



Raadsbrief

Datum 7 oktober 2025

Onderwerp Dynamische Mobiliteitsagenda 2026-2027
Versienummer 1.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

De gemeenteraad heeft in 2019 de Mobiliteitsvisie vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie hebben we de dynamische Mobiliteitsagenda geïntroduceerd. De dynamische Mobiliteitsagenda is bedoeld als een jaarlijks terugkerend sturingsinstrument, gekoppeld aan de begrotingscyclus. En laat zien hoe tot het bestedingsvoorstel Mobiliteit in de begroting is gekomen. Het betreft de keuzes voor concrete maatregelen, projecten en inspanningen op het gebied van mobiliteit voor twee jaar, het eerste jaar 'hard' en het tweede jaar 'zacht'. De agenda is dynamisch, omdat we deze jaarlijks herzien en weer verder vooruitkijken. In de afgelopen periode hebben we - na een zorgvuldig prioriteringsproces - de Mobiliteitsagenda 2026-2027 opgesteld. We kijken daarin ook terug op lopend jaar (2025).

Bijlagen

1. Dynamische Mobiliteitsagenda gemeente Zwolle 2026-2027

Openbaarheid

☒ Openbaar
☐

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

1. De Dynamische Mobiliteitsagenda gemeente Zwolle 2026-2027
2. Voorgestelde wijze van afdoening toezeggingen 953 (aandacht minder validen dynamische mobiliteitsagenda), 954 (geofencing evaluatie strategie deelmobiliteit) en 955 (gratis OV senioren in OV strategie)



Datum

7 oktober 2025

Inleiding

Vanuit haar centrale ligging in het land en de regio is Zwolle een belangrijk knooppunt voor fiets-, spoor- en wegverkeer. Dagelijks reist een groot aantal mensen van, door of naar Zwolle om te werken, studeren of recreëren. En de stad groeit: het aantal inwoners neemt toe, het bedrijfsleven groeit en het aantal bezoekers stijgt. Zwolle wil een stad zijn die bereikbaar is voor iedereen. Maar ook een stad die leefbaar en verkeersveilig blijft en waar ruimte voor ontmoeting is. Een andere benadering ten aanzien van mobiliteit met aandacht voor schonere en alternatieve vervoersmiddelen is daarom noodzakelijk en tegelijk randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van Zwolle als stad voor iedereen. Daarom wordt ingezet op een programmatische mobiliteitsaanpak, met als belangrijke bouwsteen de mobiliteitstransitie. De dynamische Mobiliteitsagenda is daarbij een jaarlijks terugkerend sturingsinstrument, gekoppeld aan de begrotingscyclus. De agenda laat zien hoe tot het bestedingsvoorstel Mobiliteit in de begroting is gekomen. Het betreft de keuzes voor concrete maatregelen, projecten en inspanningen op het gebied van mobiliteit voor twee jaar, het eerste jaar 'hard' en het tweede jaar 'zacht'. De agenda is dynamisch, omdat we deze jaarlijks herzien en weer verder vooruitkijken.

Kader

- Mobiliteitsvisie 2020-20230 'Mobiliteit brengt Zwolle verder'
- Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen 2030'
- Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle 'Warme Harten in een Klimaatadaptieve Delta'
- Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle

Kernboodschap

Zwolle staat voor grote opgaven en heeft ambities. De stad groeit en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. De gemeenteraad heeft de laatste jaren verschillende visies en ambities vastgesteld die kaderstellend c.q. richtinggevend zijn t.a.v. mobiliteit. Met de programmatische aanpak richten we deze ambities tot concrete inspanningen en maatregelen. Met het instrument 'dynamische Mobiliteitsagenda' maken we een integrale afweging en prioriteren we de plannen. Daarbij prioriteren we niet alleen op geld en capaciteit, maar kijken we ook nadrukkelijk naar de draagkracht van de stad. We hebben immers niet het geld en de capaciteit om alles meteen op te pakken en zetten in op maatregelen die maximaal bijdragen aan de woningbouw en kwalitatieve groei van de stad. Tegelijk willen we uiteraard ook de grootste knelpunten van nu oplossen met projecten die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Zwolle. De Mobiliteitsagenda 2026-2027 delen we nu met de Raad. Hierin beschrijven we de geprioriteerde maatregelen die we gaan uitvoeren in 2026 en 2027 om Zwolle toegankelijk, veilig en bereikbaar te houden.

Toelichting

In de afgelopen periode hebben we voor het tweede jaar op rij de Mobiliteitsagenda opgesteld. De dynamische Mobiliteitsagenda is een jaarlijks sturingsinstrument waarin we keuzes voor maatregelen voor twee jaar vastleggen: het eerste jaar 'hard' en het tweede jaar 'zacht'. Het eerste jaar 'hard' betekent dat we de keuzes jaarlijks in de begroting opnemen door middel van een bestedingsvoorstel. We onderbouwen dat bestedingsvoorstel met de dynamische Mobiliteitsagenda.



Datum

7 oktober 2025

Het tweede jaar, in dit geval 2027, is 'zacht' omdat de afspraken nog niet in de begroting zijn vastgelegd. We geven een gedegen indicatie van de projecten en inspanningen die we over twee jaar willen oppakken. Prioriteiten kunnen echter veranderen door voortschrijdende inzichten of veranderende omstandigheden waardoor we enige flexibiliteit willen behouden. Daarom leggen we de keuzes voor 2027 pas volgend jaar vast, als we meer zeker zijn dat deze maatregelen echt prioriteit hebben en bijdragen aan onze doelen. Het al wel verder vooruit kijken helpt ons in de samenwerking en (co)financieringsmogelijkheden met onze (regionale) partners en subsidieverstrekkers.

Projecten 2025

In de vorige agenda hebben we voor 2025 als 'harde' projecten die we zouden oppakken benoemd:

- Herinrichting Industrieweg (onderdeel regionale doorfietsroute): dit project is uitgevoerd.
- Herinrichting Eli Heimanslaan - Jac. P. Thijsselaan - Laan der Molens (maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren op verzoek van de Raad): dit project is uitgevoerd.
- Doornweg-Ordelseweg (gepland voor groot onderhoud, meekoppelkans verbeteren verkeersveiligheid): dit project wordt naar verwachting eind 2025 afgerond.
- Fietsstraat Turfmarkt (onderdeel regionale doorfietsroute): dit project is in voorbereiding en wordt eerste helft 2026 uitgevoerd.
- Hortensiastraat (gepland voor groot onderhoud, meekoppelkans verbeteren verkeersveiligheid): dit project is vertraagd door capaciteitsproblemen. We starten in de komende periode met een verkenning.
- Ronde Hanekamp (onderdeel regionale doorfietsroute): dit project voeren we voorlopig niet uit. De werkzaamheden zouden botsen met de bouw van de hub Weezenlanden. Daarnaast wordt dit traject meegenomen in een bredere afweging vanuit het project regionale doorfietsroutes. We wachten eerst de uitkomsten daarvan af voordat we verder gaan. Bewoners uit de omgeving zijn geïnformeerd per brief.

Projecten 2026

Vorig jaar gaven we een 'zachte' doorkijk op 2026 met een overprogrammering (meer plannen dan beschikbaar geld). Om het voor dit jaar 'hard' te maken hebben we de maatregelen geprioriteerd op basis van het inhoudelijke afwegingskader in de Mobiliteitsagenda, de onderhoudsplanning, capaciteit en beschikbare middelen. Op deze manier presenteren we ook voor 2026 een financieel uitvoerbaar plan.

In de vorige agenda hebben we voor 2026 als 'zachte' projecten die we zouden oppakken benoemd:

- Rhijnvis Feithlaan (onderdeel regionale doorfietsroute)
- Wipstrikkerallee (onderdeel regionale doorfietsroute en gepland voor groot onderhoud)
- Boerendanserdijk (gepland voor groot onderhoud)
- Blaloweg (gepland voor groot onderhoud)
- Palestrinalaan (gepland voor groot onderhoud)
- Bergkloosterweg (gepland voor groot onderhoud)
- Scheldelaan (gepland voor groot onderhoud)

We werken al aan de plannen voor de Rhijnvis Feithlaan, Wipstrikkerallee, Blaloweg en Boerendanserdijk. Maar het blijkt niet haalbaar om deze projecten in 2026 uit te voeren. Deze projecten hebben veel effect op de stad en daarom is zorgvuldige voorbereiding nodig. De uitvoering is



Datum 7 oktober 2025

uitgesteld omdat er nog afstemming nodig is met andere projecten en omdat er te weinig capaciteit is. Deze projecten blijven wel belangrijk en daarom gaan we door met het maken van plannen en voorbereidingen, zodat we ze na 2026 kunnen uitvoeren.

De projecten Scheldelaan, Palestrinalaan en Bergkloosterweg hebben iets minder prioriteit. We zijn nog niet begonnen met de plannen, maar willen ze oppakken als er een geschikt moment is. Bijvoorbeeld via het onderhoudsprogramma in de komende jaren of met hulp van externe financiering. Een goed voorbeeld is het Twistvlietpad. Dat project had eerst een lage prioriteit, maar kan toch sneller worden uitgevoerd dankzij subsidie van het Rijk en een koppeling met onderhoudswerkzaamheden. Dat geldt nu ook voor deze projecten. We willen ze combineren met onderhoud om meteen de verkeersveiligheid te verbeteren. Of we kijken of we ze kunnen uitvoeren met externe financiering.

Toezeggingen Raadsdebat 2024

Ten aanzien van de vorige Mobiliteitsagenda zijn in het raadsdebat van vorig jaar een aantal toezeggingen gedaan. Graag geven we aan hoe we hiermee zijn omgegaan:

- *Toezegging 953: In de dynamische mobiliteitsagenda voor 2026 en verder zal – in tegenstelling tot in de nu voorliggende mobiliteitsagenda – ook expliciet aandacht worden besteed aan minder validen.*

We hebben in de nieuwe Mobiliteitsagenda toegankelijkheid expliciet opgenomen als onderwerp. Bijvoorbeeld als het gaat om toegankelijke looproutes voor alle doelgroepen, zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. In 2026 zorgen we dat toegankelijkheid van de openbare ruimte beter wordt geborgd in gemeentelijke processen en projecten, zodat ook mensen met een beperking zich goed kunnen verplaatsen. We gaan de komende jaren voor het thema lopen een uitvoeringsagenda opstellen die richting geeft aan concrete ingrepen in de openbare ruimte die de voetganger meer ruimte geven. Ook toegankelijkheid zal daarin een plek krijgen.

- *Toezegging 954: Bij de evaluatie van de strategie voor deelmobiliteit wordt aandacht besteed aan geofencing en de wijze waarop microhubs een rol zouden kunnen spelen.*

We zijn in 2025 gestart met het maken van digitale microhubs in het Stadshart en de Spoorzone. Deze digitale hubs werken goed, het aantal klachten is namelijk sterk gedaald. We hebben ervoor gekozen om bij elke locatie zorgvuldig en op een logische manier geofencing toe te passen, zodat het voor de gebruiker duidelijk is waar geparkeerd moet worden, bijvoorbeeld op brede stoepen en bestaande stallingsplekken. Ook hebben we een spreiding van microhubs op loopafstand toegepast zodat er een goede evenwichtige spreiding is van voertuigen. Deze aanpak zetten we voort voor de andere wijken van de stad omdat wij zien dat het werkt. Waar nodig maken we de digitale hubs fysiek. Dit zijn plekken nabij zeer drukke bestemmingen. In de Spoorzone en rond de campus van Windesheim is hiermee al een start gemaakt.

- *Toezegging 955: In de O.V. strategie die in 2026 aan de raad wordt aangeboden, wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden voor gratis openbaar vervoer voor senioren (waarbij gekeken wordt naar het voorbeeld van de pilot bij de provincie Utrecht).*

In 2025 is verder gewerkt aan de positionering van openbaar vervoer als pijler van duurzame en inclusieve mobiliteit in Zwolle. De gemeente ontwikkelt geen klassieke OV-visie, maar een bredere Visie Publieke Mobiliteit waarin we het OV niet alleen zien als vervoer per bus of trein, maar als een integraal systeem van publieke vervoersopties. Of er mogelijkheden zijn voor

Datum 7 oktober 2025

gratis openbaar vervoer voor senioren wordt hierin meegenomen. De Visie Publieke Mobiliteit wordt in 2026 vastgesteld.

- In debat vorig jaar werd de oproep gedaan om in de Mobiliteitsagenda meer aandacht te hebben voor verkeersveiligheid. We geven daarom op een aantal plekken in de agenda een expliciete terugkoppeling op dit onderwerp. Aanvullend hebben we in de prioritering van de maatregelen rekening gehouden met drie voornaamste afwegingscriteria; het effect op de (regionale) bereikbaarheid, het ruimte bieden aan voetganger/fietser én de impact op de verkeersveiligheid.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

De Mobiliteitsvisie is in 2019 opgesteld in samenspraak met onze samenleving en partners. De visie schetst het vergezicht, maar niet de concrete route van onze transitieopgave. Om de mobiliteitstransitie te laten slagen hebben we de samenleving nodig. Daarom is het noodzakelijk om te weten wat er bij onze inwoners, bedrijven en (maatschappelijke) partners speelt. Welke zorgen leven er? Welke obstakels zijn er? En ook, welke kansen liggen er?

We zetten daarom in op verschillende vormen van participatie, waarbij we aansluiten op de Hanza! Aanpak. Denk aan:

- Gericht consulteren over de mobiliteitstransitie
- Communicatie(campagne) over mobiliteitstransitie
- Bijeenkomsten met een denktank waarin verschillende maatschappelijke vertegenwoordigers deelnemen
- Gedragscampagne vanuit thema's

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

Communicatie

Voor onze mobiliteitsaanpak werken we vanuit een strategisch communicatieplan. Dit voorziet in het totaal van:

1. De communicatie, framing en marketing voor de totale strategie en aanpak, mede gekoppeld aan de prioritaire gebiedsontwikkelingen en overige thema's.
2. Duiding van de samenhang tussen de organisatorische kant, de (fysieke) inspanningen en maatregelen én de gedragsaanpak.
3. De uitleg hoe communicatie en participatie als veranderkundig instrument gaan helpen bij deze gedragsverandering.

Financiën

Besluitvorming over financiën vindt plaats in de begrotingsbehandeling (bestedingsvoorstel). De Mobiliteitsagenda dient als inhoudelijke onderbouwing van het voorgestelde bestedingsvoorstel. Het uitgangspunt van het bestedingsvoorstel is de taakstellende opgave vanuit het coalitieakkoord en de PPN. De dekking vindt plaats vanuit de structurele begroting waar we aanvullend cofinanciering/subsidies op weten te organiseren. Daarnaast vinden diverse investeringen op het



Datum 7 oktober 2025

gebied van mobiliteit plaats binnen de gebiedsontwikkelingen (met dekking van de gebiedskredieten) en de Strategische Investeringsagenda (SIA). Deze investeringen zijn niet opgenomen in het bestedingsvoorstel mobiliteit, maar uiteraard wel onderdeel van de totale programmatische aanpak.

Het bestedingsvoorstel mobiliteit omvat dit jaar het ophogen van het taakstellende budget van €600.000 met €137.000. Deze middelen worden aangewend om de inzet op verkeersmanagement en programmabeheersing te bekostigen, omdat de vele ontwikkelingen in de stad vragen om meer afstemming, financiële grip en fasering.

We hebben er vorig jaar voor gekozen om vanaf het begrotingsjaar 2025 de infrastructurele en fysieke maatregelen die vanuit de dynamische Mobiliteitsagenda worden gepresenteerd te kapitaliseren. Dat betekent dat we deze kosten uitsmeren over 25 jaar. Jaarlijkse investeringen in fysieke maatregelen worden als kapitaallasten binnen deze budgetruimte opgevangen. Zo kan integraal gestuurd worden op zowel de fysieke investeringen als overige (beleids)inspanningen. Dit financieringsmechanisme is goed passend bij de meerjarige aanpak die de dynamische mobiliteitsagenda met zich meebrengt. Het zorgt ervoor dat er investeringsruimte is, terwijl er geen (te) grote pieken (of dalen) aan de orde zijn.

Risico's

De mobiliteitstransitie is een complexe opgave die risico's en onzekerheden met zich meebrengt. Voor de beheersing van de risico's hebben we met de Sturingsdriehoek (bestaande uit bestuurlijk opdrachtgever, ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer) een smal en wendbaar team geformeerd om bij te sturen waar dat nodig wordt geacht.

Daarnaast koppelen we de voortgang op de Dynamische Mobiliteitsagenda aan de periodieke Voortgangsrapportage Projecten (VP). Hierin rapporteren we ook over risico's en de beheersmaatregelen.

De belangrijkste risico's:

- We houden voortdurend rekening met de draagkracht van de stad. Dit kan leiden tot herprioritering van maatregelen in het samenspel met gebiedsontwikkelingen, beheeropgaven en overige ontwikkelingen. Dit geeft risico's in termen van planning, geld en imago.
- Het risico bestaat dat de beschikbare financiële middelen niet toereikend zijn om alle opgenomen projecten en maatregelen te kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld door mogelijke financiële tegenvallers als prijsstijgingen en vertragingen.
- We hebben te maken met een schaarste in capaciteit en specifieke deskundigheid, vooral in de civieltechnische uitvoering. Hier hebben we op geanticipeerd, echter sluit dit niet uit dat er nog voortschrijdende bewegingen kunnen zijn die deze schaarste negatief beïnvloeden.
- De maatregelen die we voorstellen en uitvoeren raken de inwoners, ondernemers en bezoekers van Zwolle. Mogelijk is er niet altijd op alle onderdelen steun vanuit de samenleving voor de mobiliteitstransitie en alle maatregelen die daaruit voortvloeien. We zetten daarom in onze aanpak vol in op communicatie en geven ook duidelijk aan wanneer en op welke manier inwoners kunnen participeren.



Datum 7 oktober 2025

Vervolg

Nadat u kennis heeft genomen van de Dynamische Mobiliteitsagenda gemeente Zwolle 2026-2027 gaan we de beschreven maatregelen en projecten oppakken en uitvoeren.

De dynamische Mobiliteitsagenda is een jaarlijks terugkerend sturingsinstrument. Richting najaar 2026 komen we met een volgende versie van de dynamische Mobiliteitsagenda met daarin de beschreven maatregelen en projecten voor 2027-2028. In elke volgende nieuwe versie wordt in het hoofdstuk 'Monitor' ook ingegaan op de inzet en behaalde resultaten van het afgelopen jaar. In de huidige versie van de Mobiliteitsagenda wordt een overzicht gegeven van inspanningen en resultaten in 2025 en in de volgende versie zal dat een overzicht van inspanningen en resultaten in 2026 zijn.

Openbaarheid

De inhoud van deze raadsbrief en bijbehorende bijlage is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer