



Raadsbrief

Datum 10 september 2026

Onderwerp Informatie over de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 en afdoening motie M-19 Fietsparkeren normeren

Versienummer 1

Portefeuillehouder Johran Willegers

Samenvatting

Zwolle stuurt op bereikbaarheid, leefbaarheid, versterking van de kwaliteit van de openbare ruimte en efficiënt ruimtegebruik. Het college heeft de *Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026* vastgesteld, waarin dit wordt vertaald in concrete en toetsbare regels voor auto- en fietsparkeren. Met deze regeling heeft Zwolle een helder en juridisch toepasbaar kader voor mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen, onder meer wanneer de raad een omgevingsplan vaststelt. De regeling verbreedt de bestaande benadering en toetsing waarin vooral autoparkeren centraal staat naar een integrale benadering van auto- en fietsparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer, loopafstanden, parkeerrechten en mobiliteitshubs. Daarmee ondersteunt de regeling de woningbouwopgave en gebiedsontwikkelingen, doordat initiatiefnemers, ontwikkelaars en woningcorporaties vooraf meer duidelijkheid krijgen over de normen, reductiemogelijkheden, kwaliteitseisen en de gebiedsgerichte bijdrage voor mobiliteitshubs. Tegelijk draagt de regeling bij aan een zorgvuldige verdeling van ruimte tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, groen, verblijfskwaliteit en duurzame mobiliteit.

Een belangrijk onderdeel is dat fietsparkeren een volwaardige en toetsbare plek krijgt. De regeling bevat fietsparkeernormen en kwaliteitseisen voor onder meer capaciteit, toegankelijkheid, grondgebondenheid en stallingskwaliteit. Hiermee wordt concreet invulling gegeven aan het STOMP-principe en aan motie M-19 Fietsparkeren normeren van 12 november 2021. Met deze raadsbrief wordt voorgesteld deze motie als afgedaan te beschouwen.

Bijlagen

n.v.t.

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De vaststelling van de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 en de voorgestelde afhandeling van motie M-19 Fietsparkeren normeren.



Datum

9 september 2026

Inleiding

Zwolle groeit. De komende jaren komen er duizenden woningen, nieuwe voorzieningen en meer banen bij. Tegelijkertijd is de ruimte in de stad beperkt. Om Zwolle aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar te houden, moeten we zorgvuldig omgaan met de ruimte die beschikbaar is. Mobiliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Het gaat niet alleen om verplaatsen, maar ook om ruimte voor woningen, groen, ontmoeting, spelen en ondernemen.

De auto blijft voor veel inwoners, bezoekers en ondernemers een belangrijk vervoermiddel. Tegelijkertijd zien we dat de behoefte aan mobiliteit per locatie verschilt. Op plekken met goede voorzieningen, hoogwaardig openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn vaak andere keuzes mogelijk. Daarom kijken we bij nieuwe ontwikkelingen breder naar de totale mobiliteitsopgave en maken we afwegingen waarin woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en zorgvuldig ruimtegebruik met elkaar in balans worden gebracht.

Met de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 heeft het college hiervoor een juridisch toepasbaar kader vastgesteld. De regeling werkt eerder vastgesteld beleid uit, waaronder de Mobiliteitsvisie, de Parkeerstrategie Zwolle 2040, de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs en het Ruimtelijk Toekomst Perspectief. Daarmee is het door de raad vastgestelde mobiliteitsbeleid vertaald naar heldere en juridisch toepasbare regels voor ruimtelijke ontwikkelingen. Waar de huidige regeling vooral uitgaat van autoparkeren, kijkt de nieuwe regeling naar de totale mobiliteitsbehoefte van een ontwikkeling. Naast auto- en fietsparkeren gaat het daarbij ook om deelmobiliteit, openbaar vervoer, loopafstanden, parkeerrechten en mobiliteitshubs. Hierdoor ontstaat meer ruimte om maatwerk toe te passen en beter aan te sluiten bij de kenmerken van een gebied. Tegelijkertijd biedt de regeling initiatiefnemers, ontwikkelaars en woningcorporaties vooraf duidelijkheid over de normen en regels die gelden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer en de inzet van deelmobiliteit.

Met deze brief informeren wij uw raad over de vaststelling van de regeling, de betekenis daarvan voor ruimtelijke ontwikkelingen en de voorgestelde afhandeling van motie M-19 Fietsparkeren normeren van 12 november 2021 (GroenLinks, ChristenUnie en PvdA).

Kader

1. [Mobiliteitsvisie Mobiliteit brengt Zwolle verder](#) (oktober 2019)
2. [Parkeerstrategie Zwolle 2040](#) (december 2023)
3. [Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs Zwolle](#) (oktober 2024)
4. [Ruimtelijk Toekomst Perspectief](#) (2025)
5. [Coalitieakkoord Zwolle 2026-2030 Bouwen op Zwolse kracht](#)

Kernboodschap

Met de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 beschikt Zwolle over een helder en juridisch toepasbaar kader voor mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. De regeling ondersteunt de voortgang van woningbouw en gebiedsontwikkelingen en helpt de beschikbare ruimte zorgvuldig te verdelen tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, groen, verblijfskwaliteit en mobiliteit.

De regeling borgt daarnaast de gebiedsgerichte bijdrage voor mobiliteitshubs. Dit is vooral relevant voor ontwikkelgebieden zoals de Spoorzone, Nieuwe Veemarkt en het Stadshart, waar parkeren en deelmobiliteit collectief worden georganiseerd.



Datum 9 september 2026

Omdat fietsparkeren met deze regeling een volwaardige en toetsbare plek krijgt, wordt concreet uitvoering gegeven aan de motie M-19 Fietsparkeren normeren (GL). Met deze raadsbrief wordt de raad geïnformeerd over de vaststelling van de regeling en wordt voorgesteld motie M-19 als afgedaan te beschouwen.

De werking van de regeling wordt gevolgd in de uitvoering en uiterlijk na drie jaar geëvalueerd.

Toelichting

Met de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 geeft het college uitvoering aan eerder door de raad vastgestelde mobiliteits- en parkeerambities en aan de gebiedsgerichte keuzes uit de Parkeerstrategie Zwolle 2040 en de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs. De regeling brengt deze beleidslijnen samen in één juridisch toepasbaar kader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De Regeling mobiliteitsnormen bevat regels over de totale mobiliteitsopgave: auto- en fietsparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer, loopafstanden, parkeerrechten en mobiliteitshubs. Deze bredere benadering is nodig omdat Zwolle groeit en de beschikbare ruimte in de stad schaars is. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen moeten veel belangen en ambities steeds zorgvuldiger tegen elkaar worden afgewogen. Heldere mobiliteitsnormen geven initiatiefnemers vooraf duidelijkheid en bieden de gemeente een toetsingskader.

Fietsparkeren krijgt met deze regeling een volwaardige plek in de planvorming en vergunningverlening. De regeling bevat normen en kwaliteitseisen voor onder meer capaciteit, toegankelijkheid, grondgebondenheid en stallingskwaliteit. Daarmee wordt fietsparkeren vanaf het begin onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het bepalen van passende Zwolse parkeernormen is onderzoek uitgevoerd. Het gaat onder meer om onderzoek naar autobezit in Zwolle, de typering en stedelijkheidsgraad van gebieden en onderzoek van en door woningbouwcorporaties naar autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen. Op basis van deze elementen, landelijke kengetallen en de beleidsmatige keuzes voor de stad is de hoogte van de Zwolse autoparkeernormen bepaald. Daarbij zijn de huidige CROW-kencijfers in veel gevallen als vertrekpunt genomen, met uitzondering van sociale huur en de Spoorzone.

Daarnaast is de regeling belangrijk voor ontwikkelgebieden waar parkeren en deelmobiliteit collectief worden georganiseerd, zoals de Spoorzone, Nieuwe Veemarkt en het Stadshart. Door de gebiedsgerichte bijdrage voor mobiliteitshubs publiekrechtelijk te borgen, ontstaat een basis om parkeeroplossingen én deelmobiliteit op gebiedsniveau te organiseren in plaats van afzonderlijk per bouwplot.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Het opstellen van een juridisch toetsingskader is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De normstelling voor auto- en fietsparkeren is een bevoegdheid van het college. De regeling sluit aan op gebiedsprogramma's zoals Spoorzone, Stadshart en Nieuwe Veemarkt en is feitelijk een sluitstuk van bestaand beleid, zoals de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs en de Parkeerstrategie Zwolle 2040.

Vanaf december 2024 zijn ontwikkelende partijen die zijn aangesloten bij het Zwolse Concilium geïnformeerd over de hoofdlijnen van de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle. De uitgangspunten zijn ook gepresenteerd tijdens de algemene ledenvergadering van het Concilium in 2025.



Datum

9 september 2026

Daarnaast is er vanuit het Concilium een werkgroep parkeren en mobiliteit geformeerd. Met deze werkgroep is constructief overleg gevoerd. Er is veel informatie uitgewisseld en op basis van de gesprekken zijn enkele aanpassingen in de regeling doorgevoerd. De vragen van deze werkgroep vormen bovendien een belangrijke basis voor de Q&A die bij de regeling is opgesteld en via de gemeentelijke website beschikbaar komt.

Met de woningbouwcorporaties is rondom parkeren, de bijdrageregeling en betaalbaarheid een intensief traject gevoerd. Dit heeft geleid tot wederzijds begrip, inzicht en oplossingen voor sociale huurders, zie raadsvoorstel 'Tarief hub abonnement sociale huur'. Hierin wordt een voorstel gedaan om parkeren voor sociale huurders in een mobiliteitshub betaalbaar te houden en het huren van sociale huurwoningen voor huishoudens, die afhankelijk zijn van een auto, bereikbaar te houden in de drie ontwikkelgebieden. Dit voorstel is aangekondigd in het raadsvoorstel bij de vaststelling van de Nota parkeren (maart 2025). Enkele zorgen blijven bestaan en zijn benoemd bij onderdeel risico's.

Communicatie

Na vaststelling wordt de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 officieel bekendgemaakt via www.overheid.nl. De gemeente communiceert daarnaast in algemene zin over de aanleiding, inhoud en werking van de regeling. Daarnaast publiceert de gemeente op www.zwolle.nl algemene informatie over en een vraag- en antwoordenlijst. Ook informeert de gemeente ontwikkelaars, woningcorporaties en andere initiatiefnemers gericht over de toepassing van de regeling.

Initiatiefnemers zijn verantwoordelijk voor de communicatie over de concrete toepassing van de regeling binnen hun ontwikkeling. Zij informeren potentiële kopers en huurders en, waar relevant, omwonenden en andere belanghebbenden tijdig over de gekozen mobiliteitsaanpak en de gevolgen daarvan. Daarbij wordt duidelijk gemaakt of woningen beschikken over een eigen parkeerplaats of een parkeerrecht en welke alternatieven beschikbaar zijn, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. De initiatiefnemer richt hiervoor per ontwikkeling, in afstemming met de gemeente, een passend communicatie- en participatietraject in.

Duurzaamheid

De Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 draagt positief bij aan de duurzaamheidsdoelen van Zwolle. De regeling stimuleert alternatieven voor de privéauto maakt fietsparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer onderdeel maakt van het juridisch toetsingskader. Daarmee wordt niet alleen getoetst op autoparkeren, maar gebiedsgericht gekeken naar mobiliteit en de ambities per gebied.

Een belangrijk positief effect is dat fietsparkeren eerder en beter wordt meegenomen in de planvorming en de ruimtelijke inpassing. Daarmee geeft de regeling concreet invulling aan het STOMP-principe en wordt duurzame mobiliteit vanaf het begin onderdeel van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Ook draagt de regeling bij aan zorgvuldig ruimtegebruik en een leefbare stad. Door parkeren in ontwikkelgebieden collectief en gebiedsgericht te organiseren in mobiliteitshubs, ontstaat meer ruimte voor andere functies in de openbare ruimte, zoals verblijven, groen, klimaatadaptatie en langzaam verkeer. Daarmee sluit de regeling niet alleen aan bij duurzame mobiliteit, maar ook bij bredere duurzaamheidsdoelen zoals klimaatadaptatie en blauwgroene systemen.



Datum 9 september 2026

Er is geen apart duurzamer alternatief uitgewerkt, omdat de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 zelf de duurzame keuze is ten opzichte van de huidige Regeling Parkeernormen, doordat zij naast autoparkeren ook fietsparkeren, deelmobiliteit, openbaar vervoer en mobiliteitshubs betreft bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen.

Financiën

De bijdrage voor mobiliteit is onderdeel van de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 en is daarmee publiekrechtelijk geborgd. De hoogte ervan is vastgelegd in de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs. In de ontwikkelgebieden wordt de autoparkeereis afgekocht via de bijdrage voor mobiliteit. Uw raad heeft op 15 december 2025 een bestedingsvoorziening 'Afkoopbijdrage Hubs' (Mobiliteitsfonds) ingesteld waarin deze bijdragen worden gestort.

De bijdrage Hubs, die nu in de regeling juridisch is geborgd, leidt tot een lagere residuele grondwaarde en heeft daarmee een negatief effect op de vastgestelde gemeentelijke grondexploitaties van het Stadshart van Nieuwe Veemarkt en Noordereiland. De bijdrage kan namelijk niet in alle gevallen volledig in de VON-prijs van de woningen worden verwerkt, waardoor de grondopbrengsten afnemen. Bij de vaststelling van de grondexploitaties is met dit effect al rekening gehouden, maar het is nog niet financieel in de grondexploitatie verwerkt. Voor Nieuwe Veemarkt is het effect meegenomen in de SIA en voor Noordereiland worden in het totale gebiedstekort van € 7,5 miljoen voor het Noorderkwartier. De concrete gevolgen worden bij de herziening van het Meerjaren Prognose Vastgoed (MPV) 2027 expliciet aan de raad voorgelegd. Tegenover dit negatieve effect staat de ontvangst van de bijdrage Hubs in vergelijkbare omvang. Per saldo is op gemeentelijk niveau geen sprake van een aanvullende financiële last, maar van een verschuiving van middelen tussen de grondexploitaties enerzijds en de parkeerexploitatie/mobiliteits-voorzieningen anderzijds. De gevolgen voor de parkeerexploitatie worden meegenomen bij de periodieke herijking daarvan. Dit effect is reeds benoemd bij de vaststelling van de AOS (2024).

De verdeling van de parkeerrechten over de te realiseren woningen (niet alle woningen krijgen een parkeerrecht), heeft invloed op de VON-waarde van de woning. Het gegeven dat niet iedere woning over een parkeeroplossing beschikt, is echter niet nieuw; ook onder de huidige regeling Parkeernormen wordt in verschillende projecten gebouwd met een parkeernorm lager dan 1 parkeerplaats per woning.

Na vaststelling van de Regeling mobiliteitsnormen vindt implementatie van de regeling plaats. Dan zal ook duidelijk worden welke effecten de regeling heeft op de gemeentelijke organisatie. Indien nodig, komen we hierop terug (onderdeel monitoring).

Risico's en aandachtspunten

Aan de vaststelling van de regeling zijn op zichzelf geen zelfstandige risico's verbonden, de regeling is een sluitstuk van eerder vastgesteld beleid en de daarbij gemaakte keuzes.

Zwolle kiest met de hubstrategie voor een vernieuwende aanpak en is aan het pionieren en adaptief aan het ontwikkelen om de stad aantrekkelijk, leefbaar en bereikbaar te houden. Er zijn meerdere gemeenten met een Regeling mobiliteitsnormen, maar Zwolle is uniek in haar Hub-strategie en de daarbij behorende bijdrageregeling (onderdeel Regeling mobiliteitsnormen). Ook het vastleggen van de privaatrechtelijke afspraken op deze onderdelen is een nieuwe niet afdwingbare constructie. Er is dan



Datum 9 september 2026

ook nog geen jurisprudentie die we kunnen benutten. Met de zorgvuldige uitwerking en uitgebreide toelichtingen is naar het oordeel van het college een solide, juridische basis gelegd. De werking wordt in de uitvoering gevolgd.

Vanuit de zorg geuit door de woningbouwcorporaties over enerzijds betaalbaarheid en bouw van (eenzijdige) woningen en anderzijds vertraging in projecten door benodigd overleg op projectniveau, is afgesproken om de effecten van de uitwerking van de regeling op beide onderdelen gezamenlijk monitoren en gezamenlijk mitigerende maatregelen te verkennen, indien dit nodig is.

Vervolg

De Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 wordt als beleidsregel bekendgemaakt via overheid.nl. Daarnaast wordt op [zwolle.nl](https:// zwolle.nl) algemene informatie beschikbaar gesteld over de aanleiding, inhoud en werking van de regeling, inclusief een vraag- en antwoordenlijst.

De regeling werkt door in toekomstige planologische besluiten en gebiedsuitwerkingen, vooral bij wijzigingen van het omgevingsplan waarin naar de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 wordt verwezen.

In de uitvoering wordt verder gewerkt aan de toewijzing van parkeerrechten, de werkwijze voor toepassing van de regeling en de praktische afspraken. Signalen uit projecten over de regeling, de toepassingen en effecten, worden betrokken bij monitoring en evaluatie. Uiterlijk na drie jaar wordt beoordeeld of bijstelling nodig is. Indien nodig wordt een voorstel tot aanpassing van de Regeling mobiliteitsnormen Zwolle 2026 aan het college voorgelegd.

Openbaarheid

Deze raadsbrief en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer