voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 7 oktober 2025

Onderwerp AOS
Versienummer

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting
Met deze raadbrief informeren wij u over het financieel perspectief van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs. In de begroting staat hierover kort een passage opgenomen, deze raadsbrief licht deze informatie nader toe. Er is in de SIA een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs. De prognoses zijn bijgesteld van € 16,1 naar € 19,0 miljoen, nog altijd binnen de reservering. Er wordt momenteel verwacht voor Weezenlanden-Noord dat deze hubontwikkeling niet binnen het beschikbare krediet past, maar wel past binnen het totale stedelijke financiële perspectief van de AOS. Over een aantal weken wordt de actualisatie van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs en de actualisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord in samenhang geagendeerd voor behandeling in de raad.

Bijlagen
-

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:
Het financieel perspectief van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs (AOS) en de ontwikkelingen van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord.

Datum 7 oktober 2025

Inleiding
Met deze raadbrief informeren wij u over het financieel perspectief van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs (AOS). In oktober 2024 heeft de raad de AOS vastgesteld. De strategie is een essentiële pijler voor het binnenstedelijk ontwikkeling en de ruimtelijke ambities waar we als Zwolle voor staan. Alleen met deze ontwikkeling van deze hubs en de rolneming van de gemeente hierin, kunnen we ervoor zorgen dat we ruimte kunnen bieden aan kwalitatieve groei. Mobiliteitshubs maken het mogelijk om binnenstedelijk te verdichten en tegelijkertijd ruimte te creëren voor groen, water en bewegen. Ze helpen om de mobiliteits- en parkeeropgave op te lossen en vormen zo een randvoorwaarde voor nieuwe woningbouw. Ook de bestaande stad profiteert mee, doordat er meer ruimte ontstaat voor leefkwaliteit en duurzame mobiliteit.

Deze raadsbrief is bedoeld als nadere informatie op hetgeen in de begroting hierover is opgenomen. We nemen hierin de ontwikkelingen van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord op hoofdlijnen mee. Deze mobiliteitshub is namelijk één van de eerste hubs die gerealiseerd wordt vanuit de adaptieve ontwikkelstrategie. Deze hubontwikkeling speelt enerzijds dé sleutelrol in het verbeteren van bereikbaarheid, het stimuleren van duurzame vervoersvormen, vergroening en bovenal het faciliteren van woningbouw in deze gebiedsontwikkeling. Anderzijds zorgt deze hubontwikkeling voor kennis en inzicht die we weer inbrengen in de stadsbrede ontwikkelstrategie. Op die manier geven we invulling aan het adaptieve karakter en dragen we zorg voor lerend vermogen en continue verbetering in sturing en (risico)beheersing.

Over een aantal weken wordt het financieel perspectief AOS en de hub Weezenlanden-Noord in samenhang geagendeerd voor behandeling in de raad. Op 10 oktober 2025 nemen we de raad op locatie inhoudelijk mee in de voorbereiding van deze hub en waar we staan in het proces. Er lopen nu nog verschillende uitwerkingen/processen, zowel vanuit deze adaptieve strategie als vanuit Weezenlanden-Noord (o.a. omgevingsplanprocedure, bouwkostenraming), die op het moment van overdracht van deze stukken niet volledig zijn afgerond en wel van belang zijn voor een goede behandeling in de raad.

Kader
1. Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen'
2. Ontwikkelprogramma ‘Ons Stadshart van Morgen’
3. Uitvoeringsagenda 'Ons Stadshart van Morgen'
4. Het Coalitieakkoord
5. Parkeerstrategie 2040
6. Besluitvorming Raad haalbaarheidsonderzoek Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord
7. Adaptieve OntwikkelStrategie Hubs (AOS)
8. Update businesscase en locatiewijziging Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord

Kernboodschap
In de SIA is een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd voor ontwikkeling parkeerhubs (AOS). Op basis van de voortschrijdende inzichten bedraagt de ‘financiële badkuip’ nu € 19,0 miljoen, binnen de reservering. Op dit moment verwachten we dat Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord niet binnen het beschikbare krediet valt, maar wel afdoende kan worden opgevangen binnen het totale financiële perspectief en de SIA-reservering van 20 mln. Er lopen nog diverse uitwerkingen en doorrekeningen

om dit beeld volledig scherp te krijgen. De actualisatie van het stadsbrede financiële perspectief leggen we daarom graag over een aantal weken voor aan u als raad in samenhang met de actualisatie van de hub Weezenlanden-Noord.

Toelichting

Update Financieel Perspectief AOS

In de SIA is een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd voor ontwikkeling parkeerhubs (AOS). Bij de vaststelling van de AOS (september 2024) is geconstateerd dat sprake is van een ‘financiële badkuip’ van € 16,1 miljoen. Op basis van de voortschrijdende inzichten bedraagt de ‘financiële badkuip’ nu € 19,0 miljoen, binnen de reservering. Wanneer we het hebben over een ‘financiële badkuip’ dan doelen we op de som van de jaarlijkse kasstromen van de eerste 10 jaar van het stadsbrede parkeerexploitatiemodel.

We staan nog steeds aan het begin van deze complexe ontwikkelopgave, maar we zien – ook gebaseerd op een gevoeligheidsanalyse – dat we de opgave binnen de vastgestelde financiële kaders kunnen sturen. Een jaar na besluitvorming hebben we al een veel scherper beeld van de variabelen. De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is een van de eerste concrete uitwerkingen van deze stedelijke strategie op mobiliteithubs. Dit is een complex traject, met een inpassing in een lopende gebiedsontwikkeling waarin onzekerheden en afhankelijkheden volop aan de orde zijn in uitdagende marktomstandigheden. De complexiteit en marktomstandigheden komen in de planvorming/voorbereiding ook steeds scherper in beeld. Op dit moment verwachten we dat de ontwikkeling niet binnen het beschikbare krediet valt, maar wel afdoende kan worden opgevangen binnen het totale financiële perspectief en de SIA-reservering van 20 mln. Er lopen nog diverse uitwerkingen en doorrekeningen om dit beeld volledig scherp te krijgen. De actualisatie van het stadsbrede financiële perspectief leggen we daarom graag over een aantal weken voor aan u als raad in samenhang met de actualisatie van de hub Weezenlanden-Noord.

De verandering van het financiële perspectief ten opzichte van de voorgaande doorrekening wordt met name veroorzaakt door 1) het toevoegen van en 2) het nu beter financieel in beeld hebben van diverse noodzakelijke, generieke kostenposten, zoals tijdelijk parkeren, organisatiekosten implementatie AOS, kosten onrendabele top deelmobiliteitsaanbieders en tijdelijke energiemaatregelen. Ook is sprake van een correctie op de indexering en is een stelpost voor achterstallige indexering opgenomen. Op het niveau van afzonderlijke hubs zijn ook de diverse voortschrijdende inzichten/prognoses in beeld gebracht, zo zijn er planningen aangepast en is ook de methodiek doorgelicht (rondom kapitaallasten en afschrijving).

Deze dynamiek past bij het adaptieve karakter van de AOS. We doen dit voor het eerst op deze manier, niet alleen in Zwolle maar ook in Nederland. Door deze pioniersrol staan we ook volop in de positieve aandacht van het Rijk en overige stedelijke regio's. Ook zien we dat we blijvend in staat zijn om op de vastgestelde financiële kaders te sturen. Er zijn afdoende knoppen beschikbaar om het financiële risico te beheersen, waarbij het goed is om te vermelden dat we weg kunnen blijven bij de knop ‘aanvullende tariefsverhoging’. Dit is geenszins aan de orde. Momenteel worden er nog een aantal verdiepende analyses en processen afgerond die dit financiële beeld verder aanvullen. Zo loopt, conform toezegging bij de vaststelling van de Nota Parkeren, het proces met de woningbouw-corporaties omtrent het totaalpakket voor de sociale huurders nog. Daar verwachten we op korte

termijn tot afspraken te kunnen komen. Dit zou nog kunnen doorwerken in het financiële beeld. Daarnaast doen we nog een verdiepende analyse op de prognose qua bezoekersaantallen en -uren. Ook werken we aan een voorstel om de afschrijvingstermijn in lijn te brengen met de aard en karakter van dit type asset/kapitaalgoed.

Update Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord

In het voorjaar is een marktconsultatie uitgevoerd. Acht deelnemende marktpartijen hebben voor dit project een nadrukkelijke voorkeur voor 2-fasen of bouwteam uitgesproken. In deze samenwerking kunnen de projectrisico's beter (gezamenlijk) worden beheerst en gealloceerd, de eisen goed worden doorgrond en gezamenlijk ontwerpkeuzes worden gemaakt. Deze aanpak kenmerkt zich tevens door de uitgestelde definitieve prijsvorming en ook de beperkte tenderinspanning wordt als belangrijk voordeel gezien. Op basis van de marktconsultatie is de aanbestedingsstrategie aangepast van een Design & Construct naar een tweefase aanpak met een Bouwteamfase en een realisatiefase. Als we hadden vastgehouden aan een aanbesteding via een Design & Construct dan was de kans op een mislukte aanbesteding zeer groot waarbij geen aannemer zich had ingeschreven. Dit komt regelmatig voor in de markt voor complexe (ondergrondse) bouwprojecten.

Het aanbestedingsproces met de tweefase aanpak heeft met succes geresulteerd in 3 inschrijvingen van marktpartijen en een gunning voor de bouwteamfase aan Max Bögl. Momenteel wordt door gemeente en Max Bögl gezamenlijk gewerkt aan het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage. Tijdens het raadsbezoek van 10 oktober 2025 kan uw raad kennis nemen van het concept-ontwerp. Hierbij wordt toegewerkt naar een gunning voor de bouwfase aan Max Bögl in februari 2026.

In de kostenontwikkeling zien we extra complexiteit door een lopende gebiedsontwikkeling en lastige marktomstandigheden. Er wordt momenteel verwacht voor Weezenlanden-Noord dat deze hubontwikkeling niet past binnen het beschikbare krediet, maar dat deze wel binnen het financiële perspectief van de AOS kan worden opgevangen en dit niet ten koste gaat van de overige hubontwikkelingen binnen de AOS. Op dit moment lopen er nog verschillende uitwerkingen en doorrekeningen om dit beeld volledig scherp te krijgen. Over een aantal weken wordt de actualisatie van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs en de actualisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord in samenhang separaat geagendeerd voor behandeling in de raad.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Voor elke mobiliteitshub wordt een apart participatietraject opgestart. Sinds september 2023 is de stad en directe omgeving geïnformeerd over de toevoeging van de mobiliteitshub aan de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord met nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten, enquêtes, etc. Daarnaast is ook breed over de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hubs gecommuniceerd en de andere mobiliteitshub in de stad.

Communicatie

De communicatie rondom de mobiliteitshub verloopt via meerdere kanalen: een digitale nieuwsbrief, sociale media, informatieavonden en de gemeentelijke website. Wij blijven inzetten op heldere informatievoorziening, zodat bewoners en gebruikers tijdig op de hoogte zijn van ontwikkelingen, werkzaamheden en mogelijkheden.

Financiën
Het financiële perspectief van de adaptieve ontwikkelstrategie mobiliteitshubs is gebaseerd op een gefaseerde investeringsaanpak van de voorziene hubs. Op dit moment is de SIA reservering afdoende om de voortschrijdende inzichten financieel af te dekken. Dit geldt ook voor een benodigde kredietaanpassing voor de realisatie van de hub Weezenlanden-Noord.

Risico's
In de besluitvorming rondom de adaptieve ontwikkelstrategie hubs en specifiek de hub in Weezenlanden-Noord waren verschillende risico's benoemd. Waaronder financiële onzekerheden, zoals stijgende bouwkosten, onvoorziene uitgaven voor tijdelijke voorzieningen en daarmee het risico dat de uiteindelijke kosten hoger uitvallen dan de huidige reservering. Verder kunnen daadwerkelijke bezoekersaantallen en gebruiksintensiteit van de hubs afwijken van de prognoses, wat van invloed kan zijn op de exploitatieopbrengsten in het financiële exploitatiemodel. Daarom zijn we op voorhand voorzichtig en behoudend in dergelijke prognoses. We zien dat de beschreven risico's daadwerkelijk aan de orde zijn, maar ook dat we deze op dit moment ook in beeld hebben en afdoende het hoofd kunnen bieden. Uiteraard zijn deze risico's blijvend aan de orde, wat vraagt om een stevige beheersing, sturing en governance. Voor het vervolg voorzien we in verdere intensivering in de uitvoeringsorganisatie.

Daarnaast zijn er op het niveau van hubontwikkeling risico's verbonden aan de marktomstandigheden, waaronder schommelingen in aanbestedingsprijzen en mogelijke vertragingen in de uitvoering door marktontwikkelingen of beperkte beschikbaarheid van aannemers. Ook zijn er risico's op het gebied van planning en regelgeving, zoals vertragingen in de omgevingsplanprocedure of wijzigingen in wet- en regelgeving die impact kunnen hebben op de uitvoering. Tot slot speelt het risico van onvoldoende maatschappelijk draagvlak en participatie, waardoor het project mogelijk vertraging oploopt of aanvullende maatregelen nodig zijn om bewoners en belanghebbenden mee te nemen in het proces.

Bij Weezenlanden-Noord is de mobiliteitshub op een laat moment toegevoegd aan de gebiedsontwikkeling. Hierdoor vergoedt de gemeente de schade die voortvloeit uit latere oplevering van minimaal 200 woningen (productievertraging, renteverliezen en bijkomende kosten) aan OCNE en Openbaar Belang. Treedt in het aanbestedingsproces, het omgevingsplan of de bouw van de ondergrondse parkeergarage vertraging op dan wordt de schade hoger.

Voor Weezenlanden-Noord is ook netcongestie een probleem. We anticiperen op een situatie waarbij de eerste 5 jaar na opening van de mobiliteitshub in 2030 geen grote elektriciteitsaansluiting mogelijk is. Dit betekent dat we beperktere laadvoorzieningen kunnen aanbieden en extra kosten moeten maken voor batterijsystemen.

Het opvangen van de tijdelijke parkeeropgave door de bouw van de mobiliteitshub (oplopend tot circa 300 parkeerplaatsen) is een risico waarop we anticiperen in samenhang met de parkeerbalans Binnenstad. De Turfmarkt (bewoners Weezenlanden) en Goertjesweg (provinciemedewerkers) zijn hiervoor de locaties.

Voor de realisatie van de mobiliteitshub dient het groen inclusief de bomen in de middenberm en op een deel van de parkeerplaats van de provincie te worden verwijderd. Aandachtspunten hierbij zijn de hoofdgroenstructuur, de boomverordening en de herplantingsplicht. In het huidige plan wordt rekening

gehouden met een grondpakket tot 1,5 m boven het dek van de mobiliteitshub, zodat de benodigde compensatie bovenop de mobiliteitshub mogelijk is. Er moeten 38 bomen (hoofdzakelijk platanen) plaatsmaken voor de hub waarvan 11 worden verplaatst en 27 worden gekapt. In het huidige plan komen 51 bomen terug, waaronder 4 platanen die verplaatst worden. Ingestoken wordt op meer diversiteit en inheemse soorten. Er wordt nu uitgegaan van 12 verschillende soorten bomen. Op dit moment is al bekend dat Zwolle Groenstad bezwaar heeft gemaakt tegen de verleende kapvergunning. Met Zwolle Groenstad heeft de gemeente regelmatig overleg. De voorbereiding van de verplaatsing van bomen is gestart in het voorjaar van 2025 en kap is voorzien in de herfst/winter van 2026/2027.

Vervolg
We brengen na de begrotingsbehandeling, in november/december, een voorstel naar de raad met de actualisatie van het stedelijk financieel perspectief en de actualisatie van hub Weezenlanden-Noord. Daarin wordt het volledig (financiële) beeld toegelicht, en een voorstel gedaan voor de daartoe te nemen verdere besluiten.

Naast de hub Weezenlanden-Noord zijn we ook bezig met de planvorming van andere hubs, waaronder in de gebiedsontwikkelingen Spoorzone, Nieuwe Veemarkt en Noorderkwartier. Ook verwachten we op korte termijn te starten met de voorbereiding van een centrumhub in het Roelenkwartier. Daarvoor verwijzen we u graag naar de hoofdlijnenplanning in de mobiliteitsagenda. Daarnaast zijn we bezig met de planvorming en voorbereiding van een eerste – zogenoemde - stadsrandhub bij Hessenpoort. Dit betreft spoor 3 van de AOS en is tevens verbonden met het MIRT-maatregelenpakket Bereikbaarheid Zwolle. Dit pakket zal ook op korte termijn geagendeerd worden richting de raad. Verder bekijken we ook gericht, in samenhang met de beheeropgave, waar in de bestaande wijken noodzakelijke ruimte én kwaliteitsverbetering kan ontstaan door het toevoegen van een mobiliteitshub (als onderdeel van spoor 2 van de AOS).

Openbaarheid
Deze raadbrief is openbaar en wordt gedeeld via de gemeentelijke kanalen.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer