

Raadsvoorstel

Datum 24 september 2025

Onderwerp Kredietaanvraag Onderdoorgangen Spoorzone
Versienummer 1.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting

De komende jaren wordt de Spoorzone met circa 3.500 nieuwe woningen, werkplaatsen en voorzieningen uitgebreid. In het Ontwikkelkader Spoorzone is beschreven dat aanpassingen aan de huidige infrastructuur met nieuwe verbindingen onder het spoor door noodzakelijk en randvoorwaardelijk zijn voor de woningbouwopgave van de Spoorzone. Op 15 juli 2024 stelde de raad het mobiliteitsbeleid Spoorzone vast, met daarin onder andere de ontwerpogave van twee doorgangen onder het spoor, de Koggetunnel en de aan te leggen Hanzetunnel.

Dit voorstel betreft de variantkeuze en de financiering van deze ontwerpogave, bestaande uit het vervangen van de huidige Koggetunnel en het aanleggen van een nieuwe tunnel.

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.1.2 We zorgen voor een stad met ruimtelijke kwaliteit en heldere toekomstbestendige ruimtelijke structuren op niveau van concrete projecten en initiatieven.

Begroting wijzigen Ja.

Budgetnummer Nieuw, nog aan te vragen.

Bijlagen

1. Samenvatting variantenstudie
- 2 t/m 7 Visuals (beelden)

Openbaarheid

- Openbaar
 Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. In te stemmen met de voorkeursvariant van de onderdoorgangen Koggetunnel en Hanzetunnel.
2. Een krediet beschikbaar te stellen van € 68,3 mln voor de kosten van het ontwerp en realisatie van de onderdoorgangen, zoals opgenomen in investeringsbesluit 2025, te dekken uit:
 - a) Strategische investeringsagenda € 24,5 mln
 - b) Subsidiebijdrage WBI provincie € 3,0 mln
 - c) Subsidiebijdrage WBI rijk € 11,1 mln
 - d) Subsidiebijdrage Versnellingsgelden rijk € 19,3 mln
 - e) Bijdrage coalitiepartners € 10,4 mln

Datum 24 september 2025

3. Een risicoreservering op te nemen (uit de reserve) van € 10 mln voor de meerkosten van P85¹ i.p.v. P50 ten laste van structurele begroting Spoorzone. Dit betekent dat de kans dat de risicoreservering toereikend is 85% is in plaats van 50%.
4. Akkoord te gaan met de verhoging van de jaarlijkse onderhoudskosten van € 40.000 (ten opzichte van de huidige onderhoudskosten), gedekt vanuit Strategische Investeringsagenda (structurele post voor toekomstig onderhoud SIA investeringen).

Inleiding

De komende jaren wordt de Spoorzone met circa 3.500 nieuwe woningen, werkplaatsen en voorzieningen uitgebreid. De huidige ontsluiting van de Spoorzone voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer wordt daarom aangepast, volgens het STOMP-principe.

Het [Ontwikkeldkader Spoorzone](#) uit juni 2020 stelt dat nieuwe verbindingen voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer onder het spoor door noodzakelijk en randvoorwaardelijk zijn voor de woningbouwopgave van de Spoorzone. In het [Mobiliteitsbeleid Spoorzone](#), door u vastgesteld op 15 juli 2024, is de uitwerking van het STOMP-principe in de Spoorzone verder vormgegeven.

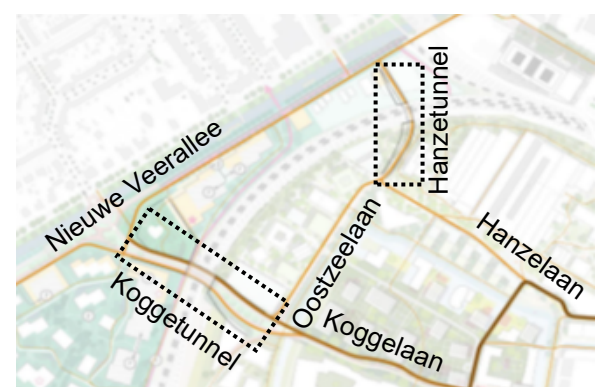
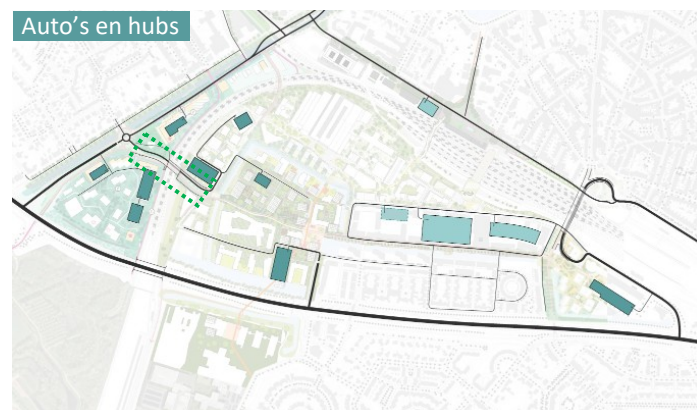
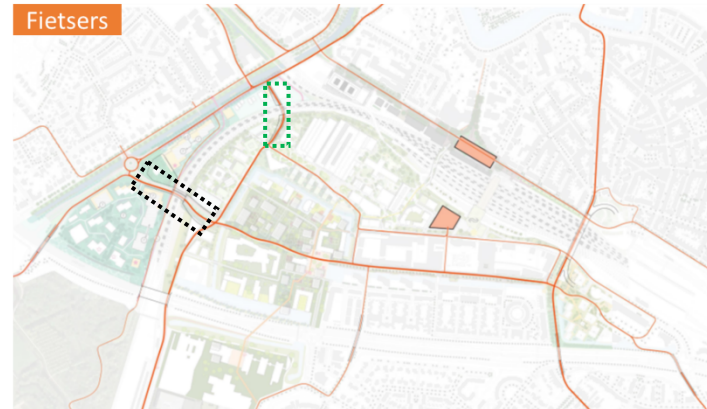
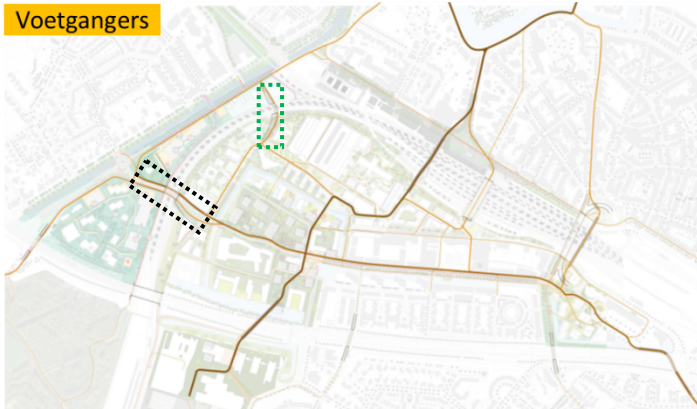
Bovenstaand beleid vormt het kader van verschillende projecten in de Spoorzone, waaronder de voorliggende ontwerpogave van twee onderdoorgangen, de vervanging van de Koggetunnel en de nieuw aan te leggen Hanzetunnel.

Voorliggend voorstel betreft de kredietaanvraag voor het realiseren van dit reeds aangenomen beleid, volgens onze voorkeursvariant. In deze variant komt er een nieuwe Koggetunnel en wordt de Hanzetunnel aangelegd als tunnel voor voetgangers en fietsers. Beide tunnels worden tegelijkertijd gerealiseerd.

1. De onderdoorgang ter plaatse van **de Koggetunnel**, nu alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers, moet toegankelijk worden voor gemotoriseerd verkeer, om de toekomstige mobiliteitshubs in het Spoorkwartier te ontsluiten. De bestaande tunnel wordt vervangen. De nieuwe tunnel wordt een belangrijke voetgangersverbinding, fietsroute en een erftoegangsweg voor gemotoriseerd verkeer, tot en met kleine vrachtwagens. Het Horrëus de Haaspad, het fietspad dat nu over de Koggetunnel loopt, wordt uitgebreid met een voetpad.
2. **De Hanzetunnel** komt in het verlengde van de fietssnelweg Hattem-Zwolle en zorgt voor een nieuwe, directe verbinding tussen de Spoorzone en het centrum voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding is cruciaal voor een goede ontsluiting van de nieuwbouw in het Spoorkwartier. Het fietspad door de tunnel wordt de hoofd fietsroute die Hattem, Hogeschool Windesheim en de Spoorzone verbindt met het Stadshart en Stadshagen. Het voetpad in de tunnel wordt een belangrijke verbinding tussen beide zijden van het spoor. Aan de zijde van het Spoorkwartier wordt een voetgangersroute over de tunnel aangelegd, zodat de geplande wandelroute langs het spoor doorloopt over de tunnel heen.

¹ P85 is een term die wordt gebruikt om de waarschijnlijkheid van het overschrijden van een projectraming aan te duiden. Een P85-raming betekent dat er een kans van 15% is dat de werkelijke kosten hoger uitvallen dan de raming. Met andere woorden, de kans dat de risicoreservering toereikend is, is 85%.

Datum 24 september 2025



Kader

- [Ontwikkeldkader Spoorzone](#)
- [Investeringsvoorstel Spoorzone 2025](#)
- [Mobiliteitsbeleid Spoorzone](#)
- [Nota van Uitgangspunten Willemskwartier](#)
- [Nota van Uitgangspunten District Z | Werkplaatsen | Lurelui](#)
- [Visie Openbare Ruimte Spoorzone](#)
- [Visie Koggepark](#)
- [Netwerkenpak Mobiliteit Zwolle](#)

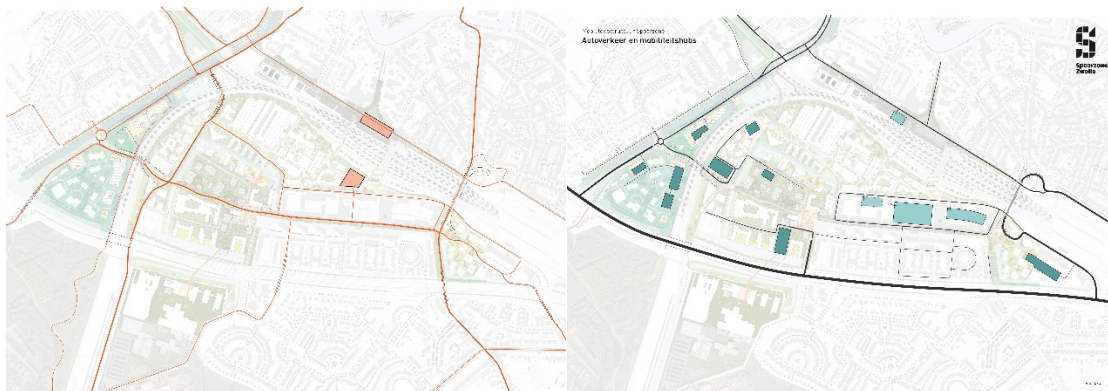
Beoogd effect

Het realiseren van twee onderdoorgangen is voorwaardelijk voor de geplande hoeveelheid woningbouw in een nieuw en aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ook zijn de onderdoorgangen noodzakelijk voor het duurzame mobiliteitsconcept volgens het STOMP-principe in de Spoorzone. Hiermee kan een autoluw gebied ontstaan met de nadruk op hoge verblijfskwaliteit, met directe verbindingen met de omgeving voor fietsers en voetgangers.

Datum 24 september 2025

Argumenten

- 1.1. *Het realiseren van dit eindbeeld (de aanleg van beide onderdoorgangen) is voorwaardelijk voor de geplande woningbouw van circa 3.500 woningen en in lijn met eerdere besluitvorming.* In het mobiliteitsbeleid Spoorzone, het Ontwikkelkader Spoorzone, bestemmingsplan Spoorkwartier zijn deze nieuwe verbindingen al vastgelegd. Ze zijn cruciaal om invulling te geven aan het STOMP-principe en zorgen voor een goede ontsluiting van de parkeerhubs. In deze nieuwe structuur (zie kaartjes hieronder) wordt de belangrijke oost-west loop- en fietsroute over de Koggelaan niet gekruist door autoverkeer.



De Hanzetunnel zorgt voor een goede verbinding met de rest van de stad passend bij deze toekomstige binnenstedelijke omgeving.

(Ter vergelijking, de afstand tussen de huidige verbindingen van Karnebeektunnel en Koggetunnel is 1 km. De afstand tussen Kerkbrugje en Kamperpoortenbrug in de binnenstad is 800 m. Daartussen liggen nog 3 verbindingen, de Rodetorenbrug, Dijkstraat en de Stenen Pijp. In de Spoorzone ligt er alleen de Passerelle, die voor voetgangers een uitstekende verbinding biedt en voor fietsers met de fiets aan de hand een alternatief is. Voor het goed functioneren van de Spoorzone zijn ook hier extra verbindingen noodzakelijk.)

Daarnaast zorgt de Hanzetunnel op netwerkniveau voor een kortere verbinding vanaf de doorfietsroute uit Stadshagen naar het station en Zwolle-Zuid, en een kortere verbinding vanaf Hattem naar de binnenstad. Vanuit regionaal mobiliteitsperspectief is dit belangrijk om de doelstellingen van de mobiliteitstransitie te bereiken.

- 1.2. *De voorgestelde voorkeursvarianten van de tunnels kwamen uit een brede studie als beste mogelijkheid, in lijn met eerdere besluitvorming en vastgestelde kaders, passend binnen het bestemmingsplan.*

Voor de realisatie zijn voor beide locaties (Koggetunnel en Hanzetunnel) meerdere varianten en subvarianten onderzocht. Tijdens deze variantenstudie is het vastgestelde kwaliteitsniveau met verschillende aspecten (waaronder toegankelijkheid, sociale veiligheid en onderhoud) opnieuw afgezet tegen de benodigde investering. (Zie bijlagen 1 en 2 voor een uitgebreide beschrijving van de variantenstudie). Op basis van de voorkeursvariant is vervolgens nog een optimalisatieslag gemaakt. Door deze gerichte optimalisaties is de benodigde investering aanzienlijk teruggebracht.

Een verdere optimalisatie is niet mogelijk, dit gaat ten koste van de groene, uitnodigende en sociaal veilige entree van de Spoorzone, zoals hieronder kort toegelicht.

Datum 24 september 2025

Voorkeursvariant Koggetunnel

De voorkeursvariant voor de Koggetunnel gaat uit van het aanleggen van een nieuwe tunnel op de plek van de huidige. Het wordt een brede doorgang onder het spoor, met een groene middenberm en aan beide zijden aan één kant van de tunnel groene taluds. Die sluiten aan op het Koggepark en op het groene hart van het Willemskwartier. Daar wordt het talud een langzaam oplopend maaiveld met zitelementen; dat sluit aan op de inrichting en het concept van Willemskwartier, is uitnodigend als entree van de Spoorzone en functioneel tegelijkertijd. Door de breedte van het Koggepark zoveel mogelijk door te laten lopen in de tunnel ontstaat één continue groene route door de Spoorzone, van Willemsvaart tot Hanze Oost.

De tunnel krijgt een open karakter, je kunt er straks goed doorheen kijken. Dat bevordert zowel de sociale als de verkeersveiligheid. Om onnodig oversteken te voorkomen, komen er voetpaden aan weerszijden van de tunnel. Dit versterkt nog eens de aansluiting op de gebiedsontwikkelingen en de ontsluiting volgens het STOMP-principe.

De nieuwe Koggetunnel wordt toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer tot en met kleine vrachtwagens. De diepte van de tunnel blijft beperkt, waardoor geen zwaar vrachtverkeer door de tunnel kan. De toegankelijkheid voor licht gemotoriseerd verkeer waarborgt de ontsluiting van de verkeershubs in de Spoorzone.



Koggepark als verbindende groene structuur in de Spoorzone met aanduiding van de Koggetunnel

Voorkeursvariant Hanzetunnel

De voorkeursvariant voor de aanleg van de Hanzetunnel voorziet in een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers, tussen het werkterrein van ProRail aan de Nieuwe Veerallee aan de westkant van het spoor en de geplande bebouwing in het Spoorkwartier aan de oostkant. De ruimte is hier zo beperkt dat een brug geen optie is; de helling zou te steil worden. Bij de aanleg van een tunnel worden de hellingen wel steiler dan gewoonlijk maar niet té steil en daarmee ook toegankelijk voor mindervaliden. Ook is voorzien in rustpunten voor voetgangers.

Een belangrijk aandachtspunt in een tunnel is de sociale veiligheid. Door goede zichtlijnen en zoveel mogelijk openheid te creëren investeren we in een sterk gevoel van sociale veiligheid.

Datum 24 september 2025

Bewoners en bezoekers voelen zich hier prettig en veilig, mede dankzij de aansluiting op het groene karakter van het Spoorkwartier. Bij de nadere uitwerking van deze tunnel wordt samen met de ontwikkelaar van het gebied (AM) blijvend aandacht gegeven aan de sociale veiligheid.

De Hanzetunnel wordt de nodige extra verbinding van de Spoorzone met de binnenstad voor voetgangers en fietsers, voor een kortere verbinding vanaf de doorfietsroute uit Stadshagen naar het station en Zwolle-Zuid, en voor een kortere verbinding vanaf Hattem naar de binnenstad. Dit draagt bij aan de doelstellingen voor duurzame mobiliteit en het realiseren van het STOMP-principe, en aan een leefbare en duurzame stadswijk zoals eerder geformuleerd in het beleid.

Gelijktijdige aanleg

Door de tunnels tegelijk te realiseren zijn ze sneller klaar, met minder overlast voor het treinverkeer en tegen lagere kosten.

- 1.3. *Beide oplossingen kunnen rekenen op draagvlak en/of instemming van grondeigenaren*
ProRail is eigenaar van de gronden rond het spoor en zal geen gronden overdragen, zoals ter plaatse van het spoor gebruikelijk. Het ontwerp is samen met ProRail opgesteld en is afgestemd op de eisen en wensen van ProRail. De Hanzetunnel is ingepast op de werklocatie van ProRail aan de Nieuwe Veerallee en hierover zijn we met ProRail in gesprek. Vanwege de spoorwetgeving wordt ProRail de aanbestedende partij voor de onderdoorgangen, dus ook omtrent de uitvoering is directe afstemming.

Voor de gronden buiten het spoor is eigendom niet noodzakelijk, met een zakelijk recht zijn de gemeentelijke belangen ook voldoende te borgen. Goede communicatie met de eigenaren is hierbij wel van belang, zie daarvoor het kopje over communicatie.

- 2.1. *De kredietaanvraag past binnen het op 7 juli 2025 vastgestelde investeringsbesluit.*
Vanuit de Woningbouwimpuls-regeling en de Versnellingsgelden (specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur) van het Rijk en vanuit de provincie is financiering (zie kopje financiën) ontvangen voor het aanleggen en verleggen van de Koggetunnel en aanleg van de Hanzetunnel, met als doel bij te dragen aan het autoluw gebied.
- 2.2. *Rijk en provincie stemmen in met de aanleg van de tunnels om te kunnen voldoen aan het toevoegen van woningen in het gebied, met daarbij het STOMP principe als uitgangspunt.*
Met de aanleg van de tunnels wordt voldaan aan subsidievoorwaarden vanuit Rijk en Provincie. Hierin wordt gesteld dat de onderdoorgangen noodzakelijk zijn voor de toevoeging van de woningen in het westelijk deel van de Spoorzone, en de daarvoor benodigde kwalitatieve leefomgeving.

Datum 24 september 2025

2.3. *Gelijktijdig bouwen van beide tunnels zorgt voor fors minder impact op het treinverkeer, lagere kosten en een kortere bouwperiode.*

Het tegelijk bouwen van de twee tunnels beperkt de duur van het project en zorgt daarmee voor een relatief korte periode van hinder voor het treinverkeer en voor lagere kosten. Tijdens de bouw van de onderdoorgangen wordt de voet- en fietsroute door de Koggetunnel 1 tot 2 jaar buiten gebruik gesteld. Zonder alternatief zou er voor fietsers geen verbinding meer zijn aan de westzijde van Hanzeland. De dichtstbijzijnde fietsroutes lopen door de Van Karnebeektunnel en over de dijk bij het Engelse Werk. Voetgangers kunnen uitwijken naar de passerelle of dezelfde dijk bij het Engelse Werk. Maar een dergelijke lange stremming past niet bij het STOMP-principe, en daarom wordt een tijdelijke voet- en fietsverbinding aangelegd over een afgezette strook op de IJsselallee. Voor de fietsers is daarmee de omrijdbeweging beperkt, er ligt tijdelijk een verbinding tussen fietssnelweg Zwolle-Hatterm en de fietsstructuur aan de Nieuwe Veerallee. Er blijven op de IJsselallee drie rijstroken richting snelweg beschikbaar, net als in de huidige situatie. De rijstroken worden versmald en de snelheid wordt verlaagd van 70 naar 50 km/u. Uit onderzoek blijkt dat deze oplossing goed inpasbaar is, en leidt tot slechts beperkt en acceptabel reistijdverlies (10-15 seconden) voor het autoverkeer op de IJsselallee.

3.1 *Het opnemen van een risicoreservering voor de meerkosten van P85 in plaats van P50 is een eis van ProRail en noodzakelijk om de financiële stabiliteit van het project Onderdoorgangen te waarborgen.*

De volgende punten ondersteunen deze keuze:

- Hogere Zekerheid: Door een risicoreservering op P85-niveau op te nemen, vergroten we de zekerheid dat de financiële middelen voldoende zijn om onverwachte kosten te dekken. Dit voorkomt budgetoverschrijdingen en financiële tekorten tijdens de uitvoering van het project.
- Proactief Risicomanagement: Het opnemen van een hogere risicoreservering stelt ons in staat om proactief te reageren op potentiële risico's en onzekerheden. Dit zorgt voor een betere beheersing van het project en vermindert de kans op vertragingen en extra kosten.
- Samenwerking met ProRail: In overeenstemming met de afspraken met ProRail, waarbij de gemeente Zwolle actief deelneemt aan het risicomanagementproces, kunnen we proactief en efficiënt de inzet van de extra risicoreservering beheren. Deze gezamenlijke aanpak van risicomanagement versterkt onze controle en minimaliseert de kans op financiële tegenvallers, wat ons helpt om beter voorbereid te zijn op eventuele uitdagingen.

4.1 *Onderhoudskosten*

In de SIA is een structureel bedrag opgenomen voor beheer en onderhoud vanaf 2026 in de Spoorzone. Dit ter dekking van de toename van kosten door meer te beheren oppervlakte. Deze lasten worden gedekt uit de structurele middelen SIA. Deze onderhoudskosten verschillen per variant nauwelijks, hooguit bij vervangingsinvesteringen.

Datum 24 september 2025

Alternatieve mogelijkheden

Onderzochte alternatieven

a. *Het niet realiseren van één of beide onderdoorgangen.*

Wordt één of beide doorgangen niet gerealiseerd, dan is het onmogelijk om het volledige beoogde woningbouwprogramma in het Spookkwartier te realiseren. Ook kunnen we de nieuwe en bestaande bewoners geen hoogwaardige openbare ruimte aanbieden. Een deel van het Spookkwartier zal geen goede verbinding hebben met de rest van Zwolle en de leefbaarheid van de Spoorzone komt daarmee onder druk te staan.

Zonder de nieuwe onderdoorgangen is het invoeren van het mobiliteitsbeleid in de Spoorzone niet mogelijk. De beoogde routes zijn dan niet beschikbaar, en er zal onacceptabele verkeersdruk en congestie op andere locaties ontstaan.

Ook zullen de toegekende subsidies voor het realiseren van de onderdoorgangen komen te vervallen.

b. *Kwaliteitsniveau Koggetunnel*

Zoals benoemd bij argument 1.2 sluit de Koggetunnel aan op het Koggepark en op het groene hart van het Willemskwartier. Om tot een goede balans tussen de kwaliteit en de benodigde investering te komen zijn drie opties voor het kwaliteitsniveau van de Koggetunnel onderzocht: een hoogwaardige variant, een functionele variant en een gebalanceerde variant.

De hoogwaardige variant sluit naadloos aan op de Nota van Uitgangspunten Willemskwartier (groene hart). Deze variant biedt veel kwaliteit, maar vraagt om een grotere investering (€ 11 miljoen duurder dan de voorkeursvariant; de gebalanceerde variant).

De functionele variant is € 4 miljoen goedkoper dan de voorkeursvariant, maar voldoet niet aan de kwaliteitsnormen en haalt de kwalitatieve ondergrens niet. De tunnel verliest hiermee de aansluiting met de omgeving en biedt bovendien niet de nodige sociale veiligheid.

De gebalanceerde variant is de voorkeursvariant zoals opgenomen in dit raadsvoorstel. Deze variant is geoptimaliseerd om kosten te verlagen zonder afbreuk te doen aan kwaliteit en sociale veiligheid.

c. *De bestaande Koggetunnel behouden*

Er zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de bestaande Koggetunnel te behouden.

Verbreden van de bestaande tunnel is technisch gezien niet mogelijk. Daardoor moeten in alle subvarianten waarin de huidige tunnel behouden wordt, het fiets- en autoverkeer elkaar kruisen op hellingen in de tunnel. Dit is onveilig.

Het behoud van de bestaande Koggetunnel voor alleen langzaam verkeer leidt tot een extra tunnel voor alleen autoverkeer. Dit vraagt meer ruimte en doorsnijdt daarmee de geplande gebiedsontwikkeling van het Spookkwartier en Willemskwartier. Het is daarbij niet mogelijk om autoverkeer toe te voegen en een goede en veilige verbinding te maken. Daarnaast zijn dan het Koggepark en het groene hart in het Willemskwartier niet in te passen.

Datum 24 september 2025

d. Wel zwaar vrachtverkeer door de nieuwe Koggetunnel

Zwaar vrachtverkeer heeft een hogere tunnel nodig. Omdat het spoor op een vaste hoogte ligt, zou de tunnel dieper moeten worden. Een diepere tunnel heeft een groter hoogteverschil met het maaiveld, en heeft dus meer lengte nodig om op het maaiveld aan te sluiten. De beschikbare lengte op deze locatie is beperkt, waardoor de rijbaan een stuk steiler zou worden. Dat maakt het voetpad langs de rijbaan ontoegankelijk voor mindervaliden. Daarnaast ontstaat er ter plaatse van het spoor een groot hoogteverschil tussen rijbaan en fietspad, dat alleen met een betonnen wand is op te vangen. Dat maakt van de tunnel een grotere barrière in het gebied in plaats van een verbinding, en vervalst de groene middenberm. Dit doet afbreuk aan de gewenste groene omgeving. Zwaar verkeer kan het gebied bereiken via de IJsselallee.

Tot slot zou de ondergrondse betonconstructie van deze langere tunnel doorlopen tot en met het kruispunt Koggelaan-Oostzeelaan. Hiermee ontstaat een blokkade voor alle kabels en leidingen die er nu liggen en die extra nodig zijn ten behoeve van de woningbouw. Dit is onacceptabel.

e. Volgordelijk bouwen: eerst de Hanzetunnel, daarna de Koggetunnel

In deze volgordelijke variant zijn er twee bouwperiodes, waarbij de tweede tunnel jaren later pas wordt opgeleverd. Tijdens de gehele periode zou er wel een verbinding voor voetgangers en fietsers zijn maar wordt het spoor vaker buiten bedrijf gesteld, gedurende een veel langere periode. Dit leidt tot fors meer overlast voor het treinverkeer en aanzienlijke hogere kosten.

Met de keuze voor de voorkeursvariant van het gelijktijdig vervangen van de Koggetunnel en het aanleggen van de nieuwe Hanzetunnel, sluiten we het beste aan bij de beleidsplannen, voeren we het STOMP-principe uit, komen we in aanmerking voor aanzienlijke gelden van derden en bieden we:

- De meeste ruimtelijke kwaliteit
- De beste verkeersveiligheid
- Goede inpassing in de omgeving
- Beperkte overlast tijdens een korte bouwperiode
- Snelle oplevertijd en kostenbesparing op de aanleg

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Voor beide onderdoorgangen zijn stakeholders als Toegankelijk Zwolle, de Fietsersbond en ProRail benaderd om wensen in te brengen. De wensen van deze partijen zijn waar mogelijk verwerkt in de voorkeursvarianten. ProRail is een belangrijke stakeholder en is onderdeel van het ontwerpteam en daarmee nauw betrokken bij het opstellen van de varianten. De voorkeursvarianten zijn besproken met toegankelijk Zwolle en de Fietsersbond Zwolle & NO Veluwe.

Van de gevoerde klanteis gesprekken is een CRS (klantreisspecificatie) gemaakt en zijn verslagen beschikbaar. Dit project is gestart en gesprekken zijn gevoerd in de geest van Hanza! Uit de KES-gesprekken kwamen geen grote bezwaren naar voren.

Met de ontwikkelaars van het Spoorkwartier (plan WärtZ) en Willemskwartier loopt afstemming om de plannen goed op elkaar aan te laten sluiten, en is de grondverwerving besproken. De onderdoorgangen sluiten aan op de Nieuwe Veerallee, deze weg moet opnieuw ingericht worden. Voor de herinrichting van die weg loopt een separaat participatieproces volgens Hanza!

Datum 24 september 2025

Communicatie

In november 2023 is het mobiliteitsbeleid in de Spoorzone besproken met bewoners tijdens het [Spoorcafé](#). In juli van dit jaar zijn raadsleden uitgenodigd om een toelichting te krijgen op dit omvangrijke project. Van deze mogelijkheid hebben 3 (burger)raadsleden gebruikgemaakt. In aanloop naar de besluitvorming over de variantenstudie en de kredietaanvraag worden de onderdoorgangen opnieuw besproken tijdens het Spoorcafé in het najaar van 2025. Naast de reguliere uitnodigingen via e-mail en social media, ontvangen direct omwonenden aan de Willemsvaart een persoonlijke, schriftelijke uitnodiging.

Na besluitvorming door de gemeenteraad communiceren we breder, onder meer met een algemeen persbericht over het genomen besluit.

Financiën

De totale kosten voor het aanleggen van de onderdoorgangen zijn € 70,3 mln. Dit is inclusief het al eerder beschikbaar gestelde krediet van € 2 mln voor de voorbereiding. Voor de resterende uitvoering is nog € 68,3 mln benodigd.

De kostenramingen zijn zorgvuldig opgesteld volgens de SSK-systematiek. Daarnaast is de kostenraming door een externe partij samengesteld en vervolgens door een andere externe partij beoordeeld voor een second opinion.

Omdat het een integrale ontwikkeling betreft worden er meerdere projecten uit de projectlijst van de SIA tegelijkertijd uitgevoerd, namelijk:

- A1 - Aanleg Koggetunnel, ontsluiting oostzijde;
- A4 - Aanleg Koggepark, vernatten/groen (deels);
- A6 - Uitbreiden hoofdsysteem riolering (deels);
- A9 - Aanleg fietsverbinding Stadshagen (spoortunnel Veerallee);
- A10 - Fietssnelweg door Willemskwartier.

De dekking van een totaal van € 68,3 mln wordt als volgt onderverdeeld:

- Strategische investeringsagenda € 24,5 mln
- Subsidiebijdrage WBI provincie € 3,0 mln
- Subsidiebijdrage WBI rijk € 11,1 mln
- Subsidiebijdrage Versnellingsgelden rijk € 19,3 mln
- Bijdrage coalitiepartners € 10,4 mln

Door gelijktijdige bouw wordt ca € 2 mln bespaard.

Op dit moment is het ontwerp nog onzeker, waardoor de financiële bandbreedte groter is dan uiteindelijk noodzakelijk. Ook het werken met de zogenaamde P85 raming van ProRail betekent dat de risicoreservering (onzekerheidsreserve) groter is dan de gebruikelijke 50%. De P85 methode geeft een zekerheid van 85% dat het werk binnen budget wordt gerealiseerd. Voor ProRail is het noodzakelijk in de overeenkomst te vermelden dat er dekking is tot aan het budget van P85. Om hier invulling aan te geven wordt het verschil van de P50 t.o.v. P85 niet meteen gevraagd als krediet, maar om te reserveren binnen de Spoorzone.

Datum 24 september 2025

Volgens de begroting komt € 24,5 mln uit de Strategische investeringsagenda van Gemeente Zwolle. De overige € 43,8 mln komt uit subsidies en bijdragen van derden. Deze gelden maken deel uit van grootschaliger financiering van andere (deel)projecten. Het aanleggen van de onderdoorgangen is voor veel van deze gelden een voorwaarde; gaat de aanleg niet door, dan heeft dat ook negatieve effecten op de andere betrokken (deel)projecten.

Risico's

Aan elk fysiek project zijn risico's verbonden. Dit zijn de belangrijkste voor dit project.

- Tegenvallende aanbestedingen.
We werken met realistische inschattingen en een marge om dit op te vangen.
- Kostenstijgingen door kwaliteitsverhoging of scopeverbreiding.
Kostenstijgingen als gevolg van indexatie gedurende de looptijd van het project zijn reeds zo goed mogelijk ingecalculeerd.
- Hogere plankosten door langere looptijd van het project.
Dit wordt gemanaged door maximale sturing op planning en prioritering van dit project vanuit Spoorzone.
- Vertraging door het niet tijdig aanvragen en toekennen van Treinvrije periode's (TVP's)
Dit risico wordt beheerst door hierover intensief te overleggen met de spoorsector.
- Financiering vanuit de subsidiebijdragen: op het moment van de kredietaanvraag bij de gemeenteraad is er nog geen 100% zekerheid op het behalen van de subsidievoorwaarden van deze WBI.
Deze voorwaarden zijn gebaseerd op gerealiseerde woningaantallen in het gebied. Volgens de WBI-systematiek keert het rijk pas definitief uit nadat de woningen zijn opgeleverd.
Dit risico wordt stadsbreed gemonitord en is onderwerp van gesprek in de Voortgangsrapportages (VP) en in de afstemming met het ministerie van BZK.
- Alle haalbare varianten van deze onderdoorgangen raken een bestaande hoogspanningskabel van TenneT. Verlegging hiervan is kostbaar en kan tot vertraging leiden.
We gaan een realisatieovereenkomst aan met TenneT voor de verlegging van de hoogspanningskabel.
- Bezwaar grondeigenaren
Middels het vaststellen van het bestemmingsplan zijn de grondeigenaren al geïnformeerd over de wijzigingen in het gebied, en zijn er geen bezwaren vanuit grondeigenaren ontvangen. Ook zijn we in gesprek met grondeigenaren om gronden te verwerven dan wel een recht te vestigen.

Datum 24 september 2025

Vervolg

Op basis van dit raadsbesluit:

- Gaan we definitief over tot verwerving van gronden van derden of het recht om daarop een tunnel te vestigen.
- Worden vervolgens de voorkeursvarianten verder uitgewerkt.
- Gaan we een objectovereenkomst met ProRail aan.
- Wordt de aanbesteding uitgevoerd door ProRail.
- Zorgt gemeente Zwolle voor de uitwerking en aanbesteding van de inrichting van de tunnels.
- Geschiedt de uitvoering in delen door ProRail en Gemeente Zwolle.
- Heeft het Q-team een toetsende rol t.a.v. de beeldkwaliteit van de onderdoorgangen.
- Gaan we een realisatieovereenkomst met TenneT aan voor verlegging van de hoogspanningskabel.

Mijlpalenplanning

Opdrachtverlening aan ProRail	2026
Aanbesteding door ProRail	2027
Bouw tunnels door ProRail	2028 t/m 2029
Inrichting tunnels door Gemeente Zwolle	2029 t/m 2030
Oplevering tunnels	2030

De raad zal regelmatig geïnformeerd worden over de voortgang van dit project, in elk geval tweejaarlijks middels de Voortgangsrapportage Projecten.

Openbaarheid

Deze nota is openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer