Zwolle



2026-2027

Dynamische Mobiliteitsagenda

Inhoudsopgave

1. Een stad in beweging 3
   - De mobiliteitstransitie in Zwolle 4
   - Samen met de stad 5
   - Leeswijzer 5

2. Monitor 2025 6
   - Beleidsinspanningen 6
   - Projecten in gebiedsontwikkelingen 11
   - Infrastructurele projecten 12

3. Agenda 2026 & 2027 13
   - 'Hard' en 'zacht' 13
   - Beleidsinspanningen 13
   - Projecten in gebiedsontwikkelingen 18
   - Infrastructurele projecten 18
   - Overzicht 20

4. Financiën 23
   - Dekking 23
   - Beleidsinspanningen 23
   - Projecten in gebiedsontwikkelingen 24
   - Infrastructurele projecten 25





Hoofdstuk 1
Een stad in beweging

1. Een stad in beweging

Zwolle groeit en staat voor veel uitdagingen en belangrijke keuzes. Er komen steeds meer inwoners, bedrijven en bezoekers naar de stad. Daardoor is er meer ruimte nodig om te wonen, te werken, te spelen, voor groen én voor mobiliteit. Maar de ruimte in Zwolle is beperkt. Dat vraagt om scherpe keuzes. Tegelijkertijd willen we dat Zwolle een stad blijft die goed bereikbaar is voor iedereen: bewoners, forenzen en bezoekers. En dat Zwolle een stad is die leefbaar blijft, met schone lucht, veilig verkeer en ruimte voor ontmoeting. Mobiliteit is dus geen doel op zich. Het is een middel om andere maatschappelijke doelen te bereiken op het gebied van gezondheid, veiligheid, duurzaamheid, economische kansen en sociale verbondenheid.

De mobiliteitstransitie in Zwolle

De Zwolse mobiliteitsopgave is groot en veelzijdig. In de Mobiliteitsvisie 2020–2030 staat hoe Zwolle zich wil ontwikkelen op het gebied van mobiliteit. De visie bevat drie hoofddoelen:

1. **Een gastvrije, bereikbare stad**
   We stimuleren bewoners en bezoekers meer te fietsen en lopen en we maken het openbaar vervoer aantrekkelijker. Ook ontwikkelen we gebieden waar je kunt wonen en werken. We verbeteren de doorstroming van verkeer via de Ring en proberen spitsverkeer te verminderen. Verder gebruiken we slimme logistieke oplossingen.

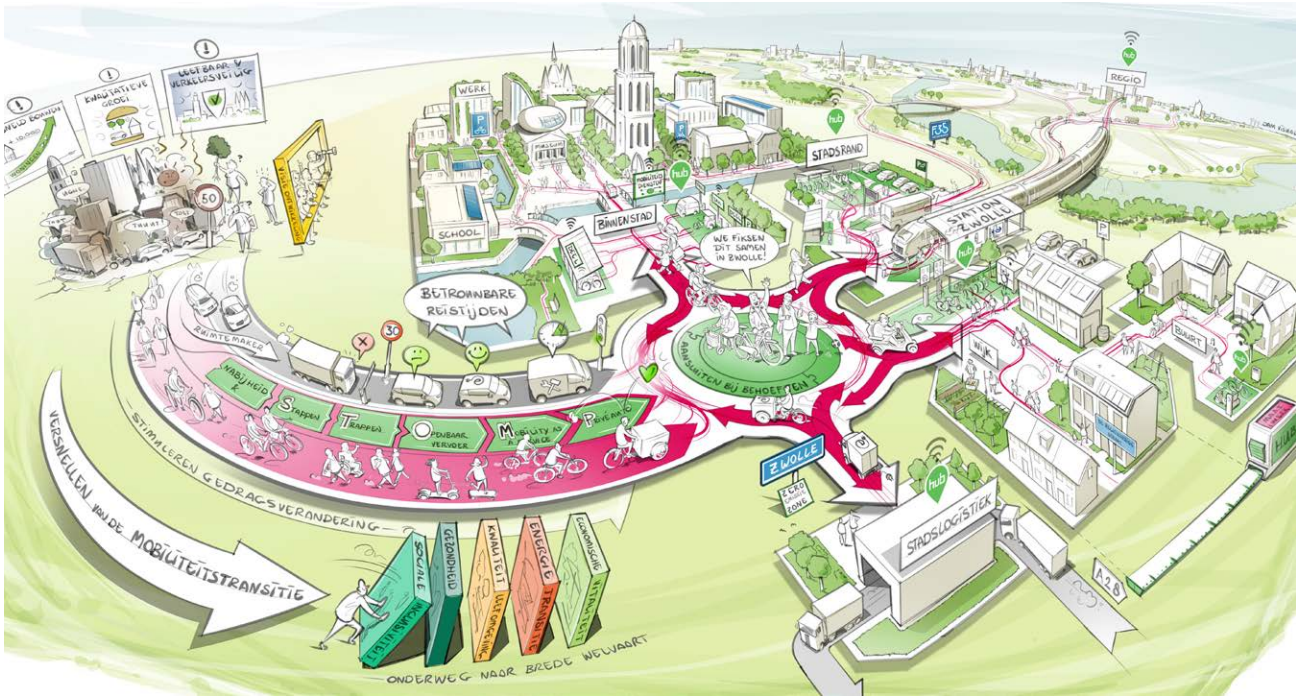
2. **Een innovatieve en vitale wereldfietsstad**
   We stimuleren fietsen in Zwolle. We gebruiken data en nieuwe technieken om verkeer te regelen, volgens de STOMP-methode (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service, Privéauto) en zetten in op schone voertuigen.

3. **Een verkeersveilige en toegankelijke stad**
   Iedereen moet kunnen deelnemen aan het verkeer. Zwolle wil dat er in 2030 geen verkeersdoden meer zijn. Om dat te bereiken nemen we maatregelen in de openbare ruimte en stimuleren we veilig gedrag.

Deze doelen passen ook bij landelijke opgaven. Zo heeft Zwolle vanaf 2025 een zero-emissiezone ingevoerd. Dit is onderdeel van de Green Deal ZES. Om deze doelen te halen, maakt Zwolle elk jaar keuzes. Die leggen we vast in de 'dynamische Mobiliteitsagenda'. Dit is een jaarlijks plan waarin staat welke maatregelen we de komende twee jaar nemen. Het eerste jaar is 'hard' omdat we de maatregelen koppelen aan de begroting. Het tweede jaar is 'zacht' en kan nog aangepast worden. De agenda is dynamisch omdat we deze elk jaar opnieuw bekijken en bijstellen.

In de Mobiliteitsagenda kijken we terug op wat het afgelopen jaar is gedaan en beschrijven we de plannen voor de komende twee jaar. We letten daarbij op het beschikbare budget, of de plannen uitvoerbaar zijn en of ze goed passen bij andere opgaven in de stad. De Netwerkaanpak gebruiken we sinds 2025 als basis voor keuzes over de infrastructuur op de (middel)lange termijn. Hierin staan maatregelen en systeemkeuzes die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Netwerkaanpak helpt bij het bepalen van beleid en het kiezen van de prioriteiten. De Mobiliteitsagenda vertaalt die maatregelen voor de langere termijn naar acties op korte termijn. Met onze keuzes sluiten we zoveel mogelijk aan op de maatregelen uit de Netwerkaanpak. Zo werken we stap voor stap aan uitvoering van de mobiliteitsstrategie, kunnen we elk jaar bijsturen als dat nodig is.

Zwolle werkt nauw samen met andere partijen in de regio aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. In de 'Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle' en het 'MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle' en omgeving staan de gezamenlijke afspraken hiervoor. Deze zijn opgenomen in de Netwerkaanpak en vormen een belangrijk uitgangspunt voor de keuzes in de Mobiliteitsagenda.



Samen met de stad

De mobiliteitstransitie heeft invloed op iedereen. Daarom vinden we het belangrijk om inwoners, organisaties en partners actief te betrekken bij de stappen die we zetten. De richting is duidelijk. De Mobiliteitsvisie 2020–2030 die in 2019 samen met partners is opgesteld, vormt de basis. Deze visie staat in het coalitieakkoord en de omgevingsvisie en sluit aan bij ander gemeentelijk beleid. Maar de weg naar die toekomst ligt niet vast. Die willen we samen met de stad vormgeven. We willen begrijpen wat inwoners belangrijk vinden, welke zorgen of problemen er zijn en welke kansen er zijn om gedrag te veranderen. Zo kunnen we het beleid en onze acties beter aansluiten op wat er leeft in Zwolle. Daarom gebruiken we verschillende manieren om bewoners en organisaties te betrekken:

- Bij projecten betrekken we omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van het project.
- Communicatiecampagnes waarmee we Zwollenaren meer bewust maken van de mobiliteitstransitie en de stappen die daarbij horen. Stadsgesprekken en participatietrajecten op stedelijk niveau, waarmee we de gekozen richting toetsen en ideeën ophalen.
- Een denktank met vertegenwoordigers uit de samenleving denkt mee over dilemma's en strategische keuzes.
- Campagnes met verschillende thema's, stimuleren duurzaam reisgedrag, zoals vaker lopen, fietsen of het OV gebruiken.

Door inwoners op verschillende manieren te betrekken, zorgen we voor meer draagvlak. Zo werken we samen aan de transitie naar een duurzaam, veilig en bereikbaar Zwolle.

Leeswijzer

De Mobiliteitsagenda is als volgt ingedeeld:

- In dit hoofdstuk hebben we het kader geschetst waarin de agenda is gemaakt.
- In hoofdstuk 2 vertellen we wat er in 2025 is gedaan.
- In hoofdstuk 3 kijken we vooruit naar de plannen voor 2026 ('hard') en 2027 ('zacht').
- In hoofdstuk 4 geven we een overzicht van de kosten van de plannen en hoe ze passen binnen de begroting.

Om de hoeveelheid aan informatie overzichtelijk te houden, maken we in alle hoofdstukken een onderscheid in 1) beleidsinspanningen, 2) projecten in gebiedsontwikkelingen en 3) infrastructurele projecten.





2. Monitor 2025

Wat hebben we het afgelopen jaar gedaan?

Zwolle groeit. Daardoor komen er steeds meer voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, deelvervoer en auto's bij. Om deze groei op te vangen is de Mobiliteitsvisie 2020-2030 opgesteld. Deze visie hebben we de afgelopen jaren gebruikt als basis voor wat we wel en niet oppakten. In 2025 hebben we een grote stap gezet in het uitwerken van het beleid en strategie naar een aanpak waarmee we de doelen kunnen uitvoeren.

Beleidsinspanningen

De belangrijkste beleidsontwikkeling in 2025 is dat de 'Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle' is opgesteld. Daarmee hebben we een duidelijk plan voor de (middel)lange termijn. Dit plan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie en sluit aan bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP). De Netwerkaanpak bevat een strategie voor de hele stad en een lijst maatregelen die met elkaar samenhangen. Het gaat hierbij om aanpassingen aan de infrastructuur en om campagnes om gedrag te veranderen. Deze Netwerkaanpak helpt bij het maken van keuzes voor toekomstige investeringen en vormt daarmee de basis voor de dynamische Mobiliteitsagenda.

Een belangrijk onderdeel van de Netwerkaanpak is de mobiliteitsstrategie in zeven stappen. Deze strategie geeft richting aan de ontwikkeling van beleid en aan de keuzes voor investeringen.

1. **De strategische positie van Zwolle verder versterken**
   Zwolle benut en versterkt haar rol als nationaal en regionaal knooppunt. Dat betekent betere weg- en spoorverbindingen, onder andere richting Twente en Duitsland.

2. **Bouwen aan robuuste hoofdnetwerken voor voetganger, fiets en OV**
   Investeren in veilige, brede en toegankelijke routes voor lopen en fietsen. Nieuwe OV-stations en HOV-lijnen (hoogwaardig openbaar vervoer) maken duurzame groei mogelijk.

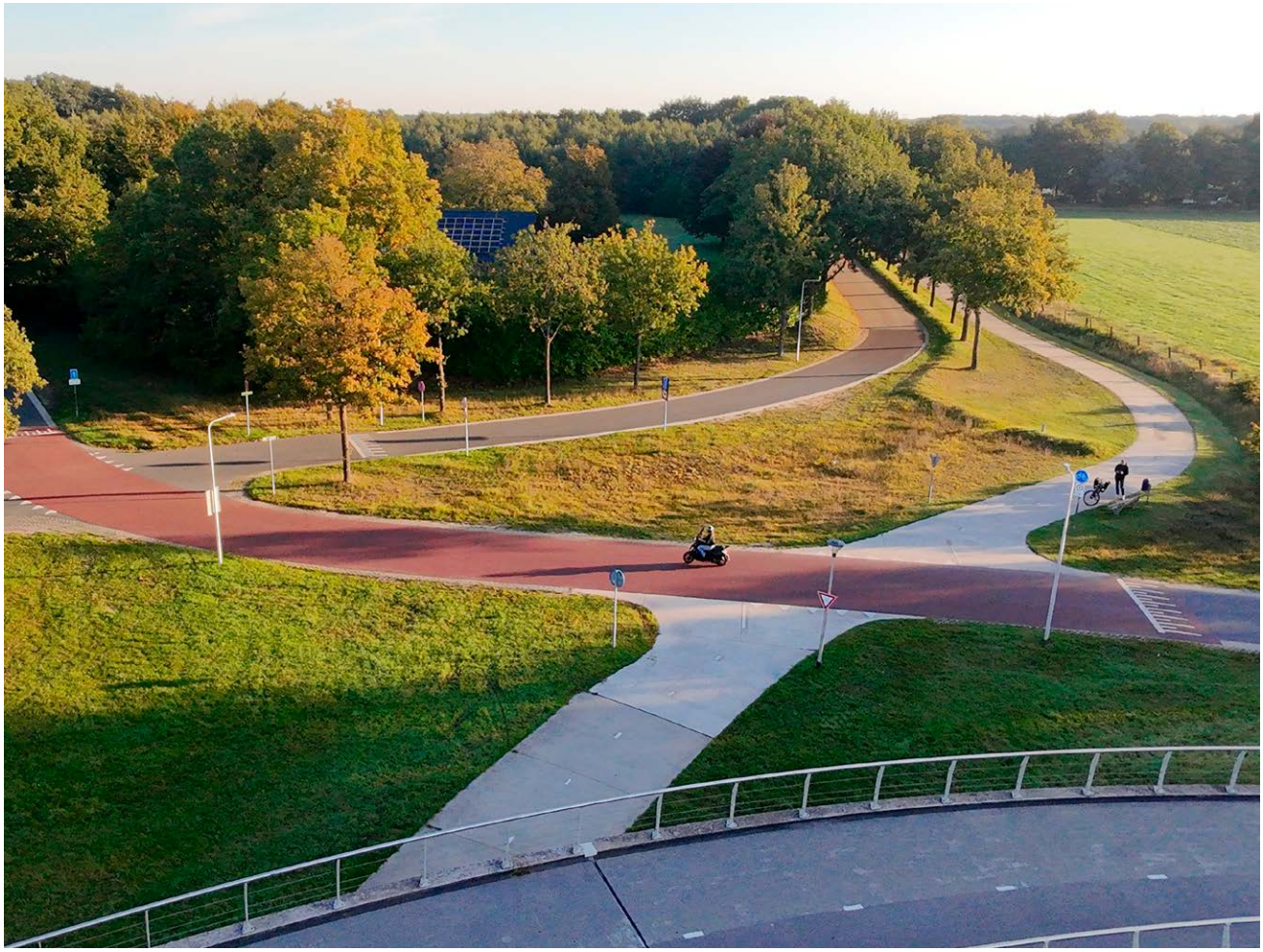
3. **De Ring als regionale draaischijf versterken (robuust netwerk auto)**
   De Ring moet vlot en betrouwbaar blijven functioneren voor stad en regio. Daarvoor zijn investeringen in capaciteit, kruispunten en tunnels nodig.

4. **Bouwen aan de stad die we willen zijn**
   Wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk nabij en bereikbaar.
   Nadruk op compacte stad, mobiliteitshubs en duurzaam ruimtegebruik.

5. **Verblijfsgebied maken binnen de Ring**
   Binnen de Ring komt meer ruimte voor groen, water, fietsers en voetgangers. Autoverkeer is te gast; doorgaand verkeer wordt naar de Ring geleid.

6. **Samenwerken met partners**
   Zwolle kan dit niet alleen en trekt op met regio, provincie en Rijk. Gezamenlijk zorgen we voor bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

7. **Monitoren en bijsturen van de ontwikkeling**
   We volgen ontwikkelingen continu en evalueren de effecten van de maatregelen. Zo kunnen we de maatregelen tijdig aanpassen of aanscherpen.



Lopen

Vanaf 2025 krijgt lopen een belangrijke plek in het mobiliteitsbeleid van Zwolle. Waar voetgangers eerder minder duidelijk aandacht kregen, zien we lopen nu als een volwaardige vorm van reizen. Dit speelt ook een belangrijke rol bij de inrichting van gebieden in de stad. Een belangrijke stap is de start van de ontwikkeling van een voetgangersnetwerkkaart. Deze kaart laat belangrijke looproutes zien en vormt de basis voor de inrichting van veilige, herkenbare en toegankelijke looproutes. Daarbij wordt steeds meer rekening gehouden met de toegankelijkheid voor alle groepen, zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Ook in de communicatie krijgt lopen meer aandacht. De 'looptijdenkaart' is vernieuwd en staat op de website van Visit Zwolle. Deze kaart wordt ook verwerkt in de nieuwe toeristenkaart, zodat lopen als aantrekkelijk alternatief wordt gestimuleerd. Daarnaast doet Zwolle mee aan de landelijke City Deal 'Ruimte voor Lopen'. Hierdoor leren we meer over hoe het loopsysteem werkt en kunnen we het toekomstig beleid en de aanpak verder verbeteren.

Fietsen

In 2025 hebben we binnen het mobiliteitsbeleid opnieuw sterk op het thema ingezet. Fietsen is een strategische pijler voor de mobiliteitstransitie in Zwolle. In de Stedelijke Netwerkaanpak is het fietsnetwerk vastgelegd als basisonderdeel van de stad. Dit netwerk vormt de basis voor regionale doorfietsroutes. Hiervoor is de eerste planvorming gestart bij de Wipstrikkerallee en de Nieuwe Deventerweg. Zwolle werkt ook mee aan het vernieuwen van het provinciale fietsnetwerk, zodat de routes beter op elkaar aansluiten. Daarnaast is de gemeente aangesloten bij de City Deal 'Fietsen voor Iedereen' die zich richt op inclusieve fietsmobiliteit.

We hebben ook stappen gezet op het gebied van fietsinnovaties, zoals het gebruik van data voor het ontwerpen van fietsroutes, slimme oplossingen voor het parkeren van fietsen en de koppeling met mobiliteitshubs en deelvervoer. Ook in gebiedsontwikkelingen zoals Oosterenk, de Spoorzone en het Stadshart krijgt fietsen een belangrijke plek, met aandacht voor veilige en aantrekkelijke routes, hoogwaardige stallingsvoorzieningen en een goede aansluiting op het openbaar vervoer.

Openbaar vervoer

In 2025 is verder gewerkt aan de positionering van openbaar vervoer als belangrijk onderdeel van duurzame en toegankelijke mobiliteit in Zwolle. De gemeente ontwikkelt geen klassieke OV-visie, maar werkt aan een bredere Visie Publieke Mobiliteit. Deze visie gaat over alle vormen van gedeeld vervoer: bus, trein, taxi, vervoer voor speciale doelgroepen en deelsystemen. Zo speelt Zwolle in op de praktijk van 'ketenmobiliteit', waarbij mensen verschillende vormen van vervoer combineren. Ook in de Stedelijke Netwerkaanpak heeft het openbaar vervoer een belangrijke plek. Daarin zijn strategische keuzes gemaakt, zoals een hoogwaardige oost-west OV-verbinding en de ontwikkeling van station Zwolle-Zuid als derde treinstation in de stad.

Verder hebben we geleerd van de pilot Sociale Mobiliteit, waarin we keken naar vormen van vervoer voor groepen mensen die minder makkelijk gebruikmaken van het gewone OV. De inzichten uit deze pilot gebruiken we voor nieuw beleid en het ontwerpen van het netwerk.



Deelmobiliteit

In 2025 heeft Zwolle deelmobiliteit verder ontwikkeld tot een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. We hebben een stadsbrede aanbesteding voor deelauto's in het Stadshart en de Spoorzone voorbereid, gericht op een uniforme en toekomstbestendige aanpak. Vooraf hebben we met aanbieders gesproken om samen te verkennen hoe het aanbod toegankelijk en betrouwbaar kan blijven. Tegelijkertijd blijft de gemeente nieuw aanbod ondersteunen in bestaande en nieuwe wijken. Daarnaast is gewerkt aan een nieuwe vergunning voor deeltweewielers (elektrische fietsen en scooters) vanaf 2026. Daarbij leggen we extra nadruk op kwaliteit, veiligheid en een goede verdeling over de stad.

Verder zijn de eerste microhubs geplaatst, onder meer in de Spoorzone. Voor het Stadshart bereiden we de plaatsing van microhubs voor. Deze hubs maken deelmobiliteit zichtbaarder en makkelijker.

Ze brengen de vervoermiddelen samen op logische overstappunten die duidelijk zijn aangegeven met borden en vakken. Dit helpt ook parkeeroverlast te voorkomen. Een verbeterde digitale kaart laat zien waar de hubs zijn en deelvervoer beschikbaar is. Zo wordt deelmobiliteit toegankelijker en groeit de rol van deelmobiliteit als onderdeel van ketenmobiliteit, de combinatie van OV, fiets en deelvervoer. Dit helpt om ruimte te besparen en reizigers meer vervoersopties te bieden.



Hubs en knooppunten

In 2025 heeft Zwolle verder gewerkt aan de ontwikkeling van hubs en knooppunten, op basis van de 'Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs (AOS)' uit 2024. Deze strategie is de basis voor een planmatige aanpak van verschillende soorten hubs: van microhubs in de wijken tot grote hubs aan de stadsrand en regionale overstappunten. Al deze hubs vormen een integraal onderdeel van het mobiliteitssysteem. Vanuit deze strategie hebben we ook gewerkt aan de voorbereiding van een mogelijk 'hubbedrijf'. Daarmee kan Zwolle regie voeren op ontwikkeling en beheer van de hubs en op de samenwerking met publieke en private partners. Ook regionaal zijn stappen gezet, bijvoorbeeld in de samenwerking voor regiohub De Lichtmis en de start van een onderzoek naar de haalbaarheid van een hub bij de Hessenpoort.

Op stedelijk niveau zijn de eerste microhubs gerealiseerd, onder andere in de Spoorzone, en zijn voorbereidingen getroffen voor vergelijkbare locaties in het Stadshart. Deze hubs verbinden fiets, deelauto, OV en logistiek, en maken het mogelijk om te sturen op spreiding, leefbaarheid en overstapgedrag. Daarbij wordt de rol van hubs steeds breder gezien: niet alleen als overstaplocaties, maar ook als logistieke knooppunten, verblijfslocaties en instrumenten om de stedelijke drukte beter te reguleren.

Parkeren

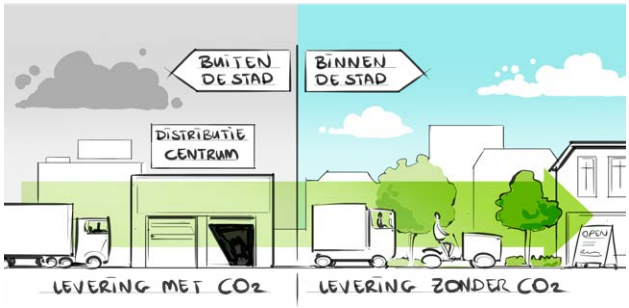
In 2025 heeft Zwolle het parkeerbeleid vernieuwd met de 'Nota Parkeren'. Deze nota geeft richting aan de manier waarop we parkeren in de toekomst organiseren: met efficiënt gebruik van de ruimte, bereikbaar en passend bij de mobiliteitstransitie. De eerste stappen van de invoering van het nieuwe zijn gezet met een aanpak per wijk, in overleg met bewoners en andere betrokkenen. Daarnaast werken we aan een nieuwe manier om mobiliteitsnormen voor gebiedsontwikkelingen te bepalen. Daar valt ook een regeling om parkeerplaatsen af te kopen onder. Zo kunnen parkeeroplossingen worden afgestemd op de verschillende gebieden en krijgen ontwikkelaars meer ruimte binnen duidelijke regels.

Voor de binnenstad is de 'Bereikbaarheidsagenda Binnenstad' vastgesteld. Daarin is parkeren afgestemd op leefbaarheid, bezoekers en economie. De nadruk ligt op beter gebruik van bestaande parkeerplekken, slimme verwijzing naar parkeerlocaties en het versterken van alternatieven voor de auto. Daarnaast werkt Zwolle aan een uitvoeringsprogramma fietsparkeren. Het uitbreiden en verbeteren van stallingsvoorzieningen op drukke plekken heeft daarin prioriteit, zoals in het centrum en bij OV-knooppunten.

Het vernieuwde parkeerbeleid vormt zo een belangrijke manier om de ruimte in de stad beter te gebruiken, duurzame vervoerskeuzes te stimuleren en Zwolle goed bereikbaar te houden.

Stadslogistiek

In 2025 heeft Zwolle verdere stappen gezet om de stadslogistiek slimmer en schoner te maken. Daarbij was er aandacht voor het verzamelen van kennis, het uitvoeren van proefprojecten en het voorbereiden van beleid. Een belangrijk speerpunt was de invoering van de zero-emissiezone. Het eerste jaar is gebruikt als leerjaar, zodat de gemeente samen met bedrijven en andere partijen ervaring kon opdoen. De evaluatie hiervan helpt bij het maken van aanvullend beleid voor de komende jaren.



Naast deze verandering zijn nieuwe logistieke concepten getest. Een voorbeeld hiervan is een proef waarbij leveringen aan horecabedrijven werden gebundeld om het aantal ritten met vracht- en bestelwagens in de binnenstad te beperken. Ook zijn we de logistieke verkeersstromen beter gaan volgen, zodat we daarmee nieuw beleid kunnen onderbouwen. Verder onderzoek we hoe Zwolle logistieke vernieuwingen kan stimuleren en ondersteunen, bijvoorbeeld door in de ruimtelijke regels voor gebiedsontwikkelingen logistiek een duidelijke plek te geven.

Verkeersmanagement

In 2025 heeft Zwolle verder gewerkt aan een toekomstgerichte aanpak van verkeersmanagement. We monitoren periodiek hoe goed het autoverkeer op onze belangrijkste wegen doorstroomt. Zwolle is hierin een van de voorlopers in Nederland. Met 'Floating Car Data' meten we per periode hoe snel en betrouwbaar het verkeer is op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen. De resultaten worden elk kwartaal samengevat in rapporten. Die laten zien hoe lang het duurt om een route te rijden tijdens de spits en hoe betrouwbaar die reistijd is. We vergelijken deze gegevens met vooraf bepaalde normen, waarmee we knelpunten kunnen opsporen. Ook helpt dit om de ervaringen van weggebruikers te begrijpen en om te volgen of maatregelen werken. Daarnaast werken we aan een visie op een dynamisch systeem voor parkeerverwijzing en bewegwijzering, zodat we de doorstroming van het verkeer beter kunnen sturen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid blijft een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid in Zwolle. In 2024 stelde de gemeenteraad de nieuwe Verkeersveiligheidsstrategie vast. Deze richt zich op een aanpak waarbij extra aandacht is voor kwetsbare groepen en gevaarlijke plekken. In 2025 is verder gewerkt aan deze aanpak.

Een belangrijk onderdeel van de aanpak zijn voorlichtingscampagnes en educatieve activiteiten, die als doel hebben dat verkeersdeelnemers zich veiliger gedragen. In 2025 lag de focus op scholieren en senioren, bijvoorbeeld via de scholenaanpak en het programma 'Doortrappen'. Ook hebben we campagnes ingezet over afleiding in het verkeer, zichtbaarheid en fietsverlichting.

Voor schoolomgevingen is een brede analyse gedaan van de toepassing van schoolzones. Op basis daarvan zijn knelpunten en mogelijke maatregelen in kaart gebracht. We bereiden nu de eerste projecten voor, waarbij we beginnen met basisscholen langs 50 km/u-wegen, naar aanleiding van de motie 'Schoolvoorbeeld'. Ook werken we aan een vergelijkbare aanpak om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Tot slot is verkeersveiligheid ook een belangrijk onderdeel van de netwerkaanpak, bijvoorbeeld bij de inrichting van de Ring, de fietsveiligheid en het verbeteren van oversteekplaatsen.

(Auto)bereikbaarheid

In 2025 hebben we de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle opgesteld. Ook hebben we onderzoek gedaan naar de doorstroming en betrouwbaarheid van het autonetwerk.



Projecten in gebiedsontwikkelingen

Zwolle voert veel maatregelen voor mobiliteit uit in samenhang met gebiedsontwikkelingen. Door nauw samen te werken met gebiedsprogramma's zorgen we ervoor dat de doelen uit de Mobiliteitsvisie – zoals ruimte voor lopen en fietsen, betere verkeersveiligheid en goede bereikbaarheid – vanaf het begin worden meegenomen. We gebruiken hierbij de 'STOMP-methode' die nu standaard is. Deze methode geeft eerst aandacht aan lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer en daarna pas aan de auto.

In 2025 zijn opnieuw belangrijke stappen gezet in onder andere de Spoorzone, het Stadshart, Stadshagen en Voorsterpoort. In deze gebiedsontwikkelingen wordt het mobiliteitsbeleid in de praktijk gebracht en geëvalueerd.

Spoorzone

De Spoorzone wordt een nieuw centrumgebied waar voetgangers en fietsers centraal staan. In 2025 is een belangrijke mijlpaal bereikt met de oplevering van de Passerelle, een nieuwe voetgangersbrug over het spoor. Deze brug verbindt de binnenstad met de Spoorzone en Windesheim. De brug versterkt de verbinding tussen noord en zuid, biedt voetgangers een comfortabel en veilig alternatief voor de spoortunnel en draagt bij aan een gastvrij stationsgebied.

Verder is in 2025 een nieuwe fietsenstalling geplaatst aan de Westerlaan, dicht bij het station. Deze heeft ook een functie als microhub, waardoor mensen gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Dit zorgt voor een betere spreiding van vervoersstromen.



Voetgangersbrug de Passerelle

Stadshagen

In Stadshagen zijn maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren op de route Eli Heimanslaan–Jac. P. Thijsselaan–Laan der Molens. Zo is de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u en zijn kruispunten aangepast. Hierbij is extra aandacht gegeven aan de veiligheid van voetgangers en fietsers. Ook is de rotonde Belvédèrelaan–Bobbinkstraat verkeersveiliger gemaakt.



Eli Heimanslaan

Stadshart

De binnenstad van Zwolle blijft in ontwikkeling. In 2025 is de tweede fase van de herinrichting van de Kop van Assendorpstraat afgerond. Deze straat is opnieuw ingericht volgens het STOMP-principe. Voetgangers hebben nu bredere stoepen en overzichtelijke oversteekplekken. Fietsers delen de rijbaan met auto's en er is ruimte gereserveerd voor een toekomstige mobiliteitshub bij Weezenlanden Noord.

Aan de Eekwal zijn tijdelijke maatregelen genomen om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Ook is de fietsenstalling aan het Rode Torenplein uitgebreid, zodat er in het Stadshart meer veilige en toegankelijke plekken zijn om fietsen te parkeren.

Voorsterpoort

In Voorsterpoort is het eerste deel van de herinrichting van de Grote Voort afgerond. Dit deel ligt tussen de Veldbiezenweg en de Russenweg. Het doel is de verkeersstructuur op het bedrijventerrein klaar te maken voor de toekomst.

Infrastructurele projecten

Buiten de gebiedsontwikkelingen werkt Zwolle ook aan projecten in de bestaande wijken. Deze projecten maken de stad leefbaarder, veiliger en toegankelijker. Daarbij is het uitgangspunt dat we efficiënt werken en overlast voor de stad beperken. We starten projecten alleen als er daarvoor een goed moment is. We koppelen onze doelen zoveel mogelijk aan een wijkgerichte aanpak bij groot onderhoud. Als een straat of gebied toe is aan groot onderhoud, zoals het vervangen van de bestrating of riolering, pakken we ook meteen andere zaken aan. Denk aan het verbeteren van verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer of het klimaatbestendig maken van de straat. Door deze werkzaamheden te combineren ontstaat een complete herinrichting van de openbare ruimte. Dat is niet alleen efficiënter, maar zorgt ook voor minder overlast voor bewoners. Deze planning staat in de Meerjaren Opgaven Programmering.

In 2025 is op verschillende plekken gewerkt aan betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Deze aanpassingen maken het mobiliteitsnetwerk sterker en maken de stad veiliger en prettiger voor alle verkeersdeelnemers. Voorbeelden hiervan:

Binnenstad

We bereiden de fietsstraat op de Turfmarkt voor en op de Bagijnesingel komen snelheid remmende maatregelen. Voor beide geldt dat 'de auto straks te gast is'. Deze routes zijn belangrijk in het Zwolse hoofdnetwerk voor fietsers. Dit project is in voorbereiding en wordt eerste helft 2026 uitgevoerd.

Holtenbroek

Het fietsnetwerk richting Stadshagen en Hasselt is verder verbeterd. De herinrichting van de Industrieweg en delen van de Klooienberglaan zorgt voor meer comfort en veiligheid voor fietsers. Hiermee is de regionale doorfietsroute Zwolle–Hasselt versterkt. Dit project is afgerond.



Fietsstraat Industrieweg-Klooienberglaan

Buitengebied

Samen met de gemeente Zwartewaterland is gewerkt aan de vernieuwing van de Doornweg–Ordelseweg. Hierbij staat het verbeteren van de verkeersveiligheid centraal, vooral voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd wordt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer, zodat de weg vooral wordt gebruikt voor lokaal verkeer. Dit project wordt eind 2025 afgerond.

Berkum

De Kerkweg is opnieuw ingericht om de snelheid te verminderen en het oversteken voetgangers en fietsers veiliger te maken. Dit project is afgerond.

Wipstrik

We voeren het project Rotonde Hanekamp voorlopig niet uit. De werkzaamheden zouden botsen met de bouw van 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.

Kleine projecten infrastructuur

Naast grote projecten voert de gemeente ook kleinere verbeteringen aan de infrastructuur uit. Deze komen vaak voort uit meldingen van bewoners via de wijkteams over onveilige situaties. We beoordelen of een vrij eenvoudige maatregel de verkeersveiligheid kan verbeteren. In 2025 zijn onder andere de volgende aanpassingen gedaan of in uitvoering(*):

- Aanpassing rotonde Fioringras–Mastenbroekerallee
- Fietsoversteek in de voorrang Fivel–Middelblokpad
- Oversteek voor voetgangers Voorsterweg–Teunisbloemweg*
- Diverse nieuwe of verbeterde voetgangersoversteekplaatsen



Hoofdstuk 3
Agenda 2026 & 2027

3. Agenda 2026 & 2027

Wat gaan we doen?

Het programma Mobiliteit bevat veel doelen en plannen, maar de gemeente heeft niet genoeg geld of menskracht om alles tegelijk uit te voeren. Daarom moeten we duidelijke keuzes maken om een zo groot mogelijk positief effect te bereiken. Een belangrijke prioriteit is het mogelijk maken van woningbouw. In dit hoofdstuk geven we aan welke maatregelen we concreet willen nemen. We sluiten af met een overzicht van de planning voor mobiliteitsprojecten in Zwolle.

'Hard' en 'zacht'

De dynamische Mobiliteitsagenda is een jaarlijks document waarin staat welke projecten we willen uitvoeren in de komende twee jaar. Het eerste jaar noemen we 'hard' en het tweede jaar 'zacht'.

'Hard' (2026) betekent dat de keuzes voor projecten, na goedkeuring door de gemeenteraad, zijn opgenomen in de begroting. De Mobiliteitsagenda wordt daarom elk jaar vóór de vaststelling van de gemeentebegroting gepubliceerd. Dan kunnen eventuele wijzigingen in de agenda worden meegenomen in de financiële besluitvorming.

'Zacht' (2027) betekent dat de projecten nog niet in de begroting staan. We kijken alvast vooruit naar projecten en beleidsmaatregelen waarvan we nu denken dat we ze in 2027 moeten doen. Maar deze plannen kunnen nog veranderen, bijvoorbeeld door politieke keuzes, economische ontwikkelingen of nieuwe inzichten. Daarom maken we de definitieve keuzes voor 2027 pas volgend jaar.

Beleidsinspanningen

In 2026 voeren we verschillende beleidsmaatregelen uit om de doelen uit de mobiliteitsvisie te bereiken. Veel van deze maatregelen sluiten aan bij de 'zachte



plannen' uit de vorige Mobiliteitsagenda. We voegen hier een paar nieuwe onderdelen aan toe, omdat er nieuwe ontwikkelingen zijn in het beleid. Een voorbeeld daarvan is de Netwerkaanpak.

Lopen blijft een prioriteit, vooral in combinatie met het streven naar een stad die voor iedereen toegankelijk is. In 2026 zorgen we ervoor dat de toegankelijke openbare ruimte beter in processen en projecten van de gemeente wordt opgenomen, zodat ook mensen met een beperking zich goed kunnen verplaatsen. Hiermee bouwen we voort op de voorbereidingen in 2025. Ook ronden we de ontwikkeling van de voetgangersnetwerkkaart met bijbehorende uitgangspunten voor inrichting af.

Fietsen blijft in 2026 een speerpunt. We verbeteren het fietsnetwerk op basis van eisen voor de kwaliteit, waar ook de verkeersveiligheid bij hoort. We brengen knelpunten en verbeterlocaties in kaart en werken doorfietsroutes verder uit. Tot slot voeren we het fietsstimuleringsplan uit, met acties om forenzen, scholieren en bewoners te verleiden vaker te fietsen.

Openbaar vervoer kreeg in de Netwerkaanpak een centrale plek. Twee van de vijf strategische keuzes gaan over betere OV-verbindingen. We starten een onderzoek naar de OV-verbindingen aan de oostkant van de stad. In 2026 wordt de Visie Publieke Mobiliteit vastgesteld. Daarin zie we het OV als een breed systeem van publiek vervoer, dus niet alleen per bus of trein. Samen met de provincie Overijssel werken we hiervoor aan een uitvoeringsprogramma. Nieuw is dat we in 2026 de lobby en netwerkvorming voor station Zwolle-Zuid verder uitwerken. We willen dat dit een belangrijk overstappunt wordt in het stedelijk netwerk.

Deelmobiliteit gaan we verder ontwikkelen. Er komt een contractmanager die de aanbesteding voor deelmobiliteit begeleidt. Tegelijkertijd stimuleren we het gebruik van deelauto's in de stad en zoeken daarbij naar samenwerking met corporaties en bewoners. Ook kijken we naar de mogelijkheden van deeltweewielers en deelbakfietsen in wijken waar dat goed past.

Hubs en knooppunten zijn een onmisbare schakel in een goed werkend mobiliteitssysteem. In 2026 bereiden we de oprichting van een hubbedrijf verder voor. Dit bedrijf moet een centrale rol krijgen bij de planning, bouw en het beheer van hubs in en rond Zwolle. Na afronding van de AOS gebeurt de uitvoering vooral binnen (ontwikkel)projecten.

Parkeren krijgt in 2026 vooral vorm bij de invoering van het parkeerbeleid dat in 2025 is vastgesteld. Zo starten we met het uitbreiden van gereguleerd parkeren, onder andere in de Indische Buurt, Wipstrik Zuid-West, Zwolle Zuid en de Spoorzone. Ook digitaliseren we het hele parkeersysteem, zodat bewoners en bezoekers makkelijker parkeerrechten kunnen aanvragen en gebruiken. Daarnaast plaatsen we extra laadpalen bij gemeentelijke parkeerlocaties en starten we met de uitvoering van het fietsparkeerprogramma. De regeling voor mobiliteitsnormen wordt begin 2026 afgerond.

Stadslogistiek is een doorlopende verandering naar slimme en schone logistiek. We blijven hierover in contact met ondernemers. In 2026 gebruiken we de evaluatie van het leerjaar voor het maken en uitvoeren van (mogelijk) aanvullend lokaal beleid. Daarnaast werkt Zwolle in een landelijke werkgroep mee aan beleidsregels vanaf 2030.

In 2026 gaan we door met het stimuleren en ondersteunen van innovaties voor logistiek. In het DMI-ecosysteem werken we onder andere samen aan volgsystemen voor logistiek en logistieke concepten zoals pakketkluizen.

Verkeersmanagement versterken we verder in 2026. Samen met het programma Stedelijke Regie onderzoeken we of de stad alle in de toekomst geplande ontwikkelingen aan kan: komen er nieuwe knelpunten, bijvoorbeeld door wegafsluitingen of drukte? Samen met de provincie Overijssel werken we aan het landelijke programma 'spitsspreiden en –mijden'. Verder blijven we werken aan slimme afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen, en ontwikkelen we de verkeersmanagement-centrale en monitoring verder door.

Verkeersveiligheid blijft een basisopgave. We gaan door met campagnes en educatie vooral voor risicogroepen als scholieren en senioren. Daarnaast starten we de uitvoering van verbetermaatregelen rond scholen, zoals het inrichten van schoolzones, overzichtelijke oversteekplaatsen en lagere snelheden. We gebruiken hiervoor de analyse van 2025. Ook blijven we reguliere verkeersveiligheidsprojecten uitvoeren.

(Auto)bereikbaarheid is een centraal aandachtspunt in 2026. We starten de uitwerking van de Ceintuurbaan, in samenhang met de gebiedsontwikkeling Vechtrand. Daarnaast werken we aan het bewegwijzeringsplan voor de ring en toegangswegen, inclusief een plan voor een nieuw parkeerverwijssysteem.

'Hard' (2026)

Thema	Maatregelen 2026
Lopen	Afronden voetgangersnetwerkkaart met bijbehorende uitgangspunten voor inrichting.
Fietsen	Optimaliseren fietsnetwerk, uitrollen Zwols Fiets Platform (ZFP), uitwerken doorfietsroutes, uitvoeren fietsstimuleringsplan.
Openbaar vervoer	Vaststellen Visie Publieke Mobiliteit, uitvoeren bijbehorende acties, starten lobby en netwerkvorming station Zwolle-Zuid.
Deelmobiliteit	Aanstelling contractmanager voor aanbesteding deelmobiliteit, stimulering deelauto's en deelbakfietsen, verkenning deeltweewielers.
Hubs en knooppunten	Uitwerken Stadsrandhub Hessenpoort en Regiohub Lichtmis.
Parkeren	Uitbreiden gereguleerd parkeren, digitaliseren parkeerketen, realiseren laadinfra bij accommodaties, starten uitvoering fietsparkeerprioriteiten.
Stadslogistiek	Evalueren en mogelijk aanvullen lokaal beleid zero-emissiezone, stimuleren duurzame logistieke concepten.
Verkeers-management	Opstellen visie bewegwijzering/parkeerverwijzing, verbeteren dataverzameling en monitoring, afstemming werkzaamheden/evenementen, samenwerking stedelijke regie m.b.t. 'draagkracht van de stad', actualiseren MNK.
Verkeersveiligheid	Uitvoeren verkeersveiligheidseducatie (jongeren/senioren), starten uitvoering projecten schoolomgevingen.
(Auto)bereikbaarheid	Opstellen bewegwijzeringsplan ring/inprikkers, studie Ceintuurbaan, verkenning Holtenbroekerbrug, toekomstvisies Ceintuurbaanzone en parkeren op afstand, optimalisatie Ring Zwolle, start opstellen SUMP.



‘Zachte’ vooruitblik op 2027

Hoewel we de keuzes voor 2027 nog niet vastleggen in de begroting, geven we met deze vooruitblik alvast richting aan de beleidsmaatregelen die in dat jaar prioriteit kunnen krijgen. De definitieve keuzes worden in 2026 gemaakt. Door nu al een eerste selectie te maken, kunnen we ons beter voorbereiden en rekening houden met ontwikkelingen in capaciteit, financiering en samenwerking.
De meeste maatregelen bouwen voort op de acties van 2026 en dragen bij aan de mobiliteitstransitie. Ook in 2027 blijven we werken aan onze doelen uit de mobiliteitsvisie, met aandacht voor thema’s als bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

Lopen

We starten we met het opstellen van een uitvoeringsagenda lopen. Deze agenda geeft richting aan concrete maatregelen om in de openbare ruimte voetgangers meer ruimte te geven. Ook toegankelijkheid krijgt daarin een plek.

Fietsen

We zetten de lijn van 2026 door. We willen in 2027 het Zwols Fietsplatform (ZFP) starten, waarin bewoners, werkgevers en maatschappelijke organisaties samenwerken om fietsen te stimuleren. Daarnaast werken we verder aan fietsinnovaties en gaan we door met het fietsstimuleringsplan. Ook willen we starten met de aanleg van de eerste doorfietsroutes in en om Zwolle.

Openbaar vervoer

We werken verder aan het concept sociale mobiliteit, waarbij we vervoer verbeteren voor mensen met een lager inkomen en een grotere afhankelijkheid van OV. Ook station Zwolle-Zuid blijft een belangrijk aandachtspunt. In 2027 willen we de verkenning naar dit station verder vormgeven, passend bij de Stedelijke Netwerkaanpak.

Deelmobiliteit

We richten ons op het verder ontwikkelen van stedelijke deelmobiliteit. We onderzoeken de inzet van deelbakfietsen in daarvoor geschikte wijken en starten een verkenning naar deelmobiliteit voor specifieke doelgroepen, zoals maatschappelijke vervoersvoorzieningen.

Hubs en knooppunten

Ook in 2027 blijven hubs een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid. We starten met de aanleg van microhubs bij belangrijke locaties zoals bij scholen, zorginstellingen en grote werkgevers. Daarnaast werken we aan regiohubs, waaronder Hub Lichtmis, als onderdeel van de samenwerking langs de A28-corridor. Verder verkennen en ondersteunen we de ontwikkeling van buurthubs in woonwijken. Deze buurthubs combineren deelmobiliteit, pakketkluizen en andere functies en dragen bij aan leefbare, autoluwe buurten.

Parkeren
We zetten in op een mogelijke uitbreiding van gereguleerd parkeren, afhankelijk van de uitkomsten van monitoring, gesprekken met bewoners en beleidsontwikkelingen.

Stadslogistiek
We werken verder aan het beleid voor de zero-emissiezone na 2030 en blijven tussentijds evalueren. Verder blijven we slimme en duurzame logistieke oplossingen stimuleren en ondersteunen.

Verkeersmanagement
We zettenstappen in de verder ontwikkeling van data-gedreven werken, bijvoorbeeld door fietsdata op te nemen in onze systemen voor monitoring en verkeerssturing

Verkeersveiligheid
In 2027 ligt de nadruk op uitvoering. We nemen gerichte maatregelen, met speciale aandacht voor de gebieden rond scholen. Daarnaast zetten we extra in op verkeerseducatie en gedragsverandering, vooral voor scholieren en senioren.

(Auto)bereikbaarheid
We blijven werken aan de bereikbaarheid van de stad. In 2027 ronden we het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) af. Dit is een Europese aanpak waarin mobiliteit, ruimte en duurzaamheid samen worden ontwikkeld.

‘Zacht’ (2027)

Thema	Maatregelen 2027
Lopen	Opstellen uitvoeringsagenda lopen (incl. toegankelijkheid)
Fietsen	Zwols Fiets Platform (ZFP), doorontwikkeling fietsinnovaties, vervolg fietsstimuleringsplan, realisatie doorfietsroutes
Openbaar vervoer	Vervolg sociale mobiliteit, verkenning station Zwolle-Zuid.
Deelmobiliteit	Verkenning deelmobiliteit voor doelgroepen, stimuleren deelbakfietsen in wijken
Hubs en knooppunten	Uitrol fysieke microhubs bij bestemmingen, realisatie regiohubs (Lichtmis), realisatie buurthubs
	Uitbreiden gereguleerd parkeren, digitaliseren parkeerketen, realiseren laadinfra bij accommodaties, starten uitvoering fietsparkeerprioriteiten.
Parkeren	Vervolg uitbreiden gereguleerd parkeren, vervolg fietsparkeren, laadinfra realiseren voor accommodaties
Stadslogistiek	Vervolg uitrol plannen bestaande slimme en duurzame stadslogistiek.
Verkeers-management	Data-gedreven werken
Verkeersveiligheid	Schoolomgevingsprojecten en extra campagnes
(Auto)bereikbaarheid	Afronden opstellen SUMP

Projecten in gebiedsontwikkelingen

Stadshart

In het Stadshart zijn ook in 2026 verschillende infrastructurele projecten zichtbaar. Een aantal projecten wordt in dit jaar afgerond. Dit draagt bij aan een mooiere omgeving, veiliger verkeer en betere routes voor voetgangers en fietsers.

In het najaar wordt het eerste deel van de Assendorperstraat opgeleverd. Hiermee wordt fietsverbinding richting de binnenstad en station verder versterkt. Ook wordt in het najaar de herinrichting van de Diezerkade en de Koestraat afgerond. Deze projecten maken de binnenstad aantrekkelijker en verkeersveiliger voor voetgangers en fietsers. Eerder in het jaar is ook al de Nieuwstraat (oostzijde) opgeleverd. Daarnaast worden de eerste onderdelen van het Ontwikkelgebied Broerenkwartier zichtbaar. Fase 1 van de herinrichting van de openbare ruimte van het Broerenkwartier wordt eind 2026 afgerond. De voorbereiding voor de volgende fasen in het gebied loopt door.

Spoorzone

Ook in de Spoorzone worden in 2026 belangrijke stappen gezet voor de uitvoering van mobiliteitsprojecten die de gebiedsontwikkeling ondersteunen. De voorbereiding voor de bouw van de Kogge- en Hanzetunnel begint. Deze tunnels zijn belangrijk om de Spoorzone goed te verbinden met andere delen van de stad. Ook passen we het kruispunt Van Karnebeektunnel-Deventerstraatweg aan, zodat autoverkeer direct de tunnel inrijdt en niet meer via de Oosterlaan gaat.

Infrastructurele projecten

Start verkenningen

In 2026 starten we enkele nieuwe mobiliteitsprojecten op basis van een verkenning. Hiervoor moeten we eerst zorgen dat de randvoorwaarden op orde zijn, zoals financiering en capaciteit. De verkenningen die dit jaar starten zijn onder andere:

- Holtenbroekerbrug (vergroting capaciteit)
- Twistvlietpad (verbeteren veiligheid)
- Hortensiastraat (verbeteren veiligheid)
- Noordzijde Broerenkwartier (Stadshart, verdere fasering)
- Wipstrikkerallee (ontwerpvoorbereiding vanuit verkenning)
- Burgemeester van Roijensingel (ontwerp, na eerdere verkenning)

Met deze verkenningen bereiden we de basis voor toekomstige aanpassingen aan de infrastructuur en openbare ruimte voor, passend bij de doelen van de Stedelijke Netwerkaanpak. Vooral de Holtenbroekerbrug is een mogelijk grote ingreep die we onderzoeken. De brug is financieel afgeschreven en duur in onderhoud. Vervanging en verbreding lijken nodig om het verkeer in de toekomst aan te kunnen. Tegelijkertijd heeft de brug monumentale waarde, wat vraagt om een zorgvuldige afweging. Daarnaast starten we met het uitrollen van buurthubs en microhubs. De voorbereiding voor de bouw van centrumhubs en stadsrandhubs, zoals bij Hessenpoort, gaat door. Tot slot gaan we verder met de samenwerking voor de bouw van de regiohub bij Lichtmis.

Aanpassingen agenda 2026

In de vorige Mobiliteitsagenda gaven we ook een doorkijk van de projecten waarvan we op dat moment dachten dat we die in 2026 zouden oppakken. Daarbij gaven we aan dat prioriteiten kunnen schuiven en dat we de keuzes pas een jaar later echt vastleggen, op het moment dat we met zekerheid kunnen stellen dat die maatregelen ook écht de meest prioritaire maatregelen zijn. In deze nieuwe Mobiliteitsagenda willen we wel de stand van zaken van deze projecten geven. Het gaat dan om:

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

We werken al aan 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 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.



Rijnvis Feithlaan

Een goed voorbeeld is het Twistvlietpad. Dat project had eerst een lage prioriteit, maar kan nu toch sneller worden uitgevoerd dankzij subsidie van het Rijk en een koppeling met onderhoudswerkzaamheden. Dat geldt nu ook voor deze projecten. Als ze op het onderhoudsprogramma staan, willen we ze combineren met onderhoud om meteen de verkeersveiligheid te verbeteren. Of we kijken of we ze kunnen uitvoeren met externe financiering.

Verbeteren bestaande situaties

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.

Afwegingskader

De mobiliteitsopgave in Zwolle is groot. We kunnen niet alles in één of twee jaar uitvoeren. Daarom maken we elk jaar een zorgvuldige en duidelijke keuze in welke projecten we uitvoeren. In 2025 hebben we opnieuw gekeken naar onze prioriteiten. Daarbij gebruiken we een afwegingskader dat inhoudelijk aansluit op de Netwerkaanpak. Zo bepalen we welke projecten strategisch belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van Zwolle. Dit zijn vooral projecten die bijdragen aan verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Hierbij kijken we dus naar het effect van de maatregel op het hele mobiliteitssysteem van Zwolle. Er zijn ook aanpassingen aan de infrastructuur die heel belangrijk zijn voor een gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld als ontsluitingsweg, maar die voor het mobiliteitssysteem van Zwolle minder belangrijk zijn. Deze projecten beoordelen we daarom apart, op het tempo en de planning van de gebiedsontwikkeling waarbij ze horen.

Door de doorkijklijst projecten (zie volgende pagina) te delen, laten we zien waar we ons de komende jaren op willen richten. Voor veel van deze projecten zoeken we nog naar financiering, bijvoorbeeld via subsidies zoals de WoMo.

Doorkijklijst projecten

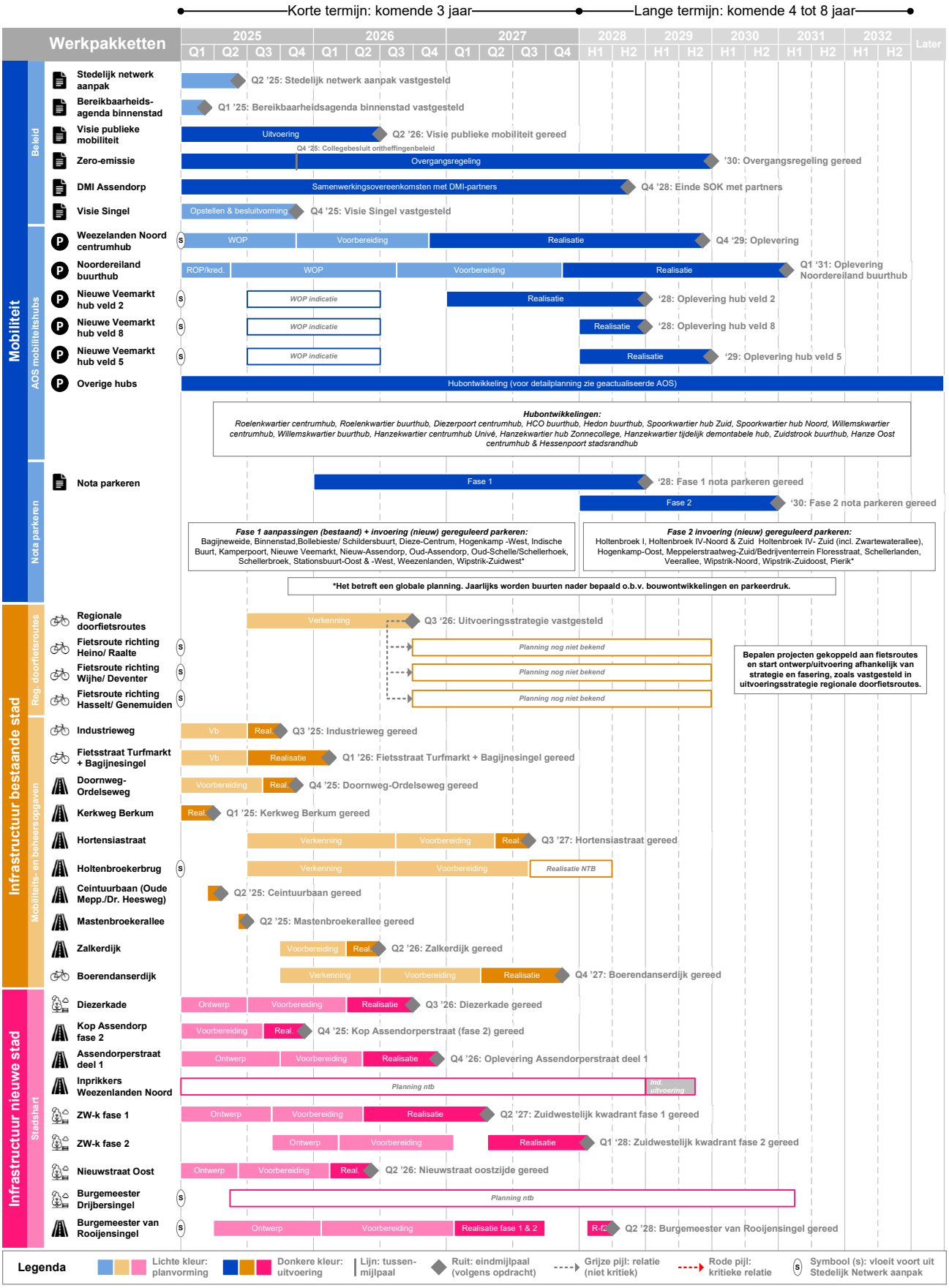
Locatie	Maatregel
Bestaande stad	Ceintuurbaan bij de aansluiting A28-Noord en Meppelerstraatweg
Bestaande stad	Fietstunnel Zwartewaterallee bij de Middelweg
Bestaande stad	Fietstunnel Rijnlaan
	Verkenning deelmobiliteit voor doelgroepen, stimuleren deelbakfietsen in wijken
Bestaande stad	Holtenbroekerbrug
	Uitbreiden gereguleerd parkeren, digitaliseren parkeerketen, realiseren laadinfra bij accommodaties, starten uitvoering fietsparkeerprioriteiten.
Bestaande stad	Rhijnvis Feithlaan
	Vervolg uitrol plannen bestaande slimme en duurzame stadslogistiek.
Bestaande stad	Middelweg tussen Van Wevenlinkhovenstraat en Zwartewaterallee
Bestaande stad	Nieuwe Deventerweg
Bestaande stad	Afritten A28 (centrum/Roelenweg, Noord en Lichtmis)
Bestaande stad	Blaloweg (kruispunt Gasthuisdijk)
Bestaande stad	Oldeneelallee – Marsweg
Spoorzone	Veeralleetunnel
Spoorzone	Kruispunten IJsselallee
Spoorzone	Fietstunnel IJsselallee naar Zwolle-Zuid
Spoorzone	Loopbrug Windesheim
Stadshart	Herstructurering van Roijensingel
Stadshart	Fietsroute Willemskade-Pannekoekendijk
Oosterenk	Herinrichting Dr. Spanjaardweg
Oosterenk	Nieuwe aansluiting Kuijerhuislaan, fietstunnel Ceintuurbaan
Stadshagen	Zalkerdijkerbrug (fietsbrug)
Stadshagen	Fietsparkeren Station Stadshagen
Stadshagen	Kruispunt Westenholterallee – Hasselterweg
Stadshagen	Zwolseweg – Hasselterweg
Zwartewaterallee	Middelweg - Bachlaan

Overzicht

Alle plannen en maatregelen hebben we gebundeld en aangevuld met bekende mobiliteitsmaatregelen uit de gebiedsontwikkelingen voor de komende jaren. Deze meerjarige hoofdlijnenplanning staat op de volgende pagina's. We gebruiken dit overzicht niet om te sturen op de planning. Dat gebeurt via de gebiedsontwikkelingen. Het overzicht gebruiken we om de draagkracht van de stad te bewaken en regie te voeren op het systeemnetwerk van de stad. Elk jaar werken we de planning bij met de Dynamische Mobiliteitsagenda en rapporteren we duidelijk over opvallende afwijkingen, zoals we in de vorige paragrafen gedaan hebben.

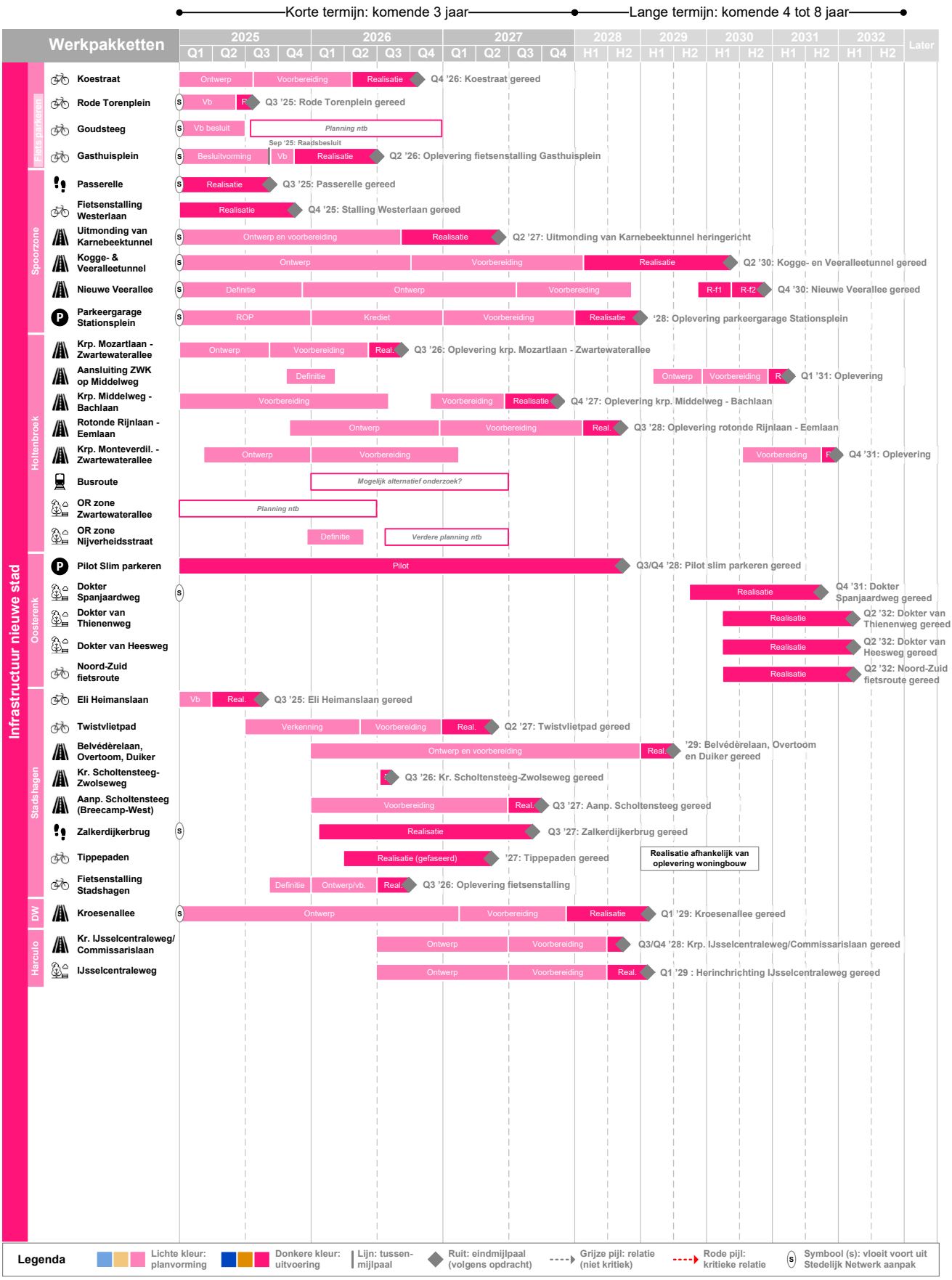
Hoofdlijnenplanning Mobiliteit

Datum: 22-9-2025



Hoofdlijnenplanning Mobiliteit

Datum: 22-9-2025





4. Financiën

In de Mobiliteitsagenda staan de keuzes die we maken om de doelen voor mobiliteit in Zwolle te halen: welke maatregelen doen we wel, niet of pas later. Hieraan is ook geld verbonden, zodat duidelijk is wat alles gaat kosten.

Dekking

Zwolle voert stap voor stap de Mobiliteitsvisie 2030 uit. Daarvoor maken we keuzes in beleid, stellen we prioriteiten en reserveren we geld. In dit hoofdstuk laten we zien hoe we het mobiliteitsbeleid financieren. We gebruiken hierbij dezelfde indeling als in de rest van de Mobiliteitsagenda:

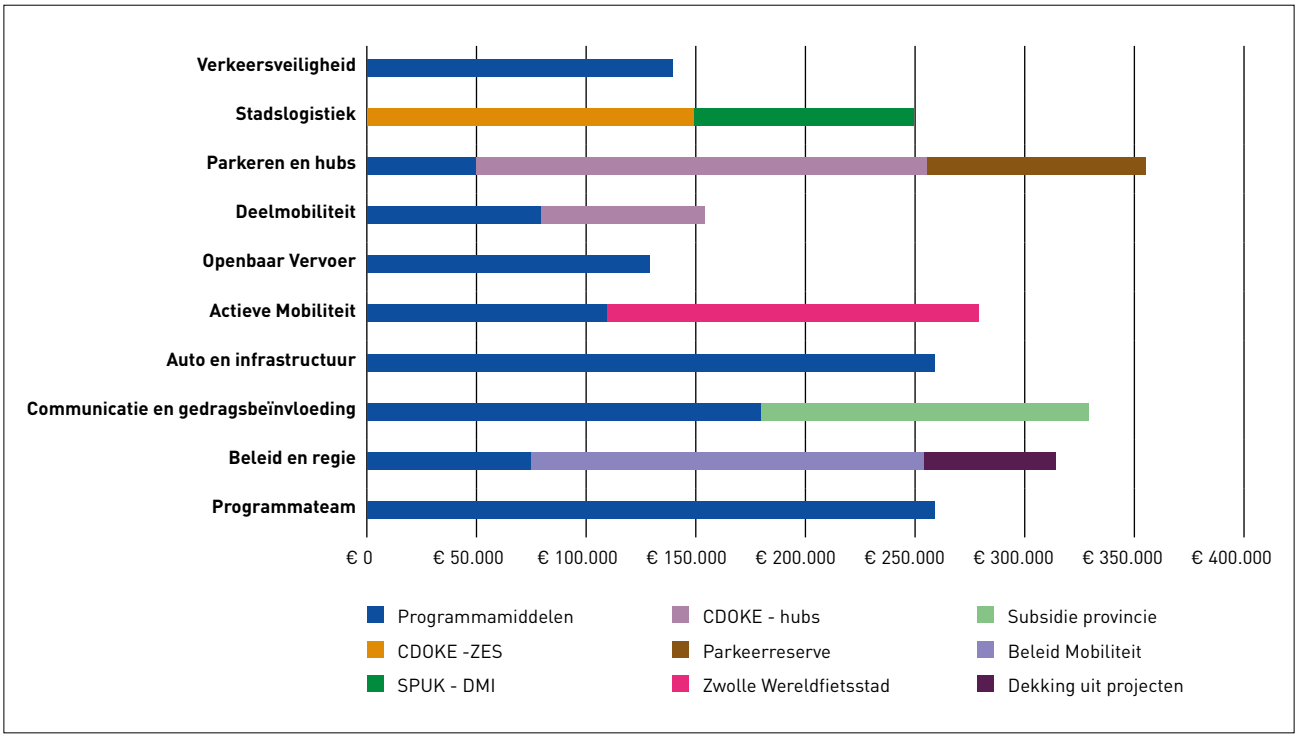
1. Beleidsinspanningen
2. Projecten in gebiedsontwikkelingen
3. Infrastructurele projecten

Per onderdeel geven we aan:

- waar de financiële dekking vandaan komt,
- hoe het budget is opgebouwd,
- waar het geld aan wordt uitgegeven.

Beleidsinspanningen

We leggen verantwoording af over de kosten van beleidsinspanningen in de staat van baten en lasten van de gemeente. Beleidsinspanningen zijn alle activiteiten die nodig zijn om het mobiliteitsbeleid voor te bereiden, te ontwikkelen en aan te jagen. Denk aan het maken van beleid, participatie, communicatie, monitoring, beïnvloeden van gedrag en het aansturen van de uitvoering. Deze inspanningen zijn vaak een voorwaarde om projecten goed te kunnen uitvoeren of te koppelen aan andere plannen.



Begrotingsvoorstel

In deze begroting zetten we meer in op verkeersmanagement en programmabeheersing dan in de begroting van vorig jaar. Dat is nodig omdat er veel ontwikkelingen zijn in de stad die vragen om meer afstemming, financiële grip en planning. Voor de dekking hiervan is voorgesteld het budget met €137.000 te verhogen. In het overzicht hierboven is hier al rekening mee gehouden.

In deze begroting zetten we minder in op openbaar vervoer en deelmobiliteit. De gemeente heeft hierin namelijk geen leidende rol; die ligt vooral bij de provincie en de markt.

We zetten onze civieltechnische capaciteit voor kleine infrastructurele projecten in voor de projecten met de meeste prioriteit. Daardoor blijft er geld over dat we gebruiken voor campagnes om veilig fietsen te bevorderen.

De dekking van onze inspanningen komt uit:

- structurele begrotingsmiddelen mobiliteit
- Incidentele middelen voor specifieke doelen
- provinciale subsidies (voor o.a. gedragsbeïnvloeding)
- Subsidies zoals CDOKE- of SPUK-regelingen.

Voor de dekking van de structurele begrotingsmiddelen mobiliteit is een begrotingsvoorstel gedaan. In de bestedingsvoornemens en bovenstaande overzicht is uitgegaan van het toekennen van dit begrotingsvoorstel. 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. We leggen het accent op de bestuurlijke prioriteiten (actieve, duurzame mobiliteit en parkeren & hubs) en helpen woningbouw mogelijk te maken.

Projecten in gebiedsontwikkelingen

Mobiliteitsmaatregelen die horen bij gebiedsontwikkelingen worden betaald vanuit het van de gebiedsontwikkeling. De rapportage hierover gebeurt dan ook vanuit de verschillende gebiedsprojecten. Een uitzondering zijn de (centrum)hubs. Ook als deze onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling, worden ze betaald uit de parkeerexploitatie. Als er dan nog een tekort is, wordt de dekking aangevuld met middelen uit de Strategische Investeringsagenda (SIA).

Extra krediet aantal infrastructurele maatregelen

Voor een groep infrastructurele projecten die noodzakelijk zijn voor woningbouw en gebiedsontwikkeling, maar waar nog geen dekking voor was, is in de begroting 2026 besloten om een krediet vast te stellen ter hoogte van €11,8 miljoen. Met een uitgangspunt van een gemiddelde cofinanciering van €6,5 miljoen (bijna 60%) geeft dit een netto-investering van €5,3 miljoen voor de gemeente Zwolle.

Voor deze netto-investering stellen we kapitaallasten beschikbaar. Het gaat om de projecten: herinrichting Middelweg, aanpassing IJsselallee, herinrichting Merwedelaan en deel Reggelaan, verbreding Scholtensteeg, herinrichting kruising Commissarislaan-IJsselcentraleweg, herinrichting buitenplans deel IJsselcentraleweg en fietsparkeren station Stadshagen.

Infrastructurele projecten

Voor de projecten van het programma mobiliteit leggen we verantwoording af via de projectbudgetten (kredieten). We maken onderscheid tussen kleine, middelgrote en grote infrastructurele projecten. De grootte van het project, bepaalt de vorm van financiering.

Kleine projecten

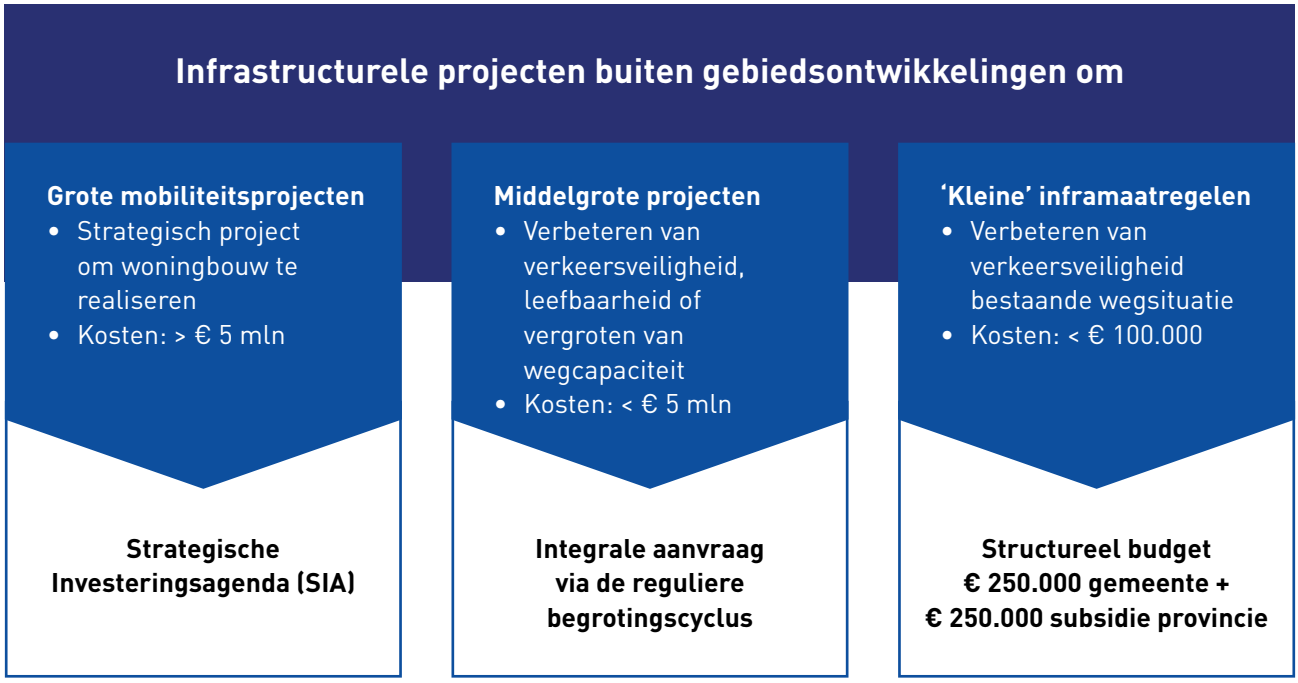
Dit zijn maatregelen zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid op bestaande wegen of het aanleggen van een zebrapad. Voor dit soort maatregelen heeft de gemeente een jaarlijks budget van €250.000 beschikbaar, met nog €250.000 subsidie vanuit de provincie.

Middelgrote projecten

Deze projecten hebben een grotere impact dan kleine maatregelen, maar kosten niet meer dan €5 miljoen. Ze hebben als doel de verkeersveiligheid te verbeteren, leefbaarheid te vergroten of de capaciteit van wegen te vergroten. We financieren deze projecten door eigen geld te koppelen aan subsidies of groot onderhoud. Door de kosten te verdelen over een periode van 25 jaar (kapitaliseren) kunnen we de gemeentelijke bijdrage dekken.

Grote projecten

Deze projecten kosten meer dan €5 miljoen en zijn strategisch belangrijk om woningbouw mogelijk te maken. Ze kunnen ook onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling. Voor deze projecten zijn de is het vaste gemeentelijke budget niet voldoende. Daarom zoeken we extra financiering, zoals via de Strategische Investeringsagenda (SIA), eventueel in combinatie met de SPUK-subsidie.



Werkwijze financiering projecten

In de tabel hieronder staan de projecten die we in 2026 afronden/uitvoeren.

Programma Mobiliteit - Infrastructureel	Krediet €	Bijdrage Derden €	Eigen Middelen €
Twistvlietpad (verbeteren veiligheid)	240.000	120.000	120.000
Doornweg-Ordelseweg (veiligheid fiets)	765.000	382.500	382.500
Hogekampsweg (veiligheid)	300.000	0	300.000
Regionale Snelfietsroutes	250.000	0	250.000
Snelfietsroute Turfmarkt - Bagijnesingel	300.000	150.000	150.000
Snelfietsroute Heino - Zwolle (Rhijnvis Feithlaan)	400.000	300.000	100.000
Snelfietsroute Zwolle - Hasselt (Industrieweg - Klooijenberglaan[1])	1.390.000	1.100.000	290.000
Diezerkade (verbeteren fietsveiligheid)	1.897.000	497.000	1.400.000
	€ 5.542.000	**€ 2.549.500**	**€ 2.992.500**

[1] Grotendeels afgerond in 2025, loopt nog voor een deel door in 2026.

Tot slot is er nog een groep projecten die niet infrastructureel van aard is, maar een beleidsmatig karakter heeft. Deze worden gedekt met incidentele middelen. We leggen verantwoording af via de projectbudgetten (kredieten).

Programma Mobiliteit - Niet-infrastructureel	Krediet €	Bijdrage Derden €	Eigen Middelen €
Zero Emissie Stadslogistiek	1.205.000	1.205.000	0
Dutch Metropolitan Innovation	400.000	200.000	200.000
Megabits	335.000	120.000	215.000
Nota Parkeren	900.000	0	900.000
	€ 2.840.000	**€ 1.525.000**	**€ 1.315.000**

Dit is een uitgave van gemeente Zwolle, oktober 2025

Dynamische Mobiliteitsagenda 2026-2027

Opmaak:
Team vormgeving, afdeling Communicatie

zwolle.nl