

## Raadsvoorstel

Datum 12 november 2025

**Onderwerp** Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord: Ontwerp, kredietaanpassing en wijziging omgevingsplan

**Portefeuillehouder** Gerdien Rots

### Samenvatting

In oktober bent u via een [raadsbrief](#) geïnformeerd over het financieel perspectief van de adaptieve ontwikkelstrategie hubs (AOS) en de laatste ontwikkelingen van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. In dit raadsvoorstel wordt een toelichting gegeven op het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord, op de kredietaanpassing en op de wijziging van het bestemmingsplan.

#### *Ontwerp mobiliteitshub en inrichting openbare ruimte*

Het ontwerp van de mobiliteitshub en de inrichting van de openbare ruimte is gereed en door het college vastgesteld. Het gebied legt de verbinding tussen de Singel en het park de Weezenlanden. Het wordt een gevarieerde, groene, kwalitatief hoogwaardige omgeving. Zowel de mobiliteitshub als de openbare ruimte zijn ontworpen om meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers. De ondergrondse scheg (de verbinding tussen het maaiveld en de ondergrondse parkeervoorziening) fungeert als de sociaal veilige centrale voetgangers-ontsluiting van en naar de mobiliteitshub.

#### *Kredietaanpassing*

Inmiddels is de bouwkostenraming van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord verder geactualiseerd. Daaruit is het inzicht ontstaan dat de ontwikkeling van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord niet binnen het reeds beschikbaar gestelde krediet past. In de afgelopen maanden is er volop inzet geweest om de overschrijding te beperken. Met dit voorstel vragen we de raad een aanvullend krediet van 7,2 miljoen beschikbaar te stellen. Hierbij geldt dat deze kredietaanpassing kan worden opgevangen binnen de totale stedelijke exploitatie van mobiliteitshubs, zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige nog te realiseren mobiliteitshubs.

#### *Wijziging omgevingsplan*

Daarnaast ligt met dit raadsvoorstel ook het wijzigingsbesluit omgevingsplan 'hoofdstuk 22a Weezenlanden-Noord' voor ter vaststelling. Met deze wijziging wordt de mobiliteitshub toegestaan en het plan voor Weezenlanden-Noord ruimtelijk en programmatisch geoptimaliseerd met 100 woningen extra. In totaal worden er nu 600 woningen in Weezenlanden-Noord gerealiseerd. Het plan is te raadplegen via <https://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/view/NL.IMRO.0193.TAMh22a-0004>.

#### *Raadsvoorstel herijking financieel perspectief AOS*

Voor de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord zijn er ook aanvullende investeringen noodzakelijk die randvoorwaardelijk zijn voor de hubontwikkeling. Dit betreft bijvoorbeeld de herinrichting van de openbare ruimte in Weezenlanden-Noord, aanleg van de rotonde, tijdelijk parkeren, energie/laadvoorzieningen en de voorzieningenplint. De investeringen in tijdelijk parkeren, energie/laadvoorzieningen en de voorzieningenplint zijn geen onderdeel van de businesscase van

Datum 12 november 2025

Weezenlanden-Noord, maar hebben een eigen deexploitatie binnen de stedelijke exploitatie. Hiervoor wordt gelijktijdig een raadsvoorstel over de herijking van het financieel perspectief van de AOS aangeboden waarmee onder andere het benodigde krediet van 6,3 miljoen voor deze aanvullende investeringen t.b.v. van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord wordt aangevraagd.

### Financiële gevolgen

Betreft doel	612 Nieuwe ruimtelijke initiatieven op niveau van projecten en initiatieven
Begroting wijzigen	Ja
Budgetnummer	54001101

### Bijlagen

1. Ontwerp Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord d.d. 05-09-2025
2. Wijzigingsbesluit omgevingsplan Weezenlanden Noord te raadplegen via [https://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/view](https://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/view/NL.IMRO.0193.TAMh22a-0004) / NL.IMRO.0193.TAMh22a-0004.
3. Notitie Mobiliteitshub WZN businesscase d.d. 13 november 2025 (GEHEIM)

### Openbaarheid

- Openbaar  
 Geheim

### De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. In te stemmen met de voorgestelde wijze van afdoening van toezegging 957 door kennis te nemen van het voorlopig ontwerp van de mobiliteitshub en de openbare ruimte;
2. Per 2026 een aanvullend krediet te verstrekken voor de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord van 7,2 miljoen en de hiermee samenhangende jaarlijkse kapitaallasten van € 144.000 (afschrijving in 50 jaar) per 2028 beschikbaar te stellen en deze lasten te dekken uit de reserve parkeren;
3. Het wijzigingsbesluit omgevingsplan 'TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Weezenlanden Noord' (ongewijzigd) vast te stellen.

Datum 12 november 2025

## Inleiding

Op 7 maart 2022 is het bestemmingsplan Weezenlanden-Noord door de gemeenteraad vastgesteld dat als basis dient voor de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van ruim 500 woningen (oorspronkelijk 180 sociale huurwoningen) en zo'n 2.250 m<sup>2</sup> nieuwe (commerciële) voorzieningen in het gebied begrensd door de Luttenbergstraat / Schuurmanstraat / Wiecherlinckstraat / Buserstraat.

De gebiedsontwikkeling is momenteel, op basis van het bestemmingsplan Weezenlanden-Noord (na inwerkingtreding van de Omgevingswet het omgevingsplan), in uitvoering. Een deel van de nieuwbouw is inmiddels gerealiseerd en het andere deel is in aanbouw en voorbereiding. Besloten is om direct naast deze gebiedsontwikkeling een mobiliteitshub te realiseren en tot een ruimtelijk en programmatische optimalisatie van het gebied Weezenlanden-Noord te komen, waarmee onder andere ruim 100 woningen extra toegevoegd worden. Deze optimalisatie is op grond van het omgevingsplan niet toegestaan. De formele procedure tot wijziging van het omgevingsplan is gestart. Het [ontwerp wijzigingsbesluit](#) heeft van 5 september 2025 tot en met 16 oktober 2025 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Nu ligt het wijzigingsbesluit TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22a Weezenlanden-Noord voor ter besluitvorming.

Met het besluit om de mobiliteitshub in te passen in een lopende gebiedsontwikkeling zijn duidelijke afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen. Onderdeel daarvan is om vóór 1 maart 2026 een onherroepelijk omgevingsplan te hebben en een realisatieovereenkomst met de aannemer voor de bouw van de mobiliteitshub. Om deze datum te kunnen halen, koersen we op besluitvorming in de raad van december. Vanwege een verwachte kredietoverschrijding door toegenomen bouwkosten is een kredietaanpassing nodig om een realisatieovereenkomst te kunnen sluiten met de aannemer.

## Kader

[Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen'](#)

[Ontwikkelprogramma 'Ons Stadshart van Morgen'](#)

[Uitvoeringsagenda 'Ons Stadshart van Morgen'](#)

[Het Coalitieakkoord](#)

[Parkeerstrategie 2040](#)

[Besluitvorming Raad haalbaarheidsonderzoek Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord](#)

[Adaptieve OntwikkelStrategie Hubs \(AOS\)](#)

[Locatiewijziging Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord](#)

[Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord: definitief dekkingsvoorstel](#)

## Beoogd effect

Het realiseren van een eerste mobiliteitshub buiten de singel van Zwolle waarbij:

- Het clusteren van het parkeren in de mobiliteitshub in het Stadshart een belangrijke randvoorwaarde is voor de verdere ontwikkeling van het Stadshart en daarmee het toevoegen van 600 woningen in Weezenlanden-Noord, waarvan nu 100 extra woningen. Door het parkeren te concentreren komt aan de oostzijde van de binnenstad ruimte vrij voor de voetganger en fietser, maar ook voor meer groen, recreatie en klimaatadaptatie. Dit draagt bij aan de verblijfskwaliteit in het Stadshart, het woon- en leefklimaat in het Stadshart en het mogelijk maken van groei van de stad.

Datum 12 november 2025

- De bereikbaarheid van het Stadshart vanaf de ring wordt gewaarborgd en de bezoeker van de stad gastvrij wordt ontvangen in een parkeervoorziening, die sociaal veilig is en de mogelijkheid biedt om over te stappen op een andere vorm van (deel)mobiliteit en andere duurzame vormen van mobiliteit.
- Extra toegevoegde waarde wordt gecreëerd voor de bewoners en gebruikers van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord en omgeving. De realisatie van de mobiliteitshub maakt het mogelijk om faciliteiten en voorzieningen in het gebied aan te bieden.
- Vergroening van de buitenruimte, verbetering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie rondom het provinciehuis en de Luttenbergstraat kan worden gerealiseerd. Hiermee versterken we de groene parkzone vanaf de Singel naar Park de Weezenlanden. Dit is een belangrijk deel van de stedelijke hoofdgroenstructuur van Herfte tot de binnenstad.

## Argumenten

### *1.1 Het voorlopige ontwerp van de mobiliteitshub en de openbare ruimte is gereed.*

Het gebied is de schakel tussen de Singel en park de Weezenlanden. Het gebied voelt als een park en tegelijkertijd zijn en worden een grote hoeveelheid unieke woningen gerealiseerd. Het vertrekpunt voor het ontwerp van de openbare ruimte is een gevarieerde, groene, kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. Een groene setting draagt bij aan het welzijn van mensen, biedt verkoeling tijdens warme dagen en vergroot/versterkt de biodiversiteit in de stad. Zo wordt bij de herplant van bomen gekozen voor inheemse en toekomstbestendige soorten. Met de nieuwe aanplant wordt op korte termijn veel groen toegevoegd en ook het kroonvolume van de te kappen bomen op termijn gecompenseerd.

Zowel de mobiliteitshub als de openbare ruimte zijn ontworpen om meer ruimte te bieden aan voetgangers en fietsers volgens het STOMP-principe. Diverse maatregelen zijn getroffen om het comfort en de veiligheid van voetgangers te waarborgen. Zo is de inrit van de hub verplaatst naar het begin van de Luttenbergstraat, bij de rotonde, zodat de looproute van park de Weezenlanden naar het centrum minder wordt doorkruist door gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de Luttenbergstraat afgewaardeerd tot erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u.

De ondergrondse scheg (de verbinding tussen het maaiveld en de ondergrondse parkeervoorziening) fungeert als de centrale voetgangers-ontsluiting van en naar de mobiliteitshub. Door het gebruik van een zo open mogelijke structuur wordt de ondergrondse voorziening op een natuurlijke wijze verlicht en aangesloten in het landschappelijk ontwerp en wordt de sociale veiligheid geborgd.

Tijdens het raadsdebat van 18 november 2024 over de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is toegezegd (toezegging 957) om het voorlopige inrichtingsplan van de openbare ruimte t.z.t. met de raad te delen. Deze toezegging kan hiermee worden afgedaan.

### *1.2 Met de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord geven we invulling aan de doelen uit het ontwikkelprogramma Stadhart en de adaptieve ontwikkelstrategie; hiermee bieden we ruimte aan kwalitatieve groei van Zwolle.*

De mobiliteitshub Weezenlanden-Noord is de eerste centrumhub die gerealiseerd wordt vanuit de adaptieve ontwikkelstrategie (AOS). Mobiliteitshubs maken het mogelijk om binnenstedelijk te verdichten en tegelijkertijd ruimte te creëren voor groen, water en bewegen. Ze helpen om de

Datum 12 november 2025

mobiliteits- en parkeeropgave op te lossen en vormen zo een randvoorwaarde voor nieuwe woningbouw.

De ontwikkeling van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord speelt enerzijds dé sleutelrol in het verbeteren van bereikbaarheid, het stimuleren van duurzame vervoersvormen, vergroening en bovenal het faciliteren van woningbouw in deze gebiedsontwikkeling. Anderzijds zorgt de ontwikkeling van deze mobiliteitshub voor kennis en inzicht die we weer inbrengen in de stadsbrede ontwikkelstrategie. Op die manier geven we invulling aan het adaptieve karakter en dragen we zorg voor lerend vermogen en continue verbetering in sturing en (risico)beheersing.

*1.3 Met het ontwerp dragen we bij aan de bredere vergroeningsopgave van het Stadshart; het wordt groener en leefbaarder.*

De mobiliteitshub wordt gerealiseerd op een plek met volwassen bomen. Een deel daarvan kunnen we terugplaatsen. Hoewel de ontwikkeling impact heeft op het bestaande groen, is dit een noodzakelijke stap om uiteindelijk een groener en leefbaarder Stadshart te creëren. Op de locatie van de mobiliteitshub wordt een mooi parkachtig plein gerealiseerd met meer groen en minder verharding dan in de huidige situatie.

Nieuwe aanplant draagt bij aan meer biodiversiteit en een aantrekkelijkere leefomgeving. Zo geven we een impuls aan een gezonde, groene leefomgeving in een groeiende stad. We versterken ook de hoofdgroenstructuur van de Singel naar Herfte.

*1.4 Na het aanbestedingsproces van de mobiliteitshub ligt er nu een voorlopig ontwerp.*

In het voorjaar is een marktconsultatie uitgevoerd. Acht deelnemende marktpartijen hebben voor dit project een nadrukkelijke voorkeur voor tweefasen of bouwteam uitgesproken. In deze samenwerking kunnen de projectrisico's beter (gezamenlijk) worden beheerst en gealloceerd, de eisen goed worden doorgrond en gezamenlijk ontwerpkeuzes worden gemaakt. Deze aanpak kenmerkt zich tevens door de uitgestelde definitieve prijsvorming en ook de beperkte tenderinspanning wordt als belangrijk voordeel gezien. Op basis van de marktconsultatie is de aanbestedingsstrategie aangepast van een Design & Construct naar een tweefase aanpak met een Bouwteamfase en een realisatiefase.

Het aanbestedingsproces met de tweefase aanpak heeft geresulteerd in een succesvolle aanbesteding met drie inschrijvingen van marktpartijen en een gunning voor de bouwteamfase aan Max Bögl. Momenteel wordt door gemeente, Witteveen+Bos en Max Bögl gezamenlijk gewerkt aan het ontwerp van de ondergrondse parkeergarage. Hierbij wordt toegewerkt naar een gunning voor de bouwfase aan Max Bögl in februari 2026 en de vergunningsaanvraag in april 2026. Tijdens het raadsbezoek van 10 oktober 2025 hebben 14 raadsleden al kennisgenomen van het concept-ontwerp.

Datum 12 november 2025

### *1.5 De provincie heeft ingestemd met het voorlopig ontwerp.*

In samenwerking met de Provincie Overijssel is het ontwerp uitgewerkt. Na aanleg van de mobiliteitshub wordt het parkeerterrein van de provincie opnieuw ingericht. Het College van Gedeputeerde Staten heeft hiermee ingestemd.

### *2.1 Extra krediet is nodig om de mobiliteitshub te realiseren.*

Na besluitvorming door de gemeenteraad in 2024 is het ontwerp verder uitgewerkt en periodiek doorgerekend. Tijdens doorlopende monitoring van prijzen en risico's werd in de zomer van 2025 duidelijk dat de prijs- en marktontwikkelingen voor complexe bouwprojecten een grote impact zouden krijgen op het project mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Groter dan kunnen worden opgevangen in de projectbuffers voor prijsstijgingen en risico's. In de afgelopen maanden is er volop inzet geweest om de overschrijding te beperken.

De stijging van de totale projectkosten is het gevolg van een combinatie van marktontwikkelingen, aanvullende projectwijzigingen en beter inzicht in de uitvoeringsaspecten. Als gevolg van de huidige verzadigde marktsituatie was een wijziging nodig naar een bouwteammodel om te kunnen sturen op een succesvolle aanbesteding met als nadeel minder concurrentie bij de definitieve prijsvorming. Door deze marktontwikkelingen zijn de prijsstijgingen voor de bouwkosten hoger dan de aangehouden reserveringen in 2024 en zijn de toekomstige prijsstijgingen bijgesteld in dezelfde lijn. Ook zien we een forse stijging in de advies- en engineeringkosten vanwege ondercapaciteit in de markt. Daarnaast hebben aanvullende projecteisen als gevolg van bouwen in de waterkering, netcongestie, laadvoorzieningen, gootconstructies en waterkerende maatregelen geleid tot extra kosten. De verlegging van de auto-ingang naar de rotonde Luttenbergstraat, aansluitkosten voor de definitieve netaansluiting in 2035 en de toevoeging van een verzekering voor verborgen gebreken dragen eveneens bij aan de kostenstijging.

Bij de tegenvallende kostenontwikkeling is het vanwege ondergronds bouwen (het grootste deel van de kosten zit in de constructie) niet mogelijk om te kiezen voor een significant mindere kwaliteit en dus een goedkopere variant. Ondanks deze beperking zijn gedurende het proces optimalisaties van circa € 3 miljoen doorgevoerd zoals het verkleinen van de scheg (entreezone) en aanpassen van de gronddekking. Om de sociale veiligheid in en om de mobiliteitshub te waarborgen heeft het college bewust niet gekozen om de ingang te versoberen. Voor laadvoorzieningen is een investering van € 1 miljoen uitgesteld vanwege netcongestie. Hierdoor wordt bij opening niet de 20% van de parkeerplaatsen voorzien van een laadpunt, maar 2,5%. 2,5% komt overeen met de beschikbare elektriciteit voor de eerste jaren, waarmee 11 laadplekken beschikbaar zullen zijn. Wel worden loze leidingen aangelegd zodat later alsnog een opwaardering kan plaatsvinden (indien gewenst naar 100%). Deze wijzigingen zijn onvoldoende om binnen het budget te blijven. Aan het eind van de ontwerpfase is een second opinion op de raming uitgevoerd door een adviesbureau en heeft een beoordeling plaatsgevonden door het externe expertteam Mobiliteitshubs. Zowel het expertteam als het adviesbureau hebben de hogere raming en prijsontwikkelingen bevestigd. Tenslotte heeft aannemer Max Bögl het ontwerp doorgerekend en ook het prijsniveau bevestigd.

### *2.2 Er is een verkleining van de mobiliteitshub doorgevoerd om de investering te verlagen.*

Op basis van een capaciteit van 450 parkeerplekken bedraagt de investering € 54,9 miljoen. Deze berekening is gebaseerd op de maximale beschikbare ruimte tussen het Almelose kanaal en de nieuwe rotonde aan de Wethouder Alfrinkweg. Door recente prijs- en marktontwikkelingen is besloten de parkeergarage te verkleinen met 24 plekken, waardoor het totaal nu op 426 parkeerplekken komt.

Datum 12 november 2025

Dit levert een besparing op van € 2,4 miljoen aan investeringen. Dit betekent ook iets meer ruimte om de hub te bouwen en bouwrisico's iets afnemen.

Deze aanpassing heeft geen invloed op het aantal uit te geven abonnementen voor bewoners. Wel is er een beperkt effect op het bezoekersparkeren. De verwachting is dat de bezettingsgraad bij Weezenlanden-Noord zal toenemen, wat kan leiden tot een verschuiving van parkeerders naar andere accommodaties binnen het systeem, vooral tijdens piekmomenten. Uit de analyse van de parkeerbalans blijkt dat dit opgevangen kan worden binnen het bredere systeem van het Stadshart, waardoor er geen directe noodzaak is voor aanvullende maatregelen. Het effect op de businesscase van Weezenlanden-Noord is beperkt en wordt gecompenseerd door opbrengsten elders in de parkeereexploitatie. Wel is het van belang om de situatie actief te blijven monitoren. Mocht er toch een tekort ontstaan in de parkeerbalans, dan kan er worden bijgestuurd, passend bij het adaptieve karakter van de ontwikkelstrategie. Een mogelijke oplossing in dat geval is het toevoegen van minder dure parkeerplekken elders in de stad.

### *2.3 Ondanks doorgevoerde scopewijzigingen zijn de buffers onvoldoende.*

In 2024 is de mobiliteitshub geraamd op € 44,9 miljoen. Nadien is het krediet verhoogd tot € 45,4 miljoen met € 0,5 miljoen gedekt met de index van de subsidie vanuit het Rijk. Nu is er € 52,6 miljoen nodig. Voor deze resterende € 7,2 miljoen is een extra krediet nodig. Dit extra krediet komt ten laste van de stadsbrede parkeereexploitatie op basis van het door de raad vastgestelde financieringsmechanisme (conform [beslispunt 2](#) in het raadsbesluit Vaststelling adaptieve ontwikkelstrategie mobiliteitshubs). Zie voor een uitgebreide toelichting het kopje 'financiën'.

### *2.4 Het totale exploitatieresultaat wordt gedekt uit de parkeereexploitatie en maakt onderdeel uit van de stadsbrede parkeereexploitatie.*

De nu geactualiseerde businesscase is op basis van de uitgangspunten van de AOS opgesteld. Deze aanpassing van het exploitatieresultaat van de mobiliteitshub is verwerkt in de parkeereexploitatie. In de SIA is een bedrag van € 20 miljoen gereserveerd voor ontwikkeling parkeerhubs (AOS). Deze is opgenomen om adaptief te kunnen handelen bij de realisatie van de eerste mobiliteitshubs. Het aanspreken van deze middelen voor de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord past bij dat wendbare karakter van de AOS en kan worden opgevangen in de stedelijke exploitatie.

### *2.5 Voor de gunning aan de aannemer is het is nodig om op korte termijn extra krediet te krijgen.*

Met het besluit om de mobiliteitshub in te passen in een lopende gebiedsontwikkeling zijn afspraken gemaakt met de ontwikkelende partijen Ontwikkelcombinatie Nijhuis Explorius en Openbaar Belang. Voor de ontwikkeling is zekerheid noodzakelijk voor de realisatie van de gemeentelijke mobiliteitshub omdat een deel van de bewoners in de mobiliteitshub gaat parkeren. Voor de verkoop en realisatie van diverse appartementencomplexen is het een randvoorwaarde dat vóór 1 maart 2026 het omgevingsplan onherroepelijk is en dat de bouw van de hub gegund is aan de aannemer. Om deze datum te kunnen halen, koersen we op besluitvorming in de raad van december.

### *3.1 Het wijzigingsbesluit omgevingsplan hoofdstuk 22a Weezenlanden-Noord maakt het mogelijk de mobiliteitshub en de planoptimalisatie met 100 woningen extra te realiseren.*

Wijzigen van het omgevingsplan is mogelijk met het oog op een 'evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (opvolger van de 'goede ruimtelijke ordening'). Als resultaat wordt zo'n evenwichtige toedeling verwacht, gericht op het in samenhang bereiken van de gestelde doelen in en vanuit de Omgevingswet. De ontwikkeling die met het ontwerp wijzigingsbesluit omgevingsplan mogelijk wordt

Datum 12 november 2025

gemaakt, draagt bij aan het programma en de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord en past bij het mobiliteitsbeleid, zoals onder andere verwoord in de omgevingsvisie. Verder zijn de wettelijke kaders vanuit de Omgevingswet, overige gemeentelijke beleidskaders en de uitkomst van de tot nu toe gevoerde participatie betrokken bij de planvorming. Het resultaat is beschreven in de bijgevoegde motivering van het wijzigingsbesluit (opvolger van de bestemmingsplan-toelichting). De motivering beschrijft het resultaat van de integrale afweging die is gemaakt en onderbouwt deze. Het geeft weer dat met het beoogde eindbeeld voor Weezenlanden-Noord een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wordt bereikt.

### *3.2 Er zijn geen zienswijzen ingediend.*

Het ontwerpwijzigingsbesluit 'TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a, Weezenlanden Noord' heeft vanaf 5 september 2025 gedurende zes weken ter inzage gelegen. In deze periode konden zienswijzen worden ingediend. Er zijn geen zienswijzen ontvangen.

### *3.3 De planregeling uit het tijdelijk deel van het Omgevingsplan gemeente Zwolle komt te vervallen.*

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 maken alle geldende planologische kaders, zoals bestemmingsplannen, deel uit van het Omgevingsplan gemeente Zwolle. Dat tijdelijke plan wordt de komende jaren omgezet naar een definitief omgevingsplan. Door bij projecten zoals deze gebruik te maken van de TAM (Tijdelijk Alternatieve Maatregel)-IMRO systematiek, moeten de planregelingen uit het tijdelijk deel voor het wijzigingsgebied de planstatus 'vervallen' krijgen. Artikel 1 van de planregels duidt het deel van het tijdelijk omgevingsplan dat komt te vervallen.

## **Alternatieve mogelijkheden**

### *Mobiliteitshub onder de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord*

Een mobiliteitshub onder de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord was eerder het alternatief voor deze mobiliteitshub. In 2024 is bewust gekozen voor een andere locatie, omdat realisatie onder de gebiedsontwikkeling minimaal €10 miljoen extra zou kosten. De huidige kostenstijgingen zouden ook in dat scenario zijn opgetreden, waardoor de totale investering daar juist nog hoger zou zijn uitgevallen dan in het huidige voorstel waarbij de mobiliteitshub onder de Luttenbergstraat en de voortuin van het Provinciehuis wordt gerealiseerd.

### *Geen hub aan de oostzijde van de binnenstad*

We werken aan een stadsbreed dekkend netwerk van mobiliteitshubs. De positie van een mobiliteitshub in Weezenlanden-Noord is van cruciaal belang voor het functioneren van de centrumhubs. Deze zijn zo verdeeld langs het Stadhart dat ze vanuit alle richtingen bezoekers aan de stad opvangen en dat bezoekers binnen 10 minuten loopafstand de binnenstad kunnen bereiken. De verdeling van de centrumhubs en de benodigde parkeercapaciteit daarin is zo opgezet dat dit voor de gehele binnenstad dekkend is. Het niet realiseren van een centrumhub in Weezenlanden-Noord zorgt voor een incompleet dekkend netwerk.

Mocht worden besloten geen mobiliteitshub bij Weezenlanden te realiseren dat wordt de schade voor de gemeente op dit moment geraamd op minimaal € 14 miljoen. De schade bestaat uit vergoedingen aan de ontwikkelaars en gemaakte plankosten tot en met 1 maart 2026.

Datum 12 november 2025

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

De gevoerde en nog te voeren participatie staat beschreven in hoofdstuk 4 van de motivering van het wijzigingsbesluit omgevingsplan. Daarnaast is er een participatieplan voorhanden waarin details zijn opgenomen. Hieronder een korte terugblik op het proces.

Sinds het raadsbesluit van juli 2023 is het participatiejournaal van de gebiedsontwikkeling bijgehouden. In die periode is er op veel momenten contact geweest met belanghebbenden en omgeving. De directe omgeving is geïnformeerd en er zijn bijeenkomsten georganiseerd om de ontwikkelingen te delen. Daarnaast is een vertegenwoordiging van bewoners uit de (directe) omgeving betrokken in een meedenkgroep. Zij hebben op gestelde momenten meegedacht namens de omwonenden. Participatie is ingericht op basis van Hanza!. In het afgelopen jaar zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd op 9 januari, 22 mei en op 30 oktober. Het hele participatiejournaal is als bijlage bij het omgevingsplan (bijlage 2) bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

De professionele belanghebbenden in de directe omgeving van de mobiliteitshub zijn bovendien opgenomen in een Gebiedscoalitie. Hierbij zijn, naast de gemeente, partijen betrokken als de Provincie, VIAA, Openbaar Belang en OCNE. In de gebiedscoalitie wordt met de verschillende partners gekeken naar mogelijkheden om de mobiliteitsopgave collectief aan te pakken. De parkeerdruk in de wijk zal toenemen en gekeken wordt naar mogelijkheden om bijvoorbeeld deelmobiliteit in te zetten. Om te voorkomen dat elke partner dit afzonderlijk oppakt is de insteek om collectief een oplossing te vinden.

#### *Aandacht voor bomen en groen*

Er is bijzondere aandacht voor groen op het gebied van participatie en draagvlak. Voor de realisatie van de mobiliteitshub onder de Luttenbergstraat is het nodig om bomen te kappen. Tegen de kapvergunning van deze bomen is een bezwaar ontvangen vanuit Zwolle Groenstad. Dit bezwaar is behandeld en door de gemeente is vastgesteld dat de vergunning verleend kan worden en dat de bomenkap (voldoende) wordt gecompenseerd. Hierin is Zwolle Groenstad, gesteund door de overige groene organisaties in de stad, in beroep gegaan. De rechtszaak rondom dit beroep is nog lopend. Dit is onder risico's ook benoemd.

Op 10 oktober 2025 is een raadsbezoek aan de gebiedsontwikkeling Weezenlanden-Noord geweest en hebben raadsleden een toelichting gekregen op het ontwerp van de mobiliteitshub, het bomencompensatieplan en de gevolgen van de marktomstandigheden voor complexe bouwprojecten. Op 18 november 2025 heeft er een technische briefing plaatsgevonden om de raad mee te nemen in de ontwikkelingen rondom de AOS en de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord.

### **Communicatie**

We hebben een communicatieplan waarbij we de volgende middelen en kanalen inzetten:

- Informatiebijeenkomsten;
- [Webpagina van het project](#) (Weezenlanden-Noord en de mobiliteitshub);
- [Digitale nieuwsbrief Weezenlanden-Noord](#), waar mensen zich voor kunnen inschrijven;
- Weezenlanden-Noord is een vast onderwerp in de digitale nieuwsbrief Stadshart;
- Berichtenapp (via WhatsApp) waarin we mededelingen plaatsen;
- Brieven, zoals uitnodigingen voor de inloopavonden;



Datum 12 november 2025

- Persberichten en woordvoeringslijn. Waar passend bieden we journalisten de mogelijkheid tot een interview met de wethouder, leden van het projectteam en samenwerkende partijen;
- Social media vanuit de gemeente.

### Omgevingsplan

Na vaststelling van het wijzigingsbesluit omgevingsplan 'hoofdstuk 22a Weezenlanden Noord', wordt dit besluit bekendgemaakt via [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl) in het Gemeentebled en gedurende zes weken ter visie gelegd. In deze periode kan beroep en een verzoek om voorlopige voorziening worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### **Financiën**

De beschikbare middelen zijn verdeeld in:

- Het bouwkrediet voor de mobiliteitshub
- Exploitatie (businesscase) Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord
- Een reservering voor schadeloosstelling aan Openbaar Belang en OCNE in de SIA
- Randvoorwaardelijke investeringen in de AOS

### Huidige beschikbare bouwbudget

Bij de raadsbesluiten van februari 2022 (Uitvoeringsagenda), juli 2023 (realisatie mobiliteitshub Weezenlanden-Noord) en locatiewijziging in december 2024 is er voor de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord in totaal € 44,9 mln. beschikbaar gesteld. Dit bedrag is door de indexatie van het rijkssubsidiebedrag gestegen tot € 45,4 mln.

### Wijzigingen bouwkrediet als gevolg van prijsstijgingen

De extra kosten voor de bouw van de mobiliteitshub bedragen € 7,2 miljoen. Dit is na de verkleining van de mobiliteitshub met 24 parkeerplekken, waarmee € 2,4 miljoen bespaard is. Voor de € 7,2 miljoen wordt per 1-1-2027 een extra krediet aangevraagd. Het extra bedrag van € 7,2 miljoen wordt in 50 jaar afgeschreven (conform raadsvoorstel AOS) en de hiermee samenhangende jaarlijkse kapitaallasten van € 144.000 worden vanaf 2028 gedekt uit de reserve parkeren.

### Exploitatie Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord

De businesscase (bijlage 3, geheim) gaat uit van gemeentelijk eigendom, beheer en exploitatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Het resultaat van de exploitatie wordt naast de rente en afschrijvingslasten ook bepaald door bijvoorbeeld beheer-, energie en onderhoudskosten. Daar staan de opbrengsten uit parkeertarieven van bewoners, bedrijven en bezoekers tegenover.

In 2023 had deze businesscase een structureel jaarlijks tekort van € 1,2 miljoen. Na actualisatie in 2024 een tekort van € 0,7 miljoen. De geactualiseerde businesscase van 2025 laat bij doorrekening een structureel jaarlijks tekort zien van € 0,9 miljoen. Een verslechtering van € 0,2 miljoen.

Hierbij is rekening gehouden met:

- een totale investering van € 52,6 miljoen (incl. € 7,2 miljoen extra krediet).
- 50 jaar exploitatie en afschrijving zonder restwaarde zoals ter besluitvorming wordt voorgelegd in het raadsvoorstel herijking financieel perspectief AOS voorstel . Opgemerkt wordt dat de ondergrondse mobiliteitshub een technische levensduur heeft van minimaal 100 jaar.

Het totale exploitatieresultaat maakt onderdeel uit van de stadsbrede parkeerexploitatie van de AOS. Deze aanpassing van het exploitatieresultaat van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord past binnen het gereserveerde bedrag in de SIA.

Datum 12 november 2025

### Actualisatie reservering voor schadeloosstelling aan Openbaar Belang en OCNE

In 2023 is een reservering in de SIA opgenomen van € 5,5 miljoen voor een schadeloosstelling van de ontwikkelaars. Voor OCNE en Openbaar Belang wordt het risicoprofiel voor de totale gebiedsontwikkeling vergroot. Naar aanleiding van de locatiewijziging van de mobiliteitshub is onderzocht op welke wijze risico's en schade voor alle partners worden beperkt en een tijdige oplevering van de hub zo goed mogelijk wordt gewaarborgd. De gemeente vergoedt de schade die voortvloeit uit productievertraging, renteverliezen en bijkomende kosten. De meerwaarde van extra woningen en faciliteiten is verdisconteerd in de schadevergoeding.

Op basis van de actuele prognose is de schade € 5,2 miljoen. Hierbij is uitgegaan van de huidige planning. Hierbij is zeer bepalend het moment van onherroepelijk omgevingsplan en gunning aan aannemer Max Bögl voor de bouw van de hub. De huidige prognose van de schade is lager dan de reservering van € 5,5 miljoen die hiervoor opgenomen is in de SIA. Treedt op de mijlpalen vertraging op na 1 maart 2026 dan wordt de schade significant hoger. De reservering in de SIA is dan onvoldoende naar verwachting.

### Randvoorwaardelijke investeringen in het geactualiseerde perspectief AOS

Voor de realisatie van de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord zijn er ook aanvullende investeringen noodzakelijk die randvoorwaardelijk zijn voor de hubontwikkeling. Dit betreft bijvoorbeeld de herinrichting van de openbare ruimte in Weezenlanden-Noord, tijdelijk parkeren, energie/laadvoorzieningen en de voorzieningenplint. Deze generieke investeringen in tijdelijk parkeren, energie/laadvoorzieningen en de voorzieningenplint zijn geen onderdeel van de businesscase van Weezenlanden-Noord (bouwkrediet van € 52,6 miljoen), maar hebben een eigen deexploitatie binnen de stedelijke exploitatie van de AOS. In het raadsvoorstel herijking financieel perspectief AOS wordt dit uitgebreid beschreven.

## **Risico's**

### 1.1 Algemeen

Bij Weezenlanden-Noord is de mobiliteitshub op een laat moment toegevoegd aan de gebiedsontwikkeling. Hierdoor vergoedt de gemeente de schade die voortvloeit uit latere oplevering van minimaal 300 woningen (productievertraging, renteverliezen en bijkomende kosten) aan OCNE en Openbaar Belang. Treedt in het aanbestedingsproces, het omgevingsplan of de bouw van de ondergrondse parkeergarage vertraging op, dan wordt de schade hoger.

In algemene zin blijft het een bouwproject met een hoog risicoprofiel vanwege de overeengekomen afspraken rondom de planning, het ondergronds bouwen in een binnenstedelijke context en impact op de woningbouw van Weezenlanden. Het project kan tegenvallers opvangen met een reserve onvoorzien en houdt rekening met prijsstijgingen. De risico's zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht en worden gedurende het project continu gemonitord en geactualiseerd. Bij een tegenvallende kostenontwikkeling is het vanwege ondergronds bouwen niet mogelijk om te kiezen voor een significant mindere kwaliteit en dus een goedkopere variant. Indien de buffers onvoldoende zijn wordt in eerste instantie een beroep gedaan op de stedelijke parkeerexploitatie in lijn met de AOS.

Vanwege het hoge risicoprofiel is aanvullend op het projectteam een expertteam samengesteld om de technische en financiële risico's zo goed mogelijk te beheersen.



Datum 12 november 2025

### 1.2 Marktontwikkelingen

In algemene zin is de mobiliteitshub een bouwproject met een hoog risicoprofiel vanwege het ondergronds bouwen in een binnenstedelijke context en impact op de woningbouw van Weezenlanden. Het project kan tegenvallers opvangen met een reserve onvoorzien en houdt rekening met prijsstijgingen. De risico's zijn zo goed mogelijk in kaart gebracht en worden gedurende het project continu gemonitord en geactualiseerd. De omvang van het onvoorzien is opgenomen in bijlage 3.

### 1.3 Netcongestie

Voor Weezenlanden-Noord is ook netcongestie een probleem. We anticiperen op een situatie waarbij de eerste 5 jaar na opening van de mobiliteitshub in 2030 geen grote elektriciteitsaansluiting mogelijk is. Dit betekent dat we beperktere laadvoorzieningen kunnen aanbieden (circa 2,5% in plaats van 20% van de parkeerplaatsen) en extra kosten moeten maken voor batterijsystemen. Wel worden de nodige voorzieningen (bijvoorbeeld loze leidingen) meegenomen ter voorbereiding op toekomstige uitbreiding van laadvoorzieningen. Daarnaast kan netcongestie mogelijk consequenties hebben voor de beschikbare energie tijdens de bouwperiode.

### 1.4 Tijdelijk parkeren

Het opvangen van de tijdelijke parkeeropgave door de bouw van de mobiliteitshub (oplopend tot circa 300 parkeerplaatsen) pakken we op in samenhang met de parkeerbalans Binnenstad. De Turfmarkt (bewoners Weezenlanden) en Goertjesweg (provinciemedewerkers) zijn hiervoor de locaties. Voor de Goertjesweg heeft de gemeente een huurovereenkomst gesloten en loopt de ruimtelijke procedure en aanbesteding van de tijdelijke parkeervoorziening.

### 1.5 Vertraging vanwege bezwaren tegen verleende kapvergunning kunnen leiden tot vertraging van woningbouw en de mobiliteitshub

Voor de realisatie van de mobiliteitshub dient het groen inclusief de bomen in de middenberm en op een deel van de parkeerplaats van de provincie te worden verwijderd. Aandachtspunten hierbij zijn de hoofdgroenstructuur, de boomverordening en de herplantingsplicht. In het huidige plan wordt rekening gehouden met herstel van het boomkroonvolume. Hiervoor wordt een grondpakket van minimaal 1,0 meter boven het dek van de mobiliteitshub aangelegd, zodat de benodigde compensatie bovenop de mobiliteitshub mogelijk is. Er moeten 38 bomen (hoofdzakelijk platanen) plaatsmaken voor de hub. Daarnaast worden 11 bomen verplaatst/herplant. In het huidige plan komen 51 bomen, waaronder 4 huidige platanen die herplant worden. De overige bomen vinden hun plek in de directe omgeving. Ingestoken wordt op meer diversiteit en inheemse soorten. Er wordt nu uitgegaan van 12 verschillende soorten bomen. Op basis van het compensatieplan neemt boomkroonvolume toe. Zwolle Groenstad heeft beroep ingediend tegen de verleende kapvergunning bij de rechtbank. Met Zwolle Groenstad heeft de gemeente regelmatig overleg, we hebben ze uitgenodigd om mee te denken over het compensatieplan. De voorbereiding van de verplaatsing van bomen is gestart in het voorjaar van 2025 en kap is voorzien in de herfst/winter van 2026/2027. Mocht het bezwaar tegen de verleende kapvergunning gegrond worden verklaard kan de bouw van de mobiliteitshub niet starten evenals de bouw van circa 300 woningen in het oostelijke plandeel. Ook in het geval van een onherroepelijk omgevingsplan.

Datum 12 november 2025

### 1.6 Beroep tegen vergunning of omgevingsplan leidt tot een hogere schadevergoeding

In 2023 is een reservering in de SIA opgenomen van € 5,5 miljoen voor een schadeloosstelling van de ontwikkelaars. De gemeente vergoedt de schade die voortvloeit uit productieovertraging, renteverliezen en bijkomende kosten. Op basis van de actuele prognose is de schade € 5,2 miljoen. Hierbij is uitgegaan van de huidige planning. Hierbij is 1 maart 2026 zeer bepalend vanwege het uitgangspunt van een onherroepelijk omgevingsplan en gunning aan de aannemer voor de bouw van de hub op deze datum. Treedt op deze mijlpalen vertraging op dan wordt de schade hoger. De huidige prognose is lager dan de reservering in de SIA van € 5,5 miljoen. Mocht het beroep tegen de kapvergunning gegrond worden verklaard of een bezwaar worden ingediend tegen het omgevingsplan dan zal uitstel (of afstel na een procedure bij de Raad van State) van de bouw van de hub en woningbouw leiden tot een significant hogere schadevergoeding. De reservering in de SIA is dan onvoldoende naar verwachting.

### 1.7 Bereikbaarheid oostzijde binnenstad

De bouwlocatie heeft een grote impact op omgeving vanwege een langdurige afsluiting (2 tot 3 jaar) van de Luttenbergstraat als gevolg van bouwwerkzaamheden. De langdurige bouwwerkzaamheden zorgen voor een verplaatsing van verkeersstromen in en rondom het gebied. De bereikbaarheid van het gebied waaronder ook de Provincie, de Rechtbank en evenementen kunnen worden gewaarborgd.

## **Vervolg**

### Omgevingsplan

Een wijziging van een omgevingsplan treedt vier weken na bekendmaking van dat besluit in werking. Na inwerkingtreding geeft het wijzigingsbesluit een grondslag voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor omgevingsplanactiviteiten. Het wijzigingsbesluit wordt onherroepelijk als de beroepstermijn verstreken is en geen beroep en voorlopige voorziening is ingesteld, of als uitspraak is gedaan op een ingediend beroep waarmee het wijzigingsbesluit omgevingsplan in stand is gebleven.

Na onherroepelijk omgevingsplan en gunning aan de aannemer zal het college voor 1 maart 2026 een definitief besluit nemen.

### Navolgend:

- Aanvraag omgevingsvergunning bouw mobiliteitshub 1 april 2026
- Start bouw realisatie mobiliteitshub is beoogd medio 2027
- Oplevering mobiliteitshub wordt verwacht in 2030
- Oplevering van de woningen vindt gefaseerd plaats tot 2029



Datum 12 november 2025

### **Openbaarheid**

Het college heeft op grond van artikel 87 juncto en artikel 88 lid 2 Gemeentewet met betrekking tot bijlage 3 'Notitie Mobiliteitshub WZN businesscase d.d. 4 november 2025 (GEHEIM)' geheimhouding opgelegd, met een beroep op economische of financiële belangen van een publiekrechtelijk lichaam (artikel 5.1 lid 2 sub b Woo) en bescherming van andere dan in artikel 5.1 lid 1 sub c Woo genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens (artikel 5.1 lid 2 sub f Woo). Dit met als reden dat het bouwplan moet worden aanbesteed en de businesscase voor de mobiliteitshub concurrentiegevoelige informatie bevat. Het College legt de geheimhouding op totdat de mobiliteitshub is opgeleverd, docht uiterlijk 1-1-2031.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer