

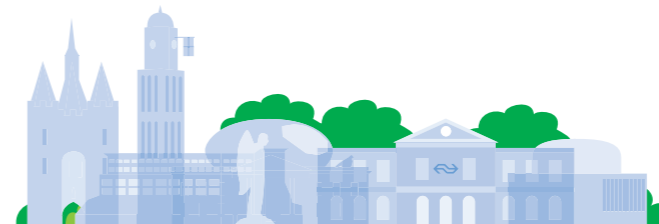


doorstroom

Zwolle

# Mobiliteit brengt Zwolle verder

Mobiliteitsvisie 2020 - 2030



## Voorwoord

# Welkom op het spoor, fietspad, water en de weg

**Zwolle is een gastvrije stad. Inwoners, bedrijven, bezoekers, forensen en vervoerders hebben volop keuzevrijheid bij het plannen van hun reis. Iedere dag profiteren zij van onze knooppuntfunctie, zowel via de weg, het water, het fietspad als het spoor. We zijn de stad waar het meest gefietst wordt in de wereld, het tweede spoorknooppunt van Nederland én we hebben een uitstekende autobereikbaarheid.**

Dit willen we zo houden, ook als Zwolle blijft groeien. De komende jaren blijft het inwonertal stijgen, net als de aantallen studenten, scholieren en forensen die naar onze stad komen. Zwolle wordt steeds belangrijker als centrumstad in de regio. Mede daardoor kan ook de Regio Zwolle groeien, wat betekent dat het verkeer rondom Zwolle ook zal toenemen. Onze mobiliteitsvisie geeft antwoord op de vraag hoe wij onze kracht als stad kunnen vasthouden, terwijl tegelijkertijd de stad en de mobiliteit in en rond Zwolle groeien. Bij het opstellen

van de Mobiliteitsvisie hebben we het Startdocument, dat de gemeenteraad in 2018 vaststelde, als vertrekpunt gebruikt. Van daaruit zijn we opnieuw in gesprek gegaan met tal van stakeholders in de stad en regio en hebben we doorgebouwd. Dank aan al die partners die met ons meedachten! Hun inbreng heeft deze visie verrijkt.

Ik ben trots op het resultaat dat er nu ligt. Wanneer we investeren in een bereikbaar en toegankelijk Zwolle, dan dragen we ook direct bij aan andere Zwolse doelstellingen. Van economische groei tot de woningbouwopgave; van klimaatneutrale gemeente tot gezonde en vitale wijken: de mobiliteitsvisie brengt Zwolle op al deze onderwerpen verder. Deze visie is dan ook onlosmakelijk verbonden met onze Omgevingsvisie, waarin we vastleggen waar al die verschillende ontwikkelingen een plek kunnen vinden.

Onze mobiliteitskeuzes maken een aantrekkelijk Zwolle voor wonen, werken en toerisme mede mogelijk. En ze dragen bij aan een goed werkend regionaal verkeerssysteem. Want Zwolle kan niet zonder de regio en omgekeerd heeft de regio Zwolle nodig. Daarom hebben we onze visie ook goed afgestemd met de omliggende gemeenten en de provincie.

Er vinden op dit moment veel technologische ontwikkelingen plaats, waarvan we nog niet weten wat ze gaan betekenen voor onze mobiliteit. Dat maakt het onderwerp mobiliteit nou net zo dynamisch en uitdagend. Het betekent ook dat we willen investeren in een goede monitoring van het verkeer.

Vanzelfsprekend werken we actief samen met de inwoners van onze stad, scholen, andere overheden en het bedrijfsleven aan de bereikbaarheid en veiligheid van Zwolle. En aan de verdere ontwikkeling van Zwolle als wereldfietsstad. We willen dat onze stad zich blijft ontwikkelen, keuzevrijheid biedt én dat ze haar imago als gastvrije wereldfietsstad behoudt. De mobiliteitsvisie draagt zo bij aan een vitale, gezonde stad waar bewoners, ondernemers en bezoekers zich welkom voelen!

**William Dogger**

Wethouder mobiliteit

# Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1 Mobiliteit helpt Zwolle verder</b>	<b>5</b>
1.1 Goede bereikbaarheid laat Zwolle bloeien	6
1.2 Mobiliteit die duurzame stedelijke groei mogelijk maakt	9
1.3 Gastvrije ontvangst voor verkeersdeelnemers	10
1.4 De juiste mobiliteit verbetert gezondheid en vitaliteit van de stad	12
1.5 Versnelling klimaatadaptatie en energietransitie mogelijk maken	13
1.6 Inclusieve stad door letterlijk en figuurlijk drempels weg te nemen	14
1.7 Vier bouwstenen voor de Zwolse Mobiliteitsvisie	15
<b>Hoofdstuk 2 Een gastvrije en bereikbare stad</b>	<b>18</b>
2.1 Ruim baan voor voetganger en fietser	18
2.2 Openbaar vervoer vaker concurrent voor auto	22
2.3 Slim gebruik van wegen waar mogelijk, capaciteitsuitbreiding waar nodig	25
2.4 Oog voor dilemma's in de buitenruimte	30
2.5 Stimuleren van duurzame (stads)logistiek	34
<b>Hoofdstuk 3 Een verkeersveilige en toegankelijke stad</b>	<b>36</b>
3.1 Streven naar nul verkeersslachtoffers	36
3.2 In Zwolle kan iedereen deelnemen aan het verkeer	39
<b>Hoofdstuk 4 Een innovatieve, vitale wereldfietsstad</b>	<b>41</b>
4.1 Innovatie en slim gebruik maken van data om het verkeer te managen	41
4.2 Actieve mobiliteit als pijler voor een gezonde, leefbare stad	43
<b>Hoofdstuk 5 Dynamische Mobiliteitsagenda</b>	<b>46</b>
5.1 Kaderstellende uitgangspunten	47
5.2 Samen met partner	49
5.3 Inhoudelijke mobiliteitsagenda	50

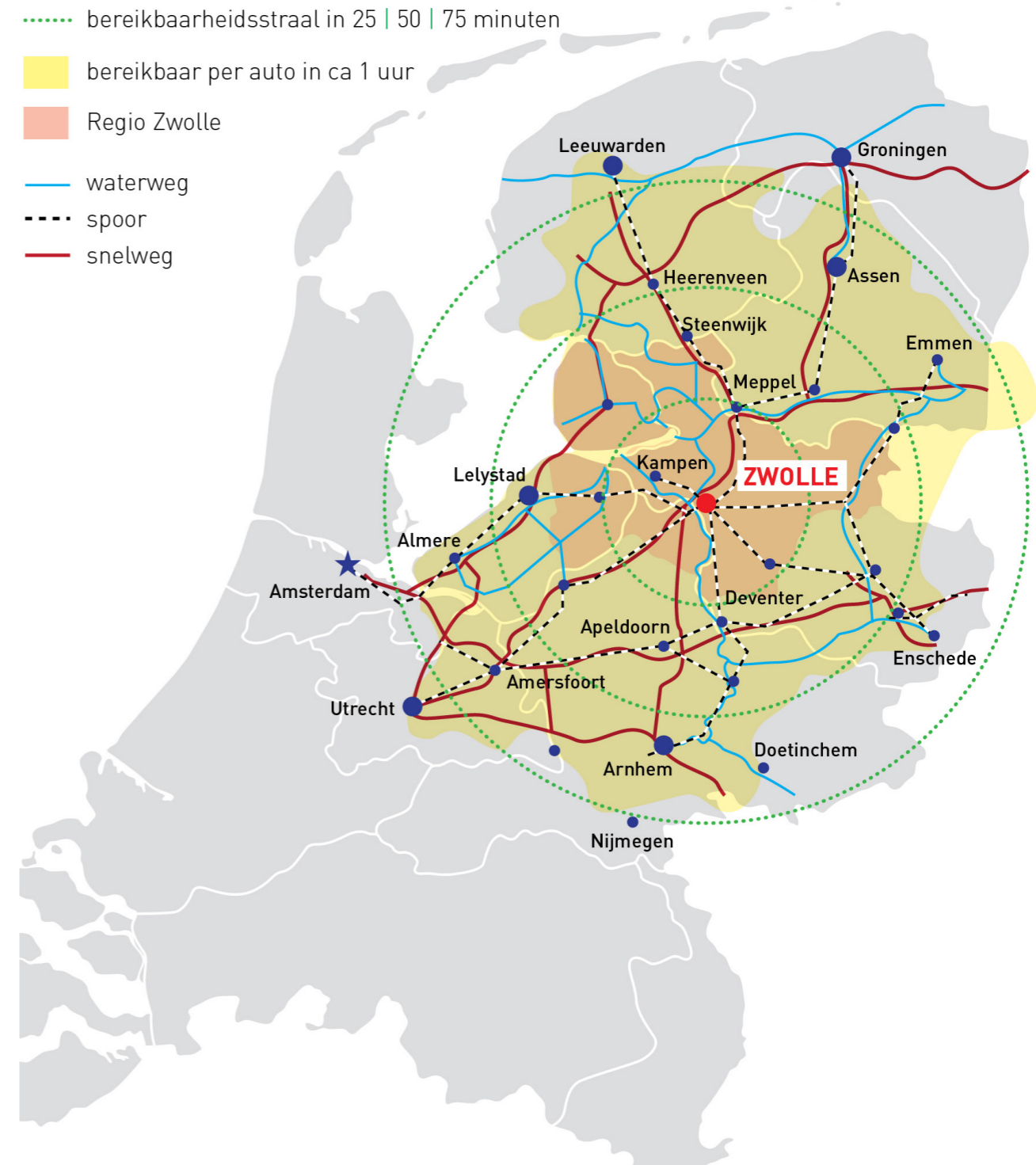
# 1 Mobiliteit helpt Zwolle verder

Van de Woonvisie tot de strategische agenda Spoorzone; van onze deelname in de Nationale Fietsagenda tot klimaatadaptatie: Mobiliteit helpt verschillende Zwolse opgaven voor de stad en regio op weg. Daarmee staat een nieuwe Mobiliteitsvisie niet op zichzelf, maar brengt deze Zwolle verder. Een toekomstgerichte visie op mobiliteit maakt het mogelijk dat Zwolle én kan groeien én bereikbaar, vitaal en leefbaar blijft.



## 1.1 Goede bereikbaarheid laat Zwolle bloeien

Zwolle is een belangrijk scharnierpunt voor verkeer, zowel via het water, de weg, het fietspad als het spoor. Na Utrecht is onze gemeente zelfs het grootste spoorknooppunt van Nederland en we hebben wereldwijd het hoogste percentage fietsgebruik in de stad. Door de centrale ligging en goede infrastructuur in en rond Zwolle zijn Amsterdam, Utrecht, maar ook bijvoorbeeld Arnhem, Groningen en Leeuwarden in ongeveer een uur te bereiken. Mobiliteit draagt hiermee bij aan onze economisch sterke positie en regionale aantrekkingskracht, met een goede bereikbaarheid voor inwoners, forensen, logistiek verkeer, studenten en scholieren. We behoren tot de steden met het grootste aandeel verkeer dat iedere dag vanuit de regio naar de stad reist. Lokale, regionale en nationale verbindingen lopen in Zwolle dwars door elkaar. De Zwolse infrastructuur is daardoor zowel onderdeel van de stad, maar ook van het zogenoemde daily urban system van de Regio Zwolle als daarbuiten.



De groeiende rol van Zwolle als centrumgemeente in de regionale economie trekt ook nieuw verkeer aan. Werknemers van Zwolse bedrijven en organisaties komen steeds vaker van verder weg, het aantal studenten blijft stijgen en onze regionale voorzieningen voor gezondheid, winkels, cultuur en onderwijs trekken meer en meer bezoekers. Uit de toenemende vraag naar bedrijventerreinen blijkt het gunstige vestigingsklimaat van onze stad, zoals door de goede ligging van bedrijventerreinen Hessenpoort en Voorst aan de A28. Multimodale bereikbaarheid voor vervoerders en verladers is van groot belang. Niet alleen is de Regio Zwolle goed bereikbaar via de weg (A28, A50), de Regio is ook goed ontsloten via water door goede havenfaciliteiten voor bulk en containers. Er lijkt behoefte te zijn aan een regionale spoorterminal in Hessenpoort als duurzaam alternatief voor goederenvervoer. We willen de haalbaarheid hiervan verder onderzoeken.

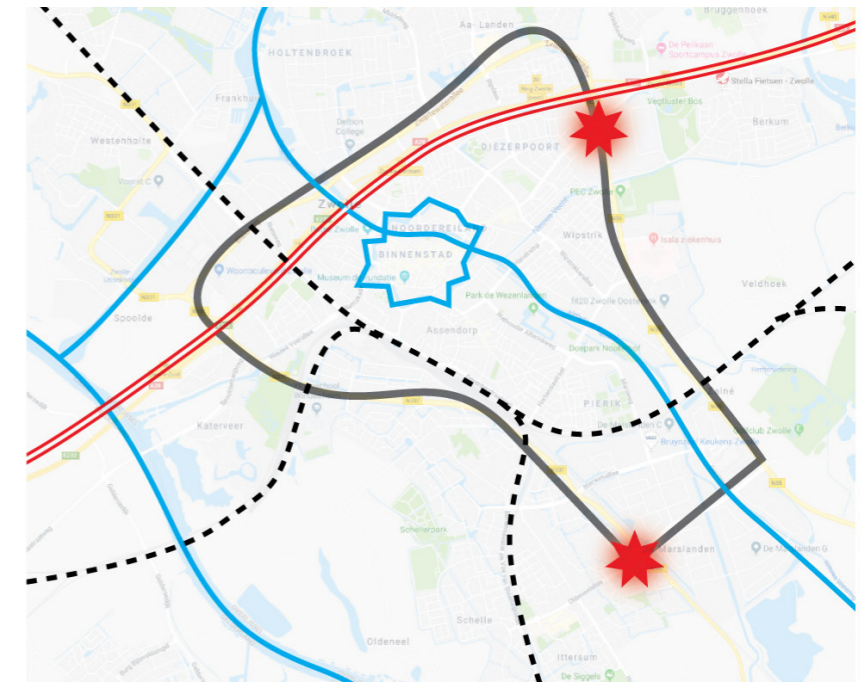
Door te investeren in mobiliteitsoplossingen en goede alternatieven voor (vracht)autoverkeer kan onze stad een verdere groei van het verkeer faciliteren. We streven naar meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, in combinatie met de auto zodat onze stad voor alle vervoerwijzen bereikbaar blijft. We willen voorkomen dat een inwoner of forens uit de regio zich straks afvraagt: “Is de route nog betrouwbaar? Kan ik op tijd op mijn werk komen vandaag?”



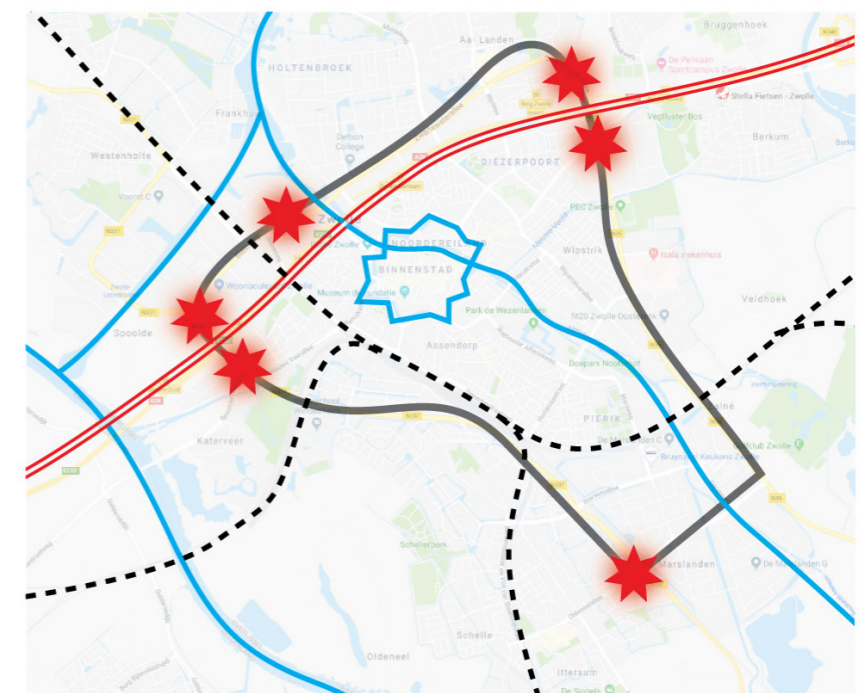
## Als we niets doen, verdrievoudigt het aantal knelpunten in de spits

De door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) verwachte nationale groei van het autoverkeer met 35% in de komende vijf jaar geldt waarschijnlijk ook voor Zwolle. Onze rekenmodellen laten zien dat het aantal punten op onze buitenring waar het verkeer tijdens de spits een grote kans op vertraging heeft de komende jaren verdrievoudigt. Een ongeluk op één weg, leidt daardoor nog sneller tot files op andere plekken in de gemeente. Nu al merken we dat een opstopping of incident op de A28 ook ons lokale verkeer hindert. De aanwezigheid van maar twee autoverbindingen over de IJssel nabij Zwolle zorgt ervoor dat ook de verbinding tussen (de Regio) Zwolle en het westen van Nederland kwetsbaar is.

Kwetsbare delen Buitenring:  
hoge verkeersbelasting in ochtend- en/of buitenspits



2019



prognose 2030



## 1.2 Mobiliteit die duurzame stedelijke groei mogelijk maakt

De ambitie van Zwolle is dat er de komende jaren gemiddeld circa 1.000 woningen per jaar bijkomen. Voor de komende tien jaar zijn dit zo'n 10.000 woningen (bron: Omgevingsvisie deel 1), waarvan zeker 3.000 in en rond de binnenstad. Bij ongewijzigd beleid leiden deze 3.000 binnenstedelijke woningen tot zeker 15.000 extra verkeersbewegingen per dag, met alle gevolgen van dien voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het ruimtebeslag. De manier waarop we met deze verstedelijkingsvraag omgaan is doorslaggevend voor de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad.

Door vooral actieve vormen van vervoer te stimuleren en te faciliteren, zoals wandelen of fietsen, voorkomen we meer luchtvervuiling en geluidshinder en dragen we bij aan de vitaliteit en gezondheid van mensen. De verwachte toename van de mobiliteit botst op deze manier niet met onze ambities voor een gezonde leefomgeving.

Zwolle streeft er bijvoorbeeld naar om onder de geldende EU-normen voor fijnstof te blijven en doorgaand autoverkeer in en rond het centrum terug te dringen.



De stedelijke groei van centrumgemeente Zwolle staat op gespannen voet met de leefbaarheid op wijk- en buurniveau. De toevoeging van woningen betekent bijvoorbeeld extra auto's in de stad waardoor we moeten zoeken naar nieuwe parkeeroplossingen. In het centrumgebied zijn nu voldoende plekken beschikbaar, maar zonder extra maatregelen of andere mobiliteitsvormen neemt de parkeerdruk toe en moeten we mogelijk veel parkeerplaatsen bijbouwen. Maatregelen als dubbelgebruik van garages voor bewoners en werkers en stimuleren van deelautogebruik, openbaar vervoer en fietsen. Ook willen we ruimte voor groen, recreatie en spelen niet opgeven voor extra parkeerplekken. Dit vraagt dus om duidelijke keuzes.

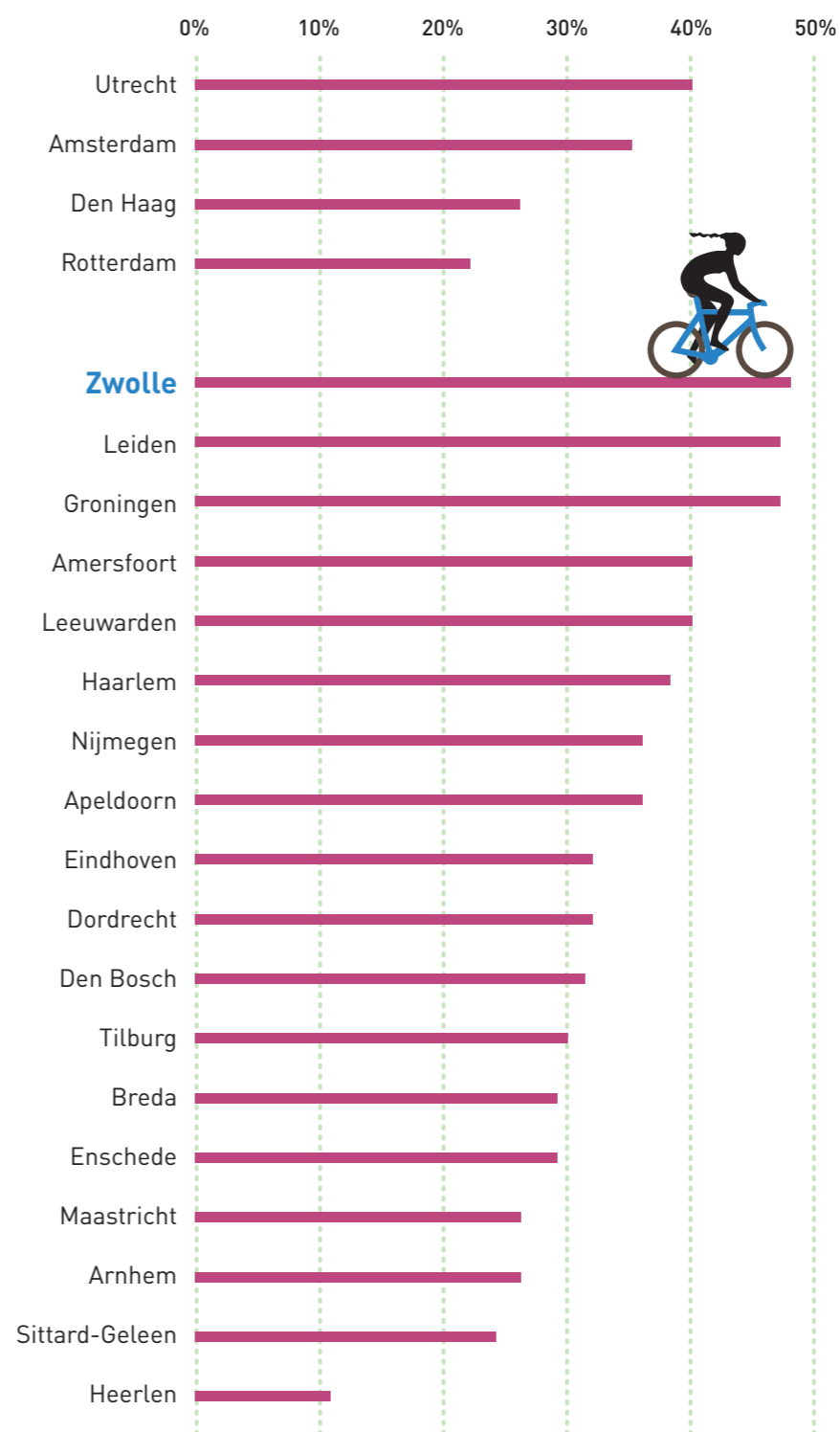
### **1.3 Gastvrije ontvangst voor verkeersdeelnemers**

Of iemand zich nu binnen Zwolle verplaatst, naar Zwolle komt of alleen via Zwolle reist: bedrijven, inwoners, forensen, logistiek verkeer, scholieren, studenten en (toeristische) bezoekers moeten zich welkom voelen.

De afgelopen jaren hebben we daarom al veel geïnvesteerd in aantrekkelijke fietsroutes, een betere doorstroming voor het vrachtautoverkeer op de ring, looproutes, snellere busverbindingen, prettige openbare verblijfsruimte en voldoende parkeerplekken voor de auto of de fiets. Het directe resultaat hiervan is onder andere de herinrichting van het Gasthuisplein, de fietstunnels onder de Ceintuurbaan, de fietsbrug Blaloweg, de verbreding van Ceintuurbaan en IJsselallee, het station en de vrije busbaan, halte en parkeergarage bij het Katwolderplein.

Mede hierdoor maken nog meer inwoners en bezoekers van Zwolle gebruik van het OV of de fiets. We zijn een echte wereldfietsstad met een uitnodigende infrastructuur die hierbij past. Nergens ter wereld wordt meer gefietst dan in Zwolle. Dit komt mede door de structurele aandacht die we al tientallen jaren aan de fiets geven en tal van innovatieve fietsoplossingen. Samen met onze partners realiseerden we onder andere een netwerk van fietsstraten, de fietsrotonde, regensensoren bij verkeerslichten, fietssnelwegen met tunnels en bruggen en de pilot voor een circulair plastic fietspad.

Om gastvrij te blijven, wil Zwolle voorzieningen voor het groeiende aantal fietsers en OV-reizigers nog beter maken. Daarmee voorkomen we bijvoorbeeld dat op fietspaden, kruispunten en bij verkeerslichten de fietsers zich onveilig voelen of veel vertraging oplopen. Doordat het aantal fietsers met name in de spits nog sterk zal toenemen, moeten we investeren in bredere fietspaden, slimmere verkeerslichten, fietstunnels en bruggen.



Percentage fietsgebruik binnen stedelijk gebied

## 1.4 De juiste mobiliteit verbetert gezondheid en vitaliteit van de stad

Vergrijzing, de grotere maatschappelijke aandacht voor gezondheid en vitaliteit in de samenleving en een groeiend aantal studenten zorgen voor een snelle toename van (elektrische) fietsers en voetgangers in de stad. Deze actieve vormen van mobiliteit dragen bij aan een gezond en actief leefpatroon. Dat daagt uit om voor hen een groenere en gezonde infrastructuur aan te brengen.

Tegelijkertijd bieden innovatie en digitalisering veel kansen om Zwolle voor te bereiden op de mobiliteit van straks, met minder luchtvervuiling, geluidsoverlast en een actievere manier van verplaatsen. Zo krijgt de samenleving andere vervoersbehoeften, bijvoorbeeld met minder autobezit en het vaker delen van vervoersmiddelen. Zwollenaren abonneren zich nu al met één klik op hun telefoon op deelfietsen of deelauto's, ze reserveren digitaal een elektrische laadpaal of parkeerplaats, of plannen online hun reis. Ook zien we de opkomst van Mobiliteit als een Service (MaaS), zoals woonconcepten mét toegang tot een elektrische deelauto.

Daarnaast zijn er tal van innovaties die bijdragen aan een betere spreiding van drukte op de weg en betere leefbaarheid in de stad en ons buitengebied. Dat krijgt al vorm met digitale, dynamische reisinformatie voor het plannen van een reis of een groeiend aantal stille en schone elektrische vervoersmiddelen en apps die inwoners motiveren tot meer bewegen. Deze slimme ontwikkelingen in mobiliteit dragen direct bij aan de gezondheid en vitaliteit van Zwollenaren en hun leefomgeving.



## 1.5 Versnelling klimaatadaptatie en energietransitie mogelijk

De holle rotonde voor regenwateropslag in de Rembrandtlaan en de klimaatadaptieve fietsenkelder voor het station tonen hoe Zwolle eraan werkt infrastructuur en buitenruimte vaker in te zetten om doelstellingen op andere beleidsterreinen te behalen. Zo maken we mogelijk dat de ambities van onze omgevingsvisie worden gerealiseerd. Zoals de keuze om te groeien of te verdichten, het versterken van ruimtelijke kwaliteit en stedelijkheid van Zwolle en de al bestaande wens voor een energieneutrale en klimaatbestendige gemeente.

Aan de ene kant betekent dit dat we met onze infrastructuur bijvoorbeeld klimaatadaptie mogelijk maken. Samen met onze partners realiseerden we al een pilot met een circulair plastic fietspad en in Stadshagen kreeg een geluidswal tegelijk de functie van noodwaterkering.

Tegelijk moedigen we mobiliteitsinitiatieven aan die helpen bij de energietransitie. We zetten, vraaggestuurd, in op het realiseren van zo'n 200 elektrische laadpalen om elektrisch rijden aan te moedigen en we plaatsten zonnepanelen op het dak van de parkeergarage Katwolderplein. We zien meer kansen. Daarom onderzoeken we hoe onze parkeerplaatsen – in gebouwde garages en op straat – kunnen bijdragen aan de opgave om 20 hectare aan zonnepanelen in het stedelijk gebied van Zwolle te realiseren. Denk hierbij aan zonnedaken boven grote parkeerterreinen die tevens fungeren als carpoolplekken in combinatie met laadpleinen. We onderzoeken het inzetten van slimme laadpleinen als onderdeel van een smart grid – een slim elektriciteitsnetwerk dat helpt bij het balanceren van vraag en aanbod van elektriciteit.

Ook zijn we onder andere samen met de provincie actief aan de slag met zero-emissie stadlogistiek en het verduurzamen van het openbaar vervoer, zoals met een project voor cargo e-bikes en elektrische bussen in de stad.

## 1.6 Inclusieve stad door letterlijk en figuurlijk drempels weg te nemen

Zwolle streeft ernaar dat het voor alle inwoners en bezoekers mogelijk is om zich zelfstandig te verplaatsen in de stad. Alleen in een toegankelijke en veilige omgeving kan iedereen meedoen.

De basisinfrastructuur hiervoor is in Zwolle redelijk op orde. Zo wonnen we in 2016 de Verkeersveiligheidsprijs, zien we een trend van dalende ongevallencijfers en kregen we in 2018 de 2e prijs voor meest toegankelijke gemeente.

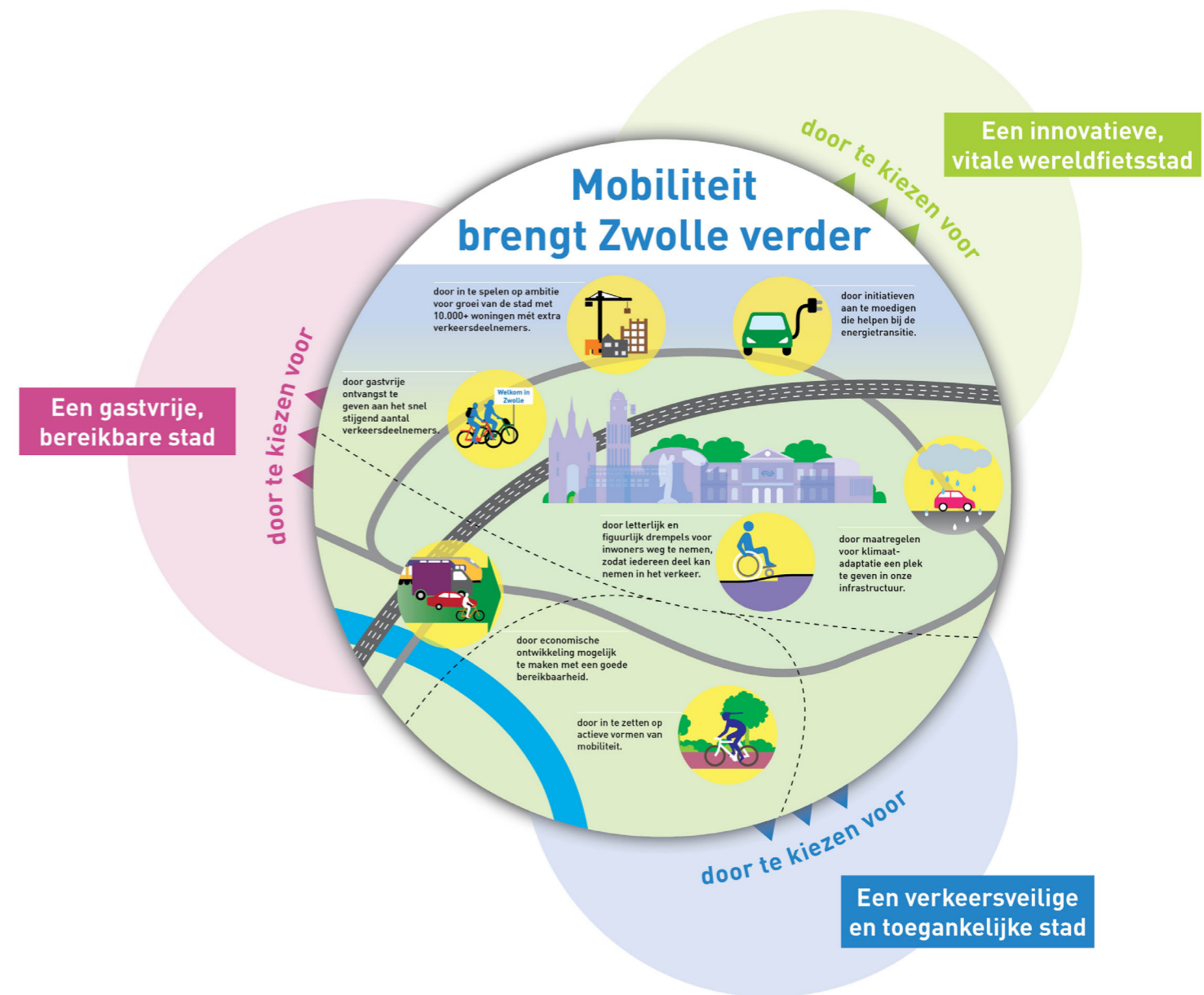
We worden met elkaar steeds ouder en blijven ook steeds langer deelnemen aan de samenleving. Daar houdt Zwolle, in het kader van toegankelijkheid, al rekening mee bij de inrichting van de buitenruimte. Een mooi voorbeeld hiervan zijn de comfortroutes in Holtenbroek, Westenholte en Berkum. Dit zijn routes die senioren en mensen met een beperking veel gebruiken en die we voor hen toegankelijker maakten, bijvoorbeeld in de buurt van het ziekenhuis, bij winkelvoorzieningen en bij openbare gebouwen. Voor Zwolle benadrukt dit de kansen die er liggen om met mobiliteit bij te dragen aan een inclusieve stad.

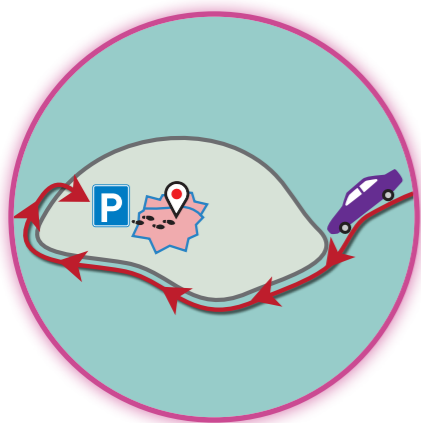
Ondertussen vraagt de toename van kwetsbare fietsers onze aandacht. We zien dat botsingen en inhaalfouten vaker voorkomen op de drukker fietspaden. Ook snelheidsverschillen tussen elektrische en niet-elektrische fietsen en het groeiende risico op eenzijdige ongevallen bij oudere verkeersdeelnemers vergroten de kans op ongelukken. In onze Mobiliteitsvisie en de Dynamische Mobiliteitsagenda is daarom speciale aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, zoals het toepassen van nieuwe technologie en het ontwerp van kruispunten en fietspaden.

## 1.7 Drie bouwstenen voor de Zwolse Mobiliteitsvisie

De mobiliteitskeuzes die we maken zijn van grote invloed op wonen, werken en leven in Zwolle. Dit geldt zowel voor de opgaven en knelpunten die Zwolle heeft, als voor de kansen die voortkomen uit maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. In deze visie laten we zien aan welke opgaven, knelpunten en kansen de gemeente gaat werken. En hoe zij dat doet, samen met partners zoals het Rijk, de provincie, het bedrijfsleven en inwoners. Dit doen we aan de hand van drie bouwstenen:

Om Zwolle in de toekomst **bereikbaar en gastvrij** te houden, gaan we vaker de fiets pakken, met de deelauto rijden of met het openbaar vervoer reizen. Ondanks de snelle groei van verkeersdeelnemers willen we zo voldoende keuzevrijheid in mobiliteit blijven garanderen: het juiste vervoermiddel, voor het juiste doel, voor de juiste persoon, op het juiste moment, op de juiste plek. We beseffen dat wanneer reizigers in Zwolle onbeperkt tijdens de spits de auto blijven pakken, we straks met z'n allen vaststaan in de file.





We maken fietsen en wandelen aantrekkelijker, zoals met doorfiets- en wandelroutes. Daarmee blijft de stad voor alle vervoersmiddelen beter bereikbaar. Tegelijk maken we het OV en de

fiets vaker concurrerend met de auto, zowel in reistijd als in de kwaliteit van het vervoer. En met verkeers- en mobiliteitsmanagement verleiden we automobilisten om via de buitenring te reizen, stimuleren we ze om te gaan fietsen of motiveren we weggebruikers om vaker buiten de spits te reizen. Ook kiezen we ervoor om in de wijken en op bedrijventerreinen wonen en werken vaker te combineren. Dit leidt tot betere benutting van de beschikbare infrastructuur én het zorgt voor minder auto's in de spits op de weg. Tevens zorgen we er zo voor dat parkeerplaatsen zowel overdag (door werknemers) als 's nachts (door bewoners) optimaal worden benut.

Als we werken aan mobiliteit in Zwolle is extra asfalt voor auto's een optie, maar niet de enige. We verkennen eerst andere mogelijkheden, zoals ruimtelijke ordening of gedragsbeïnvloeding. Hiervoor benutten we de duurzaamheidsladder.

We blijven werken aan een **verkeersveilige en toegankelijke** stad. We nemen fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers verder terug te dringen naar nul. Mobiliteit grijpen we ook aan om bij te dragen aan een sociale en inclusieve stad. Toegankelijkheid krijgt bijvoorbeeld veel aandacht bij onderhoudswerkzaamheden of bij nieuwe infrastructuur. Zowel bij de (her)inrichting van onze buitenruimte als bij nieuwbouwprojecten ontwerpen we vanuit de voetganger en fietser. We gebruiken het STOP-principe hierbij als volgorde: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privé-vervoer.



Mobiliteit in Zwolle kenmerkt zich straks door haar bijdrage aan een **innovatieve, vitale wereldfietsstad**. Onze ambitie is om innovatieve oplossingen in te zetten als bijdrage aan het oplossen van onze mobiliteitsvraagstukken en ter ondersteuning van ons beleid. We willen koploper zijn op het gebied van innovatie voor het fietsverkeer en daarmee Zwolle internationaal op de kaart zetten (Smart City).



Data en vernieuwende technieken zetten we in om het verkeer intelligent te managen, zoals met slimme verkeerslichten. We richten ons hierbij in het bijzonder op het thema fiets, zowel inhoudelijk als in samenwerking en profilering. We nodigen bedrijven, scholen en inwoners uit om voor actieve of schonere vervoersmiddelen te kiezen. We stimuleren en waarderen dat waar dit nodig is.

Mobiliteit gaat voorbij onze gemeentegrenzen. Afstemming en regionale samenwerking in de Regio Zwolle op het gebied van het wegennet, het openbaar vervoer, logistiek en het fietsnetwerk zijn noodzakelijk. En de inzet en creativiteit van inwoners, belanghebbenden en marktpartijen hebben we nodig. Door de Mobiliteitsvisie te vertalen naar een Dynamische Mobiliteitsagenda geven we onszelf ruimte voor een nauwe afstemming van de maatregelen met onze lokale, regionale en landelijke partners.

De visie kijkt naar 2030, de Dynamische Mobiliteitsagenda continu naar de komende drie jaren. Daardoor kunnen we meebewegen met technologische en maatschappelijke ontwikkelingen en met veranderende ambities van onze partners en van onszelf.

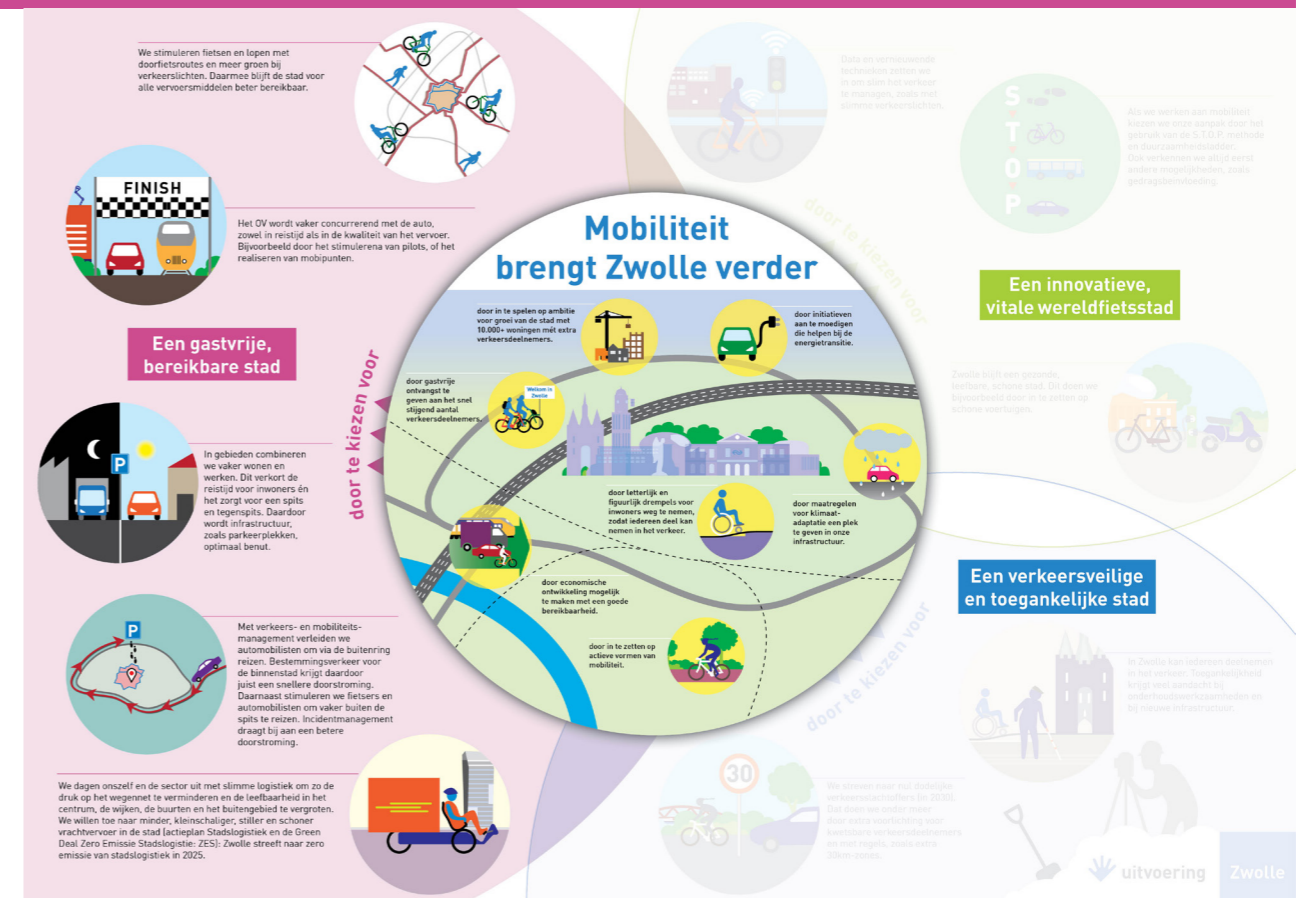
Voor deze voortschrijdende Mobiliteitsagenda gelden enkele kaderstellende uitgangspunten als startpunt, zoals de duurzaamheidsladder en het STOP-principe.



## 2. Een gastvrije en bereikbare stad

We willen alle inwoners, bedrijven, forensen en bezoekers voldoende keuzemogelijkheden in mobiliteit blijven geven. In Zwolle zijn alle vervoerswijzen welkom. En in principe bepaalt iedereen voor zichzelf welke vervoerswijze het meest passend is. Wie zich binnen Zwolle verplaatst, kan met alle vervoersmiddelen de stad bezoeken maar het gaat niet op ieder moment even snel.

Om Zwolle in de toekomst bereikbaar en gastvrij te houden, gaan we vaker de fiets pakken, met de deelauto rijden of met het openbaar vervoer reizen. Ondanks de snelle groei van verkeersdeelnemers willen we zo voldoende keuzevrijheid in mobiliteit blijven garanderen: het juiste vervoermiddel, voor het juiste doel, voor de juiste persoon, op het juiste moment, op de juiste plek.



## 2.1 Ruim baan voor voetganger en fietser



We zetten in op het realiseren van een netwerk van aantrekkelijke en herkenbare doorfietsroutes en het wijzigen van het mobiliteitsgedrag: meer fietsgebruik in plaats van de auto, vooral in de spitsuren. Dat zorgt voor het Zwolle-breed beperken van de verkeersdruk,

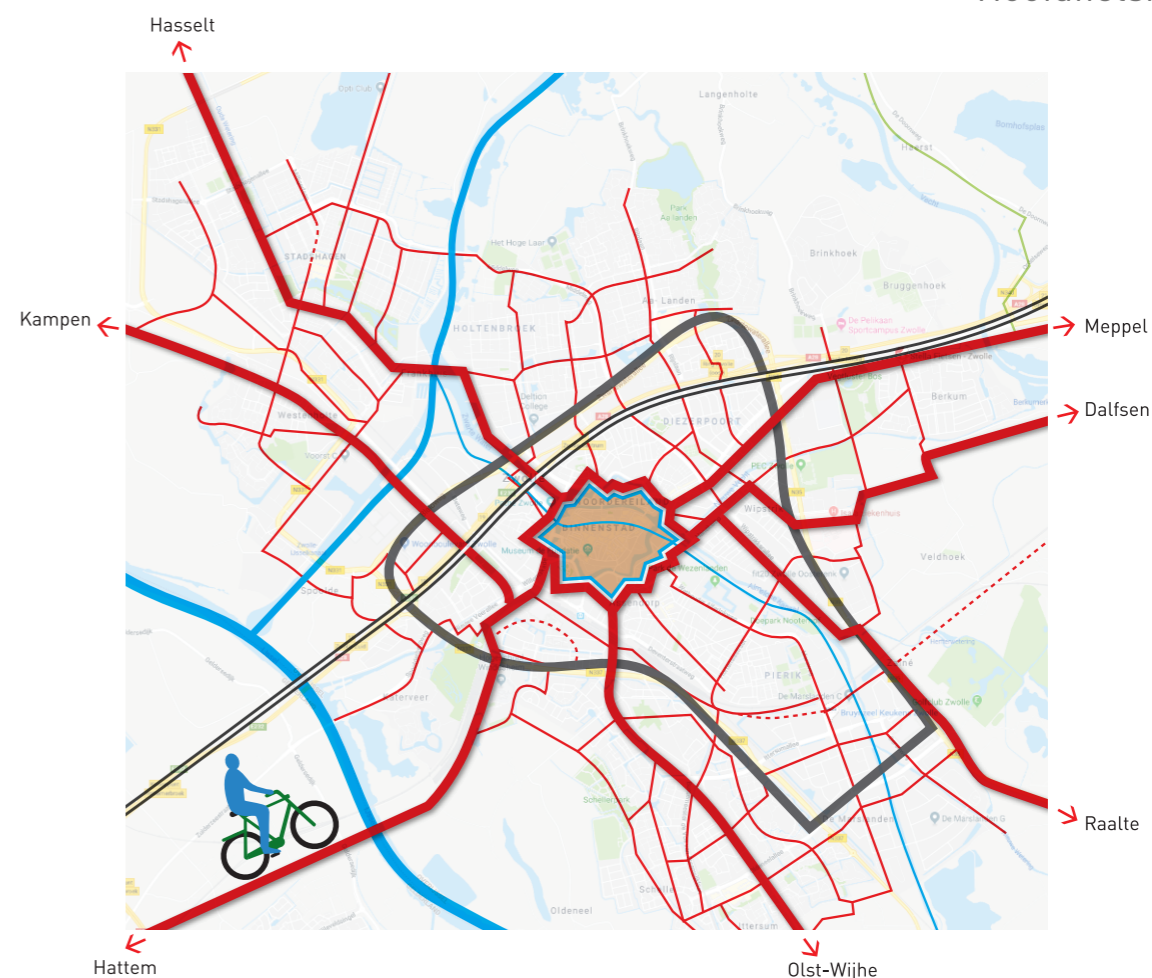
optimaal ruimtegebruik en verbeteren van de gezondheid (minder uitlaatgassen en actieve mobiliteit). We stimuleren automobilisten die de keuze hebben om met de fiets te gaan. Daardoor is er ruimte voor (vracht) autoverkeer dat die keuze niet heeft.

Om te komen tot herkenbare en aantrekkelijke fietsroutes werken we aan kwaliteitsverbetering. Daarbij baseren we ons op uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek uit 2015. Potentiële fietsgebruikers vroegen daar om betere doorfietsroutes, meer groen bij verkeerslichten, meer bewaakte stallingsplekken en een grotere verkeersveiligheid.

## Doorfietsroutes

We zetten de komende jaren dan ook in op het realiseren van meer doorfietsroutes. Dit zijn regionale of lokale routes die direct en ongehinderd doorlopen tot in het centrum. Voor veel verplaatsingen willen we dat de fietser via deze routes straks ergens sneller is dan met de auto: Slow = Snel.

Hoofdfietsroutes



Een doorfietsroute kan parallel lopen aan een belangrijke autoverbinding.

Op wegen waar de auto niet dominant is, realiseren we waar dit wenselijk is een fietsstraat waar de fietser de belangrijkste weggebruiker is.

Bij locaties waar een doorfietsroute een autoverbinding kruist, zoeken we vaker naar mogelijkheden om de fietser voorrang te geven. Bij de buitenring streven we ernaar dat de kruising ongelijkvloers is, bijvoorbeeld met een fietstunnel of -brug.

Naast het realiseren van doorfietsroutes nemen we maatregelen om het gebruik van de fiets Zwolle-breed aantrekkelijker te maken. We zoeken bijvoorbeeld naar logische plekken voor wachttijdvermindering bij verkeerslichten en we gaan het aantal ontbrekende schakels ('missing links') in de fietsnetwerken verminderen. Ook brengen we mogelijkheden in kaart voor een fietsring rond het stadshart. Deze ring verbindt de belangrijkste fietsstallingen met toegangswegen naar het centrum.

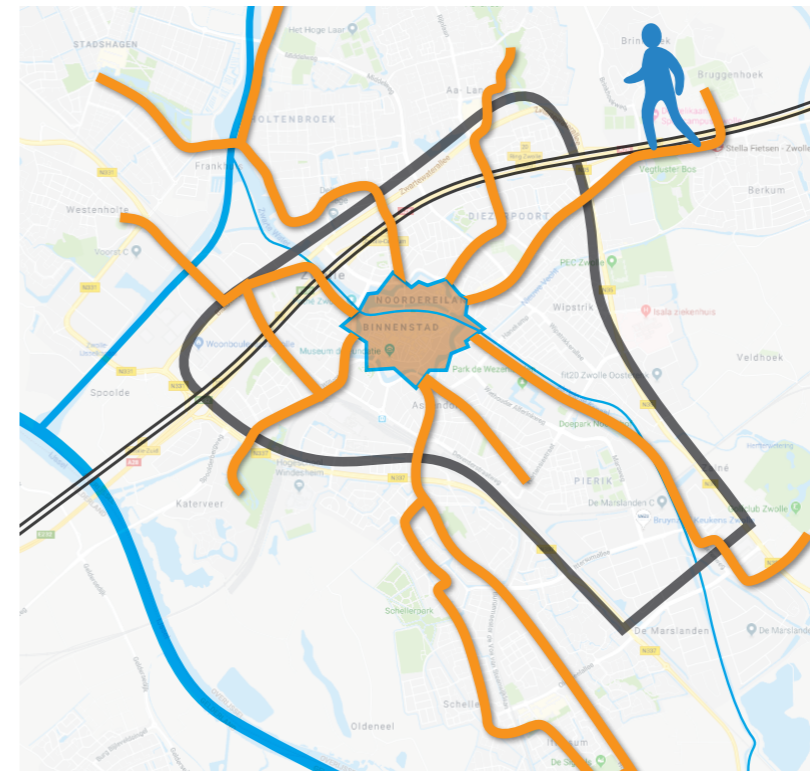
Op plekken waar het aantal fietsers de komende jaren snel groeit, gaan we ook fysiek meer ruimte bieden. Bijvoorbeeld met bredere fietspaden. Tunnels of bruggen zijn een optie, maar alleen als deze ook aan andere doelen bijdragen. We zien win-win mogelijkheden wanneer een fietstunnel leidt tot een betere doorstroming van het autoverkeer, bijdraagt aan meer verkeersveiligheid voor de fietser of leidt tot een substantieel kortere reistijd voor de fiets. Tenslotte zorgen we voor betere fietsparkeervoorzieningen, zowel bij woningen als bij winkels en belangrijke voorzieningen.



(Elektrische) fietsen zijn een kostbaar bezit en diefstal kunnen we met nieuwe maatregelen beter tegengaan. We werken gefaseerd aan ons streven dat er in 2030 in het kernwinkelgebied en de aangrenzende straten en stegen geen fietsen meer geparkeerd staan. Deze staan straks in, bij voorkeur hoogwaardige, bewaakte servicestallingen.

## Voetgangersnetwerken

Voor voetgangers verbinden we buurten en wijken met bestemmingen zoals winkels, parken, het buitengebied en met voorzieningen als scholen, het ziekenhuis of de bibliotheek. Daarbij hebben we ook aandacht voor minder valide verkeersdeelnemers en kwetsbare ouderen. Daarnaast willen we de basis voor voetgangersnetwerken op deze plekken op orde brengen, bijvoorbeeld met voldoende brede trottoirs en veilige overstekplaatsen. Tegelijk zetten we in op het verleiden van inwoners en bezoekers tot lopen, onder meer met aantrekkelijke ruimtes voor verblijven en ontmoeten, zoals groene recreatieve routes en parken.



Visie op looproutes

## Ruimtelijke ordening en mobiliteit

Onze ambitie is en blijft om de stad (en regio) zodanig op te bouwen dat de auto-afhankelijkheid beperkt wordt. Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit hebben een sterke onderlinge relatie. De opbouw van de stad en de mobiliteitsvoorzieningen zijn bepalend voor de



mobiliteitsvraag en de keuze van een vervoerswijze. We passen de principes van nabijheid en knooppuntontwikkeling toe: verdichting en ontwikkeling worden afgestemd op OV-knooppunten en doorfietsroutes.

Bouwen binnen het stedelijk gebied verhoogt de kans op het verkorten van de verplaatsingsafstanden en het gebruik van de fiets. Vanuit die gedachte heeft verdichting en ontwikkeling van woningbouw rondom werklocaties, het centrumgebied, voorzieningen of een station de voorkeur. Bij nabijheid hoort ook dat de 'dagelijkse' voorzieningen in de wijk of stadsdeel aanwezig zijn. Dit draagt ook bij aan de zelfredzaamheid en aan het zelfstandig lopen of fietsen naar school ('jong geleerd is oud gedaan').

### Onze rol

In de realisatie van nieuwe fietsverbindingen, looproutes, aantrekkelijkere fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen kan Zwolle zelf het voortouw nemen, als opdrachtgever of ontwikkelpartner. Daarbij is continue afstemming met verkeersdeelnemers en het meten van verkeersstromen nodig om samen te bepalen waar maatregelen het meest nuttig zijn. In nieuwe gebiedsontwikkeling werken we bij de planvorming nauw samen met marktpartijen en woningcorporaties die uiteindelijk nieuwbouw of verbouw realiseren. We stimuleren ook dat ontwikkelaars, corporaties en bedrijven die baat hebben bij deze investeringen, financieel bijdragen. Tot slot betrekken we belanghebbenden en bewoners om zoveel mogelijk draagvlak te krijgen en hun ideeën en wensen te benutten.

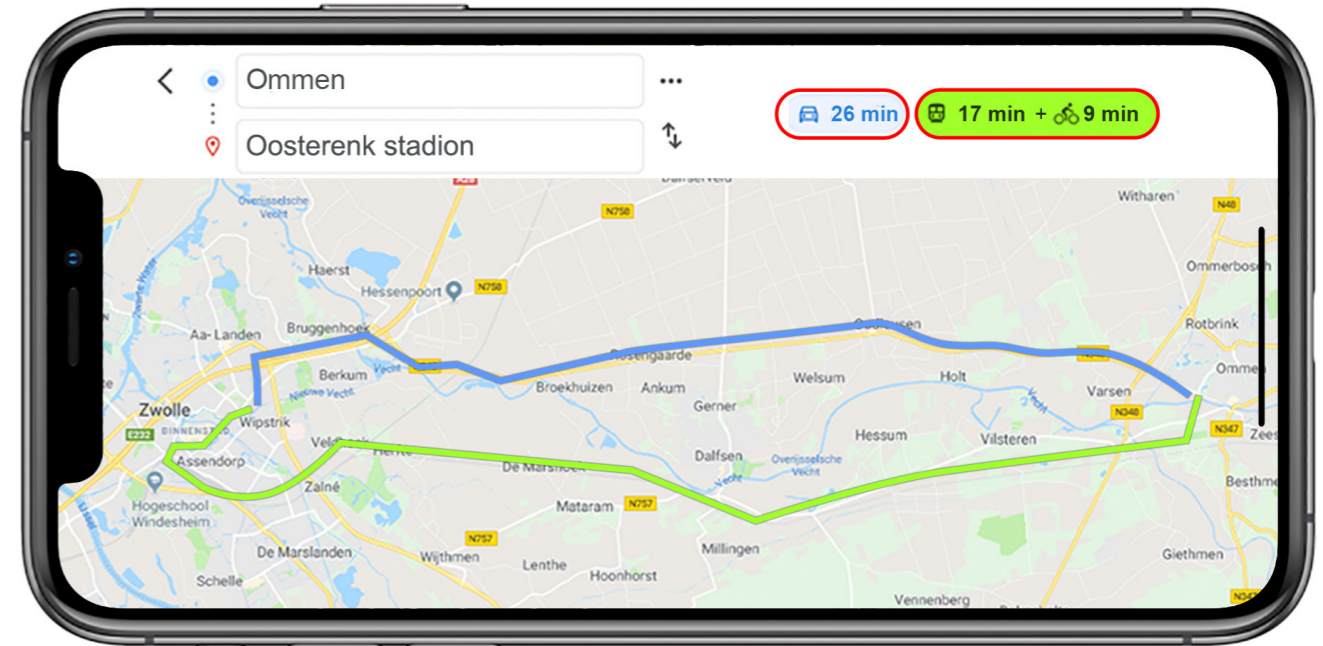
## 2.2 Openbaar vervoer vaker concurrent voor auto



Het regionaal en interregionaal openbaar vervoer kan vaker concurreren met de auto, zowel in reistijd, op kosten als in betrouwbaarheid. Daarom zoeken we naar kansen om de reistijd met het OV van deur tot deur naar

beneden te brengen. De reistijd tussen Zwolle en grote kernen of economische centra duurt straks in het ideale geval nauwelijks langer dan een vergelijkbare autorit. Zeker naar de economische centra verder weg van het centraal station, zoals Hessenpoort, Voorst, Oosterenk en Marlanden, is de reistijd met het OV nu vaak aanzienlijk langer dan met de auto. Dit staat in contrast met de treinverbindingen van en naar het station van Zwolle die wél concurrerend zijn.

Vooraf het beter verbinden van regionale centra met Zwolse werkgelegenheidslocaties en de grote zorgcentra en onderwijsvoorzieningen is van belang. We zien graag dat dit soort knooppunten en publiekstrekkingen gericht ontsloten worden.



Impressie reistijdsverhouding

Daarbij kijken we elke keer naar passende oplossingen die wij zelf kunnen nemen. Maar vaak zijn we afhankelijk van andere partijen, bijvoorbeeld van de provincie Overijssel en Ministerie van I&W wanneer er betere spoorverbindingen, (nieuwe) treinstations of juist hoogwaardige busverbindingen nodig zijn die beter aansluiten op regionale vervoerssystemen. We agenderen daarom deze vraagstukken bij voorkeur in het verband van de Regio Zwolle.

Recent presenteerde het Rijk het OV Toekomstbeeld 2040 met daarin de visie op de ontwikkeling van het spoor in Nederland. De kern hiervan is een hoogfrequent spoornetwerk dat de grote steden met elkaar verbindt. Zwolle maakt onderdeel uit van dit netwerk en vormt daarmee de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland / Twente. Het Toekomstbeeld 2040 vergroot de mogelijkheden voor één of meerdere voorstadstations in of rondom Zwolle. Ook lijkt de verdubbeling van het spoor naar Deventer weer meer in beeld te komen. Dit vergroot de kansen voor het nieuwe station Zwolle-Zuid.



## Goede aansluiting en ketenmobiliteit

Een belangrijk onderdeel van goede OV-verbindingen is aandacht voor de last mile. Trein- en busnetwerken richten zich nu vooral op stedelijke en regionale knooppunten en op verbindingen tussen wijken, stations, het centrumgebied en werk- en onderwijslocaties. Het OV brengt reizigers zelden letterlijk van deur tot deur. De schakels tussen de start van een reis, het OV en de eindbestemming zijn vaak beslissend voor de reistijd en het reisgemak. Waar dit kan, zoeken we partijen met bewezen en nieuwe methodes om deze last mile aantrekkelijker te maken voor reizen binnen Zwolle, zoals met voldoende goede looproutes, (fiets)parkeergelegenheid bij (bus)stations, makkelijk overstappen op deelfietsen of deelauto's en beperkte overstaptijden tussen verschillende vormen van vervoer. Specifieke aandacht besteden we hierbij aan het realiseren van aantrekkelijke mobipunten. Deze multimodale overstapvoorzieningen combineren we waar dit mogelijk is met andere functies, zoals pakketkluizen, toiletten, detailhandel en vergaderfaciliteiten.



Ook willen we drempels in het OV verlagen voor doelgroepen voor wie het nu nog lastig is om met het openbaar vervoer te reizen, zoals ouderen en minder valide inwoners van Zwolle. We werken, al dan niet samen met de provincie Overijssel, actief mee aan pilots om te experimenteren met oplossingen voor deze reizigers. Voorbeelden zijn kleinschaliger vervoer voor woonlocaties die niet bediend worden door het kernnet van openbaar vervoer of initiatieven voor het vervoer van ouderen en personen met een beperking. Tijdens de pilots testen we digitale mogelijkheden voor effectieve ritplanning, alternatieve betalingsvormen en de inzet van nieuwe voertuigtechnologie. Daaronder vallen onder meer kleinschalige fietstaxi's, elektrische busjes, deelauto's en deelfietsen. Mogelijk leidt een hogere kwaliteit van het OV ook tot minder behoefte aan WMO-vervoer. In 2025 is voor iedereen die dit nodig heeft toegang tot kleinschalig (openbaar) vervoer op maat beschikbaar.

### **Onze rol**

Voor betere OV-verbindingen is Zwolle afhankelijk van de ambities van de Rijksoverheid, de provincie en marktpartijen, zoals vervoerders. Het is van groot belang om intensief met hen samen te werken en te kijken hoe we elkaar goed helpen. We streven ernaar de OV-voorzieningen jaarlijks met onze partners te evalueren zodat er maatwerk geleverd kan worden. Ook bij een nieuwe concessie staat dit maatwerk voorop. Daarom is het belangrijk dat Zwolle een eigen visie uitdraagt bij dit onderwerp. Wij komen op voor de belangen van onze inwoners. Aangezien veel OV-vraagstukken op regionale schaal spelen zullen we dit onderwerp ook actief inbrengen in Regio Zwolle verband.

Zo zal de gemeente met de provincie in overleg blijven om de eigen gemeentelijke ambities een plek te geven in aanbestedingsrichtlijnen. Ook faciliteren we actief nieuwe pilots voor een betere invulling van de last mile zoals de eerdergenoemde mobipunten.

## 2.3 Slim gebruik van wegen waar mogelijk, capaciteitsuitbreiding waar nodig

Fietsgebruik, lopen en het openbaar vervoer aanmoedigen, is niet genoeg om de groeiende druk van het verkeer op onze wegen op te vangen. Daarvoor is ook een slimmer gebruik van het bestaande wegennet nodig, bijvoorbeeld door verkeersmanagement of mobiliteitsmanagement. Op de binnenring en rond het centrumgebied is de komende jaren de grootste uitdaging ruimte te geven aan alle ambities en ontwikkelingen. Deze ruimte willen we realiseren door doorgaand autoverkeer in de toekomst te verleiden om zo snel mogelijk naar de buitenring te rijden en de doorstroming te verbeteren. Op de binnenring ontstaat daardoor meer ruimte voor lokaal bestemmingsverkeer en verbeteren we de verblijfskwaliteit. Verkeer dat de binnenstad bezoekt, helpen we nog directer naar de eindbestemming, zoals via een rechtstreekse parkeerroute naar een geschikte parkeerplek. Tegelijk vraagt dit om waakzaamheid: Voor de bereikbaarheid van onder meer Isala, de Oosterenk en het Polymer Science Park is goede doorstroming op de buitenring van groot belang. Er is nog geen overbelasting, maar wel een kwetsbaar evenwicht, met name in de spits.

Om het autoverkeer binnen Zwolle met name in de spits te verminderen, te spreiden en te verleiden, kiezen we daarom voor mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en incidentmanagement. Fysieke capaciteitsuitbreiding is beperkt mogelijk en alleen een optie, wanneer andere oplossingen niet mogelijk zijn of niet werken. Of wanneer dit een specifiek doel dient, zoals het verbeteren van de leefbaarheid in een wijk of dorpskern. Verkeersmanagement vinden we ook daarom belangrijk, omdat we snel en kosteneffectief stappen willen zetten. Een nieuwe tunnel of wegverbreding kost jaren en is erg duur. Daarnaast trekt extra capaciteit ook nieuw verkeer aan.

Met **mobilitieitsmanagement** zorgen we er straks voor dat meer mensen buiten de piekmomenten reizen of een ander vervoersmiddel kiezen. Door inwoners en bezoekers informatie te geven over hun keuzemogelijkheden en met gepersonaliseerde reisadviezen, bereiken we bijvoorbeeld meer spreading in en rond de spits. Financiële instrumenten zijn een interessante extra optie, zoals het belonen van werkgevers wanneer hun medewerkers als forens of tijdens diensturen de spits mijden (de werkgeversaanpak). Of wanneer zij meer de fiets, bus of trein gebruiken. Bestaande programma's, zoals Slim & Duurzaam, lieten al zien dat het aantal spitsmijders kan groeien met positieve beloningen en als mensen gestimuleerd worden om bijvoorbeeld de trein te nemen.



Via **verkeersmanagement** nemen we maatregelen om het verkeer effectiever naar de juiste eindbestemming te helpen. Dit doen we door de verkeerslichten en verwijssystemen die we hebben nog slimmer in te zetten en te stimuleren dat automobilisten route- en parkeerinformatie gebruiken om bij hun bestemming te komen. Voorbeelden van maatregelen waar we op in willen zetten zijn: dynamische routeverwijzing om auto's om drukke kruispunten heen te leiden, om ze dichterbij elkaar te laten rijden (blokvorming) en fietsers, gebruikers van het OV en automobilisten betere reisinformatie geven.

Aparte aandacht geven we aan **incidentmanagement**. Met gemeenten en partners in de regio zoeken we in het Minder Hinder-team continu naar mogelijkheden om de wegen na een verkeersincident zo snel als mogelijk weer vrij te maken voor het verkeer. Hiervoor is het belangrijk dat we continu de verkeerssituatie monitoren en sluitende afspraken met bergers maken. Deze extra aandacht is nodig, door de kwetsbare ligging die Zwolle onder meer door de A28 heeft.

De toekomstige rol van deze weg is voor Zwolle van belang. Hier komt ons lokale verkeer samen met dat van het Rijkswegennet. De A28 is een belangrijke levensader voor de stad. De weg is een belangrijke verbindingssas tussen de randstad en Noord-Nederland en een belangrijke poort naar de stad en de Regio Zwolle voor vrachtverkeer. Rijk en regio onderzoeken hoe zij de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op en rondom de A28, de Zwolse ringwegen en de omliggende rijkswegen en provinciale wegen de komende jaren waarborgen. Dit geldt ook voor de verbindingen naar het oosten (N35) en het westen (N50 en de N23).

Al met al zien we tal van kansen die verkeers- en mobiliteitsmanagement aan Zwolle bieden. We werken dit in de toekomst uit. Zo rekenen we door welke maatregelen samen nodig zijn om de huidige spitswachttijden niet te ver op te laten lopen. We denken dat het belangrijk is onszelf daarbij ook af te vragen: Tot hoever gaan we? Als Zwolle blijft groeien, accepteren we dan ook dat daar soms een langere reistijd in de spits bij hoort?



De ontwikkeling van het (semi-)autonoom autorijden staat nog in de kinderschoenen en zal de komende decennia verder ontwikkeld worden. Bij semi-autonoom rijden trekt de auto zelf op, remt en stuurt deze zelfstandig. Ook registreert de auto wat er in de omgeving gebeurt of rijdt de auto zelfs helemaal geautomatiseerd. Als voordelen hiervan zien we de grotere verkeersveiligheid, betere doorstroming, vermindering van het ruimtebeslag en vermindering van uitstoot. De nadelen zijn (naar verwachting) een toename van het aantal voertuigen, de toename van verkeersbewegingen en het grotere beslag aan parkeerruimte. We maken gebruik van de mogelijkheden die (semi-)autonoom rijden voor de stad biedt en ontwikkelen waar nodig extra beleid hiervoor. Dit vergt overigens vaak (internationale) afspraken.

### **Onze rol**

Maatregelen voor verkeersmanagement realiseren we zelf, maar onze wegen stoppen niet bij de gemeentegrenzen. Onze keuzes beïnvloeden het (inter)regionaal verkeer en vice versa. Afstemming en regionale samenwerking is daarom altijd noodzakelijk. We werken dan ook nauw samen met het Rijk, provincies en buurgemeenten. Daarnaast monitoren we de ontwikkeling van verkeersstromen nauwgezet. Dat stelt ons in staat om onze aanpak, waar dit nodig is, op tijd te veranderen.

Voor verkeers- en mobiliteitsmanagement werken we samen met de markt en onze partners. Zo zijn maatregelen voor spitsmijden succesvoller wanneer we die samen met werkgevers starten. En voor gepersonaliseerde reisadviezen faciliteren en promoten we nuttige innovaties uit de markt. Om dit goed vorm te geven, maken we gebruik van het toekomstige actieplan verkeersmanagement.

## 2.4 Oog voor dilemma's in de buitenruimte

Gebiedsaanpak: Mengen van wonen en werken

Een belangrijke drager voor de Mobiliteitsvisie is de gebiedsaanpak. De kern hiervan is dat we, samen met belanghebbenden in een gebied, een plan maken hoe de leefbaarheid er kan worden verbeterd. Hierbij stemmen we af met het proces rond de Omgevingsvisie waarin een aanpak met gebieden ook één van de speerpunten is. De Omgevingsvisie wordt uitgewerkt in gebiedsplannen. Vanuit mobiliteit en parkeren sluiten we hierbij actief aan. Waar nodig vervullen we een trekkersrol op basis van ervaringen hiermee in Assendorp, Hanzeland, Kamperpoort en het centrumgebied.

We zetten uitdrukkelijk ruimtelijke ordening als sturingsmechanisme in door te kiezen voor multifunctionele gebiedsontwikkeling en een gebiedsgerichte aanpak om de verkeersdruk en leefbaarheid van wijken in evenwicht te brengen. Door wonen, werken en bijvoorbeeld recreatie in wijken en buurten te combineren, vergroten we de kans dat werk of winkelen voor bewoners dichtbij is. Dit geldt voor woonwijken zoals Assendorp, maar juist ook voor bedrijventerreinen zoals de

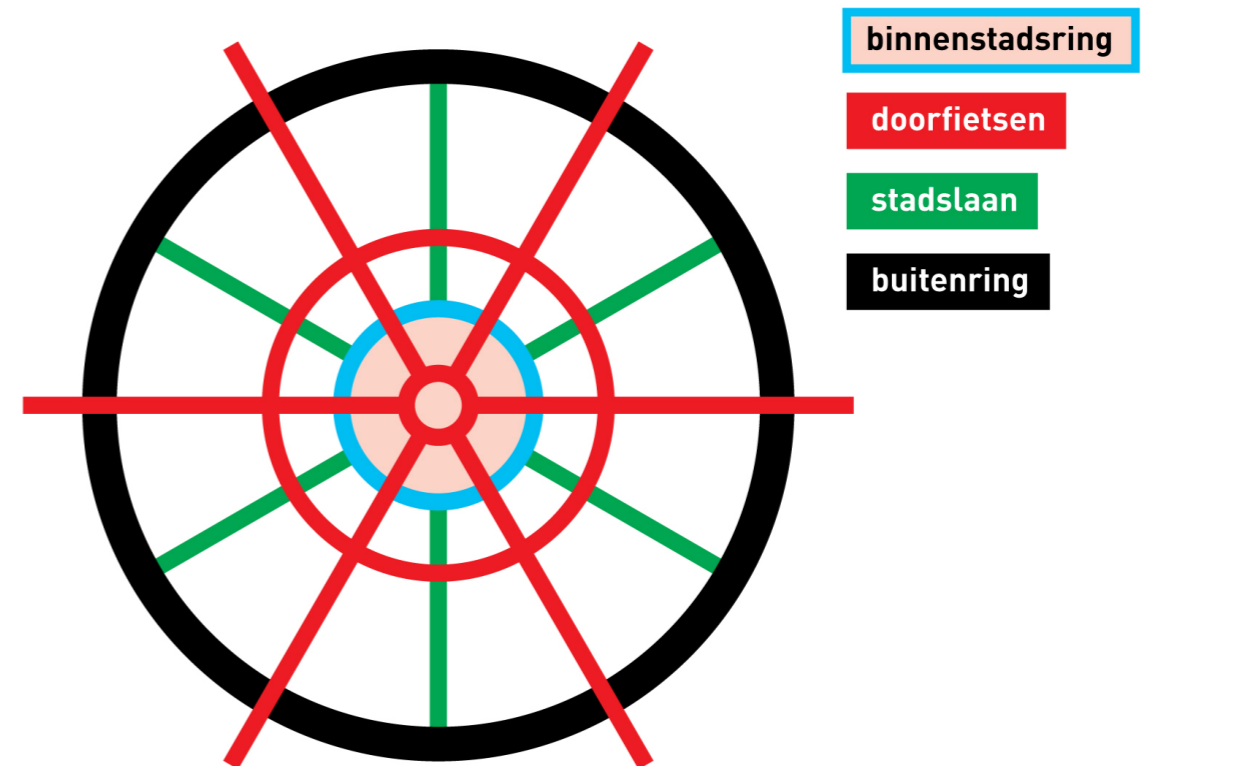
Oosterenk en Hanzeland. Daar zorgen meer woningen bijvoorbeeld voor meer evenwicht in de verdeling van het verkeer van en naar het gebied. Wegen en het openbaar vervoer kennen op deze plekken ineens een spits én een tegenspits. Dat is gunstig voor een rendabeler openbaar vervoer en het dubbel benutten van de schaarse parkeerplaatsen en de wegen.

Daarnaast focussen we bij ruimtelijke ontwikkeling op inbreiding en multifunctionaliteit, zodat afstanden beperkt blijven. Wanneer woningen, werkplekken en winkels in de buurt van elkaar staan, is er minder mobiliteit nodig én kiest een reiziger eerder voor schonere en actieve vervoersmiddelen, zoals de fiets. Bestemmingen van de reiziger zijn dan immers vaker dichtbij.



Specifiek in de Spoorzone en Hanzeland vinden de komende jaren majeure ontwikkelingen plaats waarbij we opgaven en kansen zien voor mobiliteit. De opgaven en kansen hebben deels te maken met het station Zwolle, deels met de gebiedsontwikkeling Spoorzone en Hanzeland. Het station Zwolle maken we verder af tot een hoogwaardig en gastvrij multimodaal knooppunt dat geschikt is als station voor het Toekomstbeeld OV 2040. Dit doen we door het realiseren van een aantrekkelijke en innovatieve bewaakte fietsenstalling aan de Zuidzijde, het realiseren van P&R-voorzieningen voor autoverkeer en het verbeteren van de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers.

In het gebied Hanzeland werken we aan het beter benutten van de bestaande parkeerplaatsen, het ontwikkelen van mobipunten met deelauto's en deelfietsen en het realiseren van transferia. We doen dit als gemeente, onder de vlag van MOVEZ, samen met ondernemers in Hanzeland, de NS, Ministerie van I&W en ProRail. Ook focussen we op betere langzaam verkeersroutes tussen Hanzeland en andere delen van de stad.



Principe netwerkstructuur

### Verbinden binnen- en buitenring

Het verlagen of verschuiven van de verkeersdruk gaat hand in hand met meer kwaliteit voor de buitenruimte. We zorgen voor ruimte om aangenaam te wandelen en voor pleinen om prettig te verblijven, zoals bij de herinrichting van het Stationsplein. Ook realiseren we levendige stadslanen die de buitenring met de binnenstad verbinden. Op deze boulevards is kwaliteit en ruimte voor langzaam verkeer belangrijk naast de doorstroming voor (vracht)autoverkeer.

## Parkeren

Vooral in het centrumgebied ontstaat door de verstedelijking van onze stad een extra vraag naar parkeerplaatsen, zowel voor fietsen als voor auto's. We streven in eerste instantie naar het verlagen van de vraag naar parkeerplaatsen voor autoverkeer.

Parkeerdruk willen we verlagen door bij nieuwbouwwoningen te bouwen voor bewoners die – evenals hun bezoekers – eerder kiezen voor alternatieve vervoersmiddelen, zoals de fiets, bus of deelauto, of die meer waarde hechten aan een groene en aantrekkelijke woonomgeving. Ook willen we deze alternatieven zo aantrekkelijk mogelijk maken met aantrekkelijke mobiliteits-abonnementen (MaaS) en korte loop- en fietsafstanden. Met inpandige parkeerplaatsen en stallingen behouden we een hoge kwaliteit van de buitenruimte met veel plek voor groen, spelen, lopen en fietsen. Ook verkennen we de mogelijkheid van meer goed bereikbare autoparkeerlocaties aan de randen van



de (binnen)stad voor onze groeiende groep bezoekers en bewoners. Door te kiezen voor openbare parkeerplaatsen in plaats van privégarages kunnen zowel bewoners als bezoekers gebruik

maken van deze parkeerplaatsen en benutten we de aanwezige capaciteit optimaal. Daarmee vergroten we de aantrekkelijkheid van onze historische binnenstad voor bezoekers zonder dat het aantal parkeerplaatsen afneemt.

In de wijken hebben we doorlopend aandacht voor leefbaarheid. De verwachte extra parkeerdruk mag niet ten koste gaan van ruimte voor spelende kinderen, groen en recreatie. Dat vraagt bijvoorbeeld om aandacht voor alternatieve parkeeroplossingen, zoals parkeren aan de randen van een wijk en betere mogelijkheden voor fietsparkeren in de wijken. Zeker in oudere woonbuurten met een gebrek aan kindvriendelijke speelruimte en groen, sluiten we aan bij lokale initiatieven die de buurt levendiger maken. We onderzoeken met hen welke maatregelen er nodig zijn om naast het groen en de speelruimte, ook voldoende parkeerplekken voor auto's en fietsen te behouden. Dat leggen we vast in een actieplan parkeren en een actieplan fietsparkeren. Een deel van de oplossing ligt mogelijk in mobipunten, waardoor in de buurt meer deelauto's, deelfietsen en OV-voorzieningen beschikbaar zijn.



## Onze rol

De meeste parkeervoorzieningen leggen we zelf aan. Bij multifunctionele gebiedsontwikkelingen en de verdichtingsopgave, speelt de gemeente een andere rol. Naast het toetsen van parkeernormen en de bouwverordening gaan we ontwikkelaars en woningcorporaties stimuleren en faciliteren om parkeer- en mobiliteitsconcepten toe te passen. Ook onderzoeken we of we in de vorm van een verstedelijkings- of mobiliteitsfonds per gebied de kosten voor parkeren en mobiliteit samen kunnen dragen en daarmee duurzame mobiliteit kunnen bevorderen.

In de afweging tussen het gebruik van de buitenruimte, vragen we bewoners om hun mening, suggesties en zelfs initiatieven. In de gebiedsontwikkeling maken we omgevingsplannen waarin we samen met woningcorporaties, marktpartijen en bewoners invulling aan onze stedelijke ruimte geven.

Aanvullend stimuleren we ontwikkelaars en woningcorporaties om alternatieven voor de auto, als onderdeel van woningbouwprojecten, een prominente plek te geven in de vorm van gebiedsmobiliteitsplannen. Ook stimuleren we hen garages openbaar toegankelijk te maken, zodat de aanwezige capaciteit optimaal gebruikt kan worden.

Het nieuwe Stationsplein van Zwolle



## 2.5 Stimuleren duurzame (stads)logistiek

Aandacht voor logistieke hotspots is allereerst nodig op regionaal niveau. We verwachten hier een groei van de vraag, onder meer doordat aankopen bij webshops via internet een hoge vlucht neemt. In die economie neemt Zwolle een steeds prominentere plek in. Doordat het thema logistiek ook op de Economische Agenda van de regio een prominente plek heeft, gaan we aansluiten bij speerpunten van de regio en de provincie. Dit betekent dat we multimodale bereikbaarheid nastreven, mikken op het beter benutten van ons vaarwegennetwerk en de binnenhavens en onze lobby voor een multimodale bereikbaarheid van de A28 voortzetten.



Stadshub impressie

Op lokaal niveau willen we, samen met de sector, invulling geven aan een betere doorstroming voor logistiek vervoer. Zo blijven we een aantrekkelijke gemeente voor logistieke dienstverlening, wat aansluit bij de ambities uit de Economische Agenda voor de Regio Zwolle. De doorstroming bereiken we bijvoorbeeld met verkeerslichtbeïnvloeding door

vrachtwagens, met betere overslagpunten tussen weg, water en spoor en het delen van open data vanuit de gemeente met deze bedrijven voor een betere ritplanning. We dagen onszelf en de sector uit om met slimme logistiek de druk op het wegennet te verminderen en de leefbaarheid in het centrum, de wijken, de buurten en het buitengebied te vergroten.

Aanvullend willen we toe naar minder, kleinschaliger en schoner vrachtvervoer in de stad. Deze aanpak sluit aan bij ons bestaande actieplan Stadslogistiek en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (kortweg: ZES): Zwolle streeft naar zero emissie van stadslogistiek in 2025 en gaat de voorbereiding daarvan ter hand nemen. We willen de bestaande proeven met kleinschalige stadsdistributie verder uitbreiden. We denken daarbij aan het faciliteren van elektrische bestelbusjes, cargo e-bikes, fietsbezorgexperimenten vanuit diverse bedrijven en een overslagpunt voor stadslogistiek: een stadshub om de distributie te vergemakkelijken. De gemeente is in deze ontwikkeling niet initiatiefnemer, maar helpt de markt graag wanneer er een sluitende business case is. Onze ambitie is dat in 2022, samen met vervoerders en ondernemers, de eerste stadshub is gerealiseerd.

### **Onze rol**

Wensen en initiatieven van logistieke partners zien we als het startpunt van onze activiteiten. Bij een sluitende business-case helpen we hen graag. We ondersteunen dan bijvoorbeeld met regelgeving, of we maken pilots mogelijk met extra vergunningen. Ook laten we – samen met de provincie Overijssel – bedrijven laagdrempelig kennismaken met duurzame vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld met elektrische vrachtfietsen en bestel- en vrachtauto's. Zo kunnen zij deze nieuwe vormen uitproberen met een probeerabonnement. De gemeente neemt het initiatief voor de instelling van een zero emissiezone in 2025 en werkt daarbij intensief samen met ondernemers, vervoerders en bewoners.

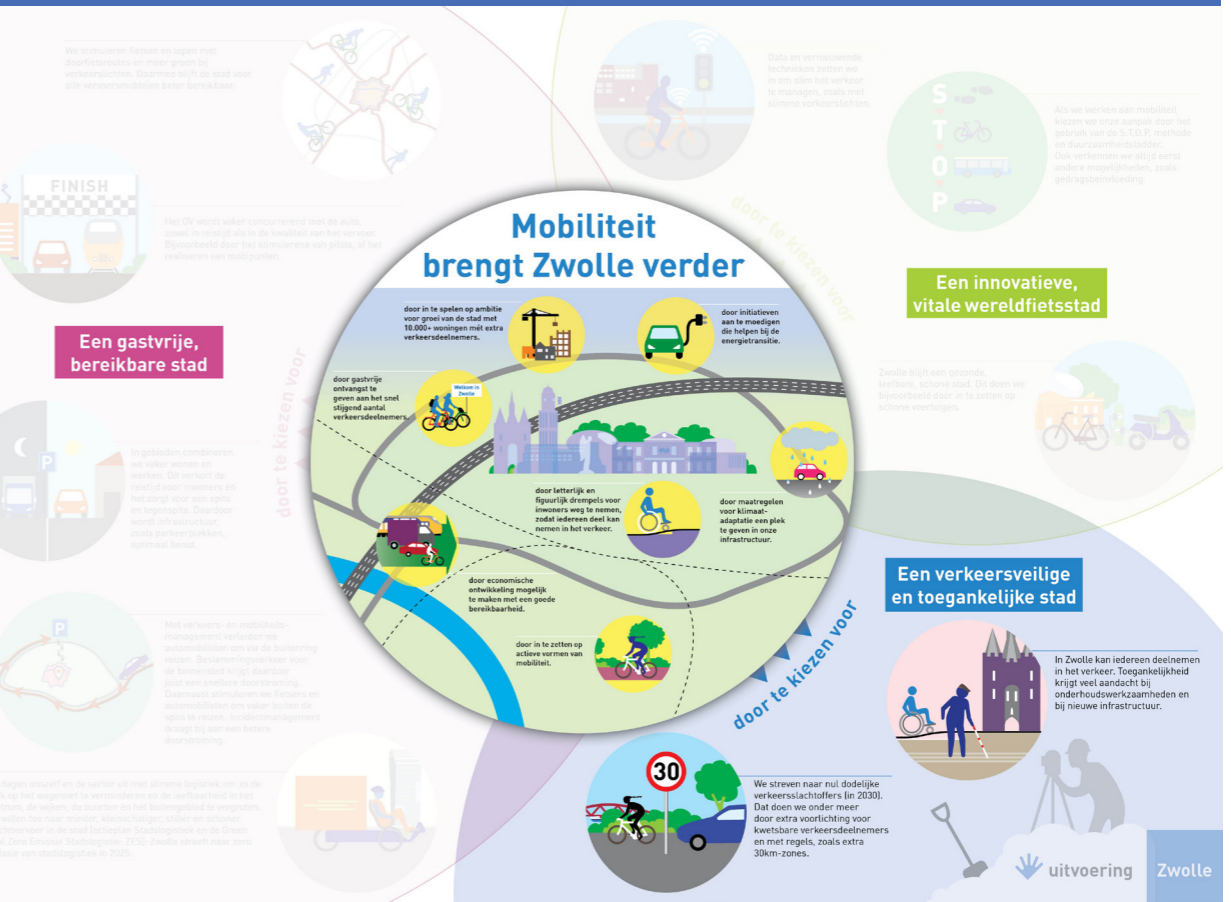
# 3. Een verkeersveilige en toegankelijke stad

**We nemen fysieke maatregelen en gedragsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers met 10% per jaar terug te dringen. Daarnaast grijpen we mobiliteit aan om bij te dragen aan een sociale en inclusieve gemeente. In Zwolle neemt iedereen deel aan het verkeer.**

## 3.1 Streven naar nul verkeersslachtoffers



Zwolle sluit zich aan bij de landelijke doelstelling om te streven naar nul verkeersslachtoffers. Deze nulambitie stelt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Overheden willen samen met maatschappelijke partners een maximale inspanning leveren om risico's in kaart te brengen en maatregelen te nemen om die risico's te verkleinen. Dat is een



ambitieuze doelstelling, juist door de groei van het verkeer in het algemeen en het aantal fietsers in het verkeer in het bijzonder, de opkomst van de (snellere) elektrische fiets en de deelname van meer kwetsbare ouderen in het verkeer de komende jaren.

Onze aanpak voor de komende jaren werken we uit in een actieplan Verkeersveiligheid. In dit actieplan staan vijf pijlers centraal om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Eerst kijken we naar verbeteringen aan de **infrastructuur**. Uit nadere studies, bijvoorbeeld in het kader van de verstedelijking, moet blijken of een 30 km-zone binnen de buitenring haalbaar is en of dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid en een daling van het aantal verkeersslachtoffers. We geven prioriteit aan het aanpassen van wegen met de grootste risico's, zoals specifieke locaties en routes waar veel klachten over komen of waar kinderen vaak gebruik van maken. Deze knelpunten gaan we het eerst aanpakken.

Voor kwetsbare groepen zoeken we naar veilige kruispunten en oversteeklocaties. Zo beperken we de snelheid van gemotoriseerd verkeer in de buurt van deze plekken en leggen we vergevingsgezinde fietspaden aan, waar ongelukken met de fiets minder schadelijke gevolgen hebben.

Daarnaast zoeken we naar simpele maatregelen om het aantal eenzijdige ongevallen te verminderen, onder meer door minder paaltjes in het fietspad en met goede visuele geleiding aan de randen van fietspaden.

We steunen initiatieven die deelnemers in het verkeer **opleiden** en bewustwording over risicovol gedrag, zoals alcoholgebruik en hard rijden, vergroten. Dit is vooral belangrijk in de buurt van plekken met veel kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals bij basisscholen en bij buurtvoorzieningen. Tegelijk gaat opleiden over belangrijke vaardigheden, zoals ouderen die goed leren fietsen op een e-bike, valtraining voor deze zelfde doelgroep en extra lessen in verkeersinzicht voor jonge bestuurders. We sturen daarnaast ook direct op **gedrag**, onder meer met het steunen van lokale initiatieven voor verkeersveiligheid of het belonen van verkeersdeelnemers die zich aan de snelheid houden.

We **monitoren** deze maatregelen en de verkeersveiligheid doorlopend. Zo benutten we big data om risico's of gevaarlijke plekken in de stad vroeg te identificeren. Dit stelt onszelf en onze partners in staat om preventieve maatregelen te nemen of snel en gericht handhaving in te zetten. Om dit werk goed uit te voeren, richten we een dashboard verkeersveiligheid in. Daarnaast betrekken we de inwoners en Zwolse bedrijven actief. Ze **participeren** in projecten én we vragen hen wat er beter kan voor veiligheid in Zwolle.

### Onze rol

Een veiliger verkeer bereiken we alleen door gezamenlijk de schouders eronder te zetten. We werken intensief samen in regionaal verband met de provincie Overijssel en het ROVON (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland). Wij realiseren infrastructuur en verbeteren de handhaving en monitoring op basis van een toekomstig actieplan Verkeersveiligheid. Voor het opleiden en opstarten van lokale initiatieven die verkeersveilig gedrag aanmoedigen, zijn we afhankelijk van de markt, van onze partners (zoals VVN en de Fietzersbond) en van inwoners. Waar dit mogelijk is, helpen we deze partijen. Dat doen we bijvoorbeeld door te communiceren over bewustwordingscampagnes van partners, onze data beschikbaar te stellen of door nuttige trainingen voor verkeersveiligheid onder de aandacht van inwoners te brengen. Ook communiceren we over educatieprogramma's voor leerlingen en andere inwoners.

## 3.2 In Zwolle kan iedereen deelnemen aan het verkeer



Vanuit mobiliteit wil Zwolle bijdragen aan een inclusieve gemeente. In Zwolle neemt iedereen deel in het verkeer. Dat is vooral belangrijk voor de groeiende groep van minder mobiele personen, zoals mensen met een beperking of ouderen.

Waar dit kan, proberen we maatregelen voor een toegankelijker Zwolle te koppelen aan periodieke onderhoudswerkzaamheden of aan nieuwe plannen in stedelijke ontwikkeling. We nemen daarbij de ervaringsdeskundigheid van de omgeving mee. Mede met hun tips en adviezen werken we aan een betere infrastructuur voor voetgangers, zoals met brede trottoirs, blindegeleidelijnen, het weghalen van obstakels en verkeerslichten met een akoestisch signaal. Speciale aandacht geven we aan routes die senioren en mensen met een beperking veel gebruiken, bijvoorbeeld in de buurt van het ziekenhuis, bij winkelvoorzieningen en bij openbare gebouwen, zoals het stadhuis, de bibliotheek of scholen.

In de periode tot 2023 werken we verder aan het realiseren van vier van deze comfortroutes én werken we verder aan ons netwerk van fietsstraten en snelfietsroutes. In Zwolle-Zuid liggen de plannen voor deze comfortroutes met blindegeleidelijnen en markeringen bijvoorbeeld al klaar.



Ook voor fietsers en auto's zijn de komende jaren extra maatregelen nodig om Zwolle toegankelijk te houden. Zo proberen we begrijpelijke informatie op logische plekken aan te bieden en goed uitgevoerde gehandicaptenparkeerplaatsen te realiseren. Een toegankelijk en servicegericht openbaar vervoer is voor veel inwoners een basisvoorwaarde om zich goed en zelfstandig te kunnen verplaatsen. Hierin zoeken we samen met de provincie Overijssel en de markt naar meer maatwerk. Het gaat om kleinschalige oplossingen, bijvoorbeeld met fietstaxi's, deelauto's en de buurtbus, voor bereikbaar vervoer voor minder mobiele personen naar woongebieden die niet bij het kernnetwerk voor openbaar vervoer horen. Digitale platforms zijn voor minder mobiele inwoners een belangrijk instrument voor het plannen van vervoer. Zwolle kan zich bij deze platformen aansluiten of ze omarmen en erover communiceren met zijn inwoners.

### **Onze rol**

Met toegankelijkheid houden we rekening bij nieuwe projecten of bij aanpassingen en onderhoud. Ook gaan we over dit thema samen met onze partners, zoals Stichting Toegankelijk Zwolle, in gesprek met vervoerders in de regio. Verbetering van de toegankelijkheid van het OV en experimenten met kleinschalige maatwerkoplossingen stimuleren we actief. We werken actief samen met de provincie Overijssel.

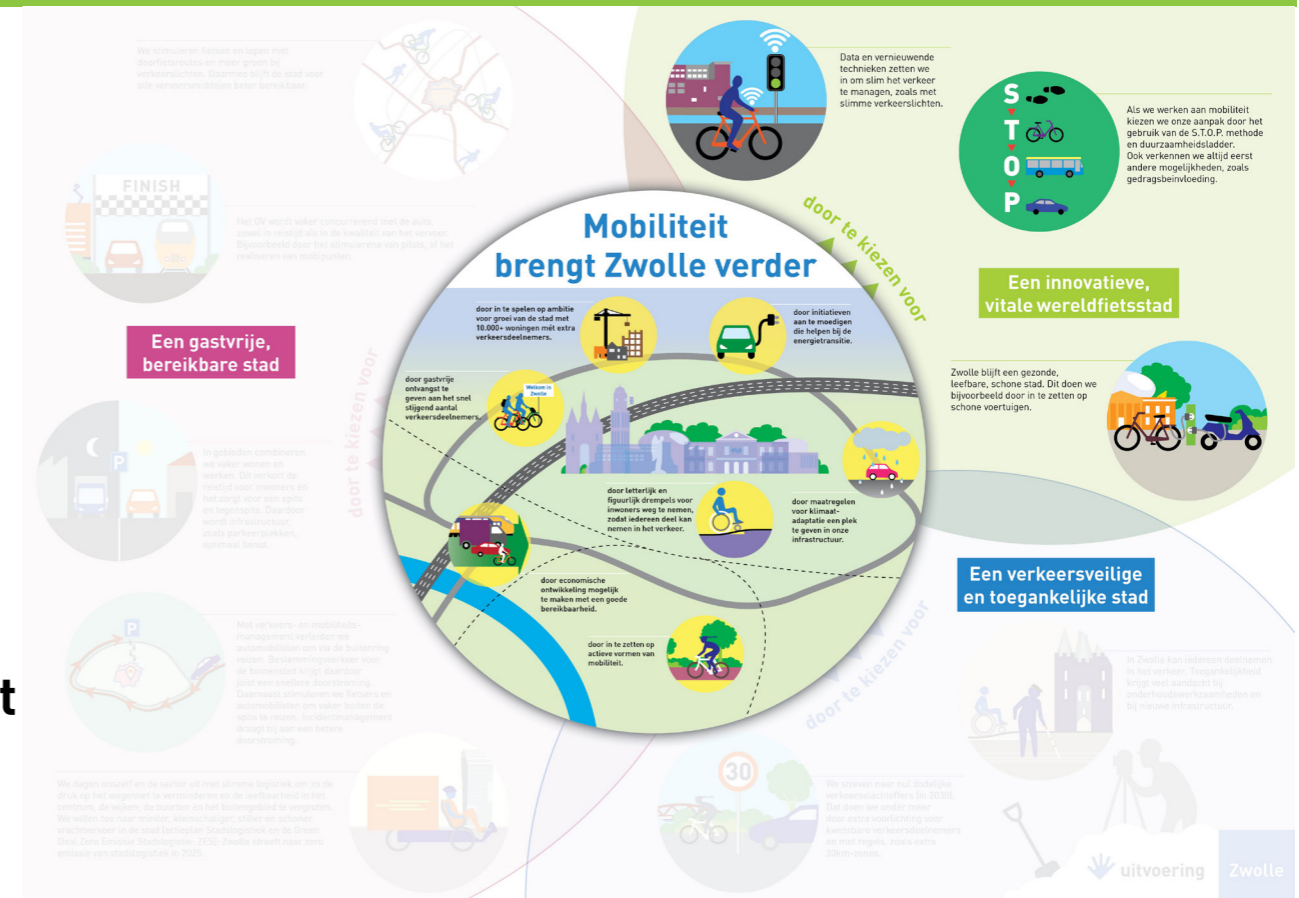


## 4. Een innovatieve, vitale wereldfietsstad

**Mobiliteit in Zwolle kenmerkt zich straks door vernieuwing en de omslag naar een gezondere leefomgeving. We versterken onze positie als wereldfietsstad verder. Daarbinnen speelt onze expertise van de smart city een belangrijke rol. Zo zetten we (big) data in voor mobiliteitsoplossingen en stimuleren we inwoners uit om voor schonere vervoersmiddelen te kiezen. We helpen de markt om deze keuze aantrekkelijker te maken en dragen bij aan goede informatievoorziening.**

### 4.1 Innovatie en slim gebruik maken van data om het verkeer te managen

We willen verkeersdata die beschikbaar zijn goed gebruiken én op de juiste manier beschikbaar stellen voor verkeersdeelnemers. In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT), van november 2018, maakten we afspraken over de Digitalisering mobiliteitsdata. De inzet is dat eind 2023 een betrouwbaarheid van



90% bereikt is voor actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data voor de Data top 15.

Met het beschikbaar stellen van deze gemeentelijke verkeersdata helpen we reizigers om goede keuzes voor hun reisgedrag te maken, bijvoorbeeld met gepersonaliseerde vertrek-informatie om de spitsdrukte te spreiden.

Ook benutten we deze kennis om te onderzoeken waar onderhoudsmaatregelen het snelst écht nodig zijn of om direct in te grijpen wanneer een kruispunt in de spits dreigt vast te lopen. De basis voor dit soort activiteiten ligt er inmiddels al. Zo installeerden we de



juiste techniek om verkeersdeelnemers en slimme verkeerslichten met elkaar te laten communiceren. Hiermee kan bij piekbelasting de

doorstroming van het verkeer beter verlopen.

Daarnaast benutten we data en vernieuwende technieken om het verkeer in Zwolle extra service te bieden. Dit varieert van dynamische verwijzing voor fietsstallingen, het via een app tonen en reserveren van beschikbare parkeerplekken in de buurt tot het live zichtbaar maken van vergelijkingsinformatie met verwachte reistijden voor de fiets en andere vervoersmiddelen. Hiermee lokken we tegelijk uit dat iemand tegen zichzelf zegt: “Met deze vertraging? Dan pak ik toch de fiets maar.”

## Onze rol

Op dit onderdeel is Zwolle allereerst leverancier van data. Marktpartijen gebruiken deze informatie om reizigers beter te helpen. Daarnaast gebruiken we deze data zelf om in te grijpen bij (dreigende) spitsdrukke. Ook zien we het als onze verantwoordelijkheid om nuttige toepassingen van onze data en reisinformatie door de markt, bij inwoners onder de aandacht te brengen. We stimuleren actief innovatie op dit gebied en waar nodig faciliteren we voorbeeldprojecten.

Impressie dynamische fietsstallingsverwijzing



## 4.2 Actieve mobiliteit als pijler voor een gezonde, leefbare stad



Vanuit mobiliteit werken we aan duurzaamheidsdoelen en een gezonde stad. Allereerst door fietsen en lopen aan te moedigen. Naast de aanpassingen in de infrastructuur en onze inzet op verkeersmanagement om fietsen

te bevorderen, ondersteunen we ideeën van Zwolse bedrijven en scholen in de Fiets Innovatie Community, zoeken we naar kennisuitwisseling met andere steden, nemen we nog vaker deel in Europese fietsprojecten en ondersteunen we (voorlichtings)activiteiten die bewoners zelf starten. Onze ambitie is dat er tot en met 2027 20% meer fietsritten in Zwolle plaatsvinden en dat mensen, ook buiten onze gemeente, Zwolle als wereldfietsstad zien.

Lopen en fietsen zijn voor Zwolle de gezondste vormen van mobiliteit. Gezond voor de voetgangers of fietsers die zich verplaatsen, omdat ze meer bewegen. Gezond voor de omgeving omdat lopen en fietsen minder geluidsoverlast en luchtvervuiling veroorzaken.

We streven ernaar om maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit in Zwolle te verbeteren. Te denken valt hierbij aan het stimuleren van schoon vervoer, zoals elektrische auto's, scooters en brommers. In de Dynamische Mobiliteitsagenda worden concrete voorstellen gedaan hoe we dit willen realiseren en op welke termijn.

Zwolle stelde zich al ten doel om uiterlijk in 2025 het centrumgebied als milieuzone volledig emissievrij te maken voor stadslogistiek. We gaan (schone) deelauto's, e-fietsen en e-scooters en digitale mobiliteitsplatforms stimuleren om bij te dragen aan een schoner en leefbaarder Zwolle. Samen met bedrijven, bewoners en maatschappelijke organisaties komen we tot een gezamenlijke meerjarenaanpak met concrete maatregelen hiervoor. Daarnaast bouwen we voort op de goede ervaringen met het project Senshagen. In het verkeer gaan we steeds meer gegevens meten. Hierdoor grijpen we straks bijvoorbeeld sneller in op het moment dat de uitstoot van fijnstof te hoog is.

We stellen een actieplan wereldfietsstad op waarin we beschrijven wat we samen met onze partners gaan doen om onze ambitie waar te maken. We richten ons daarbij vooral op onze voorbeeldfunctie op het gebied van innovatie en op de Zwollenaar en bezoekers van de stad. We werken daarbij intensief samen met onze partners.

### **Duurzame infrastructuur & mobiliteitshub**

In andere plannen komen thema's als bereikbaarheid, parkeren, logistiek en duurzaamheid samen. Dit varieert van nieuwe vormen van wonen, waarbinnen het delen van auto's, slimme laadpalen en fietsen als mobiliteitsconcept verweven is, tot iconische voorbeelden als de parkeergarage van de toekomst. Deze garage is in de toekomst de grootste versie van een mobiliteitshub aan de rand van het centrum, een wijk of de stad. Naast parkeerplaatsen biedt het inwoners en bezoekers mobiliteitsopties op maat. Ook kan de parkeergarage mogelijk een functie in de wijk vervullen, bijvoorbeeld als buurt distributiecentrum en servicepunt. Bewoners kunnen er pakketjes ophalen of kunnen er terecht voor fietsonderhoud en het stallen van hun fiets.

Doordat deze parkeergarage ruimte biedt aan elektriciteitsopslag en met zonnepanelen zelf energie opwekt, draagt deze plek voor auto's direct bij aan een gezondere omgeving en aan onze doelen vanuit de energietransitie. Ook kan een mobiliteitshub door haar grotere volume sneller aansluiten bij ontwikkelingen in de markt, bijvoorbeeld wanneer nieuwe brandstoffen zoals biogas of waterstof een belangrijkere rol gaan spelen.

Een dergelijk project is kenmerkend voor de toekomstige integrale aanpak binnen Zwolle. Dit geldt niet alleen voor de energietransitie, maar ook voor klimaatverandering. Zo kiezen we in het kader van de Zwolse adaptatiestrategie vaker open verharding voor snelle regenwaterafvoer, plaatsen we circulaire infrastructuur en komen er holle rotondes voor regenwateropslag. Op die manier draagt mobiliteit direct bij aan klimaatadaptatie van de stad.

### Onze rol

We stimuleren en faciliteren dat organisaties, zoals bijvoorbeeld verenigd in de Fiets Innovatie Community, actief werken aan innovatieve manieren om fietsgebruik te bevorderen en vernieuwende, schone mobiliteitsconcepten ontwikkelen. Ook laten we inwoners laagdrempelig kennismaken met duurzame vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld met elektrische deellauto's. In beide gevallen passen we onze aanpak aan op basis van de meetbare effecten.



## 5. Dynamische Mobiliteitsagenda

**De Zwolse infrastructuur is deel van het daily urban system van de regio en daarbuiten. Mobiliteit houdt niet op bij de gemeentegrenzen. Afstemming en regionale samenwerking op het gebied van het wegennet, het openbaar vervoer, logistiek en het fietsnetwerk zijn noodzakelijk. Door de Mobiliteitsvisie te vertalen naar een Dynamische Mobiliteitsagenda geven we onszelf ruimte voor nauwe afstemming van maatregelen met regionale en landelijke partners. De visie kijkt naar 2030, maar moet in de tussentijd meebewegen met onze eigen veranderende ambities en die van onze partners. Dit visiedocument en de agenda geven richting aan concrete uitvoeringsplannen.**

We kiezen daarbij voor een jaarlijks te actualiseren Dynamische Mobiliteitsagenda voor drie jaar. Daarin verwerken we nauwgezet analyses op gebieds- en knelpuntniveau. Dit resulteert in meerdere scenario's, waarbij inhoudelijke keuzes door de gemeente worden afgezet tegen de financiële consequenties. Daarnaast stelden we op basis van de nieuwe Mobiliteitsvisie enkele kaderstellende uitgangspunten voor de Dynamische Mobiliteitsagenda vast.

## 5.1 Kaderstellende uitgangspunten



- De STOP-methode is leidend bij alle onze ontwerpogaven. We gaan eerst uit van Stappen (wandelaars), en vervolgens kijken we naar Trappen (fietsers), het OV en Personenauto's.

- Oplossingen toetsen we aan de duurzaamheidsladder: Als we werken aan mobiliteit in Zwolle is extra asfalt voor auto's één van de opties, maar niet de enige. We verkennen juist ook andere mogelijkheden, bijvoorbeeld in ruimtelijke ordening of gedragsbeïnvloeding.



- We hanteren de duurzaamheidsladder als uitgangspunt om de juiste keuzes te maken. Hierbij beginnen we altijd met ruimtelijke ordening en het ontwerpen voor fiets en voetganger al dan niet in combinatie met OV. Voor het autoverkeer zijn capaciteitsuitbreiding en ingrepen in de infrastructuur alleen een optie, wanneer andere maatregelen niet werken. Gedragsverandering realiseren we door het aanbieden van de juiste beleidskeuzes aan de Zwollenaren, onze eigen organisatie en partners. Voor het goed inspelen op knelpunten in het verkeer zoeken we straks altijd eerst naar mogelijkheden die minder ruimte vragen en die minder geld of minder tijd kosten dan het aanleggen van nieuwe infrastructuur. We kijken bijvoorbeeld naar prijsbeïnvloeding of slim verkeersmanagement, zoals dynamische routes en betere benutting van rijstroken.

- We realiseren woningen, kantoren en voorzieningen bij voorkeur rondom OV-knooppunten en loop- en doorfietsroutes. Inbreiden krijgt de voorkeur boven uitbreiden en gebiedsontwikkeling is bij voorkeur multifunctioneel en verbonden met andere thema's.
- We kijken doorlopend hoe de Mobiliteitsvisie en de onderliggende Dynamische Mobiliteitsagenda op de beste manier bijdragen aan de ambities en opgaven van de stad en regio op verschillende beleidsvelden, zoals ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, veiligheid, klimaatadaptatie, gezondheid, milieu en de energietransitie. We zoeken naar maatregelen die naast mobiliteit, ook voor andere organisatiedoelen effect hebben.
- Zwolle prioriteert scenario's en keuzes uit de Dynamische Mobiliteitsagenda op basis van wet- en regelgeving, de aansluiting met andere doelen en ambities, de richting van het dan actuele coalitieakkoord en efficiëntie: kan een ontwikkeling plaatsvinden op vervangingsmomenten of tijdens onderhoudswerkzaamheden?
- We baseren onze keuzes waar dit mogelijk is op feiten: meten is weten. Dit geeft ons de mogelijkheid om de Dynamische Mobiliteitsagenda op basis van data bij te sturen wanneer dit nodig is. Tegelijk willen we meer aandacht geven aan de feitelijke beleving die inwoners en bezoekers bij onze mobiliteit hebben. De uitkomsten van het buurt-voor-buurtonderzoek willen we verrijken met een mobiliteitsonderzoek.





- Voor het uitvoeren van de Dynamische Mobiliteitsagenda zoeken we naar meerjarige financiering, zowel binnen onze eigen organisatie als bij co-financiers, zoals overheden. Hiermee spelen we aandacht en tijd vrij om de agenda uit te voeren en – op basis van nieuwe inzichten – bij te stellen.
- Concrete invloed op duurzaamheidsdoelstellingen zien we in ons eigen gedrag bij beleidsvorming. Daar is beleidsinnovatie mogelijk, zoals door het aanbesteden van mobiliteit en bereikbaarheid in plaats van een specifieke buslijn. Nog meer sturend is het beschikbaar stellen van financiering en het oprichten van een investeringsprogramma waarin duurzame effecten als criterium voor toewijzing zwaar wegen bij het binnenhalen van co-financiering en het standaard als afweging meenemen van duurzaamheidsdoelen in beleid voor infrastructurele projecten. Ook hier brengt de Mobiliteitsvisie Zwolle op meerdere onderwerpen verder.

## 5.2 Samen met partners

De gemeente is al lang niet meer de enige partij als het om mobiliteit in Zwolle gaat. Veel anderen, zoals de Rijksoverheid, provincie, marktpartijen, scholen, vervoerders en belangenorganisaties spelen steeds vaker een rol. Sterker nog: samenwerken met deze partijen en inwoners is nodig om onze doelen te behalen. Ook zoeken we naar samenhang met de visie van het Rijk, de provincie en de regio. We startten al een intensieve samenwerking in Regio Zwolle verband met 21 regiogemeenten in vier provincies voor een regionale bereikbaarheidsvisie.

We geven ruimte aan initiatieven voor innovatie en zelfredzaamheid. Zowel voor de stad als geheel als op wijkniveau willen we nieuwe vormen van samenwerking stimuleren en faciliteren. Hiervoor gebruiken we de al bestaande vormen, zoals de koploperaanpak Beter Benutten, de Fiets Innovatie Community, gebiedsaanpak Hanzeland/MOVEZ en de gebiedsaanpak Assendorp. Tegelijk is het lastig om te voorspellen wie straks onze partners zijn.

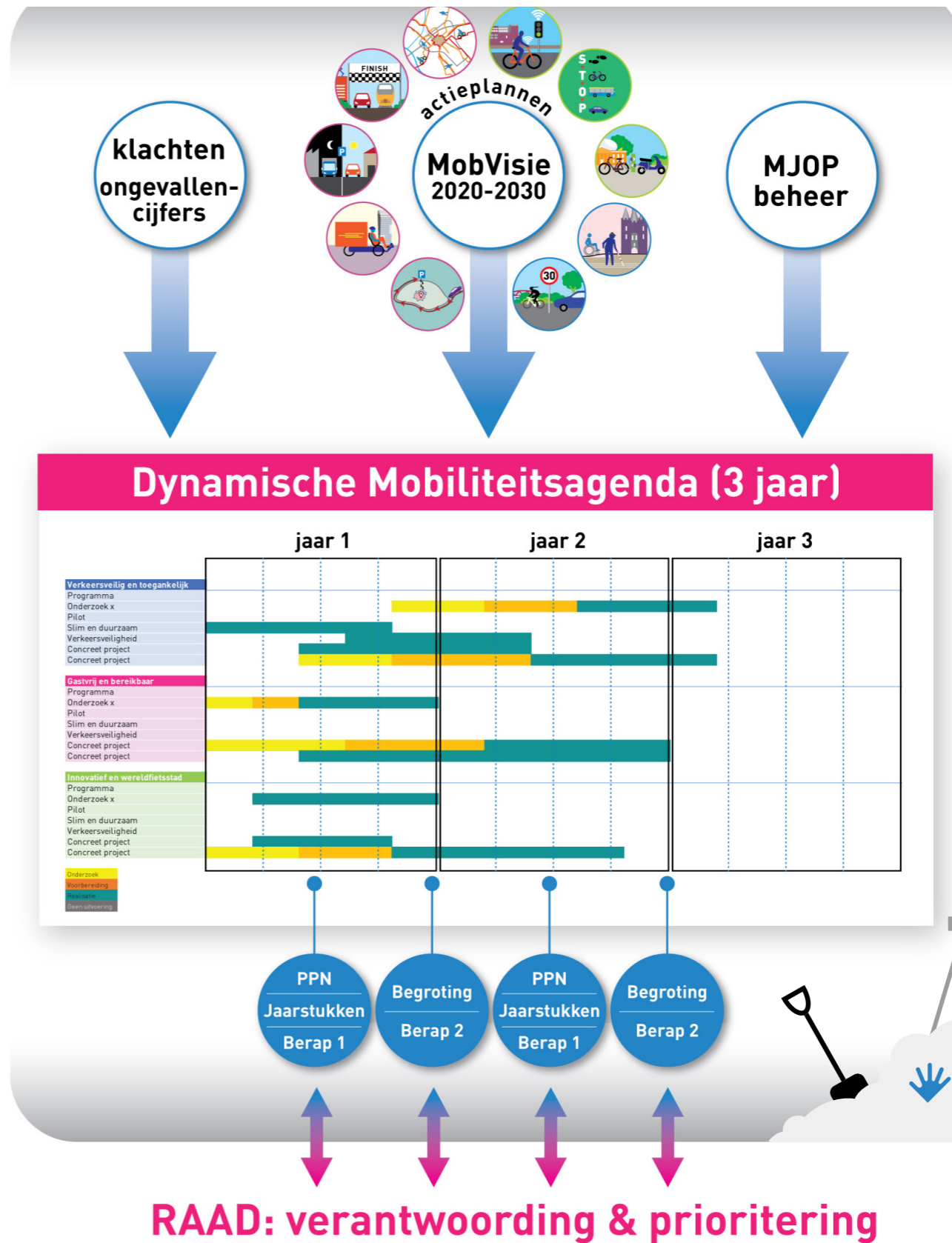
Technologie zorgt voor nieuwe spelers in de markt. De rol van de gemeente verandert daardoor. Wel kan juist de gemeente de maatschappelijke doelstellingen bij nieuwe ontwikkelingen veiligstellen. Dit kan de gemeente vanuit haar brede blik als verbinder tussen enerzijds de technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, trends die zich voordoen op het gebied van mobiliteit en de ruimtelijke inrichting van de stad en anderzijds de rol van bewoners, organisaties en bedrijven om hier invulling aan te geven.

### **5.3 Inhoudelijke mobiliteitsagenda**

Afstemming en regionale samenwerking op het gebied van het wegennet, het openbaar vervoer, logistiek en het fietsnetwerk zijn noodzakelijk. En de inzet en creativiteit van inwoners, belanghebbenden en marktpartijen hebben we nodig. Door de Mobiliteitsvisie te vertalen naar een Dynamische Mobiliteitsagenda geven we onszelf ruimte voor een nauwe afstemming van de maatregelen met onze lokale, regionale en landelijke partners.

In afstemming met hen maken we jaarlijks een voortschrijdende actie- en uitvoeringsagenda voor 3 jaar. Daarin noemen we de concrete projecten die aandacht krijgen. Dit dynamische overzicht van lopende en nieuwe projecten scherpen we op vaste momenten in het jaar aan. In de begroting maken we ruimte voor onze ambities en het uitwerken van de doelstellingen.

Een dynamische agenda zorgt daarnaast voor optimale wendbaarheid en daarmee de mogelijkheid om kansen te grijpen en maatwerk te bieden. Tegelijk bewaken we door het toepassen van de kaderstellende uitgangspunten uit deze visie continu een nauwgezette afstemming tussen onze visie op mobiliteit en de keuze voor concrete projecten in de Dynamische Mobiliteitsagenda.



De Mobiliteitsvisie kijkt vooruit naar 2030. In een aparte Dynamische Mobiliteitsagenda bepalen we doorlopend de concrete acties die voortkomen uit de visie. Om voldoende in te spelen op de actualiteit kijkt deze dynamische agenda drie jaar vooruit. De Dynamische Mobiliteitsagenda sluit voor verantwoording en financiering aan bij de normale begrotingscyclus van de gemeente Zwolle.

MJOP: Meerjaren Opgavenprogramma  
Berap: Bestuursrapportage

## Colofon

### **Mobiliteit brengt Zwolle verder**

#### **Mobiliteitsvisie 2020 – 2030**

Samengesteld door de gemeente Zwolle, afdeling Leefomgeving en Mobiliteit

We zochten verbinding met andere beleidsterreinen en visies, zoals de visie op de toegankelijkheid van de buitenruimte, de Veiligheidsvisie, de Strategische Agenda Binnenstad, het ambitiedocument Zwolle geeft je Energie! en de Omgevingsvisie deel 1. Collega's van verschillende afdelingen leverden waardevolle input.

Daarnaast gaat onze dank uit naar de volgende bedrijven en instellingen die ons van ideeën voorzagen bij het opstellen van deze Mobiliteitsvisie:

- CityCentrum Zwolle
- DeltaWonen
- Fietsersbond
- Fietskoeriers
- Fietstaxi Zwolle
- Gemeente Dalfsen
- Gemeente Deventer
- Gemeente Elburg
- Gemeente Hardenberg
- Gemeente Kampen
- Gemeente Meppel
- Gemeente Raalte
- Gemeente Zwolle
- GGD IJsselland
- Kennispoort Regio Zwolle
- Klaver fietsparkeren
- Kruitbosch
- Landstede groep
- Mobycon
- Provincie Overijssel
- Q Park
- Regio Zwolle
- Rijkswaterstaat Oost Nederland
- ROCOV Overijssel
- Royal HaskoningDHV
- Seniorenraad Zwolle
- Toegankelijk Zwolle
- Travers
- VNO - NCW Midden
- VolkerWessels
- VVN
- Waanders in de Broeren
- Wensink
- Werkgroep Toegankelijk Zwolle
- Windesheim
- ZalsmanGroep