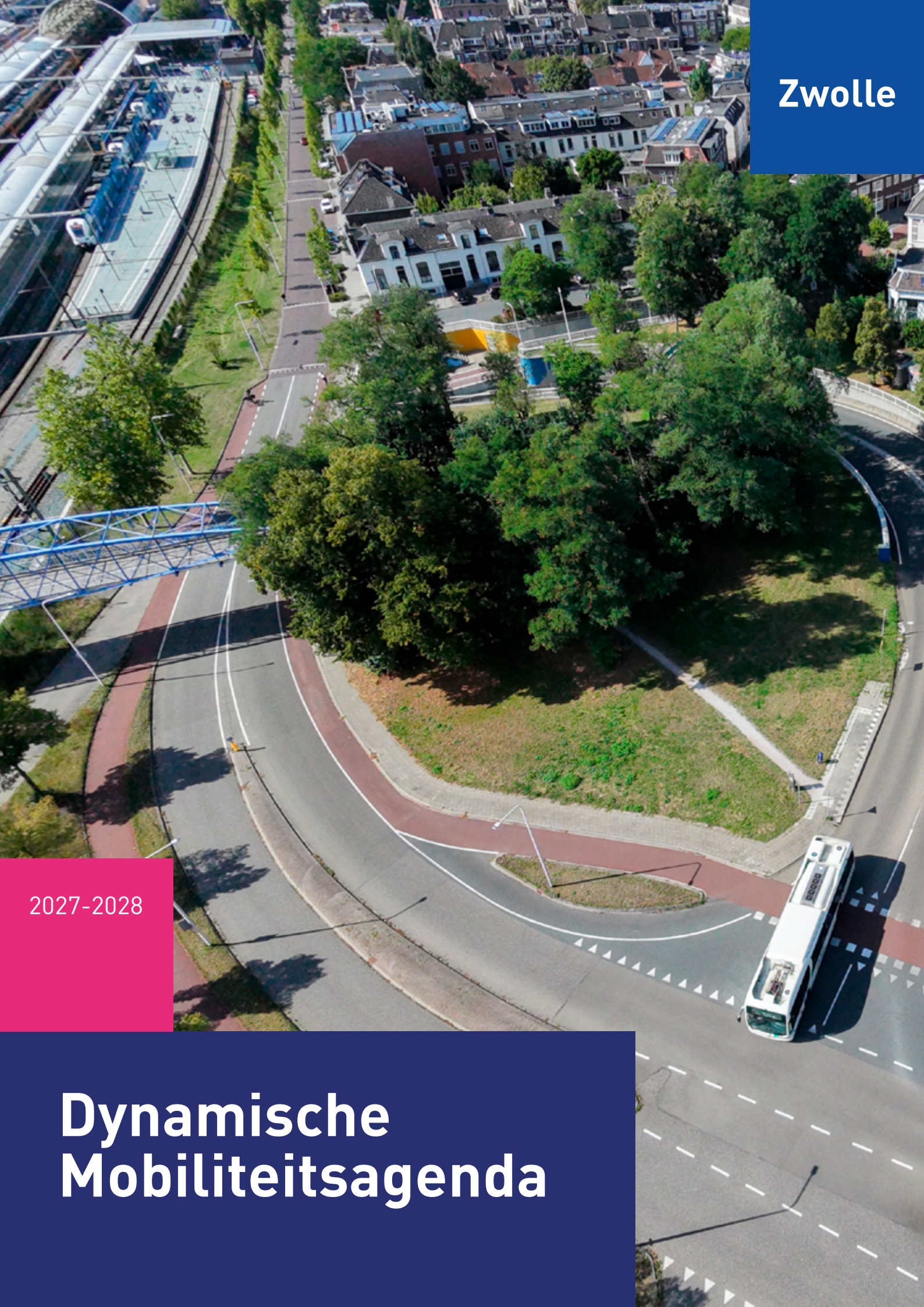
Zwolle



2027-2028

Dynamische Mobiliteitsagenda

Inhoudsopgave

1. Een stad in beweging 3
   - De Zwolse mobiliteitsstrategie 4
   - Beleidskader 5
   - Van strategie naar uitvoering 6
   - Samen met de samenleving 6
   - Leeswijzer 6

2. Monitor 2026 7
   - Beleidsinspanningen 7
   - Infrastructurele projecten 10
   - Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen 11

3. Agenda 2027 & 2028 14
   - 'Hard' en 'zacht' programma 14
   - Beleidsinspanningen 15
   - Infrastructurele projecten 19
   - Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen 21
   - Meerjarige hoofdlijnenplanning 23

4. Financiën 27
   - Dekking 27
   - Beleidsinspanningen 27
   - Infrastructurele projecten 29
   - Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen 30





Hoofdstuk 1
Een stad in beweging

1. Een stad in beweging

Zwolle groeit. De komende jaren komen er duizenden woningen, nieuwe voorzieningen en meer banen bij. Tegelijk staan we voor grote maatschappelijke opgaven. Voorbeelden zijn de overbelasting van het elektriciteitsnet, de overstap naar duurzame energie, aanpassing aan het veranderende klimaat en de beperkte ruimte in de stad. Daarom heeft Zwolle een mobiliteitssysteem nodig dat met de stad meegroeit. Dit systeem moet bijdragen aan een aantrekkelijke, bereikbare en leefbare stad.

Mobiliteit is geen doel op zichzelf. Het is een middel om andere maatschappelijke doelen te bereiken. Goede bereikbaarheid maakt de bouw van nieuwe woningen mogelijk; versterkt de economie, vergroot de verkeersveiligheid en draagt bij aan een gezonde en duurzame leefomgeving. Niet alles kan tegelijk. Daarom moeten we duidelijke keuzes maken en prioriteiten zorgvuldig afwegen. Bij iedere keuze kijken we naar de bijdrage aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid, woningbouw, economische groei, duurzaamheid, leefbaarheid, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid.

Het coalitieakkoord Bouwen op Zwolse kracht vormt het bestuurlijke vertrekpunt voor de periode 2026-2030. De ambities op het gebied van mobiliteit sluiten grotendeels aan bij de bestaande koers uit de Mobiliteitsvisie 2020-2030 en de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle. Wel komt daarbij meer nadruk op focus, uitvoerbaarheid, realistische stappen en het maken van bewuste keuzes. Omdat mobiliteitsbeleid direct invloed heeft op bewoners, bezoekers en ondernemers, besteden we bij de voorbereiding en uitvoering van beleid en projecten nadrukkelijk aandacht aan participatie en samenwerking.

Deze Mobiliteitsagenda laat zien hoe Zwolle de koers uit het coalitieakkoord de komende twee jaar uitvoert. Daarbij houden we rekening met actuele ontwikkelingen en nieuwe inzichten.

De Zwolse mobiliteitsstrategie

Nieuwe woningen, werklocaties en voorzieningen leiden tot meer verplaatsingen en extra druk op de beschikbare ruimte. Om Zwolle bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden, zetten we de mobiliteitstransitie voort zoals beschreven in de Omgevingsvisie en het Ruimtelijk Toekomstperspectief.

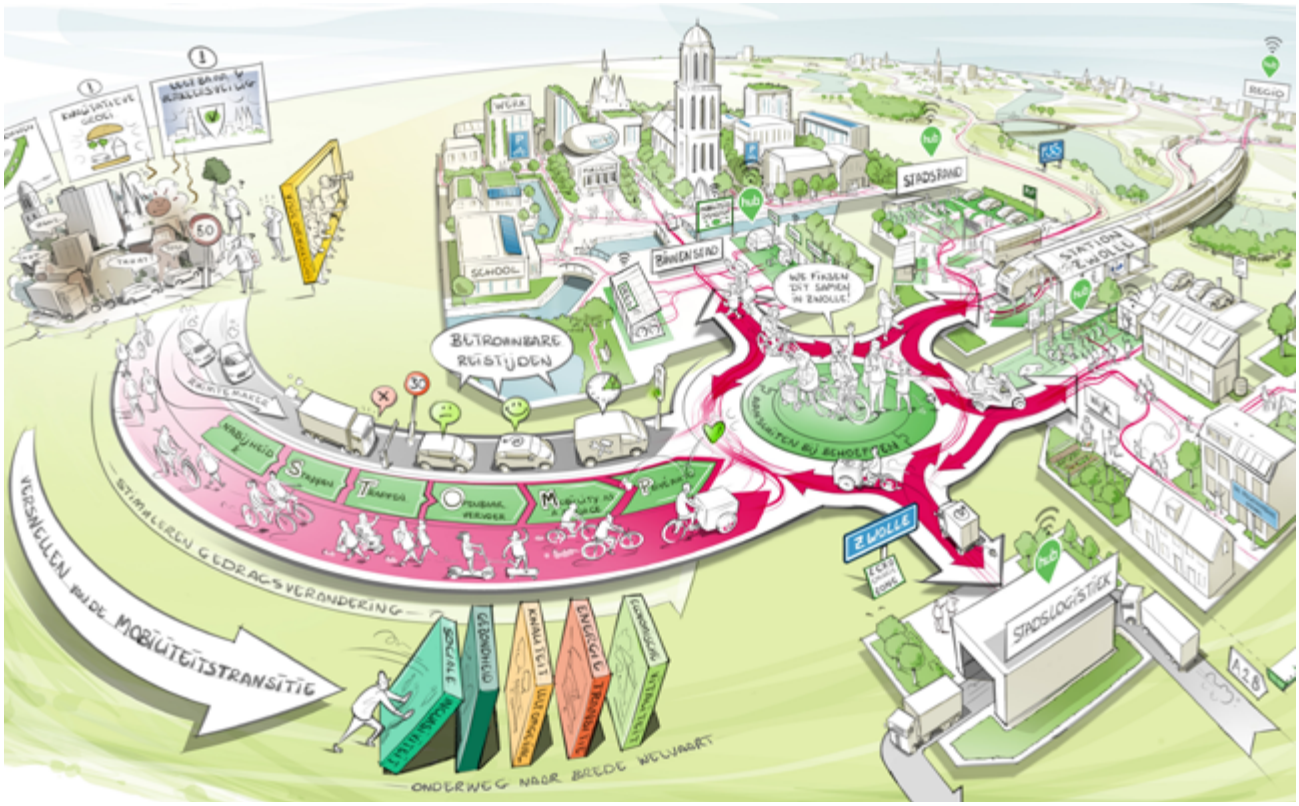
De kern van onze strategie is een autoluw centrumgebied met meer ruimte voor lopen, fietsen, groen en verblijf. Het autoverkeer ontsluiten we zoveel mogelijk via de stadsring. Tegelijkertijd verminderen we de ruimtelijke impact van mobiliteit. Daarbij richten we ons op zeven samenhangende lijnen:

- Onnodige verplaatsingen beperken door nabijheid en functiemenging;
- Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit aantrekkelijker maken;
- Schonere mobiliteit stimuleren door elektrificatie;
- De maximumsnelheid verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur waar dit bijdraagt aan verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- Autoparkeren in mobiliteitshubs bundelen en combineren met parkeerregulering;
- Mobiliteit toegankelijker maken voor iedereen en publieke mobiliteit versterken;
- De openbare ruimte rechtvaardiger verdelen.

We bieden inwoners en bezoekers volwaardige alternatieven voor de auto. Daarom investeren we in aantrekkelijke loop- en fietsroutes, hoogwaardige fietsenstallingen, deelmobiliteit en goed openbaar vervoer. We ontwikkelen openbaar vervoer daarbij verder naar publieke mobiliteit: een samenhangend aanbod van onder meer trein, bus, buurtbus, deelfiets en deelauto. Dit aanbod moet toegankelijk, betaalbaar en gemakkelijk te gebruiken zijn.

Mobiliteitshubs hebben een belangrijke functie binnen deze strategie. Door parkeren en verschillende vervoersmogelijkheden op strategische locaties te bundelen, maken we ruimte op straat en ondersteunen we de ontwikkeling van nieuwe woningen en voorzieningen. Tegelijkertijd vraagt de groei van Zwolle om een goed functionerende stadsring en goede verbindingen met de regio en de landelijke netwerken. Ook goederenvervoer maakt deel uit van de mobiliteitstransitie. We stimuleren duurzame stadslogistiek en de overgang naar emissievrij vervoer. Daarbij houden we rekening met de ruimte die nodig is voor laadvoorzieningen en andere ondersteunende infrastructuur.

Zo ontwikkelen we een samenhangend mobiliteitssysteem dat de groei van Zwolle mogelijk maakt en bijdraagt aan een bereikbare, gezonde, inclusieve en aantrekkelijke stad.





Beleidskader

In deze Dynamische Mobiliteitsagenda vertalen we de mobiliteitsstrategie naar concrete maatregelen en prioriteiten. De Mobiliteitsvisie 2020-2030 blijft daarbij ons inhoudelijke kompas. De visie richt zich op drie samenhangende ambities:

- een gastvrije en bereikbare stad;
- een innovatieve en vitale wereldfietsstad;
- een verkeersveilige en toegankelijke stad.

Deze ambities vormen nog steeds de basis voor de keuzes die Zwolle maakt op het gebied van mobiliteit. Hierbij vragen de actuele groei van Zwolle, de druk op ruimte en middelen en de ambities uit het coalitieakkoord wel om een scherpere programmering van maatregelen. Dit kan ook betekenen dat we het ambitieniveau per project bijstellen.

De mobiliteitstransitie is geen doel op zich. Het is de manier waarop Zwolle stap voor stap werkt aan een mobiliteitssysteem dat meegroeit met de stad en bijdraagt aan een aantrekkelijke, bereikbare, verkeersveilige en duurzame leefomgeving. Het coalitieakkoord Bouwen op Zwolse kracht bevestigt deze koers. De bestaande uitgangspunten blijven gelden:

- Het STOMP-principe is leidend bij de inrichting van de openbare ruimte. Waar mogelijk bieden we meer ruimte voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. We zijn realisitisch over autogebruik en logistiek in een groeiende stad en snappen dat voor veel mensen of ondernemers hun auto of bedrijfswagen een noodzaak is;
- De Parkeerstrategie 2040, de Nota Parkeren en de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs zijn belangrijke bouwstenen voor de uitvoering
- Een goede bereikbaarheid van Zwolle is een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de stad. De Ring Zwolle is hierbij een sleutelproject.

De omstandigheden waarin we deze ambities uitvoeren, veranderen wel. Zwolle groeit, er zijn veel nieuwe woningen nodig en het elektriciteitsnet raakt steeds voller. Ook neemt de druk op de openbare ruimte toe en veranderen de financiële mogelijkheden. Daarom kiest het college voor meer focus, scherpere prioriteiten en een haalbaar uitvoeringstempo. We kunnen niet alles tegelijk doen. We moeten dus bewust kiezen waar de beschikbare mensen en middelen het meeste maatschappelijke resultaat opleveren. Mobiliteitsvraagstukken hangen bovendien steeds sterker samen met energie, gebiedsontwikkeling en andere stedelijke opgaven. Daarom beoordelen we een maatregel niet als afzonderlijk project. We kijken naar de bijdrage aan het volledige mobiliteitsnetwerk en naar de samenhang met andere ontwikkelingen in de stad. Om onze mobiliteitsambities te realiseren, moeten we de koers voor de lange termijn vertalen naar concrete maatregelen. De Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle beschrijft welke systeemkeuzes en infrastructurele ontwikkelingen daarvoor op de middellange en lange termijn nodig zijn.

Van strategie naar uitvoering

De Dynamische Mobiliteitsagenda vertaalt de strategie naar activiteiten en projecten voor de korte termijn. De agenda bevat een terugblik op de resultaten van het afgelopen jaar en een uitvoeringsprogramma voor de komende twee jaar. Bij het maken van de keuzes voor 2027 en 2028 wegen we maatschappelijke opgaven, beschikbare mensen en middelen, uitvoerbaarheid en actuele ontwikkelingen zorgvuldig tegen elkaar af. Zo maakt de agenda duidelijk wat voorbereiden, uitvoeren en waar keuzes of fasering nodig zijn. De koers voor de lange termijn blijft hetzelfde en er blijft ruimte om ieder jaar opnieuw prioriteiten te stellen.

Samen met de samenleving

Mobiliteit raakt vrijwel iedere Zwollenaar. Daarom betrekken we inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en regionale partners actief bij de voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsbeleid en -projecten. De vorm van betrokkenheid verschilt per opgave, maar het doel is steeds om kennis, ervaringen en belangen vroegtijdig mee te nemen in de afwegingen die worden gemaakt. Deze werkwijze sluit aan bij het coalitieakkoord. We zijn duidelijk over de ruimte voor invloed en wegen belangen zorgvuldig af. Ervaringen uit onder meer de parkeerstrategie, de Nota Parkeren, infrastructurele projecten en de samenwerking met het Platform Bereikbare Binnenstad gebruiken we om onze aanpak verder te verbeteren. Zo werken we samen aan een mobiliteitssysteem dat past bij de behoeften van inwoners, ondernemers en bezoekers.

Leeswijzer

De Dynamische Mobiliteitsagenda bestaat uit vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 beschrijft het kader van de Dynamische Mobiliteitsagenda;
- Hoofdstuk 2 laat zien wat we in 2026 hebben gedaan;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de programmering voor 2027 (‘hard’) en 2028 (‘zacht’).
- In hoofdstuk 4 geven we een overzicht van de kosten van de programmering en hoe deze passen binnen de begroting.

Om de informatie overzichtelijk te houden, gebruiken we in alle hoofdstukken dezelfde indeling: 1) beleidsinspanningen, 2) infrastructurele projecten en 3) mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen. Deze driedeling gebruiken we ook in de monitor, de programmering en het financiële overzicht. Zo wordt duidelijk hoe we de strategische koers vertalen naar uitvoering, planning en financiële dekking.





Hoofdstuk 2
Monitor 2026

2. Monitor 2026

Wat hebben we het afgelopen jaar gedaan?

In de Dynamische Mobiliteitsagenda maken we ieder jaar keuzes over de inzet van mensen, middelen en capaciteit. Omdat deze beperkt zijn, kunnen we niet alle mobiliteitsopgaven tegelijk uitvoeren. Deze monitor laat zien welke voortgang we in 2026 hebben geboekt en welke resultaten we hebben bereikt. Zo maken we duidelijk hoe we de ambities uit de Mobiliteitsvisie 2020-2030 stap voor stap uitvoeren. De resultaten gaan over verschillende onderdelen van het programma Mobiliteit. Het gaat daarbij niet alleen om infrastructurele projecten, maar ook om beleidsontwikkeling, gebiedsontwikkelingen, samenwerking met partners en de voorbereiding van toekomstige investeringen en ontwikkelingen. Samen laten deze resultaten zien hoe we werken aan een bereikbaar, verkeersveilig en toekomstbestendig Zwolle.

Beleidsinspanningen

In 2026 hebben we visies uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's, nieuwe instrumenten ontwikkeld en bestaand beleid verder uitgevoerd. Daarmee hebben we een belangrijke stap gezet van de ontwikkeling van beleid naar uitvoering. In deze paragraaf beschrijven we per mobiliteitsthema de belangrijkste resultaten.

Lopen en toegankelijkheid

We zijn in 2026 gestart met het in kaart brengen van het voetgangersnetwerk en de bijbehorende kenmerken. Deze informatie leggen we vast in een digitale kaart die zichtbaar maakt waar opgaven liggen op het gebied van toegankelijkheid en inrichting voor de voetganger. De inzichten worden verwerkt in de op te stellen meerjaren uitvoeringsagenda 'toegankelijkheid en voetganger 2027'.

Daarnaast hebben we samen met het Platform Bereikbare Binnenstad onderzocht hoe we de bewegwijzering voor voetgangers in het Stadshart en de Spoorzone kunnen vernieuwen en verbeteren. Dit is een aanzet om 'lopen' structureel mee te nemen in gebiedsontwikkelingen en infrastructurele projecten, als basis voor ons toekomstig voetgangersbeleid. Het doel is om de kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid van het Zwolse voetgangersnetwerk de komende jaren verder te versterken.

Fiets

Ook in 2026 hebben we gewerkt aan de ambitie om Zwolle als fietsstad verder te versterken. De titel 'beste grote fietsgemeente' laat zien dat fietsers de Zwolse aanpak waarderen. Ook was Zwolle in 2026 gastgemeente van het Nationaal Fietscongres. Het Zwols Fietsplatform heeft zich verder ontwikkeld als netwerk voor kennisdeling en samenwerking. In dit platform werken de gemeente, kennisinstituten, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samen. Daarnaast hebben we activiteiten uitgevoerd om fietsen te stimuleren met activiteiten, innovatie en educatie. Met onder andere de 'Fietslichtjesparade' brachten verkeersveiligheid onder de aandacht en organiseerden we met de projecten 'Fiets je Vrij' en 'Fietsen geeft Vrijheid' fietslessen voor kinderen en volwassenen. Daarnaast zetten we bij wegwerkzaamheden de nieuwe app Da's zo gefietst in om fietsen te stimuleren. Voor de infrastructuur is gewerkt aan de programmatische aanpak en de verkenning van de resterende doorfietsroutes. Hiermee hebben we verder gebouwd aan een sterke fietscultuur en aan een aantrekkelijk en toekomstbestendig fietsnetwerk.

Publieke mobiliteit

In 2026 hebben we verder gewerkt aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig systeem van publieke mobiliteit. De Visie Publieke Mobiliteit en het bijbehorende uitvoeringsprogramma zijn voorbereid. Ook is er invulling gegeven aan de SPUK OV-ambassadeurs waarbij we extra OV-ambassadeurs hebben ingezet. We hebben een onderzoek laten uitvoeren naar Sociale Mobiliteit, waarbij er gekeken is wat er nodig is om ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking te ondersteunen zodat zij zich alsnog zelfstandig kunnen verplaatsen.

Daarbij is er beschikking toegekend voor de SPUK Publieke mobiliteit die we in samenwerking met de provincie gaan starten. Deze SPUK is voor Zwolle opgedeeld in drie opdrachten:

1. Onderzoeken of en zo ja welke WMO-reizigers in potentie gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer;
2. Het onderzoeken van de haalbaarheid van een WMO-stadsdienst;
3. Onderzoek naar het vergroten van de zelfstandigheid van leerlingen die nu nog gebruikmaken van leerlingenvervoer, maar middels begeleiding en training verantwoord kunnen overstappen op het reguliere OV.

Daarnaast is gestart met de lobby en netwerkvorming voor station Zwolle-Zuid en de voorbereiding van een verkenning naar een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding. Hiermee worden belangrijke bouwstenen gelegd voor een mobiliteitssysteem waarin openbaar vervoer,



hubs en andere vormen van publieke mobiliteit beter op elkaar aansluiten en aantrekkelijker worden voor een grotere groep reizigers.

Deelmobiliteit

In 2026 hebben we verdere stappen gezet om deelmobiliteit een volwaardig onderdeel te maken van het Zwolse mobiliteitsnetwerk. We hebben een nieuwe vergunning voor elektrische deelfietsen ingevoerd die voor de hele stad geldt. Daarmee is een duidelijke basis gelegd voor het aanbod van deelfietsen. Ook nemen we deelauto's voortaan structureel mee bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daardoor kunnen bewoners vanaf de oplevering van hun woning gebruikmaken van een alternatief voor een eigen auto. We hebben daarnaast een mobiliteitsmakelaar aangesteld. Deze richt zich op inclusieve deelmobiliteit. Het doel is dat deelmobiliteit toegankelijk en bruikbaar is voor zoveel mogelijk mensen. Verder is een opstartsubsidie voor autodelen voorbereid en zijn in het centrumgebied de eerste fysieke microhubs gerealiseerd. Zo verbeteren we stap voor stap de alternatieven voor de eigen auto.

Mobiliteitshubs

We hebben in 2026 verdere stappen gezet in de ontwikkeling van een netwerk van mobiliteitshubs. als onderdeel van een bereikbaar en leefbaar Zwolle. We hebben gewerkt aan aanvullende tijdelijke parkeeroplossingen op alternatieve locaties voor de komende jaren. Zo brengen we het uitgangspunt dat er eerst een goed alternatief moet zijn in de praktijk.
Ook zijn we gestart met de uitrol van microhubs in de Spoorzone en het Stadshart. De ontwikkeling van centrumhubs, buurthubs en stadsrandhubs is verder uitgewerkt en voorbereid. Dit geldt onder meer voor Weezenlanden-Noord, Noordereiland, Roelenkwartier, Hanze-Oost en Hessenpoort. De samenwerking voor de regiohub Lichtmis is in 2026 voortgezet. Zo werken we stap voor stap aan een samenhangend mobiliteitsnetwerk. Daarin gaan bereikbaarheid, leefbaarheid en de keuze tussen verschillende vervoermiddelen samen.

Parkeren

In de Mobiliteitsagenda 2026-2027 stond de verdere uitvoering van de Parkeerstrategie 2040 centraal. In 2026 hebben we deze uitvoering voortgezet. We hebben het nieuwe parkeerbeleid ingevoerd binnen het bestaande gereguleerde gebied, de regeling mobiliteitsnormen vastgesteld en de uitbreiding van gereguleerd parkeren voorbereid. De nota fiets-parkeren wordt momenteel afgerond en voorbereid voor bestuurlijke behandeling. Daarnaast is gestart met de aanleg van laadvoorzieningen in gemeentelijke parkeeraccommodaties. Parkeerbeleid gaat hiermee niet meer alleen over het bieden van ruimte aan auto's. We zetten parkeren meer in als middel om ruimte vrij te maken en de bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van Zwolle te verbeteren.

Ook hebben we in 2026 de proef met kabelgoottegels waarmee inwoners zonder eigen oprit hun elektrische auto in de openbare ruimte kunnen opladen met eigen stroom uitgevoerd. De evaluatie wordt eind 2026 afgerond. De proef is uitgevoerd naar aanleiding van een door de gemeenteraad unaniem aangenomen motie van de PvdA waarin het college is verzocht om veilig straatladen mogelijk te maken voor inwoners zonder eigen oprit. De resultaten van de evaluatie gebruiken we om te bepalen of en zo ja onder welke voorwaarden het opladen van een elektrische auto met privéstroom op een openbare parkeerplaats structureel kan worden toegestaan.



Stadslogistiek

In 2026 hebben we verder gewerkt aan duurzame stedelijke logistiek en aan de verbetering van de zero-emissiezone. We hebben de logistieke verkeersstromen gevolgd en het eerste jaar van de zero-emissiezone geëvalueerd. Daarnaast hebben we met subsidies innovatieve en duurzame vormen van goederenvervoer gestimuleerd, zoals vrachtfietsen en fietskoeriers. De ervaringen uit het eerste jaar gebruiken we om de uitvoering waar nodig te verbeteren. Zo werken we verder aan efficiënte en toekomstbestendige stadslogistiek, met minder uitstoot en een aantrekkelijke binnenstad.

Auto & bereikbaarheid

De Ring van Zwolle is één van de belangrijkste mobiliteitsopgaven van de komende jaren. In 2026 hebben we hiervoor een belangrijke stap gezet door de projectopdracht Ring vast te stellen en een

projectleider aan te stellen. Daarmee bereiden we verbeteringen aan de verschillende delen van de Ring niet langer afzonderlijk voor, maar in samenhang. De Ring vormt de ruggengraat van het Zwolse mobiliteitssysteem en is van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad, grote woningbouwprojecten en de economische ontwikkeling van Zwolle.

In 2026 is het kruispunt van de IJsselallee met de Spoolderbergweg verbeterd. Ook is de bewegwijzering op de IJsselallee richting de A28 is aangepast. Hierdoor wordt de wegcapaciteit op de IJsselallee beter benut. De verkenning naar de Holtenbroekerbrug is afgerond. De uitkomsten hiervan nemen we mee bij de verdere ontwikkeling van de Ring.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft gewerkt aan een toekomstperspectief voor het landelijke hoofdwegennet. Dat geeft richting aan de investeringen in rijkswegen op de lange termijn. Zwolle heeft hierbij actief meegedacht om het belang van de Ring Zwolle en de A28 voor de bereikbaarheid van de stad en de regio onder de aandacht te brengen.

Verkeersmanagement

Ook op het gebied van verkeersmanagement hebben we in 2026 voortgang geboekt. We hebben het Multimodaal Netwerkkader (MNK) geactualiseerd en bereiden het voor op bestuurlijke behandeling. Het MNK vertaalt het beleid rond verkeer en vervoer naar de gewenste situatie op straat. Het MNK beschrijft hoe de verschillende vervoersvormen binnen het netwerk optimaal kunnen functioneren en hoe ze samenhangen. Daarnaast zijn we gestart met het verder professionaliseren van de hinderregie. Daarbij gebruiken we de aanpak van Groningen Bereikbaar als inspiratie. Het doel is om werkzaamheden, evenementen en verkeersmaatregelen beter op elkaar af te stemmen. Zo kunnen we hinder voor weggebruikers zoveel mogelijk beperken. Samen met de provincie Overijssel hebben we de minderhinder-aanpak 'Werkzaamheden? De weg open voor verandering' ontwikkeld. Deze aanpak maakt deel uit van het landelijke programma Spits spreiden en mijden. De aanpak combineert verkeersmaatregelen met aantrekkelijke alternatieven voor automobilisten, zoals de fiets en het openbaar vervoer. Wegwerkzaamheden bieden zo een kans om mensen tijdelijk of blijvend anders te laten reizen. De komende jaren zijn deze aanpak en een goede afstemming van werkzaamheden extra belangrijk. In Zwolle staan namelijk veel infrastructurele werkzaamheden en woningbouwprojecten gepland.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is ieder jaar een belangrijke basisopgave. Dat gold ook in 2026. We werken volgens de risicogestuurde aanpak uit de 'Verkeersveiligheidsstrategie 2024'. Dat betekent dat we prioriteit geven aan locaties met de grootste risico's op verkeersongevallen en groepen verkeersdeelnemers die extra aandacht nodig hebben bij verkeerseducatie en gedrag. In 2026 hebben we onder meer gewerkt aan de verkeersveiligheid rondom scholen. We hebben één schoolzone ingericht en meerdere schoolzones voor de komende jaren voorbereid. Daarnaast hebben we veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen ingericht en maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te verlagen. Ook hebben we gedragscampagnes en verkeerseducatie ingezet, met extra aandacht voor risicogroepen als scholieren en senioren. Met nieuwe instrumenten, zoals 'de risicoviewer', brengen we verkeersveiligheidsrisico's beter in beeld. Daardoor kunnen we gerichter bepalen waar maatregelen het hardst nodig zijn. Ook hebben we reguliere verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd (zie paragraaf 2.2).

Infrastructurele projecten

Infrastructurele projecten zijn een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Met deze projecten verbeteren we de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Zwolle. Sommige projecten zijn in 2026 afgerond. Andere projecten zijn gestart of voorbereid. Samen dragen ze bij aan een mobiliteitssysteem dat meegroeit met de ontwikkeling van de stad. Hieronder lichten we de belangrijkste infrastructurele projecten toe.

Verkeersveiligheid

Een veilig mobiliteitssysteem is een belangrijke voorwaarde voor een bereikbare en leefbare stad. Daarom investeren we ieder jaar in grote en kleine maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Juist kleinere maatregelen hebben vaak direct effect op de dagelijkse verkeerssituatie van bewoners.

Schoolzone Werkerlaan

In het najaar van 2026 realiseren we een schoolzone aan de Werkerlaan. Hiermee voeren we de in 2025 vastgestelde aanpak Verkeersveiligheid schoolomgevingen uit. De schoolzone zorgt voor een herkenbare en veilige verkeersomgeving voor

schoolgaande kinderen. Binnen de schoolzone is de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur.



Werkerlaan

Veilige routes voor fietsers en voetgangers

Op verschillende locaties hebben we maatregelen genomen om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. De fietsoversteken Gerenpad-Rousemate en Middelblokpad-Fivel zijn aangepast. Op de Voorsterweg hebben we ter hoogte van de Teunisbloemweg de oversteek voor voetgangers verbeterd. Op het kruispunt Frankhuizerallee-Belvédèrelaan hebben we een zebrapad aangelegd. Bij het groot onderhoud zijn bij het fietspad langs de Zwartewaterallee, tussen de Rijnlaan en de afrit A28, 'vergevingsgezinde trottoirbanden' en kantmarkering aangebracht. Deze maatregelen voorkomen eenzijdige fietsongevallen.

Verkeersveiliger wegennet

Op de Werkerlaan zijn buiten de bebouwde kom verkeersremmende maatregelen aangebracht, zodat weggebruikers zich beter aan de maximumsnelheid houden. Ook de volgende kruispunten hebben we kruispuntplateaus aangelegd: Herfterlaan–Eierweg, Herfterlaan–Valkenbergweg en Drapenierlaan–Pottenbakkerstraat. De kruispunten vallen hierdoor beter op en het verkeer moet er langzamer rijden. Op de Scholtensteeg is een landbouwsluis aangelegd. Deze voorkomt dat auto's het fietspad gebruiken als sluiproute. Voor de Turfmarkt en Bagijnesingel bereiden we een fietsstraat en snelheidsremmende maatregelen voor. De uitvoering staat gepland voor het najaar van 2026. Verder hebben we maatregelen voorbereid om de verkeersveiligheid op het kruispunt Blaloweg-Gasthuisdijk-Buitengasthuisstraat te verbeteren. De uitvoering van deze maatregelen staat gepland voor 2027.

Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen

Een groot deel van de mobiliteitsopgave voeren we uit binnen de gebiedsontwikkelingen. Daar komen woningbouw, economie, openbare ruimte en mobiliteit samen. De Mobiliteitsvisie 2020-2030 en de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle vormen daarbij het vertrekpunt. Per gebied bekijken we welke mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om nieuwe woningen, voorzieningen en werkgelegenheid bereikbaar en leefbaar te houden. In 2026 hebben we binnen verschillende gebiedsontwikkelingen voortgang geboekt. Hieronder beschrijven we de belangrijkste resultaten.

Spoorzone

De Spoorzone ontwikkelt zich tot een stedelijk gebied waar mensen wonen, werken en verblijven. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit vormer er de basis van het mobiliteitssysteem. Het aantal woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen in het gebied groeit. Daarom is een goede en duurzame bereikbaarheid noodzakelijk. In 2026 zijn daarvoor diverse stappen gezet. We hebben de voorbereidingen voor de Koggetunnel en Hanzetunnel verder gebracht en gewerkt aan de aanpassing van het kruispunt Van Karnebeektunnel–Deventerstraatweg. We hebben een intentieovereenkomst gesloten voor de overname van de mobiliteitshubs van AM door de gemeente. Daarnaast zijn microhubs gerealiseerd, waarmee deelmobiliteit een vanzelfsprekender onderdeel wordt van de dagelijkse verplaatsingen in de Spoorzone. Zo groeit de mobiliteitsstructuur stap voor stap mee met de ontwikkeling van het gebied.

Stadshart

In het Stadshart werken we aan een gastvrije, leefbare en bereikbare binnenstad. In de openbare ruimte ligt de nadruk op voetgangers, fietsers en een prettig verblijf. Mobiliteitsmaatregelen dragen niet alleen bij aan de bereikbaarheid, maar ook aan een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Een voorbeeld is de 'pilot showrijders'. Daarmee deden we ervaring op met maatregelen tegen overlast van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Verder is de fietsenstalling aan het Rodetorenplein afgerond en is de fietsenstalling aan het Meerminneplein verplaatst naar NEXT. De fietsvoorzieningen sluiten steeds beter aan bij de behoeften en ontwikkeling van de binnenstad. Daarnaast hebben we de rotonde op de kruising Luttenbergstraat en Wethouder Alferinkweg gerealiseerd.



Kruising Wethouder Alferinkweg-Luttenbergstraat (vroeger)



Rotonde Wethouder Alferinkweg-Luttenbergstraat (nu)

Daarna zijn we gestart met de herinrichting van de Assendorperstraat, een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en Assendorp. In oktober 2026 start de bouw van de centrumhub Weezenlanden-Noord en starten we met de inrichting van de openbare ruimte rondom de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord.

Stadshagen

Stadshagen blijft zich ontwikkelen als een belangrijk woongebied aan de westzijde van Zwolle. We willen de wijk goed bereikbaar houden en tegelijk meer inwoners stimuleren om te lopen, fietsen of met het openbaar vervoer te reizen. In 2026 hebben we gewerkt aan de uitbreiding van het winkelcentrum, de ontwikkeling van Breecamp-West, de uitvoering van de Tippe en de planvorming van de herinrichting van de Scholtensteeg en het Twistvlietpad. In het najaar van 2026 realiseren we een schoolzone aan de Werkerlaan.

Bij station Stadshagen is de fietsenstalling uitgebreid met extra fietsparkeerplaatsen. Ook zijn regels vastgesteld om verkeerd geparkeerde en langdurig gestalde fietsen te kunnen verwijderen. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar en blijft de stationsomgeving netter en overzichtelijk. De uitbreiding is tijdelijk en we werken nog aan een definitieve oplossing voor fietsparkeren bij het station.

Nieuwe Veemarkt & Meeuwenlaan

De Nieuwe Veemarkt ontwikkelt zich tot een stedelijk woongebied. Mobiliteit is vanaf het begin onderdeel van de planvorming. De opgave is om een goede balans te vinden tussen bereikbaarheid, parkeren, ruimte voor voetgangers en fietsers en een aantrekkelijke openbare. In 2026 hebben we gewerkt aan de afronding van het omgevingsplan en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. De mobiliteitsopgave is afgestemd op die van het ontwikkelgebied Meeuwenlaan, onder meer op het gebied van parkeren en mobiliteitshubs. Zo werken we aan samenhangende gebiedsontwikkelingen waarin mobiliteit bijdraagt aan een aantrekkelijke leefomgeving.

Holtenbroek en Aa-landen

In 2026 hebben we in Holtenbroek en Aa-landen gewerkt aan de verdere verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. We hebben kleine verkeersmaatregelen voorbereid die snel kunnen bijdragen aan een veiligere en meer herkenbare inrichting van de openbare ruimte. Ook hebben we maatregelen voor de herinrichting van Aa-landen Zuid uitgewerkt. Daarnaast zijn we begonnen met de voorbereiding van een integrale, wijkgerichte aanpak. Daarin bekijken we verschillende opgaven binnen de wijk in samenhang. Door maatregelen per gebied te plannen en prioriteiten te stellen, krijgen we de belangrijkste opgaven stap voor stap in beeld. Daarmee leggen we de basis voor gerichte investeringen in de komende jaren.

Oosterenk

In Oosterenk werken we aan een goede bereikbaarheid van woningen, bedrijven en onderwijs- en zorginstellingen. Tegelijk willen we een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte creëren. In 2026 hebben we gewerkt aan de samenhang tussen de ontwikkelingen in Oosterenk en andere gebiedsontwikkelingen aan de oostzijde van Zwolle. Voor het centrumgebied, de uitwerking van de Stadsrand en de Kop van de Boulevard, hoe parkeren, deelmobiliteit en loop- en fietsroutes bijdragen aan een goed bereikbaar en aantrekkelijk hart van Oosterenk. Ook hebben we gesprekken met Isala voortgezet over de toekomstvisie van het ziekenhuis en gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid en parkeren in het gebied, de relatie met het centrumgebied en de bredere ontwikkelingen in Oosterenk.



Samen met de provincie Overijssel en Het Blauwe Hart hebben we in 2026 een mobiliteitsregisseur aangesteld. Deze regisseur versterkt de samenwerking tussen gemeente, ondernemers en andere partijen en werkt aan gezamenlijke oplossingen voor bereikbaarheid, parkeren, deelmobiliteit en duurzame mobiliteit. Daarnaast is een mobiliteitsmakelaar aangesteld om samen met de mobiliteitsregisseur een plan van aanpak voor Oosterenk op te stellen.

Nieuwe woningbouwlocaties: Vechtrand en Nieuw Zuthem

In 2026 zijn we gestart met de gebiedsprocessen voor Vechtrand en Nieuw Zuthem. Tegelijk zijn we begonnen met het bepalen van de mobiliteitsopgave voor beide gebieden. We onderzoeken hoe we de nieuwe woongebieden duurzaam kunnen ontsluiten en hoe lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit vanaf het begin een vaste plek kunnen krijgen. Ook brengen we in beeld welke investeringen nodig zijn om de groei van de stad op te vangen.

Voor Vechtrand is een goede verbinding met hoogwaardig openbaar vervoer een belangrijk onderdeel van de toekomstige mobiliteitsstructuur. Deze verbinding loopt vanaf station Zwolle via Vechtrand naar de stadsrandhub bij Hessenpoort. Bij de verdere uitwerking houden we rekening met het aangenomen amendement dat Vechtrand niet volledig via Berkum mag worden ontsloten. We bekijken dit in samenhang met de ontwikkelingen rond de Ring en de Ceintuurbaan.

Voor Nieuw Zuthem zijn een hoogwaardige ontsluiting van de nieuwe woonwijk en de verdere ontwikkeling van station Zwolle-Zuid belangrijke opgaven. Door deze mobiliteitsvraagstukken vanaf het begin mee te nemen in de gebiedsvisies, leggen we de basis voor toekomstbestendige en goed bereikbare woongebieden.



Hoofdstuk 3
Agenda 2027 & 2028

3. Agenda 2027 & 2028

De Mobiliteitsagenda laat zien welke maatregelen Zwolle in de komende jaren neemt om de stad bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden en tegelijk ruimte te bieden aan de groei van de stad. De agenda werkt de Mobiliteitsvisie, de Netwerkaanpak en het coalitieakkoord uit in concrete acties.

‘Hard’ en ‘zacht’ programma

De mobiliteitsopgave is groot, terwijl de capaciteit en financiële middelen beperkt zijn. Daarom maken we keuzes om te zorgen voor een realistische, uitvoerbare planning. We richten ons op de projecten die het meest bijdragen aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Zwolle. We maken we onderscheid tussen een hard en een zacht programma.

Het **harde programma** bevat de maatregelen die we 2027 uitvoeren of waarmee we in 2027 starten. Voor deze projecten zijn capaciteit en financiële middelen gereserveerd als onderdeel van de gemeentelijke begroting.

Het **zachte programma** bevat maatregelen voor 2028. Deze geven richting aan de komende jaren, maar kunnen nog veranderen door nieuwe ontwikkelingen, subsidies of bestuurlijke keuzes. Daarnaast geven we een doorkijk naar de periode na 2028.

Zo biedt de Mobiliteitsagenda duidelijkheid over de korte termijn én inzicht in de opgaven voor de langere termijn.

Beleidsinspanningen

In de volgende paragrafen maken we per thema onderscheid tussen het harde programma voor 2027 en het zachte programma voor 2028. Zo ontstaat een realistische uitvoeringsagenda voor de korte termijn, terwijl tegelijkertijd zichtbaar blijft welke beleidsontwikkelingen nodig zijn om ook op langere termijn invulling te geven aan de mobiliteitsambities van Zwolle.

Lopen en toegankelijkheid

2027: In 2027 werken we het Zwolse voetgangersnetwerk verder uit. We brengen in beeld waar de belangrijkste verbeteringen nodig zijn en stellen een netwerkkaart en uitvoeringsagenda op. Toegankelijkheid is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Ook blijven we deelnemen aan de City Deal Ruimte voor Lopen en het Nationaal Masterplan Lopen. Daarnaast vernieuwen we de bewegwijzering voor voetgangers.

2028: In 2028 starten we met de uitvoering van de eerste maatregelen. We verbeteren stap voor stap het voetgangersnetwerk en de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Waar mogelijk combineren we dit met groot onderhoud en gebiedsontwikkelingen.

Fiets

2027: Zwolle blijft investeren in haar positie als fietsstad. We zetten fietslessen voor volwassenen en kinderen voort en werken aan een betere monitoring van het fietsgebruik in de stad. Ook versterken we het Zwols Fietsplatform en zetten we fietsambassadeurs in. We blijven fietsgebruik stimuleren via campagnes en acties. Zo werken we samen met de provincie Overijssel aan de campagne en app "Da's Zo Gefietst". Verder bereiden we regionale doorfietsroutes voor en starten met de uitvoering daarvan.

2028: In 2028 bouwen we hierop voort. We gebruiken de gegevens van het fietsnetwerk om gerichter maatregelen te nemen en blijven investeren in fietsstimulering, innovatie en kennisontwikkeling. Ook blijft de fiets een belangrijk onderdeel in de uitwerking van nieuwe gebiedsontwikkelingen en infrastructurele projecten.

Publieke mobiliteit

2027: In 2027 ronden we de Visie Publieke Mobiliteit en het bijbehorende uitvoeringsprogramma af. Daarbij werken we samen met de provincie, vervoerders en regionale partners aan een aantrekkelijk en toekomstbestendig openbaar vervoersysteem dat aansluit op de groei van Zwolle en de regio. Ook zal een eerste stap gezet worden in het opstellen van het taxibeleid. Daarnaast zetten we de lobby en de verdere verkenning voort voor een nieuw station Zwolle-Zuid en de HOV-verbinding tussen station Zwolle, Vechtrand en Hessenpoort. Deze ontwikkelingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van toekomstige woningbouwlocaties en versterken de rol van het openbaar vervoer binnen het Zwolse mobiliteitssysteem.

2028: In 2028 ligt de nadruk op de uitvoering van het uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit. Tegelijkertijd verwachten we dat de verkenningen naar station Zwolle-Zuid en de HOV-verbinding tussen station Zwolle, Vechtrand en Hessenpoort een volgende fase bereiken. Daarmee ontstaat meer duidelijkheid over de wijze waarop deze ontwikkelingen kunnen bijdragen aan een toekomstbestendig openbaar vervoersysteem en de bereikbaarheid van de nieuwe woningbouwlocaties.



Deelmobiliteit

2027: We maken deelmobiliteit een vast onderdeel van gebiedsontwikkelingen. We stellen hiervoor een regeling voor autodelen op als onderdeel van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs. Vooruitlopend hierop zorgen we voor tijdelijk aanbod in de gebiedsontwikkelingen Weezenlanden-Noord en Gildenhof. De ervaringen die we hier opdoen gebruiken we bij de verdere uitwerking van de regeling.

Samen met de provincie werken we aan een visie op deelfietsen in stad en regio. Ook stimuleren we werkgevers, onderwijsinstellingen en andere organisaties om zelf een bijdrage te leveren aan deelmobiliteit. Zo biedt Deltion deelfietsen aan voor studenten en medewerkers. We onderzoeken hoe deelmobiliteit beter kan aansluiten op mobiliteitshubs en de energietransitie.



Daarnaast gaan we in 2027 verder met de bestaande maatregelen, zoals onderzoek naar het faciliteren van deelauto's in de bestaande stad, subsidie voor autodelen, inzet van de deelmobiliteitsmakelaar en het ondersteunen van succesvolle deelfietssystemen.

2028: We breiden het aanbod van deelmobiliteit verder uit. Ook versterken we de samenhang tussen deelmobiliteit, publieke mobiliteit en mobiliteitshubs.

Hubs en knooppunten

2027: In 2027 zetten we de volgende stap van voorbereiding naar uitvoering. We starten met de voorbereiding en realisatie van extra tijdelijke parkeeroplossingen, zodat goede alternatieven beschikbaar zijn. De bouw van de centrumhub Weezenlanden-Noord is in oktober 2026 gestart en wordt in 2027 voortgezet. Daarnaast zetten we de ontwikkeling van het hubnetwerk voort. We werken verder aan centrum- en buurthubs op Noordereiland, in het Roelenkwartier en Hanze-Oost en aan de stadsrandhub Hessenpoort. Ook rollen we fysieke microhubs verder uit op strategische locaties in de stad. Met de provincie Overijssel en buurtgemeenten werken we aan regiohub Lichtmis, een overstappunt voor auto, openbaar vervoer en fiets, die bijdraagt aan een betere verbinding en bereikbaarheid op de corridor Meppel-Staphorst-Zwolle.
Ook rollen we fysieke microhubs verder uit op strategische locaties in de stad.

2028: We zetten de ontwikkeling van het hubnetwerk voort. Daarbij werken we verder aan de realisatie van centrum-, buurt- en stadsrandhubs, de uitrol van microhubs en de verdere ontwikkeling van de regiohub Lichtmis.

Parkeren

2027: We breiden gereguleerd parkeren verder uit volgens de Nota Parkeren. Daarmee zorgen we voor een betere verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen en ondersteunen we de bereikbaarheid en leefbaarheid van de omliggende buurten. We nemen de signalen van bewoners die niet in hun eigen buurt kunnen parkeren serieus en onderzoeken hoe we het parkeersysteem hier beter op kunnen laten aansluiten. Ook digitaliseren we het parkeerbeheer verder. Zo kunnen bewoners en bezoekers makkelijker parkeerproducten aanvragen en gebruiken. Zo voeren we de ParkerenPlus-app in, een digitale app voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) waarmee zij digitaal en gratis kunnen parkeren op betaalde parkeerplaatsen in deelnemende gemeenten, zonder dat de papieren kaart op het dashboard hoeft te liggen. Daarnaast starten we met de uitrol van de nota Fietsparkeren. Daarmee nemen we maatregelen om het aantal fietsparkeerplaatsen te vergroten en beter beschikbaar te maken.

2028: We zetten deze aanpak voort, waarbij we blijven inspelen op nieuwe gebiedsontwikkelingen, veranderingen in parkeerdruk en de verdere digitalisering van het parkeerbeheer.

Stadslogistiek

2027: We voeren de zero-emissiezone verder uit met het oog op de landelijke verplichting vanaf 2030 en volgen de effecten. Daarbij houden we er rekening mee dat ondernemers voor hun bedrijfsvoering vaak afhankelijk zijn van een bedrijfswagen en een goede bereikbaarheid. Waar nodig sturen we bij. Daarnaast ondersteunen we ondernemers bij de overstap naar duurzame stadslogistiek en werken we samen met landelijke en regionale partners aan beleid voor de periode na 2030.

2028: We blijven de uitvoering van de zero- emissiezone verbeteren op basis van de gegevens uit de monitor en duurzame logistieke oplossingen stimuleren.



Auto & Bereikbaarheid

2027: We stellen een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) op. Dit is een integraal plan voor duurzame mobiliteit, waarin bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in samenhang worden uitgewerkt. Dit plan is nodig om in aanmerking te komen voor Europese mobiliteitssubsidies. Daarnaast werkt Regio Zwolle aan een regionaal mobiliteitsprogramma, waarin de regionale prioriteiten worden vastgelegd. Waar mogelijk combineren we de ontwikkeling van het SUMP en regionaal mobiliteitsprogramma.

De Ring Zwolle (IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee) is de komende jaren een belangrijke opgave. De Ring is essentieel voor de bereikbaarheid van Zwolle en de regio en ondersteunt de verdere groei van de stad. Door toenemende verkeersdrukte, woningbouw en gebiedsontwikkelingen is een samenhangende aanpak van de hele Ring nodig. We werken deze opgave verder uit in een integrale aanpak en een faseringsplan. Hierin bepalen we de samenhang tussen de deelprojecten, de volgorde van uitvoering en de benodigde financiering. Ook versterken we de samenwerking met het Rijk, de provincie en de regio.

In 2027 starten of lopen de volgende projecten:
- Aanpassing van het kruispunt Blaloweg-Gasthuisdijk;
- Start planvorming voor de IJsselallee ter hoogte van de Spoorzone, inclusief een aanpak voor geluid;
- Start planvorming voor de Ceintuurbaan als onderdeel van de gebiedsuitwerking Vechtrand
- Planvorming voor Middelweg tussen de Zwartewaterallee en de binnenstad.

2028: We stellen het regionaal mobiliteitsprogramma vast via een Bereikbaarheidsakkoord. Ook het SUMP wordt naar verwachting vastgesteld, mogelijk als onderdeel van hetzelfde akkoord. Welke projecten op de Ring in uitvoering gaan, wordt bepaald in het faseringsplan dat in 2027 wordt opgesteld.

Verkeersmanagement

2027: We verbeteren het gebruik van mobiliteitsdata en versterken de monitoring van het verkeersnetwerk. Daarnaast stemmen we werkzaamheden, evenementen en verkeersmaatregelen beter op elkaar af vanuit een 'stedelijke hinderregie'.

2028: We maken verkeerssturing en mobiliteitsdata verder onderdeel van de uitvoering van projecten. We zetten mobiliteitsdata steeds vaker in om verkeer actief te sturen en de doorstroming te verbeteren.

Verkeersveiligheid

2027: We voeren de Verkeersveiligheidsstrategie en de risicogestuurde aanpak verder uit. Daarbij richten we ons op plekken waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn en op het stimuleren van verkeersveilig gedrag. Ook blijven we werken aan veilige schoolomgevingen, de aanleg van schoolzones en verkeerseducatie. Daarnaast zetten we innovatieve toepassingen in om verkeersrisico's beter in beeld te brengen. Zo werken we bijvoorbeeld met een risicoviewer, een digitaal dataplatform waarmee we proactief de risico's op de weg in kaart brengen. Een belangrijk onderdeel van deze is de uitvoering van infrastructurele projecten. Het gaat daarbij om zowel om kleine maatregelen om knelpunten op te lossen als grotere infrastructurele projecten.

2028: In 2028 zetten we de uitvoering van de Verkeersveiligheidsstrategie en de risicogestuurde aanpak voort. We nemen verkeersveiligheid daarbij standaard mee in infrastructurele projecten, gebiedsontwikkelingen en beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Ook blijven we inzetten op veilige schoolomgevingen, verkeerseducatie en een vergevingsgezinde inrichting van de openbare ruimte. Een vergevingsgezinde inrichting beperkt de kans op en de gevolgen van ongevallen wanneer verkeersdeelnemers een fout maken.

Maatregelen

Thema	Maatregelen 2027 en 2028
Lopen	**2027:** Voetgangersnetwerk uitwerken; netwerkkaart en opgavenanalyse opstellen, deelname in City Deal Ruimte voor Lopen en Nationaal Masterplan Lopen; actualiseren voetgangersbewegwijzering **2028:** Start uitvoering verbeteren voetgangersnetwerk en toegankelijkheid van de openbare ruimte
Fietsen	**2027:** Fietsstimulering en fietslessen doorontwikkelen; Zwols Fietsplatform uitbreiden en communicatiestrategie rondom fietsstimulering ontwikkelen; voorbereiding en uitvoering van regionale doorfietsroutes **2028:** Blijven investeren in fietsstimulering, innovatie en kennisontwikkeling; fiets integraal meenemen in gebiedsontwikkelingen en infrastructurele projecten
Publieke Mobiliteit	**2027:** Afronden Visie Publieke Mobiliteit en Uitvoeringsprogramma; start opstellen taxibeleid; voortzetten verdere verkenning station Zwolle-Zuid en HOV-verbinding tussen station Zwolle, Vechtrand en Hessenpoort **2028:** Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit uitvoeren; volgende fase verkenningen station Zwolle-Zuid en HOV-baan
Deelmobiliteit	**2027:** Regeling autodelen voor ontwikkelgebieden opstellen; visie op stad-regionale deelfietsen ontwikkelen; stimulering van deelmobiliteit in bestaande gebieden; deelmobiliteit verbinden met hubs en maatschappelijke opgaven **2028:** Uitbreiden aanbod deelmobiliteit; toepassing autodelen in nieuwe gebiedsontwikkelingen; deelmobiliteit, publieke mobiliteit en mobiliteitshubs sterker verbinden
Hubs en knooppunten	**2027:** Tijdelijke parkeeroplossingen voorbereiden en realiseren, bouw centrumhub Weezenlanden-Noord, ontwikkeling centrum-, buurt- en stadsrandhubs voortzetten (waaronder Noordereiland, Roelenkwartier, Hanze-Oost en Hessenpoort); uitbreiden microhubs en voortzetten samenwerking regiohub Lichtmis **2028:** Uitvoering hubnetwerk voortzetten
Parkeren	**2027:** Gereguleerd parkeren verder uitbreiden, parkeerketen digitaliseren (invoering ParkerenPluss app); verbeteren fietsparkeren **2028:** Voortzetten uitvoering parkeerbeleid en daarbij inspelen op gebiedsontwikkelingen, veranderingen in de parkeerdruk en verdere digitalisering
Stadslogistiek	**2027:** Zero-emissiezone monitoren en bijsturen; ondernemers ondersteunen bij verduurzaming logistiek; beleid voor periode na 2030 ontwikkelen **2028:** Uitvoering zero-emissiezone verder optimaliseren; duurzame logistieke oplossingen blijven stimuleren
Auto en bereikbaarheid	**2027:** SUMP en regionaal mobiliteitsprogramma opstellen; integrale aanpak en faseringsplan Ring uitwerken; planvorming IJsselallee, Ceintuurbaan en Middelweg voortzetten **2028:** SUMP en Bereikbaarheidsakkoord vaststellen; uitwerking projecten Ring Zwolle voortzetten
Verkeersmanagement	**2027:** Datagedreven verkeersmanagement verder ontwikkelen; Monitoring met mobiliteitsdata verbeteren; Hinderregie professionaliseren **2028:** Verkeerssturing en mobiliteitsdata integreren in uitvoering van projecten
Verkeersveiligheid	**2027:** Verkeersveiligheidsstrategie en risicogestuurde aanpak verder uitvoeren; maatregelen nemen op locaties met de hoogste verkeersveiligheidsrisico's en rond scholen; verkeerseducatie en gedragscampagnes voor risicogroepen; verkeersveiligheid meenemen in infrastructurele projecten **2028:** Verkeersveiligheidsstrategie en risicogestuurde aanpak voortzetten; verkeersveiligheid meenemen in infrastructurele projecten, gebiedsontwikkelingen en beheer en onderhoud; blijven inzetten op veilige schoolomgevingen, een vergevingsgezinde inrichting en verkeerseducatie en gedragscampagnes

Infrastructurele projecten

De komende jaren investeren we gericht in de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Zwolle. De groei van de stad, nieuwe woon- en werklocaties en de toenemende druk op het mobiliteitssysteem vragen om gerichte investeringen in de infrastructuur. Tegelijkertijd zijn de beschikbare capaciteit en financiële middelen niet onbeperkt. Dit vraagt om scherpe keuzes in de programmering en het ambitieniveau van projecten.

In lijn met het coalitieakkoord kiest het college daarom voor focus en uitvoerbaarheid. We richten ons op projecten die de grootste bijdrage leveren aan de mobiliteitsopgaven van Zwolle en tegelijkertijd aansluiten bij andere ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen in de stad. Waar mogelijk combineren we werkzaamheden met groot onderhoud, gebiedsontwikkelingen en andere maatschappelijke opgaven, zodat investeringen elkaar versterken en de overlast voor de omgeving wordt beperkt.

In deze paragraaf lichten we de belangrijkste infrastructurele projecten voor de komende jaren toe. We starten met het geven van inzicht in de afwegingen die ten grondslag liggen aan de programmering en de doorkijklijst. Vervolgens gaan we in op de infrastructurele projecten voor 2027-2028. Tot slot gaan we kort in op de wijzigingen ten opzichte van de Mobiliteitsagenda 2026-2027.

Afwegingskader

Bij het bepalen van prioriteiten gebruiken we een afwegingskader dat aansluit op de Stedelijke Netwerkaanpak. Hiermee beoordelen we welke projecten het belangrijkste zijn voor het functioneren van het mobiliteitssysteem.

Daarbij kijken we niet alleen naar de effecten op één locatie, maar vooral naar de bijdrage aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en robuustheid van het totale netwerk.
Niet alle projecten hebben dezelfde functie. Sommige projecten zijn vooral nodig voor de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties of de kwaliteit van een gebied. Deze beoordelen we daarom in samenhang met de planning en fasering van de gebiedsontwikkeling.

Bereikbaarheid en fiets

Naast de integrale aanpak van de Ring Zwolle investeren we in projecten die de bereikbaarheid van de stad verbeteren. Deze projecten helpen bestaande knelpunten op te lossen, ondersteunen woningbouw- en gebiedsontwikkelingen en versterken de verbindingen tussen woonwijken, bedrijventerreinen en voorzieningen. De komende jaren werken we onder meer aan de verdere uitwerking en uitvoering van de Middelweg, Rhijnvis Feithlaan, Nieuwe Deventerweg, Twistvlietpad en een alternatieve ontsluiting tussen de Blaloweg en Buitengasthuisstraat. Waar mogelijk combineren we deze projecten met groot onderhoud, gebiedsontwikkelingen en andere investeringen in de openbare ruimte.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij alle infrastructurele projecten in Zwolle. Bij de uitwerking van projecten kijken we daarom nadrukkelijk naar de effecten op de verkeersveiligheid. Op wegen waar dit passend is bij de functie van de weg en het gebruik van de weg binnen het gehele wegennet, verlagen we de maximumsnelheid waar mogelijk en passend naar 30 km/u. Zo dragen zowel verkeersveiligheidsmaatregelen als



investeringen in bereikbaarheid bij aan een veiliger mobiliteitssysteem.
Naast de grotere projecten investeren we jaarlijks in kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen. De prioriteiten bepalen we op basis van de risicogestuurde aanpak. Daardoor kunnen we flexibel inspelen op de grootste verkeersveiligheidsopgaven van dat moment.

Toelichting Blaloweg-Gasthuisdijk-Buitengasthuisstraat

Voor 2027 heeft dit kruispunt de hoogste prioriteit, omdat dit een belangrijk verkeersveiligheidsknelpunt vormt. Dit is het enige kruispunt op de Zwolse Ring zonder verkeerslichten, waardoor het risico op ongevallen hier relatief groot is. Om deze verkeersveiligheid te verbeteren, wordt de middenberm van de Blaloweg doorgetrokken en wordt de noordelijke aansluiting op de Gasthuisdijk afgesloten. De zuidelijke aansluiting richting de Buitengasthuisstraat blijft voorlopig open, omdat er nog geen volwaardig alternatief is voor de ontsluiting van het gebied. Daarom wordt gewerkt aan een alternatieve ontsluiting. Op termijn wordt ook de zuidelijke aansluiting afgesloten.

Doorkijklijst projecten

De doorkijklijst geeft inzicht in de infrastructurele projecten die de komende jaren prioriteit krijgen. Hierin staan zowel projecten die nog worden verkend als projecten die worden voorbereid of uitgevoerd. Zo maken we inzichtelijk welke keuzes we maken en waar de komende jaren de nadruk ligt. Met de doorkijklijst laten we zien op welke projecten we ons in 2027, 2028 en de jaren daarna richten. Voor veel van deze projecten zoeken we nog naar financiering, bijvoorbeeld via subsidies.

Doorkijklijst projecten

Gebied	Project
Ring	Ceintuurbaan
Ring	Fietstunnel Zwartewaterallee bij de Middelweg
Ring	Fietstunnel Zwartewaterallee bij de Rijnlaan
Ring	Holtenbroekerbrug
Ring	Middelweg tussen Van Wevenlinkhovenstraat en Zwartewaterallee
Ring	Afritten A28 (Centrum/Roelenweg, Noord en Lichtmis)
Ring	IJsselallee
Bestaande stad	Rhijnvis Feithlaan
Bestaande stad	Nieuwe Deventerweg (onderdeel doorfietsroute)
Bestaande stad	Twistvlietpad
Bestaande stad	Blaloweg/Gasthuisdijk/Buitengasthuisstraat
Bestaande stad	Oldeneelallee – Marsweg
Bestaande stad	Zwolseweg – Hasselterweg
Oosterenk	Herinrichting Dr. Spanjaardweg
Oosterenk	Kuijerhuislaan + fietstunnel onder Ceintuurbaan
Spoorzone	Veeralleetunnel
Spoorzone	Fietstunnel van de IJsselallee naar Zwolle-Zuid
Spoorzone	Loopbrug Windesheim
Stadshart	Herstructurering Van Roijensingel
Stadshart	Fietsroute Willemskade – Pannekoekendijk
Stadshagen	Zalkerdijkerbrug
Stadshagen	Fietsparkeren station Stadshagen
Holtenbroek	Middelweg – Bachlaan

Disclaimer: dit betreft een inhoudelijke prioritering; de uitvoering is afhankelijk van (bestuurlijke) keuzes en beschikbaarheid van middelen en capaciteit.

Wijzigingen ten opzichte van de Mobiliteitsagenda 2026-2027

De Mobiliteitsagenda is een dynamisch uitvoeringsprogramma. Nieuwe inzichten, veranderende omstandigheden en beschikbare capaciteit of middelen kunnen ervoor zorgen dat projecten anders worden geprogrammeerd dan eerder voorzien.
Ten opzichte van de Mobiliteitsagenda 2026-2027 zijn de wijzigingen beperkt. Op basis van het afwegingskader zijn het Twistvlietpad en de route Zwolseweg - Hasselterweg toegevoegd aan de lijst met prioritaire projecten.

Ook is de planning van enkele projecten geactualiseerd. De projecten Rhijnvis Feithlaan, Wipstrikkerallee, Boerendanserdijk en het kruispunt Blaloweg-Gasthuisdijk-Buitengasthuisstraat zijn nog niet uitgevoerd. Deze blijven onderdeel van de programmering en worden de komende jaren verder voorbereid, uitgewerkt of gerealiseerd.



Rhijnvis Feithlaan

Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen

Bij gebiedsontwikkelingen nemen we mobiliteit vanaf de start mee in de planvorming. De belangrijkste projecten per gebied lichten we hieronder toe.

Stadshart

Het Stadshart ontwikkelt zich verder tot een aantrekkelijk, leefbaar en goed bereikbaar centrum. Met de Uitvoeringsagenda Stadshart werken we aan een openbare ruimte waar voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en bestemmingsverkeer goed samenkomen. Zo bereiden we het centrum voor op de groei van het aantal inwoners en bezoekers.
In 2027 ronden we de herinrichting van de Assendorperstraat af en starten we met herinrichtingsprojecten in de historische binnenstad. Ook volgen we de verkeersstromen in en rondom de binnenstad vanwege de bouw van de centrumhub Weezenlanden-Noord. Daarnaast nemen we maatregelen om horecapleinen op bepaalde momenten autoluw te maken en verkeersoverlast tegen te gaan. We bouwen daarbij voort op de ervaringen met de aanpak van hardrijders en showrijders.
Om ruimte te maken voor de ambities in het Stadshart verminderen we stap voor stap het straatparkeren in de binnenstad. Eerst ronden we de lopende projecten af. Daarna bepalen we op basis van een evaluatie of verdere stappen nodig zijn. Toegankelijkheid, een goed ondernemersklimaat en stadslogistiek blijven daarbij belangrijke aandachtspunten.

Vanaf 2028 starten onder meer de werkzaamheden aan de Burgemeester Van Roijensingel en gaan herinrichtingsprojecten in het Zuidwestelijk Kwadrant en het Broerenkwartier verder.

Spoorzone

De Spoorzone ontwikkelt zich verder tot een stedelijk woon- en werkgebied. Daarbij zetten we in op een autoluw gebied met goede voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer. Het station blijft daarbij het belangrijkste mobiliteitsknooppunt van Zwolle. De komende jaren werken we verder aan de mobiliteitsstructuur van het gebied. We starten met de aanleg van de Kogge- en Hanzetunnel en passen het kruispunt Van Karnebeektunnel - Deventerstraatweg aan. Hiermee verbeteren we de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Spoorzone.

Na 2028 richten we ons op verdere uitbreidingen van de mobiliteitsstructuur die nodig zijn voor de groei van het gebied, waaronder aanpassingen aan de IJsselallee.



Koggetunnel

Holtenbroek en Aa-landen

In 2027 stellen we een plan op voor de verdere ontwikkeling van de Zwartewaterallee. Daarbij combineren we mobiliteit met opgaven op het gebied van leefbaarheid, vergroening, klimaatadaptatie en woningbouw. Onderdeel van deze uitwerking zijn de geplande fietstunnels bij de Middelweg en de Rijnlaan.

In de wijken combineren we onderhoudswerkzaamheden waar mogelijk met verbeteringen aan de openbare ruimte. Rond winkelcentrum Aa-landen werken we verder aan de gebiedsvisie voor het centrum, waaronder de uitwerking van de Rijnlaan en Merwedelaan.

Stadshagen

In 2027 en 2028 vinden in Stadshagen verschillende ruimtelijke ontwikkelingen plaats, waaronder De Tippe en de uitbreiding van winkelcentrum Stadshagen. In 2027 ligt de nadruk op de voorbereiding en uitvoering van het Twistvlietpad. We verbeteren de inrichting van het pad, zodat fietsers hier veiliger en comfortabeler kunnen fietsen. Daarmee versterken we de kwaliteit en herkenbaarheid van deze belangrijke fietsverbinding. Ook werken we in 2027 aan de realisatie van de fietsbrug tussen Westenholte en De Tippe. Hiermee zorgen we voor een goede, veilige en duurzame bereikbaarheid. Komende jaren werken we verder aan de voorbereiding en realisatie van de herinrichting van de Scholtensteeg. Dit is van belang voor de ontsluiting van Breecamp-West.

Oosterenk

Oosterenk ontwikkelt zich van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied met ruimte voor wonen, werken, zorg en onderwijs. Goede mobiliteit is daarbij een belangrijke voorwaarde.

In 2027 werken we verder aan de uitvoering van het mobiliteitsplan voor Oosterenk. Daarbij richten we ons op beter inzicht in het gebruik van parkeerplaatsen, betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers, dubbel gebruik van parkeerplaatsen en samenwerking met werkgevers en gebiedspartners. De mobiliteitsregisseur speelt hierin een belangrijke rol door partijen te verbinden en de uitvoering te bevorderen.

Daarnaast werken we aan het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte. Hierin worden onder meer de Dr. Spanjaardweg, Dr. Van Thienenweg, Dr. Van Heesweg, het wandelnetwerk en de aansluitingen op het regionale fietsnetwerk verder uitgewerkt. Ook onderzoeken we de gevolgen van een mogelijke derde ontsluiting van het gebied.
In 2028 werken we deze plannen verder uit richting definitief ontwerp en voorbereiding van de uitvoering.



Fietstunnel Dr. Spanjaardweg

Nieuwe uitleglocaties: Vechtrand en Nieuw Zuthem

Om de groei van Zwolle op langere termijn mogelijk te maken, werken we de mobiliteitsopgaven voor Vechtrand en Nieuw Zuthem verder uit. Beide gebieden bevinden zich nog in de verkenningsfase. Hierdoor kunnen we mobiliteit vanaf het begin meenemen in de planvorming.

Vechtrand

Voor Vechtrand werken we de hoofdstructuur van het gebied verder uit. Daarbij maken we keuzes over de ontsluiting van de wijk, een toekomstige HOV-verbinding tussen station Zwolle en Hessenpoort, hoogwaardige fietsverbindingen en de relatie met de ontwikkeling van de Ceintuurbaan.

Nieuw Zuthem

Voor Nieuw Zuthem werken we aan een mobiliteitsstructuur die past bij een nieuwe woonwijk van deze omvang. Daarbij onderzoeken we onder meer de ontsluiting van het gebied, een mogelijk station Zwolle-Zuid, een HOV-verbinding, hoogwaardige fietsverbindingen en de aansluiting op de Ring Zwolle.

Nieuwe Veemarkt en Meeuwenlaan

In 2027 werken we verder aan de ontwikkeling van de Nieuwe Veemarkt en de planvorming voor de Meeuwenlaan. Daarbij stemmen we de mobiliteitsopgaven van beide gebieden op elkaar



af, bijvoorbeeld voor lopen, fietsen, parkeren en mobiliteitshubs. Bij de Nieuwe Veemarkt start naar verwachting in 2027 de bouw van de centrumhub in 'veld 2'. In 2028 zetten we deze aanpak voort, afgestemd op de voortgang van beide gebiedsontwikkelingen.

Meerjarige hoofdlijnenplanning

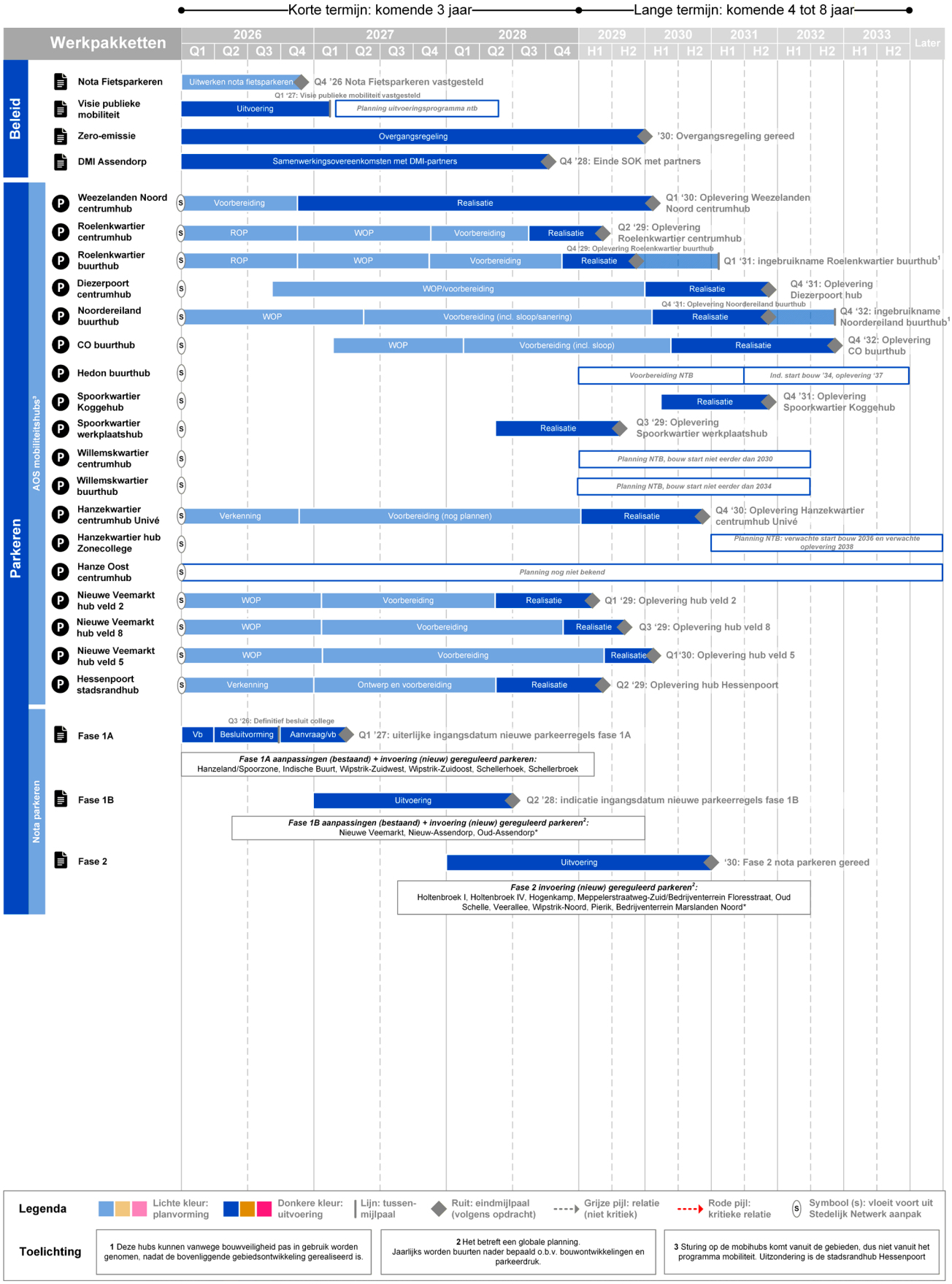
In de meerjarige hoofdlijnenplanning bundelen we de plannen en maatregelen vanuit Mobiliteit en de bekende mobiliteitsmaatregelen binnen gebiedsontwikkelingen. De planning voor 2027 en 2028, met een doorkijk naar de jaren daarna, staat op de volgende pagina's.

Het overzicht is niet bedoeld om te sturen op de planning van afzonderlijke gebiedsontwikkelingen. Die sturing vindt plaats binnen de gebiedsontwikkelingen zelf. We gebruiken het overzicht om de samenhang tussen de projecten te bewaken, zicht te houden op wat de stad aankan en regie te voeren op het stedelijke mobiliteitsnetwerk.

De planning is richtinggevend en kan op basis van nieuwe inzichten en nadere prioritering tussentijds worden aangepast. Deze aanpassingen worden zichtbaar in de eerstvolgende actualisatie van de Dynamische Mobiliteitsagenda.

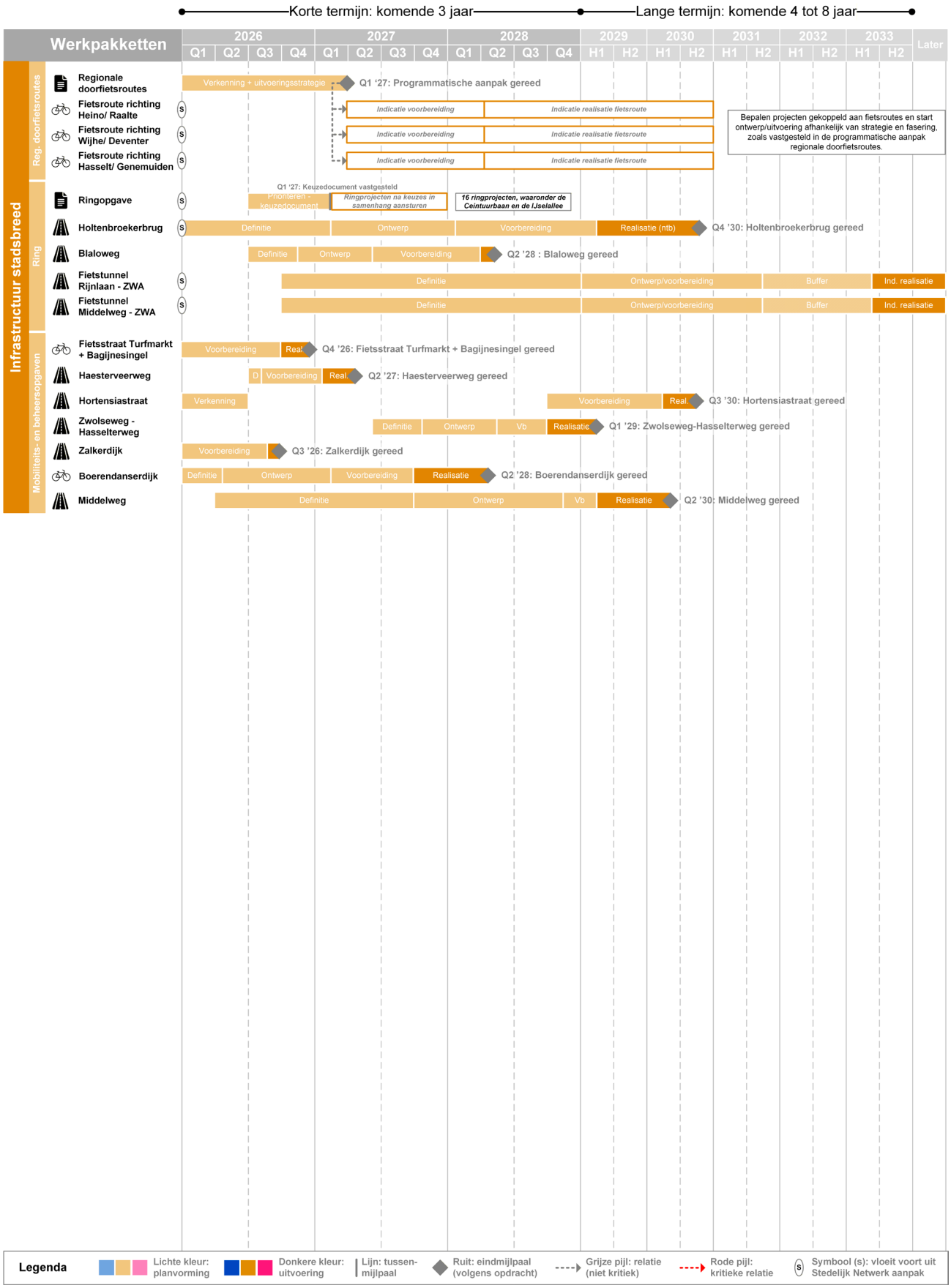
Datum: 17-9-2026

Hoofdlijnenplanning Mobiliteit



Datum: 17-9-2026

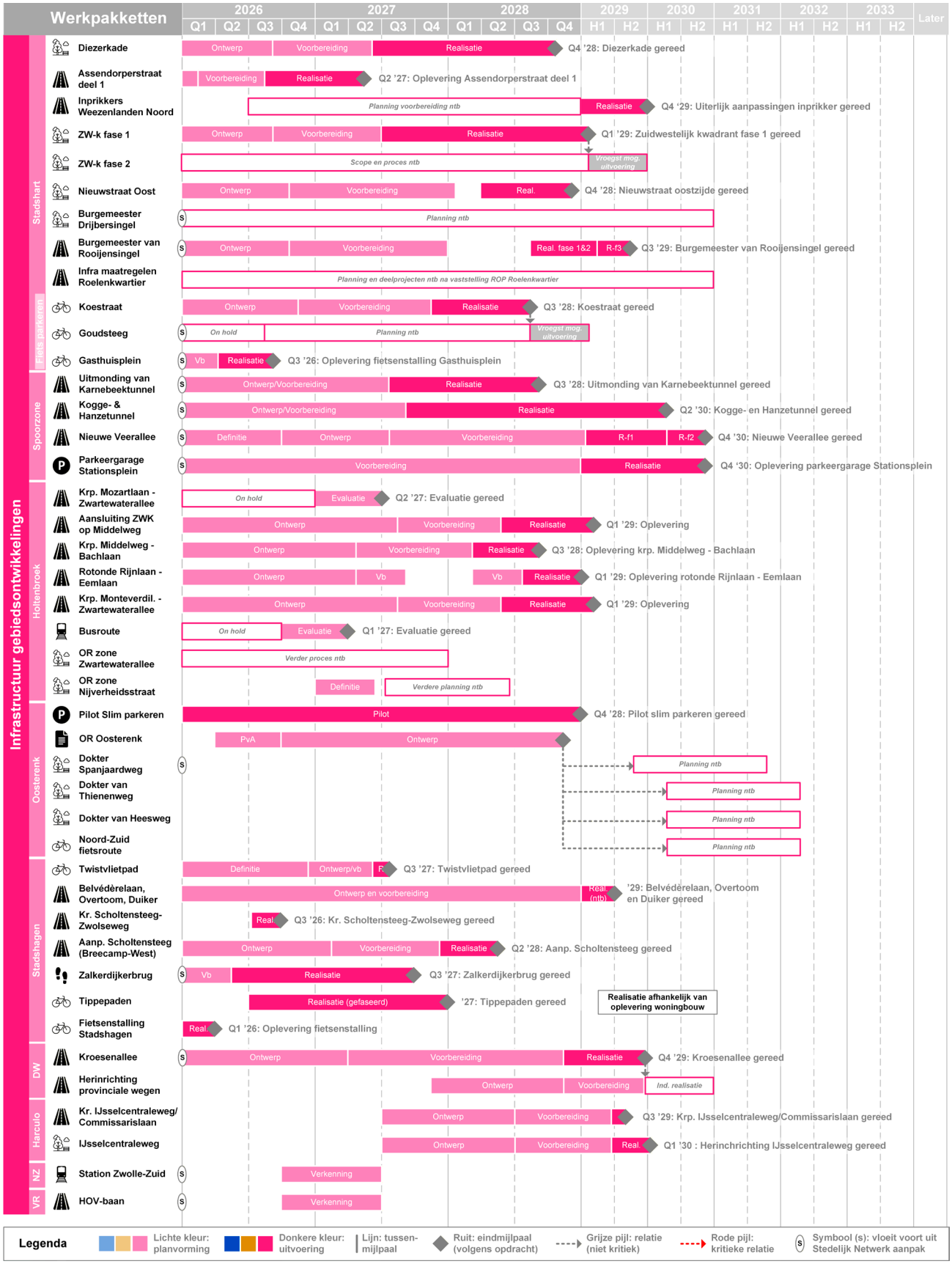
Hoofdlijnenplanning Mobiliteit



Datum: 17-9-2026

Hoofdlijnenplanning Mobiliteit

Korte termijn: komende 3 jaar — Lange termijn: komende 4 tot 8 jaar



Legenda

- Lichte kleur: planvorming
- Donkere kleur: uitvoering
- Lijn: tussen-mijlpaal
- Ruit: eindmijlpaal (volgens opdracht)
- Grijze pijl: relatie (niet kritiek)
- Rode pijl: kritieke relatie
- (S): Symbool (s): vloeit voort uit Stedelijk Netwerk aanpak



Hoofdstuk 4
Financiën

4. Financiën

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

Dekking

Zwolle voert stap voor stap de Mobiliteitsvisie 2030 uit. De Mobiliteitsagenda vormt de inhoudelijke onderbouwing voor de begroting 2027. Daarvoor maken we keuzes in beleid, stellen we prioriteiten en reserveren we geld. Daarbij kijken we naar de fasering en samenhang van maatregelen en naar een passend ambitieniveau. Zo zetten we de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in. In dit hoofdstuk laten we zien hoe we het mobiliteitsbeleid voor 2027 financieren. We gebruiken hierbij dezelfde indeling als in de rest van de Mobiliteitsagenda:

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

Per onderdeel geven we op hoofdlijnen aan:

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

Beleidsinspanningen

We leggen de kosten van beleidsinspanningen ten laste van de gemeentelijke exploitatie. Het gaat om de capaciteit en activiteiten die nodig zijn om het mobiliteitsbeleid voor te bereiden, te ontwikkelen en aan te jagen. Hieronder vallen bijvoorbeeld beleidsontwikkeling, studies en onderzoeken, participatie, communicatie, monitoring en gedragsbeïnvloeding.

Met ingang van 2026 is binnen de sturing van het programma AOS ook expliciet dekking beschikbaar voor de benodigde capaciteit. Daarmee beschikt het programma over een AOS-team dat niet alleen de uitvoering ondersteunt, maar ook de beleidsmatige kant van de AOS-opgave kan bedienen. Dit maakt het mogelijk om beleidsontwikkeling, voorbereiding en uitvoering beter in samenhang te organiseren en capaciteit gericht in te zetten op de prioriteiten binnen het AOS programma.

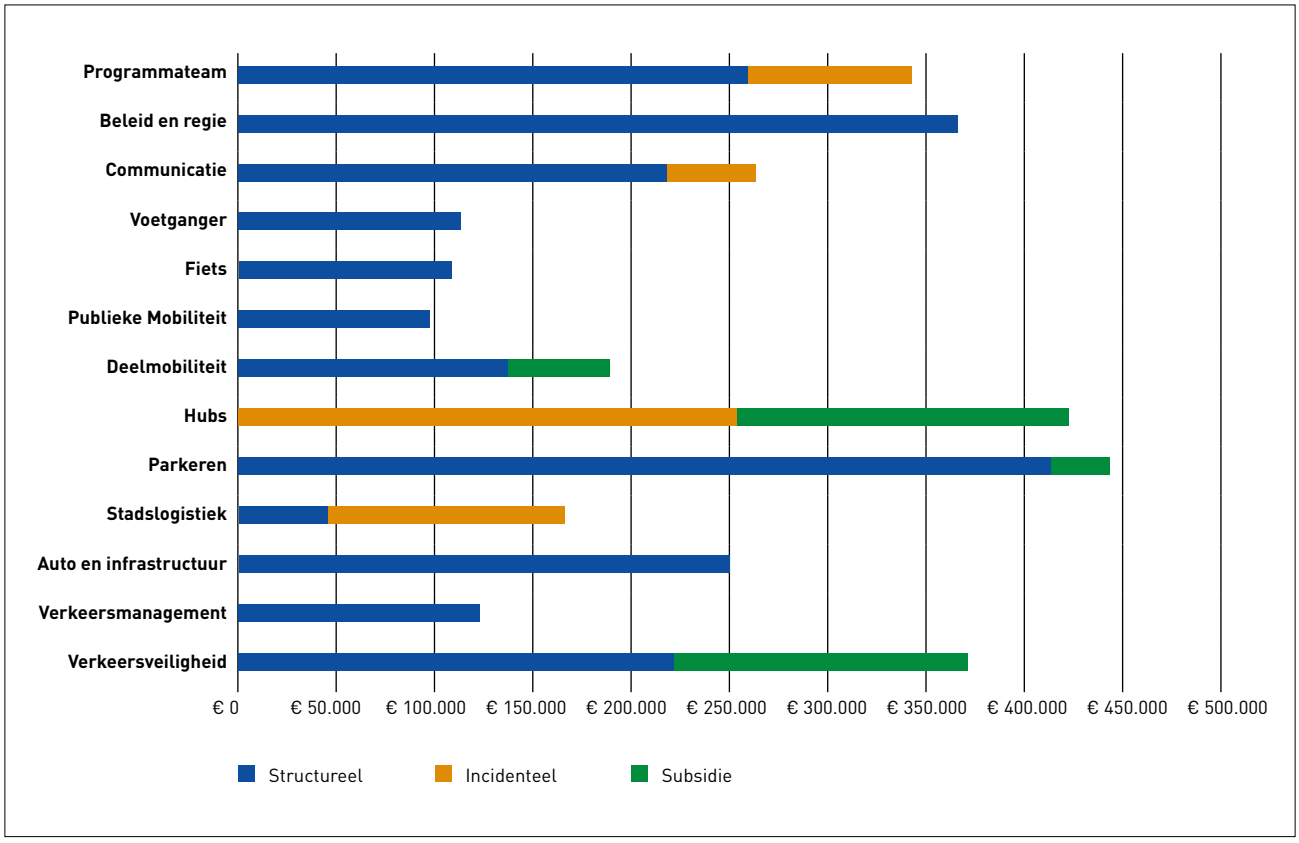
De benodigde inzet verschuift op een aantal onderdelen. Trajecten die worden afgerond vragen minder capaciteit, terwijl voor nieuwe opgaven juist aanvullende inzet of onderzoek nodig is. Vanwege het afronden van de Visie op Publieke Mobiliteit ligt hier komend jaar minder het accent op. De incidentele dekking voor het Actieplan Zwolle Wereldfietsstad is vanaf 2027 weggevallen. Dit vangen we deels op door een beperkt deel van de middelen uit andere posten binnen de begroting hiervoor in te zetten. Het accent ligt komend jaar meer op bereikbaarheid.

Dan gaat het om onder meer onderzoeken die nodig zijn voor de Ring, HOV-baan en station Zwolle-Zuid.

De dekking bestaat uit structurele begrotingsmiddelen voor mobiliteit, incidentele middelen voor specifieke opgaven en bijdragen van provincie en Rijk. De beschikbare middelen worden op basis van de prioriteiten uit deze Mobiliteitsagenda verdeeld.

De dekking van onze inspanningen komt uit:
- Structurele begrotingsmiddelen mobiliteit
- Incidentele middelen voor specifieke doelen
- Provincie- of Rijkssubsidie (zoals CDOKE of, verkeersveiligheid)

Met deze begroting zijn wij in staat om uitvoering te geven aan de gemeentelijk ambities. We leggen het accent op de bestuurlijke prioriteiten (actieve, duurzame mobiliteit en parkeren & hubs) en helpen woningbouw mogelijk te maken.



Dekking inspanningen

Infrastructurele projecten

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

Kleine projecten

Dit zijn relatief beperkte maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid of kleine aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Hiervoor is jaarlijks gemeentelijk budget beschikbaar, waar mogelijk aangevuld met subsidie van de provincie.

Middelgrote projecten

Dit zijn projecten met een grotere omvang, maar met investeringskosten tot circa € 5 miljoen. De dekking kan bestaan uit gemeentelijke middelen, subsidies en bijdragen vanuit bijvoorbeeld groot onderhoud.

Waar sprake is van een investering met meerjarig nut, wordt deze geactiveerd. De investering komt dan niet in één keer ten laste van de exploitatie; de jaarlijkse kapitaallasten worden gedurende de afschrijvingstermijn in de begroting opgenomen.

De tabel hieronder geeft inzicht in de kleine en middelgrote projecten die op dit moment zijn voorzien.

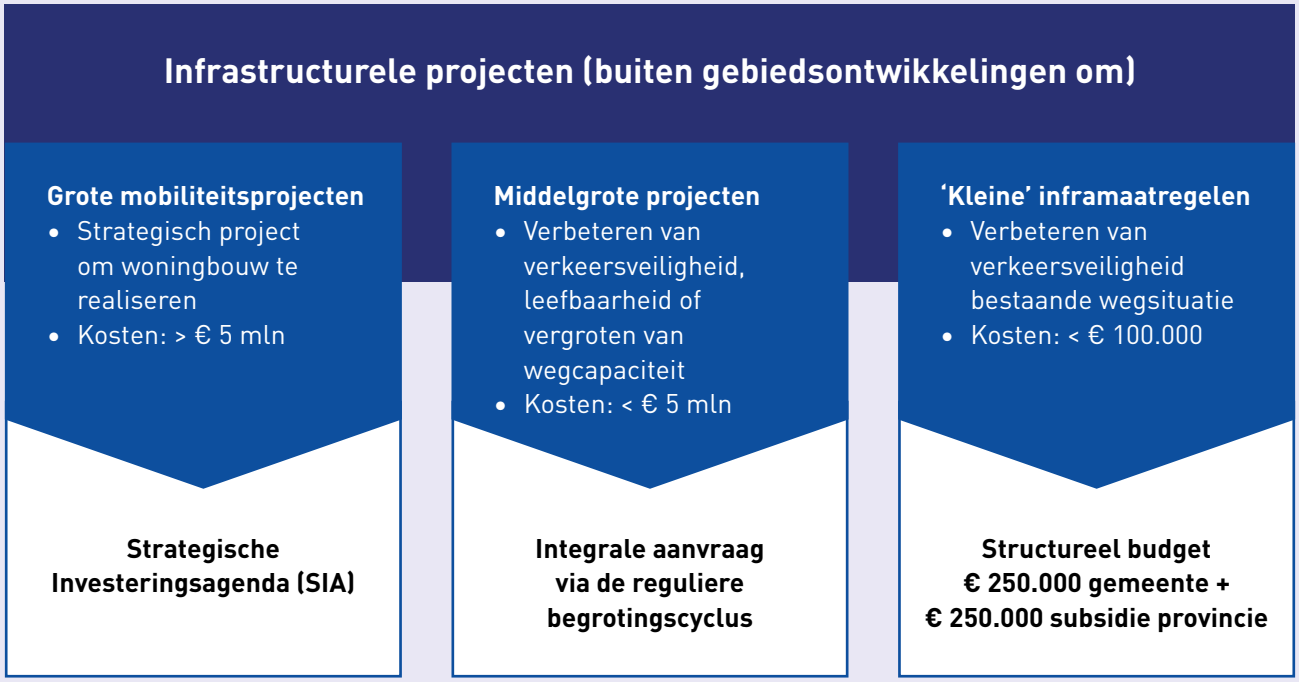
Grote projecten

Projecten boven circa € 5 miljoen vragen doorgaans om aanvullende financiering. Het gaat veelal om strategische projecten die samenhangen met woningbouw, bereikbaarheid of gebiedsontwikkeling. Hiervoor wordt gezocht naar aanvullende dekking, bijvoorbeeld vanuit de Strategische Investeringsagenda (SIA), rijks- en provinciale subsidies en bijdragen van andere partijen.

De prioritering uit deze Mobiliteitsagenda is daarbij het vertrekpunt, maar ook uitvoerbaarheid, beschikbare capaciteit, externe bijdragen, samenhang met andere projecten en het financiële effect van nieuwe kapitaallasten spelen een rol. Op basis daarvan bepalen we welke projecten wanneer kunnen worden uitgevoerd.

Krediet middelgrote projecten

Project	Totaal	Bijdrage	Mobiliteit
Zwolseweg-Hasselterweg	730.000	365.000	365.000
Regionale doorfietsroutes	250.000	125.000	125.000
Doorfietsroute Rhijnvis Feithlaan	400.000	200.000	200.000
Doorfietsroute Turfmarkt - Bagijnesingel	300.000	150.000	150.000
Boerendanserdijk	390.000	195.000	195.000
Haersterveerweg	320.000	160.000	160.000
Spoolderbergweg	200.000	0	200.000
Blaloweg/Gasthuisdijk	100.000	0	100.000
	€ 2.690.000	**€ 1.195.000**	**€ 1.495.000**



Werkwijze financiering projecten

Proces richting Perspectiefnota (PPN)

Niet alle infrastructurele projecten kunnen binnen de beschikbare financiële ruimte gelijktijdig worden uitgevoerd. Daarom actualiseren en prioriteren we richting de komende Perspectiefnota het project-portfolio en stellen we een financieringsstrategie op. We beoordelen projecten op hun bijdrage aan de mobiliteitsambities, urgentie, uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid. De beschikbare middelen proberen we daarbij zo efficiënt en doelmatig mogelijk in te zetten.

We maken in de prioritering onderscheid tussen projecten die we uitvoeren tot 2030 en grote projecten voor de periode daarna, waarvoor mogelijk al eerder voorbereiding en reservering van middelen nodig is. Op basis hiervan leggen we bij de Perspectiefnota een voorstel voor over de prioriteiten, fasering en benodigde middelen.

Mobiliteitsprojecten in gebiedsontwikkelingen

Mobiliteitsmaatregelen die onderdeel zijn van een gebiedsontwikkeling worden gefinancierd vanuit de middelen van de betreffende gebiedsontwikkeling.

Ook de financiële verantwoording loopt via het betreffende gebiedsproject. Voor de (centrum)hubs geldt een andere systematiek. Investeringen in deze hubs worden geactiveerd. De daaruit voortvloeiende kapitaallasten worden gedekt uit de parkeerexploitatie en verwerkt in het parkeerexploitatiemodel. De parkeerexploitatie vormt daarbij het financiële uitgangspunt. Waar nodig is er aanvullend dekking vanuit de reserve Parkeren. Voor investeringen die hier niet binnen passen, is er aanvullende dekking beschikbaar vanuit de Strategische Investeringsagenda. Zo worden de investeringen in de hubs niet los beoordeeld, maar steeds in samenhang met de ontwikkeling van het resultaat uit de bestaande parkeerexploitatie, de beschikbare reserves en de overige investeringen binnen parkeren en mobiliteit.

Dit is een uitgave van gemeente Zwolle, oktober 2026

Dynamische Mobiliteitsagenda 2027-2028

Opmaak:
Team vormgeving, afdeling Communicatie

zwolle.nl