

Zwolle

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle

Eindrapport juni 2025



Colofon

Titel:	Netwerkaanpak mobiliteit Zwolle
Opdrachtgever:	Gemeente Zwolle
Kenmerk:	019708.20250325.R1.02
Status:	Eindrapport
Datum:	06-06-2025



Voorwoord

Zwolle groeit. De vraag naar woningen is groot; we maken als stad een schaa sprong door te groeien. Dat vraagt om een toekomstbestendige mobiliteitsaanpak voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, en ook voor auto- en vrachtverkeer. Daarom is het van groot belang dat we scherp in beeld hebben waar we op de lange termijn moeten investeren om onze bereikbaarheid én scharnierfunctie lokaal, regionaal en landelijk te blijven waarmaken

Met deze Netwerkaanpak Mobiliteit laten we zien hoe we ons als Zwolle voorbereiden op de toekomst. We doen dat op z'n Zwols: realistisch, vooruitkijkend, en samen met onze partners in de regio, provincie en het Rijk.

De aanpak brengt structuur in lopende projecten en geeft richting aan nieuwe investeringen. We werken aan robuuste netwerken, goede doorstroming en bereikbaarheid, verkeersluwe wijken, betere overstappunten aan de stadsrand en slimme oplossingen om slui pverkeer te voorkomen. En we zorgen ervoor dat ons mobiliteitsbeleid past bij de ambities uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief: groei in balans met leefkwaliteit, duurzaamheid en nabijheid.

Deze aanpak is niet het eindpunt, maar een stevige bouwsteen voor de gezamenlijke agenda die we als overheden en partners vormgeven. Alleen in goede samenwerking kunnen we zorgen voor een toekomstbestendige, bereikbare en leefbare regio.

Ik ben trots op het werk dat hiervoor is verzet en kijk ernaar uit om samen met u de volgende stappen te zetten.

Gerdien Rots
Wethouder gemeente Zwolle



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	5
2.	Huidige situatie.....	9
3.	Omgevingsvisie 2030.....	13
4.	Potentie van mobiliteitstransitie.....	19
5.	Mobiliteit en het Ruimtelijk Toekomstperspectief.....	22
6.	Aanvullende netwerkmaatregelen.....	29
7.	Fasering totaal maatregelenpakket.....	38
8.	Conclusie.....	46
	Bijlage.....	48



1.

Inleiding



Aanleiding: Waarom deze netwerkaanpak mobiliteit?

Zwolle is volop in ontwikkeling.

De gemeente Zwolle heeft een grote opgave als het gaat om de bouw van nieuwe woningen. Binnenstedelijk worden conform de lopende Omgevingsvisie 2030 de komende jaren 10.000 woningen gerealiseerd in o.a. het Noorderkwartier, Spoorzone, Zwartewaterzone en Oosterenk. Daarnaast zijn in het kader van de Aanvulling Omgevingsvisie nog nieuwe woningbouwlocaties onderzocht.

Mobiliteit groeit mee

Tegelijkertijd lopen er, vanuit de mobiliteitsvisie, verschillende studies naar de ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk in Zwolle zoals de visie op de Singel en de Verkenning van de Ceintuurbaanzone die onlangs is uitgevoerd. Al deze projecten hebben grote invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit in Zwolle en het gebruik van de verschillende mobiliteitsnetwerken. De effecten zijn tot nu toe echter vooral projectgewijs onderzocht, maar niet in samenhang. Dat doen we met deze netwerkaanpak Mobiliteit. Deze Mobiliteitsaanpak kent drie doelen.

Doel 1: Antwoord op vraagstukken korte termijn

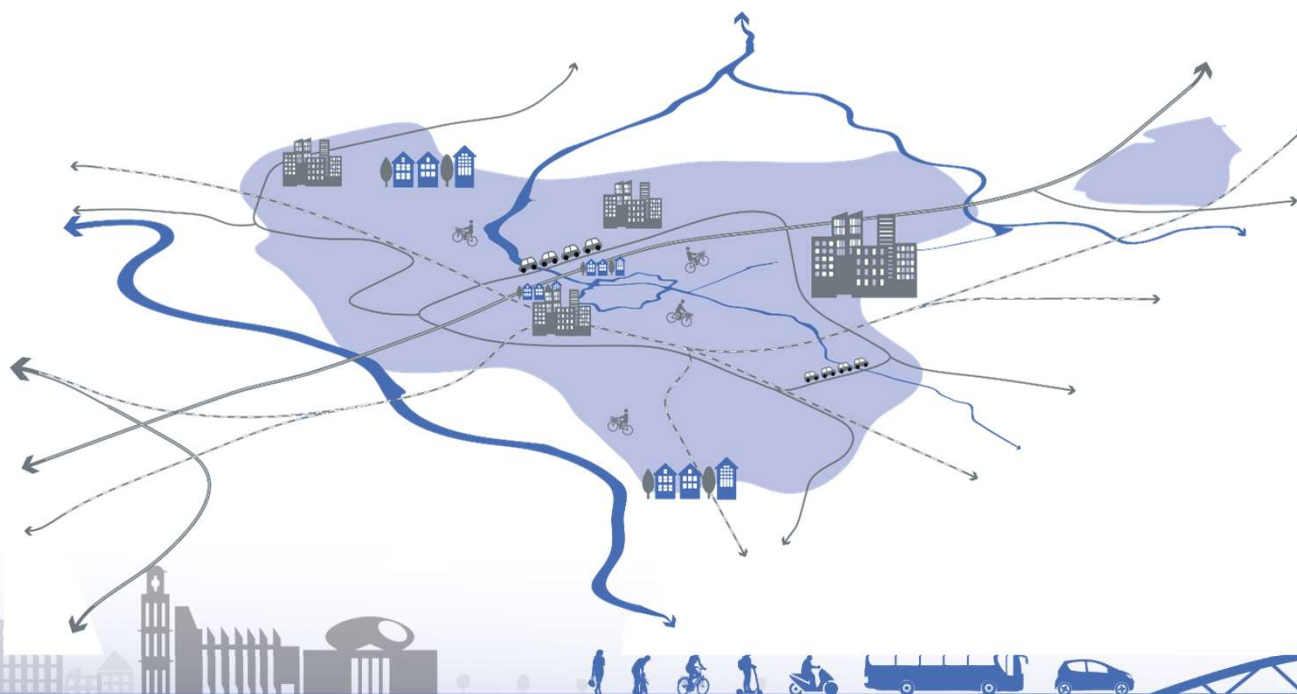
Vanuit de lopende gebiedsontwikkelingen spelen mobiliteitsvraagstukken zoals herinrichting Drijbersingel, herinrichting van Roijensingel, Luttenbergstraat, herinrichting Veerallee. Ingrepen op die plekken hebben consequenties op andere plekken in het netwerk. Zijn die consequenties beheersbaar? Zijn aanvullende maatregelen nodig? Vanuit de gebieden is hier duidelijkheid op nodig. Met de Netwerkaanpak Mobiliteit is dit onderzocht.

Doel 2: Uitwerking Mobiliteitsstrategie van het ruimtelijk toekomstperspectief (RTP)

De ontwikkeling van Zwolle na 2030 staat beschreven in het ruimtelijk toekomstperspectief (RTP). Er wordt ingezet op een toevoeging van nog eens 8.000 - 13.500 woningen. Deze groei is voorzien in de Ceintuurbaanzone, Vechtpoort 1 en ten zuiden van Zwolle Zuid. Vanuit mobiliteit is mede sturing gegeven aan deze locaties doordat ze bijdragen aan nabijheid, het maken van een compacte stad, het toepassen van het STOMP-principe en aansluiten bij bestaande mobiliteitsstructuren. In het RTP is tevens een mobiliteitsstrategie van 7 punten opgenomen waarmee we de groei van de stad mogelijk kunnen maken. De Netwerkaanpak is een verdieping van deze mobiliteitsstrategie uit het RTP.

Doel 3: Opgave samen met onze regionale partners scherp stellen

Zwolle heeft een belangrijke positie in de regio. Het ligt op een knooppunt van weg, water en spoor. Daarmee heeft het een scharnierfunctie in de regionale bereikbaarheid. Als het bij Zwolle niet goed doorstroomt heeft de hele regio daar last van. Vanuit de Netwerkaanpak Mobiliteit is onderzocht hoe die bereikbaarheid kan worden gewaarborgd bij een groeiende stad en regio. Dat brengt forse opgaves met zich mee. Deze opgaves kan Zwolle niet alleen dragen. Dat kan alleen in gezamenlijkheid een succes worden. Met deze Netwerkaanpak Mobiliteit laten we als Zwolle zien wat er op stedelijk niveau nodig is. Daarmee vormt de Netwerkaanpak Mobiliteit een bouwsteen voor de gemeenschappelijke agenda van regio, Provincie en Rijk.



Beleidskader

Huidige Omgevingsvisie en RTP

De Omgevingsvisie *Ons Zwolle van morgen 2030* beschrijft de ambities en doelen voor de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling van de stad. Centraal staat het benutten en versterken van menselijk kapitaal. Zwolle versterkt haar stedelijkheid, wordt nationaal en internationaal aantrekkelijker en bestendigt zo haar (economische) toppositie als regio. Zwolle is in 2050 klimaatbestendig en energieneutraal en Zwolle heeft vitale, solidaire, gezonde en duurzame stadsdelen. De Omgevingsvisie neemt deze ambitie mee als het gaat over hoe mensen leven, wonen en werken en genieten van de stad en het buitengebied, nu en in de toekomst.

Voor mobiliteit betekent dit dat Zwolle een krachtige schakel is in het regionale en landelijke netwerk en dat de stad en haar gebruikers floreren op een goede, interregionale bereikbaarheid. Binnen de stadsring wordt de ruimtelijke impact van mobiliteit verkleind door de mobiliteit te verminderen, veranderen, verschonen, verlagen (van 50km/u naar 30km/u) en parkeren te bundelen. Zwolle ontwerpt volgens de STOMP-methodiek wat zoveel wil zeggen als eerst ruimte bieden aan de voetganger en fietser, dan het OV en als laatste de auto. Er wordt gewerkt aan duurzame verplaatsing door te ontwikkelen rond OV-locaties en in nabijheid van voorzieningen en doorgaand autoverkeer in het centrum wordt zoveel als mogelijk ontmoedigd; voor bestemmingsverkeer in het centrum blijft altijd ruimte. Zo wordt de buitenring de binnenring. De vrijgekomen ruimte binnen de ring wordt besteed aan doorgaande fietsroutes en kwalitatieve loopverbindingen.

De reikwijdte van de huidige Omgevingsvisie loopt tot 2030. Het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) kijkt verder dan 2030 en schetst de ambities richting 2040, met een doorkijk naar 2050. De bijkomende uitdaging ten opzichte van de huidige Omgevingsvisie ontstaat door de sterke stedelijke groei van de stad (ook buiten de bestaande bebouwingsgrenzen) en de groeiende mobiliteit als gevolg daarvan. In hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan welke strategie het RTP volgt om deze uitdagingen te lijf te gaan.

Mobiliteitsbeleid

Als voortvloeisel uit de Omgevingsvisie wordt er in de mobiliteitsvisie dieper ingegaan op de uitdagingen in het mobiliteitsnetwerk van de stad. Zwolle werkt aan mobiliteit die bijdraagt aan een bereikbaar, duurzaam, gezond en inclusief Zwolle. Mobiliteit wordt hierin benaderd als een middel om bredere stedelijke ambities te realiseren, zoals klimaatadaptatie, de energietransitie, duurzame groei en sociale inclusie.

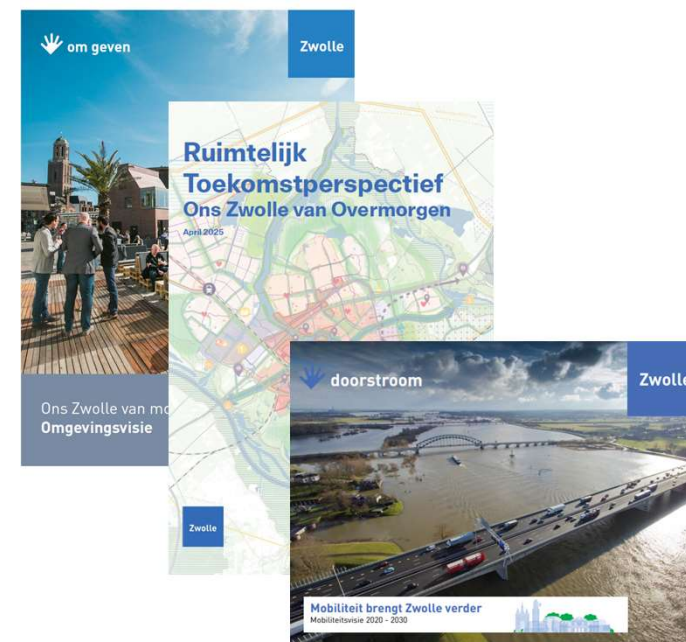
Om deze ambities en die van de Omgevingsvisie te behalen zijn er diverse onderzoeken en beleidsstukken geschreven:

- Mobiliteitsagenda Zwolle
- Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs: Hoe om te gaan met parkeren op afstand en de overstap naar alternatief (deel)vervoer.
- Mobiliteitsonderzoek Singel van Zwolle: Te treffen mobiliteitsmaatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid van de binnenstad.

- Parkeerstrategie en Nota parkeren 2025: Wijze waarop we omgaan met parkeren. Parkeren zoveel mogelijk clusteren, uitbreiding gereguleerd gebied.

Daarnaast zijn er nog diverse losse onderzoeken naar doorstroming op (delen van) de Ring en gebiedsvisies van ontwikkelgebieden.

De netwerkaanpak mobiliteit Zwolle bouwt voort op deze stukken. Belangrijk voorbeeld hiervan is de keuze in de Omgevingsvisie om van een netwerk met 2 ringen naar een structuur van 1 ring met inprikkers te gaan. En het gebied binnen de ring veel meer in te richten als verblijfsgebied.



Aanpak van het proces

Een stapsgewijze aanpak

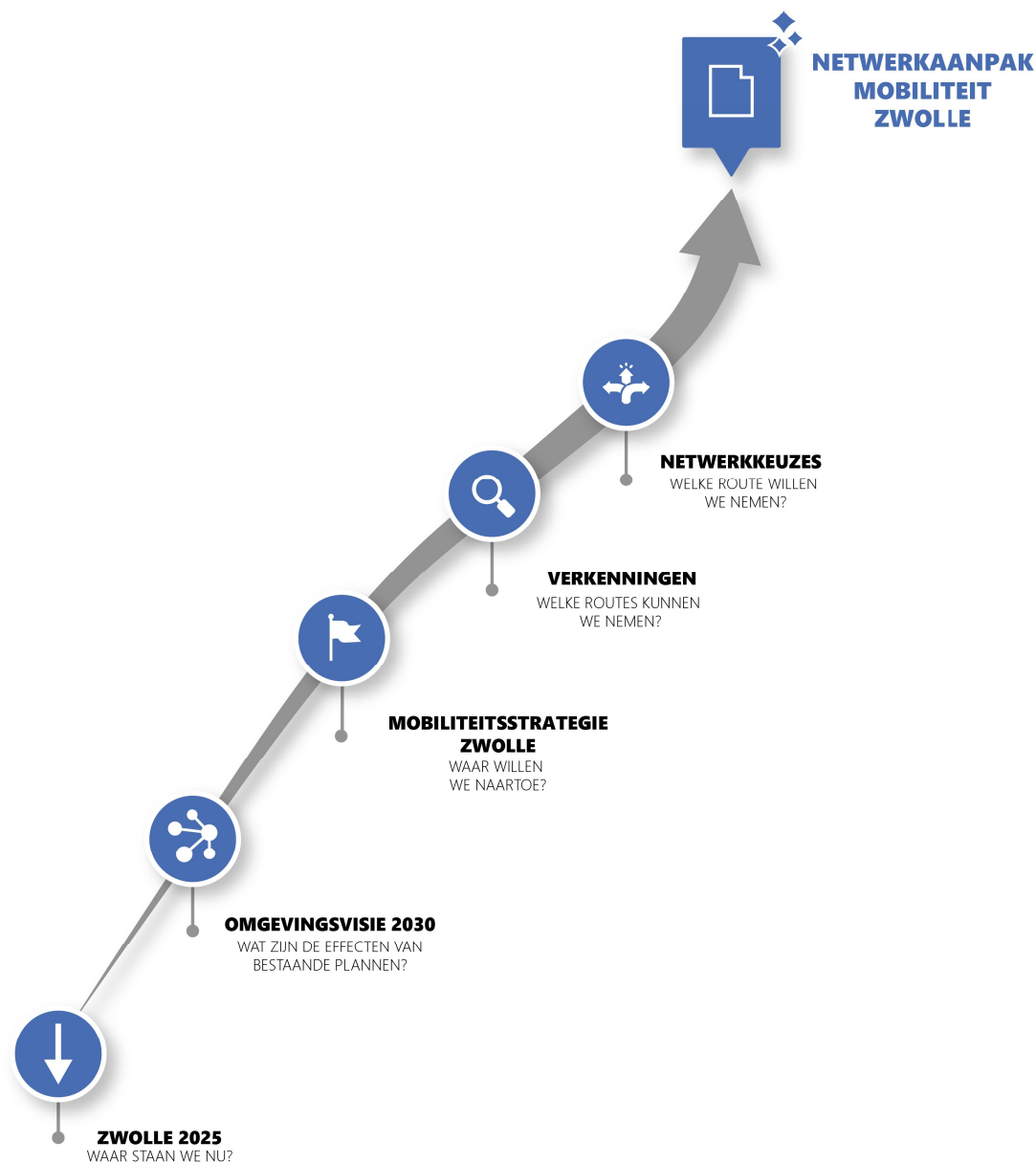
In het onderzoek is een stapsgewijze aanpak gevolgd. Eerst is het huidige mobiliteitsnetwerk beschouwd (intensiteit, bestaande uitdagingen). Vervolgens is de huidige Omgevingsvisie 2030 beschouwd: wat gebeurt er bij de uitvoering van de huidige omgevings- en mobiliteitsvisie, in hoeverre treden er dan knelpunten op en zijn deze knelpunten te verminderen met extra inzet op de mobiliteitstransitie?

Daarna is beschreven op welke Netwerkstrategie mobiliteit de gemeente inzet om de ontwikkelingen van het RTP mogelijk te maken. Vervolgens zijn mogelijk aanvullende netwerkmaatregelen op hun effectiviteit verkend. Vanuit dit inzicht is een aanvullend pakket aan maatregelen samengesteld voor het RTP. Dit pakket is dus aanvullend op de bestaande mobiliteitsplannen vanuit de huidige Omgevingsvisie 2030.

Als laatste is het totaalpakket van mobiliteitsmaatregelen in een fasering in de tijd gezet.

Technische bijlage

Naast dit hoofdrapport is er een technische bijlage waarin alle stappen zijn vastgelegd. Het gaat dan met name om uitgangspunten voor de diverse doorrekeningen met het Verkeersmodel voor Zwolle. Het verkeersmodel Zwolle is opgesteld in 2019. Dit dient als basisjaar voor het model, van waaruit de berekeningen gedaan zijn.



2.

Huidige situatie



Een dynamische stad

Een strategische ligging

Zwolle ontwikkelde zich historisch door de ligging aan het water, maar ook nu ligt Zwolle op een strategische plek. Het is het tweede belangrijkste spoorknooppunt met verbindingen in acht richtingen. Ook de Rijkswegen A28, A50, N35 en provinciale weg N340 komen in Zwolle samen. Mede door deze positie, samen met het aantrekkelijk vestigingsklimaat en de kwaliteiten van de historische binnenstad ontwikkelde de stad zich met 134.000 inwoners en 109.000 arbeidsplaatsen tot een belangrijke ruimtelijk-economische pool in dit landsdeel.

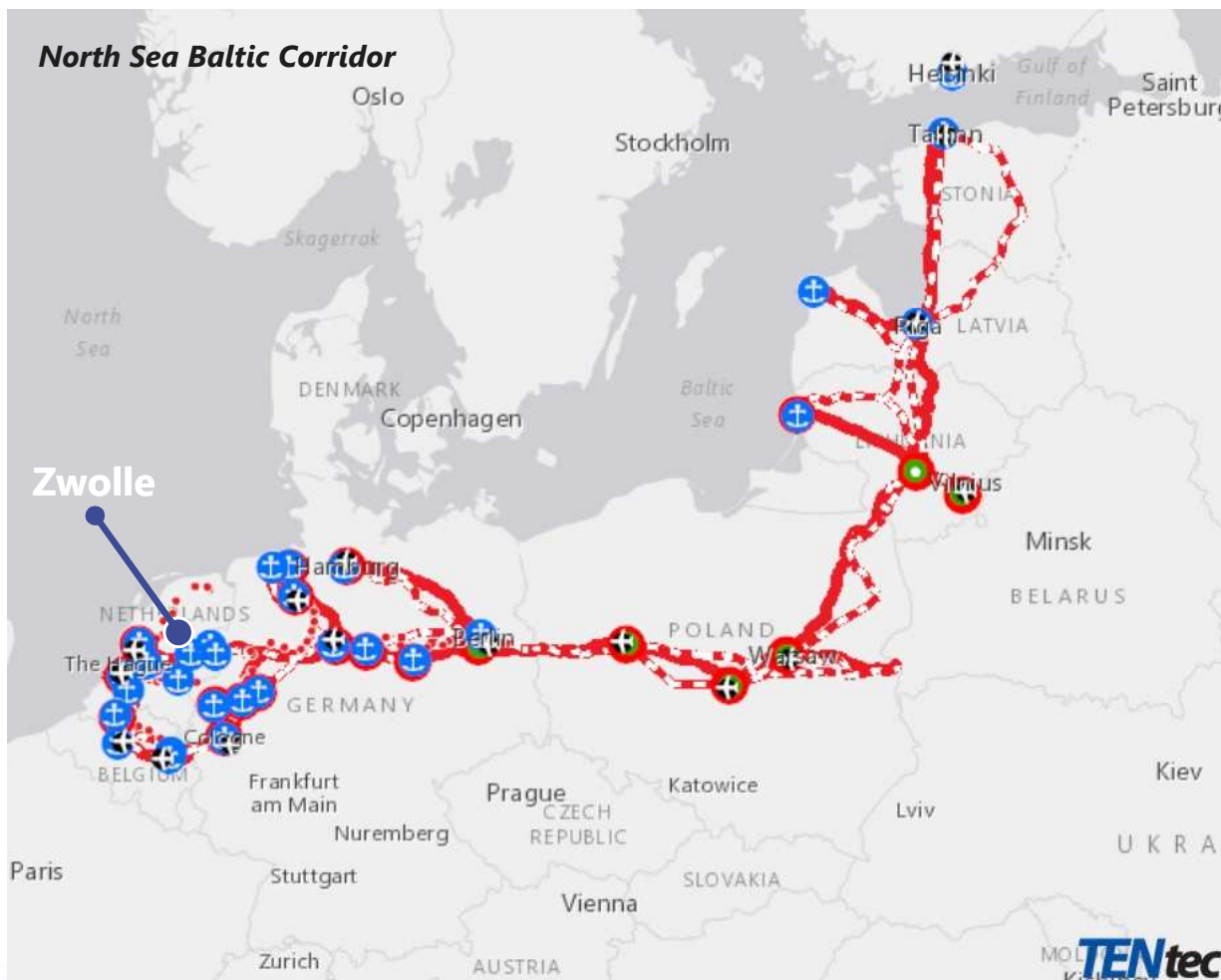
(Inter)nationale bereikbaarheid speelt een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van Zwolle als aantrekkelijke stad. Regionaal is Zwolle al zeer goed verbonden. Ook de internationale weg-, water- en spoorverbindingen hebben potentie. Via de weg is Zwolle via de A28 en A37 in noordelijke richting verbonden met Duitsland en via de A50 en de A1 in zuidelijke richting. Treinreizigers richting Zuid-Europa kunnen via Amsterdam of Rotterdam op de Eurostar stappen. De ligging aan de IJssel (onderdeel van het TEN-T waterwegen) maakt dat (the Port of) Zwolle, met havens in Zwolle, Kampen en Meppel, een interessante spil is in het Europese water transportnetwerk

Zwolle als logistiek knooppunt

Binnen Europa kennen we een multimodale transport infrastructuur, het zogenaamde Trans European Transport Network. Dit netwerk bestaat uit een tiental corridors, de zogenaamde strategische verbindingen binnen Europa. Eén van die corridors is de North Sea - Baltic corridor van de Noordzeehavens Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen naar de Baltische Staten. Zie

de afbeelding hiernaast. In onze regio loopt die, corridor over de A1 (Utrecht, Apeldoorn, Deventer Hengelo) naar de Duitse grens. Het betreft een corridor voor zowel spoor als weg. Zwolle ligt met de

A28 aan het ondersteunende netwerk van deze corridor. Door de strategische ligging tussen Hamburg/Bremen en de Rotterdamse/Antwerpse haven is Zwolle een interessant logistiek knooppunt.



Station Zwolle als knooppunt voor trein en bus

De Regio Zwolle heeft een zeer fijnmazig treinnetwerk met in elke kern rondom Zwolle op circa 15/20 kilometer wel een treinstation zoals Kampen, Meppel, Dalfsen, Ommen, Raalte, Wijhe of 't Harde. Zwolle is daarin het Openbaar vervoerknooppunt van Noord-Nederland waar alle lijnen bij elkaar komen. Het heeft een belangrijke overstapfunctie in het netwerk.

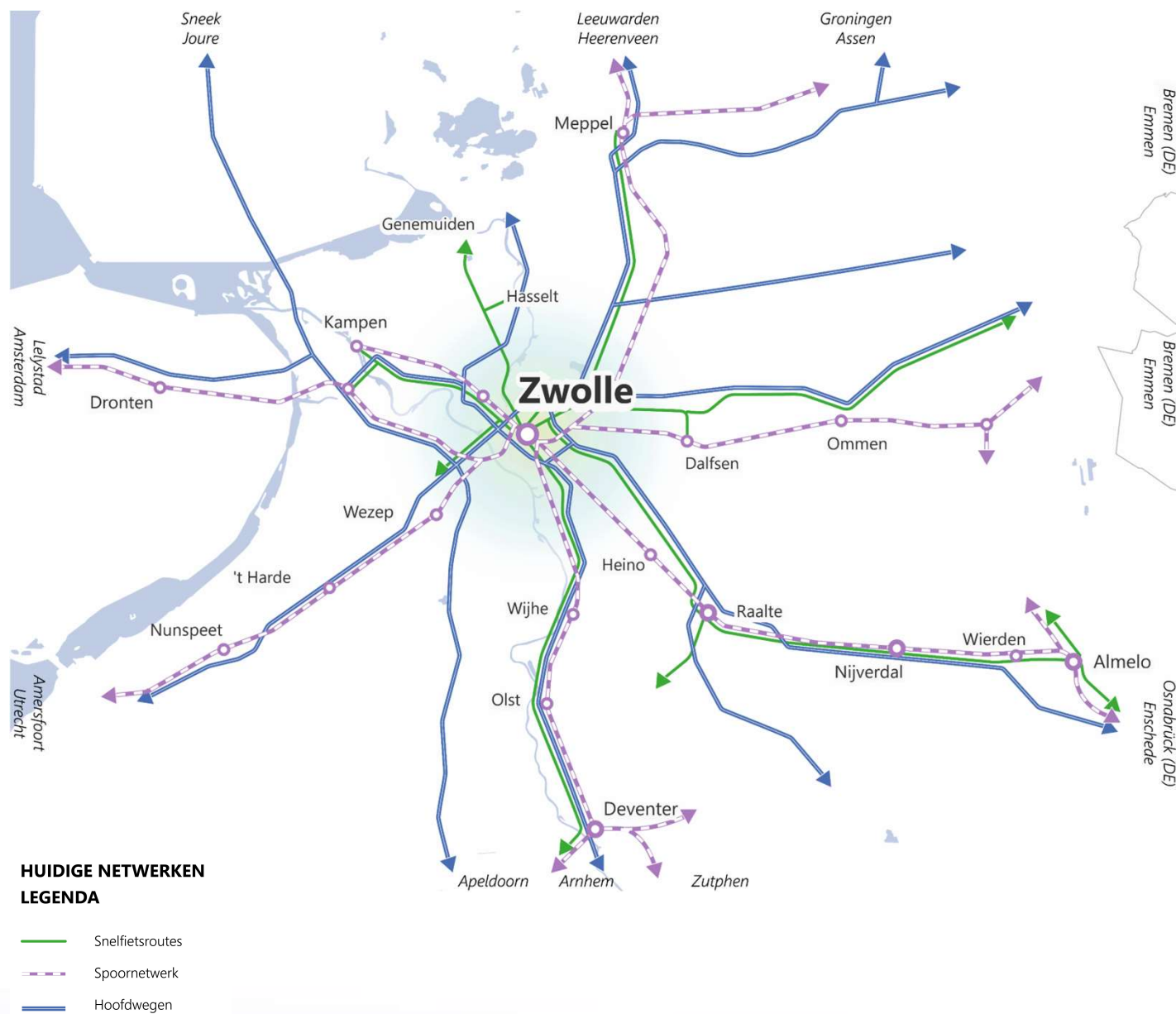
Daarnaast kent Zwolle een relatief fijnmazig busnetwerk met ook hier goede verbindingen zowel binnen de stad als richting de regio. De bussen in Zwolle rijden in de concessie IJssel-Vecht en deze concessie wordt beheerd door de provincie Overijssel met als vervoerder EBS.

Er zijn een aantal meer belangrijke buslijnen zoals Zwolle-Apeldoorn / Dedemsvaart / Nunspeet. Deze rijden in een hogere frequentie (in de spits 4 tot 6 keer per uur) met bussen met meer comfort. Een vrije busbaan over het spoor zorgt voor een goede ontsluiting van het busstation. Belangrijke bestemmingen binnen Zwolle zijn naast het station, de binnenstad (Pannenkoekendijk) Deltion en Oosterenk (vooral Isala).

Er wordt samen met de Provincie gewerkt aan een visie op Publieke Mobiliteit

Fietsstad Zwolle

Zwolle is een uitgesproken fietsstad. Dit komt in de eerste plaats door jarenlange inzet voor en investeringen in directe, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Het gaat daarbij zowel om de kwaliteit van de fietsinfrastructuur zelf, maar ook om de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving van de fietser. Daarnaast zorgt de compacte opzet van de stad, dat veel bestemmingen binnen fietsafstand liggen. Hierdoor is fietsen binnenstedelijk concurrerend ten opzichte van het gebruik van de auto.



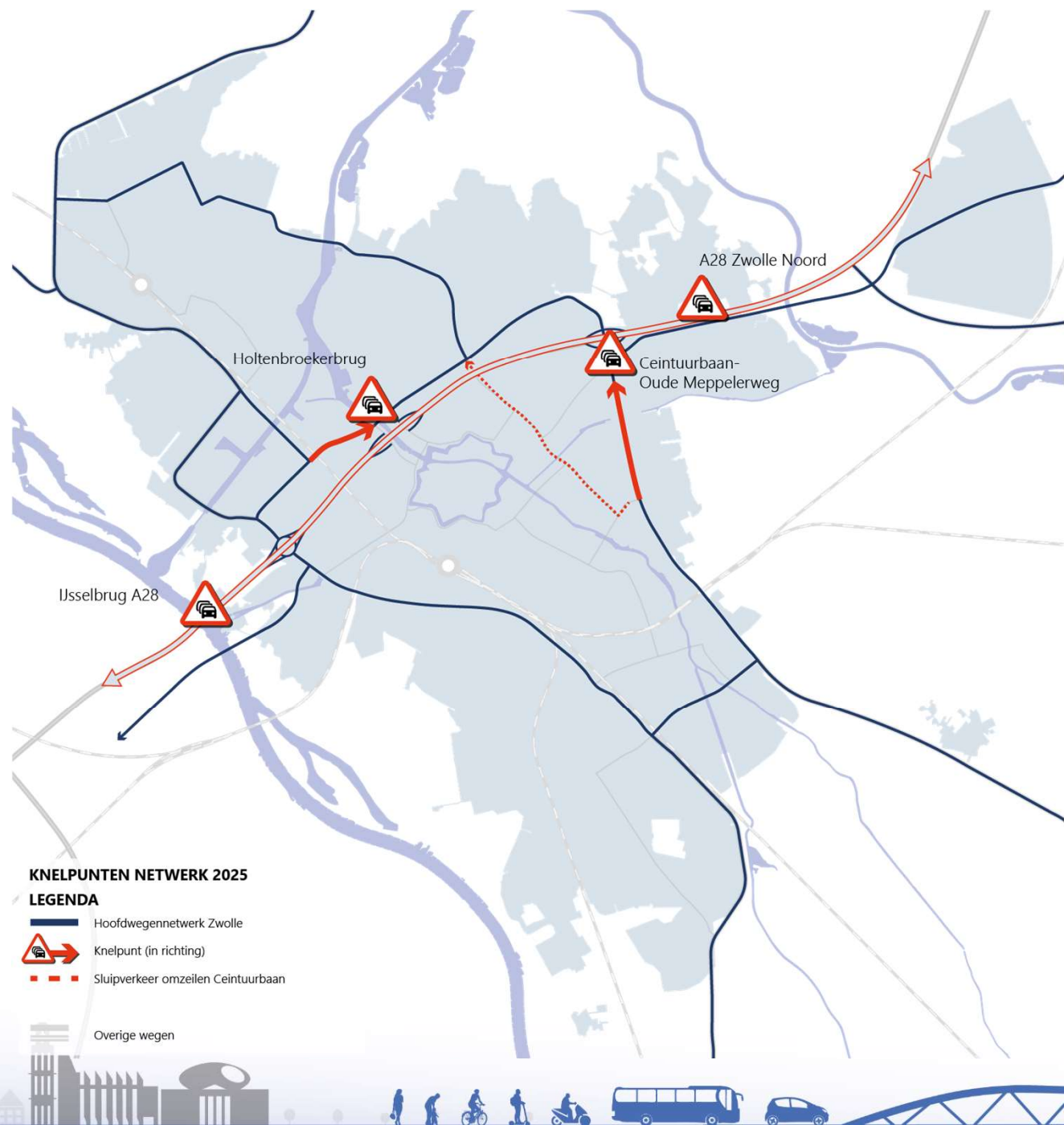
Ook het wegennetwerk functioneert goed.

De bereikbaarheid van Zwolle per auto is relatief goed*. Op de meeste momenten zijn er geen problemen. Wel zijn er problemen met de verkeersafwikkeling in de spitsperiodes. Dat is in de ochtend tussen 7.30 en 8.30 uur en in de avond tussen 16.15 en 17.15 uur. Opvallend voor Zwolle is dat de avondspits na 17.30 uur snel afvlakt.

Wel structurele vertraging op enkele punten

Op een tweetal punten in het netwerk zien we structurele vertraging. Dat is voor de Holtenbroekerbrug komende vanaf Stadshagen. En in de avondspits op de Ceintuurbaan naar de A28. Wat daarnaast opvalt is dat er een aantal punten in het netwerk zijn waar de betrouwbaarheid laag is. Dat betekent dat je de ene dag zonder problemen door kunt rijden en op een andere dag ineens vertraging hebt. Die lagere betrouwbaarheid doet zich voor op de IJsselallee, op de Ceintuurbaan stad in, burg. Roelenweg, Zwartewaterallee en heel nadrukkelijk op de A28. Op de A28 is het verkeersbeeld wisselend. Er zijn dagen dat de doorstroming goed is, maar de gevoeligheid voor verstoringen is erg groot. Een klein ongeval of werk aan de weg heeft direct een grote impact. En dat heeft ook effect op het Zwolse wegennet. De doorstroming op de Zwolse wegen heeft een afhankelijkheid met de doorstroming op de A28.

* In de internationale traffic index van TomTom wordt wereldwijd de congestie in steden gemeten. Hierin staat Zwolle 457^e van de 500 onderzochte steden. [Traffic Index ranking | TomTom Traffic Index](#)



3.

Omgevingsvisie 2030



Prognose Omgevingsvisie 2030

Wat gebeurt er als alle bestaande plannen zijn gerealiseerd?

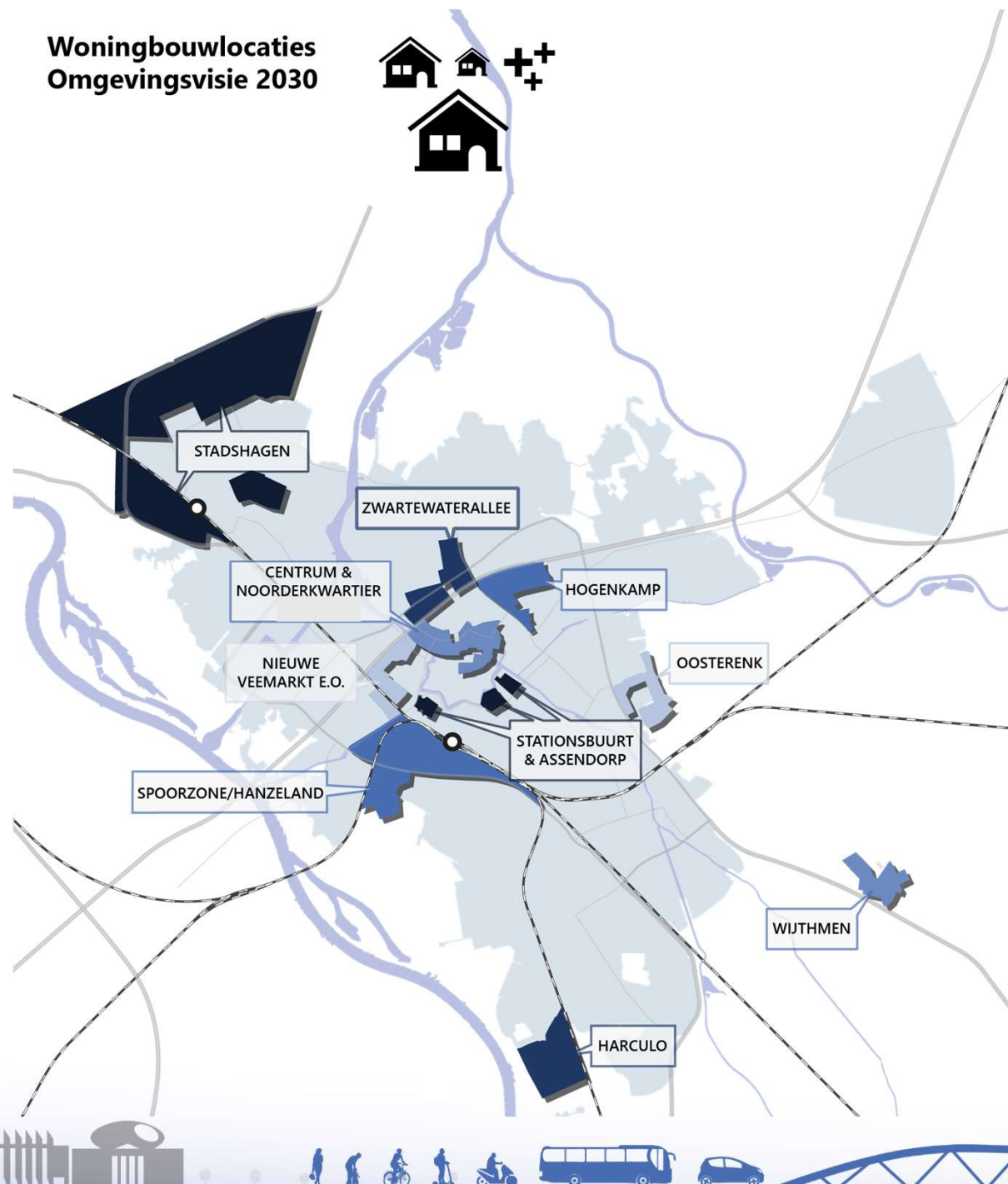
Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkeling van de stad als alle plannen uit de Omgevingsvisie 2030 zijn uitgevoerd. Dit zijn de plannen die momenteel worden uitgevoerd of die onderdeel zijn van reeds vastgestelde visies en beleid. Met andere woorden: wat mogen we verwachten als we vanaf nu geen aanvullende besluiten meer nemen en alleen uitvoeren wat al besloten is? Het gaat dan om

- Ruimtelijke plannen voor groei woningen uit de Omgevingsvisie 2030
- Ruimtelijke plannen voor groei arbeidsplaatsen uit de Omgevingsvisie 2030
- Reeds vastgestelde Mobiliteitsmaatregelen

Toename woningen Omgevingsvisie 2030

Hiernaast zijn op kaart de vastgestelde woningbouwplannen weergegeven. Het gaat om meerdere locaties in de wijk Stadshagen, grote inbreidingslocaties als de Spoorzone, Stadshart en Nieuwe Veemarkt. Ook liggen er woningbouwopgaves in Oosterenk, de Hogenkamp, Zwartewaterallee en de uitleglocaties in Harculo en Wijthmen.

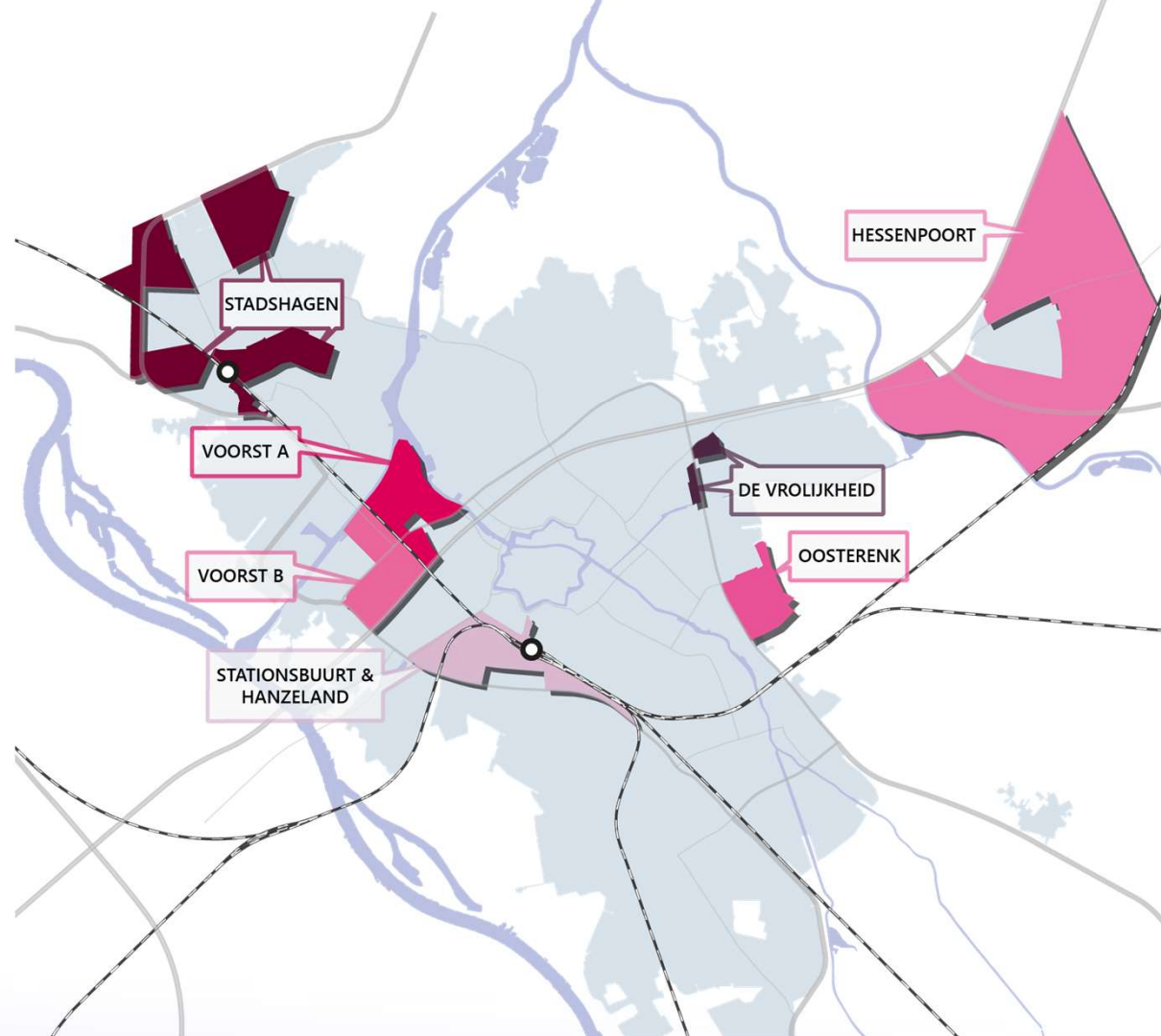
Woningbouwlocaties Omgevingsvisie 2030



Ruimtelijke plannen arbeidsplaatsen

Het aantal arbeidsplaatsen neemt eveneens toe in de periode tot 2030. Een groot deel hiervan komt terecht in de Spoorzone, maar er is ook een uitbreiding van Hessenpoort voorzien. Voor het overige vindt vooral verdichting van arbeidsplaatsen in de bestaande stad plaats.

Uitbreiding arbeidsplaatsen Omgevingsvisie 2030



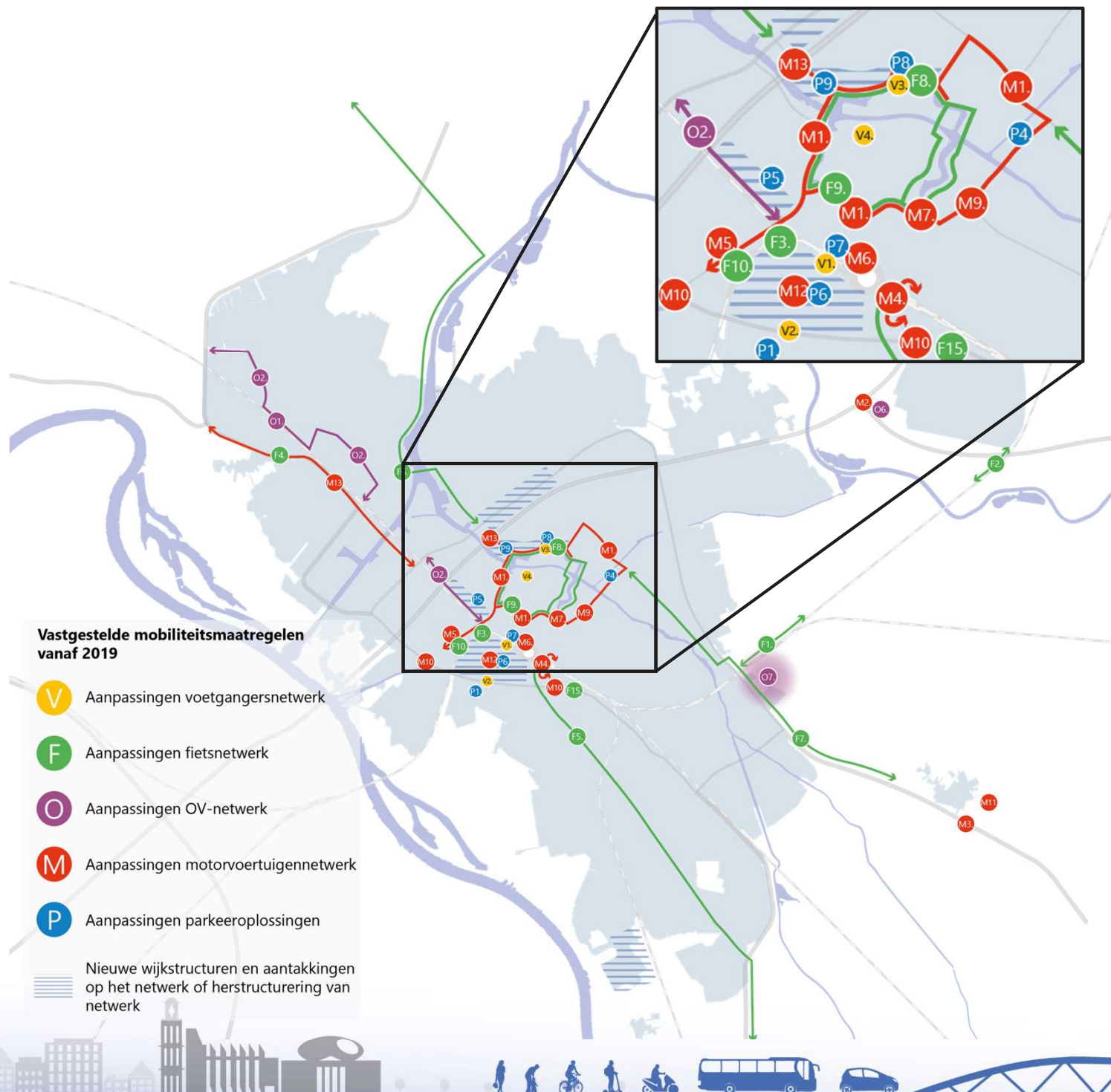
Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen

Een groot aantal mobiliteitsmaatregelen is in voorbereiding, waarvan sommige ook gekoppeld zijn aan de ruimtelijke maatregelen. Op de afbeelding hiernaast zijn de locaties van de mobiliteits- en netwerkmaatregelen afgebeeld. In de bijlage 1 is een compleet overzicht opgenomen.

Voor de fiets is uitgegaan van een nieuwe fietstunnel onder het spoor en onder de IJsselallee. Ook is uitgegaan van een nieuwe fietsverbinding naar Hessenpoort. Het openbaar vervoer is versterkt door de opening van station Stadshagen. Ook worden er nieuwe buslijnen naar Hessenpoort en Raalte aangeboden. In het wegennetwerk wordt de snelheid en inrichting op de Singel aangepast. De Van Karnebeek tunnel is opengesteld voor autoverkeer en de aansluitingen van de N340 op de A28 en van de N35 op de N747 worden aangepast. Tot slot is er rekening gehouden met aanleg van diverse centrumhubs voor auto's en de voetgangersnetwerken hiernaar toe. Het betreft hier alleen de belangrijkste maatregelen. Een compleet overzicht is opgenomen in bijlage 1.

Gedurende het onderzoek is de Nota Parkeren 2025 aangenomen door de Zwolse gemeenteraad. De Nota Parkeren is opgenomen in bijlage 1 als 'huidig beleid' maar is niet meegenomen als 'Vastgesteld mobiliteitsbeleid' in dit deel van het onderzoek.

In hoofdstuk 4 Mobiliteitstransitie is de Nota Parkeren wel meegenomen in de berekeningen.



Opgaves bij uitvoering Omgevingsvisie 2030

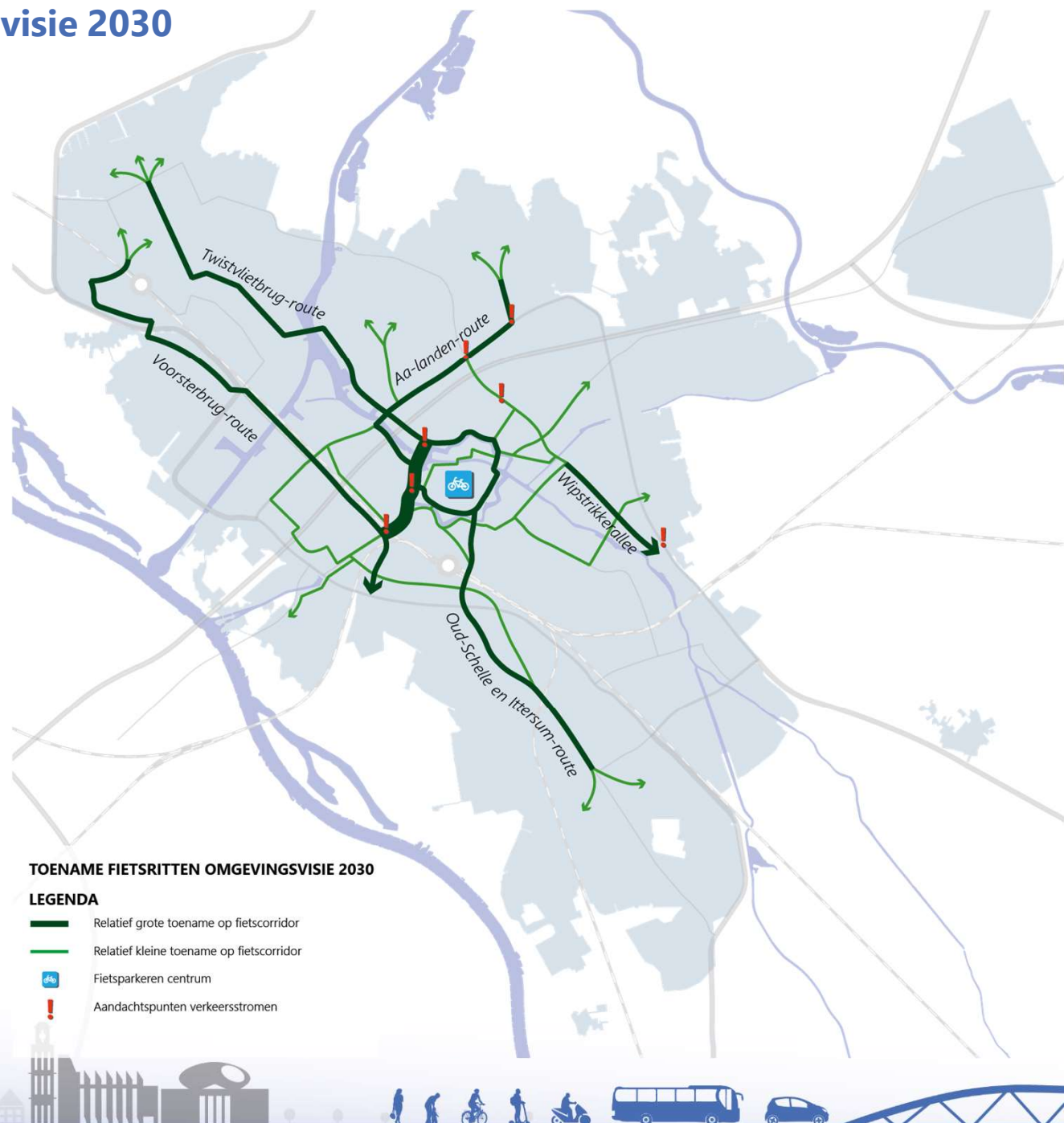
Verbeteren voetgangersvoorzieningen

Het clusteren van parkeren en toevoegen van nieuwe loopverbindingen zoals de Passerelle zorgen voor een toename van voetgangers, met name tussen parkeerclusters en aantrekkelijke locaties in en om het centrum. De toename van voetgangersstromen vraagt om het verhogen van de kwaliteit van deze verbindingen. Zo is het wenselijk dat er ook een volwaardig voetgangersnetwerk wordt ontwikkeld, inclusief inrichtingsprincipes waar dit netwerk aan dient te voldoen. Waarbij expliciet rekening gehouden wordt met toegankelijkheid. Want Zwolle wil een gastvrije stad zijn voor iedereen.

Groei fietsverkeer opvangen

Er is aandacht nodig voor het snelgroeiend fietsverkeer in de komende jaren. Niet alleen omdat het aantal fietsers groeit, maar ook door snelheidsverschillen en een groei van het aantal bakfietsen is meer ruimte nodig. Dit is met name het geval op de Pannenkoekendijk/ Harm Smeengekade en op de corridors van en naar het centrum: de twee routes naar Stadshagen, via de Voorsterbrug en Twistvlietbrug, de route naar Aa-landen, de Wipstrikerallee en de doorfietsroute naar Zuid via de Van Karnebeek tunnel.

Veel fietsers gaan gebruik maken van de nieuwe route via de geplande fietstunnel tussen de Hanzelaan en Nieuwe Veerallee. De uitvoering van het Ontwikkelprogramma Stadshart zorgt ervoor dat fietsers verder naar de rand van de historische binnenstad of net buiten de Singel hun route zoeken. Met name op de corridor tussen Nieuwe Veerallee en Burgemeester Roelenweg groeit het fietsverkeer sterk en is meer ruimte nodig om het fietsverkeer veilig en comfortabel af te kunnen wikkelen. Op de Middelweg groeit het conflict tussen auto's en fietsen door de beperkte ruimte en het groeiend autoverkeer. Ook de fietskruisingen met de Zwartewaterallee zorgen in toenemende mate voor problemen door het groeiende autoverkeer. Om de groeiende fietsersstromen op te vangen is al voor 2030 verbreding van fietspaden en herinrichting van kruispunten noodzakelijk.



Groei van het verkeer op hoofdwegen buiten het centrum

De groei van de stad conform de Omgevingsvisie 2030 zorgt ook voor groei van het autoverkeer. We zien een groei op de Ring van ca. 15% tot 30%*. De intensiteiten rond de historische binnenstad blijven redelijk gelijk of laten een lichte daling zien. Uitzondering hierop zijn de Burgemeester van Roijensingel en de Middelweg. Op de Middelweg zal de verkeersdruk toenemen doordat de Burg. Drijbersingel autovrij gemaakt wordt.

Toename aantal zwaar belaste kruispunten

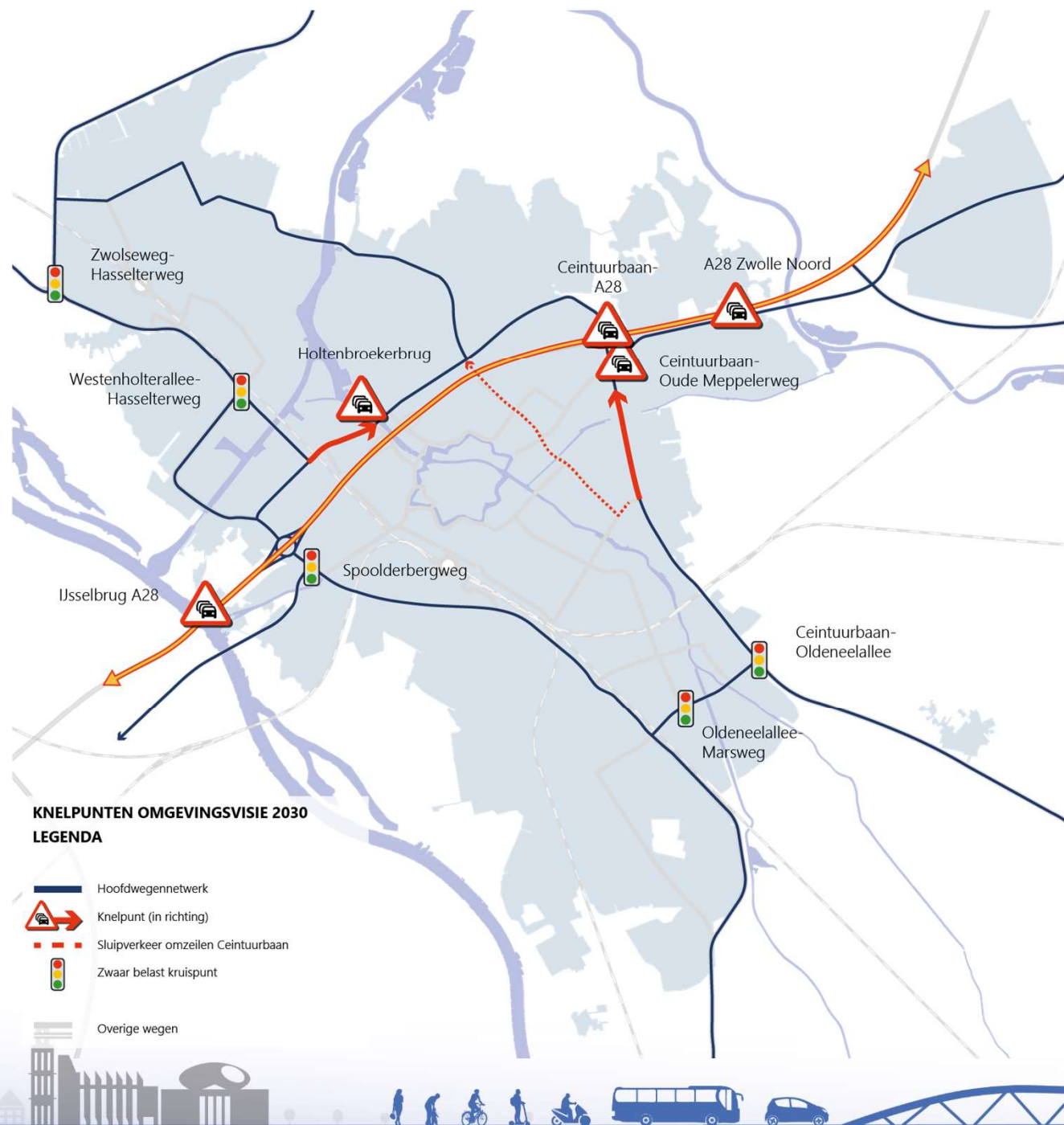
Het aantal kruispunten waar sprake is van overbelasting in de spits zal toenemen in de periode tot 2030. Dat betekent dat weggebruikers in de spits niet altijd in één keer door groen kunnen rijden, maar een cyclus moeten wachten. De capaciteit van het netwerk in Zwolle wordt veelal bepaald door de capaciteit van kruispunten. De wegvakken hebben nog capaciteit genoeg.

De sluiproute via de Middelweg-Vechtstraat-Wipstrikkerallee blijft erg aantrekkelijk, voor verkeer dat de congestie op de Ceintuurbaan wil ontwijken. Dat verkeer zal verder groeien in de komende periode. Ook andere routes door het centrum zullen meer sluipverkeer aantrekken. Dit is ongewenst vanwege de hinder voor omwonenden en voor het fietsverkeer.

Regionale bereikbaarheid onder druk

Het verkeer op de A28 tussen de A50 en N340 groeit met circa 30-35%*. Dit leidt tot een verminderde doorstroming op de A28. En een slechtere betrouwbaarheid van de reistijd die al onder druk staat. Op het Zwols- en regionaal wegennet zal er vaker fileterugslag vanaf de A28 zijn. De regionale bereikbaarheid komt onder druk te staan. Aanvullende maatregelen zijn nodig om de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen te garanderen.

* Groei motorvoertuigen t.o.v. modeljaar 2019



4.

Potentie van mobiliteitstransitie



Mobiliteitstransitie in 2040

Heeft de Mobiliteitstransitie effect op knelpunten?

Zwolle zet vol in op de mobiliteitstransitie. Dat vraagt een fundamenteel andere benadering van mobiliteit, waarbij een verschuiving naar schonere vervoersmiddelen zoals lopen en fietsen wordt beoogd. Deze transitie is ook faciliterend in het streven naar brede welvaart, waaronder de kwaliteit van onze leefomgeving, economische vitaliteit, sociale inclusiviteit, de energietransitie en de gezondheid van onze inwoners. Die transitie is echter met tal van onzekerheden omgeven. Een deel van die onzekerheden zijn niet beïnvloedbaar door gemeentelijk beleid, een deel wel. In dit hoofdstuk onderzoeken we in hoeverre de gemeente zelf, door het voeren van een beleid gericht op mobiliteitstransitie, invloed kan hebben op de resultaten. We zoeken hierbij bewust de grenzen op van wat haalbaar is. Op die wijze ontstaat er een boven- en een ondergrens van de vraag naar autogebonden mobiliteit. De ondergrens vormt een goede basis voor structurele maatregelen die robuust zijn.

Mobiliteitsbeleid in ABC-gebieden

Kansen voor mobiliteitstransitie verschillen voor verschillende gebieden in de gemeente. Het gaat dan om de effecten van de structurele inzet voor de fiets en het OV als alternatief, de inrichting van de openbare ruimte gericht op het STOMP principe, gedragscampagnes en mobiliteitsmanagement van bedrijven en instellingen. Om de effecten van deze beleidsonderdelen te benaderen is een werkwijze gekozen waarbij we drie gebiedstypen onderscheiden:

A-gebieden: in en direct rond het centrum; met een optimale uitgangspositie voor mobiliteitstransitie.

B-gebieden: op fietsafstand van het centrum, waar een goede uitgangspositie is voor de mobiliteitstransitie

C-gebieden: veelal buiten de Ring van Zwolle waar de effecten van beleid, gericht op de mobiliteitstransitie beperkt zijn.

Stadsrandhubs

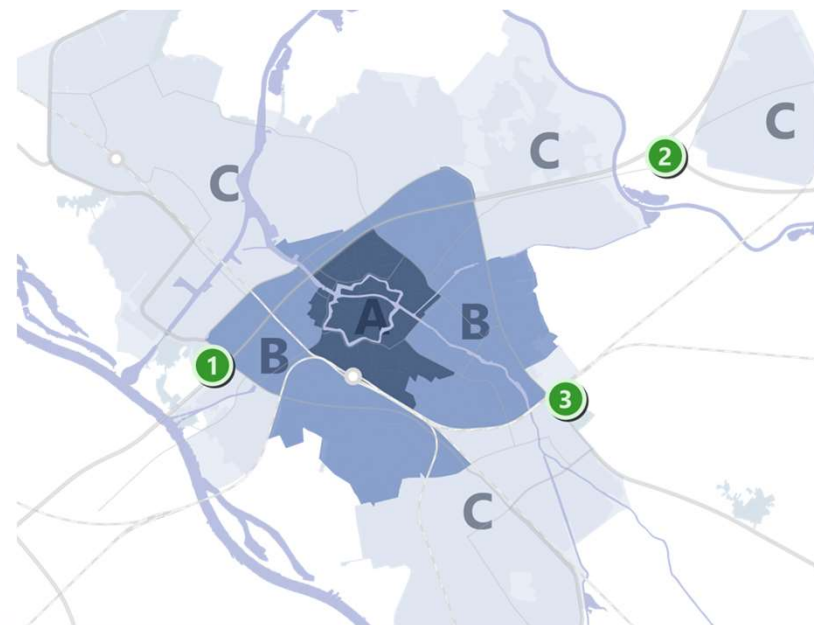
Tot slot gaan we in de transitievariant uit van het realiseren van stadsrandhubs voor werkenden en bezoekers. In totaal worden drie stadsrandhubs onderzocht met ieder circa 500 plaatsen. Voor dit onderzoek is uitgegaan van de locaties Spoolderbergplein, Hessenpoort en Spoorweg/Ceintuurbaan aan de zuidzijde van het spoor

Van \ Naar	A-gebied	B-gebied	C-gebied
A-gebied	Men gaat veel meer lopen en fietsen	Men gaat veel meer fietsen en met het OV	Men gaat meer fietsen en met het OV
B-gebied	Men gaat veel meer fietsen en met het OV	Men gaat meer fietsen	Men gaat iets meer fietsen
C-gebied	Men gaat meer fietsen en met het OV	Men gaat iets meer fietsen	Weinig tot geen effect

De gebiedsindeling ligt grotendeels in lijn met parkeergebieden uit de Nota Parkeren. In de tabel hieronder is het te verwachte effect van de mobiliteitstransitie op ritten van en naar de specifieke gebieden weergegeven.

Parkeerbeleid

De gemeente voert zelf een parkeerbeleid, zoals vastgelegd in de Parkeerstrategie 2040 en de Nota Parkeren. Dit heeft als uitgangspunt gediend voor de berekeningen van de transitievariant. De parkeerkosten zijn verschillend per gebied en terug te vinden in de technische rapportage.



Wat is het effect van de mobiliteitstransitie?

Afname binnen de Ring

Het beleid van de mobiliteitstransitie leidt er toe dat de verkeersdruk op de wegen binnen de Ring duidelijk afneemt.. De afname is circa 10%. In sommige gevallen ligt de afname hoger zoals op de Burgemeester Drijbersingel en de Middelweg. Hier zien we afnames van 15 à 18%.

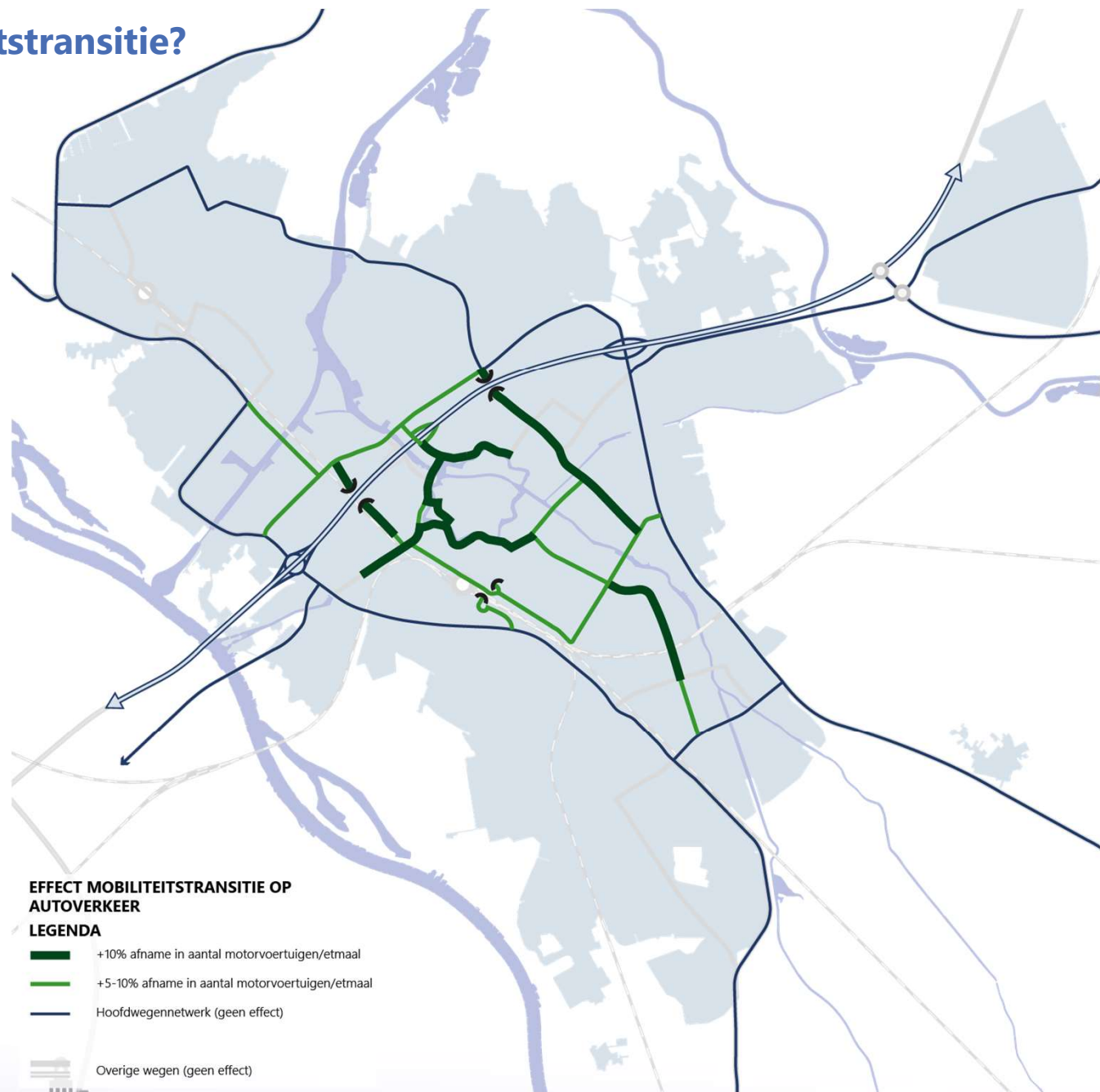
De hoeveelheid fietsverkeer stijgt gelijkmatig over de gehele stad. Aan de randen van de stad is dit tot circa 5% en dichterbij het stads hart is dit 5% tot maximaal 20% in de binnenstad.

Sluipverkeer terug naar de Ring

Opvallend is dat de afnames op de Ring beperkt blijven. Dit komt deels doordat in de gebieden buiten de Ring de effecten van de mobiliteitstransitie klein zijn. Daarnaast gebruikt verkeer dat eerst een alternatieve route door de stad zoekt, nu weer de voorkeursroute via de Ring. De vrij gekomen ruimte op de Ring wordt direct weer opgevuld met verkeer dat op de sluiproutes zat. Dat is een positief effect. De Ring is de plek waar we het autoverkeer willen hebben.

Geen effect op knelpunten op de Ring

Ook met een maximale mobiliteitstransitie in 2040 is de Ring zwaar belast en is investeren in de Ring randvoorwaardelijk om de regionale bereikbaarheid te borgen en doorgaand (sluip)verkeer door de stad te voorkomen.



5.

Ruimtelijk Toekomstperspectief



Ruimtelijke keuzes in het RTP

Uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief:

Zwolle staat voor grote opgaven. Er is dringend behoefte aan woningen en er is ruimte nodig voor economie. Tegelijkertijd hebben we te maken met het veranderende klimaat en hebben de energie- en mobiliteitstransitie impact op Zwolle. De huidige Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomst van Zwolle tot 2030 en biedt een solide basis waarmee nu volop aan het Zwolle van morgen wordt gewerkt. Dit gebeurt met brede welvaart als uitgangspunt, een sterke sociale cohesie en de menselijke maat als fundamentele waarde.

We zijn goed op weg in het Zwolle van morgen. Ook de adaptieve mobiliteitsstrategie krijgt hier vorm door onder andere centrumhubs, het opwaarderen van de singelzone en nieuwe buurthubs te introduceren die bijdragen aan een groenere en prettigere leef- en werkomgeving voor de inwoners, bezoekers en ondernemers in dit gebied.

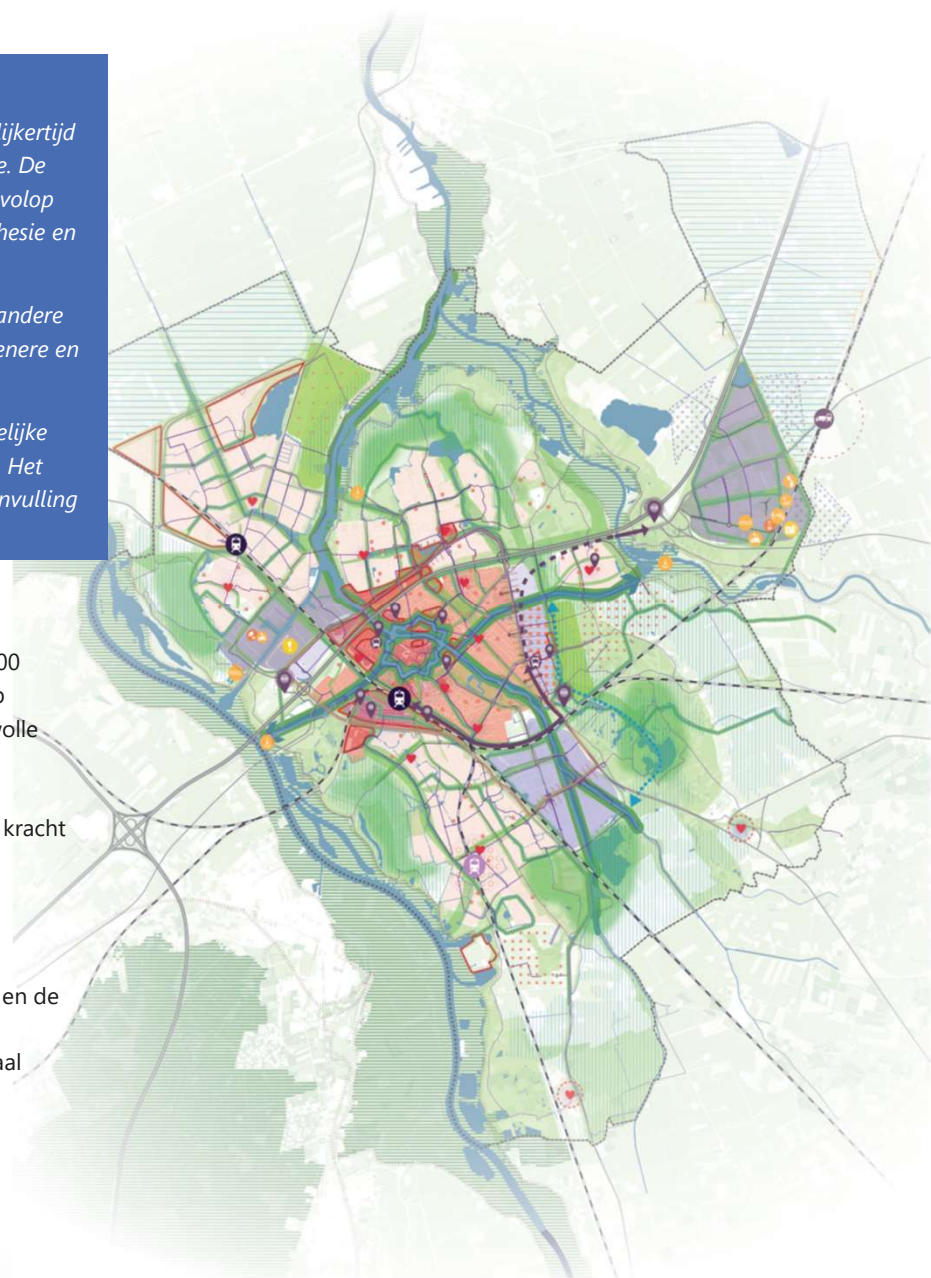
Om ons Zwolle van Overmorgen vorm te geven, moeten we nu al nadenken over de periode ná 2030. Welke ruimtelijke keuzes zijn nodig en wat hebben we te doen? Deze vragen staan centraal in de uitbreiding van de Omgevingsvisie. Het Ruimtelijk Toekomstperspectief zet de koers uit en bepaalt de richting, als belangrijke stap naar de uiteindelijke aanvulling van de Omgevingsvisie

Ruimtelijk toekomstperspectief: verdergaande groei

In het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) is een additionele groei van maximaal 13.500 huishoudens en 11.000 arbeidsplaatsen opgenomen, bovenop de huidige Omgevingsvisie (trend 2040). Deze woningen zijn voorzien op verschillende verdichtingslocaties in de stad, de stadsrand Ceintuurbaanzone, ontwikkellocatie Vechtpoort 1, Zwolle Zuid en mogelijk in Stadsbroek. Uitbreiding van de werkgelegenheid is voorzien in Marslanden, Hessenpoort en verdeeld in de bestaande stad. De stad wil deze groei benutten als kans om de leefkwaliteit te verbeteren, de bereikbaarheid te versterken en klimaatdoelen te realiseren. De centrale ambitie is dan ook: meegroeien met de kracht van de regio, mét behoud van de eigen identiteit en het karakteristieke landschap.

Mobiliteit mede bepalend bij ruimtelijke keuzes

Mobiliteit is in belangrijke mate sturend bij de ruimtelijke keuzes uit het RTP. Zo zet de stad vanuit het nabijheidsprincipe in op verdere verdichting van de bestaande stad, bijvoorbeeld in gebieden als de Spoorzone en de Zwartewaterzone. Ook bij uitbreiding wordt vastgehouden aan de compacte stad met nieuwe stadsranden die zorgvuldig worden ingepast in de omgeving. Op deze wijze worden de kansen voor gebruik van de fiets optimaal benut.



Mobiliteitsstrategie van 7 punten uit het ruimtelijk toekomstperspectief

Om de groei van de stad conform het RTP mogelijk te maken en tegelijk te zorgen dat we onze unieke positie qua knooppuntfunctie en goede bereikbaarheid versterken, zetten we in op een mobiliteitsstrategie van 7 punten, in lijn met het RTP. Deze punten worden op de volgende pagina's beschreven.



1. De strategische positie van Zwolle verder versterken

Zwolle ligt strategisch op het kruispunt van nationale hoofdnetwerken voor auto en spoor. Deze positie willen we verder versterken. Dit betekent op nationaal niveau dat we oost-westrelatie van en naar Hengelo/ Twente/ Duitsland willen versterken, zowel over de weg (A35/N35) als over het spoor (Zwolle – Twente – Munster (Berlijn)). Op regionaal niveau wordt Zwolle in alle richtingen met het spoor ontsloten. Die positie willen we verder uitbouwen door extra stations en meer (regionale) treinen. In de relatie Zwolle – Kampen – Flevoland is een goede bereikbaarheid via de N50 van belang. Voor de N764 tussen Stadshagen en Kampen ontwikkelt de provincie Overijssel in samenwerking met onder andere de gemeenten Kampen en Zwolle een toekomstvisie waarbij leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en rondom N764 (meer) met elkaar in balans komen.

2. Bouwen aan robuuste hoofdnetwerken voor voetganger, fiets en OV

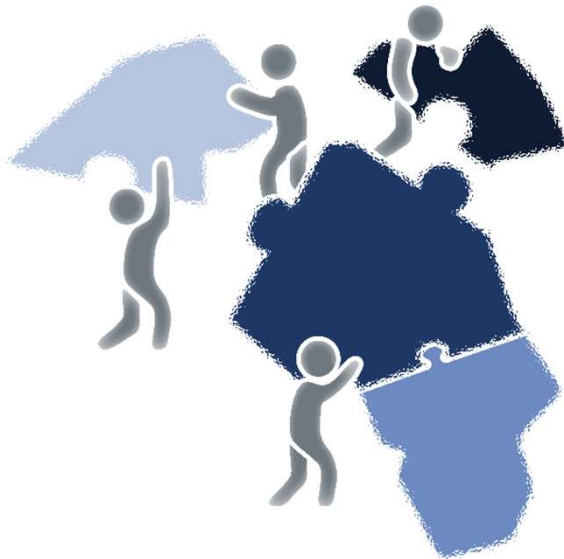
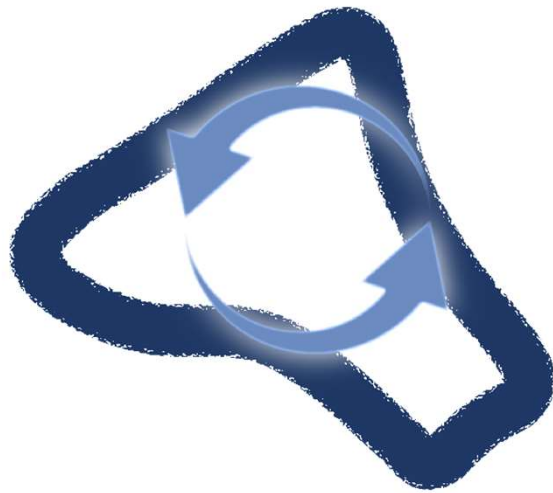
We willen in de stad robuuste hoofdnetwerken voor de voetganger, fietser en OV realiseren. Voor de voetganger betekent dit duidelijke, voldoende brede looproutes die goed toegankelijk zijn. Een visie op Lopen gaat meer zicht geven op het hoofdnetwerk voor de voetganger en wat daar voor inspanningen voor nodig zijn.

Voor de fietsers betekent dit dat conflicten met hoge intensiteiten en snel rijdend autoverkeer moeten worden voorkomen. Dit kan door in te zetten op ongelijkvloerse kruisingen met de Ring en daarbinnen meer in te zetten op lagere snelheden voor het autoverkeer. Verder moeten de fietsroutes verbreed worden als er capaciteitsproblemen ontstaan en moeten er goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn.

Voor het openbaar vervoer zetten we in op de realisatie van nieuwe treinstations. De stations dragen bij aan de verdere ontwikkeling van de stad, geeft mogelijkheden tot kleinschalige verdichting rondom het station en zijn bij voorkeur gekoppeld aan voorzieningen. Een goede OV-ontsluiting zorgt voor een volwaardig alternatief voor de auto voor de nieuw toe te voegen woningen. Hierin spelen goede HOV-verbindingen waar we samen met de Provincie aan werken een belangrijke rol in.

De Ceintuurbaanzone is samen met Vechtpoort 1 één van de grootste ontwikkellocaties in het RTP. Dit is nu een erg autoafhankelijk gebied. Voor dit gebied zetten we in op een sterke HOV-busstructuur vanaf het station via de Ceintuurbaanzone naar de stadsrandhub bij Hessenpoort en verder richting de regio. Dit zou in eerste instantie via de bestaande infrastructuur kunnen, maar naar de toekomst willen we verkennen of een nieuwe busbaan vanaf station Zwolle langs het spoor naar de Ceintuurbaan een mogelijkheid is.





3. De Ring als regionale draaischijf versterken (robuust netwerk auto)

Het hoofdnetwerk van IJsselallee, Oldeneelallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee functioneert als regionale draaischijf die zowel de regionale verbindingen aan elkaar knoopt als ook de Zwolse bestemmingen goed bereikbaar maakt. Voor het functioneren van de mobiliteit in de stad en de regio is het cruciaal dat de draaischijf blijft draaien. De doorstroming moet daar excellent zijn. Investerings in de Ring zijn nodig om de Ring robuust en toekomstvast te houden. We denken daarbij aan capaciteitsuitbreiding, kruispuntaanpassingen, fietstunnels, wellicht deels ongelijkvloerse aansluitingen op onderliggend netwerk. Bij de Ceintuurbaan ligt de grootste opgave in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen aldaar en het goed verbinden van beide zijden van de Ceintuurbaan zodat de oostkant volwaardig bij de stad betrokken wordt.

4. Bouwen aan de stad die we willen zijn

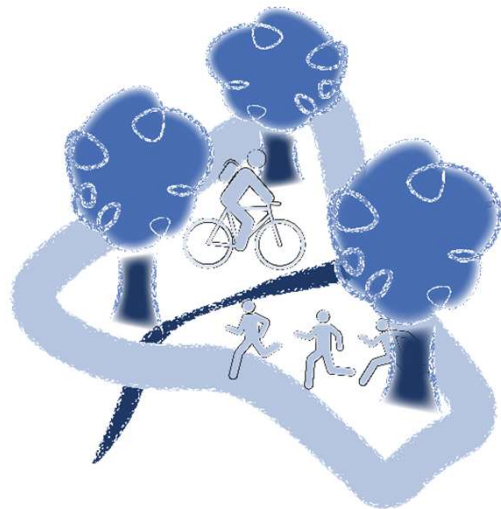
Dit betekent dat we bouwen aan kwaliteit van de leefomgeving. Nabijheid is hierbij een sleutelbegrip. Door voorzieningen te concentreren in clusters op loop- en fietsafstand, op aantrekkelijke plekken in de wijk, houden we mobiliteit in de wijk vast en bevorderen we lopen en fietsen. Ook op stadsniveau kiezen we ervoor om nieuwe woonlocaties zoveel mogelijk binnen fietsafstand van het centrum te ontwikkelen. We zijn meer sturend dan volgend vanuit mobiliteit op de ontwikkeling van de stad, bijvoorbeeld door passend parkeerbeleid en mobiliteitshubs. Het RTP met de locaties waar ontwikkeld wordt, is hier een voorbeeld van. Ook stimuleren we zoveel mogelijk dat wonen en werken waar mogelijk gecombineerd wordt en dat de uitbreiding van werklocaties dicht bij de stad plaatsvindt en dat werklocaties intensiever gebruikt gaan worden.

Voor de nieuwe ontwikkelgebieden (Vechtpoort 1, Ceintuurbaanzone, Zwolle-Zuid, mogelijk Stadsbroek) is het een uitwerkingsopgave hoe de exacte ontsluiting voor de auto eruit komt te zien. Die zijn nog niet op kaart te zetten. De definitieve invulling hiervan is onderdeel van een integrale ruimtelijke uitwerking.

Bij deze uitwerking hanteren we, aanvullend op de principes vanuit de mobiliteitstransitie, volgende uitgangspunten:

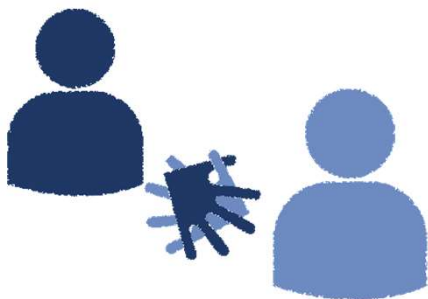
- Voor voetganger en fietser rechtstreekse routes naar de belangrijkste voorzieningen en de andere wijken van de stad.
- Het OV-systeem wordt uitgebreid naar de nieuwe wijken en moet vanaf het begin van het bouwen van woningen bij de gebiedsontwikkeling beschikbaar zijn. Grootste keuzeverandering maken mensen als ze verhuizen.
- Voor de auto zorgen we dat er altijd minimaal twee ontsluitingsroutes zijn naar een woonwijk





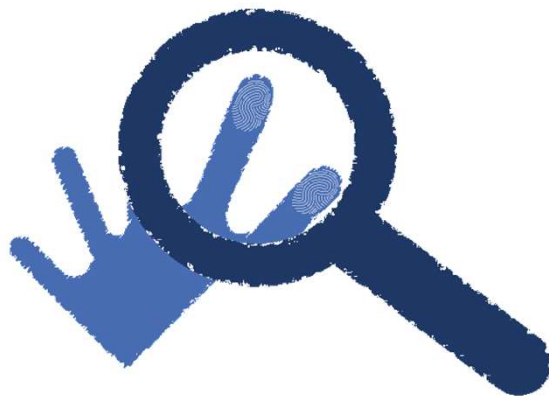
5. Verblijfsgebied maken binnen de Ring

De kwaliteit van de oude binnenstad, zoals we die nu kennen, is mede gevormd doordat we geleidelijk meer ruimte voor verblijfskwaliteit hebben gemaakt. Dit is een proces van enkele decennia. Op vergelijkbare wijze willen we in het gebied binnen de Ring de ruimtelijke kwaliteit verder versterken, door meer ruimte te bieden voor water en groen, fietsers en voetgangers. Dit doen we door de meeste wegen binnen de Ring 30 km/u te maken en in te richten voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer kan via de Ring rijden. Verkeer dat een bestemming binnen de Ring heeft, willen we zo lang mogelijk op de Ring houden. Dat stimuleren we door bewegwijzering, slimme parkeerverwijssystemen en door wegen binnen de Ring, zoals bijvoorbeeld de Singel, opnieuw in te richten. Het verblijven staat in dit gebied centraal en doorstroming is daaraan ondergeschikt. Hiermee laten we zien dat de auto in dit gebied te gast is en dat de snelle route via de Ring is. In sommige gevallen maken we de ruimte volledig vrij voor voetgangers en fietsers.



6. Samenwerken met partners

De verdere ontwikkeling van Zwolle hebben we vastgelegd in het *'Ruimtelijk Toekomstperspectief Ons Zwolle van Overmorgen'* en voor mobiliteit uitgewerkt in voorliggende Netwerkaanpak. Maar we beseffen ons ook dat we alleen in een goede samenwerking met regionale partners, provincie en Rijk tot de gewenste ontwikkeling kunnen komen. En de positie van Zwolle als knooppunt maakt dat het belangrijk is om samen op te trekken met onze partners. Keuzes die hier gemaakt worden hebben effect op hen en vice versa. We hebben elkaar daarin hard nodig.



7. Monitoren en bijsturen van de ontwikkeling

We beseffen ons dat het komen tot de gewenste ontwikkeling een langere adem vergt, waarbij steeds stappen in de goede richting moeten worden gezet. Het moment om deze stappen te zetten of de snelheid waarmee ze gezet moeten worden kan afhankelijk zijn van daadwerkelijke ontwikkelingen. We willen deze ontwikkelingen daarom goed monitoren teneinde tijdig de juiste stap te kunnen zetten.

Deze monitoring en bijsturing geldt ook ten aanzien van het maatregelpakket in het volgende hoofdstuk. Als we zien dat uitgevoerde maatregelen onvoldoende effect sorteren om de mobiliteitsstrategie te behalen, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn. Een voorbeeld hierbij is de Singel. We richten deze opnieuw in, we passen bewegwijzering en verkeerslichten aan om autoverkeer via de gewenste routes zo snel mogelijk naar de Ring te krijgen. Als we desondanks zien dat er teveel autoverkeer via de Singel blijft sluipen en daarmee de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid onder druk komt, zullen we meer moeten doen.



Mobiliteitsopgaven bij een verder groeiende stad

Om inzicht te verkrijgen in de effecten van het RTP is een tweede modelberekening gedaan waarbij nu ook de ruimtelijke ontwikkelingen uit het RTP modelmatig zijn doorgerekend, zonder dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen worden genomen. En hierbij is ook rekening gehouden met de verdere groei van de regio en logistieke bewegingen. Met deze berekening krijgen we zicht waar aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Dit onderzoek heeft de volgende inzichten opgeleverd.

Belang van een goed functionerende Ring neemt toe

Dit belang ontstaat vanuit twee kanten. Enerzijds omdat het gebied binnen de Ring meer verblijfsgebied wordt en de Singel meer wordt ingericht voor voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer. Dit geeft een verplaatsing van autoverkeer van binnen naar buiten. En anderzijds omdat de verdere ontwikkeling van de stad en regio zorgen voor een toename van verkeer via de Ring. Een goed functionerende Ring maakt beide mogelijk en zorgt ook dat er geen noodzaak is voor sluisverkeer.

Goed OV als alternatief voor de auto

De stad groeit verder (Zwolle-Zuid, Vechtpoort 1, Ceintuurbaanzone) op plekken waar nu nog niet overal het openbaar vervoer aanwezig is. Goed openbaar vervoer is het alternatief voor de auto. Zonder OV worden deze ontwikkellocaties erg auto afhankelijk. Dat is niet conform het STOMP-principe. Er ligt dus een opgave om het OV uit te breiden naar deze nieuwe ontwikkellocaties.

Zwolle – Twente – Munster

Zwolle kent op dit moment al een goede treinverbinding met Enschede. Het ontbreekt op dit moment echter nog aan een rechtstreekse doorgaande verbinding met Münster. Dit vraagt om investeringen op die verbinding. Het doel is niet alleen een betere verbinding van de (stedelijke) regio's maar ook opname van de route in de Europese North Sea Baltic Corridor. Daarnaast willen we een duurzaam alternatief voor de auto in het algemeen en het grensoverschrijdende woon-werkverkeer in het bijzonder creëren.



Mobiliteitsopgaven bij een verder groeiende stad

Fietsroutes naar Zuid en Ceintuurbaanzone drukker

De routes voor de fiets over de Nieuwe Deventerweg - Zwarteweg richting het centrum of via de Hortensiastraat/ Wethouder Alferinkweg worden drukker. Daarnaast is er een stijging te zien op de kruisende fietsroutes van de Ceintuurbaan richting Ceintuurbaanzone & Vechtpoort 1.

Meer capaciteit nodig voor fiets en voetganger

De capaciteit van voet- en fietspaden wordt op een aantal plekken kritisch. Dat geeft een opgave om te komen tot een robuust fiets- en voetgangersnetwerk om de groei van de stad te faciliteren.

Voorkomen van sluipverkeer binnen de Ring

Zonder tegenmaatregelen is de kans reëel dat sluipverkeer ontstaat op routes binnen de Ring. Dat is ongewenst want dit komt de leefbaarheid niet ten goede. Ook kunnen dan conflicten ontstaan met het fiets- en voetgangersverkeer. Daarom zijn tijdige maatregelen nodig die sluipverkeer voorkomen

Verkeersafwikkeling op de A28 garanderen

De bereikbaarheid van Zwolle en de regio hangt sterk samen met de kwaliteit van de doorstroming op de A28. Deze wordt in toenemende mate kritisch, waardoor kans op verstoringen toeneemt.

Vechtpoort 1 niet via bestaande wegennet

De ontwikkeling van woningen in Vechtpoort 1 kan niet via bestaande wegen door Berkum of Oosterenk afgewikkeld worden. Die wegen zijn daar niet geschikt voor en dit leidt tot verkeersoneveilige situaties.



6.

Aanvullende maatregelen Mobiliteitsaanpak



Verkenning aanvullende netwerkmaatregelen

De verdere groei van de stad zoals voorgenomen in het Ruimtelijk Toekomstperspectief stelt de stad voor groeiende mobiliteitsopgaven. (zie blz. 24, 25). De mobiliteitsstrategie geeft het kader mee voor het oplossen van deze opgaven. In dit hoofdstuk worden mogelijke maatregelen verkend die aan deze opgave invulling kunnen geven. Dit betekent niet dat alle maatregelen ook zinvol zijn. Hiervoor is het noodzakelijk ook weer de samenhang van maatregelen en effecten te bekijken (zie hoofdstuk 7)

Verkenning Netwerkmaatregelen

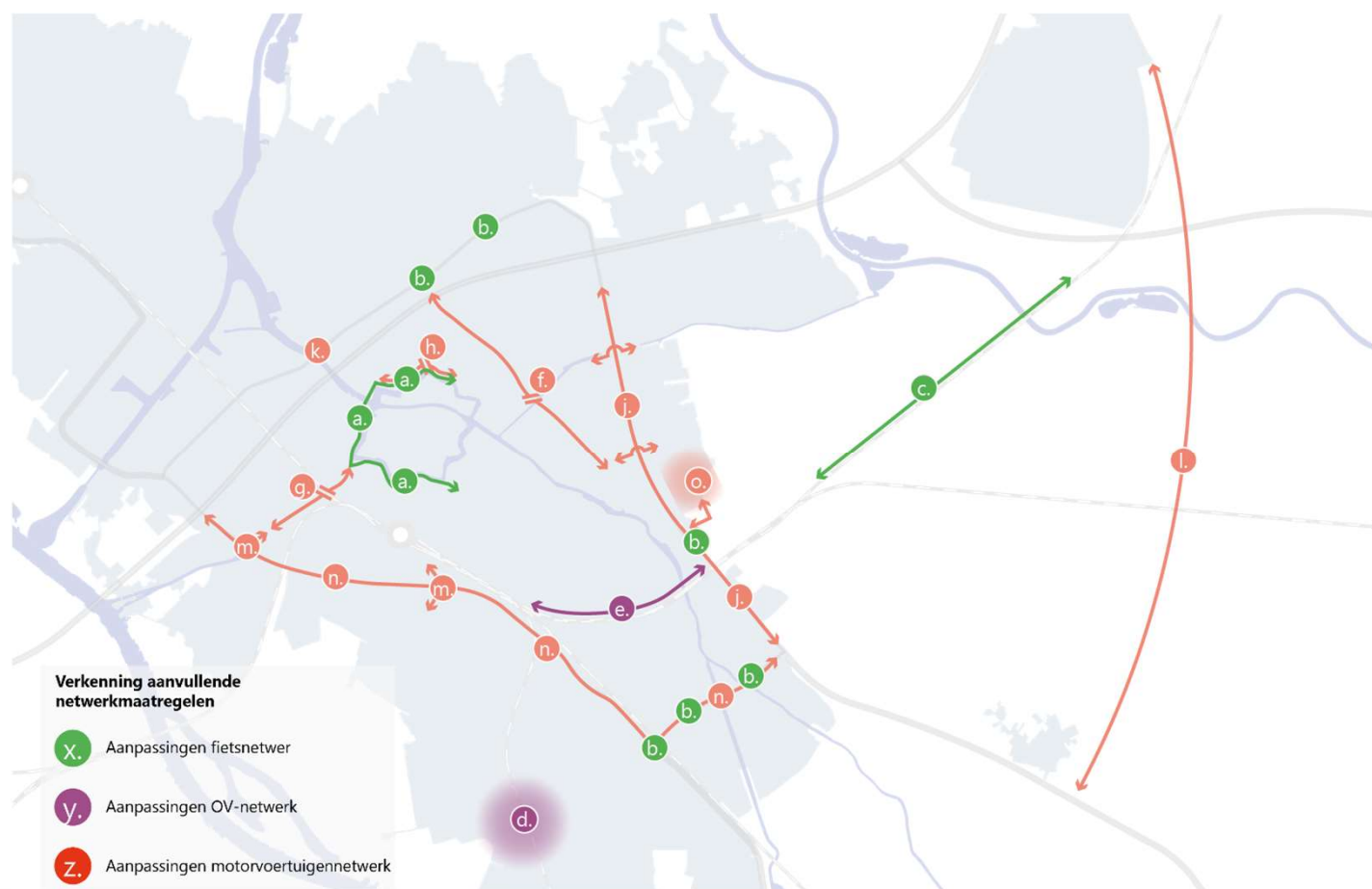
Diverse mogelijke netwerkmaatregelen zijn op effect nader onderzocht. Het gaat daarbij om grootschalige strategische ingrepen, maar ook om kleinere netwerkingingen. De netwerkmaatregelen zijn stuk voor stuk doorgerekend. De belangrijkste inzichten uit deze berekeningen zijn hier beschreven.

Versterken fiets en openbaar vervoer

De volgende mogelijke maatregelen zijn onderzocht:

- a. Centrumroutes voor fiets over de Drijbersingel, Pannenkoekendijk en Burgemeester van Roijensingel verbeteren
- b. Conflictvrije kruispunten (dat wil zeggen tunnel of brug) voor de fiets in de ring bouwen.
- c. Ontbrekende schakel op de fietsroute Oosterenk - Hessenpoort aanleggen, tussen Herfte en Hessenpoort.
- d. Het aanleggen van een nieuwe treinstations in Zwolle Zuid aan de spoorlijn Zwolle-Deventer, in de omgeving van Ittersum en een station Zwolle Vechtpoort aan de spoorlijn Zwolle-Meppel, in de omgeving van het huidige Veldhoek.

- e. Aanleggen van een hoogwaardige vrijliggende busbaan tussen de Hortensiastraat en de Ceintuurbaan, direct langs het spoor. in combinatie met het verleggen van regionale buslijnen vanuit de Hortensiastraat naar de nieuwe busbaan.



Netwerkmaatregelen binnen de Ring

Verschillende circulatiemaatregelen binnen de Ring zijn onderzocht met als doel verkeer van de Singel naar de Ring te krijgen:

- f. Doorgaand verkeer op de Wipstrikkerallee, Vechtraat en Middelweg ontmoedigen door de Vechtstraat af te waarden voor al het autoverkeer en meer in te richten als verblijfsgebied voor voetganger en fietser.
- g. De Nieuwe Veerallee ter hoogte van de spoorwegovergang af te waarden voor doorgaand autoverkeer en in te richten als verblijfsgebied voor voetganger en fietser.
- h. Burgemeester Drijbersingel tussen de Dijkstraat en de Van Wevelinkhovenstraat af te waarden voor doorgaand autoverkeer en in te richten als verblijfsgebied voor voetganger en fietser.

Netwerkmaatregelen doorstroming Ring

Om de doorstroming van autoverkeer op de ring te verbeteren zijn de volgende mogelijke maatregelen onderzocht:

- i. Het vergroten van de doorstroming en capaciteit van de Ceintuurbaan door aanleg van ongelijkvloerse kruispunten voor doorgaand verkeer ter hoogte van de Boerendanserdijk/Brederostraat en Dokter Spanjaardweg/Leo Majorlaan.
- j. Het uitbreiden van de weg- en kruispuntcapaciteit van de Holtenbroekerbrug en aanliggende kruispunten met de Katerdijk en Burgemeester Roelenweg.

- l. Het aanleggen van een regionale by-pass, ter hoogte van aansluiting Wijthmen, tussen de N35 en Nieuwleusenerdijk, met aansluitingen op de Kroeseallee en N340.
- m. Uitbreiding van de kruispuntcapaciteit op de IJsselallee op de kruispunten met de Hanzelaan en de Nieuwe Veerallee.
- n. Het versterken van de route N35 – Oldeneelallee – IJsselallee – A28 door middel van ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van de Ceintuurbaan, Oldeneelallee/IJsselallee, Hanzeallee, Nieuwe Veerallee en Spoolderbergweg
- o. Een directe ontsluiting van Oosterenk Zuid en bijbehorende opwaardering van 50km/u naar 30km/u straten in Oosterenk Zuid.



Belangrijkste inzichten uit de berekening van maatregelen

Fietsmaatregelen zijn no-regret

Gezien de grote hoeveelheid fietsbewegingen en groeiend aantal fietsbewegingen in de stad is het noodzakelijk om het fietsnetwerk verder uit te breiden en te verbeteren. De maatregelen voor het verbeteren van de fietskwaliteit en de fietsbereikbaarheid worden in deze studie gezien als no-regret maatregel.

Inprikkers versterken

De verkeerscirculatie binnen de Ring kan sterker worden geleid over de inprikkers vanaf de Ring. Door deze inprikkers niet onderling op een gelijkwaardig niveau te verbinden wordt sluipverkeer voorkomen en ontstaat ruimte voor fietsers en voetgangers. Het afwaarderen voor doorgaand verkeer van de Nieuwe Veerallee zorgt bijvoorbeeld dat verkeer langer op de Ring blijft rijden en dan via de Rieteweg of Katerdijk naar het centrum gaat. De Singel en Pannenkoekendijk worden rustiger.

Het afwaarderen van de Burgemeester Drijbersingel voor doorgaand verkeer heeft een soortgelijk effect. Zij het dat hierbij wel een verkeerstoename op de Middelweg ontstaat waardoor hier maatregelen nodig zijn voor de verkeersveiligheid. Het afwaarderen voor doorgaand verkeer van de Vechtstraat leidde tot ongewenste routes via de Menistenbrug of de Singel; plekken waar extra autoverkeer niet gewenst is.

Herinrichting Singel vraagt ondersteunende maatregelen

Door de herinrichting van de Singel daalt de verkeerintensiteit licht, maar de intensiteit is hoger dan gewenst op basis van het nieuwe profiel. Aan de andere kant zijn goede alternatieve routes voor het verkeer beschikbaar. Hier zijn ondersteunende maatregelen gewenst in de vorm van

bewegwijzering, parkeerverwijzing, verkeersmanagement en communicatie. De effecten daarvan willen we nader monitoren. Mogelijk zijn aanvullende inrichtingsmaatregelen nodig om het gewenste niveau te krijgen.

Regionale bypass zorgt niet voor verlichting

Een van de belangrijkste inzichten uit de netwerkaanpak is dat de druk op de Ceintuurbaan hoog blijft, ook als in het wegennet structureel wordt uitgebreid. Onderzocht is of een regionale by-pass voor verlichting van de Ceintuurbaan kan zorgen. Dit blijkt beperkt het geval (-5 à -10%). Ook blijkt het gebruik van een dergelijke regionale by-pass met 11.000 motorvoertuigen per etmaal laag.

Ook de bijdrage aan de ontsluiting van woningbouwlocaties in de Vechtpoort 1 is beperkt. De zuidoostelijke ligging van de regionale by-pass ten opzichte van de Vechtpoort 1, maakt het voor hoofdzaak westelijk georiënteerde verkeer uit de Vechtpoort 1 geen aantrekkelijke route naar de stad of het hoofdwegennetwerk. De conclusie is dat een ingreep aan de Oostzijde van de stad niet zozeer gericht is op het ontlasten van de Ceintuurbaan, maar voornamelijk samenhangt met het ontsluiten van de eventuele woningbouw daar (Vechtpoort 1).

Ook S-curve zorgt niet voor verlichting

De zogenoemde S-curve waarbij Oldeneelallee en IJsselallee worden versterkt door middel van ongelijkvloerse kruisingen zorgt eveneens nauwelijks voor verlichting op de Ceintuurbaan. Ook hier blijft het effect op de Ceintuurbaan beperkt tot maximaal 10% van het verkeer.

Ceintuurbaan versterken

De reden voor het geringe effect van alternatieven is dat 75 % van het verkeer op de Ceintuurbaan een herkomst of bestemming in de nabijheid van de Ceintuurbaan heeft. Het aandeel doorgaand verkeer op de Ceintuurbaan is relatief beperkt. Dat maakt dat de verkeersdruk op de Ceintuurbaan het beste met maatregelen op de Ceintuurbaan kan worden opgelost. Dit kan bijv. in de vorm van ongelijkvloerse kruisingen

Route Middelweg – Vechtstraat – Wipstrikerallee in functie terugdringen

Deze route is een belangrijke sluiproute bij vertraging op de Ceintuurbaan. Wanneer met maatregelen de doorstroming op de Ceintuurbaan verbeterd wordt, zal de noodzaak tot sluipen minder worden. Maar bij calamiteiten of verstoringen blijft dit een aantrekkelijke route. We willen deze route in functie terugdringen

Het deel van de Middelweg tussen de van Wevelinkhovenstraat en de Zwartewaterallee wordt drukker als gevolg van het afwaarderen van de Burg. Drijbersingel. Daar zijn smalle fietsstroken langs de weg wat niet veilig is met hogere intensiteiten. Ook hier zijn maatregelen nodig.

Ruimte voor een nieuw station in Zwolle Zuid

Er is reizigerspotentie voor een station bij Zwolle Zuid, zeker als dit ook verder versterkt wordt door ruimtelijke verdichting. Realisatie van dit station hangt samen met spoorverdubbeling tussen Olst en Deventer.

Een station Zwolle Vechtpoort trekt structureel te weinig reizigers. De extra stop leidt eerder tot reizigersverlies vanwege een langere reistijd, dan tot reizigerswinst vanwege extra instappers.



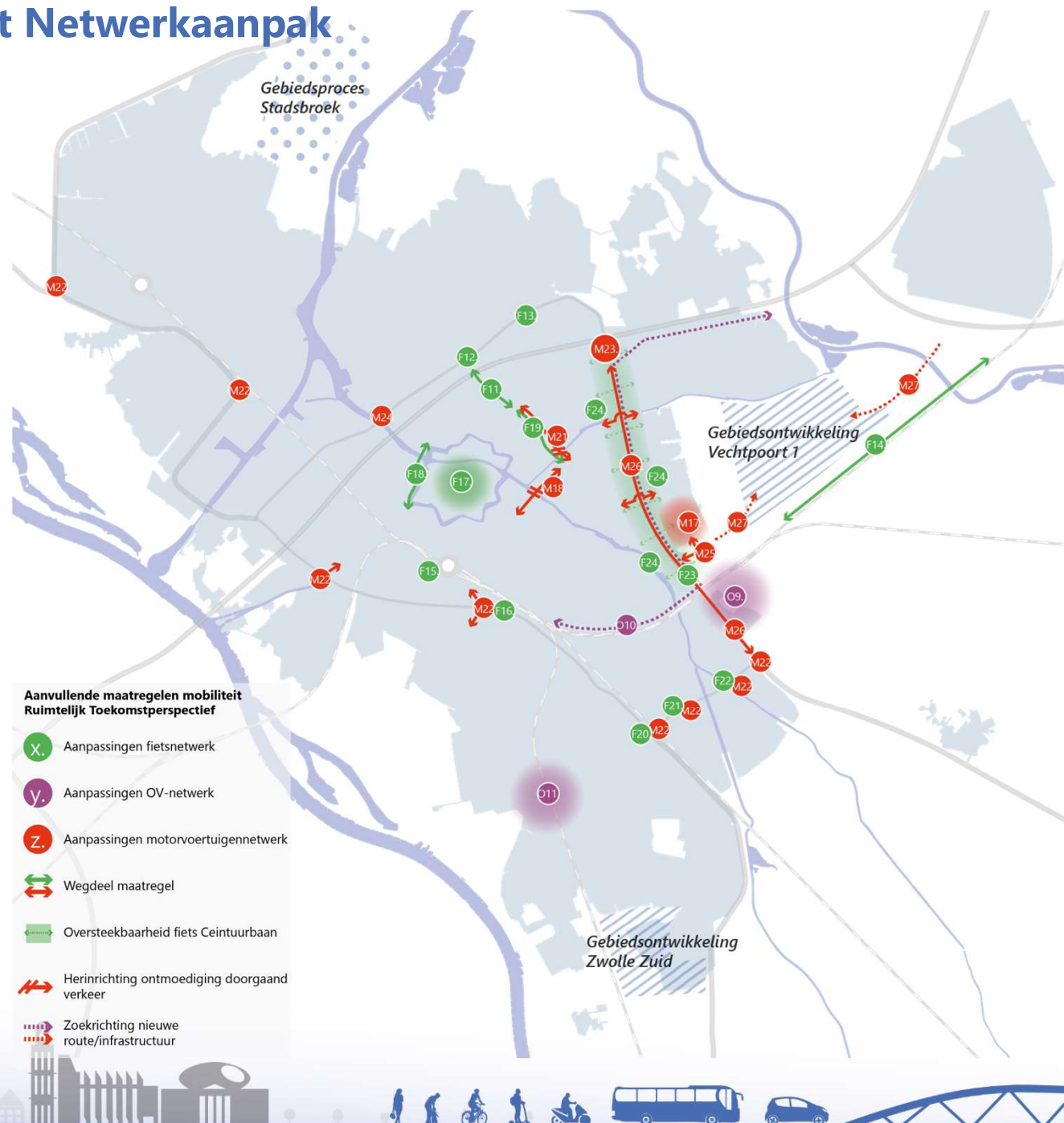
Aanvullend maatregelenpakket Netwerkaanpak

Op basis van de inzichten uit de berekeningen is, passend binnen de mobiliteitsstrategie, een aanvullend maatregelenpakket samengesteld. Dit pakket is gericht op de eigen wegnnet van de gemeente Zwolle. Maar de bereikbaarheid hangt ook samen met het grotere netwerk van A28, N50 en N35. Hier liggen ook opgaves, die de gemeente samen met de regionale partners wil aanpakken. Het maatregelenpakket wordt op deze en volgende pagina's toegelicht. Nevenstaand overzicht geeft een volledig overzicht van aanvullende maatregelen. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de fasering van het totale pakket aan maatregelen (bestaand en aanvullend).

Meer ruimte voor de fiets

De ontwikkeling van het fietsgebruik vraagt meer ruimte. De gemeente zet in op het verbreden van fietspaden (bijv. Pannenkoekendijk), aanleg van langzaam verkeer tunnels (bijv. Zwartewaterallee, Oldeneelallee) en aanleg ontbrekende schakels (bijv. Oosterenk – Hessenpoort). Daarnaast zijn, vooral in het centrumgebied, goede en voldoende fietsparkeermogelijkheden nodig. Hierbij zijn twee aandachtspunten:

1. Het aanleggen van nieuwe tunnels gaat gepaard met goede aanrijroutes richting die tunnels.
2. De verbetering van de fietskwaliteit op de Singel rond het centrum hangt samen met de hoeveelheid autoverkeer die daar rijdt. Goede verkeersmanagementmaatregelen zijn nodig om autoverkeer op de Pannenkoekendijk en Burgemeester van Roijensingel te verminderen.



OV versterken

De gemeente zet in op een nieuw station in Zwolle Zuid in de periode na 2030. De bestaande stad in combinatie met de verdichting rond Winkelcentrum Zwolle Zuid en uitleglocaties aan de rand, maken dat deze ontwikkeling nodig is.

Richting Oosterenk zetten we in op de aanleg van een hoogwaardige, vrijliggende busbaan. De exacte routing moet nader bepaald worden. Langs de Ceintuurbaan zuid voegen we een stadsrandhub toe met goede overstap richting centrum en hoofdstation.

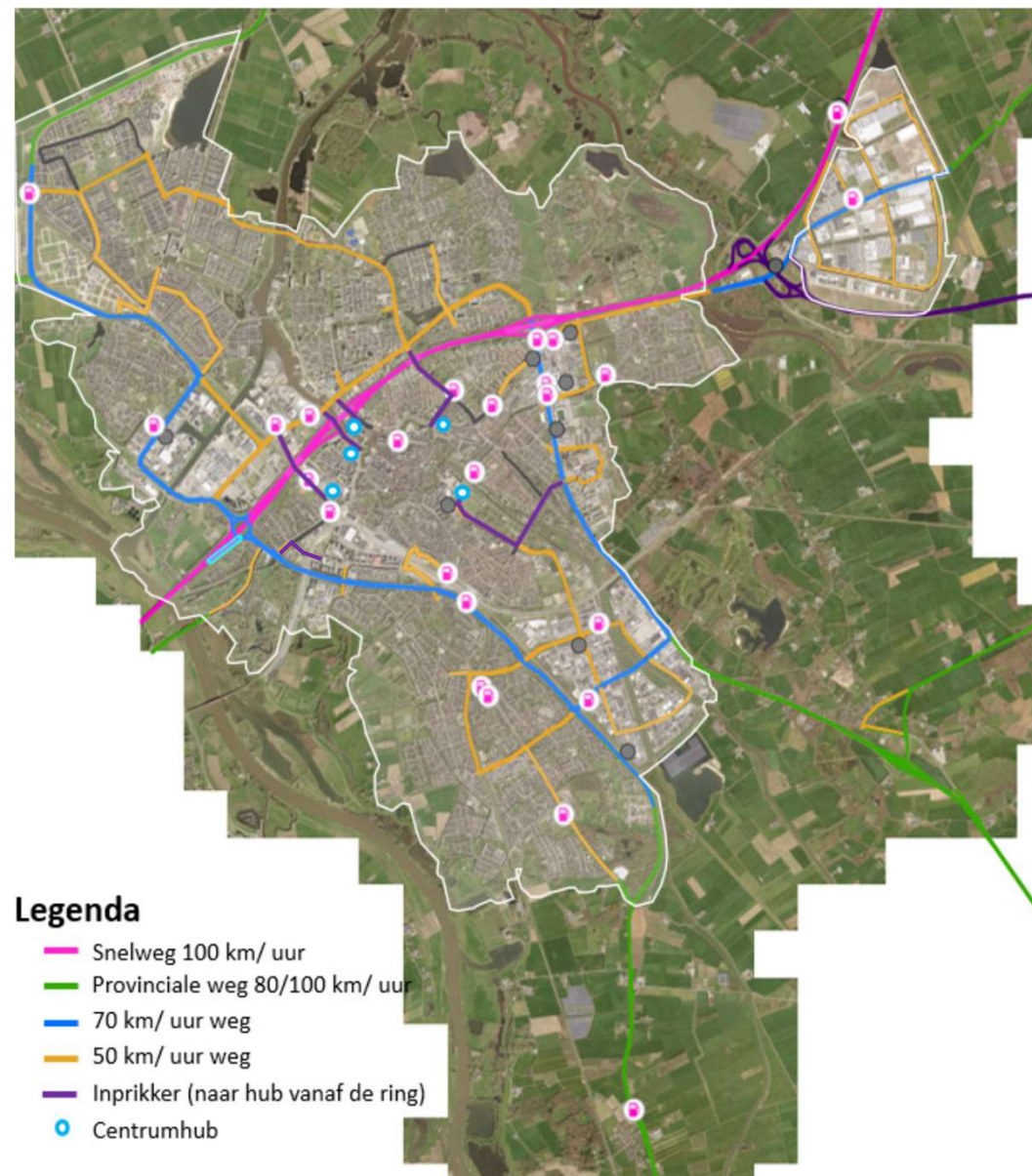
Op regionaal niveau blijven we samen met de Provincie inzetten op verbetering van het spoor naar Enschede en Münster en het oplossen van het knelpunt Meppel. En werken we met de Provincie aan versterking van de regionale HOV-lijnen in combinatie met hubs en aan een visie op Publieke Mobiliteit.

Zwolle wil een transitie inzetten van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit. Het doel is dat publiek vervoer vanzelfsprekend en gemakkelijk wordt. Beschikbaarheid, betaalbaarheid, reserveringsmogelijkheden en juiste beschikbare reisinformatie zijn belangrijke factoren om dat te doen slagen. We willen dat iedereen, ongeacht zijn of haar inkomen, lichamelijke gesteldheid of leeftijd gebruik kan maken van publieke mobiliteit. Binnen de stad wordt veel gefietst. Publieke mobiliteit is aanvullend op het fietsen. En voor sommige inwoners is publieke mobiliteit een voorziening die ervoor zorgt dat ze kunnen deelnemen aan de maatschappij. Denk aan mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking of mensen die niet kunnen of willen autorijden.

Circulatie rond het centrum aanpassen

Aansluitend op het ROP Noorderkwartier wordt ingezet op het afwaarderen van de burg. Drijbersingel voor doorgaand autoverkeer. Dit vraagt om een herinrichting van de Middelweg tussen Zwartewaterallee en van Wevelinkhovenstraat. Dit is juist ook het centrumgebied Diezerpoort. De van Roijensingel kan al op korte termijn, aansluitend op het profiel van de Kop van Assendorp, worden aangepast. Dit is verder uitgewerkt in de Visie op de Singel.

Op wegen rond de binnenstad, die geen functie hebben als inrikker, maar nog wel als zodanig gebruikt worden, is aanpassing van de weginrichting nodig om te voorkomen dat verkeer via het centrum rijdt in plaats van zo lang mogelijk gebruik te maken van de Ring. Extra maatregelen kunnen ook op andere wegen binnen de Ring nodig zijn. Wanneer uit monitoring blijkt dat het gebruik van wegen binnen de Ring niet aansluit bij de functie van die wegen in het netwerk, is verdere aanscherping van de maatregelen nodig.



De Ring versterken

De capaciteit en doorstroming van de Ring moet structureel worden versterkt dit kan op de verschillende onderdelen van de Ring op een andere manier gebeuren:

- De capaciteit op de Ceintuurbaan dient verder te worden uitgebreid middels het toepassen van ongelijkvloerse kruisingen. Deze oplossing moet worden geïntegreerd in de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van de Ceintuurbaan. Waar ook een intensivering is voorzien. Ook met de inpassing van een HOV-baan en ongelijkvloerse fietsverbindingen moet rekening gehouden worden. Dit vraagt om integrale ontwerp oplossingen. Naast dit lange termijnspoor, is het nodig om te onderzoeken of er quick-wins mogelijk zijn om al op de korte termijn de doorstroming op de Ceintuurbaan te verbeteren.
- Bij de Kuyterhuislaan is een extra ontsluiting van Oosterenk nodig.
- De Holtenbroekerbrug moet worden verbreed om de capaciteit te vergroten. Hier is al een voorbereidingskrediet voor beschikbaar gesteld.

- Op de Zwartewaterallee en de Oldeneelallee zijn er verschillende kruisingen waar de afwikkeling van het autoverkeer moet worden verbeterd door de aanleg van fietstunnels. Op deze wijze snijdt het mes aan twee kanten.
- Op de IJsselallee bevinden zich twee kruispunten die met een extra opstelstrook worden uitgebreid om de ontwikkeling van de Spoorzone mogelijk te maken.
- Eén kruispunt op de Ring is zelfs nog ongeregeld. Hier zal een verkeerslicht komen.

Het doel is om met deze maatregelen regionaal verkeer snel af te wikkelen van en naar de A28 en lokaal verkeer meer te verleiden gebruik te maken van de Ring in plaats van routes binnen de Ring.

Nieuwe ontsluiting Vechtpoort 1

Vechtpoort 1 kan niet worden afgewikkeld via het bestaande wegennet. We zetten in op een nieuwe wijkontsluitingsweg voor Vechtpoort 1 naar de Ceintuurbaan en de Hessenweg/N340. Deze weg kan ook bijdragen aan een robuuster regionaal mobiliteitssysteem. Verder onderzoek is nodig om de ligging van deze weg scherper te krijgen.



Aanvullend maatregelenpakket Netwerkstrategie Zwolle



Maatregel	Zwolle als scharnierpunt	Robuust fiets-, voetgangers- & OV-netwerk	Ring als draaischijf	Stad die we willen zijn	Verblijfsgebied binnen ring
Voetgangersnetwerk					
V5. Opstellen visie Voetgangers en voetgangersnetwerken		✓		✓	✓
Fietsnetwerk					
F11. Vrijliggend fietspad Middelweg		✓		✓	✓
F12. Fietstunnel onder Zwartewaterallee t.h.v. Middelweg		✓		✓	✓
F13. Fietstunnel onder Zwartewaterallee t.h.v. Rijnlaan		✓		✓	✓
F14. Fietspad langs spoorbaan tussen Herfte en Hessenpoort	✓	✓		✓	
F17. Kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen in het centrum		✓		✓	✓
F18. Westelijke centrumfietsroute		✓		✓	✓
F19. Herinrichting Bisschop Willebrandlaan en Vechtstraat		✓		✓	✓
F20. Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. IJsselalle-Oldeneelallee		✓	✓	✓	✓
F21. Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. Oldeneelallee-Marsweg		✓	✓	✓	✓
F22. Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. Oldeneelallee-Gerenweg-Nipkowstraat		✓	✓	✓	✓
F23. Fietstunnel Ceintuurbaan t.h.v. Kuyerhuislaan		✓	✓	✓	✓
F24. Verbetering oversteekbaarheid Ceintuurbaan gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling Ceintuurbaanzone		✓	✓	✓	
Openbaar Vervoersnetwerk					
O9. Stadsrandhub Oost	✓	✓	✓	✓	
O10. HOV-baan langs spoor en inpassing Ceintuurbaanzone	✓	✓	✓	✓	
O11. Opening station Zwolle Zuid	✓	✓		✓	



Aanvullend maatregelenpakket Netwerkstrategie Zwolle



Maatregel	Zwolle als scharnierpunt	Robuust fiets-, voetgangers- & OV-netwerk	Ring als draaischijf	Stad die we willen zijn	Verblijfsgebied binnen ring
Motorvoertuigennetwerk					
M17. Verlagen maximumsnelheid Oosterenk Zuid naar 30km/u		✓		✓	✓
M18. Herstructurering Luttenbergstraat t.b.v. ontmoedigen doorgaand autoverkeer		✓			✓
M19. Bewegwijzering & parkeerverwijssysteem ring Zwolle	✓		✓		✓
M21. Herinrichting Bisschop Wildebrandlaan en Vechtstraat		✓			✓
M22. Kruispuntaanpassing + Dynamisch verkeersmanagement ring Zwolle	✓	✓	✓	✓	✓
M23. Aanpak aansluiting en kruispunten A28 Zwolle Noord en Oude Meppelerweg	✓			✓	
M24. Vergroten capaciteit Holtenbroekerbrug	✓			✓	✓
M25. Extra ontsluiting Oosterenk				✓	✓
M26. Capaciteitsuitbreiding en ruimtelijke inpassing Ceintuurbaan	✓	✓	✓	✓	✓
M27. Ontsluiting Vechtpoort 1	✓			✓	
Onderzoek/analyses					
A1. Verdieping mobiliteit Ceintuurbaanzone (incl. Parkeren)	✓	✓	✓	✓	✓
A3. Onderzoek haalbaarheid & inpasbaarheid HOV langs spoor	✓	✓	✓	✓	✓
A4. Maatregelen Verkeersmanagement & bewegwijzering Ring	✓	✓	✓	✓	✓
A5. Optimalisatie Ring Zwolle	✓	✓	✓	✓	✓



7.

Fasering totaal maatregelenpakket Mobiliteit



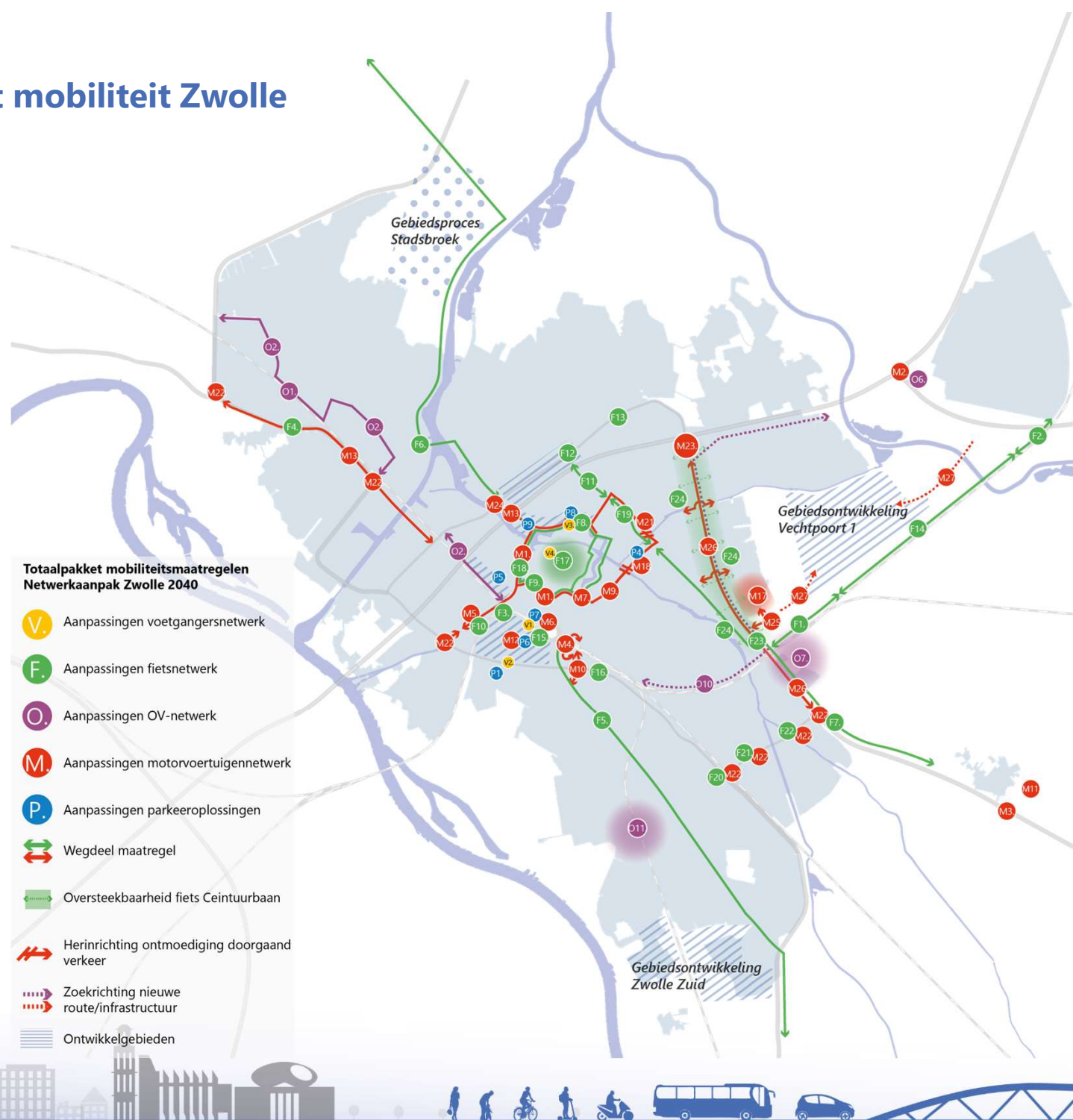
Complete maatregelenpakket mobiliteit Zwolle

Het complete pakket aan maatregelen

De ruimtelijke ontwikkeling uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief vraagt om een aanvullend maatregelenpakket bovenop de reeds vastgestelde maatregelen. Uit de vigerende Omgevingsvisie 2030. In dit hoofdstuk wordt vanuit het totale maatregelenpakket Mobiliteit dat daarmee is ontstaan een voorstel voor de programmering gedaan.

Gefaseerd uitvoeren van het pakket

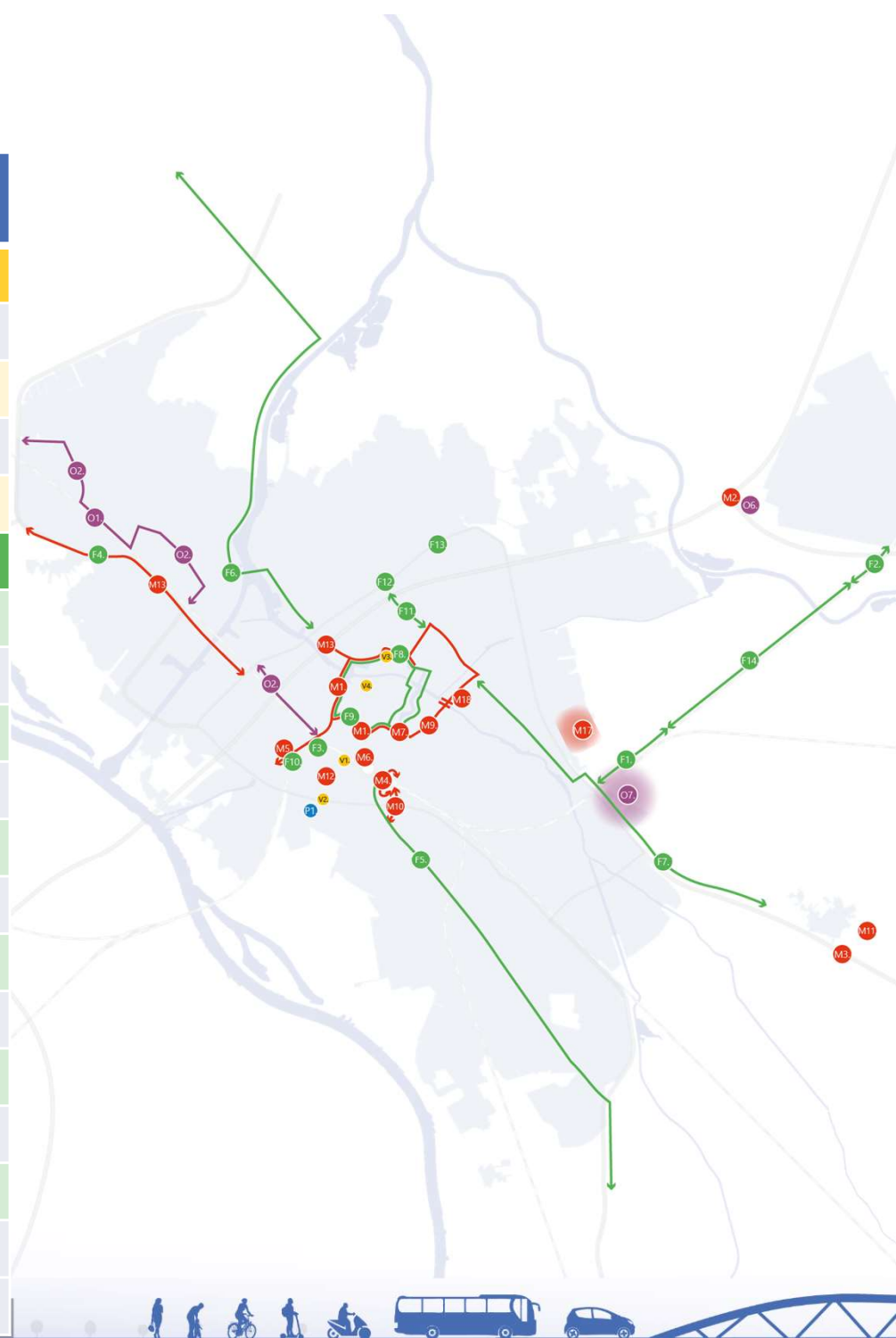
Niet alle maatregelen kunnen direct worden uitgevoerd en vragen nader onderzoek of voorbereidingstijd. Tegelijkertijd zijn er ook maatregelen die juist snel uitvoerbaar zijn. Op de volgende bladzijdes zijn alle maatregelen uitgezet in de tijd op basis van volgorde van faseerbaarheid van de betreffende maatregelen. Deels zijn dit maatregelen waarvoor we Provincie en Rijk nodig hebben.



Programmering voor 2030

Maatregel		Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen
Voetgangersnetwerk				
V2.	Loopverbinding Spoorzone - Campus over IJsselallee	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
V3.	Loopverbinding Noorderkwartier over de Achtergracht	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
V4.	Melkmarkt wordt uitsluitend voetgangersgebied met verblijfskwaliteit	Beleid	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
V5.	Opstellen visie Voetgangers en voetgangersnetwerken	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan
Fietsnetwerk				
F3.	Nieuwe fietstunnel onder spoor richting Nieuwe Veerallee/Willemskade.	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
F4.	Nieuwe fietsbrug over de Hasselterweg Belvederelaan - Voorsterweg	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
F5.	Snelfietsroute richting Wijhe, Deventer	Fysiek	Regionaal	Bestaand plan
F6.	Snelfietsroute richting Hasselt & Genemuiden	Fysiek	Regionaal	Bestaand plan
F7.	Snelfietsroute richting Heino & Raalte	Fysiek	Regionaal	Bestaand plan
F8.	Herstructurering Drijberssingel (verbetering fietsroutes, groen, blauw, knip)	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
F9.	Herstructurering Van Roijensingel (herinrichting)	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
F10.	Herstructurering Nieuwe Veerallee	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
F11.	Vrijliggend fietspad Middelweg	Fysiek	Mobiliteit	Nieuw plan
F12.	Fietstunnel onder Zwartewaterallee t.h.v. Middelweg	Fysiek	Mobiliteit	Nieuw plan
F13.	Fietstunnel onder Zwartewaterallee t.h.v. Rijnlaan	Fysiek	Mobiliteit	Nieuw plan
F14.	Fietspad langs spoorbaan tussen Herfte en Hessenpoort	Fysiek	Mobiliteit	Nieuw plan
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.				

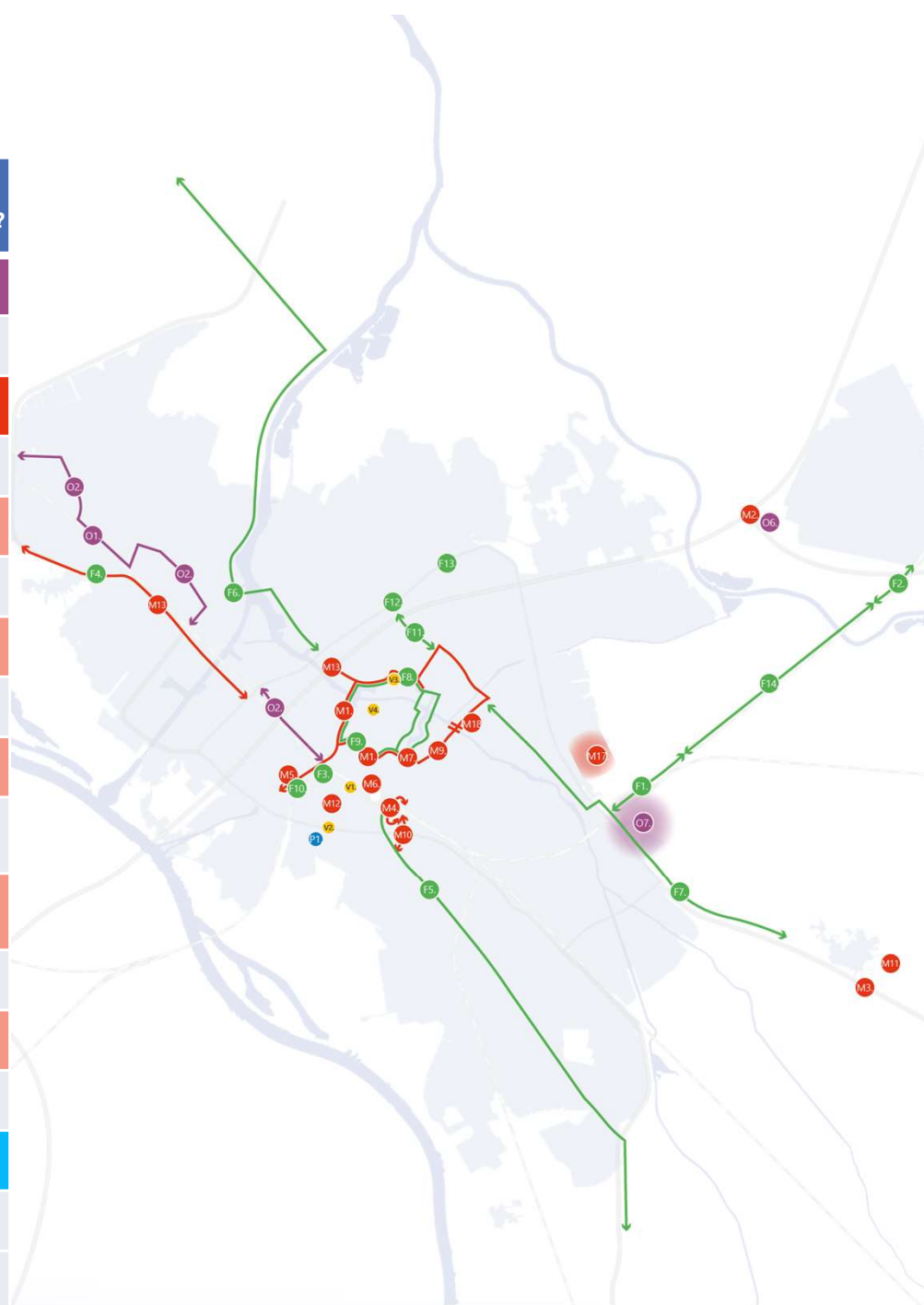
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.



Programmering voor 2030

Maatregel	Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen?
Openbaar Vervoer netwerk			
O6. Stadsrandhub Hessenpoort	Fysiek	Regionaal	Bestaand plan
Motorvoertuigennetwerk			
M9. Ronde Lutzenbergstraat - Wethouder Alferinkweg	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M10. Maatregelen kruispunten IJsselallee	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M11. Omlegging Kroeseallee	Fysiek	Mobiliteit	Bestaand plan
M12. Herstructurering ontsluiting Spoorzone	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M13. Aanleggen twee rotondes af-/oprit A28-Burgemeester Roelenweg	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M14. Onderbreken autoverkeer Burg. Drijberssingel t.b.v. verbetering fietsroutes, groen en blauw	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M15. Herstructurering Van Roijensingel t.b.v. ontmoedigen doorgaand autoverkeer en verbeteren fietskwaliteit	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M16. Herstructurering Nieuwe Veerallee t.b.v. ontmoedigen doorgaand autoverkeer en verbeteren fietskwaliteit	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
M17. Verlagen maximumsnelheid Oosterenk Zuid naar 30km/u	Beleid	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
M18. Herstructurering Lutzenbergstraat t.b.v. ontmoedigen doorgaand autoverkeer	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
M19. Bewegwijzering & parkeerverwijssysteem ring Zwolle	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan
Parkeeroplossingen			
P2. Uitbreiden gereguleerd parkeergebied	Beleid	Mobiliteit	Bestaand plan

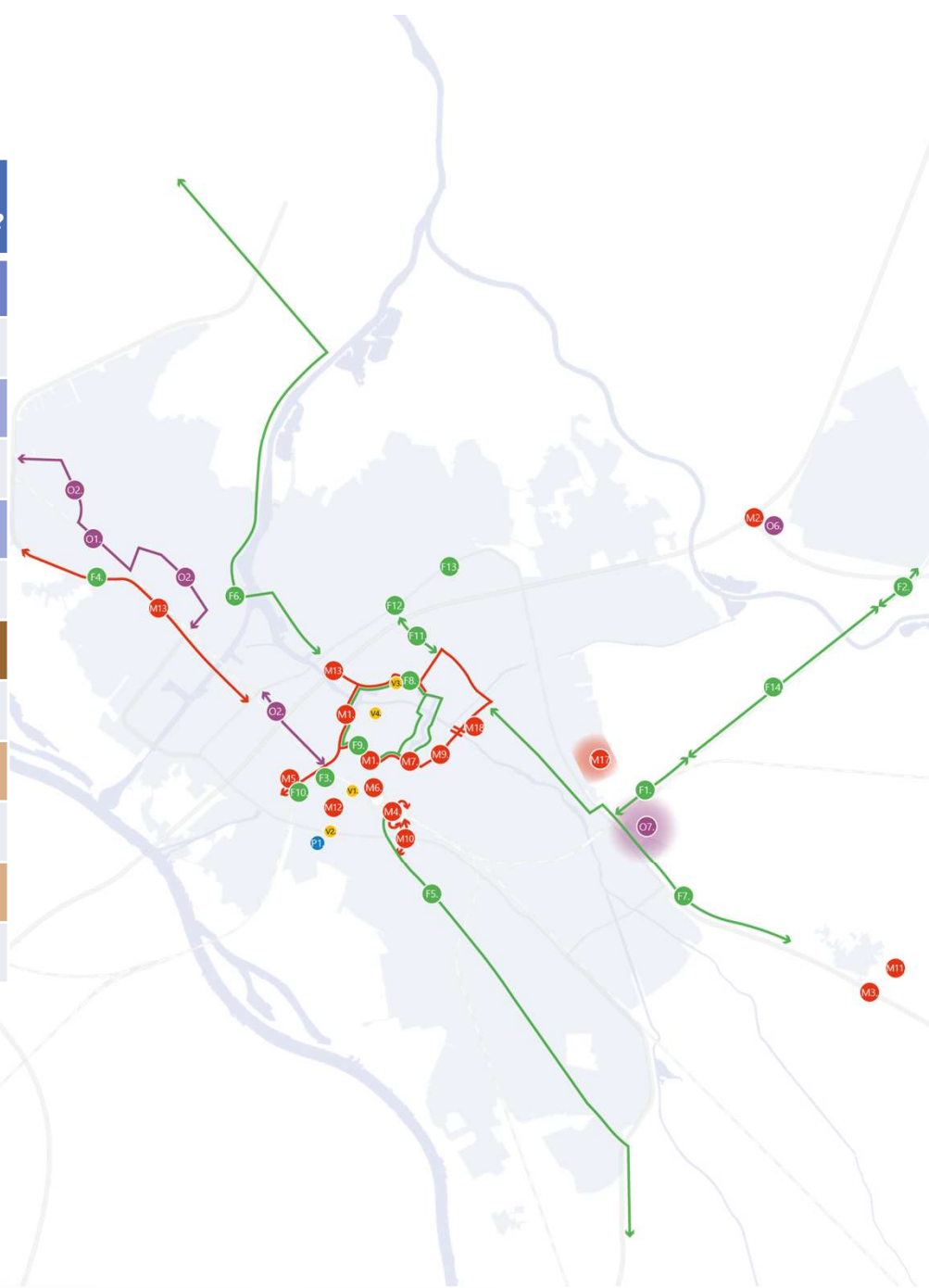
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.



Programmering voor 2030

Maatregel		Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen?
Ruimtelijk				
R2.	Stadshart	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
R3.	Spoorzone	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
R4.	Nieuwe Veemarkt	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
R5.	Zwolle Zuid - Harculo	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
R6.	Oosterenk	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
Onderzoek/analyses				
A1.	Verdieping mobiliteit Ceintuurbaanzone (incl Parkeren)	Beleid	Regionaal	Nieuw plan
A3.	Onderzoek haalbaarheid & inpasbaarheid HOV langs spoor	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan
A4.	Maatregelen Verkeersmanagement & bewegwijzering Ring	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan
A5.	Optimalisatie Ring Zwolle	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan

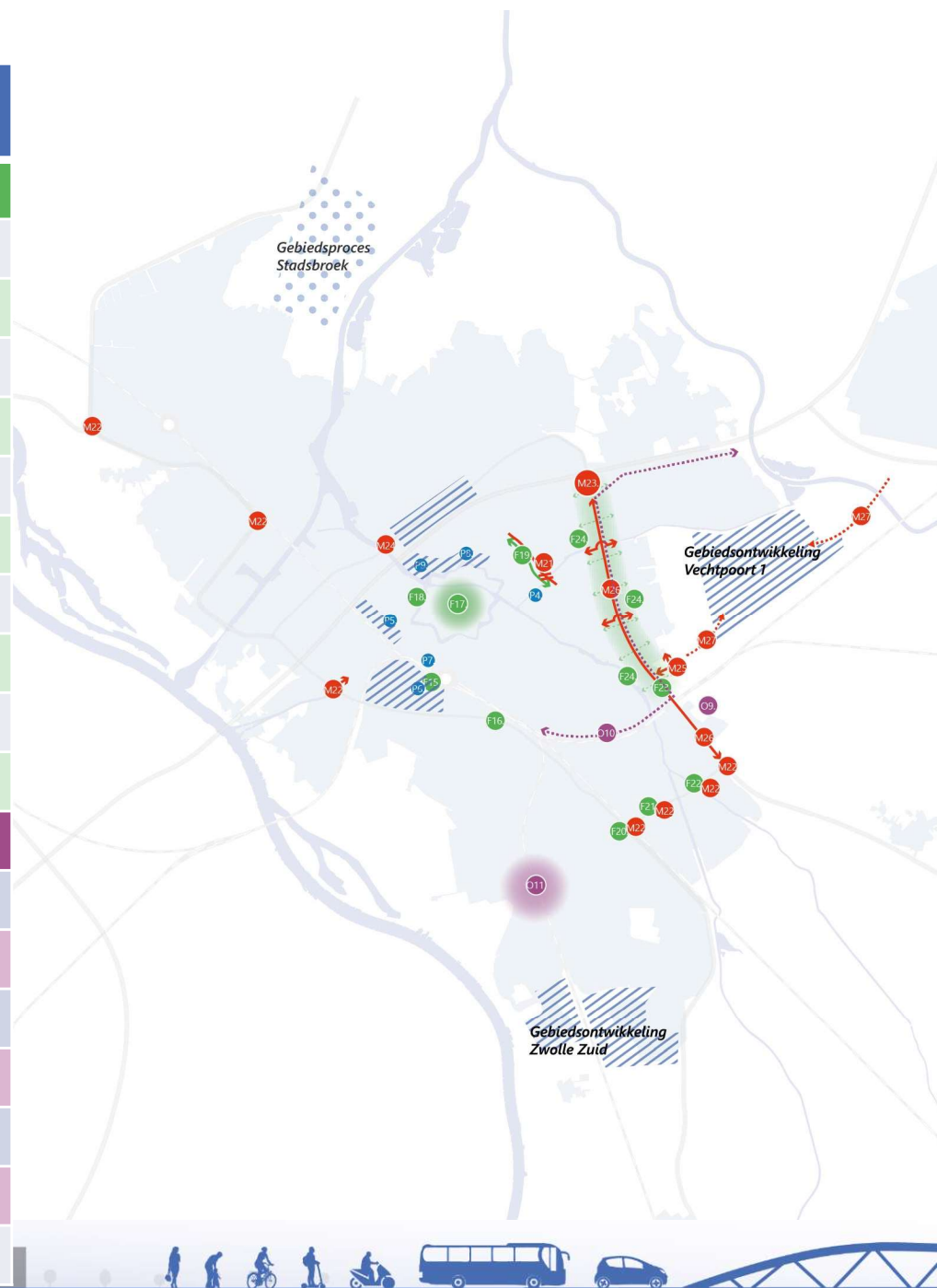
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.



Programmering na 2030

Maatregel	Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen?
Fietzersnetwerk			
F15.	Fietsenstalling zuidzijde station	Fysiek	Gebiedsontwikkeling
F16.	Nieuwe fietsbrug/tunnel over IJsselallee ter hoogte van Reysigerweg	Fysiek	Gebiedsontwikkeling
F17.	Kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen in het centrum	Fysiek	Mobiliteit
F18.	Westelijke centrumfietsroute	Fysiek	Mobiliteit
F19.	Herinrichting Bisschop Wildebrandlaan en Vechtstraat	Fysiek	Mobiliteit
F20.	Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. IJsselallee-Oldeneelallee	Fysiek	Mobiliteit
F21.	Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. Oldeneelallee-Marsweg	Fysiek	Mobiliteit
F22.	Fietstunnel onder Ring Zuid t.h.v. Oldeneelallee-Gerenweg-Nipkowstraat	Fysiek	Mobiliteit
F23.	Fietstunnel Ceintuurbaan t.h.v. Kuyterhuislaan	Fysiek	Mobiliteit
F24.	Verbetering oversteekbaarheid Ceintuurbaan	Fysiek	Regionaal
Openbaar Vervoer netwerk			
O3.	Buslijn Zwartewaterallee – station – Raalte	Beleid	Mobiliteit
O4.	Buslijn Station – ziekenhuis – Hessenpoort – Lichtmis – Staphorst	Beleid	Mobiliteit
O5.	Buslijn Station – 't Harde	Beleid	Mobiliteit
O7.	Stadsrandhub Zuid	Fysiek	Regionaal
O8.	OV-route verbetering Hortensiastraat - Leo Majorlaan	Fysiek	Mobiliteit
O9.	Stadsrandhub Oost	Fysiek	Regionaal

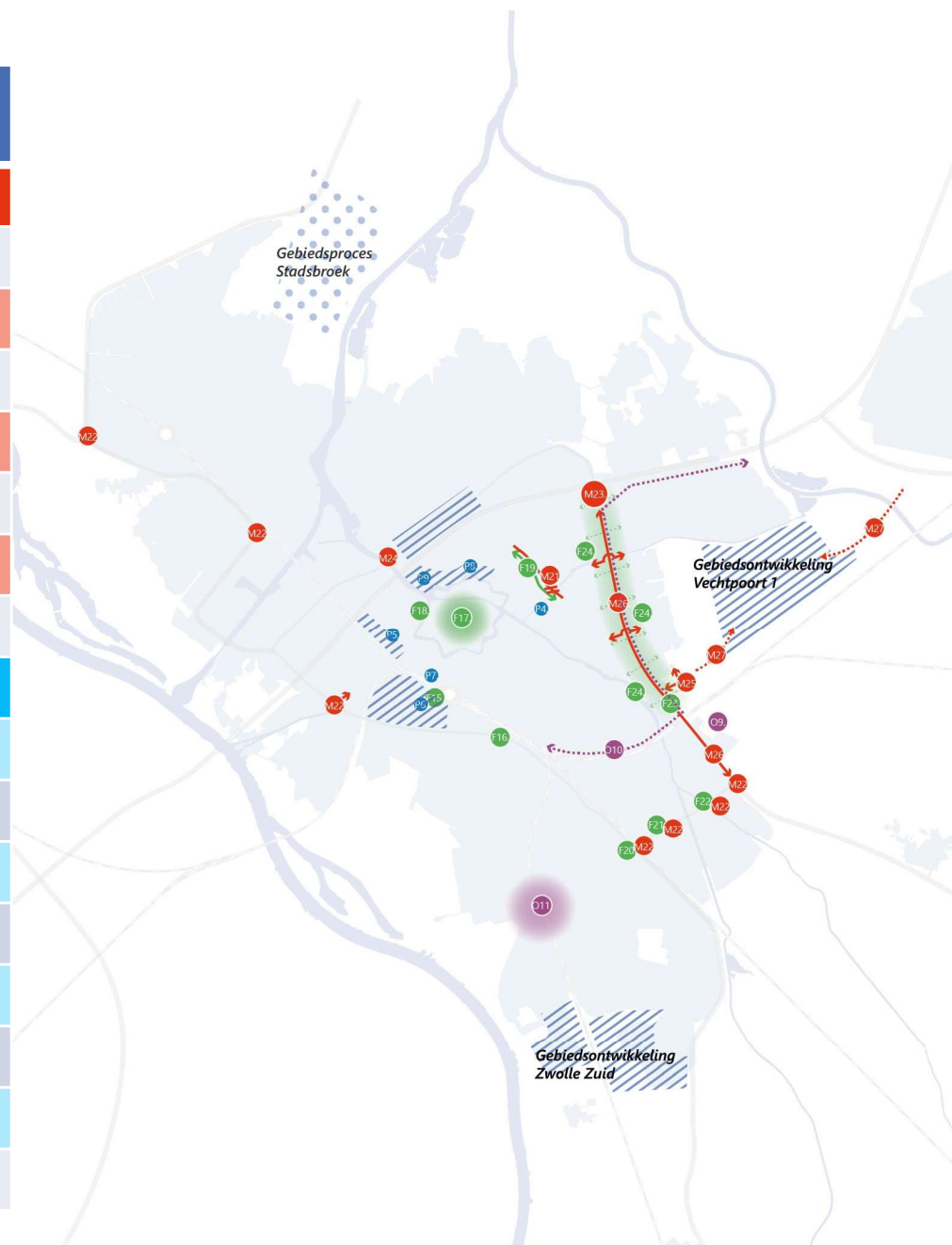
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.



Programmering na 2030

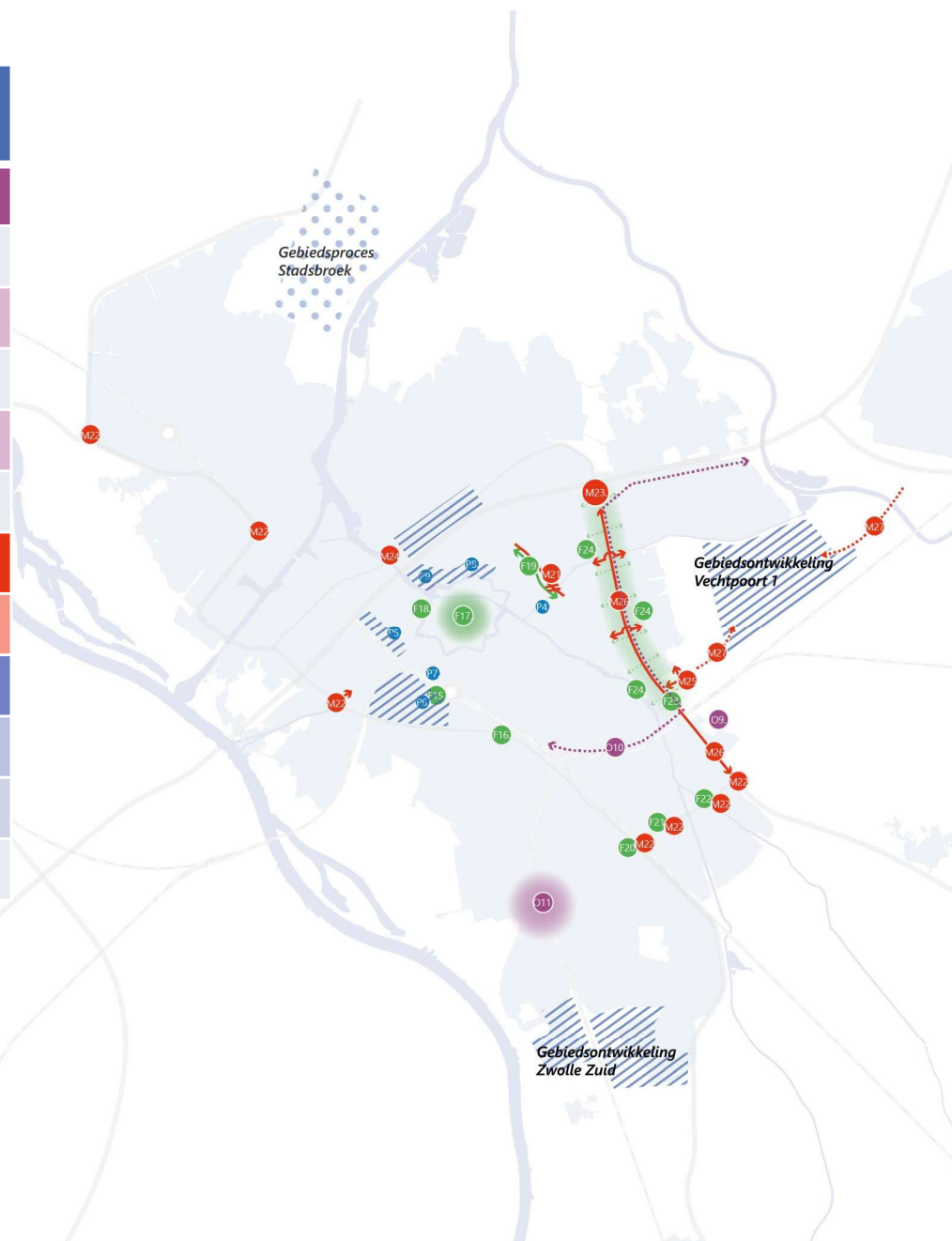
Maatregel		Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen?
Motorvoertuigennetwerk				
M20.	Maatregelen kruispunten Hasselterweg	Fysiek	Mobiliteit	Bestaand plan
M21.	Herinrichting Bisschop Wildebrandlaan en Vechtstraat	Fysiek	Mobiliteit	Nieuw plan
M22.	Kruispuntaanpassing + Dynamisch verkeersmanagement ring Zwolle	Beleid	Mobiliteit	Nieuw plan
M23.	Aanpak aansluiting en kruispunten A28 Zwolle Noord en Oude Meppelerweg	Fysiek	Regionaal	Nieuw plan
M24.	Vergroten capaciteit Holtenbroekerbrug	Fysiek	Regionaal	Nieuw plan
M25.	Extra ontsluiting Oosterenk	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
M26.	Capaciteitsuitbreiding en ruimtelijke inpassing Ceintuurbaan	Fysiek	Regionaal	Nieuw plan
Parkeeroplossingen				
P3.	Verder uitbreiden gereguleerd parkeergebied	Beleid	Mobiliteit	Bestaand plan
P4.	Centrumhub Weezenlanden-Noord	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
P5.	Hubs Nieuwe Veemarkt	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
P6.	Hubs Spoorzone	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
P7.	Verplaatsing P+R station van zuidzijde naar noordzijde	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
P8.	Hub Noorderkwartier	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan
P9.	Hub Roelenkwartier	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Bestaand plan

Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.



Programmering na 2030

	Maatregel	Type ingreep	Eigenaar	Bestaande of nieuwe plannen?
Openbaar Vervoer netwerk				
O3.	Buslijn Zwartewaterallee – station – Raalte	Beleid	Mobiliteit	Bestaand plan
O4.	Buslijn Station – ziekenhuis – Hessenpoort – Lichtmis – Staphorst	Beleid	Mobiliteit	Bestaand plan
O5.	Buslijn Station – 't Harde	Beleid	Mobiliteit	Bestaand plan
O10.	HOV-baan langs spoor en inpassing Ceintuurbaanzone	Fysiek	Grote losse infraproject	Nieuw plan
O11.	Opening station Zwolle Zuid	Fysiek	Grote losse infraproject	Nieuw plan
Motorvoertuigennetwerk				
M27.	Ontsluiting Vechtpoort 1	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
Ruimtelijk				
R7.	Zwolle Zuid - RTP	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
R8.	Vechtrand	Fysiek	Gebiedsontwikkeling	Nieuw plan
Bestaand plan is onderdeel van vastgestelde gebiedsvisies of beleid. Nieuw plan komt voort uit de Netwerkaanpak Mobiliteit Zwolle.				



8.

Conclusie



Wat kunnen we concluderen uit de Netwerkaanpak?

Gebiedsontwikkelingen versterken mobiliteitsdoelen

De lopende gebiedsontwikkelingen brengen veranderingen met zich mee in het stedelijk netwerk. Denk aan aanpassingen rond de Burgemeester Drijbersingel, Van Roijensingel en de Nieuwe Veerallee. Deze ingrepen geven goed invulling aan de mobiliteitsstrategie uit het Ruimtelijk Toekomstperspectief (RTP) en dragen bij aan een betere verblijfskwaliteit binnen de Ring. Ze bieden kansen om de stad beter te verbinden voor voetgangers en fietsers.

Meer ruimte voor fiets en voetganger

Het gebruik van de fiets groeit hard. Dit komt door enerzijds de inzet op nabijheid in onze ruimtelijke keuzes (bijv. kleinere inbreidingslocaties en nieuwe uitbreidingslocaties dicht bij de stad) En anderzijds spelen de opkomst van de e-bike en de cargobike hierin een belangrijke rol.

Meer ruimte voor de fiets is nodig door verbreding van fietspaden, meer ongelijkvloerse fietskruisingen en verbetering van het regionale en lokale fietsnetwerk. Hierbij werken we al jaren succesvol samen met de provincie.

De inzet op nabijheid en meer verblijfskwaliteit leidt ook tot meer voetgangersbewegingen. Belangrijk om deze goed en zonder belemmeringen mee te nemen in de uitwerking.

Minder autoverkeer binnen de Ring

Binnen de Ring kan ruimte worden gecreëerd door de ruimte van doorgaand autoverkeer terug te brengen. Dit kan worden bereikt met gericht parkeerbeleid en het beter geleiden van het autoverkeer vanaf de Ring naar de juiste bestemming via de inpridders. Hierbij speelt de inrichting van de routes een belangrijke rol, maar ook zaken als bewegwijzering, dynamisch verkeersmanagement en een dynamisch parkeerverwijssysteem. Hiermee kan de verkeersdruk in het hart van de stad zoals de Singel en de Pannenkoekendijk worden teruggebracht en tegelijkertijd meer ruimte voor het groeiend fietsverkeer worden geboden.

Versterken van de Ring

Door de verplaatsing van autoverkeer van binnen de stad naar de Ring en de cruciale functie die de Ring heeft in het regionale netwerk is het noodzakelijk om de Ring te versterken.

Dit kent verschillende fases. Op korte termijn de optimalisatie van kruispunten met bijvoorbeeld uitbreiding van rijstroken en aanpassing bewegwijzering/parkeerverwijssysteem Na 2030 gaat het om ingrepen die meer voorbereidingstijd vergen, zoals het ongelijkvloers leggen van fietskruisingen, aanpassing van de Ceintuurbaan en de uitbreiding van de Holtenbroekerbrug. Dit zijn grotere projecten, bedoeld om de capaciteit van de Ring te vergroten.

Station Zuid en HOV-baan Ceintuurbaan

Het openbaar vervoer dient verder te worden versterkt door het toevoegen van een station in Zwolle Zuid. Dit station is nodig zowel de bestaande stad met een stuk verdichting en tegelijkertijd ook het uit te breiden ruimtelijk programma in Zwolle Zuid.

Daarnaast is een goede HOV-verbinding tussen station Zwolle en de Ceintuurbaanzone een vereiste. Dit biedt een rechtstreekse en snelle verbinding tussen het station en de Ceintuurbaanzone en verder naar Hessenpoort en de regio. Tevens kan deze baan een bijdrage leveren aan de ontsluiting van Vechtpoort en benut worden voor het parkeren op afstand bij de toekomstige stadsrandhub Hessenpoort (P+R). Hiermee ontstaan volwaardige alternatieven voor de automobiliteit.

Samen met regionale partners

De gemeente wil samen met de regionale partners optrekken om de drie grote projecten die uit de Netwerkaanpak voortkomen aan te pakken, te weten station Zwolle Zuid, de HOV baan Ceintuurbaanzone en het vergroten van de capaciteit van de Ring. Tegelijkertijd dient ook gekeken te worden naar de aanpak van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de regionale hoofdwegen samen met de provincie en Rijk. Hierbij is ook de samenhang met de verkeersafwikkeling op de A28 van groot belang.



B.

Bijlage

Maatregelen lijst van alle vastgestelde maatregelen tussen 2019 en 2030 zoals deze zijn gebruikt voor de berekening Omgevingsvisie 2030



Vastgestelde mobiliteitsmaatregelen

Maatregelen lijst van alle vastgestelde maatregelen tussen 2019 en 2030 zoals deze zijn gebruikt voor de berekening Omgevingsvisie 2030.

Maatregel	Type ingreep	Status	Eigenaar
Voetgangersnetwerken			
V1. Passerelle over het spoor	Fysiek	In uitvoering	Gebiedsontwikkeling
V2. Loopverbinding Spoorzone - Campus over IJsselallee	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
V3. Loopverbinding Noorderkwartier over de Achtergracht	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
V4. Melkmarkt wordt uitsluitend voetgangersgebied met verblijfskwaliteit	Beleid	<2030	Gebiedsontwikkeling
Fietzersnetwerk			
F1. Fietsverbinding Marslanden – Herfterlaan	Fysiek	Afgerond	Mobiliteit
F2. Fietsverbinding Hessenpoort - Hessenweg	Fysiek	Afgerond	Gebiedsontwikkeling
F3. Nieuwe fietstunnel onder spoor richting Nieuwe Veerallee/Willemskade.	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
F4. Nieuwe fietsbrug over de Hasselterweg Belvederelaan - Voorsterweg	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
F5. Snelfietsroute richting Wijhe, Deventer	Fysiek	<2030	Regionaal
F6. Snelfietsroute richting Hasselt & Genemuiden	Fysiek	<2030	Regionaal
F7. Snelfietsroute richting Heino & Raalte	Fysiek	<2030	Regionaal
F8. Herstructurering Drijberssingel (verbetering fietsroutes, groen, blauw, knip)	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
F9. Herstructurering Van Roijensingel (herinrichting)	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
F10. Herstructurering Nieuwe Veerallee	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
F15. Nieuwe fietsbrug over IJsselallee ter hoogte van Reysigerweg	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
Openbaar Vervoer netwerk			
O1. Opening station Stadshagen	Fysiek	Afgerond	Mobiliteit
O2. Streeklijnen richting Zwolle Noord via Rieteweg en Stadshagen	Beleid	Afgerond	Mobiliteit
O3. Buslijn Zwartewaterallee – station – Raalte	Beleid		Mobiliteit
O4. Buslijn Station – ziekenhuis – Hessenpoort – Lichtmis – Staphorst	Beleid		Mobiliteit
O5. Buslijn Station – 't Harde	Beleid		Mobiliteit
O6. Stadsrandhub Hessenpoort	Fysiek	<2030	Regionaal
O7. Stadsrandhub Zuid	Fysiek	2030 - 2040	Regionaal
Motorvoertuigennetwerk			
M1. Aanpassen maximum snelheid van centrumring (30km/u)	Beleid	Afgerond	Mobiliteit
M2. Aansluiting A28-N340	Fysiek	Afgerond	Mobiliteit
M3. Aansluiting N35-N757	Fysiek	Afgerond	Mobiliteit
M4. Openstellen Van Karnebeektunnel	Beleid	Afgerond	Mobiliteit
M5. Openstellen Menistenbrug	Beleid	Afgerond	Mobiliteit

#	Maatregel	Type ingreep	Status	Eigenaar
Motorvoertuigennetwerk (vervolg)				
M6.	(Deel) Nieuwe Veerallee naar 30km/u	Beleid	Afgerond	Gebiedsontwikkeling
M7.	Stationsweg ingericht als verblijfsgebied	Beleid	Afgerond	Gebiedsontwikkeling
M8.	Kruispunten Singel-Sassenpoortbrug/Van Karnebeekstraat van geregeld kruispunt naar gelijkwaardig (ongeregeld) kruispunt	Fysiek	Afgerond	Gebiedsontwikkeling
M9.	Nieuwe wijkstructuren en aantakkingen op het netwerk in Breecamp, Breezicht, De Tippe en Harculo	Fysiek	In uitvoering	Gebiedsontwikkeling
M10.	Rotonde Luttenbergstraat - Wethouder Alferinkweg	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
M11.	Maatregelen kruispunten IJsselallee	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
M12.	Omlegging Kroeseallee	Fysiek	<2030	Mobiliteit
M13.	Herstructurering ontsluiting Spoorzone	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
M17.	Maatregelen kruispunten Hasselterweg	Fysiek	2030 - 2040	Mobiliteit
Parkeeroplossingen				
P1.	Parkeren Hogeschool Windesheim via nieuwe aansluiting	Fysiek	Afgerond	Mobiliteit
P2.	Uitbreiden gereguleerd parkeergebied	Beleid	<2030	Mobiliteit
P3.	Verder uitbreiden gereguleerd parkeergebied	Beleid	2030 - 2040	Mobiliteit
P4.	Centrumhub Weezenlanden-Noord	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
P5.	Hubs Nieuwe Veemarkt	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
P6.	Hubs Spoorzone	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
P7.	Verplaatsing P+R station van zuidzijde naar noordzijde	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
P8.	Hub Noorderkwartier	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
P9.	Hub Roelenkwartier	Fysiek	2030 - 2040	Gebiedsontwikkeling
Ruimtelijk				
R1.	Zwartewaterallee	Fysiek	In uitvoering	Gebiedsontwikkeling
R2.	Statdshart	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
R3.	Spoorzone	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
R4.	Nieuwe Veemarkt	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling
R5.	Zwolle Zuid - Harculo	Fysiek	<2030	Gebiedsontwikkeling



Zwolle

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

