voorstel

Zwolle

Beslisnota voor de raad

Datum 14 april 2020

Openbaar

Onderwerp	Uitwerking Ontwikkelperspectief Stationsgebied noordzijde
Versienummer	1
Portefeuillehouder	Ed Anker
Informant	Pien van der Does / Gerard Huizing
Afdeling	Proces-, Programma- en Projectmanagement
Telefoon	498 2629 / 498 2597
Email	P.van.der.Does@zwolle.nl / JG.Huizing@zwolle.nl

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
Dekking ten laste van	Beschikbare budgetruimte Spoorzone en bijdrage ministerie van I&W
Bijlagen	01 Scenario-studie Stations entrees noord + passerelle 02 Vernieuwd ontwerp Stationsplein en Stationsweg

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1 De uitgangspunten voor het ontwerpen van de passerelle vast te stellen:
- definitieve aanlanding aan centrumzijde;
- verbreding van 8 naar 10 meter met groen verblijfklimaat;
- zo laag mogelijk boven de sporen bouwen door bovenleidingen maximaal te verlagen;
- verwerving en sloop Combigebouw;
- plaatsen liften;
- extra architectonische kwaliteit;

2 In te stemmen met de vervolgaanpak stations entree noord en de plankosten tot en met definitief ontwerp ad. € 150.000;

3 Akkoord te gaan met het herontwerp Stationsplein en Stationsweg en de meerkosten ad. € 3,0 miljoen waarvan € 1,0 miljoen ten laste wordt gebracht van de beschikbare middelen voor de Binnenstad;

4 Akkoord te gaan met het aanvullende budget ad. € 751.000 voor het upgraden van de bestaande fietsenstalling naast het Combigebouw alsmede de risicopost voor de ondergrondse fietsenstalling (te dekken uit bijdrage ProRail/I&W);

5 In te stemmen met de in het financieel overzicht voorgestelde budgetmutaties.

Datum 14 april 2020

Toelichting op het voorstel

Inleiding
Op dit moment is het door alle coronamaatregelen en aangepaste dienstregelingen stil op het Zwolse station. Maar een aantal weken geleden stapten hier dagelijks ruim 50.000 reizigers op de trein of bus. Naar verwachting zal het aantal reizigers van en naar Zwolle de komende jaren flink groeien. Zwolle neemt in het toekomstbeeld van het Rijk op het gebied van openbaar vervoer een belangrijke positie in met directe treinverbindingen naar andere grote steden, kortere wachttijden en hogere frequenties. Het station van Zwolle vormt daarmee een spil in de regio en het centrum van Zwolle. Voor alle reizigers is het stationsgebied dé entree van de stad. Om het station klaar te maken voor de toekomst investeert Zwolle samen met het Rijk, provincie, NS en ProRail in een toegankelijk, comfortabel en duurzaam stationsgebied. Een aantal belangrijke stappen zijn al gezet. Zo is het busstation verhuisd naar de zuidzijde, is er een unieke brug over het spoor voor alle bussen gebouwd en wordt er op dit moment hard gewerkt aan de bouw van een ondergrondse fietsenstalling.

De ruimtelijke en financiële kaders voor deze aanpak zijn vastgelegd in het door de raad vastgestelde Ontwikkelperspectief voor het Stationsgebied (30 oktober 2017) en in het op 22 januari 2018 geactualiseerde Investeringsbesluit Spoorzone. Bij de besluitvorming over deze kaders zijn planstudies aangekondigd naar de haalbaarheid van nieuwe bouwopgaven, zoals stations entrees en definitieve aanlandingen passerelle.
Tijdens de voorbereiding van deze studies hebben partijen (gemeente, provincie, NS en ProRail) gezamenlijk afgesproken actief te sturen op het zo snel mogelijk afronden van het stationscarré aan de noordzijde. De voortgang van de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde heeft een rol gespeeld bij de afweging om de noordzijde met voorrang af te ronden. Een te vroege structurele oplossing voor de zuidelijke stations entree kan later een verkeerde keuze blijken te zijn of zelfs ontwikkelingen blokkeren.
Partijen hebben inmiddels een gezamenlijke ontwerpstudie uitgevoerd naar:

- De passerelle inclusief een tijdelijke aanlanding aan de zuidzijde.
- Entreegebied naar Kamperlijn en de locatie Combigebouw in combinatie met de aanlanding van de passerelle op het plein.
- De noordelijke stationsentree (bij de tunnel) inclusief kap en eventuele aansluiting van de reizigerstunnel op de fietsenstalling in aanbouw.
- Beeldkwaliteit noordzijde stationscarré, inclusief Stationsplein en Stationsweg.
- Het ruimtelijk functioneren van het Stationsplein en hoe de stations entrees en het plein elkaar daarin versterken.

De resultaten van deze studie zijn besproken in het Breed Bestuurlijk Overleg Spoorzone (NS, ProRail, provincie en gemeente). Daarbij zijn afspraken gemaakt over een voorkeursscenario dat ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Het versterken van het centrumstedelijk gebied (Binnenstad en Spoorzone) is zowel een van de strategische opgaven van de gemeente als één van de ambities uit de omgevingsvisie ‘Mijn Zwolle van morgen 2030’ (deel 1). In de eind 2018 door de raad vastgestelde Strategische Agenda gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland is opgenomen dat het Engelenpad, met een aaneenschakeling van iconische plekken, een prominent voorbeeld is van het fysiek verbinden van beide gebieden. Met de verhuizing van het busstation is ruimte ontstaan om aan de noordzijde van het station een gastvrije stadsentree te maken en de verbinding tussen de Spoorzone en de Binnenstad te

versterken. Zowel de Stationsweg en het Stationsplein als de passerelle over het spoor zijn de eerste onderdelen van deze nieuwe stedelijke route die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd.

Het voorkeursscenario en de gemeentelijke ambitie om de verbinding tussen Binnenstad en Spoorzone op te waarderen vraagt om aanvullende besluitvorming over de herinrichting van Stationsweg en Stationsplein. Ook de besluitvorming over het upgraden van de bestaande fietsenstalling in het combi-gebouw wordt meegenomen in deze beslisnota. De meerkosten kunnen worden gedekt uit het budget dat vrijvalt door de afsluiting van de al gerealiseerde projecten (busbrug, busstation, verwervingen) en uit een aanvullende bijdrage van het ministerie van I&W/ProRail.

Beoogd effect
Het gedeeltelijk bijstellen van de inhoudelijke en financiële kaders voor de uitvoering van te realiseren bouwopgaven uit het op 30 oktober 2017 vastgestelde Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle.

Argumenten
1.1 De planstudie geeft richting aan het verdere ontwerpproces voor de passerelle
De passerelle zorgt, als de westzijde van het Stationscarré, voor de poortjesvrije passage tussen Binnenstad en Hanzeland. Het is de openbare verbinding tussen twee verschillende stedelijke gebieden van zeer uiteenlopend karakter. De passerelle is een belangrijk onderdeel van een aantrekkelijke stedelijke route (Engelenpad) en fungeert ook als aanjager voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde.
In het Investeringsbesluit 2018 is uitgegaan van een gefaseerde bouw van de passerelle: definitieve aanleg deel boven de sporen met tijdelijke opgangen aan noord- en zuidzijde (geraamde kosten € 10,06 mln). Definitieve opgangen/aanlandingen zijn benoemd als gewenste maar nog niet gedekte bouwopgaven.
De planstudie levert de volgende uitgangspunten op voor het vervolg:
- In plaats van een tijdelijke opgang in één keer een definitieve aanlanding op het nieuwe stationsplein maken.
- De aanlanding maakt op het nieuwe Stationsplein een uitnodigend gebaar naar de zuidzijde in plaats ‘weggestopt’ in een hoek en ‘geplakt’ aan het zgn. Combigebouw (het gebouw tussen het monumentale stationsgebouw en de parkeergarage, inclusief fietsenstalling); dit betekent dat sloop van het Combigebouw noodzakelijk is.
- Sloop Combigebouw zorgt ook voor een ruimere stations entree naar de Kamperlijn.
- Uit een inspiratiesessie tijdens een Spoorcafé blijkt dat er veel draagvlak is voor een bredere (10 meter in plaats van 8 meter) passerelle met groen verblijfsklimaat. Ervaringen in andere steden (Utrecht en Den Bosch) en adviezen van experts onderschrijven het principe om te kiezen voor een bredere passerelle.
- In verband met het comfort voor de gebruikers van de passerelle: bouw zo laag mogelijk over de sporen door de bovenleidingen maximaal te verlagen.
De meerkosten ten opzichte van de raming in het Investeringsbesluit 2018 worden geraamd op afgerond € 14 mln. De hogere kosten zijn het gevolg van het toevoegen van scope (definitieve aanlanding aan centrumzijde, verbreding, verwerving en sloop Combigebouw, plaatsen liften en extra architectonische kwaliteit). Verder is in de nieuwe kostenraming rekening gehouden met de kosten van een buitendienststelling (trein vrije periode), indexering/veranderende markt, hoger percentage onvoorzien en meer risico opslagen.
Partijen hebben in het Breed Bestuurlijk Overleg Spoorzone afgesproken gezamenlijk de dekkingsstrategie voor de meerkosten uit te werken. Daarop vooruitlopend heeft de raad bij de PPN

2018 al besloten voor vervolginvesteringen in het Stationsgebied vanaf 2021 aanvullend € 500.000 structureel beschikbaar te stellen (investeringsvolume tussen de € 7 en 10 miljoen).
Wij beschouwen de passerelle als een bovenwijkse voorziening. Dat geeft de mogelijkheid om met initiatiefnemers (waaronder de NS) afspraken te maken over een gerechtvaardigde bijdrage van een ruimtelijke ontwikkeling die profijt heeft van de passerelle. Daarnaast blijven wij ons via het lobbytraject inzetten voor extra middelen voor het stationsgebied. Onze inzet daarbij is ook dat de passerelle als verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het station een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de doorstroming in de reizigerstunnel op met name piekmomenten. De verwachte groei van het aantal reizigers zorgt mogelijk op termijn voor meer stagnatie in de tunnel.
Op basis van de nu vast te stellen uitgangspunten wordt verder gewerkt aan het maken van een definitief ontwerp voor de passerelle. Definitieve besluitvorming en kredietverlening volgt in de loop van dit jaar.

2.1 De planstudie geeft richting aan de planvorming voor de noordelijke stations entree bij de reizigerstunnel

In het Ontwikkelperspectief Stationsgebied is een volwaardige entree aan de noordzijde (kap en ontvangstdomein) als gewenste maar nog niet gedekte bouwopgave opgenomen.
Nu partijen de gezamenlijke ambitie hebben om de centrumzijde van het stationscarré zo snel mogelijk af te ronden is een planstudie uitgevoerd. De belangrijkste vraag van dit onderzoek was hoe de route van reizigers vanuit de nieuwe fietsenstalling straks loopt. Op basis van dit onderzoek is het voorstel dat reizigers straks via het plein naar de perrons gaan. Dat betekent dat er geen ondergrondse verbinding komt tussen de fietsenstalling en de reizigerstunnel. Deze ondergrondse verbinding is namelijk erg duur is en kost bijna 30 miljoen.
Samen met NS, ProRail en provincie willen wij nu verder werken aan een ontwerp voor de noordelijke stations entree. Daarbij worden de mogelijkheden van een ontwerpprijsvraag onderzocht. Alle inzichten vanuit het onderzoek worden meegenomen. Ook wordt er goed gekeken naar de aansluiting op het Stationsplein. Er wordt parallel gezocht naar de dekking van de geraamde investering van € 8 à 9 mln (kosten overkapping bedragen € 4 à € 5 mln en kosten herinrichting ‘ontvangstdomein’ voor de reizigers € 4 mln).
De voor rekening van de gemeente komende plankosten tot en met het maken van een definitief ontwerp bedragen € 150.000.

3.1 Bestaande ontwerp voor Stationsplein en Stationsweg is gewijzigd

De gezamenlijke planstudie naar passerelle en stations entrees noord heeft nieuwe inzichten opgeleverd die aanleiding zijn geweest nog eens kritisch naar het bestaande ontwerp voor Stationsplein en Stationsweg te kijken als de entree van Zwolle voor iedereen die met het openbaar vervoer reist. Het voorstel is om er een gastvrije entree van te maken waar Zwolle trots op kan zijn. Een groene en aantrekkelijke route voor bezoekers van en naar de binnenstad. Met een plein om te ontmoeten of om even te wachten. Het Stationsplein en de Stationsweg vormen straks een groene verbinding tussen de vernieuwde Spoorzone en de historische binnenstad. Met brede trottoirs en een smalle rijbaan. Het eerdere ontwerp hield nog rekening met de bussen, maar die rijden straks niet meer over de Stationsweg.
Wij beschouwen de herinrichting van zowel het Stationsplein als de Stationsweg als een bovenwijkse voorziening mede voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone die vooralsnog wordt gedekt uit de beschikbare middelen. Dat geeft de mogelijkheid om in de toekomst met initiatiefnemers afspraken te maken over een gerechtvaardigde bijdrage van een ruimtelijke ontwikkeling die profijt heeft van deze voorziening.

Bij het maken van het nieuwe ontwerp zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Stationsplein
- Het Stationsplein fungeert als samenbindend element waarop tunnel en passerelle aanlanden en waarop de verbinding met de binnenstad aansluit.
- Het oorspronkelijke ontwerp voor het plein ging nog uit van handhaven van het Combigebouw. De keuze voor sloop van het gebouw vraagt om een herziening van het plein ter plaatse van de aanlanding van de passerelle, en biedt kansen voor een hogere stedelijke kwaliteit.
- Het monumentale stationsgebouw komt op een ‘bordes’ te staan en krijgt daarmee een voorname positie met een vijverpartij nabij de ‘oude’ hoofdingang.
- De nieuwe openbare ruimte bij de uitgang van de tunnel speelt in op een toekomstige alzijdige nieuwe kap. Deze ruimte wordt zo open en transparant mogelijk. Het zicht op de stad en het stationsplein is vrij van obstakels.
- Groenere ingangen naar de ondergrondse fietsenstalling.
- Prominentere plek voor het beeld van Thorbecke, goed zichtbaar vanaf de Stationsweg.
- Het nieuwe plein loopt door tot in de Westerlaan tot net voorbij het combi-gebouw en in de Oosterlaan nabij de Venestraat.

Stationsweg
- De verbinding Spoorzone – Binnenstad versterken: comfortabele, prettige en gastvrij route als nieuwe entree van de stad die binnenstadsgevoel oproept.
- Bredere trottoirs, veel smallere rijbaan: auto’s ondergeschikt aan fietser en voetganger.
- In plaats van een rijbaan van asfalt: gebakken klinkers vergelijkbaar met de kwaliteit van de klinkers in de historische binnenstad.
- In het nieuwe ontwerp is de openbare ruimte ingericht voor twee kwalitatief hoogwaardige loopstromen met verschil in betekenis: de wat formelere route voor de trein- of busreiziger op weg naar het station; de veel ‘groenere’ route naar de goed zichtbare en uitnodigende passerelle als onderdeel van een openbare stedelijke route (Engelenpad).
- In het nieuwe ontwerp is de wateropgave geoptimaliseerd en er is meer zichtbare klimaatadaptatie.

De meerkosten van het herontwerp Stationsplein en Stationsweg worden geraamd op in totaal € 3,0 mln. Daarbij gaat het om de extra te maken kosten voor de openbare ruimte die het gevolg zijn van het toevoegen van meer kwaliteit: autoluw maken, meer m2 bestrating, duurdere materialen en meer klimaatmaatregelen. Aangezien deze herinrichting onderdeel is van een comfortabele, prettige en gastvrije route tussen de Binnenstad en de Spoorzone wordt een deel van deze investering (€ 1,0 mln.) gedekt uit de beschikbare middelen van de Binnenstad. Voor de Binnenstad is structureel € 250.000,- beschikbaar voor investeringen in de Openbare Ruimte ter dekking van kapitaallasten en kosten van beheer- en exploitatie. Met deze bijdrage wordt voor circa € 45.000,- beslag gelegd op deze middelen.

Na realisatie van Stationsplein en Stationsweg volgt de herinrichting van de Ooster- en Westerlaan tot 30 km/u gebied. Voor beide lanen is het definitief ontwerp in voorbereiding. Wij verwachten dat het beschikbare budget onvoldoende is om de noodzakelijke aanpassing van het profiel, het gewenste kwaliteitsniveau, de werkzaamheden in de ondergrond en de scopewijziging (meer openbare ruimte tot Van Karnebeektunnel) mogelijk te maken. Definitieve besluitvorming hierover vindt in de loop van dit jaar plaats.

4.1 Aanpassingen bestaande fietsenstalling naast Combigebouw zijn gericht op lagere exploitatiekosten en op gebruik voor buiten model fietsen en meer voertuigen mindervaliden
Bij de besluitvorming over de bouw van de ondergrondse fietsenstalling en openbare ruimte (OFOR) is al rekening gehouden met verbouw van de bestaande stalling naast het (te slopen) Combigebouw. .
De hiervoor geraamde kosten als onderdeel van het beschikbare budget voor gehele OFOR-project bedragen € 490.000.
Inmiddels zijn met ProRail aanvullende afspraken gemaakt over aanpassingen in de bestaande fietsenstaling. Het gaat om:
- Invoeren selfservice-systeem om exploitatiekosten te drukken;
- Geschikt maken voor buiten model fietsen en uitbreiding aantal opstelplekken voor scootmobielen (gebruikers van scootmobielen parkeren hun voertuig nu ook al in de bestaande fietsenstalling om vervolgens lopend of in een rolstoel naar de perrons te gaan);
- Verplaatsen ingang naar Westerlaan.

De kosten van deze aanpassingen (geraamd op € 644.000) worden gedekt uit een toegezegde maar nog niet definitief toegekende bijdrage van ProRail/I&W.
De totale kosten van het aanpassen bestaande fietsenstalling bedragen daarmee € 1.134.000.

Doordat de buiten model fietsen en voertuigen voor minder validen in de aangepaste bestaande stalling terecht kunnen ontstaat er meer ruimte voor ‘normale’ fietsen in de nieuwe ondergrondse fietsenstalling. Er ontstaat nu ruimte voor in totaal 5700 fietsen in plaats van het oorspronkelijke aantal van 4800.

Aanvullend is een additionele risicobuffer in het project ondergrondse fietsenstalling van € 107.000 voorzien die wordt gedekt uit een toegezegde bijdrage van ProRail/I&W. Hiermee bedragen de aanvullende kosten die door ProRail worden gedekt € 751.000,-.

Risico’s
In zijn algemeenheid geldt dat bij fysieke projecten de volgende risico’s zich kunnen voordoen: geen overeenstemming met partijen, toekenning definitieve bijdrage derden valt lager uit dan toegezegd (voorbeeld: bijdrage ProRail/I&W), tegenvallende aanbestedingen, kostenstijgingen door kwaliteitsverhoging of scopeverbreding en hogere plankosten door langere looptijd van het project. Indexeringen worden geacht binnen het projectbudget te worden opgevangen.
Zeer recent heeft zich een nieuw risico aangediend. Mogelijk is door een wijziging van het standpunt van de Belastingdienst de BTW als onderdeel van de bouw kosten van de ondergrondse fietsenstalling niet volledig verrekenbaar. Wij zijn hierover in overleg met de Belastingdienst en de raad wordt over de resultaten van dit overleg geïnformeerd.
Een risico is dat door de toegenomen marktspanning en de langere doorlooptijd de hiermee gemoeide bedragen aanzienlijk zijn en dat het projectbudget daarin onvoldoende voorziet. Dit blijven we halfjaarlijks monitoren. Het risicoprofiel van het project Spoorzone wordt in het kader van de halfjaarlijkse Voortgangsrapportage Projecten (VP) halfjaarlijks geactualiseerd.
We verwachten dat de gevolgen van de coronacrisis voor deze projecten beperkt zal zijn. De bouw gaat door, sterker nog aannemers zijn blij met alle opdrachten nu.

Datum 14 april 2020

Financiën
In de beslisnota bij het Investeringsbesluit Spoorzone 2018 hebben wij aangekondigd dat afwijkingen van zowel het Ontwikkelperspectief als het financiële kader met beslisnota's aan de raad worden voorgelegd.
Om een aantal noodzakelijke processen en projecten te kunnen opstarten leggen wij samengevat en vooruitlopend op het dit najaar te actualiseren Investeringsbesluit Spoorzone tussentijds de volgende budgetmutaties voor:

- plankosten (t/m definitief ontwerp) stations entree noord:		€ 150.000
- meerkosten Stationsplein en Stationsweg:	€ 3.000.000	
- meerkosten vertraging / ondergrondse fietsenstalling	€ 1.749.000	
- meerkosten bestaande fietsenstalling + risicopost nieuwe ondergrondse fietsenstalling	€ 751.000	

		€ 5.500.000

Totaal		€ 5.650.000.
		=========

In het financieel overzicht is een aangepast investeringsoverzicht inclusief een korte toelichting opgenomen. Op hoofdlijnen kunnen de additionele kosten als gevolg van deze mutaties worden gedekt uit het budget dat vrijvalt door de financiële afsluiting van de gerealiseerde projecten busbrug / busstation (inclusief vrijval post verwervingen). Daarnaast wordt voorlopig geen invulling gegeven aan een definitieve kap ter plaatse van het busstation; met partijen vindt nadere afstemming plaats over de wijze waarop de stations entree aan de zuidzijde vorm krijgt in combinatie met de gebiedsontwikkeling.

Daarnaast is een aanvullende bijdrage van I&W/ProRail toegezegd van € 751.000 voor het aanpassen van de bestaande fietsenstalling en voor de afkoop van risico's ondergrondse fietsenstalling in het kader van het aanbestedingsresultaat.

Met onze informatienota van 28 november 2019 hebben wij de raad geïnformeerd over de extra kosten als gevolg van de onverwachte grindlagen in de ondergrond en een niet-verwachte grondwaterverontreiniging. De totale kosten (€ 3,8 mln.) worden voor € 2,1 mln. gedekt uit de risicoreservering van het deelproject OFOR en voor € 1,7 mln. uit de algemene post onvoorzien project Spoorzone. Deze mutatie is verwerkt.

Uiteindelijk resteert op basis van deze tussentijdse mutaties een voorlopige investeringsruimte. Over de inzet hiervan komen we in het najaar met een geactualiseerd voorstel waarin ook de passerelle wordt betrokken.

Communicatie
Uit een inspiratiesessie tijdens het Spoorcafé op 20 juni 2018 blijkt dat er veel draagvlak is voor een bredere (10 meter in plaats van 8 meter) passerelle met groen verblijfsklimaat en definitieve aanlanding van de passerelle op het nieuwe Stationsplein.

Het vernieuwde ontwerp voor Stationsplein en Stationsweg is eind februari besproken met aanwonenden en direct belanghebbenden en gepresenteerd tijdens het Spoorcafé op 26 februari 2020. Conclusie is dat er veel draagvlak is voor het vernieuwde ontwerp.

Datum 14 april 2020

De voorzitter van Stichting Thorbecke en de weduwe van de kunstenaar zijn geïnformeerd over het vernieuwde ontwerp en geconsulteerd over de nieuwe locatie van het standbeeld Thorbecke. Beiden gaven aan blij te zijn met de nieuwe positie van het standbeeld en hebben nog suggesties gedaan die worden meegenomen bij de detailuitwerking van de plannen.

Vervolg
Planning is dat medio 2020 wordt gestart met de uitvoering van de herinrichting van het Stationsplein en vervolgens de Stationsweg.

In het najaar van 2020 komen wij met een voorstel om het Investeringsbesluit Spoorzone 2018 definitief te actualiseren. De gevolgen van de bestuurlijke afspraak met partijen om de centrumzijde van het station met voorrang af te ronden worden dan ook in beeld gebracht (herprioritering projecten zuidzijde). Verder worden dan meegenomen de investeringsstrategie gebiedsontwikkeling, het vastleggen van het kostenverhaal en het zicht hebben op aanvullende dekking (Rijk, provincie, NS) voor de passerelle en mogelijk ook voor de stations entrees. In het voorstel wordt ook de inzet van de budgetten die vanaf 2021 structureel beschikbaar zijn voor vervolginvesteringen in het Stationsgebied en in het kader van de gebiedsontwikkeling (totaal € 1.000.000 structureel) meegenomen.

Openbaarheid
Deze beslisnota is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Ingrid Geveke

Datum 14 april 2020

Financieel overzicht

	IB 2018	Besluiten & mutaties 2018-2020	IB 2018 + mutaties	Voorstel Q1 2020	IB 2020 Q1
Algemeen					
Organisatie / Overhead	8.751	-	8.751	-	8.751
Gebiedsontwikkeling	2.100	3.910	6.010	-	6.010
Planontwikkeling	3.540	-	3.540	150	3.690
	14.391	**3.910**	**18.302**	**150**	**18.452**
Projecten -actueel-					
OFOR, inclusief Stationsweg	28.315	188	28.503	5.500	34.003
Westerlaan + Oosterlaan	3.088	-	3.088	-	3.088
Tijdelijk park	904	-	904	-	904
Passerelle	10.063	-	10.063	-	10.063
Stationsplein Zuid	1.877	-	1.877	-	1.877
Hanzelaan West	1.003	-	1.003	-	1.003
Fietsparkeren Zuidzijde	1.000	-	1.000	-	1.000
	46.251	**188**	**46.439**	**5.500**	**51.939**
Projecten -afgesloten-					
Reizigerstunnel	6.639	-	6.639	-	6.639
Busstation & Hanzelaan	4.015	-	4.016	235	4.251
Kap	2.400	-	2.400	-1.964	436
Busontsluiting	26.700	-	26.700	-462	26.238
Verwervingen	8.000	-	8.000	-1.089	6.911
	47.754	-	**47.754**	**-3.280**	**44.474**
Totalen excl. Onvoorzien	**108.396**	**4.098**	**112.495**	**2.370**	**114.865**
Onvoorzien	**5.100**	**-**	**5.100**	**-1.749**	**3.351**
Totaal Krediet (incl. Onvoorzien)	**113.496**	**4.098**	**117.595**	**621**	**118.216**
Dekking					
Provincie Overijssel	-45.000	-	-45.000	-	-45.000
Bijdrage gemeente Zwolle	-54.301	-188	-54.489	-	-54.489
Incidentele dekking plankosten (t/m 2023)		-3.744	-3.744	-	-3.744
Dekking plankosten derden		-166	-166	-	-166
Structurele dekking ambities station (vanaf 2021)		-	-	-	
Incidentele dekking Centrum tbv Stationsweg		-	-	-1.000	-1.000
Bijdragen fietsparkeren I&W/ProRail	-11.100	-	-11.100	-751	-11.851
DIA-gelden	-940	-	-940	-	-940
Bijdrage NS	-2.167	-	-2.167	-	-2.167
Structurele dekking GO 2021-		-	-	-	
Overig	-	-	-	-	-
	-113.507	**-4.098**	**-117.606**	**-1.751**	**-119.357**
Resultaat (tussentijds)	**11**	**0**	**11**	**1.130**	**1.141**

In het totaal financieel overzicht zijn in twee stappen de mutaties ten opzichte van het investeringsbesluit 2018 (IB 2018) verwerkt. In de kolom “Besluiten 2018-2020” zijn alle mutaties opgenomen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden of dekking is verkregen:

- Het budget plankosten Gebiedsontwikkeling (totaal € 3.910.000) is als volgt opgebouwd:
  - Strategische Agenda Gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland (RB 17-12-2018): € 600.000
  - Begroting 2019 Incidenteel 2019: € 600.000
  - Beslisnota Voorbereidingskrediet Nomad City (RB 13-02-2018): € 155.000
  - Aanpak Centrumgebied Spoorzone (PPN 2020-2023 Incidenteel – jaar 2020): € 700.000
  - Aanpak Centrumgebied Spoorzone (PPN 2020-2023 Incidenteel – jaren 2021-2023): € 1.500.000.
  - Incidentele dekking reserve Spoorzone: € 189.000
  - Bijdrage plankosten derden: € 166.000

- Voor de additionele kosten riolering in de Stationsweg is in de 2e Berap 2018 extra budget van € 188.000 vrijgemaakt.

In de kolom “Voorstel Q1 2020” zijn de budgetmutaties opgenomen op basis van de huidige inzichten die op dit moment besluitvorming vereisen. Een groot deel van de kosten kan gedekt worden uit het resultaat van de inmiddels afgeronde projecten en uit het bedrag dat vrijvalt bij het voorlopig niet realiseren van een definitieve kap ter plaatse van het busstation. :

- Plankosten nadere uitwerking en prijsvraag noordelijke stations entree: € 150.000
- Scopewijziging en problematiek ondergrond project Ondergrondse Fietsenstalling Openbare Ruimte (OFOR):
    - Aanpassing fietsenstalling Combigebouw inclusief risicopost: € 751.000
    - Aanpassing ontwerp Stationsplein en herprofileren Stationsweg: € 3.000.000
    - Kosten vertraging en problematiek ondergrond ondergrondse fietsenstalling (tlv onvoorzien): € 1.749.000
- Afsluiten projecten busbrug en busstation (inclusief verwervingen en voorlopig niet realiseren definitieve kap busstation): resultaat: € 3.280.000
- Incidentele dekking uit het programma Binnenstad (budget Investeringen Openbare Ruimte): herinrichting van de Stationsweg als onderdeel van de comfortabele, prettige en gastvrije route Binnenstad – Spoorzone: € 1.000.000
- Aanvullende bijdrage door ProRail (nog te formaliseren): € 751.000