



Beslisnota voor de raad

Datum 20 juni 2023

Openbaar

Onderwerp	Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord
Versienummer	
Portefeuillehouder	G. Rots
Informant	J. Dijcker
Afdeling	Project-, Proces- en Programmamanagement
Telefoon	06-23554335
Email	J.Dijcker@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, ramen krediet
Dekking ten laste van	Deels rijksbijdrage, deels SIA en deels nog te bepalen bij begroting 2024
Bijlagen	1. Haalbaarheidsonderzoek Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord aan de oostzijde van de binnenstad 2. Businesscase Mobiliteitshub Weezenlanden (geheim)

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. Kennis te nemen van het haalbaarheidsonderzoek naar de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord (bijlage 1).
2. De voorkeursparkeeroplossing uit het haalbaarheidsonderzoek voor de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord verder uit te werken en contractueel vast te leggen met de betrokken partijen vooruitlopend op de nieuwe parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs.
3. Een aanvullend krediet van € 27,4 miljoen beschikbaar te stellen voor de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord en de (voorlopige) dekking van het nadelig exploitatieresultaat van de mobiliteitshub mee te nemen bij de behandeling van de begroting 2024.
4. Maximaal € 5,5 miljoen te reserveren voor verwachte schadeloosstelling voor de opgetreden vertraging met bijkomende kosten en deze kosten te dekken uit de SIA reserve.

Datum 20 juni 2023

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Zwolle heeft de ambitie de binnenstad te ontwikkelen naar een toekomstbestendig Stadshart. Begin 2022 heeft de gemeenteraad van Zwolle het [ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen'](#) vastgesteld. De ontwikkeling van het Stadshart wordt benaderd vanuit vijf ontwikkelprincipes, waaronder 'De bereikbare stad'. Vanuit dit ontwikkelprincipe is de ambitie om bereikbaarheid te realiseren in combinatie met leefbaarheid en gezondheid, door meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers. De omgevingsvisie zet in op een systeem van mobiliteitshubs buiten de Singel omdat het Stadshart een autoluwe zone wordt.

Begin 2023 is de [uitvoeringsagenda 'Ons Stadshart van Morgen'](#) door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin is de locatiekeuze en planuitwerking opgenomen voor de eerste hub. Ook is een rijksbijdrage beschikbaar. Vanwege de ligging, afstand tot het centrum, mogelijkheden om voorzieningen in te kunnen passen en daarmee een volwaardige stadsentree te kunnen realiseren, is de locatie Weezenlanden-Noord de beste plek.

In de ideale situatie was 3 á 4 jaar geleden een besluit genomen over het integreren van een mobiliteitshub in de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord. Deze optie is destijds wel verkend maar niet verder uitgewerkt. Mede omdat de marktpartijen het risico niet wilden nemen en nieuw gemeentelijk beleid nodig was. De gebiedsontwikkeling heeft inmiddels een onherroepelijk bestemmingsplan en er is gestart met de bouw van de eerste woontorens. In 2022 is met het vaststellen van de Omgevingsvisie, het Ontwikkelprogramma Stadshart, het Coalitieakkoord en een Rijkssubsidie van € 13 miljoen (en € 4 miljoen voor het aanpassen van de wegen naar de hub toe) een nieuw momentum ontstaan voor een mobiliteitshub aan de oostzijde van de binnenstad. Alhoewel de 1^e fase van de gebiedsontwikkeling al is gestart is het weliswaar complex, maar niet onmogelijk om een hub te integreren in de gebiedsontwikkeling.

Hoewel de inpassing van een hub complex is, hebben in februari 2023 Openbaar Belang en Ontwikkelcombinatie Nijhuis Explorius (OCNE) toegezegd tot 1 augustus 2023 te kunnen wachten met de ontwikkeling van de oostzijde van het plangebied. Afgesproken is om samen de haalbaarheid voor een mobiliteitshub te onderzoeken. Dit haalbaarheidsonderzoek is nu gereed.

Na 1 augustus 2023 is dit geen optie meer. Dan moeten onherroepelijke acties worden uitgevoerd voor een Go-besluit: Lopende onderhandelingen met een belegger worden dan afgebroken door OCNE en gebouw E in het westelijk plangebied wordt sociale huur in plaats van middenhuur. Daarnaast moet de sloopplanning en contractafspraken worden gewijzigd. Openbaar Belang en OCNE hebben inmiddels voor een GO-besluit getekend.

Het besluit over de mobiliteitshub loopt vooruit op implementatie van nieuw beleid: de Parkeerstrategie en Ontwikkelstrategie Hubs. Dit is een voorwaarde voor de mobiliteitshub. Echter tot aan opening van de hub in 2027 is wel tijd voor invoering van nieuw beleid.

Beoogd effect

Het realiseren van een eerste mobiliteitshub buiten de singel van de binnenstad om:

- Een alternatief te bieden voor parkeren in het Stadshart. Hiermee ontstaat meer ruimte voor de voetganger en fietser, maar ook voor meer groen, recreatie en klimaatadaptatie. Dit draagt bij

Datum 20 juni 2023

aan de verblijfskwaliteit in het Stadshart, het woon- en leefklimaat in het Stadshart en het mogelijk maken van groei van de stad.

- De bereikbaarheid van het Stadshart vanaf de ring te waarborgen en de bezoeker van de stad gastvrij te ontvangen in een parkeerlocatie, die is voorzien van alle gemakken en die de mogelijkheid biedt om over te stappen op een andere vorm van (deel)mobiliteit.
- Extra toegevoegde waarde te creëren voor de bewoners en gebruikers van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord en omgeving. De realisatie van de mobiliteitshub maakt het mogelijk om extra faciliteiten en voorzieningen in het gebied aan te bieden.

Argumenten

1.1 De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord draagt als centrumhub bij aan stedelijke opgaven en ambities.

De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is een centrumhub die onderdeel is van het te ontwikkelen dekkende hubnetwerk in Zwolle. Binnen dit netwerk zijn de centrumhubs een essentieel middel om te werken aan verschillende stedelijke opgaven: de centrumhub is een ruimtemaker en het kloppende hart van het nieuwe entreegebied richting het centrum. De centrumhub zorgt daarnaast ook voor een bereikbaar en gastvrij Stadshart. Bezoekers aan de stad kunnen straks vanaf de ring via een 'inprikker' gemakkelijk en comfortabel naar de mobiliteitshub rijden. Daar worden ze gastvrij ontvangen in een parkeerlocatie, die is voorzien van allerlei voorzieningen en faciliteiten, en die de mogelijkheid biedt om hun weg lopend te vervolgen of over te stappen op een andere vorm van (deel)mobiliteit.

De mobiliteitshub creëert dus nabijheid, maakt de mobiliteitstransitie mogelijk en draagt bij aan innovatie en duurzaamheid. De locatie maakt het mogelijk om aan verschillende opgaven tegelijkertijd te werken: in stand houden van een bereikbaar en gastvrij Stadshart, efficiënt gebruik (dubbelgebruik) van parkeerplaatsen stimuleren en het clusteren van parkeerplaatsen.

1.2 Een mobiliteitshub is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de binnenstad naar een toekomstbestendig Stadshart.

Zwolle heeft de ambitie de binnenstad te ontwikkelen naar een toekomstbestendig Stadshart. De historische binnenstad breidt zich uit over de singel heen en wordt vooral ingericht voor voetgangers en fietsers. De aanleg van centrumhubs in entreegebieden aan de rand van de singel, waar auto's een plek kunnen vinden en een overstap mogelijk wordt, zorgt voor de ruimte die nodig is voor het toevoegen van woningen. De aanleg van centrumhubs is voor de ontwikkeling van een toekomstbestendig Stadshart het meest urgent omdat een alternatief komt voor de auto voor zowel bewoners als bezoekers van het Stadshart. Daarmee wordt enerzijds ruimte gemaakt voor groen en buitengeluk in de historische binnenstad en uiteindelijk ook de binnenstedelijke verdichting door de bouw van extra woningen in het kader van de Versnellingsagenda.

Ook in het coalitieakkoord 2022-2026 is als uitgangspunt opgenomen dat eerst nieuwe vormen van vervoer en alternatieve parkeermogelijkheden ontwikkeld worden voordat het oude wordt afgeschaft.

1.3 Het haalbaarheidsonderzoek wijst uit dat Weezenlanden-Noord de beste locatie is. Het onderzoek onderbouwt de keuze om aan de (lopende) gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord een mobiliteitshub toe te voegen die een parkeervoorziening biedt voor de oostzijde van de binnenstad.

Datum 20 juni 2023

Weezenlanden-Noord heeft als locatie de meeste meerwaarde ten opzichte van alternatieve locaties. Het ligt op korte afstand van de binnenstad, heeft voldoende ruimte voor de gewenste hubfaciliteiten en is goed ontsloten vanaf de buitenring (binnen 250 meter vanaf de Wethouder Alferinkweg en nabij een bushalte). In het gebied Weezenlanden-Noord liggen verschillende kansen voor een hub. Er is ruimte voor het gewenste programma van eisen waarmee een volwaardige centrumhub kan worden gerealiseerd. Het is fysiek mogelijk een mobiliteitshub in te passen in de lopende gebiedsontwikkeling en daarbij versterkt de hub ook de gebiedsontwikkeling en vice versa. De hub biedt, naast parkeervoorziening, ook ruimte aan een mix van diverse commerciële en maatschappelijke functies in de plint. Daarmee wordt een levendige entree voor de binnenstad gecreëerd met meerwaarde voor de hele wijk. Naast Weezenlanden-Noord zijn vier andere locaties onderzocht en afgewogen in het haalbaarheidsonderzoek. Onder en op de Turfmarkt, achter het My Office-gebouw, onder het evenemententerrein het Weezenlandenpark en uitbreiding van de parkeerplaats bij het provinciehuis. De Turfmarkt en My Office zijn afgefallen vanwege de afstand tot de Wethouder Alferinkweg en een bushalte. De andere locaties vallen af vanwege onmogelijkheid om er een volwaardige hub van te maken.

	Snel bereikbaar vanaf de ring	Genoeg ruimte	Afstand tot binnenstad	Ruimte voor Hub-faciliteiten	Koppelkansen
De Turfmarkt	✗				
My Office	✗				
Evenemententerrein Het Weezenlandenpark	✓	✓	✓	✗	✗
Parkeerplaats provinciehuis	✓	✓	✓	✗	✗
Ontwikkelgebied Weezenlanden-Noord	✓	✓	✓✓	✓	✓

1.4 De mobiliteitshub geeft op korte termijn uitvoering aan de nieuwe parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs die beide nog in ontwikkeling zijn voor de lange termijn.

De parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs is gelijktijdig in ontwikkeling. Er wordt nieuw beleid ontwikkeld voor de lange termijn. Op de korte termijn is er een kans om de mobiliteitshub aan de oostzijde van de binnenstad aan de gebiedsontwikkeling van Weezenlanden-Noord toe te voegen. Dit is helemaal in lijn met de parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie hubs. De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is een goed voorbeeld van hoe een hub vorm kan krijgen. Bij de ontwikkeling van deze mobiliteitshub wordt veel kennis en ervaring opgedaan over organisatie, exploitatie en voorzieningen.

Met de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord maken we een start met de nieuwe parkeerstrategie en de ontwikkelstrategie voor hubs zoals aangekondigd in het ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen', en bijbehorende uitvoeringsagenda voor de komende 5 jaar.

1.5 Het is mogelijk een volwaardige centrumhub met een hoog voorzieningenniveau te realiseren.

Er is ruimte voor het gewenste programma van eisen waarmee een volwaardige centrumhub kan komen. Een centrumhub kent een relatief hoog voorzieningenniveau met overstapmogelijkheden naar andere (deel)mobiliteit. Daarmee onderscheidt deze hub zich van een reguliere parkeervoorziening. De voorkeursparkeeroplossing biedt ruimte aan ongeveer 515

Datum 20 juni 2023

parkeerplaatsen en aanvullende ruimte in de plint om locatie specifieke voorzieningen en faciliteiten, zoals maatschappelijke en commerciële voorzieningen, te realiseren.

2.1 De voorkeursparkeeroplossing is de beste optie voor de stad.

De voorkeursparkeeroplossing uit het haalbaarheidsonderzoek is fysiek mogelijk om als mobiliteitshub op de locatie Weezenlanden-Noord in te passen in de lopende gebiedsontwikkeling. Van de drie varianten die onderzocht zijn, heeft deze oplossing de meeste toegevoegde waarde als het gaat om de uitbreidbaarheid per vloer en de overzichtelijkheid en het rijcomfort van de mobiliteitshub. Daarnaast heeft deze optie ook stedenbouwkundig de meeste toegevoegde waarde vanwege het behoud van de mogelijkheden voor het inrichten van een parkachtig gebied tussen de woningbouwontwikkeling.

2.2 Een besluit voor 1 augustus 2023 en tempo houden is nodig.

Tempo maken is nodig omdat de herontwikkeling van Weezenlanden-Noord al is gestart én vanwege het belang van de aanleg van mobiliteitshubs voor het realiseren van de ambities voor een bereikbaar, gastvrij en toekomstbestendig Stadshart. Voor de inpassing in de lopende gebiedsontwikkeling is het noodzakelijk dat de gemeenteraad vóór 1 augustus 2023 een besluit neemt. Later starten met inpassen is geen optie, gezien de lopende gebiedsontwikkeling. Direct na 1 augustus is het noodzakelijk wijzigingen in het woningbouwprogramma, de sloopplanning en contractafspraken uit te voeren.

Ook in de verdere planvoorbereiding en uitvoering is tempo maken nodig om voor een tijdige oplevering van de gebiedsontwikkeling en de hub te zorgen in 2027.

3.1 De indicatieve businesscase voor de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord heeft een forse financiële impact.

De investeringen voor de hub zijn geraamd op € 40,4 miljoen op basis van het schetsontwerp. Hierbij is rekening gehouden met bouwkosten, detailleringskosten, fysieke inpassingskosten, inflatie (6%) en risico en onvoorzien (10%).

De businesscase (bijlage 2) gaat vooralsnog uit van gemeentelijk eigendom, beheer en exploitatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Deze businesscase laat bij doorrekening van verschillende tarieven structureel jaarlijkse tekorten zien. Het resultaat van de exploitatie wordt naast de rente en afschrijvingslasten ook bepaald door bijvoorbeeld beheer-, energie en onderhoudskosten. Daar staan de opbrengsten uit parkeertarieven tegenover.

Op hoofdlijnen wordt het tekort veroorzaakt door de hoge bouwkosten van een ondergrondse parkeergarage, extra kosten vanwege het late moment van inpassen in de gebiedsontwikkeling en onvoldoende parkeeropbrengsten door te lage parkeertarieven.

Variant 1 gaat uit van huidige parkeertarieven (Zone 3/laagste tarief) in het gebied en heeft een structureel tekort van € 1,1 miljoen per jaar bij opening van de hub in 2027. Als indicatie zijn variant 2, 3 en 4 doorgerekend. Variant 3 is qua tarief vergelijkbaar met Katwolderplein. Variant 2 komt overeen met het tarief in zone 2. Variant 4 is dekkend over een periode van 40 jaar. Dit is toegelicht in de onderstaande tabel.

Datum 20 juni 2023

Variant	Parkeertarief (in 2027)	Cumulatief resultaat na 40 jaar	aantal jaar aanloop- verlies	cumulatief aanloopverlies 1e 10 jaar
1	1,42	-49.5 miljoen	> 40 jaar	-11.6 miljoen
2	2,40	-35 miljoen	> 40 jaar	-9.0 miljoen
3	3,75	-15 miljoen	> 40 jaar	-5.5 miljoen
4	4,77	0	21	-2.9 miljoen

3.2 De inpassing van de hub vraagt een besluit vooruitlopend op uitgewerkt beleid en een definitief dekkingsplan.

In argument 2.2 is toegelicht waarom nu voor 1 augustus 2023 een besluit voor inpassing nodig is vanwege de gebiedsontwikkeling. Deze planning loopt vooruit op nieuw beleid over de parkeerstrategie en ontwikkelstrategie hubs en ook de implementatie van dit nieuwe beleid (inclusief het aanpassen van de parkeerzones, tariefstelling, etc.) en keuzes over eigendom, beheer en exploitatie van hubs. Een voordeel is dat veel kennis en ervaring wordt opgedaan hoe een centrumhub vorm kan krijgen doordat de ontwikkeling van Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord parallel loopt met besluitvorming en implementatie van nieuw beleid.

Het nog vast te stellen nieuwe beleid gaat meer zekerheid en richting geven voor de definitieve businesscase. De nieuwe parkeerstrategie wordt in het najaar vastgesteld. Met de begroting 2024 wordt een definitief dekkingsplan voorgelegd.

3.3 Er zijn verschillende mogelijkheden om het tekort te dekken.

Er zijn diverse mogelijkheden om deze tekorten op te vangen en die zijn verder toegelicht bij kopje Financiën.

4.1 OCNE en Openbaar Belang staan achter het voorgenomen besluit om een mobiliteitshub in te passen in de lopende gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord.

OCNE en Openbaar Belang hebben intensief meegewerkt aan het haalbaarheidsonderzoek. Zij staan positief tegenover het initiatief van de gemeente voor de toevoeging van een mobiliteitshub aan de lopende gebiedsontwikkeling in Weezenlanden-Noord. Zij weten dat daarmee het risicoprofiel voor de totale gebiedsontwikkeling voor hen wordt vergroot. De samenwerking geeft vertrouwen in de haalbaarheid om deze zeer complexe opgave, het inpassen van een mobiliteitshub in de lopende gebiedsontwikkeling, uit te voeren. In het haalbaarheidsonderzoek is onderzocht op welke wijze risico's en schade voor alle partners worden beperkt en een tijdige oplevering van de hub zo goed mogelijk wordt gewaarborgd. Met OCNE en Openbaar Belang zijn hierover procesafspraken gemaakt. Uitwerking daarvan tot een aangepaste overeenkomst volgt in de komende maanden. De gemeente vergoedt de schade die voortvloeit uit productievertraging, renteverliezen en bijkomende kosten. Deze vergoeding bedraagt tussen de € 3 en € 5,5 miljoen. De meerwaarde van extra woningen en faciliteiten is verdisconteerd in de schadevergoeding.

4.2 Versnelling voorafgaand aan de bouw van de mobiliteitshub maakt vertraging in de realisatie van woningen acceptabel.

De bouw van de mobiliteitshub levert in de basis twee jaar vertraging op voor woningbouw in het oostelijk deel van het plangebied. Dat komt omdat daar pas later bovenop de hub wordt gebouwd. Onderzocht is hoe de impact op het sloopplan voor 180 woningen en de nieuwbouwproductie van

Datum 20 juni 2023

ruim 500 woningen wordt beperkt. Door in het westelijk deel meer sociale huurwoningen te realiseren wordt een voorsprong in het bezit van Openbaar Belang gecreëerd. Deze voorsprong raakt door de bouw van de hub verloren. Openbaar Belang moet als kleine woningcorporatie de balans tussen sloop van sociale huurwoningen en nieuwbouw goed bewaken. De lopende gebiedsontwikkeling is helemaal afgestemd op deze noodzaak voor Openbaar Belang. Door deze ingreep treden veranderingen op in sloop- en bouwvolgorde die consequenties hebben. Deze consequenties worden meegenomen in de procesafspraken over schadevergoeding. In het oostelijke deel worden maximaal 38 woningen extra toegevoegd door optopping op twee al geplande gebouwen. Een deel van deze extra woningen komen naast de mobiliteitshub. Dit is stedenbouwkundig goed inpasbaar.

Risico's

Er zijn uiteraard ook risico's verbonden aan het inpassen van een mobiliteitshub in de lopende gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord. De risico's zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht in het haalbaarheidsonderzoek en worden gedurende het project continue gemonitord en geactualiseerd. Er zijn technische risico's vanwege het ondergronds bouwen in een gebied met een hoge grondwaterstand en er zijn de nodige risico's op het raakvlak van de gebiedsontwikkeling en de mobiliteitshub. Er is immers voor de lopende gebiedsontwikkeling sprake van een onherroepelijk bestemmingsplan dat niet voorziet in deze mobiliteitshub. Voor het toevoegen van de hub is een bestemmingsplanwijziging nodig met hiermee verbonden risico's in tijd en impact op de gebiedsontwikkeling. Deze risico's zijn te beheersen en leiden niet tot een negatief oordeel voor de haalbaarheid van de aanleg van een mobiliteitshub in Weezenlanden-Noord.

Nadat de raad het nu voorgestelde besluit heeft genomen veroorzaakt de planvoorbereiding van de mobiliteitshub extra kosten.

Met Openbaar Belang en OCNE zijn procesafspraken gemaakt over compensatie van schade, kosten en risico's na instemming met dit raadsvoorstel door de gemeenteraad omdat zij direct planwijzigingen moeten doorvoeren. Uitstel van een besluit of afstel in een later stadium kan niet zonder vergaande (financiële en procesmatige) consequenties voor de lopende gebiedsontwikkeling. Op basis van de huidige inzichten lopen deze op enkele tonnen tot maximaal 5,5 miljoen afhankelijk van het moment en de mate waarin planwijzigingen onherstelbaar zijn. Hoe later uit- of afstel, hoe hoger de schade. In het geval sprake is van uitstel of afstel komen de kosten voor rekening van de gemeente. Deze kosten worden dan gedekt uit de reservering voor mobiliteitshub oost in de SIA vastgesteld bij de Uitvoeringsagenda Stadshart.

Datum 20 juni 2023

Financiën

De stichtingskosten voor het realiseren van de mobiliteitshub in Weezenlanden-Noord zijn € 40,4 miljoen. Via een rijksbijdrage en cofinanciering uit de SIA is hiervan € 13,0 miljoen gedekt en al beschikbaar gesteld via de beslisnota Uitvoeringsagenda Stadshart van 13 februari 2023. In dat besluit is aangegeven dat er een nadere uitwerking zou komen. Dit betekent dat er nog voor € 27,4 miljoen aanvullend krediet moet worden aangevraagd. Bij een akkoord van de gemeente om de mobiliteitshub in deze gebiedsontwikkeling op te nemen gaat de gemeente nu ook de verplichting aan voor het aanvullend investeringskrediet. Het aanvullende krediet van 27,4 miljoen zal worden geactiveerd op de balans en de jaarlijkse rente en afschrijvingslasten drukken op de exploitatie.

Daarnaast is sprake van derving van parkeeropbrengsten omdat straatparkeren in dit gebied verdwijnt, evenzo minder opbrengsten vergunninghouders binnenstad. Voor Weezenlanden-Noord is de derving berekend op jaarlijks ruim 0,2 miljoen. Dit verlies wordt verrekend met de parkeerreserve.

Er is dekking nodig voor het jaarlijks tekort van ongeveer € 1,1 tot € 1,2 miljoen uitgaande van de huidige parkeerzone (variant 1). Bij variant 3 (vergelijkbaar met Katwolderplein) halveert jaarlijks het tekort tot € 0,6 miljoen. In de 'reserve parkeren' zijn onvoldoende middelen beschikbaar voor de investeringen en een structureel nadelig exploitatieresultaat in deze omvang. Voor de dekking zal een dekkingsplan bij de begroting 2024 worden voorgelegd.

Voor het dekkingsplan zijn verschillende opties mogelijk. Deze moeten ook in samenhang met de ontwikkeling en financierbaarheid van andere mobiliteitshubs worden gezien. De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is de eerste mobiliteitshub en naar verwachting ook de duurste omdat de bouw ondergronds is. De overige hubs zullen waarschijnlijk bovengronds zijn. De opties variëren van stadsbrede oplossingen tot lokale wijzigingen in tarief en zone.

Optie 1: Stadsbrede oplossingen

- Implementatie van de parkeerstrategie.
- Stadsbreed wijzigen van parkeertarieven en zones.
- Inzet van de parkeerreserve om in beperkte mate nadelig resultaat op te vangen.
- Implementatie van de ontwikkelstrategie hubs (waaronder verevening tussen hubs).
- Uitwerking optie van een mobiliteitsfonds met o.a. afdrachten vanuit gebiedsontwikkelingen.

Optie 2: Lokale oplossingen rondom Weezenlanden-Noord

- Aanpassen van het parkeertarief rondom Weezenlanden-Noord, bijvoorbeeld op hetzelfde niveau als Katwolderplein en omgeving.

Optie 3: Extra middelen

- Extra Rijks- en Provinciale subsidie.
- Afbouw van de winstafracht parkeren aan de algemene middelen. De winstafracht bedraagt op dit moment jaarlijks ongeveer 2,6 miljoen en vergroot de structurele begrotingsruimte.
- SIA reserve.

Optie 4: Een combinatie van bovenstaande opties

Op basis van de bovenstaande opties wordt bij de begroting van 2024 een dekkingsplan opgesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met een bijstelling op een later moment als de implementatie van de parkeerstrategie en ontwikkelstrategie hubs is afgerond.

Voor vergoeding van kosten aan OCNE en OB reserveren we maximaal € 5,5 miljoen in de SIA-reserve.

Datum 20 juni 2023

Als op een later moment blijkt dat het niet haalbaar is om de Mobiliteitshub te realiseren worden de kostenvergoeding gedekt uit de reservering voor mobiliteitshub oost in de SIA. Zie ook nadere toelichting onder kopje 'risico's'.

Communicatie

Vanuit het programma Stadshart wordt vanaf het Ontwikkelprogramma doorlopend gecommuniceerd over de planvorming en uitvoering. Onder meer worden 6-wekelijks themabijeenkomsten georganiseerd. De ontwikkeling van parkeren en mobiliteitshubs is hier een onderdeel van. Daarnaast is bij de gebiedsontwikkeling Weezenlanden voor het bestemmingsplan een uitgebreid participatieproces doorlopen. De herontwikkeling van Weezenlanden-Noord heeft een geschiedenis met actieve communicatie en participatie met zowel omwonenden als omliggende bedrijven en instanties. De plannen voor de herontwikkeling van WeezenlandenNoord zijn door de omgeving met enthousiasme ontvangen. Bij elke nieuwe bouwfase is het informeren van partijen een pre.

Na het raadsbesluit over de mobiliteitshub worden (in afstemming met Openbaar Belang en OCNE) de klankbordgroep, huurders, omwonenden geïnformeerd over de plannen voor een mobiliteitshub en de wijzigingen in de herontwikkeling van het gebied en het bestemmingsplan. De voorgenomen optopping van gebouw K en M zijn hierbij een belangrijk onderdeel. De mobiliteitshub wordt een geïntegreerd onderdeel van de participatie en het omgevingsmanagement van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord.

Vervolg

Nadat de raad het nu voorgestelde besluit heeft genomen zijn de volgende stappen voorzien:

- Anterieure overeenkomst sluiten met de marktpartijen eind 2023.
- Definitief dekkingsbesluit nemen in de begroting 2024.
- Het schetsontwerp uitwerken tot definitief ontwerp. Daarna volgt een aanbesteding.
- Omgevingsplan maken onder de nieuwe Omgevingswet.

Start realisatie is beoogd op 1 januari 2025 en de opening van de mobiliteitshub in 2027. De oplevering van de laatste woningen vindt plaats rond 2030.

Openbaarheid

Het college heeft op grond van artikel 87 juncto en artikel 88 lid 2 Gemeentewet met betrekking tot bijlage 2 'Businesscase Mobiliteitshub Weezenlanden' geheimhouding opgelegd, met een beroep op economische of financiële belangen van een publiekrechtelijk lichaam (artikel 5.1 lid 2 sub b Woo) en bescherming van andere dan in artikel 5.1 lid 1 sub c Woo genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens (artikel 5.1 lid 2 sub f Woo). Dit met als reden dat het bouwplan moet worden aanbesteed en de businesscase voor de mobiliteitshub concurrentiegevoelige informatie bevat



Datum 20 juni 2023

Het College legt de geheimhouding op totdat de mobiliteitshub is opgeleverd, docht uiterlijk 1-1-2030.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer