

Raadsplein besluitvormend

Datum 12 maart 2018

onderwerp	Startdocument Mobiliteitsagenda
portefeuillehouder	Michiel van Willigen
informant	Tjepkema, Syb (2133)
medeopstellers	
afdeling	Ruimte en Economie
bijlagen	Voorstel: Informatienotaraad Startdocument Mobiliteitsagenda Bijlage: 1. Startdocument Mobiliteitsagenda Bouwstenen voor beleid

Voorgesteld besluit raad

kennis te nemen van:

1. Het Startdocument Mobiliteitsagenda "Bouwstenen voor beleid"

Informatienota voor de raad

Datum 15 februari 2018

Onderwerp	Startdocument Mobiliteitsagenda
Versienummer	V4.0

Portefeuillehouder van Willigen

Informant SH Tjepkema
Afdeling Ruimte en Economie / OW
Telefoon 038 498 2133
Email S.Tjepkema@zwolle.nl
Bijlagen 1. Startdocument Mobiliteitsagenda "Bouwstenen voor beleid"

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

1. Het Startdocument Mobiliteitsagenda "Bouwstenen voor beleid"

Datum

5 februari 2018

[Toelichting op het voorstel](#)**Aanleiding**

Het huidige mobiliteitsbeleid is in 2009 vastgesteld. Sindsdien is er veel veranderd, zowel in Zwolle, de regio als nationaal. Ook zal de stad de komende jaren nog sterk gaan doorgroeien. Willen we daarbij onze sterke punten, zoals een aangenaam woonklimaat, een sterke economische positie en een aantrekkelijk winkelklimaat, behouden dan is het nodig om de huidige mobiliteitsvisie te vernieuwen. Verder zullen we uitdagingen als klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie moeten aangaan. De bijdrage die mobiliteit kan leveren aan deze opgaven willen we zichtbaar maken in een nieuwe Mobiliteitsagenda voor de komende jaren met een doorkijk tot 2030. Het is verder zaak om de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan een vitale en gezonde stad te borgen in de omgevingsvisie die dit jaar wordt opgesteld.

De afgelopen periode zijn door de Zwolse gemeenteraad een aantal moties ingedient op het gebied van mobiliteit.

Het betreft hierbij de volgende moties:

- Veiligheid voor fietsers op kruispunten (M-23, 10 november 2017)
- Kwalitatief hoogwaardige fietsroute Zwolle-Hardenberg (M-25, 10 november 2017)
- Doorstroming verkeer Zwartewaterallee en IJsselallee (M-22, 10 november 2017)
- Fietsstraat voor de fietsers (M-24, 10 november 2017)
- Verkeersonveilige situatie rotonde Pannekoekendijk-Roelenweg (M-35, 10 november 2017)
- 70 km/uur op de hele zwolse ring (M-34, 10 november 2017)
- Vervuilde scooters en brommers van de weg! (M13-6, 22 januari 2018).

Het college zal bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsagenda waar mogelijk rekening houden met deze moties en de wijze waarop dit wordt vorm gegeven expliciet aangeven.

Voor het actualiseren van onze Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsagenda zijn middelen gereserveerd. Er wordt bij de uitwerking intensief samengewerkt met de Provincie Overijssel en andere partners in en buiten de stad. Ook vindt er intensieve samenwerking plaats bij het opstellen van de omgevingsvisie om daarmee de noodzakelijke integraliteit te waarborgen en de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan de doelen van de omgevingsvisie vast te stellen.

Uitgebreidere informatie over het proces, ontwikkelingen en trends, urgentie en opgaven is te vinden in het "Startdocument Mobiliteitsagenda Zwolle, op weg naar 2030". Dit bevat de inhoudelijke bouwstenen voor de mobiliteitsagenda van Zwolle.

Kernboodschap

Zwolle dankt haar succes als economische succesvolle en aantrekkelijke woon-, werk-, studie- en winkelstad voor een groot deel aan haar gunstige ligging en goede bereikbaarheid.

Zo is Zwolle een echte fietsstad, is de auto-infrastructuur op orde, wordt hard gewerkt aan de tweede spoorknoop van Nederland en is er veel gedaan op het gebied van mobiliteitsmanagement en slimme verkeersmanagementsmaatregelen. Zwolle staat in Nederland in de kopgroep van steden zowel op het gebied van verkeersveiligheid, gastvrijheid, toegankelijkheid als bereikbaarheid. Ook kent Zwolle een traditie op het gebied van samenwerking met marktpartijen en organisaties. Nieuwe innovatieve toepassingen en marktontwikkelingen op het gebied van digitalisering, communicatie en voertuigtechnologie bieden nieuwe kansen om mobiliteitsvraagstukken op te lossen. Om de successen vast te houden en de ontwikkelingen positief te kunnen beïnvloeden is een actieve en daadkrachtige aanpak nodig.

Zonder ingrijpende maatregelen zal de bereikbaarheid van Zwolle tot 2030 afnemen. Dit is het gevolg van de groei (inwoners, bezoekers en arbeidsplaatsen) van de stad en regio, de verdichting van de

Datum

5 februari 2018

bestaande stad en van het groeiende aantal auto's en vrachtauto's. Hierdoor zullen ook de verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid verder onder druk komen te staan. Zwolle staat verder voor een schaa sprong in de vorm van een noodzakelijke uitbreiding van haar centrumgebied van de huidige Binnenstad met het gebied Hanzeland/Spoorzone. Dit heeft ook consequenties op het gebied van mobiliteit. Dit alles maakt dat we de wijze waarop ons verkeerssysteem door de jaren is opgebouwd fundamenteel moeten gaan veranderen en dat we ons daarnaast nog meer moeten gaan richten op de behoeftes en kenmerken van doelgroepen in de stad.

De Kernopgaven

We zien voor de komende jaren de volgende kernopgaven op het gebied van mobiliteit:

Regionale bereikbaarheid garanderen: Het aantal regionale verplaatsingen van en naar Zwolle neemt toe. Dit geldt voor het woon-werkverkeer, verkeer naar de onderwijsvoorzieningen, vrachtverkeer, verkeer naar winkels, evenementen en voorzieningen. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Daarom is een versterking nodig van de regionale bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen. Dit draagt bij aan de regionale rol die Zwolle wil en moet vervullen.

Doorstroming op de buitenring en A 28 bevorderen: De bestaande stad groeit met bewoners, studenten en banen. De Buitenring loopt in de spitsuren nu al tegen de capaciteitsgrenzen aan. We zetten enerzijds in op vraagbeïnvloeding door mobiliteitsmanagement (werkgeversaanpak en stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer) en anderzijds op slimme verkeersmanagementsmaatregelen en waar nodig kruispuntaanpassingen om de doorstroming te bevorderen.

Verkeersveiligheid vergroten: Op het gebied van verkeersveiligheid zien we een toename van het aantal letsel ongevallen van met name kwetsbare groepen als ouderen, jongeren en fietsers. Veel ongevallen zijn in en rond het centrum. Dit vraagt om een extra inzet zowel op het gebied van preventie als infrastructurele maatregelen.

Fietsen stimuleren: Zwolle is een echte fietsstad, 60% van de zwollenaren fietst dagelijks en de ambitie is om dit de komende 10 jaar nog met 25% te laten groeien. Om dit succes te kunnen continueren en uit te kunnen bouwen is het nodig om te verleiden tot meer fietsen en om voldoende kwaliteit en capaciteit te blijven bieden op ons fietsnetwerk. Meer fietsen draagt bij aan betere gezondheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit en minder drukte op het hoofdwegenet. Capaciteitsproblemen zullen echter ook op gaan treden voor het fietsverkeer door de groei. De fietspaden, tunnels en oversteken worden drukker en er is meer behoefte aan goede stallingsvoorzieningen. Om aangenaam en veilig te kunnen blijven fietsen is dus meer ruimte voor fietsers nodig en zijn extra investeringen gewenst.

Openbaar vervoer transformeren: De klassieke benadering van het openbaar vervoer werkt niet goed. Voor het woon-werkverkeer is het vaak niet een goed alternatief en lege bussen op zwakke lijnen zijn niet efficiënt. De ligging van Zwolle in het hart van een (regionaal) spoorwegnetwerk biedt mogelijkheden om de trein meer te benutten en het aantal overstappunten uit te breiden. Sterke regionale spoorlijnen, streek- en stadsbussen kunnen dan meer concurreren met het gebruik van de auto. De zwakke openbaarvervoerlijnen kunnen worden vervangen door maatwerkvervoer om daarmee de sociale functie voor met name ouderen te waarborgen.

Duurzame mobiliteit stimuleren: Een duurzame stad is nodig voor de gezondheid van onze inwoners en om toekomstbestendig te kunnen functioneren op het gebied van de energietransitie, schonere lucht en klimaatadaptatie. Het stimuleren van het gebruik van (E)-fietsen, elektrische (deel)auto's en schone bussen en vrachtverkeer en het rekening houden met klimaatadaptatie en circulariteit bij de aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur zijn hierbij speerpunten.

Datum

5 februari 2018

Toegankelijkheid vergroten: De vergrijzing neemt toe en het aantal personen met een beperking groeit daardoor met ongeveer 50% in de periode tot 2030. Ouderen en minder validen blijven ook langer thuis wonen. Dat stelt eisen aan de toegankelijkheid en daarmee inrichting van de openbare ruimte, passend vervoer en voorzieningen en vergt meer aandacht voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Verdichting van het centrumgebied: in het centrumgebied (Binnenstad en Hanzeland) zullen meer woningen en bedrijven komen en meer voorzieningen. Dit zal ook gevolgen hebben voor de logistiek en toegankelijkheid voor voetgangers maar ook het aantal auto's en fietsen. Dit legt een grote claim op de schaarse openbare ruimte en kan leiden tot bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. We zullen daarom gericht inzetten op het stimuleren van slimme auto- en fietsparkeeroplossingen (dubbelgebruik van voorzieningen, piekmanagement, deelauto's, mobiliteitsdiensten voor bewoners, e.d.), het waar mogelijk ontmoedigen van doorgaand verkeer en verlagen van snelheden, het stimuleren van fietsen en lopen en schone vormen van stadslogistiek.

Consequenties

Om de kernopgaven te kunnen oppakken is het nodig om in de volgende bestuursperiode de investeringen in onze stad op het gebied van mobiliteit te vergroten. De benodigde investeringen zijn mede afhankelijk van het tempo van verdichting, de economische groei, de mate en het tempo waarin wij onze ambities willen waarmaken. Dit maakt een goede monitoring noodzakelijk. Investeringen in mobiliteit dragen sterk bij aan ambities van onze gemeente op het gebied van verdichting, economie, duurzaamheid (klimaatadaptatie, energietransitie en circulair), gezondheid, leefbaarheid en veiligheid. Kortom: investeringen in mobiliteit dragen bij aan en zijn nodig voor een vitale stad met vitale inwoners. De opstelling van de mobiliteitsagenda zal daarom intensief worden afgestemd op die van de Omgevingsvisie.

Trends en ontwikkelingen

Op het gebied van mobiliteit en parkeren is er in Zwolle sprake van veel en ingrijpende ontwikkelingen en veranderingen. Zo groeit zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer de laatste jaren aanzienlijk en zal deze groei zich ook in de toekomst nog voortzetten. Dit heeft te maken met nationale en regionale ontwikkelingen, maar ook met de groei van onze stad en onze eigen opgaven op het gebied van de stedelijke verdichting (groei), de economische groei en onze ambitie om meer bezoekers te trekken. Naar verwachting zal dit alles bij ongewijzigd beleid leiden tot een slechtere bereikbaarheid van onze stad en afname van de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid, trillingen) en verkeersveiligheid. Ook zullen we onze duurzaamheidsdoelstellingen (CO₂ uitstoot, energie) niet kunnen halen.

Trends waar we ook mee rekening houden zijn de vergrijzing van de bevolking, de grote aandacht voor gezondheid en bewegen, technologische ontwikkelingen zoals slimme voertuigen en slimme app's, meer elektrisch vervoer, de groeiende deeleconomie en de veranderende rol van de overheid. Daarnaast groeit ook het autobezit nog verder, waardoor ook de parkeeropgave actueel blijft. Verder is er op het gebied van openbaar vervoer veel aan de hand. Zo wordt momenteel bezuinigd op het openbaar vervoer en wordt de komende jaren het openbaar vervoer in de regio Zwolle opnieuw aanbesteed. Hierdoor ontstaan mogelijk ook kansen voor nieuwe vervoersvormen. We willen die kansen benutten en de bedreigingen aanpakken bij de verdere uitwerking van ons beleid.

Succes koesteren en verder uitbouwen

Bij onze aanpak willen we uitgaan van onze sterke punten en deze verder uitbouwen. Zwolle heeft op het gebied van mobiliteit namelijk een goede uitgangspositie. Zo zijn we prima bereikbaar per trein (2^e

Datum

5 februari 2018

knooppunt van Nederland), (vracht)auto en fiets en liggen we als een scharnierpunt tussen Randstad en Noordoost Nederland. Ook hebben we een aantrekkelijke en gastvrije Binnenstad.

Op het gebied van fietsen zijn we zowel nationaal als internationaal koploper. Bijna 2/3de van de inwoners van Zwolle fietst dagelijks. Onze hoofdwegenstructuur is robuust door de investeringen die we afgelopen 10 jaar hebben gedaan in de buitenring (Ceintuurbaan, IJsselallee) en de Hasselterweg/N331 (HIS). We kennen een succesvolle werkgeversaanpak samen met het bedrijfsleven op het gebied van mobiliteitsmanagement in het kader van het Beter Benutten programma dat we met Rijk, provincie en gemeente Kampen uitvoeren. We hebben op het gebied van parkeren zowel voor de auto (Katwolderpleingarage) als de fiets (Gasthuispleinstalling) geïnvesteerd in parkeervoorzieningen en zijn verkozen tot verkeersveiligste gemeente van Nederland in 2016. Begin dit jaar zijn we genomineerd voor de best toegankelijke gemeente van Nederland.

Dit zijn stuk voor stuk bouwstenen voor ons mobiliteitsbeleid die ons een prima uitgangspositie geven om de uitdagingen voor de toekomst aan te kunnen.

De uitdagingen voor mobiliteit liggen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van Zwolle en zijn daarmee onderdeel van de Omgevingsvisie. De opgaven waar we voor staan zijn zo groot en complex dat we ons op al deze gebieden, samen met onze partners, verder moeten ontwikkelen en samen investeringen moeten doen.

Wij hebben daarom een nieuwe dynamische Mobiliteitsagenda nodig voor de komende bestuursperiode (2018-2022) met een doorkijk naar 2030. Deze agenda zal ook in moeten spelen op de (financiële) samenwerking met het Rijk, de provincie en de regio en bedrijven en organisaties. Zo is de afgelopen jaren 50% van de mobiliteitsinvesteringen door onze partners meegefinancierd. Het is daarom tevens een meerjarige samenwerkingsagenda.

Mobiliteit houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Afstemming en samenwerking op regionaal niveau op het gebied van het hoofdwegennet, het openbaar vervoer en het fietsnetwerk zijn een must. De Mobiliteitsagenda wordt periodiek aangepast op basis van actuele ontwikkelingen, kansen, afstemming met andere agenda's, samenwerking en onze eigen monitoring.

Principes

Bij de uitwerking van de opgaven naar een Mobiliteitsagenda worden de volgende principes gehanteerd:

1. *Daily Urban System van Zwolle is uitgangspunt*,
mobiliteit gaat verder dan de gemeentegrenzen. De regionale mobiliteitsaanpak is tevens sterk bepalend voor de gemeente Zwolle en omgekeerd is de mobiliteitsaanpak van Zwolle van belang voor de regio.
2. *Keuzevrijheid in het mobiliteitsgedrag*:
alle vervoerwijzen zijn van belang. Echter heeft wel iedere vervoerwijze zijn eigen problematiek en kansen en dat geldt ook voor de verschillende stadsdelen. Daarom is een gedifferentieerde aanpak gewenst.
3. *Balans tussen mobiliteit en omgeving*
mobiliteit is een voorwaarde voor een functionerende stad, anderzijds mag mobiliteit de kwaliteit van de stad niet aantasten. Dit vraagt om een evenwichtige benadering.
4. *Duurzame mobiliteit noodzakelijk*:
de transitie naar schoner vervoer wordt gestimuleerd en biedt goede kansen voor het behalen van de doelen op het gebied van energietransitie, luchtkwaliteit en een kwaliteitsverbetering van de stad.
5. *Samen, van participatie naar partnership*:

Datum 5 februari 2018

participatie blijft belangrijk als het gaat om betrokkenheid, begrip en draagvlak. Om uiteindelijk voortgang te kunnen boeken is een actieve samenwerking in de vorm van partnerschap nodig met de marktpartijen, ondernemers, organisaties, belanghebbenden en andere initiatiefnemers. Dit geldt zowel op nationaal, regionaal, stedelijk als wijk en buurnivo.

6. *Slimme mobiliteit biedt extra kansen:*

wat gisteren nog niet kon, kan morgen misschien wel. We willen de mogelijkheden van innovatie gebruiken. De oplossing hoeft dan ook niet meer volledig op het gebied van de infrastructuur te liggen maar eerder in het benutten van de infrastructuur door verkeersmanagement en andere organisatievormen zoals mobility as a service (MAAS) en mobiliteitsmanagement. Het op een slimme wijze gebruiken van data is hiervoor van groot belang.

Communicatie

Dit startdocument is mede tot stand gekomen op basis van een stadsgeprek op 6 december 2017, waar ongeveer 50 personen (organisaties) aan deelnamen. Dit is gevolgd door een sessie met een klankbordgroep op 1 februari 2018. Dit proces van consultatie en participatie wordt gecontinueerd bij het verder ontwikkelen van de Mobiliteitsvisie en de Mobiliteitsagenda na de gemeenteraadsverkiezingen van 21 maart 2018.

Vervolg

Na de gemeenteraadsverkiezingen wordt de gemeenteraad intensief betrokken bij de verdere invulling van de uitgangspunten van de mobiliteitsagenda.

Tevens wordt dan de dialoog met de stad (stadsgesprekken, klankbordgroep) gecontinueerd.

Uitgangspunt hierbij is partnerschap met alle relevante partijen in en buiten de stad. In het derde kwartaal van 2018 dient dan een nieuwe Mobiliteitsagenda gereed te zijn. Op basis daarvan worden meerjarige financiële afspraken met de Provincie Overijssel en mogelijk het Rijk gemaakt.

Openbaarheid

Het Startdocument is een openbaar document en wordt ter beschikking gesteld aan de deelnemers van het stadsgesprek, de klankbordgroep en andere overheden. Het Startdocument is daarmee tevens een middel om de samenwerking, die wij nastreven, op gang te houden.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw mr. I. Geveke, secretaris



Jaargang

Kenmerk

43552

Onderwerp

Startdocument Mobiliteitsagenda

De raad van de gemeente Zwolle;

Gelezen het voorstel van burgemeesters en wethouders, d.d. 20-02-2018

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 12 maart 2018,

de voorzitter,

de griffier,