegelijkertijd een onderzoek gaande naar een mogelijke vervangende fietsenstalling in de **Goudsteeg**. De bevindingen hiervan zijn alleen nog niet bekend.
Verder zullen in Q3 en Q4 van 2025 de **Ossenmarkt en Voorstraat** heringericht worden. Dan kan er niet meer in de straat geparkeerd worden, wat meer ruimte geeft voor voetgangers en fietsers.
De Koestraat is op dit moment erg smal en daarom onveilig voor fietsers en voetgangers. Daarom vind in Q3 & Q4 2026 de **vernieuwing Koestraat** plaats. Naast meer ruimte voor de fiets, komt er ook meer ruimte voor de voetganger door bredere stoepen. Waar mogelijk, wordt er meer groen in de straat toegevoegd. Auto's kunnen er nog steeds rijden, maar door deze vernieuwing worden ze gestimuleerd om een andere route te nemen.
Zoals hierboven te lezen is, wordt de historische binnenstad en Singel vooral ingericht voor voetgangers en fietsen. De aanleg van centrumhubs in entreegebieden aan de rand van de singel, waar auto's een plek kunnen vinden en een overstap mogelijk wordt, zorgt voor de ruimte die nodig is voor het toevoegen van woningen.
Hoewel de aanleg van de eerste centrum hubs starten in 2027, start in Q2 2025 al wel de herinrichting van de herinrichting van de **Openbare ruimte Wezenlanden-Noord**. Dit maakt de realisatie en goede aansluiting van de hub mogelijk in 2027.
Ten slotte gaan we in 2025 & 2026 verder met het uitvoeren van de **Microhubs strategie**[5]. In en rondom het Stadshart, en de Spoorzone willen we graag inzetten op Microhubs die zowel digitaal als fysiek zijn aangegeven. Dit kan met belijning maar in ieder geval door middel van een bord volgens de landelijke huisstijl.
Voor gebieden buiten de binnenstad kiezen we voor een minder permanente vorm. We maken daar gebruik van **geofencing**. Dit is een kaart die men kan raadplegen in de app van de aanbieder van de deelmobiliteit die laat zien waar men de deeltweewieler kan vinden en naar terug kan brengen. Zoals benoemd in hoofdstuk 2 willen we deelmobiliteit stimuleren en reguleren.

Oosterenk

Mobiliteit is een belangrijk thema binnen de gebiedsontwikkeling Oosterenk. De ontsluitingswegen zijn in de spits druk en de parkeergelegenheid is niet flexibel ingericht. Als in de komende jaren woningen en andere functies aan het gebied worden toegevoegd en mobiliteit op dezelfde wijze invullen, neemt de verkeers- en parkeerdruk verder toe. Dit vraagt om aanpassingen in het gebied.
Er wordt de komende jaren gewerkt aan de concretisering van de **Herinrichting van de Dr. Spanjaardweg en de DR. Vaan Thienenweg**. Het doel van de herinrichting is om de rand van Oosterenk aantrekkelijker te maken. Voor de ontwikkeling is het STOMP-principe leidend in het nieuwe ontwerp.

Holtenbroek

De herinrichting van de **Industrieweg en Klooienberglaan** is de herinrichting van een autoweg naar een fietsstraat. Deze weg is ook onderdeel van onze aanpak voor regionale doorfietsroutes.

Zwartewaterallee

Om te impuls aan nieuwe woningen en autoverkeer op te vangen wordt er de komende jaren gestart met mobiliteitsingrepen aan de Zwartewaterallee. Het **kruispunt Bachlaan-Middelweg** wordt een door verkeerlichten geregeld kruispunt. Dit om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het gebied te verbeteren.
De **kruispunten Mozartlaan en Monteverdilaan** worden aangepast om een aantrekkelijker knooppunt te realiseren. De overgang voor fietsers en voetgangers worden weg gehaald om ruimte voor het toenemende autoverkeer te creëren. In de hele Zwartewaterallee zien we een opgave om de leefbaarheid te vergroten en meer ruimte te maken voor lopen en fietsen. Tegelijkertijd zoeken we naar meekoppelkansen bij het aanleggen van het warmtenet.

5) Onderdeel van de uitvoeringsagenda deelmobiliteit benoemd in 'maatregelen per thema'

Stadshagen
Om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren worden er op de grootste knelpunten worden drie kruispunten opnieuw ingericht waarbij er veilige oversteken voor voetgangers en fietsers worden gecreëerd, waar mogelijk in combinatie met een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u. Waar mogelijk wordt wegverharding door groen vervangen om de leefbaarheid te verbeteren. Het betreft de wegen **Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijsselaan en Laan der Molens**.

Infrastructurele projecten

Zoals in hoofdstuk 1 geschetst pakken we een infrastructureel project buiten een gebiedsontwikkeling pas op, als aan één van twee voorwaarden is voldaan:

1. Het beoogde project is onderdeel van een regionale doorfietsroute. We gaan dus **strategisch** te werk.
2. Het beoogde project staat gepland voor groot onderhoud. We gaan dus **kansgericht** te werk in deze wijkgerichte aanpak.

Aan de hand van de wijkgerichte aanpak proberen we onze grootste opgaven op het gebied van verkeersveiligheid aan te pakken. Daarvoor stemmen we de planning van het onderhoud af op de opgaven. Voor 2025 hebben we dit in beeld gebracht, maar voor de jaren daarna moeten we dat nog doen. Hiervoor is het van belang in beeld te hebben waar we onze grootste opgaven zien. Onze inzet hebben we in de paragraaf "beleidsinspanningen" onder verkeersveiligheid opgenomen.

Voor **2025** betekent dit dat de projecten **Rotonde Hanekamp**, de **fietsstraat Turfmarkt**, de **Industrieweg** (allen regionale doorfietsroute), de **Eli Heimanslaan** (uitvoering op verzoek van de Raad, niet gepland voor groot onderhoud of onderdeel van een regionale doorfietsroute), de **Hortensiastraat** en de **Doornweg**-**Ordelseweg** (beiden gepland voor groot onderhoud en nemen we daarom als meekoppelskans mee) in ontwikkeling gaan. Deze projecten zaten het afgelopen jaar in de voorbereidings- en ontwerpfase.

In **2026** zetten we in op de realisatie van de **Rhijnvis Feithlaan** (onderdeel van een regionale doorfietsroute), de **Wipstrikkerallee** (zowel onderdeel van een regionale doorfietsroute als gepland voor groot onderhoud), **Scheldelaan**, **Boerendanserdijk**, **Blaloweg**, **Palestrinalaan** en de **Bergkloosterweg** (allen gepland voor groot onderhoud).

Naast regulier- en grootschalig onderhoud zijn we ook continue bezig met het verbeteren van bestaande situaties. Dat zijn onze "**kleine inframaatregelen**". Daar vallen kleine verkeersmaatregelen onder om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het aanleggen van verkeersdrempels, veilige oversteekpunten of het versmallen van de rijbaan. De grotere verkeersveiligheidsopgaven realiseren we langs de lijn van de wijkgerichte aanpak.

Wat doen we niet?

In de Mobiliteitsagenda geven we aan wat we belangrijk vinden, maar we vinden het ook belangrijk om te melden wat we **niet** doen.
Een aantal projecten zouden volgend jaar opstarten, maar is **na herprioritering van afgezien**. Hoewel het de stad zou helpen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten, is er van deze projecten afgezien omdat ze niet direct aan de realisatie van woningbouw, geen onderdeel zijn van een regionale doorfietsroute of op de planning staan voor groot onderhoud.

Van lijst maatregelen om tot uitvoering van de mobiliteitsvisie te komen is slechts een fractie geselecteerd om uit te voeren in de komende 2 jaar. De overige 90% is daarmee vooralsnog niet ingepland. Dat betekent niet dat we ze niet meer gaan doen, maar dat ze **vooralsnog geen prioriteit krijgen**.

Enkele voorbeelden zijn het aanleggen of verbeteren van verschillende **fietsverbindingen** in Stadshagen, het eigenstandig oppakken van een **fietsapp** of een **gedeeld platform voor deelmobiliteit, probeeracties** voor deelauto's, investeringen of vervangingsprogramma's voor **verkeerslichten (VRI's).**

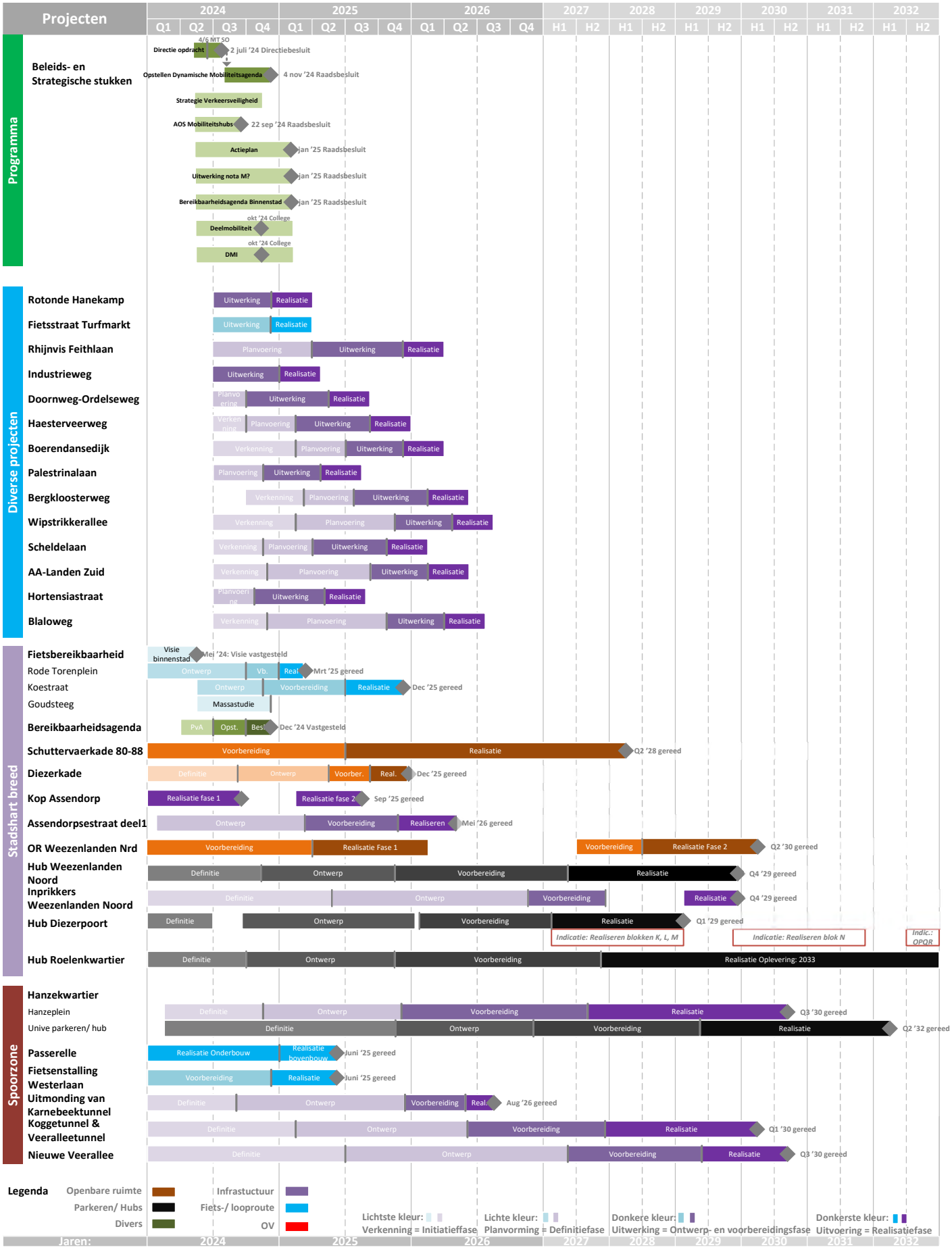
Overzicht

De plannen en maatregelen zoals gepresenteerd hebben we gebundeld en aangevuld met de bekende mobiliteitsmaatregelen uit de gebiedsontwikkelingen voor de komende jaren. Deze meerjarige hoofdlijnenplanning is op de volgende pagina's te vinden. Dit sturingsinstrument gebruiken we niet om te sturen op de weergegeven planning. Dat ligt bij de gebiedsontwikkelingen. Het overzicht gebruiken we om de **draagkracht van de stad te bewaken** en **regie te voeren op het systeemnetwerk** van de stad. We updaten de planning jaarlijks met de Dynamische Mobiliteitsagenda en rapporteren dan transparant over opvallende afwijkingen.

Hoofdlijnenplanning Mobiliteit

Datum: 12-9-2024
Versie: 1.0_P1/2
Wiljo Nieuwkerk
W.nieuwkerk@zwolle.nl

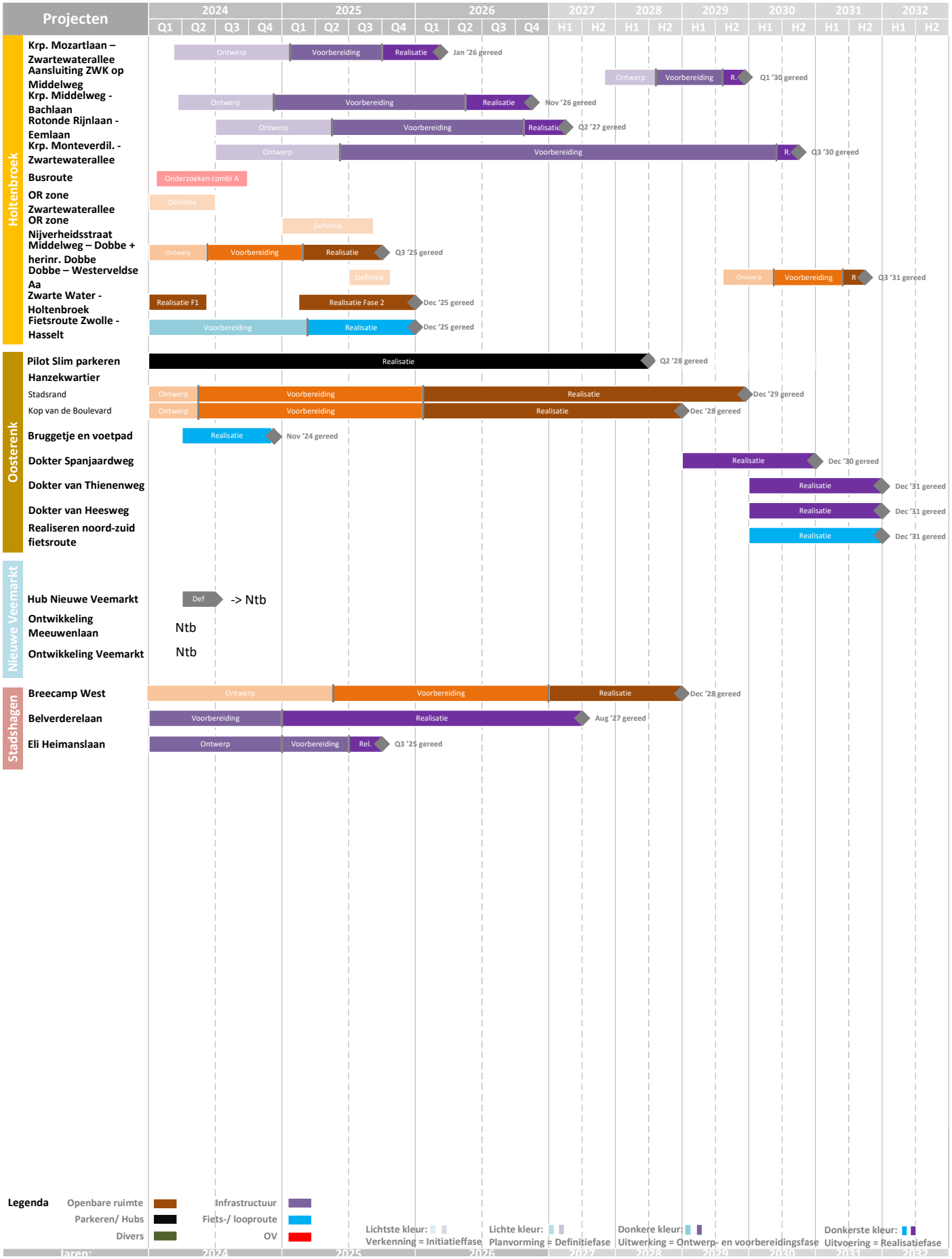
Korte termijn: komende 3 jaar — Lange termijn: komende 4 - 9 jaar



Hoofdlijnenplanning Mobiliteit

Datum: 12-9-2024
Versie: 1.0_P2/2
Wiljo Nieuwkerk
W.nieuwkerk@zwolle.nl

Korte termijn: komende 3 jaar — Lange termijn: komende 4 - 9 jaar





4 Financiën

4 Financiën

Het mobiliteitsprogramma geeft een overzicht van de maatregelen en inspanningen die Zwolle moet nemen om de mobiliteitsdoelstellingen te behalen. De lijst aan maatregelen en inspanningen kan daarmee worden gezien als een groslijst. De keuzes – wat ga je uit de groslijst wél doen, niet doen of pas later doen – worden gemaakt in de Mobiliteitsagenda. Deze zijn ook op geld gezet, om inzichtelijk te maken wat het gaat kosten.

Dekking

De maatregelen 'van mobiliteit' zijn grofweg op te delen in drie categorieën:
1. Mobiliteitsmaatregelen die **binnen** gebiedsontwikkelingen plaatsvinden
2. Infrastructurele maatregelen die **buiten** gebiedsontwikkelingen plaatsvinden
3. Beleidsinspanningen

De mobiliteitsmaatregelen die binnen gebiedsontwikkelingen plaatsvinden – meestal ook infrastructureel van aard – worden ook gefinancierd binnen de gebiedsontwikkeling. Ze kennen daarmee ook hun eigen financieringsbronnen en P&C-cyclus. De beleidsinspanningen en infrastructurele maatregelen die buiten de gebiedsontwikkelingen plaatsvinden worden grotendeels gefinancierd uit de **structurele begroting**. We vullen de budgetten met regelmaat met **subsidies** aan. Daarnaast kent de gemeente nog separate financieringsinstrumenten voor grote projecten, zoals de **Strategische Investeringsagenda** (SIA) en het daaraan gekoppelde Investeringsfonds.

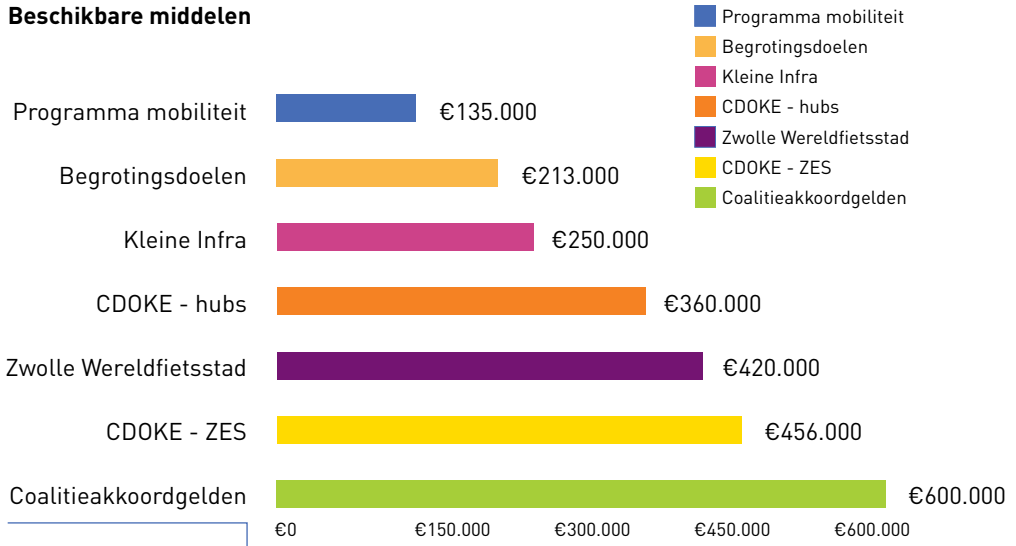
Beleidsinspanningen

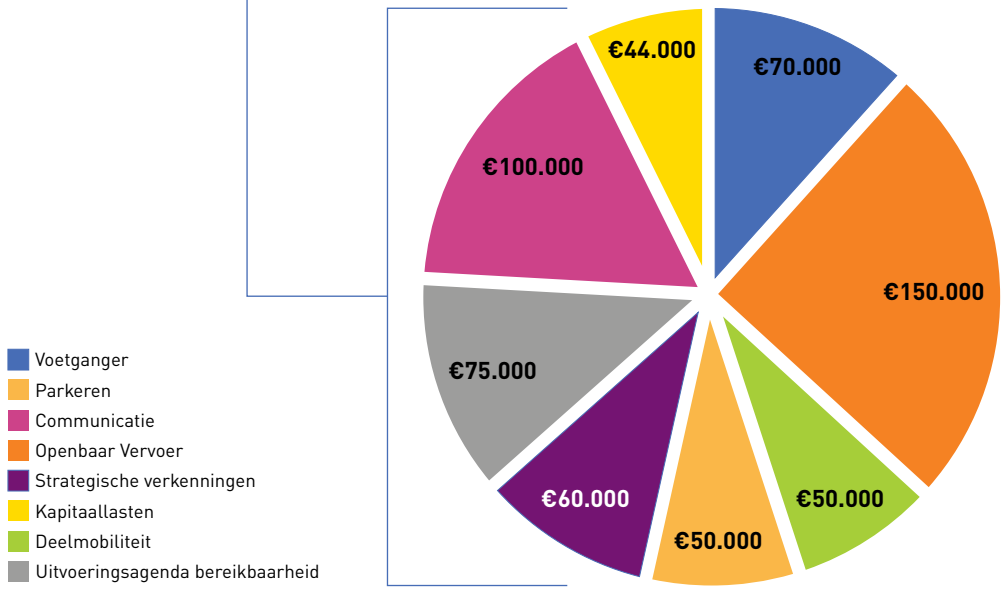
Voor de beleidsinspanningen beschikt het programma Mobiliteit jaarlijks over €800.000 aan eigen middelen. Hiermee weten we ±€300.000 aan subsidies te werven. Voor de komende jaren beschikt het programma daarnaast over een **dedicated** subsidie (de CDOKE-middelen) à €780.000. Tot slot is er incidenteel geld toegekend voor Zwolle Wereldfietsstad (€420.000), wat we voor het overzicht beschouwen als middelen voor 'beleidsinspanningen'. Daarmee is voor 2025 en 2026 het **jaarlijkse bestedingsbudget** ongeveer €2,3 mln.

Vooruitkijkend

De verdeling in budgetten is gekoppeld aan de mobiliteitsthema's en de voorgenomen maatregelen zoals gepresenteerd in hoofdstuk 3. Daar organiseren we meestal aanvullende financiering bij via subsidietrajecten met de provincie of het Rijk (zoals de MIRT-trajecten). De middelen zijn volgens het – in hoofdstuk 1 geschetste – prioriteringsproces verdeeld. Met deze begroting zijn wij in staat om uitvoering te geven aan de gemeentelijk ambities.

Beschikbare middelen





We leggen het accent op de bestuurlijke prioriteiten (**actieve, duurzame mobiliteit en parkeren & hubs)** en helpen woningbouw mogelijk te maken. Tegelijkertijd borgen we wat de gemeente moet doen, vanuit de verplichtingen die we als overheid. Tot slot hadden we in de verdeling ook rekening te houden met de gelabelde budgetten die we niet voor andere doelen mogen inzetten.

Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen

Mobiliteitsmaatregelen in gebiedsontwikkelingen worden gedekt binnen de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling. Vanuit de gebiedsontwikkelingen zal hier dan ook over worden gerapporteerd.
Een uitzondering zijn de **(centrum)hubs**. Deze – dus ook de centrumhubs die onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling – worden gedekt uit de **parkeerexploitatie**. Daar waar dan nog sprake is van een onrendabele top zal de dekking aangevuld worden vanuit de SIA.

Infrastructurele projecten

We onderscheiden zowel kleine-, middelgrote- als grote infrastructurele projecten. De grootte van het project, bepaalt de vorm van financiering. Zo zet de gemeente jaarlijks in op **"kleine" inframaatregelen**. Daar valt het verbeteren van de verkeersveiligheid in een bestaande wegsituatie onder, of het aanleggen van een zebrapad. Voor dit type maatregelen heeft de gemeente een jaarlijks budget van €250.000 beschikbaar, waar tevens €250.000 subsidie vanuit de provincie tegenover staat.
De **middelgrote projecten** zijn projecten die een grotere impact hebben dan de kleine inframaatregelen, maar niet meer kosten dan €5 mln. en tot doel hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren, leefbaarheid te vergroten of de wegcapaciteit te vergroten. In het verleden zijn incidenteel budgetten aangevraagd bij de Raad voor dit type projecten. Daardoor bestaan nu verschillende 'projectpotjes'. Hier stoppen we mee. De budgetaanvragen voor mobiliteit verlopen in de toekomst integraal aangestuurd en via de reguliere begrotingscyclus. **Incidenteel wordt er alleen nog budget aangevraagd bij onvoorziene omstandigheden**, waar de incidentele middelen voor bedoeld zijn.
In de tabel treft u een overzicht van de 'bestaande budgetten' die we op dit moment hebben voor de middelgrote projecten. De budgetten zijn gelabelde budgetten, bedoeld om het desbetreffende project uit te voeren. Deze budgetten kunnen dus niet ingezet worden voor andere doeleinden. Doordat de Raad deze budgetten beschikbaar heeft gesteld hebben wij subsidies veilig kunnen stellen. De beschikbare subsidies staan tevens in het overzicht.
Een belangrijke kanttekening is dat de noodzakelijke projectkosten in veel van deze projecten helaas niet gelijk staat aan de optelsom van de gemeentelijke bijdrage en de subsidie. Daarom zijn de meeste projecten tot op heden nog niet uitgevoerd (zie hoofdstuk "monitor").

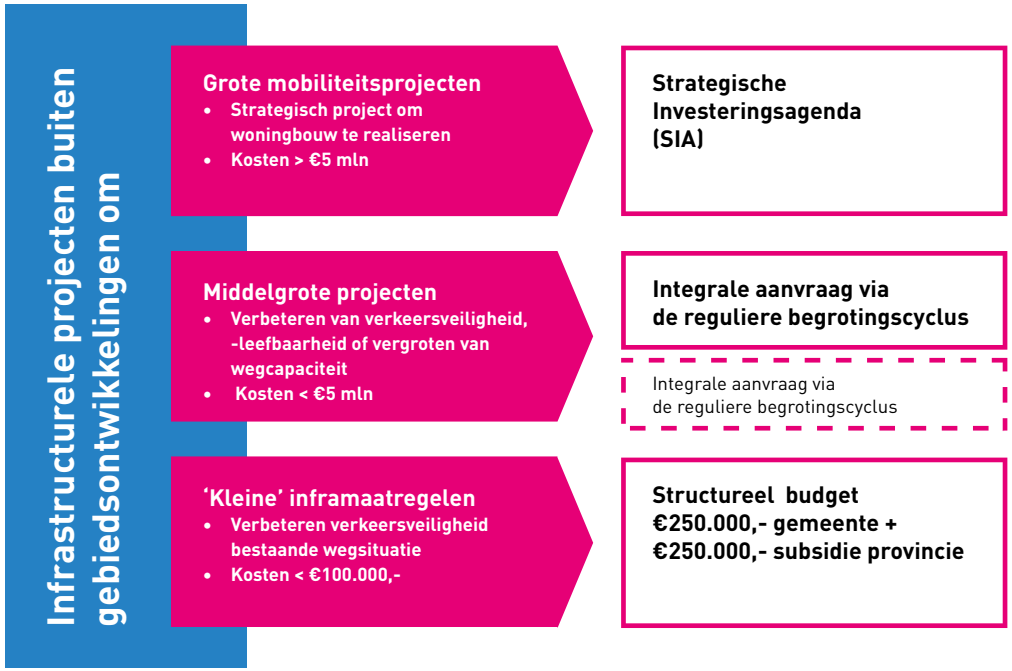
Project	Bijdrage gemeente	Subsidie
Bagijnesingel	€ 100.000	€ 300.000
Rhijnvis-Feithlaan	€ 200.000	€ 300.000
Rotonde Hanekamp	€ 250.000	€ 300.000
Fietsroute Zwolle-Hasselt	€ 290.000	€ 1.039.000
Diezerkade	€ 325.000	€ 975.000
Zwolle-Hattem	€ 390.000	€ 910.000
Zwolle-Nieuwleusen	€ 396.250	€ 603.750
Eli Heimanslaan	€ 550.000	€ 0[6]
Industrieweg	€ 690.000	€ 349.056

De bestaande projectenportefeuille

De **grote mobiliteitsprojecten** zijn projecten die meer dan €5 mln. kosten en als strategisch project helpen om woningbouw te realiseren. Deze kunnen ook onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling. Voor de dekking van dit type projecten zijn de bestaande, structurele middelen niet voldoende. We zoeken daarom naar andere financieringsbronnen, zoals de Strategische Investeringsagenda (**SIA**), eventueel in combinatie met de **SPUK-subsidie.**

- De Raad heeft in 2021 besloten om met de SIA te werken. De SIA is een financieel instrument voor de grootschalige gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsopgaven. Op basis van de toekomstige investeringsvraag kan de gemeente beoordelen of er voldoende financiële mogelijkheden zijn om uitvoering te kunnen geven aan deze strategische opgaven. Daarmee kent de SIA zijn eigen proces van afweging en prioritering.
- De SPUK-subsidie heeft Zwolle van het Rijk gekregen die voor de uitvoering van projecten in de spoorzone, de hubs en de regionale doorfietsroutes. We gaan het komend jaar een aantal verkenningen opstarten om deze subsidie gericht weg te zetten.

6) Subsidieaanvraag in voorbereiding



Werkwijze financiering projecten

	Al beschikbaar budget	Aanvulling vanuit kapitaallasten	Subsidie	Totale kosten
Eli Heimanslaan	€550.000	€0	€200.000[7]	€750.000
Rotonde Hanekamp	€250.000	€61.000	€300.000	€611.000
Industrieweg-Klooijenberglaan	€690.000	€360.944	€349.056	€1.400.000
Diezerkade	€325.000	-	€975.000	€1.300.000
Turfmarkt	-	€150.000	€150.000	€300.000
Hortensiastraat	€0	€100.000[8]	-	N.n.b.
Doornweg-Ordelseweg	€0	€250.000[9]	-	N.n.b.
Integrale aanpak Assendorp	€0	€200.000	-	N.n.b
Totaal 2025	**€1.815.000**	**€1.100.000 (€44.000)**		

Kapitaallasten Mobiliteit in 2025

Vooruitkijkend

Voor de infrastructurele maatregelen – de projectenportefeuille van mobiliteit feitelijk – is een budget van €250.000 beschikbaar voor kleine inframaatregelen en €44.000 aan **kapitaallasten** voor de middelgrote projecten. Een kapitaallast wil zeggen dat we deze grote kostenposten niet in één keer begroten, maar de lasten spreiden over 25 jaar.
Het streven is om te werken met een kapitaallast-post van €200.000. Dit bedrag wordt langzaam opgebouwd. Er kan niet overal in de stad tegelijkertijd worden gestart en er zit een limiet aan de uitvoeringskracht. De toename van de kapitaallasten gaan dus ten koste van het beschikbare budget voor de overige posten. De volgende verdeling wordt voorgesteld:

7) Subsidieaanvraag wordt voorbereid ter waarde van €200.000
8) Raming nog niet gemaakt
9) Raming nog niet gemaakt

© Gemeente Zwolle 2024

