

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Eemlaan
Project (risico)profiel	Ontwikkeling vm Zwembadlocatie voor cpo Krasse Knarren en locatie Eemlaan voor deltaWonen
Project nummer OneWorld	54340799 - Versnellingsactie sociale huur en 53337 - Krasse Knarren

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 01-01-2018

Bestuurlijke opdrachtgever : E. Anker

Projectmanager/leider : A. Westenberg

Project omschrijving

Ontwikkelen van 48 woningen en 1 collectief gebouw voor het (collectief opdrachtgever schap) cpo project Krasse Knarren

Ontwikkelen van 30 woningen door deltaWonen in het kader van de versnellingsactie sociale huur

Resultaten tot nu toe

Beide projecten zijn in het 4^e kwartaal van 2017 opgeleverd

Financiën

Voor de locatie van het voormalig zwembad is een grondexploitatie en krediet vastgesteld.

De versnellingsactie voor de Eemlaan is verwerkt in de totale kredietbeschikbaarstelling versnellingsactie deltaWonen. Op dit moment wordt niet verwacht dat het krediet voor de ontwikkeling voor het voormalige zwembad wordt overschreden.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Bouwplannen

De projecten zijn in het 4^e kwartaal van 2018 opgeleverd.

Woonrijp maken

De werkzaamheden voor het woonrijp maken zijn inmiddels aanbesteed binnen het budget en zijn inmiddels aangevangen. De verwachting is dat deze werkzaamheden aan het einde van het 1^e kwartaal 2018 zijn afgerond.

Inrichtingsplan

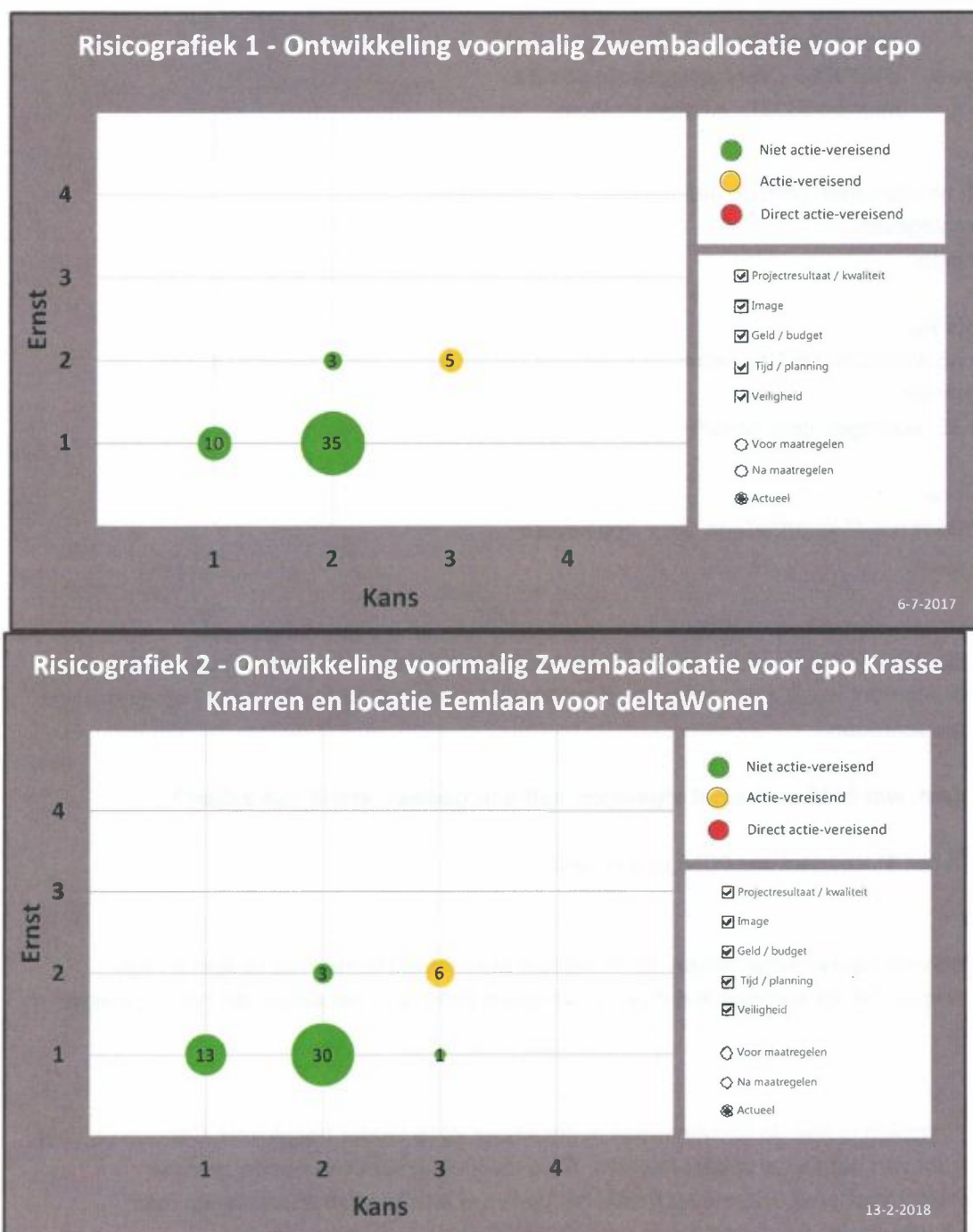
Het concept inrichtingsplan is met de omwonenden in december 2016 verder besproken. Gekozen is voor maatwerk ten aanzien van het aantal afvalcontainers. Als uitzondering wordt een ondergrondse afvalcontainer geplaatst voor pmd. Daarnaast maakt het collectief krasse knarren afspraken over gezamenlijk gebruik van papier en gft containers om het aantal containers te beperken. Het inrichtingsplan is verder aangepast aan het Arne om het uitstappen te vergemakkelijken.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Woonrijp maken

De werkzaamheden lopen door tot in het 1^e kwartaal van 2018.

Risicotabel:



Toelichting risicotabel

De resterende risico's liggen op het vlak van woonrijpmaken, te weten vertraging door de nutsbedrijven en als gevolg daarvan overlast voor bewoners/omwonenden.

Top risico's

Er zijn geen toprisico's

Voortgangsrapportage

Ontwikkeling

Van	PPP
Project	Camperplaatsen Katerdijk 1-3
Project (risico)profiel	Laag
Project nummer OneWorld	33405379

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 01-07-2017 – 31-12-2017

Bestuurlijke opdrachtgever : Ed Anker

Projectmanager/leider : Ron Eggink

Project omschrijving

In juni 2015 heeft initiatiefnemer het eigendom verworven van het perceel Katerdijk 1-3. Na een grondige verbouwing is hoofdwoning Katerdijk 3 door hem met zijn gezin in augustus 2016 betrokken. Vervolgens ontstond het idee om op ongeveer 3.000 m² (westzijde van het terrein) camperstandplaatsen te realiseren (ca. 20 stuks). De locatie dicht bij de afrit van de A28 en op loopafstand van de binnenstad is aantrekkelijk voor campers. In de verst van de Katerdijk gelegen schuur wordt een dienstwoning voor het camperterrein gerealiseerd (met toepassing van het overgangsrecht bestaat het recht op een tweede woning op het terrein). In de aangebouwde 2^e schuur wordt de bergruimte bij de dienstwoning gerealiseerd en de sanitaire voorzieningen voor het camperterrein. In voormalige woning Katerdijk 1 (de witte woning direct langs de Katerdijk) wordt de B & B –functie gerealiseerd met 2 studio's. Een wijziging van het bestemmingsplan is nodig om de genoemde planonderdelen te kunnen realiseren.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

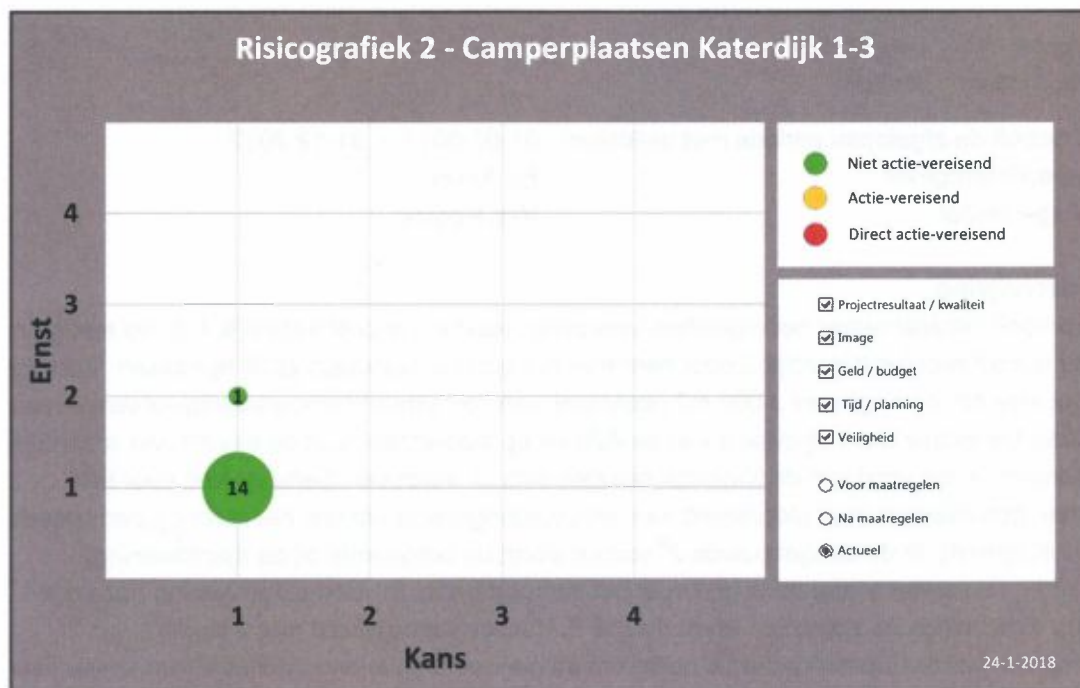
In het afgelopen half jaar zijn de anterieure overeenkomst en de grondverkoopovereenkomst tot stand gebracht en is er gestart met de bestemmingsplanprocedure.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

De komende periode wordt de bestemmingsplanprocedure afgerond en de procedure voor de omgevingsvergunning opgestart en afgerond.

Afhankelijk van het verloop van de bestemmingsplanprocedure kan de initiatiefnemer eind 2^e kwartaal 2018 starten met de planuitvoering.

Risicografiek:



Peildatum 1 januari 2018

Toelichting risicotabel

Deze voortgangsrapportage en risicoanalyse zijn per peildatum 1 januari 2018 voor het eerst gemaakt.

Toelichting op de grootste risico's

Het grootste risico is dat vertraging in de uitvoering ontstaat door bezwaren tegen het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning. Dat treft met name de initiatiefnemer.

Het is de taak van de gemeente om de procedures voor bestemmingsplanherziening en vergunningverlening goed te doorlopen. Hieraan is voor de gemeente geen noemenswaardig financieel risico verbonden.

Voortgangsrapportage Hanzebad

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Hanzebad
Project (risico)profiel	Hoog
Project nummer OneWorld	53357

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 1 januari 2018

Bestuurlijke opdrachtgever : wethouder Anker

Projectmanager/leider : Ronald IJsselsteijn

Project omschrijving

In Hanzeland wordt gewerkt aan een organische gebiedsontwikkeling. Het bestaande gebied met gescheiden deelgebieden voor kantoren en wonen wordt getransformeerd naar een meer gemengd, stedelijk gebied. De investeringen in Spoorzone en Hanzeland moeten bijdragen aan het realiseren van een nieuwe Centrumzone.

Na de sloop van het oude Hanzebad is de locatie beschikbaar voor een nieuwe ontwikkeling. De Hanzebadlocatie kan in de transformatie van Hanzeland een belangrijke bijdrage leveren, in aantallen en als katalysator voor de rest van het gebied. De raad heeft besloten dat in het kader van de Versnellingsactie ten minste 40 sociale huurwoningen worden gerealiseerd (in de praktijk rekenen we met 50 sociale huurwoningen). Op basis van uitgevoerde verkenningen blijkt dat ruimte is voor 120-150 of misschien wel 200 woningen. Daarbij willen we voldoen aan hoge standaarden voor beeldkwaliteit, klimaatadaptatie en energietransitie. De ontwikkeling moet budgettair neutraal worden uitgevoerd.

Financiën

De locatie kan ten minste budgettair neutraal ontwikkeld worden. Budgettair neutraal betekent in dit geval dat de boekwaarde en de door de gemeente te maken kosten voor planontwikkeling, bestemmingsplan en onderzoekskosten zullen worden terugverdiend door de verkoop van de grond. Vooralsnog wordt voorgesteld niet te streven naar zo hoog mogelijke opbrengst, maar te kiezen voor een zo hoog mogelijke kwaliteit.

Niet uitgesloten is dat als gevolg van de planontwikkeling of de gebiedsontwikkeling Hanzeland ook de behoefte ontstaat aan bovenwijkse voorzieningen, zoals een andere ontsluiting. Met de kosten voor deze voorzieningen is nog geen rekening gehouden.

De opbrengst zal aan het eind van het traject kunnen worden geïncasseerd bij de verkoop van de locatie. De gemeenteraad heeft op 2 oktober 2017 een voorbereidingskrediet van € 215.000 beschikbaar gesteld.

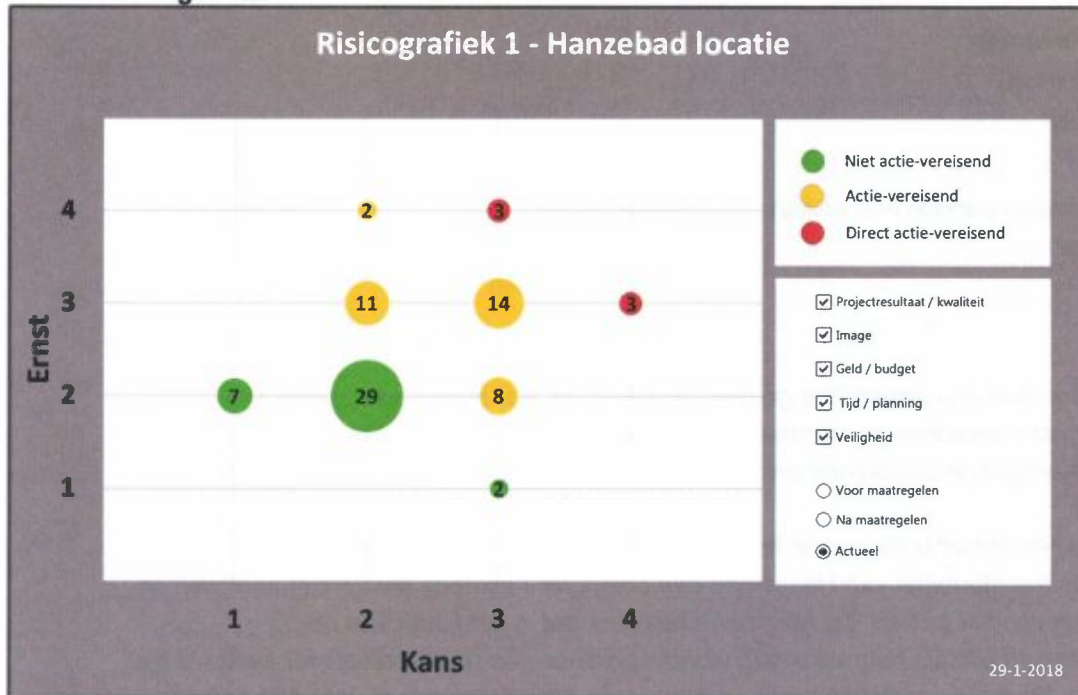
Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

In de tweede helft van 2017 zijn meerdere gesprekken met belanghebbenden (omwonenden uit Hanzeland, Assendorp en Schelle, bedrijven, Vrienden van Hanzeland, belangenorganisaties) gevoerd. Het doel van deze gesprekken is de belangen van de verschillende partijen te inventariseren en op basis hiervan een voorkeursmodel op te stellen. Dit voorkeurmodel is dan na vaststelling door de raad, de basis voor aanbesteding en realisatie.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

We werken aan een voorkeursmodel dat ter besluitvorming aan de gemeenteraad kan worden voorgelegd. Dit voorkeursmodel wordt uitgewerkt in een aanbestedingsdocument dat op de markt wordt gebracht. Na het afronden van de aanbesteding kan het project door de winnende partij verder worden uitgewerkt en in uitvoering gebracht.

Risicografiek:



Peildatum 1 januari 2018

Toelichting risicotabel

Het project is gestart in najaar 2017; er is dus geen vergelijking met eerdere risicotabel.

De grootste risico's hebben met name betrekking op draagvlak van belanghebbenden en mogelijke vertraging, onhaalbaarheid van het project door stapeling van ambities en het niet op tijd beschikbaar zijn van alternatieven voor het bestaande parkeergebruik

Toelichting op de grootste risico's

1. Onvoldoende draagvlak voor ontwikkeling

Het plangebied is een braakliggend terrein in een bewoonde omgeving. De locatie biedt veel kansen voor een bijdrage aan de gebiedsontwikkeling van Hanzeland. Hanzeland-Oost kan een aangenaam en aantrekkelijk onderdeel van Hanzeland worden. Voor de omwonenden gelden daarnaast ook andere belangen, zoals behoud uitzicht en groen. De uitdaging is om een plan te maken dat aan zoveel mogelijk belangen tegemoet komt en een zo groot mogelijk draagvlak heeft. De kans op weerstand is aanwezig. Weerstand kan leiden tot vertraging in de realisatie. Daarom wordt ingezet op het zorgvuldig doorlopen van het proces en wordt rekening gehouden met een langere doorlooptijd.

2. Sociale huurwoningen kunnen niet in 2019 worden gerealiseerd.

Als gevolg van het zorgvuldige proces is het niet langer haalbaar om de sociale huurwoningen in 2019 te realiseren. Er wordt nu samen met de corporaties onderzocht welke gevolgen dit heeft voor de uitvoering van de Versnellingsactie en of er alternatieven mogelijk zijn. Sociale huurwoningen blijven wel onderdeel van het plan.

3. Aanbesteding mislukt door te grote complexiteit uitvraag

Het hoge ambitieniveau op verschillende terrein (klimaat en energie, gezond en veilig, architectuur, stedenbouw) samen met de omgevingsfactoren (spoor, bustunnel en IJsselallee) kan niet alleen leiden tot kostenstijgingen waardoor het uitgangspunt budgettair neutraal onder druk komt te staan. Ook kan de stapeling van opgaven leiden tot een te complexe opgave, waardoor geïnteresseerde partijen afzien van

het indienen van een bieding. Bij het opstellen van het programma van eisen en de aanbesteding zal dan ook worden gecontroleerd of ambitie en haalbaarheid nog zijn geborgd.

4. Bij start werkzaamheden geen alternatief voor huidige parkeren

Op de te bebouwen locatie is nu nog parkeerplek voor 180 auto's. Als deze plekken niet elders worden aangeboden voor de start van de bouw, ontstaat een onacceptabele parkeerdruk in de omgeving. Daarom is een onderzoek gestart naar mogelijke alternatieven. Daarbij wordt aangesloten bij het initiatief Movez zodat niet alleen wordt gekeken naar andere locaties, maar ook naar alternatieve vormen van parkeren en betere benutting van bestaande plekken.



Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van Ontwikkeling
Project Herontwikkeling Stilohallocatie
Project (risico)profiel Hoog
Project nummer OneWorld 5xxxxx

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum :01-01-2018

Bestuurlijke opdrachtgever :Wethouder Anker
Projectmanager/leider :Anton Westenberg

Project omschrijving

Het bepalen en beschrijven van ruimtelijke randvoorwaarden om, op basis van een uitvraag, uiteindelijk te komen tot de verkoop van de locatie aan de hand van een ingediend stedenbouwkundig plan. .

Financiën

Voor het definiëren van de uitvraag, alsmede ten behoeve van een aantal noodzakelijke onderzoeken is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van 220.000,--
De verwachting is dat de uiteindelijke kosten binnen het budget zullen blijven.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

In hoofdlijnen zijn de ruimtelijke randvoorwaarden onderzocht en bepaald. Deze voorwaarden zijn onderzocht in relatie tot planologie, stedenbouw, milieu, verkeer, geluid en groen.
Verder hebben er onderzoeken plaatsgevonden in het kader van Flora en Fauna, aanwezigheid archeologie, bodem en asbestsanering.

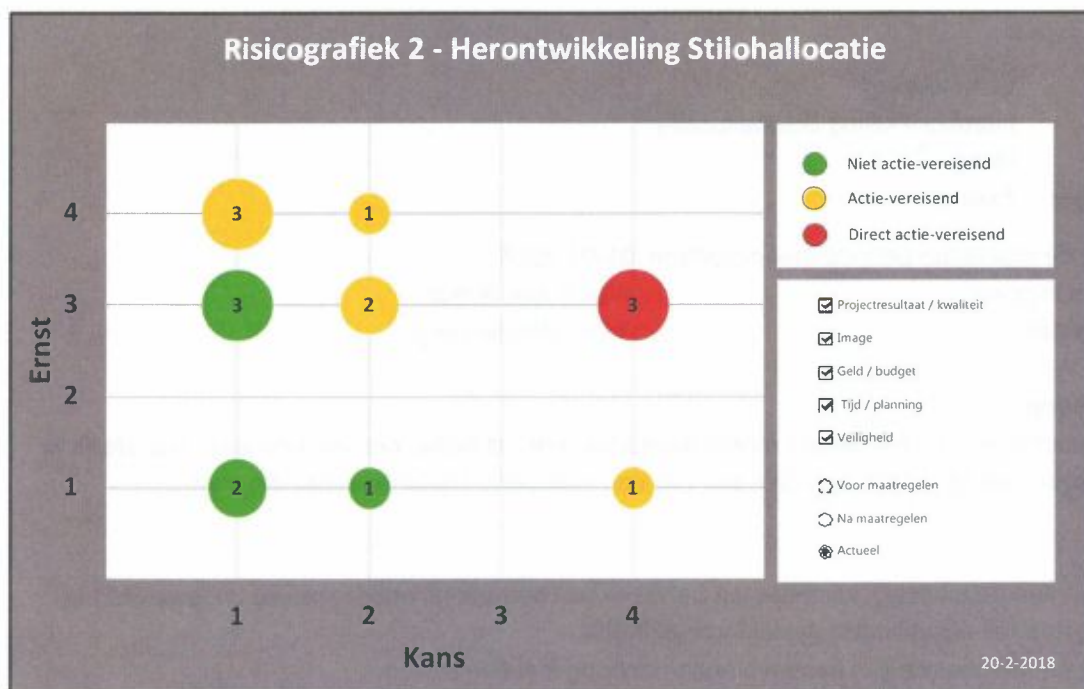
Resultaat van de fase

De ruimtelijke randvoorwaarden zijn zover gedefinieerd dat deze onderdeel kunnen gaan uitmaken van de "uitvraag".

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Het komende half jaar worden de ruimtelijke randvoorwaarden verder uitgeschreven en bepaald.
Vervolgens worden deze aan de raad voorgelegd om hierover een besluit te nemen. Na goedkeuring raad zullen de ruimtelijke randvoorwaarden een belangrijk onderdeel uit maken van de "uitvraag".
In de "uitvraag" zal aan marktpartijen een stedenbouwkundig plan gevraagd worden die past binnen de vastgestelde ruimtelijke randvoorwaarden. Het stedenbouwkundigplan zal vergezeld dienen te gaan van een uitgebreid Beeld-/Kwaliteitplan. Het ingediende plan zal getoetst worden op kwaliteit en geld alsmede op toepassing van factoren als energietransitie en klimaatadaptatie.

Risicotabel:



Toelichting risicotabel

Het project kent één top risicoprofiel.

Risico's

De meeste risico's liggen op het vlak van de "uitvraag". Deze risico's zijn in beeld en goed te managen.

Top risico's:

Het grootste risico ligt bij de huidige gebruikers van de Stilohallocatie. Ondanks dat alle gebruiksovereenkomst per 1 juli 2018 aflopen dient er in sommige gevallen zorggedragen worden voor herhuisvesting. Dit is het gevolg van de sociale en maatschappelijke functie die deze gebruikers innemen in de lokale samenleving.

Voortgangsrapportage Spoorzone

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Spoorzone
Project (risico)profiel	Hoog
Project nummer OneWorld	54340813

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 1 januari 2018

Bestuurlijke opdrachtgever	: Ed Anker
Ambtelijk opdrachtgever	: Pien van der Does
Projectmanager	: Wim Korf

Voorwoord

Met het op 30 oktober 2017 door de raad vastgestelde Ontwikkelperspectief Stationsgebied Zwolle (verder als OP) is er een eind gekomen aan de onduidelijkheid over het totaal ontwerp van het stationsgebied. Immers, het Investeringsbesluit Spoorzone 2013 bevatte wel de componenten waar de gemeente met de provincie gezamenlijk in wilde investeren, maar het integrale mooie ambitieuze ontwerp, waarin alle puzzelstukken op hun plaats vielen, ontbrak. Het ontwerp waar ook de spoorsector achter kan staan en houvast in vindt voor de samenwerking met de gemeente en de provincie. Het ontwerp waarmee duidelijk is hoeveel extra geld nodig is voor het realiseren ervan, en dat zo passend en mooi is dat partijen bereid zijn extra budget te investeren. Naast het directe belang van het OP voor de afbouw van het stationsgebied, heeft het OP (en het proces dat doorlopen is) een grote impact op de ontwikkeling van de gebieden rondom het stationsgebied. Er zijn nieuwe inzichten ontstaan over de revitalisering van Hanzeland, over de opwaardering van het stationsplein en de directe omgeving, over de samenhang tussen Hanzeland en het oude stadscentrum (ook in het kader van de omgevingsvisie).

Er is met het OP dus een belangrijke stap gezet waaraan alle betrokken partijen grote verwachtingen ontlenen! Verwachtingen, die dan ook nog waargemaakt moeten worden! Daarin zit de uitdaging voor de nieuwe fase: met als basis het OP en de daarop gebaseerde nieuwe verhoudingen met alle betrokken partijen komen tot afspraken en plannen voor het vervolg. Het betreft dan enerzijds de afbouw van het stationsgebied, anderzijds de ontwikkeling van nieuwe stedelijke dynamiek in en om het stationsgebied. Nog wat concreter: het met vaart verder bouwen aan de busbrug, het busstation, de ondergrondse fietsenstalling met het stationsplein en de aanpalende wegen. Het ontwerpen van de passerelle en de ontvangstdomeinen van het station, waaronder de overkappingen inclusief die over het busstation. Het passen en meten in tijd en ruimte om deze ontwerpen zo spoedig mogelijk te realiseren. Het planmatig zoeken naar extra budget bij de betrokken overheden voor de afbouw van het stationsgebied.

De gewekte verwachtingen voor de gebiedsontwikkeling betreffen een groot gebied: van BAM tot Boni, van Binnenstad tot Hanzeland. Dat vraagt om een stedenbouwkundige visie die haar basis krijgt in een omgevingsplan, afgeleid van de omgevingsvisie. Dat plan betreft ook de bereikbaarheid en de verbindingen, parkeerbeleid, visie op de economische functie van Hanzeland en de directe omgeving. Dat vraagt vervolgens een visie op de rol van de overheid en een meerjarig investeringsplan voor de inzet van de ambtelijke organisatie en voor de realisatie van meer verbindingen tussen Hanzeland en de omgeving. En gelijktijdig moeten er verrassende en nuttige ontwikkelingen gefaciliteerd en gestimuleerd worden. De markt trekt weer toonbaar aan en met de, inmiddels landelijke bekendheid van dit gebied, komen er allerlei initiatieven voor de gebieden als de Kop van Hanzeland, de Hanzebad-locatie en het gebied ten zuiden van het station, waaronder het bedrijventerrein van de NS. Waarop worden deze beoordeeld? Hier doet zich een gezonde spanning voor tussen de wens om een gecontroleerde ontwikkeling en die van de proeftuin. Een goed evenwicht zal moeten worden gevonden. Het is duidelijk waar de toprisico's zitten. Voor de afbouw van het stationsgebied zit het grootste risico erin, dat de vier partners (NS, ProRail, provincie en gemeente) er samen niet goed uit komen. Dat we geen gezamenlijk beeld krijgen van de

ambities voor de ontvangstdomeinen, de architectuur van zowel de stationskappen als de kap voor het busstation. En dat we daarmee ook geen extra budget krijgen. Bij de gebiedsontwikkeling is het toprisico stagnatie. Dit omdat we nog niet weten waarop we marktinitiatieven moeten toetsen en omdat we, ook binnen de gemeente, verschillende beelden hebben over hoe het nu verder moet gaan: verschillende beelden over de gewenste rol van de overheid, mogelijke druk om gelijktijdig met Hanzeland ook de Veerallee, en het gebied ten noorden van het station te gaan ontwikkelen, de druk op het traditioneel programmeren en sturen. Voor de afbouw van het stationsgebied zullen we flink in de relatie moeten investeren. Voor de gebiedsontwikkeling moeten we in 2018 met de vele betrokkenen zorgvuldig toewerken naar een aanpak die voor alle marktpartijen en betrokken overheden comfort biedt.

Projectresultaat

Het op 30 oktober 2017 vastgestelde Ontwikkelperspectief heeft nieuwe inzichten opgeleverd die aanleiding zijn geweest om het Investeringsbesluit Spoorzone van 2013 te actualiseren. De raad heeft op 22 januari 2018 ingestemd met de geactualiseerde Investeringsbesluit waarin de te realiseren bouwopgaven en de algemene projectkosten zijn opgenomen:

Investeringsoverzicht Deelproject / Algemeen		Investeringsbesluit 2018
Bedragen * miljoen		
NOORDZIJDE		
A	Fietsenkelder	24,24
B	Herinrichting Stationsplein	3,52
C	Westerlaan, Oosterlaan, Stationsweg	3,65
SPOORKRUISEND		
D	Busbrug	26,70
E	Passerelle	10,06
	Reizigerstunnel	6,64
ZUIDZIJDE		
F	Busperron, incl. aansluiting Hanzelaan	4,02
G	Oostelijk deel Hanzelaan (zit in F)	
H	Stationsplein zuid, tijdelijke inrichting	1,88
I	Hanzepark (met tijdelijk maaiveldvoorzieningen)	0,90
	Parkeren	
	Hanzelaan west	1,00
	Kap busperron (tijdelijk)	1,00
	Reservering kap (definitief)	1,40
A1	Fiets- en autoparkeren (tijdelijk)	1,00
ALGEMEEN		
J	Organisatiekosten	8,75
K	Verwervingen	8,00
L	Risico reservering – post onvoorzien	5,10
M	Planontwikkeling	3,54

N	Gebiedsontwikkeling	2,10
	TOTAAL	113,50

Financiën

Van het projectkrediet van € 113, 50 mln. is per 1 januari 2018 ca. € 42,0 mln. aan bestedingen / verplichtingen aangegaan. Daarvan is reeds € 29,5 mln. uitgegeven.

De verdeling van de reeds gemaakte kosten is als volgt:

- € 6,2 mln. voor de afbouw reizigerstunnel
- € 6,8 mln. voor kosten busbrug
- € 0,5 mln. voor de voorbereidingskosten plein Zuid, busstation
- € 0,3 mln. voor de uitvoering van het busstation en gedeelte Hanzelaan
- € 0,6 mln. voor de voorbereidingskosten fietsenstalling en plein Noord
- € 0,5 mln. voor de uitvoering van de fietsenstalling en plein Noord
- € 0,5 mln. voor de sloop / tijdelijke inrichting en voorbereiding van het reizigersdomein plein Zuid
- € 6,5 mln. voor de busverbinding (verwervingen)
- € 3,0 mln. voor activiteiten m.b.t. het kwaliteitsboek en gebiedsontwikkeling
- € 4,6 mln. voor de projectoverhead

Bij het geactualiseerde Investeringsbesluit 2018 zijn ook de reeds gemaakte investeringskosten betrokken. Over de vernieuwde door de raad ingekaderde financiële en inhoudelijke beginsituatie zal worden gerapporteerd.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Ontwikkelperspectief Stationsgebied

Het door de raad vastgestelde Ontwikkelperspectief is gericht op het realiseren van de ambitie dat Station Zwolle voor alle bezoekers en reizigers een uitstekend toegankelijke en duurzame OV-knoop in een groene omgeving is. Het station laat een samenhangende ruimtelijke kwaliteit zien en is de katalysator voor de gebiedsontwikkeling van een prominent stadsdeel. Het station en de stationsomgeving zijn gebieden waar mensen elkaar graag ontmoeten, waar wat te beleven is en waar je je verbonden voelt met de mensen om je heen, met de stad en met de rest van Nederland. Het Ontwikkelperspectief is de basis voor het verkrijgen van extra budget en voor de verdere samenwerking van de spoorse partijen, gemeente, provincie en rijk bij de uitvoering van de plannen.

In de Perspectiefnota 2018 is vanaf 2021 een eerste aanzet gegeven voor nieuwe investeringen in de Spoorzone met een structureel bedrag van € 0,5 miljoen (mogelijke investeringsvolume van € 7,5 miljoen).

Investerings Spoorzone						
(bedragen x € 1.000)	Investering	2017	2018	2019	2020	2021
Structureel						
Investeringsruimte vanaf 2021	7.500 1)					500

1) Voor deze investeringen zal t.z.t. nadere besluitvorming aan de raad worden voorgelegd.

Busbrug

De aanbesteding van de busbrug heeft plaatsgevonden. De brug wordt gebouwd door BAM Infra naar een ontwerp van IPV Delft creatieve ingenieurs. In het contract met de aannemer is conform de aanbestedingsstukken 15 januari 2019 als uiterste opleverdatum opgenomen.

Partijen (ProRail, provincie en gemeente) hebben over de planning op 20 mei 2016 bestuurlijk afgesproken dat de definitieve datum van ingebruikname pas met hoge nauwkeurigheid kan worden aangegeven als er duidelijkheid is over de Trein Vrije Periodes (TVP's). Over het eerder dan 15 januari 2019 in gebruik nemen van de busbrug vindt overleg plaats met BAM Infra en ProRail.

De noodzakelijke aanpassingen aan de spoorinfrastructuur (bovenleidingen) voor de busbrug zijn onderdeel van het zgn. "Contract Zwolle" van ProRail. De aanbesteding van dit contract in december 2016 is niet gelukt. Vervolgens is er een nieuwe aanbestedingsprocedure gestart. Ondanks de significant hogere aanbiedingen dan de raming hebben de financiers (ministerie van I en M, provincie en gemeente) in juli 2017 besloten het werk te gunnen. De werkzaamheden aan de bovenleidingen worden in het voorjaar van 2018 uitgevoerd.

Voor het onderdeel behorend bij het project busbrug (aanpassen bovenleidingen) geldt overigens dat de inschrijving passend is binnen de realisatieovereenkomst tussen ProRail en gemeente. Wel vindt nog nader overleg met ProRail plaats over de verrekening van de meerkosten als gevolg van de mislukte aanbesteding.

Gezamenlijke inzet van partijen blijft er op gericht dat de busbrug en het busstation in het najaar van 2018 in gebruik kunnen worden genomen. Over de definitieve datum van ingebruikname vindt overleg plaats met partijen.

Busstation

De ligging, de vorm, het aantal halteplekken en daarmee samenhangende eisen voor het busstation zijn op 5 juli 2016 door het college van B&W vastgesteld, na intensief vooroverleg met de provincie en andere belanghebbenden. Vervolgens is het definitief ontwerp voor het busstation, inclusief keerlus en aansluiting, in juni 2017 definitief vastgesteld en is de aanbestedingsprocedure gestart. De uitvoering van de werkzaamheden is inmiddels gestart en de oplevering vindt in het najaar van 2018 plaats.

Voor de kap van het busstation geldt dat de ambitie van partijen is om bij voorkeur een geïntegreerde stationskap en buskap te realiseren. Gezien de discussie hierover in het kader van het Ontwikkelperspectief Stationsgebied kan een geïntegreerde kap niet op korte termijn worden gerealiseerd. In Ontwikkelperspectief worden de kwaliteiten en de functionaliteiten van de kappen omschreven. Er volgt nog een ontwerptraject, er is onvoldoende financiële dekking en er moet nog worden aanbesteed voordat er kan worden gebouwd. Afspraak is dat de huidige kap wordt gehandhaafd of dat er een andere tijdelijke voorziening komt tot de definitieve kap kan worden gerealiseerd.

Als aanvulling op de afspraken in de bestuursovereenkomst uit 2013 hebben de provincie en de gemeente afgesproken dat de gemeente voor rekening en risico van de provincie een wachtruimte voor chauffeurs realiseert in de directe omgeving van het busplatform. De provincie stelt hiervoor nog een programma van eisen op en de afspraken tussen provincie en gemeente worden schriftelijk vastgelegd.

Dit geldt mogelijk ook voor het anticiperen op het aanleggen van voorzieningen op het busplatform voor het toekomstig elektrisch rijden.

Het busstation ligt als bouwopgave niet op het kritieke pad maar vormt samen met de busbrug (die wel op het kritieke pad ligt) de nieuwe busverbinding. Inzet van partijen blijft erop gericht dat de busbrug en het busstation eind 2018 in gebruik kunnen worden genomen.

Ondergrondse fietsenstalling en herinrichting openbare ruimte

Na de oplevering van de busbrug en het busstation gaan de bussen naar de zuidzijde van het station.

Direct daarna kan begin 2019 worden gestart met de realisatie van de ondergrondse stalling voor 4800 fietsen en vervolgens de herinrichting van het Stationsplein-noord en de Stationsweg.

In het op 30 oktober 2017 door de raad vastgestelde Ontwikkelperspectief Stationsgebied zijn voorlopige ontwerpen opgenomen voor zowel de ondergrondse fietsenstalling als het Stationsplein-noord en de Stationsweg. Vervolgens heeft de raad op 22 januari 2018 ingestemd met het geactualiseerd Investeringsbesluit Spoorzone. Daarmee zijn de ruimtelijke en financiële kaders voor de realisatie van deze omvangrijke bouwopgave vastgesteld. Inmiddels is de aanbesteding gestart.

Gemeente, provincie, NS en ProRail zijn het er over eens dat de aanleg van een grote, separate ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein een gewenste investering met duurzame gebruikskwaliteit is.

Concreet betekent dit dat onder het gehele plein een stalling voor 4800 fietsen wordt aangelegd. De stalling is direct vanuit de Ooster- en Westerlaan toegankelijk. De ruime en comfortabele (niet overkapte) entreepartijen op het Stationsplein zijn gericht op de dominante fietsroutes (vanuit oost en west). Vanuit de stalling komt er een comfortabele loopverbinding naar de reizigerstunnel.

Een rechtstreekse ondergrondse verbinding van de ondergrondse fietsenstalling met de reizigerstunnel is zeer recent met een quick scan onderzocht. Het resultaat hiervan is dat alle partijen deze verbinding zien als een kans voor de toekomst. Met partijen is afgesproken de haalbaarheid hiervan verder te onderzoeken als onderdeel van de planstudie naar een volwaardige stationsentree aan de noordzijde: kap en ontvangstdomein (wenkend perspectief 2025 uit het Ontwikkelperspectief). Onderdeel van deze studie is ook de financiële haalbaarheid (inclusief extra bijdragen van onze partners). In de tweede helft van 2018 zijn de resultaten van deze planstudies beschikbaar.

In het ontwerp van de nu te bouwen fietsenstalling wordt zoveel mogelijk geanticipeerd op een eventuele toekomstige uitbreiding van de fietsenstalling en de rechtstreekse ondergrondse verbinding met de reizigerstunnel.

Beheersing van de exploitatiekosten van de nieuwe fietsenstalling is essentieel. Volgens de landelijke opzet van fietsparkeren bij stations worden de gemeenten en de NS ieder voor 1/3 verantwoordelijk voor de exploitatielasten en – risico's. Voor het resterende deel moet nog een derde partij worden gevonden. Onduidelijk is welke partij dit zou moeten zijn. In het geactualiseerde Investeringsbesluit Spoorzone 2018 is opgenomen dat het ontbrekende deel (vooralsnog) voor rekening van de gemeente komt. Daarmee komt de voortgang niet in gevaar en kan worden voldaan aan de voorwaarden van het ministerie van I&M voor cofinanciering. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn opgenomen in het geactualiseerde Investeringsbesluit Spoorzone 2018. De komende tijd wordt het maximale gedaan om via efficiëncyslagen en innovatieve exploitatievormen de toekomstige exploitatiekosten te drukken. Zo loopt er een haalbaarheidsstudie naar het automatiseren van combigebouw waardoor de exploitatiekosten worden verlaagd.

Fietsparkeren zuidzijde

Voor het fietsparkeren aan de zuidzijde geldt dat het huidig maaiveldparkeren (2050 plaatsen) wordt gehandhaafd en geleidelijk wordt uitgebreid naar behoefte. In het Ontwikkelperspectief wordt voor 2025 de ambitie uitgesproken om een gebouwde voorziening te realiseren.

Marktbenaderingsstrategie

Een extern bureau heeft in opdracht van de gemeente een onafhankelijk advies opgesteld over de best passende wijze van contracteren en aanbesteden voor de diverse onderdelen van het project Spoorzone. Dit advies is tot stand gekomen door verschillende interviews en workshops met deelnemers van NS, ProRail en gemeente Zwolle. Kader voor de strategie is het Zwolse aanbestedingsbeleid waarbij duurzaamheid, Social Return on Investment (SROI) en het betrekken van de regionale markt zijn meegenomen.

Deze strategie bestaat uit een advies over zowel de contracteringsstrategie als de wijze van aanbesteden op basis van de geformuleerde risico's door partijen op de projectdoelstellingen. Het advies wordt door de projectorganisatie als kader gebruik voor het vervolg proces.

Gebiedsontwikkeling

Het Ontwikkelingsperspectief voor het stationsgebied heeft een boost gegeven aan de gebiedsontwikkeling. De stationscarré-gedachte heeft visie op en structuur gegeven aan het gebied binnen het carré, maar ook aan de omliggende gebieden. De parallelle ontwikkeling van de omgevingsvisie heeft de Spoorzone/Hanzeland en het oude stadscentrum qua visie aan elkaar verbonden. De gebiedsontwikkeling voltrekt zich niet meer langs de geijkte patronen van voor de crisis; er is behoefte om niet meer te vervallen in de oude patronen van de korte termijn projectontwikkeling. Het is zoeken naar methodes om via nieuwe vormen van samenwerking met allerlei partijen een unieke dynamiek te creëren; dat geldt met name voor Hanzeland, waar sprake is van gebiedstransformatie, naast het invullen van open ruimtes.

De afgelopen jaren is gepoogd om organisatorisch en inhoudelijk gelijke tred te houden met de ontwikkeling van en de aandacht voor de gebiedsontwikkeling door onder andere een kleine eigen organisatie op te zetten, een accounthouder te benoemen die voortdurend zoekt naar kansen, een verbinder is in het gebied en initiatieven in het gebied actief kan begeleiden, waar ze bijdragen aan de revitalisering van Hanzeland: denk hierbij aan Brainz, Perron 038, Nomad City, vergroening Lübeckplein, transformeren kantoren naar woningen.

Verder is er specifiek aandacht voor:

- de adviezen van het O team;
- verkennen wat een goede strategie en fasering zou zijn voor met name Hanzeland;
- te investeren in een publiek private samenwerking: 'de Vrienden van Hanzeland';
- een visiedocument te maken, gezamenlijk met alle relevante partijen in het gebied;
- een vertaalslag te maken van de visie naar stedenbouwkundige en functionele kaders voor Hanzeland en omgeving;
- actief de verbinding te zoeken met de omgevingsvisie;
- een mobiliteitsvisie te laten opstellen in nauwe samenwerking met de gemeentelijke experts;
- uitvoeren pilots in het kader van de geformuleerde ambities voor klimaatadaptatie en energietransitie.

Deze brede verkenning en zoektocht zal naar verwachting in het voorjaar van 2018 leiden tot een strategische agenda. Daarbij is duidelijk dat er voortdurend ruimte moet zijn voor wijziging of beïnvloeding door allerlei initiatieven. De tijdelijkheid is definitief; de plannen van aanpak worden steeds ingehaald door de nieuwe werkelijkheid.

In maart 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het procesplan voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland 2016-2017 en het budget daarvoor. In het geactualiseerde Investeringsbesluit 2018 is voor 2018 een krediet van € 600.000 beschikbaar gesteld voor gebiedsontwikkeling.

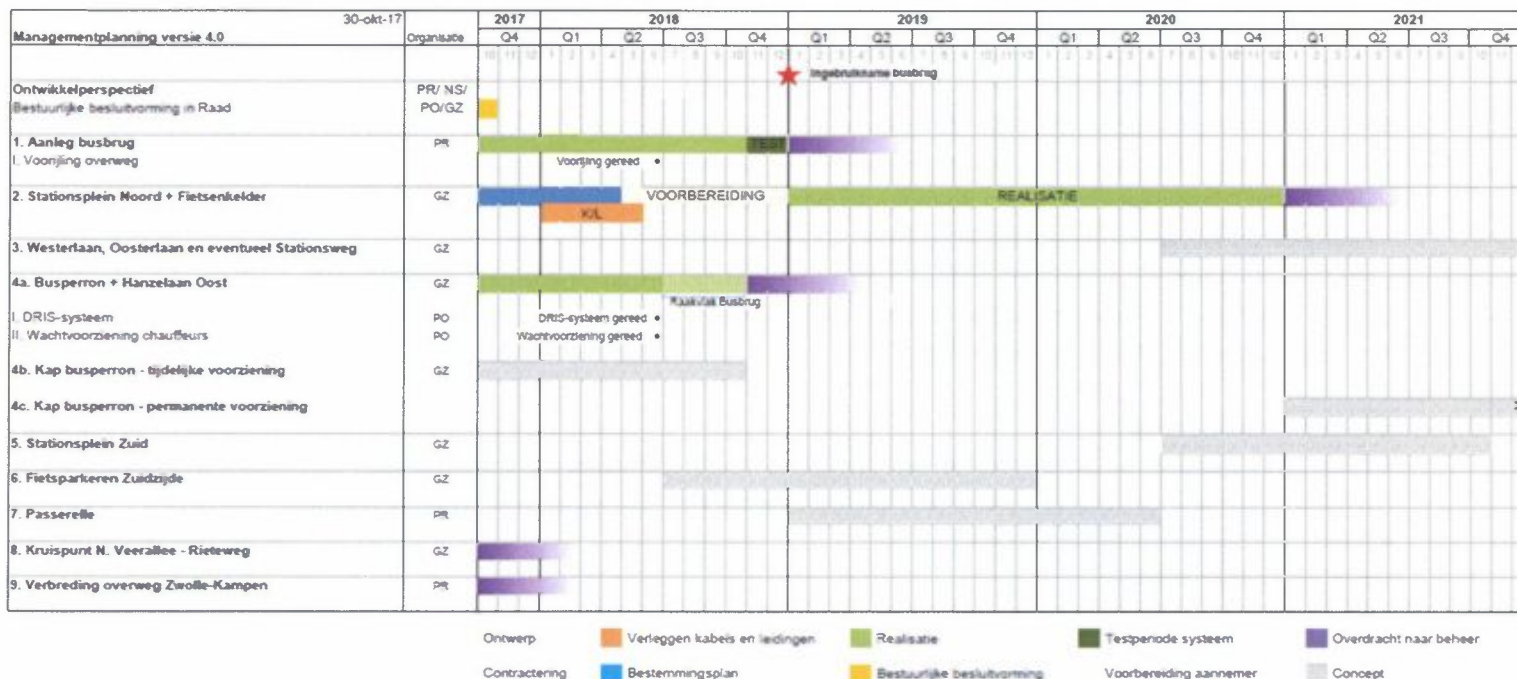
Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn?

In de 1e helft van 2018 zijn aan de orde:

- het sluiten van een samenwerkingsovereenkomst met NS en ProRail;
- het uitwerken van de op 28 juni 2017 met partijen gemaakte bestuurlijke afspraken over het Ontwikkelperspectief Stationsgebied;
- de aanbesteding van de bouw van de ondergrondse fietsenstalling en de herinrichting van het stationsplein-noord en de Stationsweg;
- de begeleiding van de bouw van de busbrug en de bouw van het busstation;
- het samen met partijen (NS, ProRail en provincie) vinden van voldoende dekking voor de nog niet gedekte ambities;
- het opstellen van de strategische agenda voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone/Hanzeland;
- de planvorming voor de passerelle.

Planning

De managementplanning geeft een totaaloverzicht van de deelprojecten. Op projectniveau wordt een detailplanning gemaakt.



Risicomanagement Spoorzone

Het project kent drie onderdelen op drie schaalniveaus, van grof naar fijn:

- de gebiedsontwikkeling op de schaal van Spoorzone/Hanzeland en met een tijdsas van meer dan 10 jaar;
 - de planontwikkeling met een scope van het spoorzonegebied en een tijdsas van <10 jaar; op dit niveau speelt het Ontwikkelperspectief: het integrale ontwerp van de Spoorzone waar de bouwopgaven van worden afgeleid en dat dient als ambitie voor het werven van aanvullend budget;
 - de realisatie van de verschillende bouwopgaven; in dit onderdeel vindt de realisatie plaats van die onderdelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en waarvoor budget beschikbaar is.
- Deze onderdelen grijpen weliswaar op elkaar in, maar de raakvlakken zijn te overzien en er is een zekere logica qua besturing. De risicoanalyse dient plaats te vinden op de doelstellingen per deelproject.

Realisatie

Op het niveau van de realisatie kunnen de risico's scherp worden verbonden met de bouwopgaven

- overschrijding van de geraamde kosten, bijvoorbeeld in de fase van het detailontwerp;
- de marktpanningen, dit in relatie met het hanteren van een indexering op de kosten van 2%;
- uitloop van (met de aannemer afgesproken) planning.

Als voorbeeld kan de busbrug dienen: deze is succesvol aanbesteed, binnen de gereserveerde middelen. Een deel van het werk is onderdeel van een ander contract. De aanbesteding daarvan loopt vertraging op. Het is de vraag of het totale project daarmee gaat schuiven. Het is een risico in het kader van de categorie 'risico's die buiten de aansturing maar binnen de invloedssfeer van de projectleider liggen'.

ProRail heeft de leiding over de uitvoering. En er is beperkte invloed op de aanpak. Deze problematiek geeft ook een mogelijk kosteneffect. Vooralsnog lijkt die eventuele overschrijding te kunnen worden betaald uit het beschikbare budget voor de busbrug.

Planontwikkeling

De situatie op het vlak van de planontwikkeling is positief: er ligt een door alle partijen omarmd Ontwikkelingsperspectief. Dat integrale ontwerp was nodig onder andere als basis voor het ontwerp van de bouwopgaven: busstation, ondergrondse fietsenstalling, stationsplein, passerelle. Daarmee is een groot risico geëlimineerd, het risico van suboptimalisatie: ligging van een ondergrondse fietsenstalling, waar later blijkt dat een andere ligging een veel beter stationsplein had opgeleverd.

Met het Ontwikkelperspectief vallen de puzzelstukjes op een functionele manier in elkaar en ontstaat er een prachtig stationsgebied, dat tevens alle randvoorwaarden bevat voor de ontsluiting van Hanzeland. Welke risico's lopen we dan nog in de fase van besluitvorming?

- het risico op inboeten op de ambities vanwege de kostendekkingsproblematiek;
- het risico dat dekking van de ambities via onder andere het rijk zo lang op zich laat wachten dat het geloof taant. Deze risico's worden onderkend en zijn slechts te beheersen door zeer actief op alle niveaus te lobbyen voor het Ontwikkelperspectief.

Gebiedsontwikkeling

Omdat deze opgave van de gemeente een opstelling vraagt van visievorming, faciliteren en aanjagen is risicomanagement van een andere orde. Het grootste risico is dat Hanzeland niet meeprofiteert van de komst van een nieuw stationsgebied.

Dat vraagt onder andere:

- een publiek private eigenaar van deze opgave: de Vrienden van Hanzeland, geïnitieerd door de overheid;
- een gezamenlijke ruimtelijk economische visie;
- identificeren en aanjagen van dagelijkse kansen.

Marktontwikkelingen

Een risico dat zich snel aan het manifesteren is, is de onzekerheid over de prijsontwikkeling in de bouwsector. Er is landelijk veel vraag naar vakmensen en grondstoffen stijgen snel in prijs. Dit gegeven kan consequenties hebben voor de aankomende aanbestedingen van werken. Ter illustratie, een paar procent hogere indexering van de nog te maken investeringen geeft een verhoging van 1,5 - 2,0 mln. van het noodzakelijke budget.

Risico's

Binnen de deelprojecten van de Spoorzone zijn er, conform de aangescherpte methodiek van risicobeheersing, voor de tweede keer sessies gehouden om de risico's te beschrijven en beheersmaatregelen te treffen. Het verder in ontwikkeling brengen van de deelprojecten busbrug, busstation, ondergrondse fietsenstalling en stationsplein noord hebben meer inzicht gegeven in mogelijke uitvoeringsrisico's. Daarvoor hebben we beheersmaatregelen kunnen treffen. Aan de hand van de nieuwe beelden uit het Ontwikkelperspectief en de bijbehorende ramingen heeft er tevens een herijking van de Investeringsraming 2018 plaatsgevonden. De nominale risico's zijn opnieuw financieel geraamd en afgezet tegen de vorige rapportage. De risico's zijn beduidend lager en nemen dan ook (gewogen) af met € 2,2 mln van € 4,2 naar € 2,0 mln (zie tabel 1).

Totalen risicobedragen				
Jan 2018				Totaal
Ongewogen	€ 3.258.000	€ 1.535.000	€ 597.462	€ 5.390.462
Gewogen	€ 814.500	€ 767.500	€ 448.096	€ 2.030.096
	25%	50%	75%	

Tabel: 1

Vervolgens maken we de toets om minimaal 5% als post onvoorzien beschikbaar te houden om tegenvallers binnen het project Spoorzone op te kunnen vangen. Daarbij beoordelen we ook hoe hoog de post onvoorzien moet zijn aan de hand van het nog te investeren bedrag. Deze is middels tabel 2 vastgesteld op € 3,32 mln. Met de herijking van het investeringsbesluit Spoorzone 2018, het nieuwe risicoprofiel en dit afgezet tegen de beschikbaarheid van de post onvoorzien van € 5,10 mln., kan de conclusie worden getrokken dat dit bedrag voldoende is om de risico's/onvoorzien op te kunnen vangen.

	Investeringsbesluit 2018	Bedragen * miljoen
1	Totale investeringsraming	113,50
2	Post onvoorzien	-5,10
	Investeringsraming (excl. onvoorzien)	108,40
4	Boekwaarde per 1-1-2018	42,00
	Nog te investeren per 1-1-2018	66,40
6	Post onvoorzien 5%	-3,32

Tabel: 2

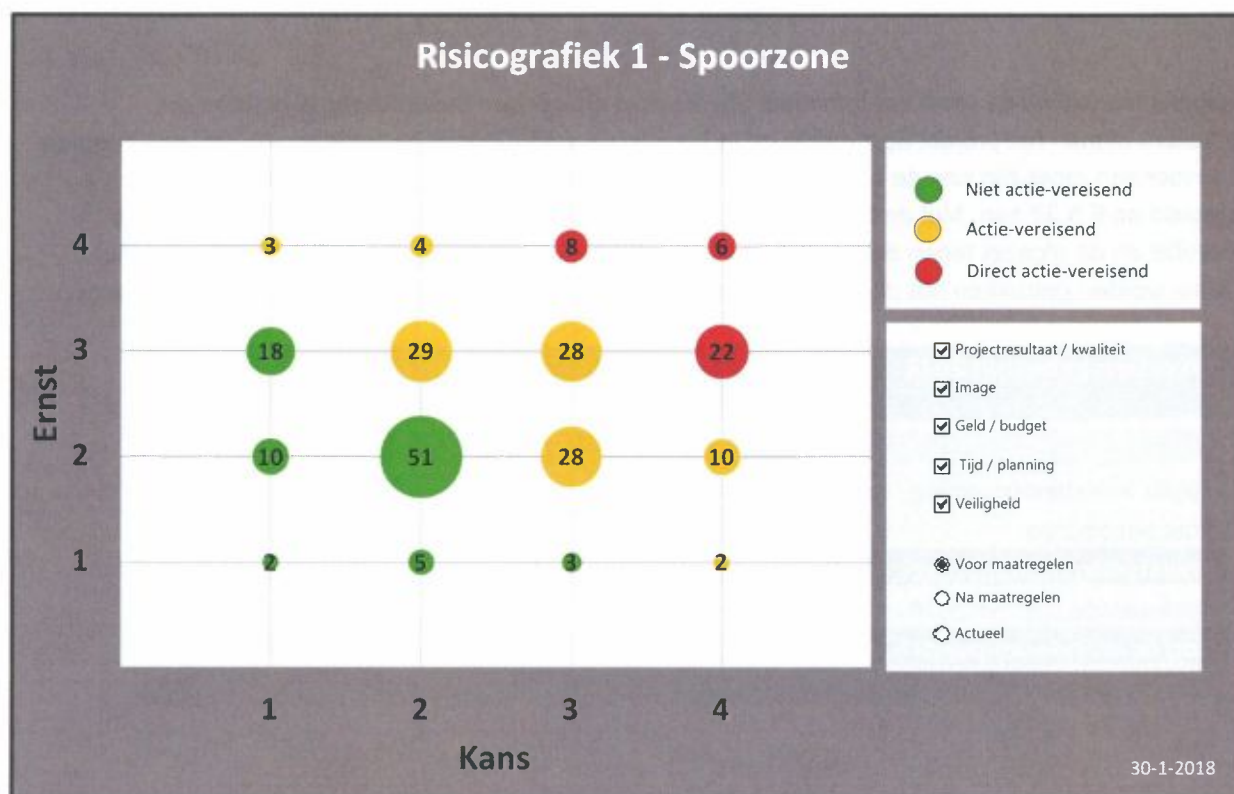
De afname van de risico's zijn met name zichtbaar bij de deelprojecten Busbrug en de Ondergrondse Fietsenstalling en Openbare Ruimte (OFOR): de Busbrug is in uitvoering, de werkterreinen zijn beschikbaar en het project doorstroommassen (omgevingsmanagement) is gereed, waardoor enkele risico's zijn vervallen. Met de Provincie blijven we constructief in overleg over de geplande opleveringsdatum van de busbrug en busstation. Met ProRail en NS zijn afspraken gemaakt over het gebruik van benodigde gronden.

Bij het project OFOR zien we vooral dat de risico's lager gewaardeerd worden, aangezien we verder in het proces zitten. Het ontwerp voor de uitvraag is gereed en er is veel kennis voor de contractvorming en aanbesteding extern opgehaald en vertaald in de contracten voor de aanbesteding medio 2018.

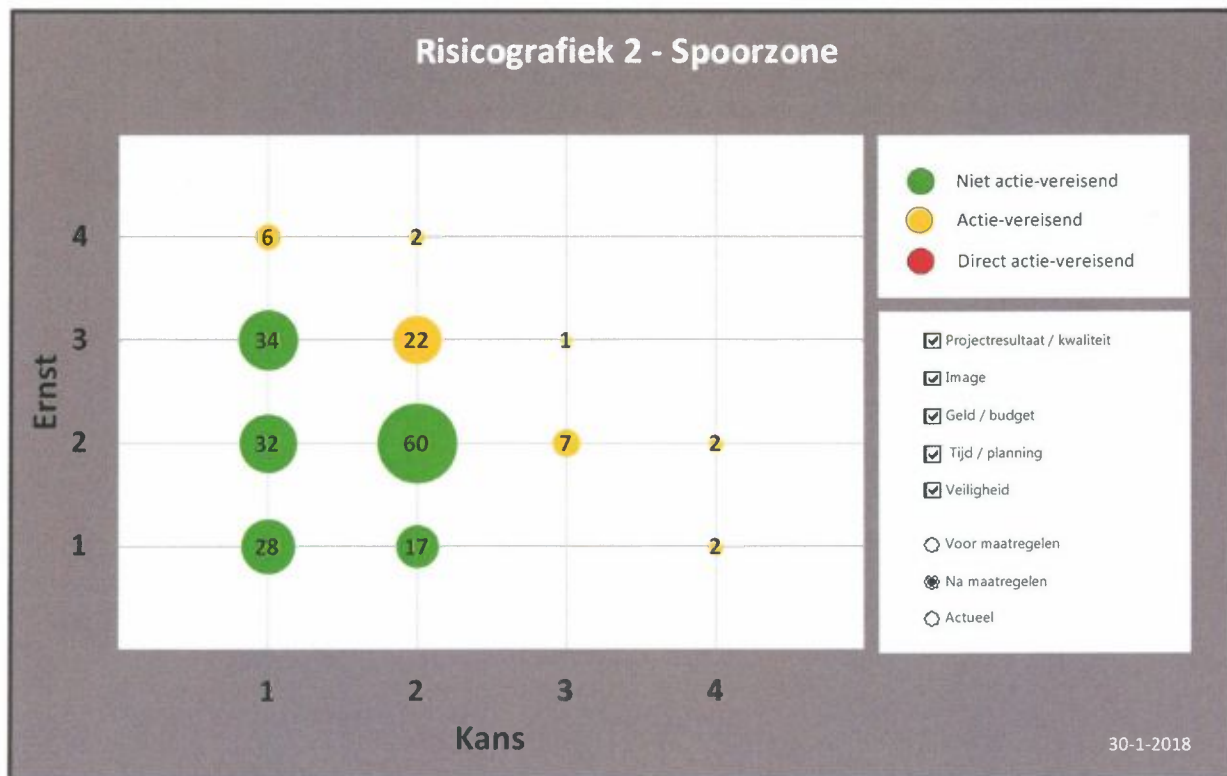
Nu het Ontwikkelperspectief ambtelijk en bestuurlijk door de Spoorse partijen NS en ProRail wordt omarmd en bestuurlijk is vastgesteld, verwachten we dat de bestuurlijke afspraken kunnen worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De ontbrekende 1/3 dekking voor de exploitatiekosten van de fietsenkelder is afgedekt binnen de herijking van het Investeringsbesluit Spoorzone 2018. De zoektocht naar een derde partij gaat echter onverminderd door.

De gewogen risico's worden binnen het projectkrediet opgevangen.

In de bollengrafiek hieronder zijn alle benoemde risico's uit het risicoregister visueel gemaakt. Er zijn 21 risico's als gebeurtenis benoemd die op 36 onderdelen effecten kunnen hebben (zie het totaal van de rode bollen). Deze risico's zijn dan ook direct actie vereisend en hebben een beheersmaatregel en een actiehouders meegekregen en worden gemanaged binnen het project.



Met het inzetten op de beheersmaatregel wordt getracht het risico te verlagen. Zoals hieronder in de bollengrafiek is waar te nemen, zetten we hier scherp op in en na uitvoering moet dit, met de kennis van nu, het volgende beeld geven. In de volgende rapportages worden de ontwikkelingen en de bijbehorende risico's binnen het project op deze wijze gevisualiseerd. In het risicoregister Spoorzone zijn alle risico's met oorzaak en mogelijk gevolg uitgeschreven, er zijn beheersmaatregelen tegenover gezet en de risico's zijn financieel in beeld gebracht. Het risicoregister is een managementtool en wordt regelmatig herijkt.



De huidige direct actie vereisende risico's zijn voorzien van een actiehouder en de verwachting is dan ook dat na het uitvoeren van de beheersmaatregel het effect een verlaging van het risico is, zodanig dat er geen rode risico's meer aanwezig zijn.

Top 3 risico's

De belangrijkste risico's zijn:

- De afstemming in ontwerp- en planprocessen met partijen leidt tot een langere doorlooptijd, waardoor de afhankelijkheid en voortgang van deelprojecten onder spanning staan.
- De procesgang om te komen tot een succesvolle aanbesteding is geen eenvoudige opgave met de huidige druk op de landelijke aanbestedingskalender voor de Spoorse sector.
- De verwachtingen die in het Ontwikkelingsperspectief zijn gewekt voor de Gebiedsontwikkeling moeten nog in de strategische agenda Gebiedsontwikkeling tot besluit worden geformaliseerd.
- De discussie over de reikwijdte van de ambitie in de nog op te stellen samenwerkingsovereenkomst met de Spoorse partijen.

Voor deze toprisico's worden de volgende beheersmaatregelen ingezet:

- Aandacht voor integrale en overkoepelende sturing om te voorkomen dat afstemming met partijen in ontwerp- en planproces tot te lange doorlooptijd leidt.
- Voortdurend de landelijke tendensen volgen en interesse bij de markt opwekken voor de Zwolse werken binnen de Spoorzone.
- Stringente sturing op kritieke pad om uit te sluiten dat de projectprestaties busverbinding (busbrug en busperron) niet voldoen aan de bestuursovereenkomst met de provincie (inclusief bestuurlijke lobby voor de TVP in 2018).
- Het tijdig doordenken van de mogelijke gevolgen van de risico's voor de realisatie van de projectdoelen.

Voor de andere gesignaleerde risico's gelden de volgende beheersmaatregelen:

- Contractafspraken over investeringsbeslissingen worden pas genomen indien er budgettaire ruimte

is binnen de planelementen.

- Externe review van de opgave voor wat betreft scope en benodigd budget.
- Na elke fase opnieuw een herziening van de kostenopzet maken.

Met het geactualiseerde investeringsbesluit Spoorzone 2018 is een herijkt financieel kader neergezet met bijbehorend risicoprofiel.



Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van Ontwikkeling
Project Oude Mars
Project (risico)profiel Hoog
Project nummer OneWorld 53067

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum :01-01-2018

Bestuurlijke opdrachtgever :Wethouder Anker
Projectmanager/leider :Anton Westenberg

Project omschrijving

Gefaseerde uitgifte en realisatie van 102 vrije sectorkavels voor het topsegment. Verkoop van de monumentale boerderij De Oude Mars en herbestemming naar een zorgboerderij.

Financiën

Ten opzichte van de MPV 2017 is het resultaat met ca 2 miljoen gestegen naar € 9,1 miljoen..

De totale kosten bedragen € 23 miljoen, deze worden gedekt door de opbrengsten van € 36,7 miljoen op eindwaarde. Contant gemaakt naar 1-2018 bedraagt het voordelig verwachte saldo bijna € 9,2 miljoen.

Ten opzichte van de MPV 2017 is dit een verbetering van € 2 miljoen Deze verbetering wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- de aangepaste verkavelingsstudie die is verricht voor oude mars waar de raad in februari 2018 over is geïnformeerd- aanpassing van de opbrengsten en kosten conform de laatste inzichten (marktonderzoek en actualiseren kosten conform aangepaste verkaveling)
- aanpassing van met name de opbrengstenparameter conform de nota van uitgangspunten 2018.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Woningen: realisatiefase (fase 1 t/m 2) en ontwerpfase (fase 3)

Resultaat van de fase

Woningen: Het realiseren van 102 vrije sectorkavels voor het topsegment. De kavels worden gefaseerd uitgegeven over een periode van 20 jaar.

Resultaat voor de eerste en tweede uitgiftefasen:

- Bouwrijp maken van de eerste 44 kavels
- Realisatie van de geluidswal, infrastructuur en groenstructuur.
- Uitgifte en verkoop van de eerste 44 kavels
- Bij voldoende verkoopresultaat starten uitgifte van de volgende fase.

Uitgifte kavels:

Op 26 september 2009 is gestart met de verkoop van de eerste 16 kavels. Op 21 mei 2011 zijn de volgende 15 kavels in de verkoop gegaan. In juni 2016 zijn 12 houtwalkavels aan het aanbod toegevoegd. Eén kavel is gereserveerd voor de bewoners van de huidige boerderij in het gebied. Dat betekent dat alle 44 kavels die bouwrijp zijn gemaakt in nu de uitgifte zitten. Er zijn in totaal 28 kavels verkocht (25 gepasseerd (per 31-12-2017) en één kavel is onder optie. Het duurdere segment blijft achter in vergelijking met de aangetrokken woningmarkt voor de goedkopere woningcategorieën. Dit vraagt om een gedegen analyse van de situatie op Oude Mars.

Voortgang werkzaamheden:

Het bouwrijp maken van de eerste twee fasen is afgerond. Het geluidsscherp in de Oude Mars is geplaatst en de entree voor het gebied is gemaakt. Tevens is een gewijzigd stedenbouwkundige plan ontworpen voor fase 3 waardoor deze een meer landelijk en open karakter krijgt. Dit zal worden vertaald naar een aangepast verkavelingsplan. Verder is er een marktonderzoek uitgevoerd is het kader van een wijziging in de BBV-regels (zie ook onder risico's). Uit dit marktonderzoek blijkt dat het aanbod op Oude Mars uniek is in de regio en dat de kavels marktconform zijn. De aanbevelingen uit het marktonderzoek worden meegenomen in genoemde verkavelingsstudie. Het uitgangspunt dat Oude Mars een locatie is voor het topsegment blijft gehandhaafd voor de verkavelingsstudie. Het nieuwe stedenbouwkundig plan voor fase 3 resulteert in een nieuw aantal van totaal 102 kavels in het gehele plangebied waarbij er ook een aantal kavels tussen de 750 en 1.000 m² zijn ingepast. Middels een inloopbijeenkomst met de buurt is dit gecommuniceerd en de reacties waren zeer positief te noemen. Middels een informatie nota in februari 2018 is de raad hiervan op de hoogte gesteld. Het huidige bestemmingsplan is geldig tot 2019 en zal, mede in relatie tot de herverkaveling, worden herzien.

Boerderij De Oude Mars:

De boerderij is verkocht aan Zorgspectrum Het Zand en in gebruik genomen als zorgboerderij voor mensen met niet aangeboren hersenletsel. Zie ook: <https://www.hetzand.nl/locaties/de-oude-mars/>

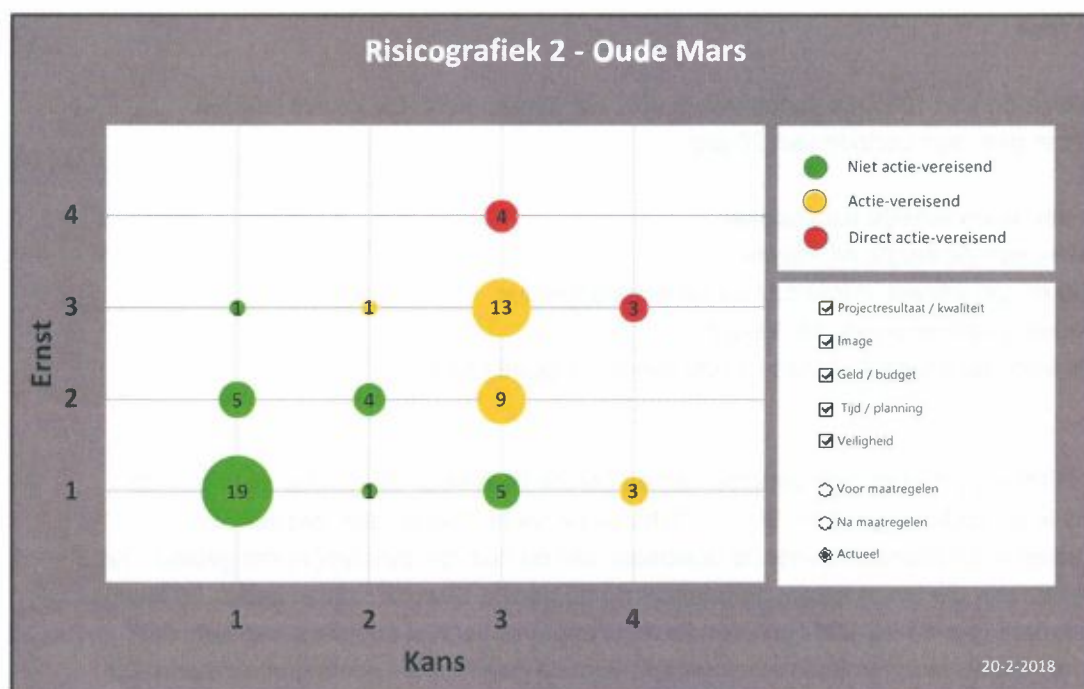
Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

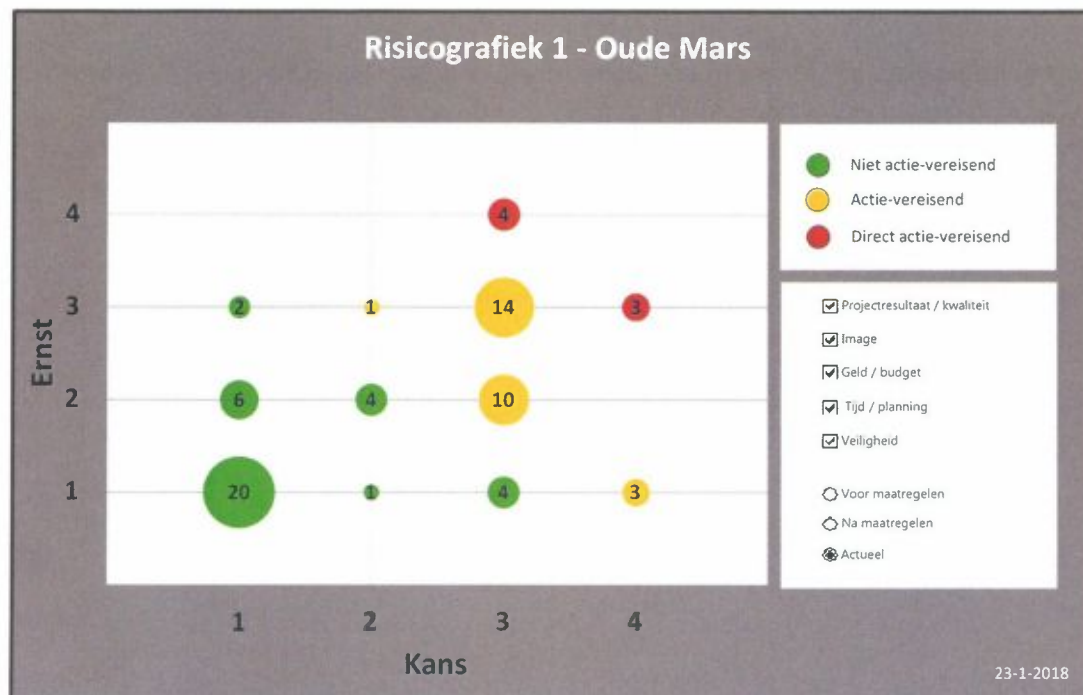
Er zal een nieuw verkoop- en communicatieplan worden opgesteld voor de Oude Mars. Daarbij ligt de nadruk op het verder visualiseren van het (toekomstig) plangebied en intensiever gebruik van de bekende verkoopkanalen. Een deel van fase 2 (vlek 4) zal hierbij in verkoop gaan.

In 2019 zal ook aangevangen worden met de bouwrijpwerkzaamheden van fase 2.

Ik kom een beetje in de war van al die fasen en vlekken...

Risicotabel:





Risico's: zijn er met name in de planning van het bouwrijp maken, dit ligt vooral bij de grilligheid in beschikbaarheid van de nutsbedrijven.

Toelichting risicotabel

Ten opzichte van de tussentijdse mpv 2017 stijgen de risico's met € 680.000,-, worden gesteld. Dit verschil wordt met name veroorzaakt doordat een eerste studie naar de mogelijkheid om Oude Mars een meer landelijk en open karakter te laten krijgen slechts een vermindering van 1 kavel laat zien, terwijl de kavels beter gepositioneerd zijn. Hierdoor vervalt het risicobedrag van vermindering van 6 kavels van € 2,18 miljoen euro.

	groen	oranje	rood
mpv 2018	€ -	€ 759.216	€ 91.031
tuss mpv	€ 25.000	€ 256.000	€ -97.000
verschil	€ -25.000	€ 503.216	€ 188.031

Het ongewogen nominale risico bedraagt bij de MPV 2018 aan:

Groene risico's	€ 25.000,-
Oranje risico's	€ 760.000,-
Rode risico's	€ 91.000,-

De verschillen in de risico's kunnen als volgt worden verklaard:

groen:

herverkavelingsstudie opgepakt binnen jaar, zodat risico vervalt

oranje:

onveilige verkeerskundige situatie € 400.000

vandalisme gevoelige geluidsschermen € 108.000

rood:

meeropbrengsten agv verkavelingsstudie meegenomen in grondexploitatie € 218.000

door kavelverkoop en lagere rente is vertragsrisico gedaald € 30.000 -/-

Risico's

1. Het is onzeker in welke mate het herstel van de woningmarkt doorzet. Het duurdere segment blijft achter in vergelijking met de aangetrokken woningmarkt voor de goedkopere woningcategorieën. Het is echter wel de verwachting dat het verkooptempo in fase 3 zal toenemen door enerzijds het aanbod van kavels (750 en 1.000 m²) welk segment momenteel niet in Zwolle beschikbaar is en anderzijds door de gunstige ligging van de grotere kavels in deze fase. Gezien de geraamde opbrengsten van € 27,7 miljoen, hebben afzetgevolgen grote invloed op het resultaat
2. Wijkontsluiting: De ontsluiting van de wijk wordt als knelpunt ervaren
3. Vandalismegevoelige geluidsschermen

Voortgangsrapportage Sanering Noordereiland

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Noordereiland
Project (risico)profiel	laag
Project nummer OneWorld	53059

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum :1 januari 2018

Bestuurlijke opdrachtgever :vacant(sanering) E. Anker (Kus NE wakker)

Projectmanager/leider :R. IJsselsteijn

Projectresultaat

Afgerond: Plan Tanerij.

In realisatiefase: Saneren van de voormalige gasfabriek locatie Noordereiland met uitzondering van het deel onder het parkeerdek. Na de sanering wordt het gebied weer ingericht als groen verblijfsgebied dat meer aansluit bij de gebruikswensen van de omgeving.

Nog te realiseren: Kus Noordereiland wakker op parkeergarage Noordereiland (visie op ontwikkeling locatie).

Geen onderdeel project: particuliere initiatieven

Financiën

Het totale krediet voor de sanering is € 1.860.000,-- (raad mei 2015). Dit krediet wordt gedekt uit een provinciale subsidie van € 1.231.320,-- (ten behoeve van de aanpak bodemverontreiniging op voormalige gasfabrieken) en € 628.680,-- uit de gereserveerde middelen in de reserve parkeren, die voor de bodemsanering van deze locatie zijn geoormerkt.

De grondexploitatie Noordereiland is voor het grootste deel afgesloten. Streven is om deze medio 2018 geheel af te sluiten, na betaling van de laatste groennota's en afronding van het mediationtraject met bewoner Spinhuisbredehoek.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Sanering en herinrichting zijn afgerond en nagenoeg financieel afgehandeld. Met een bewoner van de Spinhuisbredehoek is een mediationtraject gestart over de onvrede die bestaat over het afhandelen van eerdere toezeggingen. Aan het budget voor de uitvoering van de Strategische agenda Binnenstad is een financiële bijdrage geleverd. De uitvoering van de motie Kus het Noordereiland wakker is daarmee overgedragen aan het project Binnenstad.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Afronden mediation. Naar verwachting kan de grondexploitatie medio 2018 worden afgesloten.

De uitvoering van de motie Kus het Noordereiland wordt in het kader van de Strategische agenda binnenstad opgepakt.

Risico's

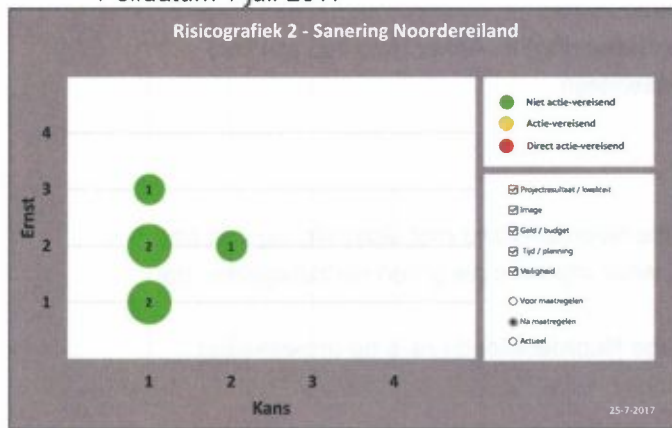
De risico's zijn ongewijzigd ten opzichte van de vorige rapportage.

Risicotabel:

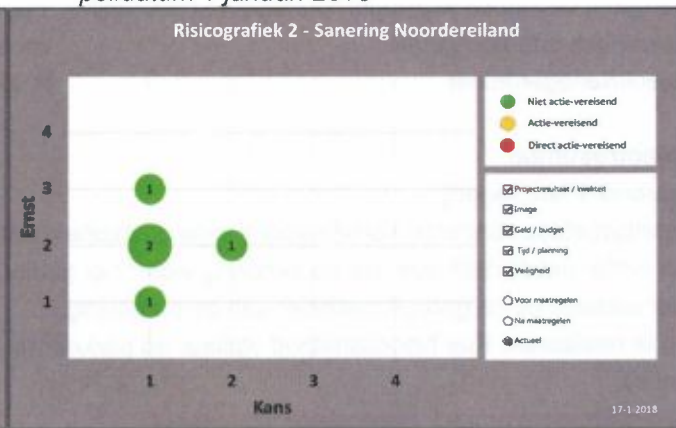
Top 3 risico's

Er zijn alleen kleine risico's waarvoor dekkende beheermaatregelen zijn afgesproken.

Peildatum 1 juli 2017



peildatum 1 januari 2018



Voortgangsrapportage

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Kamperpoort Midden
Project (risico)profiel	Laag
Project nummer OneWorld	53171

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 01-07-2017 tot 31-12-2017

Bestuurlijke opdrachtgever : Ed Anker

Projectmanager/leider : Ron Eggink

Projectomschrijving

Herstructurering van de wijk Kamperpoort naar een eigentijdse stadswijk, met in de eindsituatie:

- Ca. 1.500 woningen, waarvan:
40% in de categorie goedkoop, 30% middenduur en 30% duur
Minimaal 50% grondgebonden woningen
- Stedelijke functies aan de noordoostzijde van de wijk
- Voldoende (sociaal) maatschappelijke functies en kleinschalige bedrijvigheid
- Vernieuwde inrichting van de buitenruimte met voldoende speelplekken, parkeer- en groenvoorzieningen

Financiën

De vigerende geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort bestaat enerzijds uit de grondexploitatie Katwolderplein en anderzijds uit de geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort-Midden. In de MPV wordt alleen de geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort gepresenteerd.

Het exploitatieresultaat Katwolderplein bedraagt ca. € 1,9 mln. nadelig. Na verevening met de grondexploitatie Kamperpoort-Midden bedraagt het exploitatieresultaat Kamperpoort in de MPV 2018 ca. € 2,7 mln. voordelig (NCW). Ten opzichte van de MPV 2017 (€ 0,6 mln. nadelig) is het resultaat sterk verbeterd met € 3,3 mln.

De grondexploitatie Brandweerkazerne is in 2017 tussentijds geactualiseerd door wijzigingen in het programma van de deelexploitatie (door de raad vastgesteld). Het exploitatieresultaat Brandweerkazerne is verbeterd met ca. € 0,3 mln. euro als gevolg van o.a. een ander programma met meer grondopbrengsten. Binnen andere deelexploitaties is nog sprake van kleine voordelen door lagere financieringslasten en extra exploitatiebijdrage van derden.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Feniks (ontwerpfase voor het laatste deel)

Deelgebied Feniks is gerealiseerd met uitzondering van de locatie Lankhorst en de daar ten westen van gelegen locatie (Blok 1).

De ontwikkelaars van de Feniks zijn SWZ (huurgedeelte) en de Ontwikkelingscombinatie De Nieuwe Kamperpoort (DLH, Bouwfonds, Volker Wessels en Salverda) (koopgedeelte).

Bouwplannen voor beide genoemde locaties zijn gemaakt en de aanvragen om Omgevingsvergunning zijn ingediend.

Op locatie Lankhorst worden 27 woningen/appartementen in de beleggershuur en op locatie Blok 1 worden 57 woningen/appartementen met een ondergrondse parkeervoorziening in de sociale huur gerealiseerd.

De gemeente heeft het grootste deel van deelgebied Feniks woonrijp gemaakt. Het laatste deel gebeurt aansluitend aan de oplevering van de beide op de locaties Lankhorst en Blok 1 te bouwen appartementencomplexen.

De locatie Lankhorst valt buiten de grondexploitatie Kamperpoort. Zoals in de ruilvereenkomst Feniks met SWZ is benoemd hebben partijen afgesproken dat de locatie Lankhorst in een separaat traject wordt ontwikkeld. SWZ is eigenaar van deze locatie. Voor de medewerking aan het plan wordt een binnen het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid toegepast. Een anterieure overeenkomst wordt gesloten.

HSK20 (verbouw van “oude Nieuwe Haven” = realisatiefase) en Begijnhof (nieuwbouw rondom kapel = realisatiefase)

Architectenbureau Sacon heeft voor opdrachtgever deltaWonen het bouwplan ontwikkeld voor HSK20 en Begijnhof.

Het programma voor HSK20 is 39 koop- en 26 huurappartementen en 300 m2 commerciële ruimte. Het programma voor Begijnhof is 5 grondgebonden woningen en 17 appartementen in de sociale huursector. De anterieure overeenkomst is tot stand gebracht.

De gemeenteraad heeft op 19 december 2016 het bestemmingsplan vastgesteld.

De besluiten voor de omgevingsvergunning (met toepassing van de kruimellijstprocedure) en de hogere grenswaarde voor HSK20 zijn op 24 augustus 2016 verleend aan ontwikkelaar BPD.

BPD levert deltaWonen de huurappartementen na realisatie terug en is verantwoordelijk voor de afzet van de koopappartementen. Alle appartementen van HSK20 zijn verkocht.

De verwachte oplevering van HSK20 is tweede kwartaal van 2018.

De omgevingsvergunning voor de Begijnhof is verleend per 1 maart 2017.

Brandweerkazerne (ontwerpfase)

De locatie van de Brandweerkazerne aan de Harm Smeengekade is meegenomen in de Versnellingsactie sociale woningbouw. deltaWonen bouwt hier 10 eengezinswoningen en 29 appartementen met parkeren op eigen terrein. Het bouwplan is op VO -niveau gereed. De procedure tot wijziging van het bestemmingsplan kan “naar buiten” worden vervolgd als het bouwplan op DO –niveau is goedgekeurd. Overeenstemming bestaat over de grondverkoop. De sloop staat gepland voor eind 2^e kwartaal 2018, zodat in de 1^e helft 2019 gestart kan worden met de bouw.

Kop Hoogstraat (ontwerpfase)

Nijhuis Bouw heeft het bouwplan op DO –niveau aan de gemeente gepresenteerd. Voor de realisatie van het plan heeft Nijhuis Bouw grond nodig van de gemeente. Over deze grondverkoop bestaat overeenstemming. Nijhuis Bouw heeft aangegeven de bouwhoogte te willen aanpassen naar 35,2 meter. Hiervoor is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. De procedure voor een addendum bij de anterieure overeenkomst is in gang gezet samen met de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan. Het te realiseren programma omvat 86 woningen en appartementen (41 sociale huur via deltaWonen en 45 koop), 750 m2 commerciële ruimte en een parkeergarage op -1.

Hoogstraat 28

Het betreft de bouw van circa 12 appartementen op de kop van 't Zijltje, waarvoor een bestemmingsplanprocedure en anterieure overeenkomst nodig zijn. Met de initiatiefnemer wordt over bouwplan en anterieure overeenkomst overlegd. Met Enexis over de mogelijkheid om de benodigde grotere traforuimte in het plan te integreren.

Tinyhouses

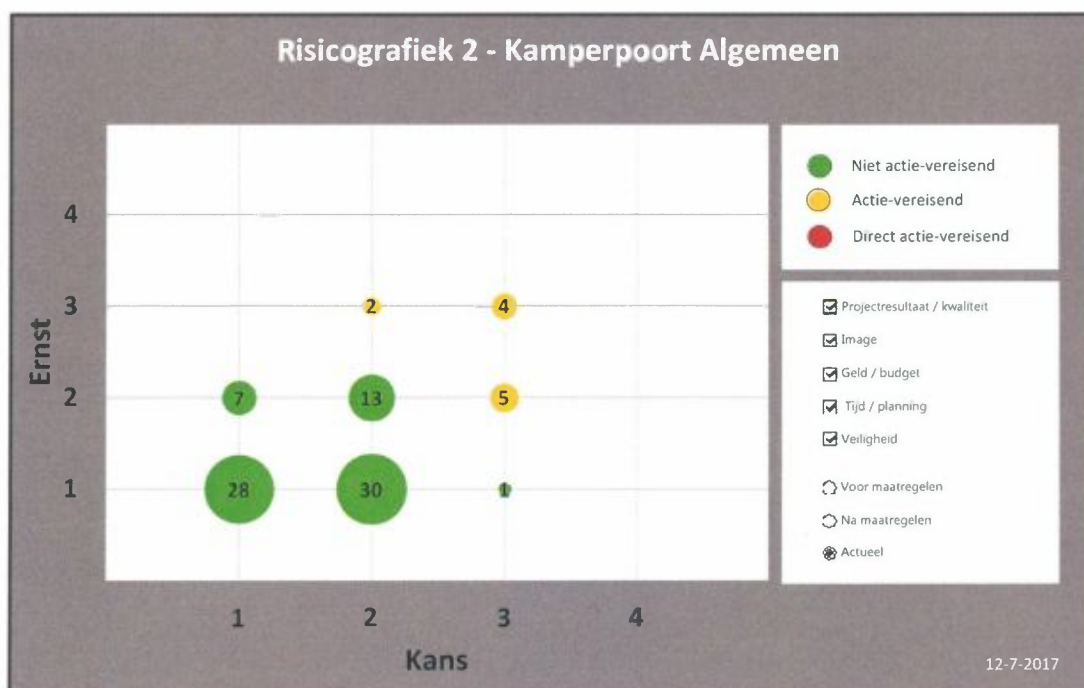
deltaWonen ontwikkelt op de locatie Veemarkt 23, 6 tinyhouses.

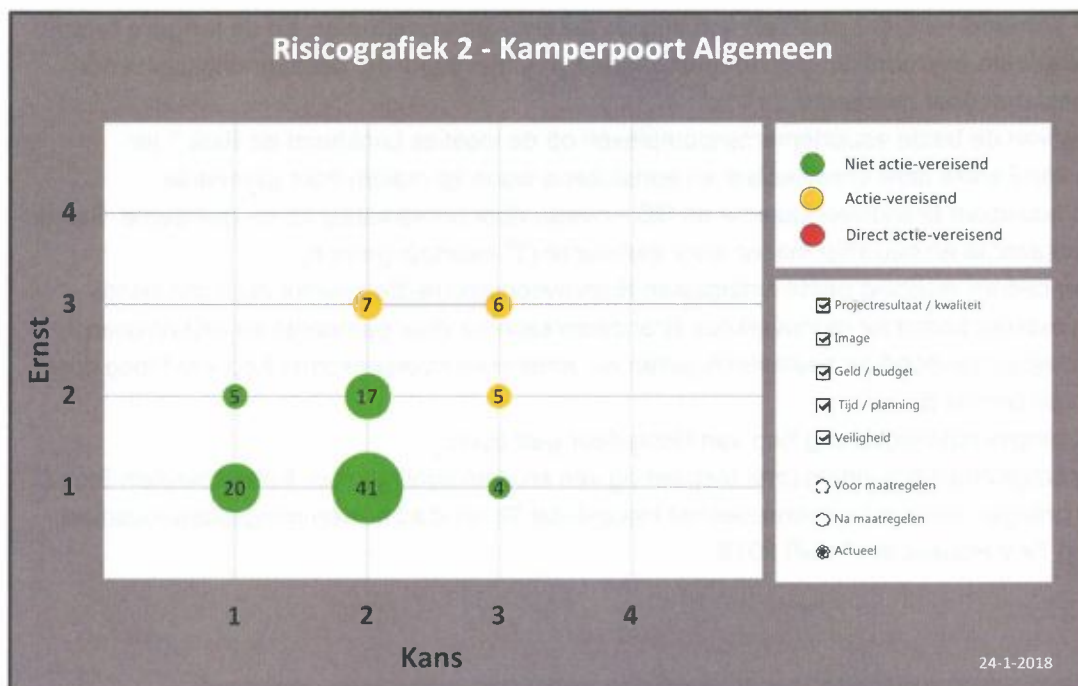
De bestemmingsplanprocedure is gestart en de omgevingsvergunning is aangevraagd. Tegen het voornemen tot vergunningverlening is bezwaar aangetekend.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

- Sluiten anterieure overeenkomst en toepassing wijzigingsbevoegdheid bestemmingsplan voor locatie Lankhorst door gemeente
- Start bouw van de beide appartementencomplexen op de locaties Lankhorst en Blok 1 ter afronding van Feniks door ontwikkelaar en aansluitend woonrijp maken door gemeente
- Afronding bouwplan Brandweerkazerne tot DO –niveau door ontwikkelaar i.s.m. gemeente. Sloop Brandweerkazerne en bouwrijp maken door gemeente (3^e kwartaal gereed)
- Vervolg procedure wijziging bestemmingsplan Brandweerkazerne/Begijnhof door gemeente
- Afronding overeenkomst tot grondverkoop Brandweerkazerne door gemeente en deltaWonen
- Afronding wijzigingprocedure bestemmingsplan en anterieure overeenkomst Kop van Hoog door gemeente en Nijhuis Bouw
- Verlening omgevingsvergunning Kop van Hoog door gemeente
- Verlening omgevingsvergunning (met toepassing van kruimelregeling) voor Katwolderplein Blok C.
- Tot stand brengen anterieure overeenkomst Hoogstraat 28 en start bestemmingsplanprocedure
- Oplevering Tiny Houses in 1^e helft 2018.

Risicografiek:





Toelichting risicotabel

Het risicoprofiel van dit deelgebied is al langer laag en krijgt door de verdere realisatie in de tijd steeds lagere risicoscores.

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Regulering Walgebruik Woonboten
Project (risico)profiel	Laag
Project nummer OneWorld	54340271

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum :	1 januari 2018
Bestuurlijke opdrachtgever :	E. Anker
Projectmanager/leider :	A. Koop

Project omschrijving

Het Waterschap Drents Overijsselse Delta (destijds Waterschap Groot Salland) heeft er bij de gemeente Zwolle jarenlang op aangedrongen het walgebruik bij woonboten te reguleren. Dit omdat de situatie in strijd is met de Keur; de verordening met de regels die een waterschap hanteert bij de bescherming van waterkeringen, watergangen en bijbehorende kunstwerken. Op grond van de Keur is walgebruik niet toegestaan omwille van de veiligheid en de toetsbaarheid van de waterkeringen.

Bij het pilotproject Weteringkade/ Almelose Pad is gebleken dat er in overleg met Waterschap, bewoners en de gemeente mogelijkheden zijn om tot een passende oplossing voor alle partijen te komen. Het project Weteringkade/ Almelose Pad bleek in vergelijking met de andere locaties, naast het feit dat de mogelijkheden van regulering nog moesten worden bepaald, inhoudelijk complex. Ook is ten behoeve van de handhaving nog enige tijd ondersteuning nodig om voor de lange termijn tot een handhaafbare situatie te komen.

In aansluiting op het pilot project is samen met het Waterschap geïnventariseerd voor welke van de 140 woonboten verdeeld over 15 locaties het walgebruik geregeld dient te worden. Bij 9 locaties is sprake van walgebruik dat onder voorwaarden is toegestaan.

Voor alle woonbootlocaties wordt één nieuw bestemmingsplan gemaakt. Daarin zullen de volgende onderwerpen worden verwerkt.

- Omdat door de omgevingswet verordeningen komen te vervallen wordt de ligplaatsverordening deels in het bestemmingsplan verwerkt.
- Door een wijziging van het Bouwbesluit, worden woonschepen gezien als bouwwerken. Daarmee is het nodig om bouwregels voor woonschepen op te nemen in het bestemmingsplan. Daartoe is een bestemmingsplan voor alle woonbootlocaties in Zwolle in voorbereiding.
- Het walgebruik voor 9 locaties wordt in het bestemmingsplan vastgelegd.

Financiën

Er is een krediet van € 175.000 beschikbaar gesteld.

Omdat het walgebruik plaats vindt op gemeentelijke grond gaan de woonbootbewoners op termijn voor dat gebruik betalen. Voor de hoogte van dat bedrag en de wijze van invoering wordt een voorstel gedaan.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Voor het walgebruik in Park de Wezenlanden heeft met een afvaardiging van de bewoners van de woonboten een aantal gesprekken plaats gevonden. Er is met de bewoners nog geen overeenstemming bereikt over hoe de wal gebruikt mag gaan worden in combinatie met de ecologische zone die de gemeente tussen het Almelose Kanaal en het Koelwaterkanaal wil afronden.

Voor de andere locaties waar het walgebruik wordt toegestaan is geen plantraject nodig. Daar wordt de huidige situatie bestemmingsplan technisch vastgelegd. Ter voorbereiding van een bestemmingsplanprocedure en de diverse vergunning trajecten zijn de te reguleren gebieden op kaart vastgelegd.

Ten behoeve van het te maken bestemmingsplan is een plan van aanpak goedgekeurd.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

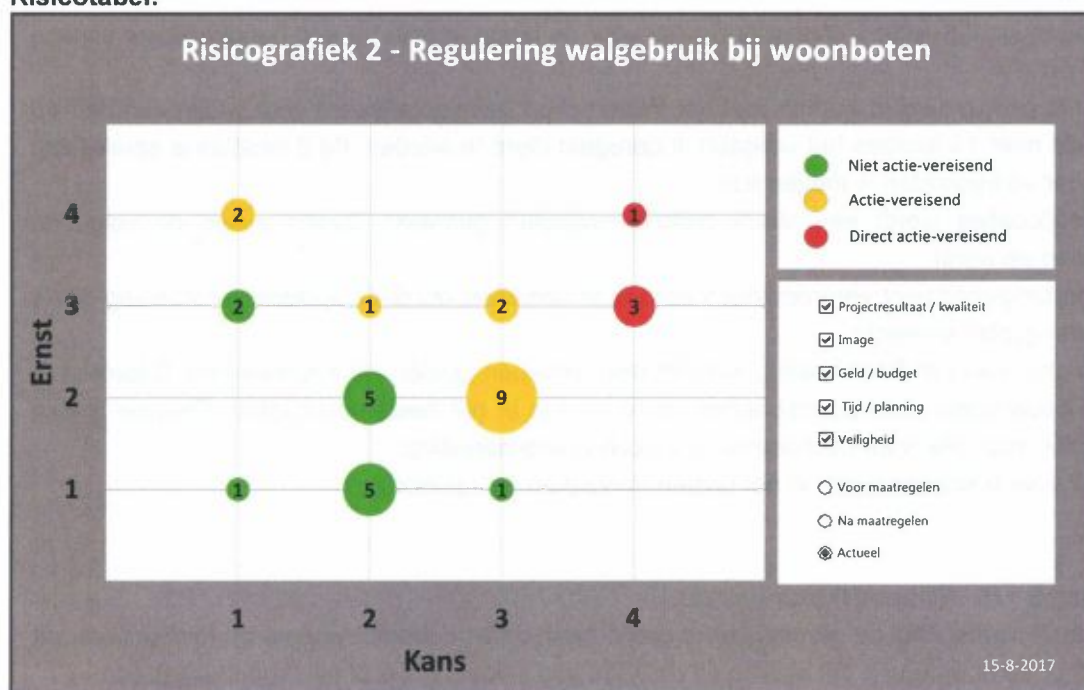
Het komende half jaar zou er met de bewoners van Park de Wezenlanden overeenstemming moeten kunnen worden bereikt over het walgebruik. Het doel is om deze zone van het park dit jaar definitief in te richten.

Er is gestart met de voorbereiding van een bestemmingsplan voor alle circa 140 woonschepen verdeeld over de 15 locaties. In verband met de bestemmingsplanprocedure zullen alle woonbootbewoners vooraf worden geïnformeerd. Ook zal er in ieder geval een inloopavond worden georganiseerd waar mensen terecht kunnen met vragen over hun persoonlijke situatie.

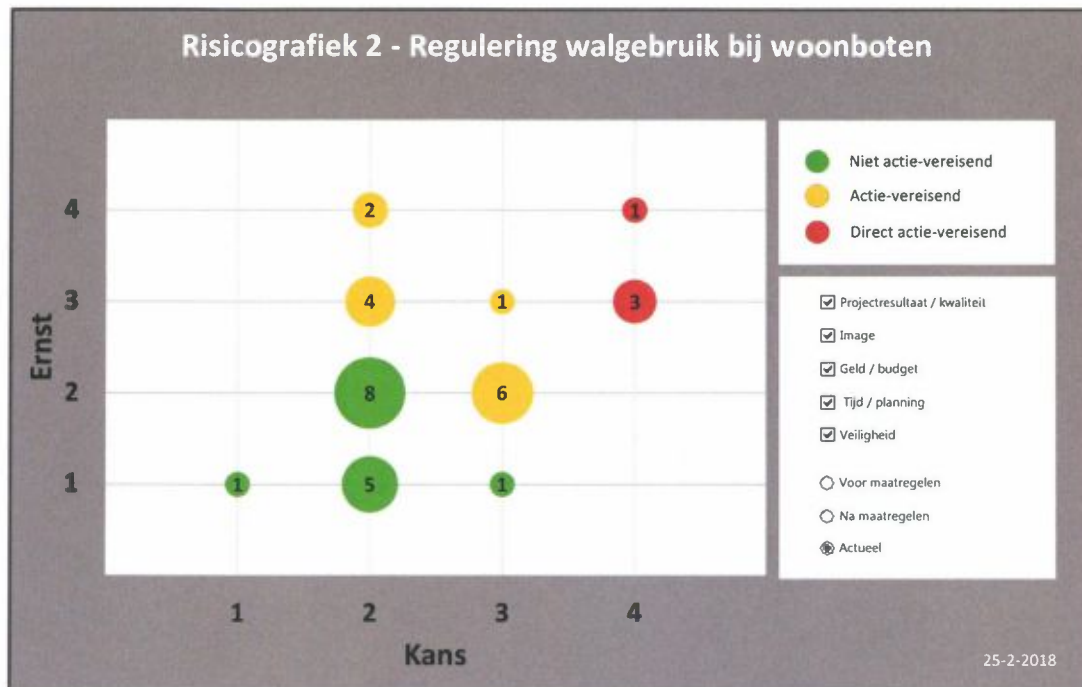
Na de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen de overige vergunningen procedures starten. Het gaat daarbij om de aanvraag van de watervergunning bij het Waterschap en omgevingsvergunningen voor diverse vlonders en schuurtjes die bewoners willen realiseren.

Het overgrote deel van het walgebruik vindt plaats op gemeentelijke grond. In lijn met andere situaties in de stad waar bewoners gemeentegrond mogen gebruiken, gaan de woonbootbewoners op termijn voor het walgebruik betalen. De hoogte van dat bedrag en het moment en de wijze van invoering worden uitgewerkt. Het bedrag voor het walgebruik wordt net als het liggeld opgenomen in de tarievenlijst.

Risicotabel:



Bollengrafiek 1 juli-2017



Bollengrafiek 1 januari 2018

Toelichting risicotabel

Door het aantal locaties en woonboten, de verschillen per locatie en de complexiteit van de materie is het daadwerkelijk realiseren van de verschillende deelresultaten een risico. Daarbij gaat het om het bereiken van overeenstemming met bewoners over het walgebruik voor nog één locatie, het succesvol afronden van de bestemmingsplan procedure, de beide vergunningen procedures en de invoering van een tarief voor het walgebruik.

Top risico

De hoogte en wijze van invoering van het tarief voor het walgebruik is bij de risico's het belangrijkste aandachtspunt bij de regulering van het walgebruik. In verband daarmee is landelijk onderzocht hoe hier mee om wordt gegaan. Tevens zal hierover afstemming met het Woonschepen Overleg Zwolle (WOZ) plaatsvinden. Zodra er zicht op is dat de bestemmingsplan kan worden vastgesteld zal een voorstel voor de tarifiering van het walgebruik worden voorbereid.

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	1e fase Dorpsplan Wijthmen
Project (risico)profiel	Midden
Project nummer OneWorld	53281

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum	: 1 januari 2018
Bestuurlijke opdrachtgever	: E. Anker
Ambtelijk opdrachtgever	: E. Wolfkamp
Projectmanager/leider	: A. Koop

Project omschrijving

Een intensieve participatie met bewoners heeft in 2010 geleid tot "Het Dorpsplan Wijthmen".

Het Dorpsplan Wijthmen is een ontwikkelplan, gebaseerd op de identiteit (open, ondernemend) en de behoeften van de bewoners van het dorp. Het legt de basis voor een duurzame ontwikkeling van Wijthmen. In het Dorpsplan worden 4 gebieden onderscheiden die mogelijk ontwikkeld zouden kunnen worden. Omdat gebied 1 het meest kansrijk is, is deze als 1^e fase van de realisatie van het Dorpsplan opgepakt. In dit gebied zullen circa 90 woningen worden gerealiseerd.

Een belangrijk gevolg van deze uitbreiding is, dat het leidt tot een verbetering van de leefbaarheid en de levensvatbaarheid van Wijthmen, doordat verschillende doelgroepen de mogelijkheid wordt geboden zich te kunnen vestigen. Dit zijn zowel starters uit het dorp, als ook ouderen, doorstromers uit het dorp, terugkeerders en nieuwkomers.

Financiën

Omdat een combinatie van marktpartijen de ontwikkeling voor eigen rekeningen en risico gaat ontwikkelen worden ten behoeve van het maken van inhoudelijke en financiële afspraken respectievelijk een intentieovereenkomst en een anterieure overeenkomst opgesteld. De kosten voor de gemeentelijke inzet worden bij de marktpartijen verhaald.

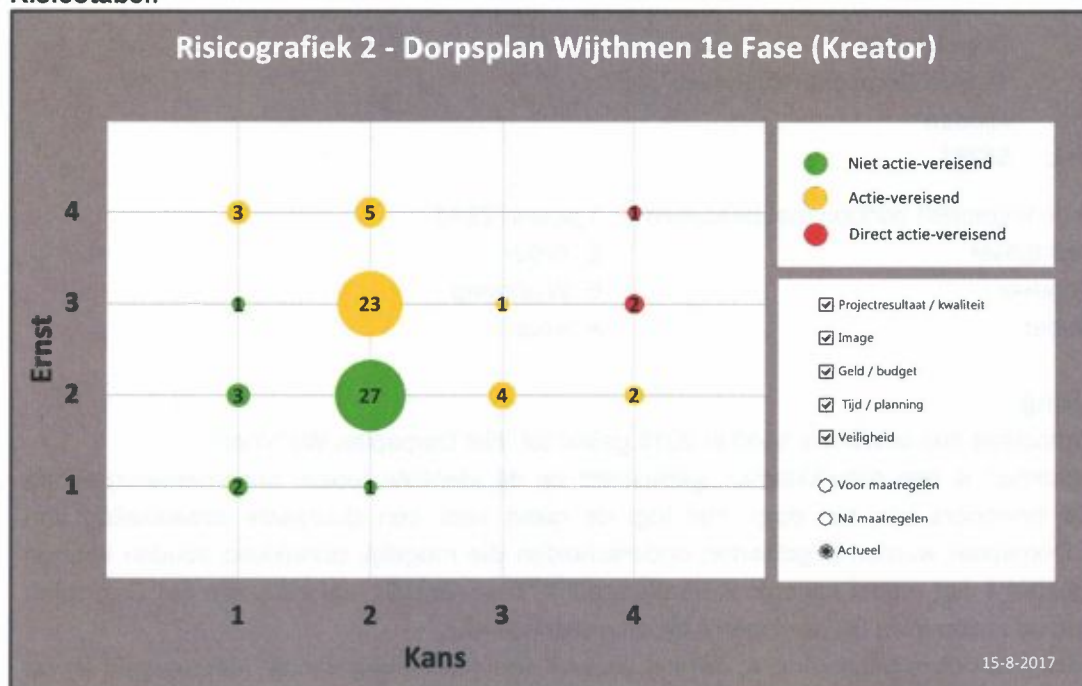
Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

De marktpartijen Kreator en Loostad die geïnteresseerd zijn om de ontwikkeling van de 1^e fase van het Dorpsplan voor eigen rekening en risico te gaan ontwikkelen voert ten behoeve van de aankoop van het te ontwikkelen gebied gesprekken met de grondeigenaar. Om tot een Anterieure Overeenkomst te komen wordt eerst een Intentieovereenkomst opgesteld. Het afgelopen half jaar hebben gesprekken tussen de gemeente en het samenwerkingsverband Kreator/Loostad plaatsgevonden over de inhoud van de Intentieovereenkomst. Dit heeft er toe geleid dat deze overeenkomst in januari 2018 ondertekend kan worden.

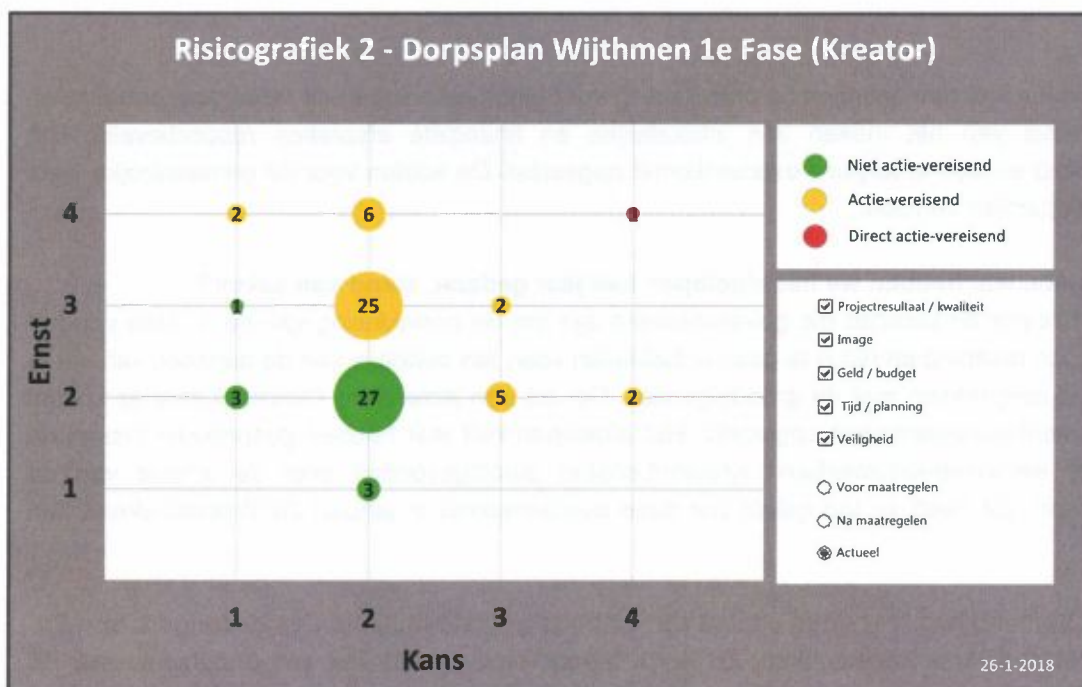
Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Kreator/ Loostad start diverse onderzoeken. Zo wordt bijvoorbeeld gestart met een onderzoek naar de actuele woningbehoefte in Wijthmen, Herfte en Zalné. Op basis van de woningbehoefte en andere uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied (verkeer, milieu, planologisch, technisch e.d.) zal een stedenbouwkundigplan worden uitgewerkt. Op grond van het stedenbouwkundig plan kan de haalbaarheid van de realisatie van het beoogde programma van eisen en de financiële haalbaarheid worden bepaald. De fase van de Intentieovereenkomst eindigt met een GO/ NO GO besluit door zowel de ontwikkelende partij als de gemeente. Bij een GO besluit door beide partijen kan de anterieure overeenkomst worden ondertekend. Het doel is om dit voor 1 april 2018 te ondertekenen. Wanneer de anterieure overeenkomst is ondertekend start aansluitend de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure.

Risicotabel:



Bollengrafiek juli 2017



Bollengrafiek januari 2018

Toelichting risicotabel

Doordat er inhoudelijk weinig voortgang is geboekt is er nauwelijks verschil tussen de beide bollengrafieken. Doordat het project in de initiatieffase verkeerd is de aard van de geïnventariseerde risico's nog vrij breed en algemeen.

Top risico's

1. Het grootste risico is de situatie waarin het bestemmingsplan voor de woninglocatie en/of de te verplaatsen boerderij niet kan worden vastgesteld. Daardoor zou niet gestart kunnen worden met de bouw. De belangrijkste beheermaatregel is dat belanghebbenden door de ontwikkelaar bij de planvorming worden betrokken zodat zo goed mogelijke met hun wensen rekening kan worden gehouden.
2. Na de realisatie van de woningen kan de geurbelasting als gevolg van een aangrenzend boeren bedrijf tot klachten van de nieuwe bewoners leiden. De ontwikkelaar onderzoekt hoe dit kan worden voorkomen.
3. Kreator/Loostad ontwikkelt de 1e fase van het Dorpsplan voor eigen rekening en risico. Wanneer de exploitatie van de ontwikkelende partij niet positief sluit zal de ontwikkelcombinatie vragen om een financiële bijdrage van de gemeente. Op grond van wettelijke kaders zal worden bepaald of de gemeente daartoe bereid is. Een eventuele bijdrage zal ter goedkeuring aan de Raad worden voorgelegd. Indien de ontwikkeling door Kreator/ Loostad financieel niet haalbaar wordt geacht zullen de gemeentelijke kosten niet worden vergoed.

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Weezenlanden
Project (risico)profiel	Laag
Project nummer OneWorld	54340491

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 1 jan 2018

Bestuurlijke opdrachtgever : E. Anker

Projectmanager : C. Waalewijn

Project omschrijving

Het (laten) realiseren (vanaf 2017) van een centrum stedelijk programma van 290 woningen, met een accent op grondgebonden woningen, met een hoge ruimtelijke kwaliteit en grote toekomstwaarde; daarbij dient rekening te worden gehouden met de kwaliteiten van de locatie als onderdeel van de binnenstadschil.

De architectonische kwaliteit en de openbare ruimte is omschreven in een stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitplan. Voor de ontwikkeling is een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Het plan wordt ontwikkeld door Novaform, waarbij Openbaar Belang/ SWZ en Syntrus Achmea de sociale en beleggers woningen afnemen. Verwacht wordt dat in 2020 deze locatie is bebouwd en ingericht.

deltaWonen is eigenaar van de grond onder het voormalige Transitorium en een stukje van Novaform.

Novaform ontwikkelt voor deltaWonen een appartementencomplex met ca. 43 appartementen en 11 grondgebonden woningen. Verwacht wordt dat deze locatie in 2018 is bebouwd en ingericht.

Onderzoek mogelijke verplaatsing bushaltes

De gemeente onderzoekt de aanpassingen die in de openbare ruimte noodzakelijk zijn. Een onderdeel is daarbij de mogelijke verplaatsing van de bushaltes aan het Groot Wezenland en de Schuurmanstraat naar de hoek Assendorperstraat – Groot Wezenland.

Een mogelijke verplaatsing is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de Spoorzone en de mogelijke nieuwe aanrijroutes.

In het stedenbouwkundig plan en de uitwerking van Novaform is rekening gehouden met een eventuele haltekom bij de Assendorperstraat.

Door de ontwikkeling van het ziekenhuisterrein en het andere gebruik van de weg Groot Wezenland is er een kans om het Groot Wezenland anders in te richten. In het project worden de mogelijkheden globaal onderzocht. Voor de herinrichting zijn nog geen middelen beschikbaar (uitgezonderd een bijdrage van Novaform voor het planten van bomen die niet in het project kunnen worden teruggebracht).

Resultaten tot nu toe:

Stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitplan is juni 2014 door de raad vastgesteld.

Bestemmingsplan is in december 2014 door de raad vastgesteld en is vanaf februari 2015 onherroepelijk.

Kapvergunning en sloopvergunning zijn in januari 2015 afgegeven.

Tekeningen verharding, riolering en dwarsprofielen zijn juli 2015 geaccordeerd.

Bestek openbaar gebied is door Novaform gemaakt en in 2015 door de gemeente goedgekeurd.

Omgevingsvergunning voor de locatie van het voormalig Transitorium is in juli 2016 afgegeven.

Start bouw Transitorium 12 oktober 2016.

Omgevingsvergunning voor 1^e fase is in 2016 afgegeven voor eengezinswoningen. De vergunning voor een appartementengebouw is in het eerste kwartaal 2017 afgegeven.

De vergunning voor de grondgebonden woningen fase 2 zal in week 5 2018 onherroepelijk zijn, mits er geen bezwaren komen.

De vergunning voor de appartementen fase 2 zal uiterlijk 20 januari 2018 verleend worden, en onherroepelijk zijn in week 10 2018 mits er geen bezwaren komen.

Financiën

Het is een kredietproject. De dekking komt uit de vergoeding van de plankosten via de anterieure overeenkomsten met Novaform en deltaWonen.

De plankosten kennen een aantal tegenvallers:

1. De kosten voor de bouwbegeleiding voor de eerste fasen en de woningen van deltaWonen zijn hoger uitgevallen dan voor dit onderdeel is begroot. Voor de begeleiding voor de overige fasen is hierdoor minder te besteden. Met Novaform zijn in 2016 afspraken gemaakt om het aantal toets momenten te beperken. De noodzakelijke toets momenten zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn het aantal overlegmomenten beperkt.
2. Daarnaast zijn en komen er een aantal onvoorziene vragen naar boven die niet zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Waaronder het inrichten van een kwaliteitsteam om de ruimtelijke kwaliteit te borgen, veranderende inzichten in duurzaam ontwikkelen, mogelijke tijdelijke inrichting, extra bouwplanbegeleiding ed.

De plankosten worden gedekt uit de bijdrage van de ontwikkelende partij(en) maar heeft geen post onvoorzien en is gekoppeld aan een vast bedrag. Voor fase 1 zijn meer uren besteed dan voor fase 1 zijn geraamd. Deze extra uren konden niet worden gecompenseerd bij de toetsing voor de 2^e en 3^e fase. Ondanks de beheermaatregelen is een kostenoverschrijding van de plankosten te verwachten aan het eind van het project. De verwachte overschrijding wordt gerapporteerd in de retrace en wordt in september 2018 aangemeld voor een begrotingswijzigingen voor 2019.

IJssel-Vechtdeltaprogramma

In overleg met het Waterschap is een oplossing gevonden voor het verplaatsen van de waterkering. In het kader van het IJssel-Vechtdeltaprogramma (IJVD) is de waterkering en het gebied verder uitgewerkt zodat het gebied meer waterrobuust en klimaatbestendig wordt ontwikkeld. De provincie draagt bij aan het realiseren van deze deltaproof bestendige oplossing.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

Sloop

Door de aanwezigheid van asbest is het voormalige zusterhuis nog niet gesloopt. Voorafgaand aan de start van de sloop van het zusterhuis in juni gestart met het verwijderen van het beeld van de barmhartige Samaritaan. Het beeld is in juli er uitgezaagd en is tijdelijk opgeslagen. Het beeld wordt weer teruggeplaatst in een van de nieuwe appartementengebouwen aan de Luttenbergstraat.

Ontwerp

De ontwerpen voor de eengezinswoningen en appartementsgebouwen voor fase 2 en 3 zijn in 2017 verder uitgewerkt en besproken met het kwaliteitsteam. Het gaat daarbij om de appartementengebouwen aan de Luttenbergstraat en de eengezinswoningen langs het Groot Wezenland.

Verkoop

In juni is gestart met de eengezinswoningen en enkele appartementen in de 2^e fase (gebied langs het Groot Wezenland). De woningen zijn allemaal verkocht.

De appartementen Luttenbergstraat start de verkoop in het voorjaar van 2018.

Bouw

Locatie voormalig Transitorium (naast de rechtbank)

De bouw van de locatie van het voormalige Transitorium (43 appartementen en 11 eengezinswoningen) is eind 2017 afgerond en opgeleverd.

Novaform

De bouw van de eengezinswoningen langs het Groot Wezenland is gestart in het eerste kwartaal van 2017. Het eerste deel van de waterkering is verplaatst en de eerste maatregelen om het gebied hoger aan te leggen zijn in uitvoering. Bij de bouw wordt geconstateerd dat door het aantrekken van de markt sommige materialen niet op tijd kunnen worden geleverd. Dit vertraagt de oplevering.

De parkeerplaatsen en stoepen rond de woningen in de 1^e fase zijn aangelegd. Afspraken zijn gemaakt over het overnemen in beheer en eigendom van de toekomstige openbare ruimte. Novaform heeft voor het opvangen van hemelwater op de privé parkeerterreinen ondergrondse putten geplaatst waar het water kan infiltreren.



Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn *Bouwplannen*

De eengezinswoningen van de 1^e fase worden opgeleverd. Verwacht wordt dat het appartementengebouw op de hoek van de Luttenbergstraat in het tweede kwartaal van 2018 worden opgeleverd.

Het deel van de toekomstige openbare ruimte, die niet grenst aan bouwwegen, wordt door de gemeente in beheer overgenomen.

Gestart wordt met de bouw van de 2^e fase. De start bouw van de woningen en appartementen 2^e fase is in maart 2018 (ervan uitgaande dat de vergunningen dan onherroepelijk zijn).

Inrichting Groot Wezenland

Het Groot Wezenland wordt door het verplaatsen van het ziekenhuis anders gebruikt. Deze openbare ruimte maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling maar biedt wel kansen om de weg meer aan te laten sluiten aan de nieuwe ontwikkeling en de looproute rond het centrum. Onderzocht is op welke wijze deze straat kan worden heringericht. Een klein deel van de herinrichtingskosten zijn gedekt vanuit de bijdrage van de ontwikkelaar voor het planten van bomen. Hierbij speelt ook het onderzoek van een mogelijke wijziging van de buslijnen. Het wijzigen van buslijnen hangt nauw samen met de ontwikkeling van het verplaatsen van de buslijnen in de spoorzone. De kosten voor de verplaatsing van een buslijn liggen bij de provincie. De herinrichting heeft ook een relatie met de ontwikkeling van Weezenlanden Noord. Het ontwerp en mogelijke kosten worden verder uitgewerkt. Op basis van het ontwerp en de mogelijkheden van het verplaatsen van de buslijnen wordt gezocht naar financiële middelen.

Parkeren

De woningen in het gebied krijgen allemaal een parkeerplaats op eigen terrein. Gelet op de ligging van het plangebied tussen buurten waar het parkeren gereguleerd is, ligt het voor de hand om in de openbare ruimte parkeren op dezelfde wijze te organiseren als in Assendorp (en Dieze en Kamperpoort) in de vorm van gefiscaliseerd parkeren. Dat wil zeggen dat alle openbare parkeerplaatsen betaalde parkeerplaatsen worden. De ontwikkelaar is op de hoogte van dit parkeerregiem en communiceert dit ook met de afnemers. Omdat de parkeerplaatsen door de bouw maar beperkt gebruikt kunnen worden, wordt het terrein nu nog afgesloten en behoort het nog niet bij het parkeerregiem.

Toelichting risicotabel

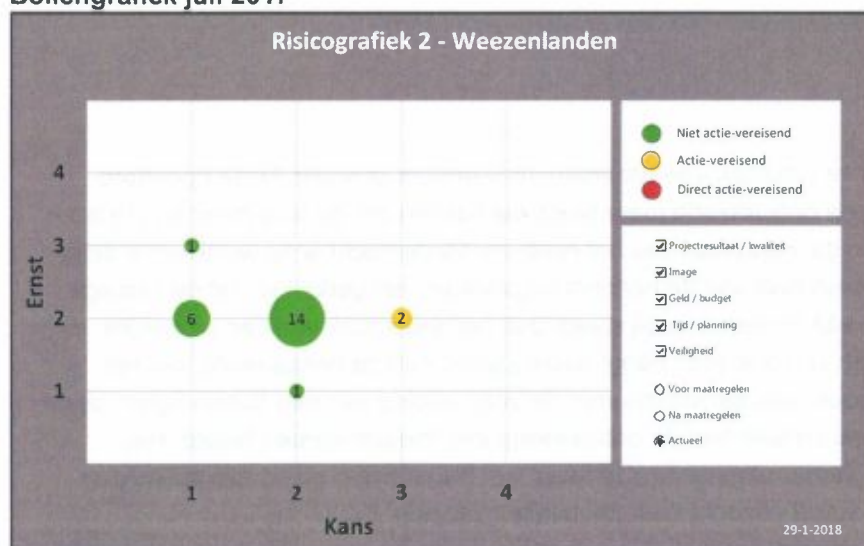
De risico's voor de ontwikkeling liggen vooral bij de particuliere initiatiefnemer. De gemeente neemt grond van de ontwikkelaar over nadat het woonrijp is gemaakt. De kwaliteit wordt geborgd door van te voren opgestelde technische eisen en controle van de bestekken en het overdracht protocol. Een risico is schade aan de bestaande bomen bij de bouw. Afspraken zijn gemaakt over de bescherming tijdens de bouw.

Het grootste risico is de kostenoverschrijding. Op basis van de bestemmingsplan is een inschatting gemaakt over de benodigde plankosten en deze zijn opgenomen in de anterieure overeenkomst. Het krediet is aangevraagd op basis van deze inschatting. Vooral in de beginfasen is veel overleg geweest over de kwaliteit van de bouwplannen en de toekomstige openbare ruimte. Op basis van de ervaringen over de capaciteit inzet is het aantal overlegmomenten sterk gereduceerd. Verwacht wordt dat het totaal aantal uren bij het afronden van het project in 2020 wordt overschreden. In de retraite van januari 2018 meegenomen en wordt in september voorgelegd als begrotingswijziging voor 2019.

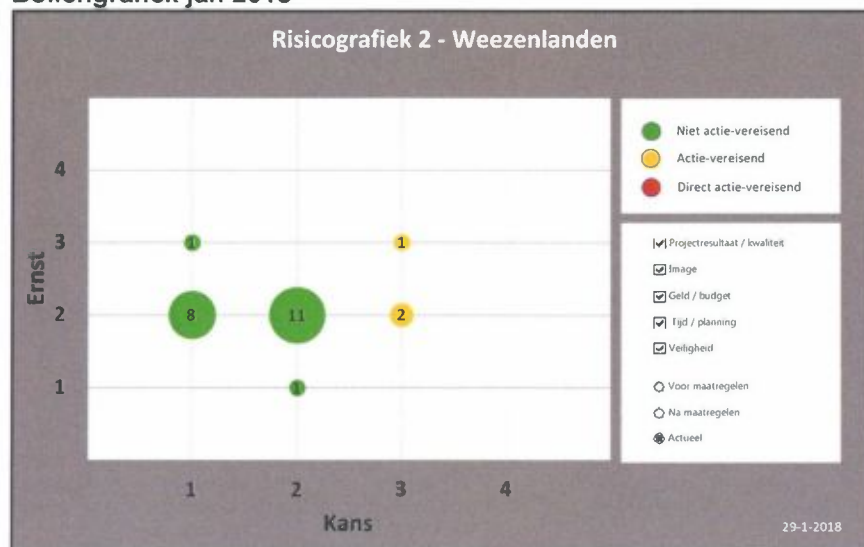
De plannen om de buslijn te verplaatsen zijn onduidelijk. Hoewel in het bestemmingsplan is vastgelegd dat aan de Assendorperstraat een bushalte kan worden geplaatst kan plaatsing tot bezwaren leiden. Daarnaast vragen de nieuwe bewoners ook om een herinrichting van het Groot Wezenland. De gemeente heeft vanuit verkeersbeleid aangegeven dat een fietsstraat wenselijk is.

Risicotabel:

Bollengrafiek juli 2017



Bollengrafiek jan 2018



Top risico's

Er worden geen grote risico's benoemd. Als gele risico wordt gezien de mogelijke schade aan bomen cq omgeving door de bouw (kosten zijn in principe voor de projectontwikkelaar). En de extra plankosten voor het gehele project is nu duidelijk waardoor deze als een groter risico is benoemd.

Voortgangsrapportage

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Katwolderplein
Project (risico)profiel	Laag (blok B en C)
Project nummer OneWorld	53145

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 01-07-2017 - 31-12-2017

Bestuurlijke opdrachtgever : Ed Anker

Projectmanager/leider : Ron Eggink

Project omschrijving

Blok A: Parkeergarage (gemeente), bioscoop met commercieel programma (supermarkt en horeca) (Multi)

Blok A en B: afronding fase 2 Vogelbuurt, realisatie van 23 grondgebonden afzoomwoningen aan de westrand van de Blokken A en B. (deltaWonen)

Blok B: 6 eengezinswoningen en 42 appartementen (35 klein en 7 groot) (deltaWonen)

Blok C: 63 appartementen (middelduur), en circa 800 m² BVO horeca (Open Development)

Blok A en de 23 afzoomwoningen zijn gerealiseerd.

De Blokken B en C moeten nog gerealiseerd. De bouw van Blok B is gestart en die van Blok C volgt later in 2018.

Financiën

De vigerende geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort bestaat enerzijds uit de grondexploitatie Katwolderplein en anderzijds uit de geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort-Midden. In de MPV wordt alleen de geconsolideerde grondexploitatie Kamperpoort gepresenteerd.

Het exploitatieresultaat Katwolderplein bedraagt ca. € 1,9 mln. nadelig. Na verevening met de grondexploitatie Kamperpoort-Midden bedraagt het exploitatieresultaat Kamperpoort in de MPV 2018 ca. € 2,7 mln. voordelig (NCW). Ten opzichte van de MPV 2017 (€ 0,6 mln. nadelig) is het resultaat sterk verbeterd met € 3,3 mln.

De grondexploitatie Katwolderplein is in 2017 tussentijds geactualiseerd door wijzigingen in het programma van de deelexploitatie voor bouwblok B en C (door de raad vastgesteld). Het exploitatieresultaat Katwolderplein is verbeterd met ca. € 3,2 mln. euro als gevolg van een ander programma met meer grondopbrengsten, een versnelling van gronduitgifte met als gevolg minder plankosten en een rentevoordeel, en als laatste een geactualiseerde civiel technische raming. Het verbeterde exploitatieresultaat is positief van invloed op het geconsolideerde grondexploitatieresultaat Kamperpoort.

Parkeergarage:

Voor de bouw van de parkeergarage is door de raad een krediet van € 26,4 mln. beschikbaar gesteld.

De aanbesteding van de parkeergarage heeft geleid tot een besparing van € 2,9 mln.. Het nieuwe investeringsbedrag is naar beneden bijgesteld naar € 23,5 mln.. Dit is inclusief een post voor Onvoorzien van ruim € 2,0 mln.. De bouw van de parkeergarage heeft uiteindelijk € 21,8 mln. gekost: een voordeel van € 1,7 mln. Door meerwerk is de post Onvoorzien slechts deels aangesproken.

De parkeergarage is op 2 maart 2017 voor het publiek geopend. Het project wordt per 1 januari 2018 afgesloten omdat nagenoeg alle werkzaamheden aan de parkeergarage zijn uitgevoerd. Het financiële eindresultaat zal iets uitvoeriger worden gerapporteerd in de jaarrekening 2017 bij het onderdeel investeringskredieten.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?**Bouwblok B (valt binnen de versnellingsactie)**

deltaWonen heeft met architectenbureau Massa het planconcept voor bouwblok B verder uitgewerkt. Het ontwerp op DO-niveau (definitief ontwerp) is goedgekeurd. De aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend en de vergunning is verleend. Er is overeenstemming over de grondverkoop. In oktober 2017 is gestart met de bouw, naar verwachting vindt de oplevering eind 2018 plaats.

Bouwblok C

Open Development was sinds medio 2015 ontwikkelpartner van Multi voor dit bouwblok. Multi was daarbij verantwoordelijk voor het commercieel programma en Open Development voor het woonprogramma. Na het afhaken van Multi heeft Open Development aangegeven bouwblok C te willen ontwikkelen voor zowel het woonprogramma als het commercieel programma. In januari 2017 is de overeenkomst tot grondverkoop met Open Development ondertekend. Het bouwplan bevindt zich inmiddels op DO-niveau (definitief ontwerp). De aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend in maart 2018 en naar verwachting start de bouw na de bouwvak 2018.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn**Bouwblok B**

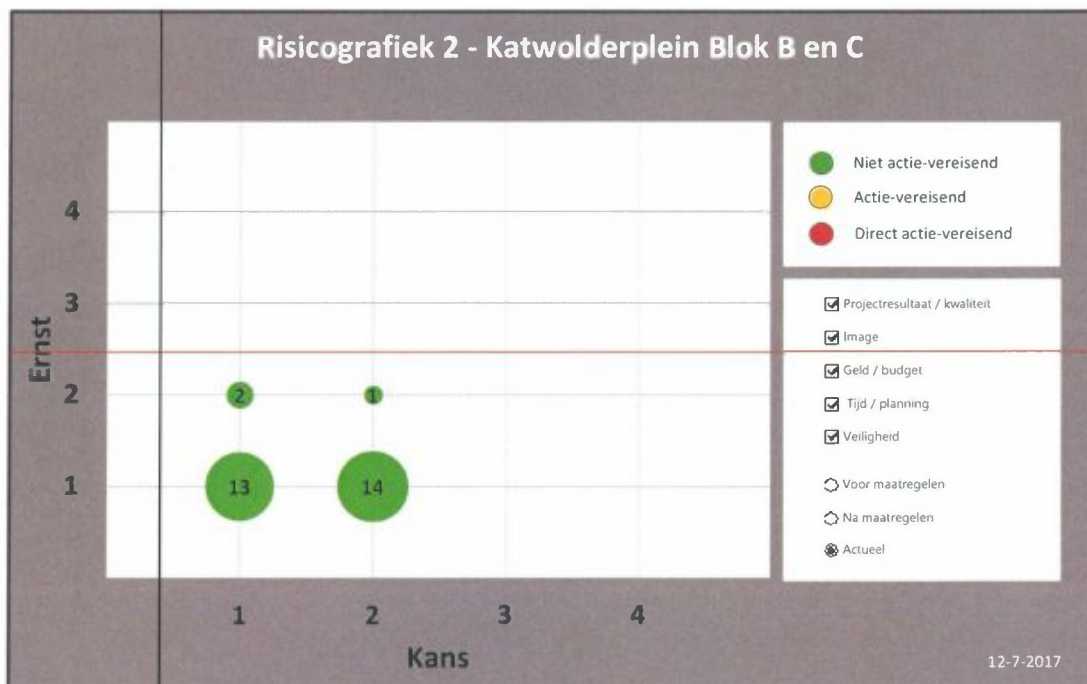
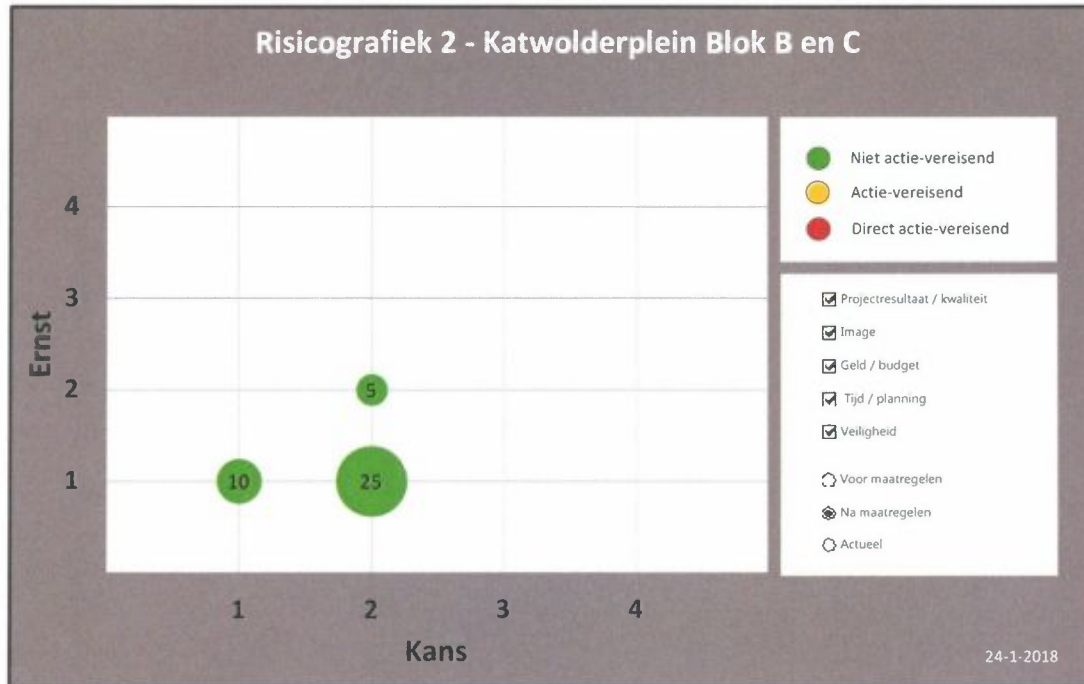
Nijhuis Bouw bouwt verder. De oplevering is voorzien eind 2018.

Bouwblok C:

Het bouwplan op DO-niveau zal worden goedgekeurd. Naar verwachting wordt de aanvraag Omgevingsvergunning ingediend in maart 2018. De start bouw kan dan na de bouwvak 2018 plaatsvinden. De oplevering is voorzien eind 2019.

Dit alles betekent dat het gehele deelproject Katwolderplein eind 2019 gerealiseerd zal zijn.

Risicografiek:



Toelichting risicotabel

Het risicoprofiel van het deelgebied is al langer laag en krijgt door de verdere realisatie in de tijd steeds lagere risicoscores.

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Roelenweg Oost vierde woontoren studentenhuisvesting
Project (risico)profiel	laag
Project nummer OneWorld	54340377

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 01-01-2018

Bestuurlijke opdrachtgever : Ed Anker

Projectmanager : Ron Eggink

Project omschrijving

In 2012 heeft de gemeente ingestemd met de ontwikkel- en realisatieovereenkomst voor het project Roelenweg Oost om studentenwoningen in vier torens en een zorgcluster voor de opvang voor drugsverslaafden en dak- en thuislozen te realiseren. Als gevolg van marktomstandigheden is destijds overeengekomen het project gefaseerd uit te voeren waarbij de vierde woontoren later wordt gerealiseerd. Het project is gestart met een (grond)watersanering. In februari 2015 is de eerste fase met drie woontorens met totaal 357 studentenwoningen en het zorgcluster (Tactus) opgeleverd.

De realisatie van de vierde woontoren is getemporeerd teneinde te kunnen bepalen of er nog voldoende behoefte is aan studentenwoningen. In 2017 heeft de eigenaar aangegeven de 4^e woontoren te willen ontwikkelen.

De ontwikkelaar van de vierde woontoren is DLH te Zwolle. Beoogd eigenaar is deltaWonen.

Financiën

Er wordt nog een anterieure overeenkomst afgesloten waarmee we, ter dekking van de gemeentelijke kosten, een exploitatiebijdrage van de initiatiefnemer ontvangen. Deze anterieure overeenkomst wordt op dit moment opgesteld en zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2018 worden ondertekend.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

In 2017 is geconstateerd dat er nog voldoende behoefte is aan studentenwoningen om de vierde woontoren te realiseren. Voor 2021 dient de vierde woontoren (maximaal 117 woningen) gerealiseerd te zijn i.v.m. verleende IMG-subsidie. In totaal is er 4 miljoen subsidie verleend door provincie en gemeente (beide € 2 miljoen). Wanneer de vierde woontoren niet tijdig wordt gerealiseerd betekent dit dat een deel van de subsidie terugbetaald moet worden door de ontwikkelaar.

In het bestemmingsplan voor de Roelenweg is de locatie van de vierde woontoren niet meegenomen. Het voorontwerp voor de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan is in 2017 opgesteld.

Het ontwerp bestemmingsplan is nog niet in procedure gebracht omdat DLH nog geen overeenstemming heeft bereikt met Dimence over de te verwerven grond. Deze grond heeft DLH nodig om de vierde woontoren te kunnen realiseren en aan de parkeerbehoefte te kunnen voldoen.

DLH heeft nu aangegeven een mondeling akkoord te hebben met Dimence. Zodra de contracten getekend zijn zal het bestemmingsplan in combinatie met de aanvraag om omgevingsvergunning in procedure worden gebracht.

De in mei 2017 gehouden workshop met de in het gebied gevestigde bedrijven/kantoren over de zorgen over de verkeersafwikkeling op de kruising met de Roelenweg (onderdeel van de risicoanalyse) heeft niet geleid tot opzienbarende inzichten en de noodzaak tot het treffen van maatregelen.

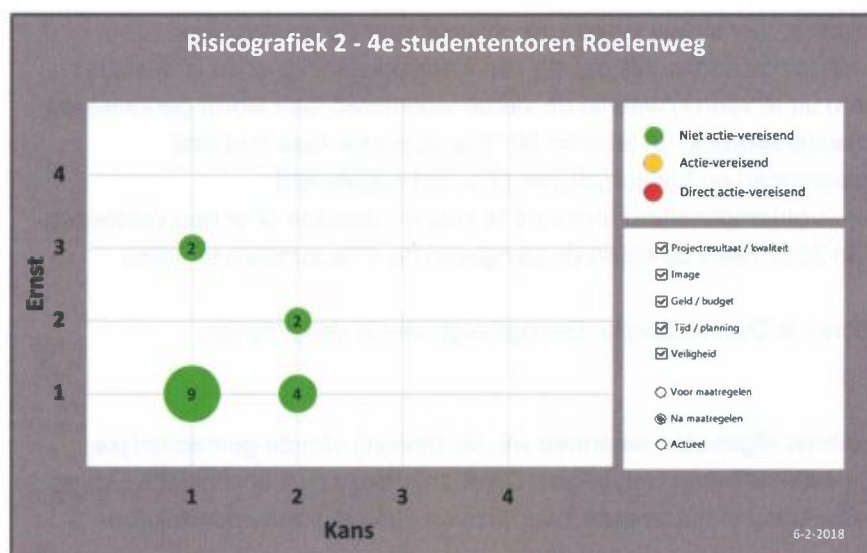
Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Er van uitgaande dat er schriftelijke overeenstemming komt met Dimence zullen de volgende werkzaamheden het komende half jaar worden verricht:

- Opstellen en ondertekenen van een anterieure overeenkomst.
- Bestemmingsplan in procedure brengen i.c.m. de aanvraag om omgevingsvergunning en vervolgens bestemmingsplan vaststellen en omgevingsvergunning verlenen.

Op de langere termijn is de mijlpaal de tijdige (voor 2021 in relatie tot de subsidiebeschikking) realisatie van de vierde woontoren studentenhuisvesting.

Risicografiek:



Peildatum 1 januari 2018

Toelichting risicotabel

De gemeente is geen eigenaar van de grond. De gemeentelijke taak is beperkt tot de publieke taak van herziening bestemmingsplan en vergunningverlening. De risico's liggen voor het overgrote deel bij de ontwikkelaar.

De gemeente is wel aansprakelijk voor een goede bereikbaarheid en een goede verkeersafwikkeling. Het financiële risico is daarin beperkt.

Toelichting op de grootste risico's

Het grootste risico voor de ontwikkelaar is/was dat alsnog geen overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaar van het naastliggend terrein. De vierde woontoren kan dan in zijn huidige ontwerp niet worden gerealiseerd. Dit risico is met de mededeling van de ontwikkelaar dat overeenstemming met de grondeigenaar is bereikt verlaagd. De ondertekende overeenkomst wordt op korte termijn verwacht.

Het risico voor de gemeente ligt in de bereikbaarheid van de locatie. De doorkruising van de fietsroute met autoverkeer kan in spijtijden voor problemen zorgen. De gemeente tracht in overleg met de andere in het gebied gevestigde bedrijven/kantoren tot een goede oplossing te komen. De daartoe in mei 2017 gehouden workshop heeft niet geleid tot opzienbarende inzichten en de noodzaak tot het treffen van (dure) maatregelen.



Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van	Ontwikkeling
Project	Grote Kerk
Project (risico)profiel	Gemiddeld
Project nummer OneWorld	5xxxxx

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum :01-01-2018

Bestuurlijke opdrachtgever	:Wethouder Brink
Projectmanager/leider	:Anton Westenberg

Project omschrijving

1^e fase herinrichting van de Grote of St. Michaelskerk. De belangrijkste aspecten van de herinrichting zijn het tweezijdig openen en transparant maken van het gebouw (een vernieuwde entree aan zowel de zijde de Grote Markt als het Grote Kerkplein), het aanmerkelijk verbeteren van de facilitaire voorzieningen (sanitair), een verlichting- en geluidsplan en het realiseren van berg- en vergaderruimte.

Tevens wordt de openbare ruimte Grote Kerkplein (bij zuidelijke ingang) wordt aangepast. Het gaat om beperkte maatregelen in het openbaar gebied om de zuidelijke entree toegankelijk, zichtbaar en uitnodigend te maken.

Financiën

Ten behoeve van de herinrichting heeft de Stichting Grote Kerk Zwolle een subsidieaanvraag gedaan van 900.000 euro gedaan. De raad heeft in 2017 deze subsidie toegekend en deze te dekken uit het Stadsontwikkelfonds.

Voor de inrichting van de openbare ruimte heeft de raad gelijktijdig een krediet van 100.000 euro beschikbaar gesteld ten laste van de reeds beschikbare middelen PPN 2016-2019.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken?

De Stichting Grote Kerk heeft haar plannen samen met Van Hoogevest Architecten uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp welk plan begroot wordt op maximaal 900.000 euro. Op basis van het plan heeft de Stichting de subsidieaanvraag ingediend.

Resultaat van de fase

De subsidieaanvraag is goedgekeurd en toegekend.

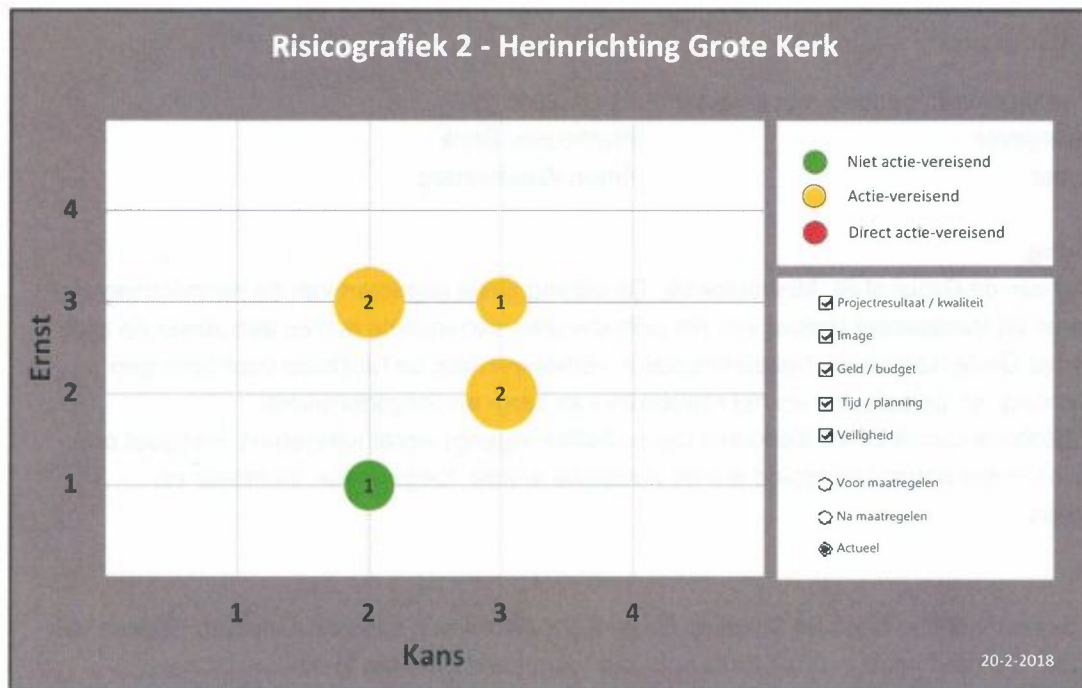
Het plan voldoet, na enige kleine aanpassingen, aan de wensen van RCE en Welstand.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

De omgevingsvergunning wordt in februari 2018 ingediend waarna de Stichting Grote Kerk Zwolle een aannemer zal selecteren. De start van de herinrichtingswerkzaamheden staan gepland voor het najaar 2018.

De gemeente zal een aanvang maken met het ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte. Dit inrichtingsplan zal gecommuniceerd en voorgelegd worden met omwonenden

Risicotabel:



Toelichting risicotabel

Het project kent een gemiddeld risicoprofiel.

Risico's

De risico's liggen op het vlak van kostenbeheersing en de financiële weerbaarheid daarbij van Stichting Grote Kerk Zwolle.

Top risico's:

Er zijn geen toprisico's

Voortgangsrapportage Project

Ontwikkeling

Van Ontwikkeling C. Waalewijn
Project Kraanbolwerk
Project (risico)profiel Midden
Project nummer OneWorld 53119

Voortgang betreft de afgelopen periode met peildatum : 1 januari 2018

Bestuurlijke opdrachtgever : J. Brink

Projectmanager : C. Waalewijn

Project omschrijving

Resultaat totale gebiedsontwikkeling

Het – binnen gemeentelijke randvoorwaarden – ontwikkelen van een rendabele herontwikkeling (door de ontwikkelaar VanWonen) van de locatie Kraanbolwerk in een hoogwaardig binnenstedelijk woonmilieu. Waarbij wordt uitgegaan van ca. 130 woningen in een mix van appartementen en grondgebonden woningen en het parkeren in een half verdiepte parkeergarage. De geraamde kosten en opbrengsten zijn opgenomen in de grondexploitatie. De uitvoering wordt in 3 bouwfases uitgevoerd. De inrichting van de buitenruimte is in 4 fasen (afronding van de buitenruimte bij de Thorbeckegracht wordt uitgevoerd als de tijdelijke toegang parkeergarage wordt verwijderd (2020))

Door AM is de vastgoedpositie verkocht aan VanWonen. De contractvoorwaarden zijn met een actualisering van enkele bijlagen voorgelegd aan VanWonen.

Resultaten tot nu toe

Vastgesteld stedenbouwkundigplan december 2011

Beeldkwaliteitplan september 2012

Bestemmingsplan februari 2013

Inrichtingsplan mei 2013

Sanering 1^e fase augustus 2014-december 2014

Levering grond 1^e fase december 2014

Bouw 1^e appartementencomplex De Stelling in september 2016 opgeleverd

Sanering 2/3 fase maart-juli 2016

Levering grond 2^e fase juli 2016

Bouw van de totale parkeergarage start augustus 2016 start woningen start januari 2017

Levering 3^e fase maart 2017

Financiën

Voor het project is een grondexploitatie met een krediet vastgesteld.

Subsidie IJssel-Vechtdelta

Voor het deltaproof maken van het gebied is een uitvoeringsplan gemaakt "Deltaproof binnenstad Zwolle en Kraanbolwerk". Op 22 januari 2014 is het investeringsvoorstel door Provinciale Staten goedgekeurd voor de 1^e fase en in 2016 voor de 2^e fase. De beschikkingen zijn, voor het deel van VanWonen aan VanWonen doorgezet. De voorgestelde maatregelen ten aanzien van de parkeergarage, extra stevige wanden en extra palen om opdrijven van de parkeergarage te voorkomen, zijn door VanWonen in het bouwplan verwerkt. De extra maatregelen in de buitenruimte worden in 2018 uitgevoerd voor fase 1, in 2019, 20 en 21 worden de maatregelen voor fase 2 en 3 meegenomen in de aanleg van de openbare ruimte.

Fase van het project, wat hebben we het afgelopen half jaar gedaan, stand van zaken

Bouwplannen

Begin 2017 is na de bouw van de parkeergarage gestart met de bouw van het appartementengebouw 'De Kraan' en 11 eengezinswoningen. Door een vertraging in het leveren van materialen en bouwvakkers is de oplevering pas in de eerste maand van 2018.

De bouw van de Tweeling (appartementencomplex aan de Thorbeckegracht is in november gestart. Verkoop fase 3 (blok D3, D4, F1, V en E) start medio mei 2018. In mei zal ook eerste werving kunnen plaats vinden voor de woningen van blok F5 zodat in gezamenlijkheid met klanten het ontwerp afgerond kan worden. 1^e overeenkomst in juli getekend.

Hof van Thorbecke

De bouw van deze appartementen en woningen gaan in januari 2018 van start.

Alle woningen zijn verkocht.

Woonrijp maken

Het bouwplan wordt in fasen uitgevoerd waardoor ook de openbare ruimte in fase wordt aangelegd. Voor het inrichten van de openbare ruimte bij het appartementencomplex de Stelling en de straat voor de 11 eengezinswoningen is het bestek aanbesteed. Door vertraging in de oplevering van de bouw start de uitvoering van het inrichtingsplan in het eerste kwartaal van 2018.

Plein als kunstwerk

Voor het plein van het Hof van Volharding is een kunstenaar geselecteerd. De kunstenaar werkt het schetsplan uit naar een definitief ontwerp. In december is het proefvlak van de bestrating beoordeeld. In het eerste kwartaal 2018 wordt het definitief ontwerp beoordeeld door de jury.

Wat gaan we het komend half jaar doen en wat zijn de belangrijkste mijlpalen op de langere termijn

Bouwplannen

De bouw van een deel van de woningen aan de Friesewal en hof van Volharding start begin 2018. De plannen voor de 5 woningen aan de Thorbeckegracht (ontwerp architecten atelier 19) worden verder uitgewerkt.

Woonrijp maken/ inrichtingsplan

De inrichting van de omgeving van de openbare ruimte bij het appartementencomplex de Stelling, de kraan en bij 11 eengezinswoningen start in januari 2018.

Plein als kunstwerk

In januari wordt het definitief ontwerp van de kunstenaar beoordeeld door de jury. Daarna wordt een contract met de kunstenaar over de uitvoer afgesloten. Het kunstwerk maakt deel uit van de inrichting van de openbare ruimte bij het Hof van Volharding. De aanleg is in het najaar van 2018.

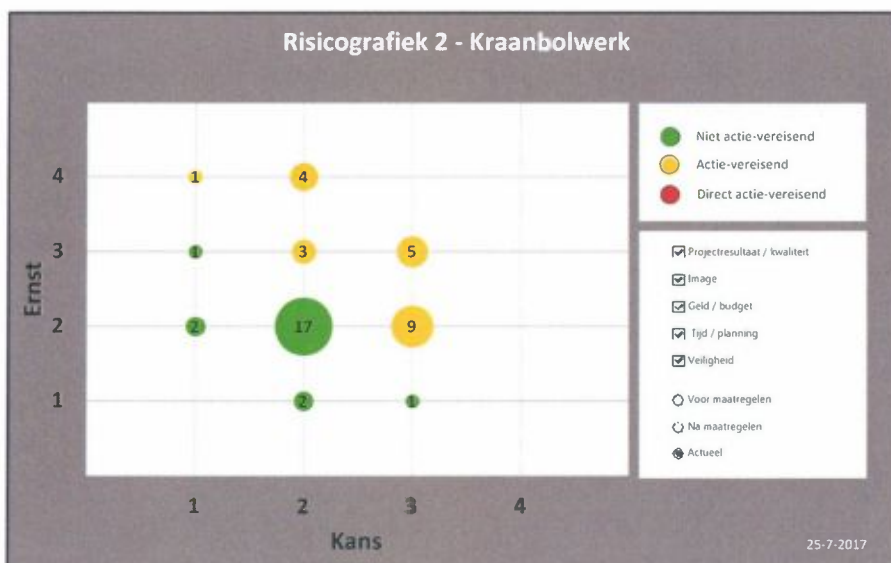
2019 en verder

Door de gunstige woningmarkt wordt verwacht dat er geen vertraging ontstaat in de bouwplanning. De planning kan wel worden beïnvloed door stagnatie in het aanleveren van materialen en personeelstekort. Volgens deze planning worden de laatste woningen in 2020 opgeleverd. Het inrichten van de buitenruimte volgt de bouwplanning. Als laatste onderdeel wordt, na het gereed komen van de definitieve ingang aan de Friesewal, de tijdelijke ingang aan de Thorbeckegracht dicht gemaakt. Daarna kan de openbare ruimte aan de Thorbeckegracht worden ingericht.

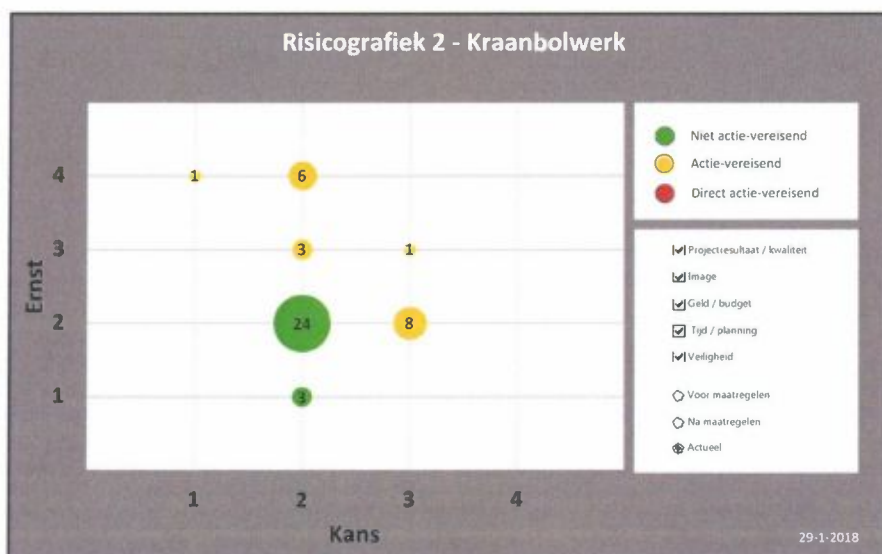
Toelichting risicotabel

Risicotabel:

Juli 2017



Jan 2018

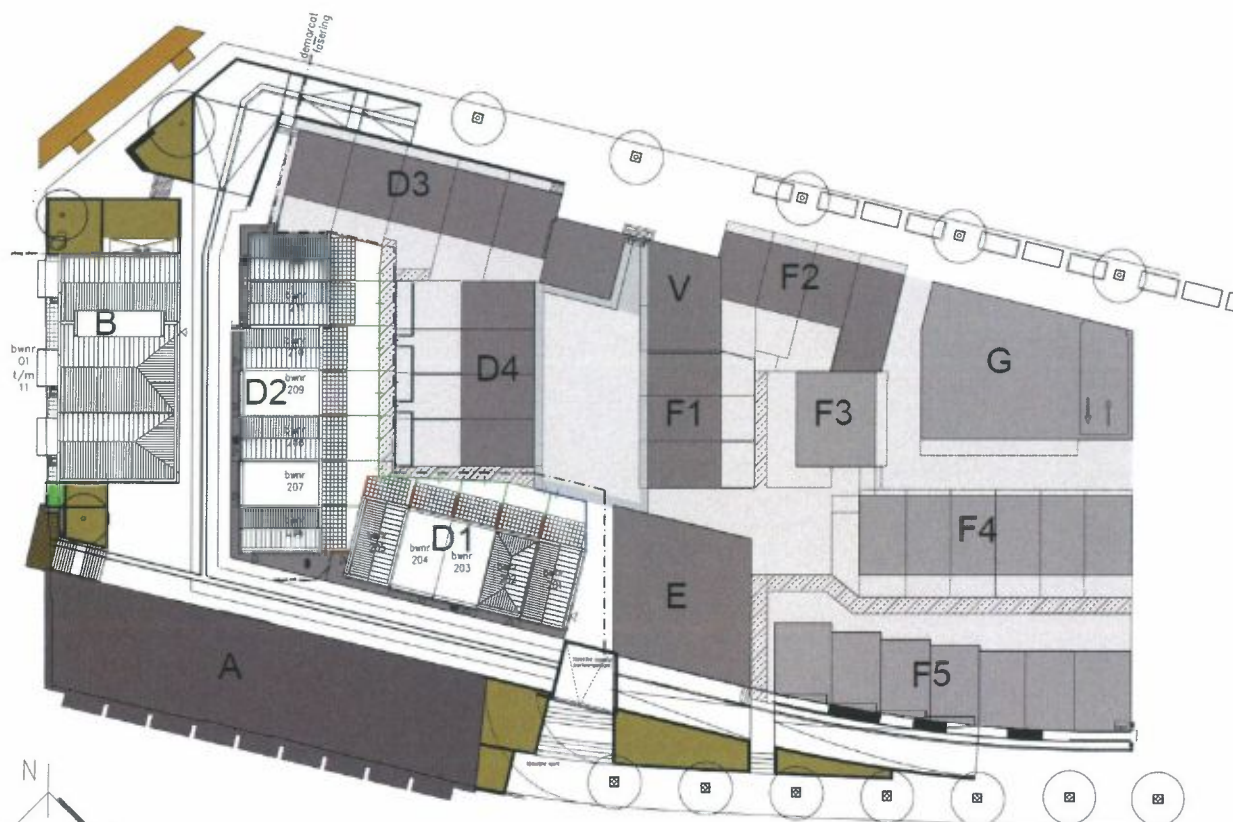


Aandacht voor de risico's:

Er zijn drie grotere risico's waar in de vorm van beheersmaatregelen extra aandacht aan wordt besteed;

- De bouw wordt gefaseerd uitgevoerd en de openbare ruimte kan daarom niet in een keer worden aangelegd. Bij een vertraging in de bouw, door tekort aan materialen en bouwvakkers, kunnen extra kosten ontstaan bij het aanbesteden van het woonrijp maken, mogelijke wijzigingen in het inrichtingsplan en extra plankosten. Als extra risico is opgenomen dat door de aantrekken van de markt het moeilijker wordt om bepaalde materialen op tijd en voor een lage prijs aan te schaffen.
- Doordat de openbare ruimte in fasen wordt aangelegd en een deel van de openbare ruimte grenst aan de bouwprojecten is de kans groter dat delen worden beschadigd. Daarbij is de kans ook groter dat de nieuwe bewoners overlast ondervinden.
- Bij de bouw kan schade ontstaan, onder andere door zwaar bouwverkeer, aan de bestaande kademuur, ankerschotten en damwanden.

De beheersmaatregelen zijn vooraf gericht op goede afstemming met de ontwikkelaar, kosten neerleggen bij de veroorzaker en communicatie met de nieuwe bewoners.



Fase 1A: A 2015

Fase 1B: Parkeergarage plus Blokken B, D1, D2

Fase 2: blokken D3, D4 E, V, F1

Fase 3: blokken F2, F3, F4, F5, G

