

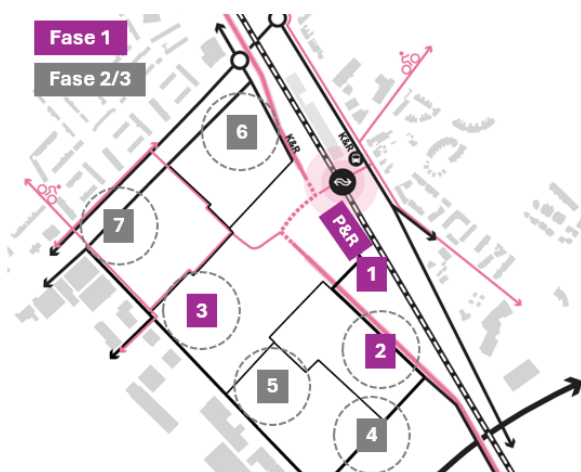
Raadsvoorstel

Onderwerp:	Vaststellen uitgangspunten voor de uitwerking van drie hubs voor fase 1 van het Stationskwartier
Portefeuillehouder:	Mischa Peters en Roger van Asselt
Datum college besluit:	22 september 2026
Behandelend ambtenaar:	Casper Stelling - Bouke Vellinga
Registratienummer:	GZDGCB 2779314/2780611

Inleiding

Om de ambities uit het Masterplan Stationskwartier te kunnen realiseren, is een integrale parkeerstrategie nodig (GZDGCB 2779314/2779383). Essentieel onderwerp hierin is de nadere uitwerking van de parkeerhubs. De parkeerhubs zijn de bovengrondse parkeergarages waar bewoners en andere gebruikers hun auto kunnen stallen. Met dit besluit over de uitgangspunten voor de hubs, zijnde eigendom (6.2), tarieven (5.4), kwaliteitsniveau (H.4) en financiering (5.6) uit de bijlage, kunnen we een investeringsvoorstel opstellen voor hubs 1 t/m 3 uit fase 1 van de gebiedsontwikkeling. Met de voorliggende parkeerstrategie is een sluitende concept-businesscase gemaakt (GZDGCB 2779314/2779384) die aansluit op de vastgestelde ambities uit het Masterplan en de eerder door de gemeente vastgestelde uitgangspunten parkeren (Governance energie en mobiliteit stationsomgeving, GZDGCB1625191/1633055). De integrale parkeerstrategie is een dynamisch document dat niet als zodanig integraal wordt vastgesteld. Andere onderdelen van de integrale parkeerstrategie worden als onderdeel van andere besluiten vastgesteld (zoals Mobiliteitsfonds in september 2026).

Figuur: actuele weergave van de parkeeropgave in het Stationskwartier (fase 1 en verder)



Raadsbesluit

De gemeenteraad van de gemeente Culemborg besluit:

1. De uitgangspunten over eigendom (6.2), tarieven (5.4), kwaliteitsniveau (H.4) en financiering (5.6) uit de integrale parkeerstrategie (GZDGCB2779314/2779383) vast te stellen voor de ontwikkeling van drie mobiliteitshubs in fase 1 van de ontwikkeling van het Stationskwartier.
2. Een voorbereidingskrediet van € 200.000 ex BTW beschikbaar te stellen voor de onderbouwing van een investeringsbeslissing voor hubs 1, 2 en 3 en dit te dekken vanuit de grondexploitatie en de parkeerinkomsten in het Stationskwartier.

Argumenten

1.1 Met dit besluit geven we uitvoering aan de ambitie om parkeren in het Stationskwartier op te lossen in hubs.

De raad heeft ingestemd met de ontwikkeling van het Stationskwartier als autoluwe wijk. Ook heeft de raad uitgangspunten voor parkeren vastgesteld¹. Het vaststellen van de kaders voor eigendom, tarieven en ontwerp is de logische vervolgstap om deze ambitie ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. De vast te stellen kaders zijn onderbouwd in de integrale parkeerstrategie en verwerkt in de concept-businesscase. Deze documenten zijn als geheime bijlagen toegevoegd bij dit besluit. Merk op dat de integrale parkeerstrategie en de concept-businesscase als zodanig niet worden vastgesteld. Dit zijn dynamische documenten die minimaal jaarlijks geëvalueerd en bijgesteld worden. Wanneer bijstellingen impact hebben op de vast te stellen uitgangspunten dan kan het nodig zijn dat hier opnieuw besluitvorming over plaats moet vinden. De uitgangspunten onder punt 1 van het raadsbesluit die nu voorliggen, zijn de uitgangspunten over eigendom, tarieven, kwaliteitsniveau en bekostiging.

1.2 Met gemeentelijk eigendom houdt de gemeente grip op de verdeling van parkeerrechten, de tarieven en de samenhang met het parkeerbeleid in de rest van de stad. Dit sluit aan bij het gemeentelijke vastgoedbeleid.

Met het vaststellen van het Accommodatiebeleid en de Nota Vastgoedbeleid 2023 heeft de gemeente richting gegeven aan het Vastgoedbeleid van de gemeente Culemborg. Belangrijk uitgangspunt dat daarbij is vastgelegd: *“Wij bezitten vastgoed als instrument om maatschappelijke- en publieke doelstellingen te behalen. Het bezit van gemeentelijk vastgoed is geen doel op zich, maar is enkel een instrument om maatschappelijke doelstellingen te faciliteren.”* De gemeente faciliteert al langer parkeren in de openbare ruimte om te sturen op parkeren en burgers en bedrijven te faciliteren in hun behoefte. Eigendom van de openbare ruimte en parkeerterreinen, de inrichting van straten, parkeervakken en betaalautomaten, de uitgifte van vergunningen en de heffing van parkeerbelasting zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het gemeentelijke takenpakket. De raad heeft eerder vastgesteld¹ dat de gemeente grip moet houden op de verdeling en kosten van parkeerrechten in het Stationskwartier. Met gemeentelijk eigendom van de hubs is dit uitgangspunt geborgd.

1.3 Met deze tarieven als uitgangspunt is de businesscase van de 3 hubs uit fase 1 van de gebiedsontwikkeling sluitend (prijspeil 2026, inclusief BTW).

De voorgestelde uitgangspunten voor de tarieven sluiten aan bij tarieven in soortgelijke ontwikkelingen elders in het land en houden rekening met de betaalbaarheid voor bewoners. Toekomstige bewoners en bedrijven in het Stationskwartier kunnen bij de vestigingskeuze rekening houden met de wijze van parkeren en de te verwachten kosten daarvan. Via een actieve communicatiestrategie naar toekomstige inwoners, bezoekers en bedrijven informeren wij toekomstige gebruikers over deze voorwaarden. Met het vaststellen van deze uitgangspunten voor de tarieven kunnen we verder met de businesscase en het investeringsvoorstel. Dit zijn nog niet de definitieve tarieven die bewoners en bedrijven gaan betalen. De uiteindelijke tarieven die de gemeente publiceert worden in een jaarlijkse beleidscyclus vastgesteld voor de uitgifte van de abonnementen.

¹ Governance energie en mobiliteit stationsomgeving Registratienummer: GZDGCB1625191/1633055. September 2024.

1.4 Ontwerp: Met een sober en doelmatig ontwerp beperken we de stichtingskosten.

De kosten van parkeergebouwen lopen sterk uiteen en variëren (prijsspeil 2026) van € 15.000 per parkeerplaats voor een eenvoudig 1-laags parkeerdek tot € 100.000 per parkeerplaats voor een ondergrondse garage met 3 of meer verdiepingen. Het vaststellen van uitgangspunten voor het kwaliteitsniveau van de hubs is daarom noodzakelijk voor een goede businesscase en het investeringsvoorstel. Het ontwerp van de mobiliteitshubs sluit aan bij de nog op te stellen strategie beeldkwaliteitsplan Stationskwartier. Binnen die kaders kiezen we voor een sober en doelmatig ontwerp. Dit betekent een bovengrondse garage met natuurlijke ventilatie en een functionele afwerking, inclusief verhoogde onderste laag om commerciële en maatschappelijke activiteiten in de plint mogelijk te maken. Met relatief eenvoudige middelen als hout en groen zijn de hubs in te passen in het beeldkwaliteitsplan. Zie voor referenties GZDGCB 2779314/2779383. Dit uiteraard zonder in te leveren op veiligheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid. Een dergelijke bovengrondse garage met 3 of 4 lagen en een sober ontwerp houdt de investering per parkeerplaats beheersbaar. Dit beperkt het beroep dat op de grondexploitatie en de bijdrage van ontwikkelaars wordt gedaan.

1.5 Financieel: Sluitende businesscase. Eventuele tekorten mogen geen invloed hebben op de begroting.

Een sluitende businesscase voor de parkeerhubs betekent dat de aanleg en exploitatiekosten gedekt worden vanuit de grondexploitatie en de parkeerinkomsten in het Stationskwartier en geen invloed heeft op de begroting van de rest van de gemeente. Door deze binnen het Stationskwartier op te lossen, blijft de prikkel bestaan om te sturen op sobere en doelmatige uitvoering, realistische tarieven en een gefaseerde bouw die aansluit bij de daadwerkelijke vraag. Als deze balans niet sluitend is, moeten er andere keuzes gemaakt worden om het tekort te dekken, bijvoorbeeld met een integrale parkeerexploitatie voor de hele stad of vanuit algemene middelen van de gemeente.

2.1 Met een voorbereidingskrediet kan het ontwerp van de hubs worden voorbereid, zonder dat de raad al een onomkeerbare investeringsbeslissing hoeft te nemen.

De businesscase is gebaseerd op de best beschikbare inzichten van dit moment. Bij de verdere planuitwerking scherpen we de uitgangspunten en ramingen verder aan, zodat de financiële onderbouwing steeds nauwkeuriger wordt. Daar is eerst een concreet ontwerp met bijbehorende kostenraming nodig. Het voorbereidingskrediet is bedoeld voor de kosten van ontwerp, onderzoek (onder andere constructie, brandveiligheid, parkeermanagementsysteem en bodem) en aanbestedingsvoorbereiding. Een voorbereidingskrediet is het gebruikelijke instrument om deze kosten te kunnen maken vooruitlopend op een definitief investeringsbesluit. Concreet gaat het om locatieonderzoek, geotechnisch onderzoek, verkeerskundige analyse, het opstellen van het Programma van Eisen, architectenselectie, het voorlopig ontwerp, de kostenraming, marktconsultatie exploitatie, de businesscase, de vergunningsstrategie en een risicoanalyse. Bij een positief investeringsbesluit wordt dit krediet onderdeel van de totale investering in de mobiliteitshubs. Indien wordt besloten de ontwikkeling niet voort te zetten, komen de gemaakte voorbereidingskosten ten laste van de gebiedsontwikkeling Stationskwartier.

Kanttelingen

1.1 De keuze voor eigendom heeft financieel risico als de kosten of inkomsten tegenvallen.

Het vaststellen van gemeentelijk eigendom heeft financiële consequenties: de eigenaar draagt het investeringsrisico en de aanloopverliezen in de eerste exploitatiejaren, die kenmerkend zijn voor de opstartfase van parkeervoorzieningen. Bij het vaststellen van de gebiedsexploitatie in november 2025 is nog vastgelegd dat het financierings- en risicoprofiel van Culemborg in combinatie met haar beperkte weerstandsvermogen geen ruimte biedt om zelf risicodragend in parkeerhubs te investeren. Daarom is voor de realisatie en de exploitatie van de mobiliteitshubs gezocht naar samenwerkingsvormen met marktpartijen. Dit heeft echter consequenties voor de grip op de verdeling van parkeerrechten, de tarieven en de samenhang met het parkeerbeleid in de rest van de stad. Daarom wordt nu toch eigendom bij de gemeente voorgesteld. Door het eigendom bij de gemeente neer te leggen, worden hiermee andere investeringen in de stad beperkt door de grenzen van de solvabiliteit van de gemeente. Consequentie hiervan bepalen we nadat de solvabiliteit uit de gemeentebegroting 2027 blijkt.

Het risico van gemeentelijk eigendom is beheersbaar doordat de ontwikkeling van de mobiliteitshubs gefaseerd plaatsvindt en investeringsbeslissingen niet in één keer voor het gehele Stationskwartier worden genomen. Hierdoor kan tussentijds worden bijgestuurd op onder andere fasering, exploitatie, ontwerp en investeringsniveau. Daarnaast kan de gemeente inspelen op gewijzigde omstandigheden door parkeeroplossingen tijdelijk anders te organiseren of de exploitatie op een andere wijze vorm te geven. Het besluit beperkt zich bovendien tot fase 1 van het Stationskwartier, waardoor eerst ervaring wordt opgedaan voordat besluiten over vervolgfases worden genomen.

1.2 Met het besluit over het eigendom hebben we nog niet de organisatie van de exploitatie en beheer en onderhoud geregeld.

Dit besluit gaat niet over de manier waarop beheer, onderhoud, exploitatie en handhaving van de hubs worden georganiseerd. Eigendom en de uitvoeringsvorm daarvan zijn twee aparte keuzes; over beheer, onderhoud, exploitatie en handhaving volgt een separaat voorstel, naar verwachting tegelijk met het investeringsvoorstel. Tot die tijd blijft de precieze juridische en organisatorische vormgeving van het eigendom (bijvoorbeeld onderbrengen in de eigen organisatie of in een gemeentelijke entiteit) nog open. De kosten hiervan zijn opgenomen in de businesscase.

1.3 De abonnementen zijn duurder dan een vergunning voor straatparkeren.

In dit besluit stellen we voor bewoners een uitgangspunt voor een gemiddeld tarief vast dat hoger ligt dan de prijs van een vergunning voor straatparkeren in Culemborg. Voor abonnementen geldt net als bij vergunningen dat er geen sprake is van prijsdifferentiatie door de gemeente naar burgers. De abonnementen worden na vaststelling van de uitgangspunten vertaald naar concreet beleid op het vlak van tarieven en verdeling van schaarse rechten.

1.4 Een sober en doelmatig ontwerp kan op termijn beperkingen opleveren.

Voertuigen worden gemiddeld groter en breder, de vraag naar laadpunten neemt toe en wet- en regelgeving (bijvoorbeeld rond brandveiligheid) kan aanscherpen. Bij een sober ontwerp bestaat het risico dat vakmaten op termijn te krap blijken. Dit risico wordt beperkt door niet te rekenen met de minimale vakmaten, door in het omgevingsplan een extra bouwlaag voor de parkeerhubs mogelijk te maken en de hubs gefaseerd te ontwikkelen. Hierdoor kan de omvang van parkeerplaatsen tussentijds gewijzigd worden. Het kwaliteitsniveau 'sober en doelmatig' is een bandbreedte en geen vastgelegd ontwerp. De uiteindelijke kosten per parkeerplaats worden pas scherp zichtbaar bij de uitwerking van het ontwerp voor de mobiliteitshubs, waarna kan blijken dat het uitgangspunt de stichtingskosten per plek moet worden bijgesteld.

2.1 De uitwerking van de parkeerhubs kan nog tot wijzigingen leiden in de businesscase.

De voorliggende businesscase is opgesteld op basis van de best beschikbare inzichten van dit moment. In de vervolgfase worden de uitgangspunten nader uitgewerkt en aangescherpt op basis van een concreet ontwerp, aanvullende onderzoeken en een geactualiseerde kostenraming. Daarbij kan de financiële uitkomst van de businesscase wijzigen. Om eventuele afwijkingen op te vangen zijn verschillende beheersmaatregelen beschikbaar, zoals optimalisatie van het ontwerp, aanpassing van de fasering, tijdelijke parkeeroplossingen en actualisatie van de exploitatie-uitgangspunten. We zorgen ervoor, dat er continue afstemming is met de financiële haalbaarheid. Na afronding van de vervolgfase wordt de geactualiseerde businesscase ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. Op basis daarvan kan worden vastgesteld of de parkeerstrategie binnen de financiële kaders van het Stationskwartier uitvoerbaar blijft en welke vervolgstappen passend zijn. Door de gefaseerde aanpak leren we bij elke hub welke verbeteringen er zijn voor de volgende hubs. De kosten van de voorbereidingsfase worden gedekt uit de definitieve parkeerexploitatie Stationskwartier.

2.2. Het kan zijn dat het krediet moet worden afgeboekt op de gebiedsontwikkeling Stationskwartier.

De businesscase laat zien dat een sluitende exploitatie van de mobiliteitshubs haalbaar is op basis van de huidige inzichten. Met het voorbereidingskrediet worden de uitgangspunten nader uitgewerkt en gevalideerd. Hierdoor ontstaat in een vroeg stadium een steeds nauwkeuriger beeld van de financiële haalbaarheid en de mogelijkheden om hierop bij te sturen. Indien hieruit volgt om geen investeringsbeslissing te nemen, komen de gemaakte voorbereidingskosten ten laste van de gebiedsontwikkeling Stationskwartier.

2.3 Vooruitlopend op het investeringsvoorstel wordt in de nog af te sluiten anterieure overeenkomst voor Perron C een afspraak gemaakt over de bijdrage die de gemeente aan de parkeerplaatsen voor dat plangebied gaat doen.

Om de verdere uitwerking van de woningbouw, voorzieningen en het bijbehorende parkeergebouw in Perron C te kunnen doen, is het nodig om over en weer helderheid te hebben over wie wat doet en met welke financiële bijdragen. Daarvoor zijn de samenwerkings- en anterieure overeenkomst die we als gemeente met de initiatiefnemer afsluiten de basis. Voor de voortgang van het project is het noodzakelijk dat deze anterieure overeenkomst uiterlijk begin 2027 wordt afgesloten. De financiële afspraak in deze overeenkomst wordt gemaakt op basis van de bijgevoegde BUCA Parkeerstrategie fase 1 Stationskwartier.

Het parallel uitwerken van het investeringsvoorstel en het stedenbouwkundig ontwerp (SO) door de initiatiefnemer zal de noodzakelijke inhoud leveren voor een robuust en samenhangend investeringsvoorstel.

Kosten, Baten, Dekking

Dit besluit legt kaders vast waarbinnen het ontwerp en de businesscase per hub verder worden uitgewerkt. Daarnaast wordt met dit besluit een voorbereidingskrediet van € 200.000 beschikbaar gesteld voor het opstellen van het ontwerp en de aanbestedingsvoorbereiding van de mobiliteitshubs. Concreet gaat het om locatieonderzoek, geotechnisch onderzoek, verkeerskundige analyse, het opstellen van het Programma van Eisen, architectenselectie, het voorlopig ontwerp, de kostenraming, marktconsultatie, de businesscase, de vergunningstrategie en een risicoanalyse. Bij een sluitende businesscase en een positief investeringsbesluit voor de mobiliteitshubs wordt het voorbereidingskrediet verrekend in de totale investering en op die manier via de exploitatie van de hub gedekt binnen de financiële kaders van het Stationskwartier. We nemen het als voorbereidingskosten op de balans mee, voor maximaal 5 jaar. Binnen deze termijn dient het onderdeel te worden van een door de raad vastgestelde investering of dienen de gemaakte kosten te worden afgeboekt ten laste van de risicobuffer reserve Stationskwartier. De financiële gevolgen van de daadwerkelijke realisatie van de mobiliteitshubs zelf worden inzichtelijk gemaakt in het investeringsvoorstel dat op een later moment aan de raad wordt voorgelegd.

Personele en/of Juridische gevolgen

Dit besluit heeft geen directe personele gevolgen. Juridische gevolgen van de keuze voor gemeentelijk eigendom, zoals de rechtsvorm waarin de hubs worden ondergebracht, worden betrokken bij het governance-voorstel.

Communicatie en Burgerparticipatie

Dit besluit betreft kaders voor de businesscase en het ontwerp en heeft geen directe rol voor burgerparticipatie. Bij de verdere uitwerking van tarieven, parkeerrechten en parkeerregulering wordt een communicatiestrategie opgesteld waarmee inwoners en bedrijven gefaseerd en tijdig worden meegenomen in de gevolgen van het parkeerbeleid.

Bijlagen:

1. GEHEIM Integrale parkeerstrategie SK (GZDGCB2779314/2779383)
 2. GEHEIM Toelichting BUCA Parkeerstrategie fase 1 - CONCEPT (GZDGCB2779314/2779384)
-

Raadsbesluit

Registratienummer: GZDGCB2779314/2780611

De gemeenteraad van de gemeente Culemborg besluit:

1. De uitgangspunten over eigendom (6.2), tarieven (5.4), kwaliteitsniveau (H.4) en financiering (5.6) uit de integrale parkeerstrategie (GZDGCB2779314/2779383) vast te stellen voor de ontwikkeling van drie mobiliteitshubs in fase 1 van de ontwikkeling van het Stationskwartier.
 2. Een voorbereidingskrediet van € 200.000 ex BTW beschikbaar te stellen t.b.v. de onderbouwing van een investeringsbeslissing voor hubs 1, 2 en 3 en dit te dekken vanuit de grondexploitatie en de parkeerinkomsten in het Stationskwartier.
-

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 29 oktober 2026.

De griffier
D. van der Harst

De voorzitter
M.A. Mulder