voorstel

Zwolle

Raadsbrief

Datum 15 april 2026

Onderwerp Voortgang op projecten en programma's binnen het fysieke domein
Versienummer 1

Portefeuillehouder Paul Guldemond

Samenvatting
In deze raadsbrief kijken we terug en vooruit. We beschrijven welke ontwikkelingen er het afgelopen half jaar zijn geweest binnen de projecten en programma's van het fysieke domein. We kijken ook vooruit door de grootste risico's te beschrijven.

Bijlagen
Bijlage 1 – Voortgangsrapportage projecten en programma's

Openbaarheid
☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

Inleiding
Twee keer per jaar vragen we een aantal van de programma- en projectverantwoordelijken om over de projecten inclusief de risico's en de maatregelen te rapporteren. Het resultaat daarvan vindt u terug in de Voortgangsrapportage Projecten (VP). In deze rapportage gaan we alleen in op de meest impactvolle (investerings) projecten/programma's. De peildatum van deze VP-rapportage is 1 januari 2026.

Kernboodschap
In deze raadsbrief kijken we terug en vooruit. We beschrijven welke ontwikkelingen er het afgelopen half jaar zijn geweest. Ook kijken we vooruit. Dit doen we door de grootste risico's van de afgelopen periode te beschrijven. Deze risico's zijn niet alleen nu relevant, maar kunnen meerjarig een risico vormen in de projecten. We geven ook een toelichting op de maatregelen die genomen zijn of worden om risico's te verkleinen, de impact te verminderen of het effect in te calculeren. In deze notitie wordt het financiële effect niet meegenomen. De paragraaf weerstandsvermogen in het jaarverslag geeft hier meer duiding aan. Risico's kunnen het gevolg zijn van een complex geheel van interne- en externe oorzaken die voortdurend in beweging zijn. Risico's veranderen in de tijd, mede door het nemen van maatregelen. Een risico kan daardoor op korte termijn wijzigen. Wat gisteren geen risico was kan morgen een groot probleem zijn.

Toelichting

Om de risicoprofielen te visualiseren, gebruiken we bollengrafieken. In bijlage 2 zit een uitleg over deze grafieken. Deze kunt u ook terugvinden op de website waar alle rapportages over een periode van 4 jaar beschikbaar zijn. (Website VP rapportages). Om tot deze risicoprofielen te komen, doen de projecten en programma's een risicoanalyse. Ze schatten in wat de kans en het gevolg is, zodat we een score kunnen berekenen. Op basis van die score krijgt een project of programma een risicoprofiel: een algemene indicatie van de mate risico dat een project of programma loopt. We drukken dit uit in een kleur: groen = laag, oranje = midden en rood = hoog.

VP najaar 2026 en verder

In de afgelopen periode heeft een inventarisatie plaatsgevonden naar het gebruik en de toegevoegde waarde van de voortgangsrapportage (VP). We hebben o.a. met de portefeuillehouder en de auditcommissie gesproken. Daaruit is naar voren gekomen dat deze rapportage inmiddels niet meer voldoet aan wat we oorspronkelijk beoogden met deze rapportage. Daar komt bij dat voor het schrijven van deze rapportage naar verhouding veel ambtelijke uren verzet worden. De komende periode gebruiken we om een nieuwe invulling te geven aan deze rapportage. Op aangeven van de auditcommissie stellen wij voor om de najaarsrapportage 2026 te laten vervallen en in het voorjaar van 2027 de nieuwe rapportage in gebruik te nemen.

Trend en ontwikkeling

Terug- en vooruitkijkend zien wij een trend ontstaan dat onderwerpen als netcongestie en de Adaptieve Ontwikkelstrategie (AOS) nog sterker een randvoorwaarde gaan vormen voor onze voortgang in de woningbouwproduktie. Op de korte termijn zien we daarnaast een ontwikkeling dat ook het beschikbaar zijn van (technische) capaciteit ons dwingt tot het prioriteren van werkzaamheden. Daar komt bij dat onze invloed op bovenstaande onderwerpen nu over het algemeen niet heel groot is omdat de oorzaken exogeen zijn. De maatregelen dienen daardoor meer in de samenwerking met externe partijen en in de prioritering van werkzaamheden gevonden te worden.

Terugblik: Belangrijke ontwikkelingen in het afgelopen half jaar

Afgelopen jaar is er hard gewerkt aan onze projecten en programma's en hebben we voortgang geboekt. Hieronder vindt u een greep uit de voortuitgang binnen de grote ontwikkelingen en programma’s.

<u>Woningbouwproductie:</u>

Er is in 2025 hard gewerkt om nieuwe woningen toe te voegen aan de voorraad. We hebben in totaal 749 woningen opgeleverd. De nieuwe woningen zijn verdeeld over een divers aantal projecten, woontypes en prijsklassen. In totaal gaat het om 329 huurwoningen, waarvan 215 sociaal. De productie in de koopsector betreft 420 woningen. In totaal zijn er 278 middeldure woningen (middeldure huur en betaalbare koopwoningen) en 256 dure woningen opgeleverd. Net als voorgaande jaren zijn de meeste nieuwe woningen gerealiseerd in Stadshagen: met name in Breezicht-Noord (190) en De Tippe (223) zijn veel woningen opgeleverd.

<u>Gebiedsontwikkeling Nieuwe Veemarkt:</u>

Het bouwrijpmaken van het gebied voor de 1e fase is gegund en de werkzaamheden zijn gestart. Ook de Nuts-partijen zijn gestart met de werkzaamheden op de Nieuwe Veemarkt. Het ontwerp voor de eerste ontwikkeling / uitgifte (veld 2, met minimaal 120 woningen en een mobiliteitshub) is in 2025 afgerond. In het verlengde daarvan wordt ook het programma van eisen voor de mobiliteitshub

opgesteld/afgerond en wordt de businesscase herijkt. Dit vraag aanzienlijk meer tijd als gevolg van capaciteitstekort, waardoor de aanbesteding later wordt gestart, als gevolg hiervan schuift de planning van de woningbouw 1 jaar naar achteren in tijd. Het deel van de Bogenhal aan de A28-zijde is gesloopt. Deze ruimte is nodig voor wat betreft de aanleg van het openbaar gebied en toekomstige kabels en leidingen. Daarnaast is de kopgevel aan de A28-zijde opnieuw opgebouwd. Daarmee zijn de werkzaamheden voor de Bogenhal (1e fase) afgerond. In Q4 2025 en Q1 2026 wordt een gedeelte van de Bogenhal verbouwd om vanaf 2 februari de AFAC hierin te huisvesten.

Programma Stadshart:
Broerenkwartier NEXT, tijdelijke programmering: Afspraken gemaakt over de tijdelijke invulling met een fietsenstalling en hiervoor is de technische omgevingsvergunning ingediend. Ook zijn we een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met het Fraterhuis voor de nieuwbouw in de Xenos/Kruidvat locatie. De ontwikkelaar is voor het C&A- en Sikkes pand bezig om een aannemer te contracteren en is gestart met de verkoop van de appartementen. Voor het Noorderkwartier zijn de samenwerkingsovereenkomsten (SOK) met ontwikkelaars KWP en VanWonen afgerond. De gemeente en marktpartijen zijn gestart met het structuurontwerp voor het Nijkerkerbolwerk voor 280 woningen, voorzieningen en buurthub. De voorbereidende werkzaamheden voor de sloop van de parkeergarage en sanering van het Noordereiland zijn opgestart. Hiervoor zijn ook meerdere informatiebijeenkomsten gehouden. Tegelijkertijd is de sluiting van parkeergarage Noordereiland vertraagd vanwege een rechterlijke uitspraak in een bezwaarprocedure. Mobiliteitshub Oost (Weezenlanden -Noord) Het voorlopig ontwerp is door het college vastgesteld en ter kennisname gedeeld met de raad. De procedure voor de wijziging van het omgevingsplan loopt en is vastgesteld door de raad. Er is na de zomer ingestemd met de locatie voor tijdelijk parkeren aan de Goertjesweg. De visie op de Singel van Zwolle is door het college vastgesteld en aangeboden ter besluitvorming aan de raad. Zowel fase 1 als fase 2 van de Kop Assendorperstraat is opgeleverd. Voor fase 2 is een feestelijke opening georganiseerd met de wethouder inclusief rondleiding aan omwonenden. De bouw Schuttevaerkade 80-88 is gestart.

Programma Spoorzone:
De Passerelle is in juli 2025 opgeleverd en op 5 en 6 september geopend. De fietsenstalling Westerlaan is in december 2025 geopend. Voor de Noordentree is het schetsontwerp met een kredietaanvraag voor de uitvoering vastgesteld. Er is een intentieovereenkomst met ArtEZ ondertekend over vestiging in het Spoorkwartier en hier is ook een tweede innovatiehub geland. De Rode Hal is aangekocht en ontwikkelaar AM heeft een definitief concept voor het inrichtingsplan en de bouwfasering van de openbare ruimte opgeleverd. Voor de locatieontwikkeling De Portier wordt gewerkt aan een schetsontwerp en is een ingenieursbureau gecontracteerd. De samenwerkingsovereenkomsten voor Hanzeplein en Noordzeelaan zijn ondertekend. Inmiddels is gestart met het inrichtingsplan. Ook de uitgangspunten voor de voetgangersverbinding over de IJsselallee zijn opgesteld. De bouw van het eerste bouwblok in de Spoorzone is gestart in het najaar van 2025. Voor de verdere ontwikkeling van het Gildenhof is nog onderzoek nodig met betrekking tot parkeren. De werkvoorbereiding voor de uitbreiding riolering in de Spoorzone is gestart.

Gebiedsprogramma Holtenbroek:
Het project SOHO (kwikfit/Hooglaer) dat 290 woningen beoogt, is heropgestart. De start van de bouwwerkzaamheden voor Havezathe/ Monteverdilaan zijn gestart. Voor het winkelcentrum Aa-landen wordt nu gewerkt aan een Ruimtelijk ontwikkelplan. Daarnaast vinden er afzonderlijke

plotontwikkelingen plaats. In het Zwartewaterkwartier verkennen we de mogelijkheid om de ontwikkeling te versnellen en effectiever te laten lopen.

Stadshagen:
Het bestemmingsplan voor het winkelcentrum is in 2024 onherroepelijk geworden en in 2025 is een omgevingsvergunning aangevraagd en verleend. Ter voorbereiding op de bouw is de markt (tijdelijk) verplaatst, worden Nuts-voorzieningen gerealiseerd en worden enkele bomen gekapt. Inmiddels is ook het BLVC-plan voor de uitbreiding afgerond. Er is sprake van bezwaren en beroep op zowel het verkeersbesluit (onttrekking openbaarheid Belvédèrelaan) als op de Omgevingsvergunning. In verband met de bezwaren en het beroep op het verkeersbesluit zijn de voorbereidende werkzaamheden tijdelijk stilgelegd. De projectmatige bouw in Breecamp-Noord is volledig afgerond en alle kavels zijn verkocht of gereserveerd. Wij verachten dat alle woningen in 2026 worden opgeleverd. In Breezicht Zuid is het deel Wetering helemaal afgerond. In Duinzicht resteren nog 18 duinwoningen waarvoor Van Wonen inmiddels is gestart. Buurtschap Beemd is grotendeels afgerond. In de Tippe is de rotonde op de Belvederelaan heringericht en weer opengesteld. De Zalkerdijkbrug is binnen planning en budget aanbesteed en de openbare ruimte wordt verder ingericht. Het ROP en het ontwerp omgevingsplan voor Breecamp-West is vastgesteld waardoor 650 woningen toegevoegd kunnen worden.

Transformatie Oosterenk:
Het mobiliteits- plan van aanpak is in de tweede helft van 2025 opgeleverd, evenals het bodemenergieplan Oosterenk. De twee ontwikkellocaties rondom het Isala Ziekenhuis hebben vertraging opgelopen als gevolg van discussies rondom het te realiseren programma.

Energietransitie: Voor het toekomstbestendige energiesysteem Zwollen zijn we gestart met de verkenning van het realiseren van een collectief laadplein op bedrijventerrein Voorst. En we werken door aan de verzwaring van 3 buurten, te weten: Schoonhorst, Breezicht en Breecamp. Binnen het warmteprogramma aardgasvrij hebben we de uitvoeringsagenda voor 2026-2030 opgesteld en gewerkt aan het ontwerp planMER. Voor het project Berkum loopt de versnellingsaanpak, de eerste aanvragen komen binnen. We schalen in het kader van duurzame werklocaties de SEH Hessenpoort op en de samenwerking met 4 bedrijventerreinen Zwolle. De marktconsultatie voor Groen Gas (grootschalige energievoorzieningen) loopt.

Mobiliteit: Er is een start gemaakt met het voetgangersnetwerk met de inventarisatie van wensen. De eerste planvorming voor regionale doorfietsroutes bij de Wipstrikkerallee en de Nieuwe Deventerweg is gestart. We zijn ook gestart met het plaatsen van de eerste 7 microhubs in de Spoorzone. We hebben het stadsbrede exploitatiemodel voor hubs en bijbehorende parkeertools grondig geactualiseerd. Daarnaast hebben we gewerkt aan planuitwerking van de eerste hubs: centrumhub Weezenlanden-Noord, buurthub Noordereiland, centrumhub Roelenkwartier en buurthub Spoorkwartier. Er is gestart met het opstellen van een Uitvoeringsprogramma fietsparkeren. Het uitbreiden en verbeteren van stallingsvoorzieningen op drukke plekken heeft daarin prioriteit, zoals in het centrum en bij OV-knooppunten. Verder hebben we hebben de Netwerkaanpak Mobiliteit opgesteld.

Hessenpoort:
Er is een uitgiftestrategie opgesteld voor Hessenpoort 3. De voorbereidingen voor de uitgifte van Hessenpoort 3 zijn bijna afgerond en het bouwrijp maken van Hessenpoort 3 is nagenoeg afgerond. Er zijn op Hessenpoort Zuid een aantal kavels in de fase van bouwplanontwikkeling. Er zijn onderzoeken uitgevoerd naar weidevogels, stikstof, mobiliteit en financiën voor de verkenning Hessenpoort 4

Vooruitblik en voortgang op de maatregelen

De risico's die zich in veel programma's en projecten in meer of mindere mate voordoen hebben betrekking op: beleid dat tactisch/operationeel nog niet voldoende aansluit op actuele situaties of vraagstukken, de financiële haalbaarheid van plannen, vertraging in de contractvorming, mogelijke overlast en/of schade tijdens de bouw. Daar waar we als gemeente zelf invloed hebben op risico's, zijn deze over het algemeen beheersbaar. De contacten met de marktpartijen zijn intensief om voortgang in de ontwikkelingen te houden.

We zien dat veel risico's met elkaar te maken hebben. Het ene risico is de oorzaak of het gevolg van het andere risico. Herleiden van de risico's naar een hoger abstractieniveau geeft ons een beeld dat onderstaande risico's de belangrijkste overall risico's zijn. Daarbij geven we aan wat het risico is, maar ook wat de oorzaken en gevolgen zijn. Ook geven we aan wat de beheersmaatregelen zijn om deze risico's te mitigeren. In de vooruitblik geven we een beeld van de belangrijkste risico voor nu en in de komende jaren. We geven hier aan wat er kan gebeuren als er geen maatregelen worden getroffen en welke acties we ondernemen.

Ten opzichte van de vorige VP rapportage is het risicoprofiel veranderd. Met name de beheersmaatregelen voor het risico van de mobiliteitstransitie en energietransitie zijn aangevuld. Het risicoprofiel op deze onderwerpen is zwaarder geworden. Dat komt ook tot uitdrukking in de paragraaf weerstandsvermogen. Het risico dat we vertraging oplopen vanwege stikstof is verwijderd uit de lijst. Dit omdat voor de verschillende en locatie- en gebiedsontwikkelingen dit risico niet meer als prioritair gezien wordt. Verder worden we steeds meer geconfronteerd met schaarste op de technische arbeidsmarkt. Dit zal op termijn gaan leiden tot keuzes omwille van beschikbare capaciteit en/of middelen. Schaarste voert immers ook de prijzen op.

1. ***Risico: De beoogde woningbouwproductie blijft achter. We halen de ambitie niet om het aantal gewenste woningen te bouwen in de periode 2020-2030***

   Om dit risico te beheersen is het noodzakelijk de belangrijkste **oorzaken** te kennen van dit risico:

   a. We zijn afhankelijk van marktpartijen voor het starten met bouw en de verdere realisatie.
      Dit omdat de ontwikkelingen plaatsvinden op grond die niet in ons bezit is. De business cases van de afzonderlijke ontwikkelingen staan daarbij onder druk door de hogere bouw- en civiele kosten. Dit in combinatie met onzekerheid rondom thema's zoals stikstof en netwerkcongestie heeft gemaakt dat ontwikkelaars en beleggers een afwachtende houding aannemen.
   b. Door stijgende bouwkosten en de ontwikkeling van de woningwaarde in de markt sluit het aanbod van woningen niet meer aan op de verhouding 30-40-30 van de woonvisie.
   c. De mobiliteitstransitie is randvoorwaardelijk voor een groot aantal ontwikkelingen.
      Projecten lopen vertraging op doordat het tempo en/of de inhoud van deze transitie niet toereikend is om tijdig een duidelijk kader te bieden voor de voortgang van de projecten in de uitvoeringsagenda (zie risico 3). Met name de toekomstige mobiliteitshubs hebben effect op de kwaliteit, exploitatie en planning.
   d. Collectieve warmte- en energie-oplossingen zijn niet tijdig beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen, zeker in relatie tot de Woningbouwimpuls (WBI). Een zorgwekkende ontwikkeling is daarbij dat de capaciteit vanuit de Nuts-partijen en Nuts-infrastructuur niet toereikend is. De doorlooptijden voor een definitief plan en levering lopen soms op tot meer dan een jaar. Bovendien is er binnen een aantal ontwikkelingen te weinig ruimte in de ondergrond om leidingen te leggen zonder dat dit andere ambities raakt. Daarnaast hebben we nog geen richtlijnen om te prioriteren. Het effect van netcongestie op stedelijke ontwikkeling is mede daardoor niet helder. Onze invloed op met name Tennet is zeer beperkt (zie risico 2)

e. Als stad hebben we hoge ambities op betaalbaarheid en kwaliteit waardoor de complexiteit om opgaven haalbaar te maken toeneemt. Hierdoor kunnen conflicterende prioriteiten ontstaan wat tevens leidt tot overbelasting van middelen.
f. Schaarste op de technische arbeidsmarkt waardoor we op termijn niet voldoende capaciteit voorhanden hebben.

De **gevolgen** van het risico zijn:

a. Er worden onvoldoende nieuwe woningen gebouwd waardoor de druk op de woningmarkt steeds verder toeneemt. De marktontwikkeling (stijging van de m2 prijs) leidt in bepaalde gebieden tot het moeizaam kunnen ontwikkelen van een programma in de gevraagde prijsdifferentie. (30-40-30). Conform de Ontwikkelstrategie Wonen worden de prijscategorieën periodiek geïndexeerd. Met name in de categorie MD1 is het complex om grondgebonden woningen te realiseren. De Zwolse betaalbaarheidsagenda, aangescherpt in het coalitieakkoord, gaat hierin verder dat het rijksbeleid.
b. Voorwaarden van subsidiegelden zijn niet haalbaar waardoor we niet voldoende dekking hebben voor de woningbouwprogramma's en aanverwante infraprojecten. We lopen het risico dat bij niet nakomen van de voorwaarden waarop subsidie is verleend, we deze (deels) terug moeten betalen. We zijn om dit risico zoveel als mogelijk te minimaliseren in gesprek met onze subsidiepartners.
c. Kostenstijging binnen de projecten omdat ramingen zijn opgesteld op basis van het prijspeil 2020. Gelet op de stijgende bouwkosten actualiseren wij periodiek de ramingen. Dit kan leiden tot een benodigde kredietverhoging.

De **beheersmaatregelen** die we nemen zijn:

a. Interventies gericht op de voortgang van de woningbouw (Zwols Actieplan Woningbouw).
Naast de reguliere activiteiten voor locatie- en gebiedsontwikkelingen zijn (gezamenlijk met de marktpartijen) het afgelopen jaar interveniërende maatregelen uitgevoerd in de prioritaire gebieden en de verschillende locatieontwikkelingen om zorg te dragen voor het op gang houden van de gebiedsontwikkelingen en woningbouwprojecten. Feitelijk spreken van een bijna "going concern" op het gebied van interventies en doorbraakmogelijkheden. Deze interventies behoren ondertussen tot de reguliere "gereedschapskist" van beschikbare mogelijkheden. Afhankelijk van de context wordt bepaald welke interventies tot de mogelijkheden behoren en waar deze tot doorbraken kunnen leiden zodat de voortgang in de verschillende ontwikkelingen geborgd is.
Gericht op de prioritaire gebieden hebben de interveniërende maatregelen een aantal kenmerken. Het kan gaan om de verbetering en doorbraken van de financiële businesscase, het overnemen van risico's of posities, het versterken of anders organiseren van de private- en publieke samenwerking, het aanpassen van de inhoudelijke programmering en/of keuzes maken in kwaliteitsuitgangspunten. Daarnaast zijn creatieve en innovatieve methodes ingezet die bij toepassing vragen om flexibiliteit, samenwerking en sturing in de gehele keten. Denk hierbij als voorbeeld aan parallel plannen. In het eerste kwartaal van 2026 gaan er twee pilotprojecten van start. Stakeholders worden van af het begin betrokken, zodat knelpunten vroegtijdig worden opgelost. De resultaten hiervan worden teruggekoppeld via de woonbrief van 2026. Wanneer de interventies en maatregelen op basis van intensief overleg en verkennend onderzoek kansrijk blijken, wordt/is besluitvorming voorbereid. Samengevat vinden

de interventies plaats op het gebied van : programma, kwaliteit(normen), financiën (inclusief subsidies), samenwerking(vormen) en overige (juridica en procedures). Om inzicht te geven in de bestaande problematiek en complexiteit van de lopende gebiedsontwikkelingen en de uitgevoerde interventies en gevonden oplossingsrichtingen hierbij, wordt verwezen naar de voortgangsrapportage per project.

b. Versterken van stedelijke regie om zodoende tijdig prioriteiten te stellen en keuzes te maken (ZAW). Stedelijke regie wordt steeds meer een vast onderdeel van ons werk waarin aspecten als financiële sturing en beheersing, (samenwerkings)cultuur, thematische stedelijke programmeringen, opleiding en training van rolhouders, interne governance en incidentele investeringen en ingrepen in gebiedsontwikkelingen aan de orde zijn en een logisch samenspel vormt. Gezien de opgave qua ontwikkeling van de stad en de woningbouw zal de inzet op stedelijke regie de komende jaren versterkt worden. Visies en plannen gaan steeds meer richting uitvoering en het samenspel tussen overheden, met marktpartijen en binnen Zwolle wordt daarmee belangrijker. Ook op het onderwerp netcongestie moeten heldere richtlijnen en afspraken komen. De plannen van Tennet dienen we scherper te krijgen omdat deze beperkend zijn voor de snelheid van onze ontwikkelingen. Overigens geeft Tennet wel voorrang aan woningbouw. De aanleg van middenspanning en laagspanning, waarvoor Enexis verantwoordelijk is, is naar verhouding een groter probleem.
Om de woningbouw tot verdere realisatie te brengen zijn meer investeringen nodig en 2026 zal wederom coördinatie verlangen voor de aanvragen van Rijksfinanciering en het ontwikkelen van de samenwerkingsrelatie. Deze inspanningen zijn er allemaal op gericht om de cofinanciering van het Rijk te borgen waarmee de dekkingsopgave zoals deze reeds is onderkend in de Strategische Investeringsagenda (SIA) voor een deel in te vullen.
c. Als we niet voldoen aan subsidievoorwaarden, bestaat de kans dat we deze terug moeten betalen (zie risico 1 gevolg a): Voor de gebiedsontwikkelingen Spoorzone, Stadshart, Holtenbroek en transformatie Oosterenk zijn WBI subsidies aangevraagd en toegewezen (zie gevolg a bij risico 1 bij belangrijkste risico's). Om de gevolgen te mitigeren/ teniet te doen voeren we gesprekken met het Rijk over het voldoen aan de subsidievoorwaarden bij een achterblijvende woningbouwproductie (landelijke trend). Zwolle is hierin niet uniek. Deze gesprekken verlopen positief en we merken een meer coulante opstelling vanuit het Rijk als het gaat om het voldoen aan de subsidievoorwaarden.

d. Gezien de marktontwikkelingen kunnen we in bepaalde gebieden niet of moeizaam ontwikkelen (aanbieden) van een woning passend in de betreffende prijsklasse (30-40-30) (zie gevolg c bij risico 1). Het Zwolse beleid t.a.v. betaalbaarheid sluit aan bij het actuele Rijksbeleid. Op projectniveau wordt hiervan zo nodig afgeweken, waarbij afwijkingen worden onderbouwd en ter besluitvorming worden voorgelegd."

Er vinden overigens **kostenstijgingen** plaats binnen de projecten omdat ramingen zijn opgesteld op basis van het prijspeil 2020 (zie risico 1 gevolg b). Gelet op de stijgende bouwkosten actualiseren wij periodiek de ramingen. Dit leidt tot een benodigde kredietverhoging. Via een stelpost vangen we deze stijging op.

2. Risico: De ontwikkeling van Smart Energy Hubs en netcongestie stagneert

De **oorzaken** van dit risico zijn:

a. We missen data omdat bedrijven niet gewend zijn om open/transparant te zijn naar de overheid. De data die netbeheerders gebruiken zijn daardoor niet volledig.
b. Investeringsplannen vanuit Enexis zijn niet conform gemeenteplannen. Er zijn bovendien verschillen in belang en tempo tussen Tennet en gemeente Zwolle. Enexis en Tennet geven op dit moment geen prioriteit aan het verslimmen/ ontwikkelen van batterijen.
c. Onze rol in de ontwikkeling is stimulerend waardoor onze invloed beperkt is.
d. Locatiekeuzes MS/MS lopen vertraging op door bezwaren uit de omgeving, geen ruimte beschikbaar en geen grondpositie van de gemeente.
e. Beperkte capaciteit om activiteiten uit te voeren die buiten de wettelijke verplichtingen van de netwerkbeheerder vallen zorgen voor vertraging.
f. Het effect van netcongestie op stedelijke ontwikkeling is onduidelijk en onzeker (keuzes/ verdeling/ prioriteiten op woningbouw, voorzieningen, bedrijven e.d.)

De **gevolgen** van dit risico zijn:
a. Een stagnerende woningproductie zoals beschreven in het vorige risico.
b. Nieuwe lokale initiatieven die in voorbereiding zijn kunnen niet worden gerealiseerd en/of nieuwe initiatieven worden geremd. Ook voor de eventvoorzieningen en de mobihub Weezenlanden is de energie infrastructuur ontoereikend.
c. Onbewust prioriteren (wie het eerst komt, wie het eerst maalt) Er is geen richtlijn.
d. Overbelasting van het netwerk en het kunnen aansluiten van woningen en verduurzamen van bedrijven(terreinen). De Zwolse opgave van woningbouw komt in gedrang.
e. Bedrijven kunnen zich niet vestigen op Hessenpoort. Er kunnen daar geen nieuwe middenspanningsaansluitingen toegevoegd worden.

We nemen de volgende **beheersmaatregelen**:

a. We werken steeds beter samen op de plannen van Tennet scherp te krijgen en maken prognoses op de benodigde vermogens o.b.v. data modellering. Ook werken we de aanpak robuust energiesysteem Zwolle uit. Hieruit worden divers kaderstellend instrumentarium (o.a. netbewust bouwen, batterijbeleid, kader verdelen) ontwikkeld in 2026. Tevens werken we aan een prioriteringskader voor lopende trajecten inclusief alternatieve oplossingen. Een indicatie van de extra kosten, de CO2 uitstoot, wat het gevolg is en dergelijke hoort daarbij zodat keuzes gemaakt kunnen worden om een versnelling mogelijk te maken. We ondersteunen daarbij maximaal de netverzwaring door invulling te geven aan de gemeentelijke rol en we verslimmen gebiedsontwikkelingen en bedrijventerreinen met bijvoorbeeld pilots netbewust bouwen. Dit alles onder de paraplu van het toekomstbeeld energiesysteem Zwolle.
b. We zetten samen met de netwerkbeheerders volop in om in ieder geval het elektriciteitsnet zo snel mogelijk te verzwaren. Het proces met NRI bereiden we voor en stemmen deze af (ook met Enexis).
c. We zetten actief in op het binnenhalen van data en stemmen met Enexis af dat data goed wordt overgenomen.
d. Vanuit diverse gemeenten zijn, via de provincie, acties uitgezet om formats van Enexis te stroomlijnen met data vanuit gemeenten.
e. We intensiveren onze lobby richting Tennet. O.a. organiseren we bijeenkomsten met alle stakeholders om plannen van Tennet scherper te krijgen.
f. We richten ons op het kunnen prioriteren in de toekomstige vraag en slimme maatregelen waardoor bedrijven toch kunnen groeien ondanks de netcongestie.
g. Door TenneT en Enexis wordt gewerkt aan een zogenoemde netverzwaring ter plaatse van Hessenpoort. Onderzoek naar capaciteit voor afname en gevolgen voor vestiging bedrijven in Hessenpoort. Voor terugleveren/ netcongestie met partners in gesprek over oplossingen.

3. Risico: Het tempo, de inhoud en/of de financiën van de mobiliteitstransitie inclusief de AOS zijn niet toereikend om tijdig een duidelijk kader te bieden voor de voortgang van de projecten in de uitvoeringsagenda.

De **oorzaken** van dit risico zijn:

a. De vaststelling en uitwerking van het mobiliteitsbeleid ligt op dit moment in lijn met de kritieke tijdspaden van de gebiedsontwikkelingen. Daarbij is rekening gehouden met een risicomarge in de planning, daarom voorzien we op dit moment geen majeure issues daarin. Echter is de kans hierop niet (volledig) uit te sluiten. Daarnaast stemmen we voortdurend af met de prioritaire gebiedsontwikkelingen over de planning en de daarin voorgenomen beleidskeuzes. Met name de keuzes voortvloeiend uit definitieve besluitvorming rondom de uitwerkingssporen van de parkeerstrategie (Nota parkeren, nota mobiliteitsnormen) zijn bepalend voor de planning van de gebiedsontwikkelingen.
b. In de AOS maken we essentiële principekeuzes over rolneming, hoe de risico's worden gedragen en welke financiële instrumenten beschikbaar komen. Deze principekeuzes en instrumenten zijn nodig voor de financiële doorwerking- en daarmee ook voor onderbouwing van de verdere besluitvorming - voor de gebiedsontwikkelingen. Bouwprojecten hebben de vastgestelde adaptieve ontwikkelstrategie HUB's (AOS) nodig als fundament voor (ruimtelijke) keuzes en als onderbouwing van (financiële) besluitvorming. We zien dat gebiedsontwikkelingen zich in verschillende ontwikkelfases bevinden en bovendien verschillende tempo's kennen. De doorwerking in de (deel)gebiedsontwikkelingen van de vastgestelde AOS heeft daardoor wisselende impact.
c. De stichtingskosten van mobihubs vallen (overall) hoger uit dan geprognosticeerd door complexiteit van de opgaven, prijsstijgingen en het veranderen van de verschijningsvorm (bovengronds/ ondergronds).
d. Schaarste op de technische arbeidsmarkt waardoor we op termijn niet voldoende capaciteit voorhanden hebben.

De **gevolgen** van dit risico zijn:

a. De beoogde woningbouw productie blijft achter (zie risico 1)
b. Financiële fasering sluit niet aan met de fasering in projecten waardoor vertragingen in woningbouwprojecten.
c. Infrastructurele projecten hebben een concreet besluit nodig (mobiliteitsbeleid) om verder te kunnen. Wanneer duidelijkheid uit blijft worden we geconfronteerd met hogere kosten (o.a. indexeringskosten) en vertraging.
d. In (deel)gebiedsontwikkelingen waar al financiële besluiten zijn genomen, onderhandelingen plaatsvinden en/of uitgangspunten zijn vastgesteld is op voorhand niet uit te sluiten dat er op gebiedsniveau een negatief effect kan optreden. Dit heeft impact op de verwachte opbrengst van een grondexploitatie en de kwaliteit van de plannen onder druk komen te staan.

De **beheersmaatregelen** die we nemen zijn:

a. Een belangrijk instrument is de afkoopregeling voor ontwikkelaars en corporaties voor de voorziene collectieve mobiliteitshubs in de Spoorzone, Stadshart en Nieuwe Veerallee. We sturen nadrukkelijk op een robuust en wendbaar stadsbreed exploitatiemodel. Wij houden hiermee de regie op de gemeentelijke financiën om daarmee de financiële risico's op stedelijk- én gebiedsniveau te beheersen. Periodiek wordt een geactualiseerd beeld weergegeven van het financieel perspectief, mede o.b.v. voortschrijdende inzichten. Dit gebeurt ook periodiek in het voorjaars –en najaarsmoment.

b. De kwetsbaarheid zit met name in de onderlinge afhankelijkheden, daarom is gezamenlijke sturing op de verschillende onderdelen en organiseren van onderlinge afstemming essentieel. Door goed af te stemmen tussen de gebiedsontwikkelingen en uitwerking van het mobiliteitsbeleid en AOS kunnen slimme verbindingen gevonden worden en de timing van besluiten worden geoptimaliseerd.
c. Prioriteit: de potentiële impact van het risico is groot, dus we kennen ook de grootste prioriteit toe aan de inhoud van de mobiliteitstransitie om woningbouw mogelijk te maken. Dat kenmerkt zich in het toekennen van capaciteit en middelen.
d. We onderzoeken de oprichting van een hub-bedrijf om beter regie te kunnen voeren op de realisatie van onze mobiliteitshubs.
e. De fasering realisatie hubs passen we aan de kasstroom aan en we bouwen escapes in om de hub in eigendom te laten bij de bouwer.

Bovenstaande is een korte samenvatting uit de VP rapportages die per project en programma zijn opgesteld. Voor een meer uitgebreidere beschrijving van de voortgang en de risico's verwijzen we naar de specifieke VP rapportages en risicoanalyses.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer