voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 13 juni 2025

Onderwerp Raadsbrief Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle
Versienummer

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting
De gemeente Zwolle heeft een grote uitdaging als het gaat om de bouw van nieuwe woningen. In Zwolle worden de komende jaren 10.000 woningen gerealiseerd in o.a. het Noorderkwartier, Spoorzone, Zwartewaterzone en Oosterenk. In het onlangs verschenen Ruimtelijk Toekomstperspectief “Ons Zwolle van overmorgen” zijn bovendien nieuwe woningbouwlocaties in beeld gekomen.
De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle biedt een handelingsperspectief hoe we deze groei en de daarbij horende opgaven kunnen aanpakken. Dat perspectief bestaat uit een mobiliteitsstrategie van 7 punten en een pakket aan maatregelen dat nodig is. Een deel van die maatregelen is reeds voorzien vanuit de lopende gebiedsontwikkelingen. Dit is al vastgelegd in bestaand beleid en hiervoor is dekking beschikbaar. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig in de rest van de stad als gevolg van de ontwikkelingen voor 2030 en investeringen om de groei na 2030 mogelijk te maken. De belangrijkste maatregelen hieruit zijn:

- Versterken van de Ring Zwolle om de scharnierfunctie van Zwolle voor de nationale en regionale bereikbaarheid te borgen en als stedelijke ring te fungeren voor de stad
- Het blijven inzetten op mobiliteitstransitie: Inzetten op actieve mobiliteit door robuuste loop- en fietsroutes, verblijfsgebied binnen de Ring creëren en voorkomen van sluipverkeer binnen de Ring
- Noodzaak voor versterking van het OV in de stad waaronder de realisatie van een goede HOV-verbinding tussen station en Ceintuurbaanzone/Hessenpoort/Regio en inzet op publieke mobiliteit
- Inzet op realisatie van station Zwolle-Zuid

De gemeente Zwolle werkt de komende tijd de benodigde maatregelen verder uit inclusief de bijbehorende financiën en dekking. Hierin zoekt de gemeente ook nadrukkelijk de samenwerking met Regio en Rijk.

Bijlagen
1 Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

- De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle

Datum 13 juni 2025

Inleiding
Eind oktober is het college gestart met de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle. In december bent u daar via een eerdere raadsbrief over geïnformeerd. Inmiddels is de Netwerkaanpak afgerond en heeft het college hier kennis van genomen. De Netwerkaanpak biedt onder andere een verdieping op het mobiliteitsonderdeel van het Ruimtelijk Toekomstperspectief Zwolle. Met deze brief informeren we u over de belangrijkste inzichten en conclusies uit de Netwerkaanpak.

Zwolle is volop in ontwikkeling.
De gemeente Zwolle heeft een grote opgave als het gaat om de bouw van nieuwe woningen. Binnenstedelijk worden conform de lopende Omgevingsvisie 2030 de komende jaren 10.000 woningen gerealiseerd in o.a. het Noorderkwartier, Spoorzone, Zwartewaterzone en Oosterenk. Daarnaast zijn bij het Ruimtelijk Toekomstperspectief “Ons Zwolle van overmorgen” nieuwe woningbouwlocaties in beeld gekomen. Deze groei vraagt om een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk dat bijdraagt aan bereikbaarheid, leefkwaliteit en duurzaamheid. De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle is opgesteld als verdieping van de mobiliteitsstrategie uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) en vormt een bouwsteen voor de gemeentelijke en regionale mobiliteitsagenda.

De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle kent drie hoofddoelen:

Doel 1 Antwoord op vraagstukken korte termijn
Mobiliteit is een essentieel thema bij de gebiedsontwikkelingen (o.a. Spoorzone, Stadshart, Oosterenk) Er worden de komende tijd besluiten gevraagd van het college voor projecten als de herinrichting Drijbersingel, herinrichting van Roijensingel, de Luttenbergstraat of de herinrichting Veerallee. Omdat een mobiliteitsnetwerk een samenhangend geheel is, heeft een keuze voor een ingreep op een specifieke plek consequenties voor de rest van het netwerk. Om de voortgang van de woningbouw te borgen hebben de gebiedsontwikkelingen inzicht en richting nodig vanuit stedelijk perspectief. De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle geeft antwoord op de consequenties van specifieke maatregelen voor het stedelijk netwerk en de stadsbrede mobiliteitsstrategie, of de potentieel negatieve effecten beheersbaar zijn en welke maatregelen dan nodig zijn.

Doel 2: Uitwerking mobiliteitsstrategie van het ruimtelijk toekomstperspectief (RTP)
De ontwikkeling van Zwolle tot 2040 is beschreven in het ruimtelijk toekomstperspectief (RTP). Er wordt ingezet op nieuwe woningbouw in de Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en ten zuiden van Zwolle Zuid. Vanuit mobiliteit is mede sturing gegeven aan deze locaties doordat ze bijdragen aan nabijheid, het maken van een compacte stad, het toepassen van het STOMP-principe en aansluiten bij bestaande mobiliteitsstructuren.
In het RTP staat een mobiliteitsstrategie van 7 punten waarmee we de groei van de stad mogelijk kunnen maken. Dat zijn de volgende 7 punten:

1. De strategische positie van Zwolle verder versterken
2. Bouwen aan robuuste hoofdnetwerken voor voetganger, fiets en OV
3. De ring als regionaal scharnierpunt versterken (robuust netwerk auto)
4. Bouwen aan de stad die we willen zijn!
5. Verblijfsgebied maken binnen de Ring
6. Samenwerken met partners
7. Monitoren en bijsturen van de ontwikkeling

Deze strategie vormt het kader voor de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle. De Netwerkaanpak is een verdieping van het mobiliteitsdeel uit het RTP.

Datum 13 juni 2025

Doel 3 Opgave samen met onze regionale partners
Zwolle heeft een belangrijke positie in de Regio. Het ligt op een knooppunt van weg, water en spoor. Daarmee heeft het een scharnierfunctie in de regionale bereikbaarheid. Als het bij Zwolle niet goed doorstroomt heeft de regio daar last van. Voor logistiek ligt Zwolle op een internationale corridor (North Sea Baltic) tussen de Rotterdamse/Antwerpse Haven en Bremen/Hamburg en verder naar de Baltische Staten. Een goede bereikbaarheid en doorstroming is cruciaal voor de logistieke stromen.
Vanuit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle is onderzocht hoe we die bereikbaarheid goed kunnen borgen, ook bij een groeiende stad en regio. Dat brengt forse opgaves met zich mee. Deze opgaves kan Zwolle niet alleen dragen. Dat kan alleen in gezamenlijkheid een succes worden. Deze Netwerkaanpak is een eerste aanzet waarin we als Zwolle laten zien wat er op stedelijk niveau nodig is. Dit is een basis om samen met de regio en Rijk verder aan te bouwen.

Kader

- Ruimtelijk Toekomstperspectief 2040 “Ons Zwolle van overmorgen” Vergaderingen - College 2022-2026 - 3 juni 2025 - iBabs
- Omgevingsvisie “Ons Zwolle van morgen” Vergaderingen - Raadsplein besluitvormend (Statenzaal) - 13 september 2021 - iBabs
- Mobiliteitsvisie “Mobiliteit brengt Zwolle verder” Vergaderingen - Raad Besluitvormingsronde - 16 december 2019 - iBabs
- Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle “Warme harten in een klimaatadaptieve delta” Vergaderingen - Raadsplein Info/debat TaKzaal - 15 mei 2023 - iBabs
- MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zwolle en omgeving Vergaderingen - Raadsplein Info/debat TaKzaal - 15 mei 2023 - iBabs
- Gebiedsverkenning Ceintuurbaanzone Zwolle Vergaderingen - College 2022-2026 - 17 december 2024 - iBabs
- Ontwikkelprogramma Stadshart “Ons Stadshart van morgen” Vergaderingen - Raad Besluitvormingsronde - 23 mei 2022 - iBabs

Kernboodschap
Met de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle leggen we de basis voor een toekomstbestendige stad. We laten zien wat er nodig is om de stedelijke groei in goede banen te leiden én hoe we onze sleutelrol in de regionale bereikbaarheid kunnen versterken. Dit biedt een krachtige agenda om samen met onze partners te bouwen aan een goed verbonden regio.

Toelichting
In de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle is onderzocht wat er nodig is om de groei van Zwolle conform huidige Omgevingsvisie en RTP mogelijk te maken. We zien bij die groei een aantal mobiliteitsopgaves ontstaan:

- **Belang van een goed functionerende Ring neemt toe**
  Dit belang ontstaat vanuit twee kanten. Enerzijds omdat het gebied binnen de Ring meer verblijfsgebied wordt en de Singel meer wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer. Dit geeft een verplaatsing van autoverkeer van binnen naar buiten.
  En anderzijds omdat de verdere ontwikkeling van de stad en regio zorgen voor een toename van verkeer via de Ring. Een goed functionerende Ring maakt beide mogelijk en zorgt ook dat er geen noodzaak is voor sluipverkeer.
- **Goed OV als alternatief voor de auto**

De stad groeit verder (Zwolle-Zuid, Vechtpoort 1, Ceintuurbaanzone) op plekken waar nu nog niet overal openbaar vervoer aanwezig is. Goed openbaar vervoer is het alternatief voor de auto. Zonder OV worden deze ontwikkellocaties erg auto afhankelijk. Dat is niet conform het STOMP-principe. Er ligt dus een opgave om het OV uit te breiden naar deze nieuwe ontwikkellocaties.

- **Meer capaciteit nodig voor fiets en voetganger**
  De capaciteit van voet- en fietspaden wordt op een aantal plekken kritisch. Dat geeft een opgave om te komen tot een robuust fiets- en voetgangersnetwerk om de groei van de stad te faciliteren.
- **Voorkomen van sluipverkeer binnen de Ring**
  Zonder tegenmaatregelen is de kans reëel dat sluipverkeer ontstaat op routes binnen de Ring. Dat is ongewenst want dit komt de leefbaarheid niet ten goede. Ook kunnen dan conflicten ontstaan met het fiets- en voetgangersverkeer. Daarom zijn tijdige maatregelen nodig die sluipverkeer voorkomen
- **Verkeersafwikkeling op de A28 garanderen**
  De bereikbaarheid van Zwolle en de regio hangt sterk samen met de kwaliteit van de doorstroming op de A28. Deze wordt in toenemende mate kritisch, waardoor kans op verstoringen toeneemt. Hier zal vanuit Zwolle en de regio blijvende aandacht voor moeten zijn.

De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle geeft een handelingsperspectief hoe we de groei van de stad en de daarbij horende opgaven kunnen aanpakken. Dat perspectief bestaat uit de mobiliteitsstrategie van 7 punten en een pakket aan maatregelen dat nodig is. Een deel van die maatregelen is reeds voorzien vanuit de lopende gebiedsontwikkelingen. Dit is al vastgelegd in bestaand beleid en hiervoor is dekking beschikbaar. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen nodig in de rest van de stad als gevolg van de ontwikkelingen voor 2030 en investeringen om de groei na 2030 mogelijk te maken. Dan gaat het om de volgende maatregelen:

Meer ruimte voor fiets en voetganger
Het gebruik van de fiets groeit hard. Dit komt door enerzijds de inzet op nabijheid in onze ruimtelijke keuzes (bijv. kleinere inbreidingslocaties en nieuwe uitbreidingslocaties dicht bij de stad) En anderzijds spelen de opkomst van de e-bike en de cargobike hierin een belangrijke rol.
Meer ruimte voor de fiets is nodig door verbreding van fietspaden, meer ongelijkvloerse fietskruisingen en verbetering van het regionale en lokale fietsnetwerk. Hierbij werken we al jaren succesvol samen met de provincie.
De inzet op nabijheid en meer verblijfskwaliteit leidt ook tot meer voetgangersbewegingen. Belangrijk om deze goed en zonder belemmeringen mee te nemen in de uitwerking

Minder autoverkeer binnen de Ring
Binnen de Ring kan ruimte worden gecreëerd door de ruimte voor doorgaand autoverkeer terug te brengen. Dit kan worden bereikt met gericht parkeerbeleid en het beter geleiden van het autoverkeer vanaf de Ring naar de juiste bestemming via de inprikkers. Hierbij speelt de inrichting van de routes een belangrijke rol, maar ook zaken als bewegwijzering, dynamisch verkeersmanagement en een dynamisch parkeerverwijssysteem. Hiermee kan de verkeersdruk in het hart van de stad zoals de Singel en de Pannenkoekendijk worden teruggebracht en tegelijkertijd meer ruimte voor het groeiend fietsverkeer worden geboden.

Versterken van de Ring
Door de verplaatsing van autoverkeer van binnen de stad naar de Ring en de cruciale functie die de Ring heeft in het regionale netwerk is het noodzakelijk om de Ring te versterken.

Dit kent verschillende fases. Op korte termijn de optimalisatie van kruispunten met bijvoorbeeld uitbreiding van rijstroken en aanpassing bewegwijzering/parkeerverwijssysteem. Na 2030 gaat het om ingrepen die meer voorbereidingstijd vergen, zoals het ongelijkvloers leggen van fietskruisingen, aanpassing van de Ceintuurbaan en de uitbreiding van de Holtenbroekerbrug. Dit zijn grotere projecten, bedoeld om de capaciteit van de Ring te vergroten.

Station Zuid en HOV-baan Ceintuurbaan
Het openbaar vervoer dient verder te worden versterkt door het toevoegen van een station in Zwolle Zuid. Dit station is nodig voor zowel de bestaande stad met een stuk verdichting en tegelijkertijd ook het uit te breiden ruimtelijk programma in Zwolle Zuid.
Daarnaast is een goede HOV-verbinding tussen station Zwolle en de Ceintuurbaanzone een vereiste. Dit biedt een rechtstreekse en snelle verbinding tussen het station en de Ceintuurbaanzone en verder naar Hessenpoort en de regio. Tevens kan deze baan een bijdrage leveren aan de ontsluiting van Vechtpoort en benut worden voor het parkeren op afstand bij de toekomstige stadsrandhub Hessenpoort (P+R). Hiermee ontstaan volwaardige alternatieven voor de automobiliteit.

Transitie naar publieke mobiliteit
Zwolle wil een transitie inzetten van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Het doel is dat publiek vervoer vanzelfsprekend en gemakkelijk wordt. Beschikbaarheid, betaalbaarheid, reserveringsmogelijkheden en juiste beschikbare reisinformatie zijn belangrijke factoren om dat te doen slagen. We willen dat iedereen, ongeacht zijn of haar inkomen, lichamelijke gesteldheid of leeftijd gebruik kan maken van publieke mobiliteit. Binnen de stad wordt veel gefietst. Publieke mobiliteit is aanvullend op het fietsen. En voor sommige inwoners is publieke mobiliteit een voorziening die ervoor zorgt dat ze kunnen deelnemen aan de maatschappij. Denk aan mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking of mensen die niet kunnen of willen autorijden.

Samen met regionale partners
De gemeente wil samen met de regio, Provincie en Rijk optrekken om de drie grote projecten uit de Netwerkaanpak aan te pakken, te weten station Zwolle Zuid, de HOV baan Ceintuurbaanzone en het vergroten van de capaciteit van de Ring. Deze projecten vragen om forse investeringen die we niet alleen kunnen dragen en die een groter belang dienen dan alleen van Zwolle. Hiervoor zoeken we bijvoorbeeld de samenwerking in NOVEX-verband.
Tegelijkertijd dient ook gekeken te worden naar de aanpak van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de regionale hoofdwegen. Hierbij is ook de samenhang met de verkeersafwikkeling op de A28 van groot belang.

Een duidelijke agenda voor mobiliteit geeft richting
Met de dynamische mobiliteitsagenda maken we jaarlijks de keuzes inzichtelijk waar we vanuit mobiliteit op inzetten. De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle voedt de mobiliteitsagenda vanuit bereikbaarheid en doorstroming en kijkt daarbij ver vooruit. Zo kunnen we op de korte termijn keuzes maken die goed passen in het lange termijn perspectief.
In de periode tot 2030 zijn bijv. extra investeringen nodig in de Middelweg (tussen Zwartewaterallee en van Wevelinkhovenstraat), aan de Ring (Holtenbroekerbrug, extra fietstunnels, kruispuntaanpassingen, bewegwijzering), is verder onderzoek benodigd naar de HOV-baan, station Zwolle-Zuid en een integrale uitwerking nodig van de Ceintuurbaan.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle is een uitwerking van het mobiliteitsdeel van het Ruimtelijk Toekomstperspectief. Over het RTP heeft de afgelopen tijd volop participatie plaatsgevonden via stadsgesprekken, inloopavonden en schriftelijke reacties die zijn binnengekomen. De participatie gaf geen ander beeld over de opgaves die vanuit mobiliteit nodig zijn om de groei van de stad mogelijk te maken.
De Netwerkaanpak is op meerdere momenten met de regionale partners (o.a. Dalfsen, Raalte, Kampen, Provincie Overijssel, Rijkswaterstaat) besproken en zij hebben meegelezen met de rapportage.
Wanneer projecten richting uitvoering gaan, vindt gericht participatie plaats met de betrokken inwoners via de lijn van de programma's / projecten.

Communicatie
We communiceren aan onze regionale partners over de afronding van de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle en sturen ze de eindrapportage door.
Communicatie over de uitvoering van projecten uit de Netwerkaanpak loopt via de lijn van de projecten.
Er zal een persbericht uitgaan dat de belangrijkste inzichten van de Netwerkaanpak beschrijft.
Er wordt een animatie gemaakt die de mobiliteitsstrategie verbeeldt.

Financiën
Het besluit van het college om kennis te nemen van de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle vraagt niet om financiële middelen. De Netwerkaanpak is een inzichtgevend onderzoek met een doorkijk naar maatregelen waarmee we de groei van de stad mogelijk maken.
De uitvoering van de Netwerkaanpak gebeurt via de gebiedsprogramma's en het programma Mobiliteit. Voor die uitvoering zijn wel substantiële financiële middelen nodig. Hiervoor wordt de samenwerking met Rijk en Regio opgezocht, onder andere in het kader van NOVEX. Verder komt er dit najaar bij de begroting 2026 een voorstel voor korte termijn maatregelen en werken we aan financiële scenario's voor de komende jaren vanuit zowel de systeemopgave als de raakvlakken met de gebiedsontwikkelingen.

De Netwerkaanpak geeft een richting en een indicatie van de maatregelen die nodig zijn om de ontwikkelingen van de stad mogelijk te maken. Deze ontwikkelingen vinden over een termijn van 15-20 jaar plaats. Zo'n termijn is op voorhand niet helemaal te overzien. Dit betekent dat het maatregelpakket niet 1-op-1 wordt uitgevoerd, kan wijzigen in de tijd en zich ook te verhouden heeft tot de financiële mogelijkheden die er zijn. We zullen hierin adaptief moeten zijn en van tijd tot tijd het maatregelpakket moeten herijken.

Risico's
Het RTP en de daaruit voort vloeiende mobiliteitsopgave uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle geeft een forse financiële uitdaging. Zowel voor onszelf als voor onze partners. Afhankelijk van de gekozen maatregelen en financieringsmogelijkheden Rijk en Regio, zal een investeringsscenario gekozen moeten worden dat passend is.
Bij omgevingsplanprocedures voor woningbouw dient te worden aangetoond dat de bereikbaarheid geborgd blijft. Als we dat onvoldoende kunnen doordat maatregelen en investeringen uitblijven kan dit een risico zijn voor de voortgang van de woningbouw. Het is dan ook belangrijk om de maatregelen goed af te stemmen op het tempo van de woningbouw.

Datum 13 juni 2025

Vervolg

Via het programma Mobiliteit (dynamische mobiliteitsagenda) en de gebiedsprogramma's wordt uitvoering gegeven aan de opgaves uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle. Ook zullen we goed monitoren hoe de stedelijke bereikbaarheid zich ontwikkeld en of bijsturing nodig is op de opgaves uit de Netwerkaanpak. Zoals hierboven beschreven worden de maatregelen komende periode uitgewerkt richting de begroting (korte termijn), in samenwerking met Rijk en Regio (lange termijn) en in scenario's voor de komende jaren.

Openbaarheid

Ja

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer