



Raadsvoorstel

Datum 09 september 2026

Onderwerp Harmonisatie mobiliteitsbeleid Spoorzone
Versienummer 1

Portefeuillehouder Johran Willegers

Samenvatting

Op 22 mei 2024 heeft de raad het Mobiliteitsbeleid Spoorzone vastgesteld. Voorliggend voorstel borgt dat dit beleid en het bijbehorende MobiliteitsProgramma van Eisen actueel, consistent en uitvoerbaar blijven door beide documenten te harmoniseren met de Regeling Mobiliteitsnormen Zwolle en de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs.

Er wordt geen nieuwe beleidskoers voorgesteld. De vastgestelde uitgangspunten voor de Spoorzone blijven leidend: prioriteit voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, en concentratie van autoparkeren in mobiliteitshubs. Dit besluit is juridisch planologisch noodzakelijk om de verschillende beleidsstukken binnen de gemeente consistent met elkaar te laten zijn en een eenduidig toetsingskader te hebben bij vergunningaanvragen.

Financiële gevolgen

Betreft doelen 312 Wonen en 331 Bereikbaarheid en mobiliteit
Begroting wijzigen Nee
Budgetnummer

Bijlagen

Bijlage 1 – Mobiliteitsbeleid Spoorzone
Bijlage 2 – Mobiliteits Programma van Eisen Spoorzone

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. Het geactualiseerde Mobiliteitsbeleid Spoorzone vast te stellen
2. Kennis te nemen van de uitwerking van het mobiliteitsbeleid in bijbehorende aangepaste MPvE (Mobiliteit Programma van Eisen) voor de Spoorzone



Datum

09 september 2026

Inleiding

De raad heeft de mobiliteitskoers voor de Spoorzone op 22 mei 2024 vastgesteld. Sindsdien zijn de Regeling Mobiliteitsnormen Zwolle 2026 opgesteld (zie ook raadsbrief regeling mobiliteitsnormen en afdoening motie M19 Fietsparkeren), is ook de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs vastgesteld en wordt deze verder uitgewerkt. Om de toepassing van het Spoorzonebeleid eenduidig te houden, is harmonisatie met deze kaders noodzakelijk gebleken. Dit voorstel beperkt zich tot die harmonisatie. De inhoudelijke koers van het gebiedsbeleid wordt bevestigd en daarmee niet gewijzigd. Dit besluit is juridisch planologisch noodzakelijk om de verschillende beleidsstukken binnen de gemeente consistent met elkaar te laten zijn en een eenduidig toetsingskader te hebben.

Op hoofdlijnen zijn de wijzigingen in het mobiliteitsbeleid Spoorzone:

- Een verwijzing naar de parkeernormen auto & fiets in de regeling mobiliteitsnormen i.p.v. dat ze zelfstandig in het mobiliteitsbeleid Spoorzone waren opgenomen.
- Regiefunctie die gemeente neemt op het gebied van hubs en deelmobiliteit is beschreven. Dit is conform de besluitvorming AOS hubs. Vorige versie van het mobiliteitsbeleid Spoorzone was vastgesteld voordat de AOS hubs er was. Toen was wel de intentie beschreven die we als gemeente op dat vlak hadden, maar nu is daar besluitvorming over geweest.
- Bezoekersnorm CROW was een aanname voor gedaan (norm 0,15) in het mobiliteitsbeleid omdat er nieuwe kentallen van het CROW aan kwamen. Die zijn inmiddels bekend geworden (norm 0,1), opgenomen in de regeling mobiliteitsnormen, en daar wordt vanuit het mobiliteitsbeleid Spoorzone naar verwezen.

Kader

1. [Raadsvoorstel Mobiliteitsbeleid Spoorzone 2024](#)

Beoogd effect

Het realiseren van een duurzaam mobiliteitsconcept volgens het STOMP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit (MaaS), privéauto) in de Spoorzone. Hiermee maken we de ambities uit het ontwikkelkader Spoorzone mogelijk waaronder de bouw van 3.000 – 4.000 woningen in een nieuw en aantrekkelijk woon- en leefklimaat en de realisatie van het innovatiedistrict.

Argumenten

- 1.1. Deze actualisatie zorgt voor één eenduidig normenkader

Door de auto- en fietsparkeernormen te koppelen aan de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle is het mobiliteitsbeleid van de Spoorzone verankerd in de regeling. Hiermee ontstaat een uniform kader. Dit geeft duidelijkheid in de ontwikkelingsfase en toetsing bij vergunningverlening eenvoudiger.

- 1.2. Het mobiliteitsbeleid Spoorzone sluit aan op de stadsbrede hubstrategie

De positie van mobiliteitshubs in de Spoorzone wordt in lijn gebracht met de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs. Daarmee ontstaat duidelijkheid over de rol van buurt-, centrum- en microhubs, de gemeentelijke regie en de manier waarop ontwikkelende partijen bijdragen.

- 1.3. De actualisatie maakt uitvoeringsafspraken beter toepasbaar

De actualisatie verduidelijkt de toepassing van auto- en fietsparkeren, deelmobiliteit, laadvoorzieningen, toegankelijkheid, logistiek, mindervalideparkeren en flankerend parkeerbeleid. Daardoor zijn de kaders beter bruikbaar in overeenkomsten, ontwerpen en vergunningprocedures.



Datum

09 september 2026

1.4. Het mobiliteitsbeleid Spoorzone is in lijn met de vastgestelde koers

De actualisatie bevestigt de eerder vastgestelde keuze voor een hoogstedelijke Spoorzone waarin duurzame mobiliteit prioriteit heeft en de auto te gast is. De wijzigingen richten zich op consistentie, actualiteit en uitvoerbaarheid.

Alternatieve mogelijkheden

Alleen een integrale aanpak van de mobiliteit in de Spoorzone is haalbaar. Een alternatief op het vaststellen van dit beleidsstuk voor de Spoorzone is om per individueel bouwplan in het gebied af te wijken van bestaand beleid en hier de benodigde procedures voor te doorlopen. Dit zorgt voor onduidelijkheid bij ontwikkelaars en coalities in het gebied en geeft een langere doorlooptijd in de vergunningverlening en daarmee vertraging in de woningbouw.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Het mobiliteitsbeleid is in 2024 na participatie met de omgeving en de met de ontwikkelende partijen tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit beleid zijn nog steeds van toepassing. Ontwikkelende partijen zijn meegenomen in de harmonisatie.

Communicatie

De vaststelling van het beleid wordt rechtstreeks aan de ontwikkelende partijen in het gebied gecommuniceerd. Bewoners van de Spoorzone en omliggende wijken worden op de hoogte gehouden via het Spoorcafé. Daarnaast wordt er gecommuniceerd en geparticipeerd met belanghebbenden bij de ontwikkeling van bouwblokken waarbij het mobiliteitsbeleid wordt toegepast. Dit gebeurt volgens de Hanza! methode bij de projecten in de Spoorzone waar mobiliteit een rol in speelt.

Duurzaamheid

n.v.t.

Financiën

N.v.t.

Risico's

Zonder actualisatie bestaat het risico op interpretatieverschillen bij planuitwerking en vergunningverlening, doordat verouderde of niet volledig geharmoniseerde uitgangspunten naast de nieuwe stadsbrede kaders blijven bestaan. Vaststelling van de geactualiseerde documenten beperkt dit risico.

Vervolg

Na vaststelling vormen de geactualiseerde documenten het actuele kader voor verdere planuitwerking, contractuele afspraken met ontwikkelende partijen en toetsing van nieuwe en lopende ontwikkelingen in de Spoorzone.

Openbaarheid

Dit raadsvoorstel en alle bijlagen zijn openbaar.



voorstel

Zwolle

Datum 09 september 2026

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer