Zwolle

Raadsvoorstel

Datum 12 november 2025

Onderwerp Kredietaanvraag Noordentree station
Versienummer 2.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting
Met dit raadsvoorstel leggen wij de kredietaanvraag voor de Noordentree van station Zwolle ter vaststelling aan de raad voor. In september 2024 stelde uw raad de beeldambitie van dit project vast. Hierin zijn de eisen betreffende de functie en de vormgeving op hoofdlijnen vastgelegd en bood dit een integraal ontwerpkader aan de te selecteren architect. Er is daarna een architect en ingenieursbureau gecontracteerd en er worden ontwerpen en contractdocumenten opgesteld voor de realisatiefase. Voor de contractering van de marktpartij voor realisatie (in 1 of meerdere contracten), de voorbereidingen en uitvoering van het project wordt nu een kredietaanvraag voorgelegd.

Financiële gevolgen

Betreft doel	6.1.2 We zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit en heldere toekomstbestendige ruimtelijke structuren op niveau van concrete projecten en initiatieven
Begroting wijzigen	Ja
Budgetnummer	

Bijlagen

01 Visuals Noordentree schetsontwerp Stadslantaarn (Noordentree station Zwolle)
02 Resultaten Spoorcafé Noordentree 12 februari 2025

Openbaarheid

☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. In te stemmen met het schetsontwerp van de Noordentree.
2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 9,3 mln voor de kosten van het ontwerp en de realisatie van de Noordentree, zoals opgenomen in het investeringsbesluit 2025, te dekken uit:
   - Strategische investeringsagenda € 2,90 mln
   - Subsidiebijdrage BO-MIRT € 5,05 mln
   - Reserve Spoorzone € 1,35 mln
3. Een onzekerheidsreservering op te nemen van € 2 mln voor onvoorziene risico's ten laste van structurele reserve Spoorzone.

Datum 12 november 2025

Inleiding
Station Zwolle krijgt een transformatie met een nieuwe entree aan de centrumzijde. Deze entree, ontworpen door het architectenbureau Studio Nauta, krijgt de naam Stadslantaarn en gaat de huidige entree vervangen. Daarnaast worden perronkappen aangebracht op de perrons van de regiovervoerders op de Emmer- en de Kamperlijn.
In september 2024 stelde uw raad de beeldambitie van dit project vast. Hierin zijn de eisen betreffende de functie en de vormgeving op hoofdlijnen vastgelegd en bood dit een integraal ontwerpkader aan de te selecteren architect. Er is vervolgens een architect en ingenieursbureau gecontracteerd en momenteel worden ontwerpen en contractdocumenten opgesteld voor de realisatiefase.
Deze kredietaanvraag betreft het gemeentelijk deel van de realisatiefase, van aanbesteding tot en met de uitvoering.

Kader
Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle
Investeringsvoorstel Spoorzone 2025
Raadsvoorstel Noordentree station Zwolle – beeldambitie

Beoogd effect
Met het project Noordentree krijgt de noordzijde van het station een nieuwe, representatieve entree die beter aansluit op het Stationsplein en de Oosterlaan. De tijdelijke commerciële units en de luifel verdwijnen, waardoor zicht en routing worden verbeterd. Het ontwerp ‘Stadslantaarn’ vormt een herkenbaar baken aan het Stationsplein, ingetogen naast het monumentale stationsgebouw. Binnen is het licht, overzichtelijk en comfortabel wachten, met ruimte voor reizigersinformatie en voorzieningen. Door hergebruik van materialen en toepassing van biobased bouwstoffen draagt het ontwerp bij aan het Groenste station van Nederland.

Argumenten

1.1 *Het schetsontwerp is in lijn met eerdere besluitvorming en past binnen de gestelde (circulaire) kaders van het beeldambitie document.*
- De gewenste toekomstige situatie is een entree die goed aansluit op de omgeving en logische zicht- en looproutes heeft.
- De Noordentree wordt in meerdere aspecten een groene entree. Naast veel groen in het ontwerp worden er weloverwogen keuzes voor hergebruikte en biobased materialen gemaakt die zorgen dat het gebouw niet alleen duurzaam is maar ook bestand tegen dagelijkse intensieve belasting.
  Binnen het ontwerp worden de volgende materialen toegepast en onderscheiden:
  A. Circulair materiaal, zoals aluminium, glas en staal. Glas en aluminium worden ontmanteld uit de bestaande stationsoverkapping en herwerkt tot nieuwe toepassingen. Daarnaast worden stalen constructie onderdelen visueel beoordeeld.
  B. Lokale materialen, die bij voorkeur gedeeltelijk afkomstig zijn uit de omgeving zelf zoals stampleem of stampbeton.

C. Bio-based materiaal, zoals hout, die opnieuw kunnen aangroeien en een lage ecologische voetafdruk hebben. Daarnaast willen we voor de vloer dezelfde klinkers toepassen als op het stationsplein.

- Het station krijgt op perron 12/13 en 15/16 perronkappen. Dit zijn de perrons van de treinen van en naar Emmen en Kampen. Een deel van de kappen is circulair -gemaakt van bestaande materialen- een ander deel wordt gemaakt met biobased materiaal –voornamelijk hout.
- Op de perronoverkappingen en het dak van de Stadslantaarn worden zonnepanelen geplaatst die duurzame energie opwekken. Ook wordt in de architectuur rekening gehouden met spaarzaam energieverbruik.

1.2 *De deels tijdelijke commerciële ruimtes en tijdelijke luifel (boven de kaartautomaat) kennen een aflopende vergunning en worden verwijderd, materialen worden circulair hergebruikt.*
Hiermee ontstaat een goede herkenbare stationsentree voor de reiziger die logisch verbonden is met de openbare ruimte. De stationsomgeving wordt geordend door het ‘stationscarré’. Dit vierkant verbindt het stationsgebied met de omgeving. Iedere zijde vormt een verbinding en vertegenwoordigt een functie die toevoegt aan het geheel: reizigerstunnel, Hanzelaan en de Passerelle. Ontbrekend hoekpunt in de transformatie van de stationsomgeving is de entree van het station aan de noordzijde. In de huidige situatie zijn de bestaande commerciële units een barrière van station naar stad en sluiten de ruimtelijke en functionele kwaliteiten niet meer aan bij de vernieuwde omgeving.

1.3 *Het project Noordentree is een coproductie tussen Gemeente Zwolle, ProRail en NS met ieder haar eigen rol en verantwoordelijkheid. Specifieke eisen en wensen van de toekomstige gebruikers zijn verwerkt.*
De Noordentree is een gezamenlijk project van Gemeente Zwolle, ProRail en NS. De Noordentree vraagt om een specifieke marktbenadering waarbij ProRail initiatiefnemer en gedelegeerd opdrachtgever is namens de andere partners.

2.1 De krediet aanvraag past binnen het vastgestelde investeringsbesluit.
Zie toelichting onder kopje Financiën.

3.1 Het opnemen van een onzekerheidsreservering is noodzakelijk om de financiële stabiliteit van het project te waarborgen.
Door een onzekerheidsreservering op P85[1]-niveau op te nemen, vergroten we de zekerheid dat de financiële middelen voldoende zijn om onverwachte kosten te dekken. Dit voorkomt budgetoverschrijdingen en financiële tekorten tijdens de uitvoering van het project. Het opnemen van een onzekerheidsreservering stelt ons in staat om proactief te reageren op potentiële risico's en onzekerheden. Dit zorgt voor een betere beheersing van het project en vermindert de kans op vertragingen en extra kosten.

[1] P85 is een term die wordt gebruikt om de waarschijnlijkheid van het overschrijden van een projectraming aan te duiden. Een P85-raming betekent dat er een kans van 15% is dat de werkelijke kosten hoger uitvallen dan de raming. Met andere woorden, de kans dat de onzekerheidsreservering toereikend is, is 85%.

Alternatieve mogelijkheden
In afstemming met de gemeente Zwolle en NS Stations heeft ProRail voor de Noordentree een ontwerpcompetitie voor architecten gehouden. Uit de aanbiedingsontwerpen van vier architectenbureaus is Studio Nauta als winnaar geselecteerd. Dit ontwerp sloot het beste aan op het door uw raad vastgestelde beeldambitiedocument.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
Het project is een samenwerking tussen de gemeente Zwolle, Provincie Overijssel, NS Stations en ProRail. ProRail begeleidt het project. Gemeente Zwolle, provincie Overijssel en NS hebben een rol in planvorming, het ontwerp en dragen bij aan de financiering.

De ontwerpen worden besproken met de Adviescommissie Omgevingskwaliteit Spoorzone die uiteindelijk ook de omgevingsvergunning toetst. De Adviescommissie omgevingskwaliteit Spoorzone is positief over het aangepaste ontwerp. De commissie ziet het versterken van de lichtheid en ruimtelijkheid van het ontwerp als het belangrijkste aandachtspunt voor de uitwerking van het ontwerp. Ook is aandacht gevraagd voor materiaalgebruik, kleurafstemming, routing en duurzaamheid, passend bij de ambitie voor het groenste station van Nederland. Verder zijn er voor nadere uitwerking adviezen meegegeven.
Bij de uitwerking tot een voorlopig en definitief ontwerp zal de Commissie een toetsende rol krijgen, hierbij wordt een adviseur van Bureau Spoorbouwmeester en een erfgoedadviseur betrokken.

Het aanbiedingsontwerp is door de architect toegelicht tijdens het Spoorcafé op 12 februari 2025, zie bijlage 02 voor een verslag van deze avond. Tijdens dit participatiemoment zijn er ook vragen gesteld en beantwoord. Uit de reacties van de aanwezigen waaronder omwonenden blijkt dat er draagvlak is voor het duurzame ontwerp van de Noordentree die op een natuurlijke wijze aansluit op het nieuwe Stationsplein. Een terugblik van dit Spoorcafé is hier terug te zien.

Communicatie
De stad en de direct omwonenden worden tijdens het vervolg van het ontwerpproces en aansluitend de uitvoering geïnformeerd in het Spoorcafé.
Over dit besluit wordt gecommuniceerd met een persbericht en via de eigen kanalen van de gemeente Zwolle en Spoorzone.

Financiën
De totale kosten voor het realiseren van de entree zijn op basis van het SO geraamd op ca. € 22,5 mln. De kosten voor het gemeentelijk deel zijn € 10,1 mln, dit is inclusief het al eerder beschikbaar gestelde krediet van € 0,8 mln voor de planstudie. Voor de resterende uitvoering is nog € 9,3 mln benodigd, prijspeil 2025. Deze kosten passen binnen de beschikbare middelen zoals vastgesteld in het Investeringsbesluit Spoorzone 2025.
De bijdragen voor ProRail en NS bedragen circa 10,5 mln en 1,9 mln, hierover worden nog definitieve afspraken gemaakt .
Gezien het duurzame en circulaire ontwerp wordt er lopende het proces nog gezocht naar subsidiemogelijkheden.

De dekking van een totaal van € 9,3 mln wordt als volgt onderverdeeld:

- Strategische investeringsagenda € 2,90 mln
- Subsidiebijdrage BO-MIRT € 5,05 mln
- Reserve Spoorzone € 1,35 mln

Op dit moment is het ontwerp nog onzeker, waardoor de financiële bandbreedte groter is dan uiteindelijk noodzakelijk. Ook het werken met de zogenaamde P85 raming van ProRail betekent dat de risicoreservering (onzekerheidsreserve) groter is dan de gebruikelijke 50%. De P85 methode geeft een zekerheid van 85% dat het werk binnen budget wordt gerealiseerd. Voor ProRail is het noodzakelijk in de overeenkomst te vermelden dat er dekking is tot aan het budget van P85. Om hier invulling aan te geven wordt het verschil van de P50 t.o.v. P85 niet meteen gevraagd als krediet, maar 2 mln te reserveren binnen de Spoorzone.

Structurele kosten beheer en onderhoud
De verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van het station ligt bij ProRail en NS. Het beheer en onderhoud van de openbare ruimte is de verantwoordelijkheid van Gemeente Zwolle. Omdat er geen openbare ruimte wordt toegevoegd worden de beheer en onderhoudslasten voor Gemeente Zwolle niet gewijzigd.

Risico's
In zijn algemeenheid geldt dat bij fysieke projecten de volgende risico's zich kunnen voordoen: geen overeenstemming met partijen, tegenvallende aanbestedingen, kostenstijgingen door markteffecten, kwaliteitsverhoging of scopeverbreding en hogere plankosten door langere looptijd van het project. De projectrisico's worden beheerst door het actief voeren van risicomanagement.

Vervolg
Ondertussen wordt de planstudie fase verder doorlopen. Het ontwerp wordt in stappen verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Iedere stap wordt in het Spoorcafé toegelicht. In het laatste half jaar van 2026 wordt een aannemer gecontracteerd. De bouw start naar verwachting begin 2028. De nieuwe entree en de perronkappen zijn volgens planning gereed in 2030, op tijd voor de internationale Hanzedagen waar Zwolle gastheer is.

Samen met ProRail en NS zijn de voorbereidingen gestart om te komen tot een realisatieovereenkomst. Deze overeenkomst moet voor de start van de aanbesteding van de realisatiefase worden gesloten. In deze overeenkomst worden de wederzijdse rechten, plichten, rollen en (financiële) verantwoordelijkheden vastgelegd.

Na vaststelling van het ontwerp zal er een planologische procedure worden gestart (BOPA) omdat het ontwerp van de Noordentree een kleine overschrijding kent op de contouren van het bebouwingsvlak.

Openbaarheid
Dit voorstel is openbaar.

Datum 12 november 2025

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer