Raadsvoorstel

Datum 9 oktober 2025

Onderwerp Raadsvoorstel herijking financieel perspectief AOS en beschikbaar stellen diverse kredieten vanaf 2025

Versienummer 1.0

Portefeuillehouder Gerdien Rots

Samenvatting
In oktober is de raad per raadsbrief op de hoogte gebracht van het financiële perspectief rond de adaptieve ontwikkelstrategie voor hubs inclusief de actuele stand van zaken betreffende de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord. Dit raadsvoorstel bouwt daarop voort en geeft een overzicht van de relevante ontwikkelingen en financiële consequenties voor de komende jaren, met concrete voorstellen voor de benodigde kredieten en budgetten vanaf 2025. Het model voor de AOS staat inmiddels stevig, de optimalisatie van de variabelen heeft geleid tot enkele noodzakelijke wijzigingen. Deze eerste doorontwikkeling is essentieel om stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken; juist één gezamenlijke parkeerexploitatie geeft hiervoor de benodigde extra investeringskracht. De raad ontvangt gelijktijdig met dit raadsvoorstel een separaat voorstel over de mobiliteitshub Weezenlanden-Noord waarin een toelichting wordt gegeven op het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimte van deze hub, op de kredietaanpassing en op de wijziging van het bestemmingsplan.

Financiële gevolgen

Betreft doel	3.3.1. Bereikbaarheid en Mobiliteit
Begroting wijzigen	Ja
Budgetnummer	

Bijlagen

1. Notitie geactualiseerd financieel perspectief AOS
2. Vertrouwelijke informatie actualisatie stadsbreed parkeerexploitatiemodel AOS (GEHEIM)

Openbaarheid

☒ Openbaar
☐ Geheim

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

1. Het geactualiseerd financieel perspectief van de Adaptieve Ontwikkelstrategie Hub (AOS), zoals opgenomen in bijvoegde notitie en geheime bijlage 2 vast te stellen. In dit perspectief zijn op basis van diverse voortschrijdende inzichten, (financiële) actualisaties en ook de in beslispunt 2 benodigde kredieten/budgetten opgenomen en verwerkt.

2. De volgende kredieten en budgetten, samenhangend met de beschreven onderdelen in de notitie, beschikbaar te stellen:

   2.1. Voor de tijdelijke parkeervoorzieningen samenhangend met de realisatie van mobiliteitshubs:

2.1.1. In 2026 een krediet beschikbaar te stellen van € 1.400.000,- bedoeld voor de realisatie van de tijdelijke voorziening Goertjesweg (t.b.v. hub Weezenlanden Noord).
2.1.2. In 2025 een krediet beschikbaar te stellen van € 300.000,- voor de kosten van parkeerverwijzing en communicatie t.b.v. de parkeerbalans Stadshart (gekoppeld aan sluiting Noordereiland). En dit voor het deel van €100.000,- te dekken met een subsidiebeschikking van Provincie Overijssel.
2.1.3. Voor de periode 2026 tot en met 2030 een budget ter beschikking te stellen van jaarlijks € 300.000,- voor de huurkosten van tijdelijke terreinen /accommodaties t.b.v. de stedelijke parkeerbalans (Stadshart + Spoorzone)

2.2. Voor de structurele uitbreiding van beschikbare parkeervoorzieningen Stadshart per 2026 een structureel budget van € 270.000,- beschikbaar te stellen voor de jaarlijkse huur van parkeerplaatsen Q-park Centrum t.b.v. de parkeerbalans Stadshart.

2.3. Voor de realisatie van plintvoorzieningen gekoppeld aan de mobiliteitshub Weezenlanden Noord per 2026 een krediet van € 1.000.000,- op te nemen. Deze in 50 jaar af te schrijven en de hiermee samenhangende jaarlijkse kapitaallasten van € 20.000 per 2027 beschikbaar te stellen.

2.4. Voor de realisatie van laadvoorzieningen voor de mobiliteitshub Weezenlanden Noord per 2026 een krediet van € 2.100.000,- op te nemen. Deze in 12 jaar af te schrijven en de hiermee samenhangende jaarlijkse kapitaallasten van € 175.000 per 2027 beschikbaar te stellen.

2.5. Voor de generieke/stedelijke (plan)voorbereidingskosten van mobiliteitshubs:
2.5.1. Per 2025 een krediet van € 1.800.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van de verdere voorbereiding van de mobiliteitshub Weezenlanden Noord.
2.5.2. Per 2025 een krediet van € 300.000 krediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de voorbereiding van de mobiliteitshub Noordereiland.
2.5.3. Per 2025 een krediet van € 300.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van de voorbereiding van de mobiliteitshubs Nieuwe Veemarkt.
2.5.4. Per 2026 een krediet van € 500.000 krediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de voorbereiding van de mobiliteitshubs Spoorzone (Zone-hub en Hanze-Oost hub)
2.5.5.Per 2026 een krediet van € 400.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van de voorbereiding van de mobiliteitshub Roelenkwartier.

2.6. Voor de programmaorganisatie Mobiliteitshubs in de periode 2026-2030 jaarlijks een budget van € 1.270.000 beschikbaar te stellen voor de kosten van programmaorganisatie, -beheersing en -implementatie. Voor het jaar 2026 wordt € 520.000 hiervan gedekt uit de concernstelpost *Decentralisatie-uitkering Capaciteit Decentrale Overheden Klimaat- en Energiebeleid (CDOKE)*. Voor de jaren 2027-2030 wordt eveneens uitgegaan van een jaarlijkse bijdrage van € 520.000 uit CDOKE, waarbij de exacte uitkeringsvorm nog niet bekend is. Hiervoor wordt een stelpost *baten-CDOKE* van € 520.000 per jaar opgenomen in de begroting onder doel 3.3.1. Door het beroep op de concernstelpost in 2026 vervalt de eerder onder doel 3.3.1 begrote € 286.000 aan lasten en baten voor CDOKE.

2.7. Voor de voorbereiding, implementatie en uitvoering van deelmobiliteit voor de periode 2026 tot en met 2030 een jaarlijks budget van € 500.000,- beschikbaar te stellen incl. ruimte voor mogelijke aanlooptekorten in deze periode.

2.8. Per 2026 een voorbereidingskrediet van € 250.000 beschikbaar te stellen voor de voorbereiding van hubvoorzieningen in Spoor 2 van de AOS (bestaande stad).

3. De kredieten en budgetten onder beslispunt 2 ter hoogte van € 14.595.000 worden voor € 4.036.000 gedekt uit exploitatiemiddelen parkeren en voor € 10.559.000 uit de beschikbare ruimte binnen de reserve parkeren. Hiermee houden we rekening met het doorgerekende meerjarenperspectief van de reserve parkeren en het door de gemeenteraad vastgestelde financieringsmechanisme (conform beslispunt 2 in het raadsbesluit Vaststelling adaptieve ontwikkelstrategie mobiliteitshubs), De reserve Strategische Investeringsagenda (SIA - stelpost Mobiliteitshubs) dient hierbij als achtervang.

4. In te stemmen met het instellen van een bestedingsvoorziening ‘Afkoopbijdrage Hubs’. Hiermee kunnen we in de toekomst te ontvangen bijdragen vastleggen van ontwikkelaars en corporaties in het kader van de afkoopregeling. De afkoopregeling is onderdeel van de brede regeling mobiliteitsnormen die begin 2026 door het college wordt vastgesteld.

5. In te stemmen met het voornemen om de afschrijvingstermijn te wijzigen van 40 naar 50 jaar voor de nieuw te realiseren mobiliteitshubs en bij hoogwaardige opwaardering van bestaande parkeergarages. Dit wordt de komende periode nader uitgewerkt en opgenomen in de afschrijvingstabel om hierover in de volgende begroting een formeel besluit te nemen. En er mee in te stemmen om vooruitlopend op deze besluitvorming al wel met deze uitgangspunten de diverse doorrekeningen in het stedelijke exploitatiemodel aan te passen.

Datum 9 oktober 2025

Inleiding
In lijn met de Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen', het Coalitieakkoord en de Parkeerstrategie 2040, heeft de gemeenteraad in oktober 2024 de Adaptieve Ontwikkelstrategie mobiliteitshubs vastgesteld. Dit vormt de basis om de komende jaren werk te maken van toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen die aansluiten bij de groeiende vraag naar ruimte, bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Door middel van deze adaptieve ontwikkelstrategie zijn we in staat om de realisatie van mobiliteitshubs in goede banen te leiden, als randvoorwaarde voor het creëren van de noodzakelijke ruimte voor woningbouw en een kwalitatieve leefomgeving. En tegelijk faciliteren we de mobiliteits- en parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers van onze (nieuw te ontwikkelen) stad. Met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, en ook voor spelen en groen. Het plannen, ontwikkelen, realiseren en exploiteren van mobiliteitshubs betreft een complex en langlopend proces, dat in het teken staat van innovatief samenwerken, investeren in slimme en toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen die de stad klaarstomen voor de toekomst.

Deze nota geeft, op basis van het geactualiseerd stadsbreed exploitatiemodel inclusief financieel perspectief, nu de noodzakelijke vertaling van de vastgestelde ambities en strategie. En stelt de raad in staat om de noodzakelijke (financiële) besluiten te nemen die de verdere basis vormen voor de verdere uitwerking en realisatie van de mobiliteitshubs. En zorg te dragen voor de randvoorwaardelijke condities die hiervoor nodig zijn, waardoor we in staat zijn en blijven om voldoende investeringskracht te hebben.

Het stadsbrede exploitatiemodel is robuust, waardoor we een stevige basis in handen hebben om adequaat sturing te geven aan het adaptieve karakter van de opgave en waardoor we voortschrijdende inzichten goed kunnen verwerken. Zoals aangekondigd ontwikkelen we door in een continu proces en daarom hebben we nu diverse variabelen geactualiseerd en geoptimaliseerd.

Kader
Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van Morgen'
Het Coalitieakkoord
Parkeerstrategie 2040
Adaptieve OntwikkelStrategie Hubs (AOS)
Mobiliteitshub Weezenlanden-Noord: definitief dekkingsvoorstel

Beoogd effect
- Dat de verdere uitwerking en implementatie van de vastgestelde kaders voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs in Zwolle helder zijn voor gemeente en ontwikkelende partijen en helpend zijn voor de realisatie van de gebiedsontwikkelingen en de woningbouw, en daarbij:
    - kunnen inspelen op veranderende omstandigheden;
    - de (financiële) risico's beheersbaar houden, in beeld hebben en daar tijdig op bijsturen
- Dat nu de noodzakelijke en randvoorwaardelijke besluiten worden genomen, zodat
    - we ruimte creëren voor de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de stad
    - we de parkeer –en mobiliteitsvraag kunnen faciliteren
    - we de benodigde financiën beschikbaar hebben
    - en daarvoor de uitvoeringsorganisatie en benodigde instrumenten op orde maken.

Argumenten

1.1 Het financieel perspectief is nodig om periodiek geïnformeerd te worden en waar nodig te kunnen bijsturen

Met het zorgdragen voor deze periodieke update wordt invulling gegeven aan de gemaakte afspraken met de raad. We hebben te maken met een adaptieve ontwikkelopgave en we kunnen nu inzicht geven in de voortschrijdende inzichten en de financiële doorwerking daarvan. Zo wordt u als raad in staat gesteld om de controlerende taak uit te oefenen en in positie gesteld om de benodigde (financiële) besluiten te nemen.

1.2 Het financieel perspectief is geactualiseerd op basis van aanvullende inzichten en analyses

Bij vaststelling van de AOS bedroeg de financiële 'badkuip' van het exploitatiemodel € -16,1 mln. Op dit moment bedraagt deze 'badkuip' € -14,4 mln. Daarmee is er een verbetering zichtbaar ten opzichte van voorgaand besluit en ook een substantiële verbetering ten opzichte van de in de raadbrief van afgelopen oktober gecommuniceerde prognose van de 'badkuip' van € -19,1 mln. In deze raadsbrief was al aangekondigd dat er nog verdiepende analyses en processen liepen om het financiële beeld verder aan te vullen. Deze analyses, waaronder de prognose van het aantal bezoekersuren, zijn nu afgerond en resulteren in een verbetering van het financieel perspectief.

2.1 Gevraagde budgetten en kredieten zijn noodzakelijk voor de verdere uitwerking en realisatie van de mobiliteitshubs

Om de afgesproken ambities te realiseren en de stevige regierol vanuit de gemeente goed in te vullen, moeten er de komende jaren belangrijke en noodzakelijke investeringen worden gedaan. Hiervoor dienen de gevraagde budgetten en kredieten worden vrijgemaakt. Zonder deze formele goedkeuring kunnen de noodzakelijke vervolgstappen niet gezet worden en stagneert de uitwerking en uitvoering. En zijn we ook niet in staat om een adequate programmaorganisatie in te richten om daarmee de besturing, beheersing en risicomanagement optimaal in te vullen. Dit draagt bij aan het waarborgen van continuïteit in de gebiedsontwikkeling en het realiseren van duurzame, toekomstbestendige mobiliteitsvoorzieningen.

2.2 Wendbaarheid in planning van hubontwikkelingen is nodig om adequaat mee te bewegen met de behoefte van de gebiedsontwikkelingen en ook de integrale stedelijke opgave te realiseren

Verschuivingen in planningen is continu onderdeel van de adaptieve strategie. Vanuit de stedelijke regie is er voor gekozen om de Roelenkwartier hubontwikkeling naar voren te trekken, om daarmee zowel de gebiedsontwikkeling te faciliteren als de stedelijke parkeerbalans op orde te houden. Daarmee samenhangend is de Diezerpoort-hub iets later in de tijd geprogrammeerd. Op deze manier spelen deze ontwikkelingen niet tegelijktijdig en behouden we voldoende parkeercapaciteit ten tijde van de realisatie. Dergelijke actualisaties worden in nauwe samenspraak met de gebiedsontwikkelingen opgepakt en daarbij wordt zorggedragen dat de voortgang van de gebiedsontwikkeling niet wordt belemmerd.

De doorwerking hiervan is verwerkt in het stadsbrede exploitatiemodel en past binnen de afgesproken kaders en bandbreedte.

2.3 Kredieten voor stedelijke/generieke investeringen zijn nodig als randvoorwaarde voor hubontwikkeling

Stedelijke investeringen zijn noodzakelijk om de benodigde condities en randvoorwaarden te bieden voor hubontwikkelingen. Dit zien we nu concreet bij de hubontwikkeling Weezenlanden-Noord. Naast de directe stichtingskosten van € 52,6 mln. gaat dit om: € 1,0 mln. voorzieningenplint, € 1,4 mln. voor de tijdelijke parkeervoorziening, € 1,8 mln. aan generieke plankosten/voorbereiding en € 2,1 mln. aan energie/laadvoorzieningen. Deze totaal 6,3 mln. zijn investeringen die niet direct gekoppeld kunnen worden aan de business case van Weezenlanden Noord (en ook niet op die wijze kunnen worden geactiveerd), maar in de randvoorwaardelijkheid wel nodig zijn. Daarom worden deze via aparte besluitvorming aangevraagd. Waarbij geldt dat dergelijke kostenposten ook spelen bij de ontwikkeling van de andere hubs. In dit geactualiseerde perspectief zijn deze kostenposten expliciet inzichtelijk gemaakt en nemen we hiervoor stelposten op.

3.1 Inzet van middelen vanuit de SIA-reservering is nodig

In de begroting 2026 is een meerjarenperspectief opgenomen voor de reserve Parkeren. Vanwege het nog lopende actualisatieproces, beschikten we bij het opstellen van dit meerjarenperspectief nog over minder gedetailleerde informatie waardoor we deze niet volledig hebben kunnen meenemen. Met het AOS-exploitatiemodel hebben we nu een integraal beeld van alle verwachte kasstromen van parkeervraag en -aanbod over een lange horizon (50 jaar). Het nu voorliggende besluit vraagt over de periode 2025-2030 een budget van € 14.595.000,-. Dit is de optelling van alle benodigde investeringen, waarbij een deel direct (in één keer) bekostigd wordt vanuit de exploitatie en een deel in jaarlijkse termijn wordt afgeschreven en deze kapitaallasten vanuit de exploitatie bekostigd worden. Dit bedrag is dus niet te vergelijken met de geactualiseerde ‘badkuip’. Als dekking voor deze budgetten stellen we de exploitatiemiddelen parkeren en de reserve parkeren voor, conform de vastgestelde bekostigingssystematiek. Concreet wordt voorgesteld om op dat moment middelen beschikbaar te stellen vanuit de exploitatiemiddelen parkeren ter hoogte van € 4.036.000 en € 10.559.000 uit de reserve parkeren. De stelpost Mobiliteitshubs binnen de reserve SIA bedraag € 20.000.000. Vanuit dit raadsvoorstel wordt nog geen beroep gedaan op deze middelen, maar deze dient wel als achtervang. Een geactualiseerd meerjarenperspectief op de reserve parkeren zal een meer exact inzicht bieden op de beschikbare middelen in de reserve over de periode 2026-2029. De hier voorgestelde dekking uit de exploitatiemiddelen parkeren vormen hier een reële aanname op. Naast de vastgestelde inzet voor de mobiliteitshubs wordt de reserve parkeren ook benut als egalisatie op effecten en aanvullende keuzes binnen de parkeerexploitatie. Het vergt nog nadere uitwerking hoe deze verschillende effecten zich tot elkaar verhouden bij de aanspraak op de reserve parkeren. Het gaat dan ook om scherp te stellen wanneer de inzet vanuit de reserve SIA gerechtvaardigd is. Dit verdient nadere specifieke uitwerking.

4.1 Een voorziening is nodig om de afkoopbijdrage juridisch te borgen

Het inrichten van een voorziening is noodzakelijk om de afkoopbijdrage te kunnen ontvangen. Daarmee wordt de afkoopbijdrage financieel en juridisch geborgd en dit is essentieel om zowel financiële zekerheid als rechtsgeldigheid te waarborgen voor alle betrokken partijen. Zonder deze voorziening komt er geen geëigend instrument beschikbaar, wat kan leiden tot juridische onzekerheid en mogelijk extra kosten voor de gemeente. Door deze borging nu te besluiten zetten we de noodzakelijke stap om stagnatie in de uitvoering te voorkomen en de continuïteit van de gebiedsontwikkelingen te waarborgen. De definitieve afkoopregeling wordt integraal in de regeling mobiliteitsnormen opgenomen en begin 2026 door het college vastgesteld.

5.1 Het aanpassen van de afschrijvingstermijn van deze kapitaalgoederen van 40 naar 50 jaar zorgt voor een toekomstgerichte begroting.
Het verlengen van de afschrijvingstermijn van deze kapitaalgoederen van 40 naar 50 jaar draagt bij aan een toekomstgerichte en duurzame financieel perspectief. Net als bij de eerdere aanpassing van de afschrijvingstermijn voor onderwijshuisvesting, wordt hiermee ingespeeld op de langere levensduur van moderne gebouwen en voorzieningen. Dit geldt voor nieuwe realisatie en ook wanneer we bestaande assets hoogwaardig opwaarderen. Door deze termijn te verlengen, sluiten de financiële kaders beter aan op de werkelijke gebruiksperiode en technische levensduur van de investeringen. Bovendien past deze benadering bij het beleid om investeringen toekomstbestendig(er) te maken, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de huidige behoeften, maar ook naar de verwachte ontwikkelingen en gebruik in de komende decennia. Het sluit aan bij de rationele en realistische inschatting van de waarde en het nut van kapitaalgoederen over een langere periode. Daarom wordt hier nu rekenkundig al rekening mee gehouden en volgt de feitelijke verwerking in de komende begroting (afschrijvingstabel).

Alternatieve mogelijkheden
Een stadsbrede hubstrategie zorgt voor de noodzakelijke kaders, uitgangspunten en dat keuzes in samenhang kunnen worden beschouwd. Het alternatief ís om per individuele gebiedsontwikkeling afspraken te maken over hubontwikkeling en -exploitatie. Dit zorgt ervoor dat voor elke ontwikkeling de opgave afzonderlijk moet worden bepaald en dat geeft onduidelijkheid bij alle partijen. Dit leidt tot een langere doorlooptijd van de ontwikkelingen én financiële risico's en zorgt er ook voor dat we als gemeente niet integraal kunnen sturen op implementatie van de beleidskeuzes qua mobiliteit en parkeren (waaronder tarieven, dubbelgebruik etc.). Ook heeft dit als nadeel dat de bestaande stad niet meeprofiteert omdat huidige bewoners en bezoekers geen gebruik kunnen maken van de hubs, de voorzieningen en aangeboden deelmobiliteit.
Ook kun je in dat geval geen grote voorinvesteringen doen. De integrale aanpak vanuit de AOS stelt ons in staat om juist wel grote investeringen te doen en een totaalsysteem van rendabele en minder rendabele hubs te realiseren en toch na 10 jaar een positief exploitatieresultaat te hebben. Zonder AOS zouden we niet in staat zijn om bijvoorbeeld Weezenlanden Noord te bouwen.
Ook zouden dan meer auto’s op straat geparkeerd blijven en zouden we dus minder kunnen werken aan vergroening, klimaatadaptatie en ruimte voor wonen.

Maatschappelijk draagvlak & participatie
Bij de ontwikkeling van de AOS mobiliteitshubs staat het vergroten van maatschappelijk draagvlak en participatie centraal. Het beleid waarop deze strategie is gestoeld, is al tot stand gekomen via diverse participatietrajecten, zoals bij de totstandkoming van de parkeerstrategie. Daarmee zijn belangen en standpunten van inwoners en andere stakeholders vroegtijdig meegenomen.
Voor specifieke onderdelen, zoals de afkoopregeling wanneer de gemeente een hub realiseert in het kader van gebiedsontwikkelingen, wordt aanvullend ingezet op gerichte afstemming. Hiervoor zijn reacties en inzichten van ontwikkelaars en corporaties opgehaald.
Bij de uitwerking van specifieke mobiliteitshubs wordt per locatie een apart communicatie- en participatietraject ingericht. Dit gebeurt steeds in nauwe samenwerking met de betrokken gebiedsontwikkeling en relevante stakeholders. Zo worden belanghebbenden in elke fase actief geïnformeerd, uitgenodigd om mee te denken en worden hun wensen en zorgen meegenomen in het

definitieve ontwerp en de uitvoering van de hubs. Op deze manier zorgen we ervoor dat de mobiliteitshubs breed worden gedragen en aansluiten bij de behoeften van de stad.

Communicatie
Een heldere en transparante communicatie is essentieel voor het slagen van een gedragen ontwikkeling en realisatie van de mobiliteitshubs. Wij zorgen ervoor dat alle betrokkenen – van inwoners en ondernemers tot ontwikkelaars, corporaties en andere stakeholders – tijdig en actief worden geïnformeerd over de voortgang, belangrijke besluiten en gevolgen van de plannen. Per locatie wordt een op maat gemaakt communicatie- en participatietraject ingericht, waarbij belanghebbenden worden uitgenodigd om mee te denken en hun zorgen en wensen kenbaar te maken. Via nieuwsbrieven, informatieavonden, digitale platforms en wijkgerichte bijeenkomsten houden we iedereen op de hoogte en creëren we ruimte voor dialoog. Zo vergroten we het maatschappelijk draagvlak en zorgen we ervoor dat de mobiliteitshubs aansluiten bij de behoeften van de stad. Eventuele besluiten met financiële consequenties of ingrijpende beleidswijzigingen worden altijd via de gebruikelijke gemeentelijke communicatiekanalen en raadsinformatie gedeeld, zodat de raad en inwoners goed geïnformeerd blijven en tijdig hun inbreng kunnen leveren.

Financiën
De beslispunten welke vragen om krediet of budget vinden dekking uit de parkeerexploitatie. Hierbij gaan we uit van de vastgestelde bekostiging waarbij we altijd in eerste instantie de parkeerexploitatie aanspreken. Een nadelig saldo op de parkeerexploitatie wordt opgevangen door de (egalisatie)reserve parkeren. Wanneer de meerjarige doorrekening op de middelen in de reserve parkeren voorziet in een saldo onder het vastgestelde minimum (€ 500.000) dan kan een beroep gedaan worden op middelen opgenomen in de Strategische Investeringsreserve (SIA). Hiervoor is een stelpost voor Mobiliteitshubs van € 20.000.000 opgenomen. Een beslag op de SIA-middelen zal altijd plaatsvinden via een raadsvoorstel.

Vanuit het perspectief van de financiële beheersing is het noodzakelijk om scherp te hebben wanneer - en in welke mate - de parkeerexploitatie aanvulling vanuit de reserve parkeren nodig heeft, en ook wanneer de reserve parkeren is uitgenut tot de vastgestelde ondergrens en we hiervoor de middelen uit de stelpost Mobiliteitshubs op SIA B-lijst gaan aanspreken. Langs de vastgestelde werkwijze c.q. bekostigingsmethodiek wordt het inzicht vanuit het financieel perspectief AOS en de parkeerexploitatie doorgerekend.

Daarnaast willen we blijvend invloed houden op de ‘knoppen’ van de hubontwikkeling. De ondergrondse mobiliteitshub Weezenlanden Noord is nu actueel en tegelijkertijd één van de meest complexe en dure ontwikkelingen binnen het programma. Niet alleen vanuit technisch perspectief, maar ook vanuit raakvlakken en afhankelijkheden. Hieruit worden waardevolle lessen getrokken voor andere hubs. Voor deze andere mobiliteitshubs geldt dat deze vooral bovengronds gebouwd zullen worden. Dit heeft invloed op de mate van complexiteit en de afhankelijkheden. Met over het algemeen meer sturingsmogelijkheden gedurende de planvorming en realisatie. De hub Weezenlanden Noord geeft daarmee nadrukkelijk geen blauwdruk qua complexiteit en financiële omvang voor de rest van de mobiliteitshubs binnen de AOS.

Datum 9 oktober 2025

Daarnaast is het goed hier te melden dat we nog in overleg zijn over een set aan (financiële) afspraken met woningbouwcorporaties over het parkeren van sociale huurders in de mobiliteitshubs. Dit is bij de besluitvorming van de Nota Parkeren al toegezegd. We verwachten begin volgend jaar tot afronding van deze afspraken te komen, waarna we de raad daarin meenemen en waar nodig een besluit laten nemen.

Beslis-punt	Onderwerp uit Financieel perspectief AOS										
					Jaarschijf						
	Tijdelijke Parkeervoorzieningen				*2025*	2026	2027	2028	2029	2030	
	Financieel Perspectief AOS	4.379.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	3.100.000									
2.1.1.	*Realisatie Goertjesweg*	*Incidenteel*	*Lasten*			1.400.000					
2.1.2.	*Parkeerverwijzing en Communicatie*	*Incidenteel*	*Lasten*		300.000						
		Incidenteel	*Baten*		-100.000						
2.1.3.	*huurkosten terreinen /accommodaties*	*2026-2030*	*Lasten*			300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	
	Structurele uitbreiding van beschikbare parkeervoorzieningen										
	Financieel Perspectief AOS	6.700.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	2.330.000	*= 10 jaar*								
2.2.	*Q-park Centrum*	*Structureel*	*Lasten*			270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	*ev*
		Structureel	*Baten*			-37.000	-37.000	-37.000	-37.000	-37.000	*ev*
	Plintvoorzieningen bij mobiliteitshubs										
	Financieel Perspectief AOS	-									
	Voorliggend raadsvoorstel	1.000.000									
2.3.	*Mobiliteitshub Weezenlanden*	*Incidenteel*	*Krediet*			1.000.000					
		Structureel	*Jaarlijks*				20.000	20.000	20.000	20.000	
	Laadvoorzieningen bij mobiliteitshubs										
	Financieel Perspectief AOS	4.490.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	2.100.000									
2.4.	*Mobiliteitshub Weezenlanden - Energie*	*Incidenteel*	*Krediet*			1.500.000					
	Mobiliteitshub Weezenlanden - Laadinfra	*Incidenteel*	*Krediet*			600.000					
		Structureel	*Jaarlijks*				175.000	175.000	175.000	175.000	
	Generieke/stedelijke (plan)voorbereidingskosten										
	Financieel Perspectief AOS	3.300.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	3.300.000									
2.5.1.	*Mobiliteitshub Weezenlanden Noord*	*Incidenteel*	*Lasten*		1.800.000						
2.5.2.	*Mobiliteitshub Noordereiland*	*Incidenteel*	*Lasten*		300.000						
2.5.3.	*Mobiliteitshub Nieuwe Veemarkt*	*Incidenteel*	*Lasten*		300.000						
2.5.4.	*Mobiliteitshub Spoorzone*	*Incidenteel*	*Lasten*			500.000					
2.5.5.	*Mobiliteitshub Roelenkwartier*	*Incidenteel*	*Lasten*			400.000					
	Programmaorganisatie mobiliteitshubs										
	Financieel Perspectief AOS	4.427.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	3.750.000									
2.6.	*Programmaorganis., -beheersing en -implementatie*	*2026-2030*	*Lasten*			1.270.000	1.270.000	1.270.000	1.270.000	1.270.000	
	Dekking uit CDOKE	*2026-2030*	*Baten*			-520.000	-520.000	-520.000	-520.000	-520.000	
	Deelmobiliteit										
	Financieel Perspectief AOS	6.065.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	2.500.000									
2.7.	*Deelmobiliteit inclusief aanlooptekorten*	*2026-2030*	*Lasten*			500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	
	Hubvoorzieningen Spoor 2 en Spoor 3										
	Financieel Perspectief AOS	2.790.000									
	Voorliggend raadsvoorstel	250.000									
2.8.	*Deelmobiliteit inclusief aanlooptekorten).*	*Incidenteel*	*Krediet*			250.000	pm	pm	pm	pm	
		Structureel	*Jaarlijks*				pm	pm	pm	pm	
	Totaal	16.700.000	*Lasten*		2.700.000	4.640.000	2.340.000	2.340.000	2.340.000	2.340.000	
		-2.885.000	*Baten*		-100.000	-557.000	-557.000	-557.000	-557.000	-557.000	
		780.000	*Jaarlijks*		0	0	195.000	195.000	195.000	195.000	
	Effect Reserve Parkeren:	14.595.000			2.600.000	4.083.000	1.978.000	1.978.000	1.978.000	1.978.000	
		3.350.000	*Krediet*		0	3.350.000	0	0	0	0	

In bovenstaand kader zijn per categorie en per jaarschijf de verschillende beslispunten uitgewerkt. Per deel beslispunt wordt aansluiting gemaakt tussen de bedragen zoals opgenomen in het Financieel Perspectief AOS en het nu voorliggend raadsvoorstel. Ook het begrote effect op de parkeerreserve is in beeld gebracht.

Risico's

1. Woningbouw komt niet van de grond

De ontwikkeling van hubs brengt financiële, juridische en planologische risico's met zich mee. Toch zijn ze nodig voor woningbouw, onze hoogste gemeentelijke prioriteit. Het niet bouwen vormt het grootste risico, waardoor we sommige andere risico's accepteren. Met een flexibele strategie en passende besluiten houden we juist die risico's beheersbaar.

2. Onverwachte ontwikkelingen leiden tot verslechtering financieel resultaat

De ontwikkeling van mobiliteitshubs betekent een systeemsprong voor de stad, waarbij zowel aanzienlijke kansen als risico's ontstaan. Het concept van de mobiliteitshub is nog relatief onbekend terrein; er zijn weinig praktijkervaringen met al gerealiseerde hubs. Dit gebrek aan ervaring zorgt voor onzekerheid, zeker op financieel vlak. Ook de omvang en het tijdstip van realisatie van een hub kunnen gedurende het proces veranderen. Dergelijke wijzigingen hebben directe invloed op het netwerk van hubs en de financiële uitkomsten. Daarnaast kunnen aanpassingen in het aantal hubs, hun grootte en het investeringspad allemaal substantiële gevolgen hebben voor het uiteindelijke financiële resultaat. Dit geldt ook voor de bouwkosten en in het verlengde daarvan de stichtingskosten waarmee is gerekend.
Gezien deze onzekerheden is het verstandig om voldoende ruimte te creëren om financiële risico's af te dekken. Zo kan er flexibel worden ingespeeld op onvoorziene ontwikkelingen, en wordt voorkomen dat negatieve financiële effecten de voortgang van het project in gevaar brengen.
Hoewel het exploitatiemodel een positieve parkeerexploitatie laat zien vanaf ongeveer 2035, is het nu nog te vroeg om hier harde conclusies aan te verbinden. Er is een robuust model gebouwd, waarmee in samenspraak met stedelijke regie zo goed mogelijk op veranderingen ingespeeld kan worden.
Om grip te houden op de financiële effecten van gemaakte keuzes, is het essentieel om deze effecten continu te monitoren. Door tijdig te anticiperen op ontwikkelingen en bij te sturen waar nodig, kunnen de risico's beheerst worden en kunnen de kansen optimaal worden benut.

3. Financieel perspectief kent aannames en gaat over een lange termijn

Het financiële perspectief is gebaseerd op onderbouwde prognoses en aannames over onder meer de omvang van de hubs, de planning, het beoogde dubbelgebruik en aantallen bezoekersuren. Hoewel we gaandeweg steeds meer grip op een aantal van deze variabelen krijgen (bijvoorbeeld aan de hand van de actuele parkeerbalans), blijft er een mate van onzekerheid bestaan. Daarbij hebben we ons niet rijk gerekend en zijn parameters aan inkomstenzijde behoudend ingeschat.
Bovendien zullen deze variabelen gezien het langjarige karakter van de ontwikkeling, door endogene en exogene factoren, aan verandering onderhevig zijn. Dit zorgt voor een blijvende onzekerheid en behoefte aan adequate sturing en beheersing. Wanneer de uiteindelijke uitwerking wezenlijk afwijkt van de oorspronkelijke aannames, kan dat het financiële resultaat beïnvloeden. Ook hier geldt dat we continu monitoren wat de gevolgen van gemaakte keuzes zijn voor de financiële uitkomsten, zodat we tijdig kunnen bijsturen.

Datum 9 oktober 2025

4. Complexiteit in rolneming door gebiedsspecifieke context en (technische) raakvlakken met woningbouw
De uitvoering van mobiliteitshubs kent aanzienlijke complexiteit, vooral vanwege de gebiedsspecifieke omstandigheden en de nauwe verwevenheid met woningbouwontwikkelingen. Dit uit zich onder andere in uitdagingen op technisch vlak (zoals de integratie met overige bebouwing), juridische eigendoms- en aanbestedingsvraagstukken en mogelijke aansprakelijkheidsrisico's. Daarnaast kunnen grondposities en specifieke belangen ertoe leiden dat moet worden afgeweken van de primaire strategie, waarbij de gemeente als eigenaar en exploitant optreedt. Afwijking van deze lijn kunnen de sturing en samenhang op stedelijk niveau bemoeilijken en leiden tot vertragingen, onduidelijkheden in verantwoordelijkheden en verhoogde financiële risico's.
Om dit risico te beheersen, wordt ingezet op het tijdig betrekken van gespecialiseerde expertise bij zowel de planvorming als de uitvoering van mobiliteitshubs. Dit sluit aan bij de vastgestelde ontwikkelstrategie, waarin verschillende varianten van rolneming zijn uitgewerkt om flexibel in te kunnen spelen op de specifieke context van elk gebied. Hierdoor blijft de regie bij de gemeente geborgd, terwijl tegelijkertijd optimaal wordt geanticipeerd op gebiedsspecifieke uitdagingen. Regelmatige evaluatie van de gekozen rol en nauwe afstemming met de woningbouwontwikkeling zorgen ervoor dat technische raakvlakken en verantwoordelijkheden helder zijn, waarmee stagnatie en risico's in de uitvoering (en exploitatie) worden beperkt.

Vervolg
Na vaststelling gaan we de noodzakelijke vervolgstappen zetten en de verdere voorbereiding, planvorming en uitvoering van de hubopgave invullen. We komen twee keer per jaar (voor- en najaarsmoment P&C-cyclus) met een herijking van het financieel perspectief. In verband met de gemeenteraadsverkiezingen kan dat niet in het voorjaar en is het eerstvolgende moment het najaar van 2026; echter als de situatie daarom vraagt wordt tussentijds aanvullende informatie verstrekt. Begin 2026 zal het college een besluit nemen over de regeling Mobiliteitsnormen, de raad zal hierover worden geïnformeerd. In combinatie hiermee zal het College ook beslissen over de met de woningbouwcorporaties afgestemde set van afspraken t.b.v. de sociale huur inclusief de financiële doorwerking daarvan.

Openbaarheid
Dit voorstel is openbaar, met uitzondering van Bijlage 2 AOS (GEHEIM).

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer