

Startdocument RRP Mobiliteitshub XL



1 april 2025
Kenmerk
Versie 0.7
Concept

Colofon

Uitgave

Opgesteld door:

Stephan van Tilburg, Bert Vaessens, Carola Wijnands, Jaap-Jelle van Os (VGU)
Esther Driessen (Ruimte)

mobiliteitshubxl@utrecht.nl

In opdracht van

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl

Rapportage

Informatie

Inhoud

1	Doelstelling	4
2	Scope	7
3	Geld	9
4	Tijd	13
5	Kwaliteit	15
6	Risico's	19
7	Organisatie	24
8	Communicatie en participatie met inwoners en stakeholders	27

1 Doelstelling

1.1 Doel en beoogd effect

Doel van het Project

Het projectdoel is het realiseren van een succesvolle, hoogwaardige en functionerende Mobiliteitshub XL, ingebed in de gebiedsontwikkeling Papendorp en ingebed in het nieuwe concept 'Parkeren op Afstand'. De scope van de Mobiliteitshub is het realiseren van een gebouw met 2.000 parkeerplekken, 1.700 fietsparkeerplaatsen en 2 commerciële ruimten.

Beoogd effect

Om Utrecht bereikbaar en leefbaar te houden wordt in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 onder andere ingezet op parkeren op afstand in ringhubs voor bewoners en bezoekers van binnenstedelijke verdichtingslocaties. Dit is verder uitgewerkt in het [Parkeerbeleid fiets en auto](#), waaronder de module parkeerhubs. Met de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan dit beleid. De Mobiliteitshub XL is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van (onder andere) Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Lombokplein, Groenewoud en Papendorp.

Parkeren op afstand

De bewoners van gebiedsontwikkelingen zoals Lombokplein, Beurskwartier en Merwedekanaalzone kunnen vanaf eind 2028 hun auto parkeren in de Mobiliteitshub XL. Met parkeren op afstand maken we de verdere groei van Utrecht mogelijk.

Voor nieuwe bewoners van Groenewoud en Papendorp Noord gaat de Mobiliteitshub XL functioneren als een wijkhub.

1.2 Context van het project

Aanleiding

De initiatieffase is afgerond. Deze fase heeft geleid tot een raadsvoorstel voor een [voorbereidingskrediet](#). [Dit voorstel](#) is goedgekeurd in de raadsvergadering van 9 maart 2023. Op basis van dit voorbereidingskrediet is een Voorlopig Ontwerp opgesteld.

In de raad van [donderdag 12 december 2024](#) is besloten tot het beschikbaar stellen van de [kredietaanvraag](#) voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL. Na verwerking van de door de raad opgedragen [bezuinigingsopties](#) en de door de raad opgedragen scope-wijziging om een groene gevel te realiseren [A241 Groen moet je wel doen](#), wordt het [VO](#) afgerond. In de realisatiefase wordt de verdere (technische) uitwerking van het ontwerp en realisatie aanbesteed. Naar verwachting start de realisatie in 2026 en kan de Mobiliteitshub XL 2028 worden opgeleverd en in gebruik worden genomen. De raming van de stichtingskosten is gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp.

Gebiedsontwikkeling Papendorp-Noord

- In Papendorp Noord en het naastgelegen plangebied 'Groenewoud' worden tot 2036 ongeveer 3.650 woningen en een aantal (maatschappelijke) voorzieningen gerealiseerd. Een deel van de bewoners en bezoekers van deze woningen gaan straks voor hun parkeerbehoefte

gebruikmaken van de Mobiliteitshub XL. De Mobiliteitshub XL is één van de eerste functies in de gebiedsontwikkeling die opgeleverd wordt. Ook is de hub bedoeld voor de toekomstige bewoners en bezoekers in de nieuwe (autoluwe) gebiedsontwikkelingen Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Lombokplein en (mogelijk) Krachtstation (parkeren op afstand). Het Rijk herkent de noodzaak voor de Mobiliteitshub XL en heeft een subsidie beschikbaar gesteld om daarmee de woningbouw te realiseren en waar mogelijk te versnellen. Daarnaast biedt de Mobiliteitshub XL plek voor forenzen en bezoekers van omliggende voorzieningen en andere bestemmingen in de stad. Een aantal cruciale randvoorwaarden voor het realiseren en succesvol laten functioneren van de Mobiliteitshub XL worden op gebiedsniveau Papendorp Noord opgepakt, zoals: bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan, levering bouwrijpe grond, aansluitingen op de infrastructuur, de WKO en de mogelijke oplossingen voor netcongestie.

Zo snel, veilig en comfortabel mogelijk van en naar huis

De komende jaren zorgen we ervoor dat bewoners straks zo snel, veilig en comfortabel mogelijk kunnen reizen tussen de Mobiliteitshub XL en hun woning. Dit gebeurt volgens de door de raad vastgestelde module parkeerhubs door:

- Te zorgen voor kwalitatief hoogwaardige fietsroutes tussen de Mobiliteitshub XL en de woongebieden. Dit doen we onder meer door een extra fietsverbinding aan de zuidkant van De Meernbrug die doorloopt tot en met het 24 oktoberplein. In de MPR 2024 is deze fietsverbinding geprogrammeerd. Sociale veiligheid heeft bij alle fietsroutes tussen Mobiliteitshub XL en de woongebieden een hoge prioriteit.
- Bewoners een (in pandig) bewaakte fietsenstalling aan te bieden in de Mobiliteitshub XL. Deze bewaakte fietsenstalling maakt onderdeel uit van hun abonnement.
- De OV-verbindingen tussen de Mobiliteitshub XL en de woongebieden te verbeteren. Naast de Mobiliteitshub XL komt een OV-halte. Nu nog van de vrij liggende busbaan, straks mogelijk van een sneltram. Met de Provincie Utrecht werken we de mogelijkheden uit om de regionale bussen ook bij de Mobiliteitshub XL te laten stoppen. We kijken specifiek naar voldoende diensten in de avonduren en weekenden. Wij maken hierover afspraken met de nieuwe provinciale concessiehouder van het OV.
- Te zorgen voor een ruim aanbod van verschillende vormen van deelmobiliteit (bakfietsen, elektrische fietsen) in de Mobiliteitshub XL. We onderzoeken de komende jaren de mogelijkheden voor het aanbieden van aantrekkelijke abonnementsvormen voor gebruik van deelmobiliteit en OV tussen de Mobiliteitshub XL en de woongebieden.

1.3 Bijdrage aan de publieke waarde

Realisatie van de Mobiliteitshub XL draagt bij aan de volgende publieke waarden:

1. De Mobiliteitshub XL maakt het mogelijk om autoluwe gebieden te ontwikkelen. Hierdoor ontstaat in deze gebieden meer ruimte voor groen, ontmoeten en meer woningen.
2. De Mobiliteitshub XL ondersteunt de realisatie van de woningbouw, omdat een van de 'hete hangijzers' in de betrokken binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, namelijk parkeren, centraal wordt georganiseerd.

3. Ook de hoeveelheid vervoersbewegingen per auto richting de betrokken binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen is met de Mobiliteitshub XL lager dan dat dit zou zijn geweest als al het parkeren in die gebieden zou moeten worden opgelost.
4. De Mobiliteitshub XL draagt bij aan de mobiliteitstransitie, doordat de privéauto 'op afstand' wordt geparkeerd, is de drempel voor gebruik van de eigen auto groter en worden alternatieven (fiets, OV, lopen) aantrekkelijker.
5. De Mobiliteitshub XL is vliegwiel voor de gebiedsontwikkeling Papendorp Noord, het zorgt voor fysieke ruimte doordat het tijdelijke P+R terrein op maaiveld kan worden opgeheven en ontwikkelperspectief voor woningbouw doordat invulling wordt gegeven aan de parkeernorm voor nieuwe woningbouw. Ook zorgt de geluidsluwe gevel dat snelweggeluid (en het geluid van de Mobiliteitshub zelf) verminderd wordt aan de zijde waar nieuwe woningbouw wordt gerealiseerd.
6. De Mobiliteitshub XL draagt met de uitgebreide laadinfrastructuur (zie ook risico's) bij aan de energietransitie in de mobiliteit.

1.4 Beoogd eindmoment

Oplevering is beoogd eind 2028. Daarna start de beheer- en exploitatiefase. Als de realisatiefase, en de daarmee samenhangende financiële risico's, is afgerond, wordt het risicoprofiel naar verwachting lager. Beoogd eindmoment voor de RRP is daarom september 2028.

2 Scope

2.1 Wat hoort wel en wat niet bij de uitvoering van het project

Het projectresultaat is een functionerend gebouw passend in zijn omgeving, met daarin het volgende programma:

- 2.000 autoparkeerplekken
- 1.700 fietsparkeerplekken
- 250 laadpunten (in plaats van de oorspronkelijke 1.000). Wel toekomstige uitbreiding met 200 laadpunten mogelijk maken (door meenemen bekabeling/mantelbuizen).
- PV-panelen op het dak, zodat de installaties van de Mobiliteitshub (exclusief laadpalen) en de huurders in de exploitatiefase energieneutraal zijn (BENG).
- Een ruimte voor een sportschool van ca 800-1.000 m² BVO.
- Een ruimte voor een (fiets)reparatiewinkel van ca 200 m² BVO.
- Een pakketpunt van ca 100 m² BVO.
- Een centrale hal met toiletten en een beheerdersruimte.
- Inclusief alle ondersteunende (energie) installaties en aansluitingen.

Wat niet tot de uitvoering van het project hoort, maar wel noodzakelijk is om het doel (paragraaf 1.1) te bereiken:

- Bouwrijp maken van de grond
- Realisatie van een WKO
- Realisatie van omliggende woningbouw, horeca en supermarkt
- Aansluitingen op en realisatie van wegen, fietspaden, voetpaden
- Binnentuin
- OV-Halte en verbeterde OV-verbinding
- De beheer- en exploitatiefase

De sturing op deze raakvlakken is uitgewerkt in paragraaf 5.2.

2.2 Fasering

Het project zit in de ontwerpfase.

De initiatieffase is afgesloten (het voorbereidingskrediet is goedgekeurd in de raad van 9 maart 2023).

De [kredietaanvraag](#) voor de realisatie is goedgekeurd in de raad van [donderdag 12 december 2024](#), op basis van het concept VO. Na verwerking van de door de raad opgedragen [bezuinigingsopties](#) en de door de raad opgedragen scope-wijziging om een groene gevel te realiseren [A241 Groen moet je wel doen](#), wordt het [VO](#) afgerond.

Hierna wordt de aanbesteding voor de realisatie in gang gezet.

2.3 Plan van aanpak voor de eerste fase met doorkijk voor het vervolg

2025 staat in het teken van:

Fase	Taak	Opmerkingen
Ontwerpfase	Aanpassen VO o.b.v. scopewijziging vergroening	Analyse op mogelijkheden voor vergroening van maximaal 50% van het geveleppervlak.
Ontwerpfase	Aanbestedingsdossier gereed	<ul style="list-style-type: none"> Bij start inschrijffase dient er voldoende inzicht te zijn op de mogelijkheid om tot maximaal 50% vergroening van de gevel te komen. Bij aanbestedingsdossier gereed hoort ook goedkeuring tenderboard.
Ontwerpfase	Aanbesteding realisatie	<ul style="list-style-type: none"> Start aanbesteding voor een 'Design , Build en Maintenance' contract. Er wordt gefaseerd opdracht gegeven. Na gunning start de DO/vergunningfase. Na succesvol afronden 1e fase wordt opdracht vrijgegeven voor realisatiefase. Gunning project en opdracht uitvoeren 1e fase (DO/Omgevingsvergunning).
Ontwerpfase	Onherroepelijk bestemmingsplan	<p>Indien in juni 2025 geen sprake is van een onherroepelijk bestemmingsplan, ligt keuze voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> Starten met fase 1: het DO/Omgevingsvergunning. Gunning uitstellen.
Ontwerpfase	Beeldkwaliteitsplan, geaccordeerd in raad	College heeft het BKP op 4/2/25 vastgesteld. Agendacommissie bepaald nu wanneer het stuk wordt geagendeerd voor de raad.
Ontwerpfase	Oplossingsrichtingen netcongestie: uitgangspunten voor aanbesteding helder	

Doorkijk naar het vervolg:

In 2026 start de geselecteerde partij voor ontwerp, realisatie en onderhoud (Design, Build en Maintenance / DB&M) met het maken van een Definitief Ontwerp (DO) en vervolgens de aanvraag van de Omgevingsvergunning.

Na het ontvangen van de Omgevingsvergunning wordt de opdracht voor realisatie en beheer & onderhoud vrijgegeven.

3 Geld

3.1 Het beschikbare budget en de inzet ervan per fase, per jaar of per deelproject

Het beschikbare budget is conform geheime bijlage 1 van de [kredietaanvraag](#) en is ongewijzigd. De bouwkosten van het ontwerp zijn door een externe kostenadviseur binnen het ontwerpteam van de architect geraamd en getoetst door het interne projectteam. De geraamde bouwkosten zijn inclusief installaties, inrichting, opslagen aannemer, exclusief BTW en prijspeil mei 2024. Vervolgens zijn opslagen berekend voor interne en externe kosten voor projectuitvoering, advisering en ontwerp. Daarnaast zijn opslagen gerekend voor onvoorziene zaken, projectrisico (onvolledig programma), prijsstijgingen tot einde bouw op basis van opslagen horende bij de fase van dit project. Tot slot zijn kosten voor de kunstregeling, leges en verzekering toegevoegd.

De verdeling over de fases is als volgt:

Omschrijving	Budget
Haalbaarheid/ initiatiefase	0,46%
Interne kosten/ Proceskosten	3,00%
Ontwerpfase	2,44%
Uitvoeringsfase/ bouwkosten	75,49%
Nazorgfase	0,08%
Reserveringen	17,27%
Belastingen en verzekeringen	1,26%
Totaal	100,00%

Wij verwachten, op basis van de huidige planning, de volgende uitgaven in de tijd.

2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totaal
0,46%	2,03%	4,15%	52,80%	40,47%	0,08%	100,00%

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De planning conform paragraaf 4.
- De interne kosten, kosten voor projectmanagement, onderzoek en advies zijn evenredig verdeeld over de projectperiode.
- De ontwerpkosten voor aanpassing VO, DO en UO worden gelijkmatig in 2025 en 2026 gemaakt.
- De bouwkosten worden onevenredig over de bouwperiode gemaakt. De verwachting is dat aan het begin van de bouwperiode het merendeel van de kosten worden gemaakt.
- De reserveringen (prijsstijging, onvoorzien) zijn gekoppeld aan de bouwkosten en besteding hiervan in de tijd is gelijk gehouden aan de besteding van de bouwkosten. Voor prijsstijgingen is een index van 3,0% per jaar aangehouden. Er is geen rekening gehouden met rentekosten, omdat de dekking uit eenmalige bijdragen bestaat, die in een vaste activa reserve worden gestort.
- De nazorgfase is in 2029.

- De kosten voor belastingen (vergunningaanvraag) worden in 2026 gemaakt, voorafgaand aan de bouw (leges omgevingsvergunning).

3.2 Onzekerheden in het budget, aan de kostenkant en aan de dekkingskant

3.2.1 Onzekerheden kostenkant

De opdracht van de raad is om “het ontwerp dusdanig aan te passen dat minimaal 50% van de gevel buiten het geplande frame een groene gevel is. Daarnaast het frame te vergroenen zodat dit eveneens een echte groene gevel wordt. En als dit niet kan binnen budget en/of geslaagde aanbesteding de raad te informeren over zowel een optie binnen budget als een optie die minimaal 50% groen is”.

Het realiseren van een groene gevel is duurder dan de gevel zoals in het VO-ontwerp zat. In de stichtingskosten zijn reserveringen opgenomen. Binnen deze reserveringen is een post voor ‘projectrisico’ opgenomen, voor wijzigingen van het PvE.

De wijziging van de gevel uit het oorspronkelijke VO naar een groene gevel wordt momenteel (Q1-2 2025) uitgewerkt als wijziging op het VO. Het aangepaste VO is de basis voor de aanbesteding, daarmee wordt de groene gevel onderdeel van de aanbesteding. Of de groene gevel ook daadwerkelijk binnen budget gerealiseerd kan worden, zal dan ook pas na afronding van de aanbesteding blijken.

3.2.2 Onzekerheden dekkingskant

De dekking is zeker en toereikend om het project te realiseren. De dekking staat in de geheime bijlage van de [kredietaanvraag](#).

Bijdragen vanuit de gebieden

De bijdragen vanuit de gebieden (met uitzondering van Papendorp Noord) zijn gekoppeld aan het aantal parkeerplaatsen die niet in deze gebieden worden geregeld, maar in de Mobiliteitshub XL worden opgelost. Daarom is de scope van 2.000 parkeerplaatsen in de Mobiliteitshub XL randvoorwaardelijk in het projectresultaat.

Bijdrage Papendorp Noord

De bijdrage vanuit de gebiedsontwikkeling ‘Papendorp Noord’ is om een kwalitatief hoogwaardige voorziening te realiseren, bijvoorbeeld door extra functies (sportschool, fietsreparatiepunt) en hoogwaardige gevels en het frame te realiseren.

Subsidie versnellingsgelden woningbouw

Een significant deel van het realisatiebudget van de Mobiliteitshub XL komt uit de zogenaamde ‘versnellingsgelden woningbouw’, een subsidie van het ministerie BZK. Deze subsidie is onderdeel van de gemeentelijke propositie aan het ministerie in de ‘propositie Utrecht Zuidwest’. Hierin zitten, naast de bijdrage voor de Mobiliteitshub XL, ook bijdrage voor andere mobiliteitsprojecten in Utrecht Zuidwest (inclusief het stationsgebied Utrecht Centraal).

Inmiddels is de subsidie beschikbaar. De eerste helft is reeds overgemaakt naar Gemeente Utrecht het derde kwart volgt in december 2025 en het restant in 2026. Ook worden de bijdragen geïndexeerd (tot het moment dat ze worden overgemaakt).

Omdat de subsidie een onderdeel is van een totaal-propositie, met meerdere mobiliteitsprojecten, moet de verantwoording ook over de gehele propositie gebeuren.

Op totaalniveau moet verantwoording worden afgelegd. Criteria hiervoor zijn o.a.:

- Uitvoering maatregelen (uiterlijk 2035)
- Realisatie beloofd aantal woningen (6200), waarvan 50% betaalbaar
- Percentage cofinanciering (56,89%)

De verantwoording op totaal niveau over de verschillende mobiliteitsprojecten richting het ministerie, gebeurt door het organisatieonderdeel Ruimte, afdeling Mobiliteit. Vanuit het project Mobiliteitshub XL wordt hier input voor aangeleverd.

3.2.3 Onzekerheden exploitatie: beheerkosten

Bij de kostenraming van het VO zijn ook de beheer- en onderhoudskosten voor de exploitatiefase uitgevraagd. Deze kosten zijn opgenomen in de business case. De business case voor de exploitatiefase is onderdeel van het raadsbesluit 'kredietaanvraag Mobiliteitshub XL'.

Het realiseren van een groene gevel leidt naar verwachting tot hogere beheerkosten dan in de VO-raming was opgenomen. Het beheer en onderhoud van installaties en gebouw (waaronder gevel) gedurende de eerste 15 jaar, zijn onderdeel van de aanbesteding "Design, Construct & Maintenance" en is daarmee onderdeel van de scope van dit project.

Aan de inkomstenkant van de exploitatie zitten de volgende onzekerheden:

- Mate van gebruik. De mate van gebruik is afhankelijk van de acceptatie van het 'Parkeren op Afstand' concept en van het tempo van de realisatie van de woningbouw. Beide punten zijn als topisico verwerkt (zie ook paragraaf 6.1).
- Netcongestie kan mogelijk tot gevolg hebben dat tijdelijk geen E-Laden kan worden aangeboden en de commerciële ruimtes niet verhuurd kunnen worden. Dit kan leiden tot inkomstenderving. Dit punt is verwerkt in topisico 'netcongestie' (zie paragraaf 6.1).

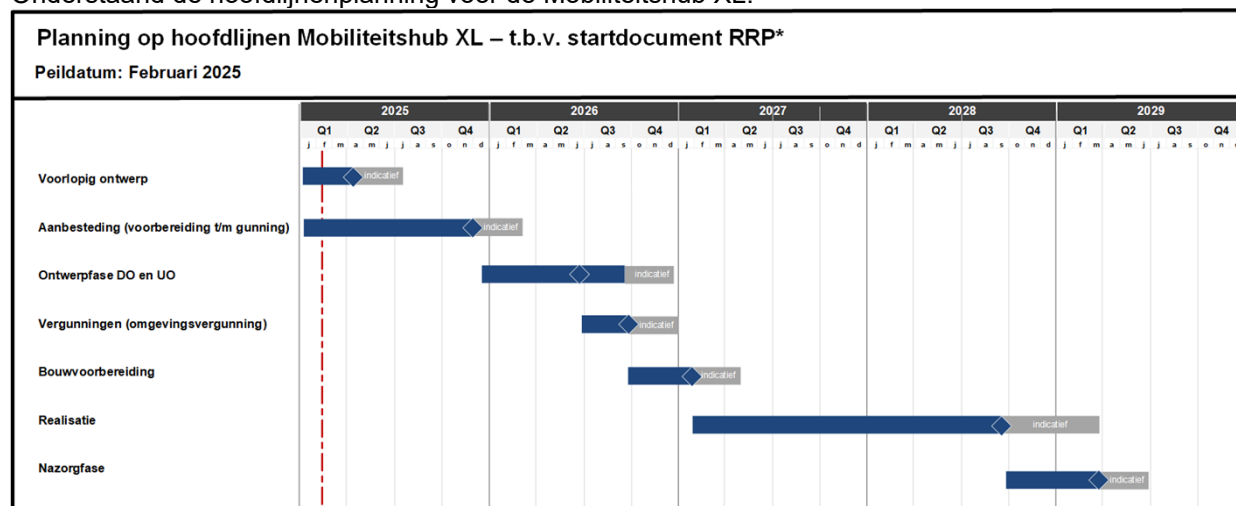
3.3 De raming, de geprognosticeerde eindstand per fase en de verwachte besteding per kostensoort worden op dezelfde manier per fase, deelproject of per jaar opgenomen

Van het projectbudget (kredietaanvraag inclusief voorbereidingskrediet) zijn nu alleen de kosten voor de werkzaamheden tot en met Voorlopig Ontwerp besteed. Verder zijn er nog geen verplichtingen aangegaan.

Omschrijving	Budget	Realisatie
Haalbaarheid/ initiatiefase	0,46%	0,46%
Interne kosten/ Proceskosten	3,00%	0,00%
Ontwerpfase	2,44%	0,00%
Uitvoeringsfase/ bouwkosten	75,49%	0,00%
Nazorgfase	0,08%	0,00%
Reserveringen	17,27%	0,00%
Belastingen en verzekeringen	1,26%	0,00%
Totaal	100,00%	0,46%

4 Tijd

Onderstaand de hoofdlijnenplanning voor de Mobiliteitshub XL.



*i.v.m. het mogelijk optreden van risico's die de planning kunnen beïnvloeden, is er bij elke deelfase een indicatieve doorlooptijd toegevoegd. In deze paragraaf wordt toelichting gegeven op een aantal van deze risico's.

In deze tabel worden de belangrijkste mijlpalen benoemd en het moment waarop deze gereed zijn.

Mijlpalen	Datum gereed
Voorlopig ontwerp	Q2 2025
Aanbesteding (gunning)	Q4 2025
DO gereed	Q2 2026
Vergunning verleend (o.b.v. DO)	Q3 2026
Start realisatie	Q1 2027
Ingebruikname	Q3 2028
Nazorgfase gereed	Q1 2029

Risico's waar rekening mee gehouden is in bovenstaande planning:

1. Input vanuit de **marktconsultatie**. In januari 2025 is een marktconsultatie uitgevoerd onder geïnteresseerde partijen (totaal 15). De reactie van de marktpartijen was dat de daar gepresenteerde planning 'uitdagend' was. Met name de tijd voor de 'ontwerpfase'. Deze stond op 6 maanden en is nu opgerekt naar 10 maanden.
2. Scope wijziging van het ontwerp om een **groene gevel te** realiseren. Deze aanpassing moet in het VO worden doorgevoerd en deze wijziging zit in de planning verwerkt.

Risico's die een impact kunnen hebben op tijd, maar vooraf niet in te schatten zijn in tijd:

1. **Bestemmingsplan**: In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor Papendorp-Noord is rekening gehouden met het realiseren van deze Mobiliteitshub XL. De bouw van de

Mobiliteitshub XL staat beschreven in het bestemmingsplan Papendorp. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op 25 april 2024 vastgesteld. Inmiddels is de beroepstermijn verstreken. Er is beroep ingediend tegen het bestemmingsplan Papendorp en ook beroep tegen het bestemmingsplan Groenewoud. Er is overigens geen verzoek om voorlopige voorziening ingediend, de bestemmingsplannen zijn dus wel in werking getreden. Mogelijkerwijs kan dit nog tot vertraging leiden (als de RvS de bestemmingsplannen/ een deel van de bestemmingsplannen dat betrekking heeft op de mobiliteitshub vernietigt).

2. **Aanvullend bestuurlijk proces als gevolg van groene gevel:** Als uit de VO-aanpassing of later in de aanbesteding blijkt dat de groene gevel niet zonder meer (binnen budget of binnen andere randvoorwaarden) gerealiseerd kan worden, kan het zijn dat er aanvullende bestuurlijke besluitvorming nodig is op de scope wijziging om een groene gevel te realiseren, dit kan leiden tot vertraging van de realisatie (als indicatief aan de planning toegevoegd).
3. **Netcongestie:** De impact van netcongestie is een risico voor het project. Uitgangspunt is dat er geen consequenties voor de planning zijn. Aangezien er gebruik kan worden gemaakt van de bestaande aansluiting van de P+R, kan de Mobiliteitshub XL operationeel zijn, zij het mogelijk tegen sterk verminderde operationele kwaliteit (zie kwaliteit).

5 Kwaliteit

5.1 Wijze van borging van de kwaliteit van de uitvoering

De gemeente is volledig in de lead voor het realiseren van de Mobiliteitshub XL en het borgen van de kwaliteit van ontwerp en uitvoering.

5.1.1 Borging kwaliteit ontwerp

De kwaliteit van het ontwerp is geborgd doordat de gemeente een concept Voorlopig Ontwerp heeft opgesteld, dat momenteel aangepast wordt vanwege de scope wijziging om een groene gevel te realiseren. Hierna wordt het Voorlopig Ontwerp als referentieontwerp aanbesteed. Onderdeel van het VO is een zogenaamd 'bouwstenenboek'. In dit boek worden de ontwerpdetails vastgelegd waarvan gemeente vindt dat die randvoorwaardelijk zijn om de kwaliteit van het ontwerp te borgen. Deze zaken worden hiermee vast omschreven, zodat de bouwer hier niet van kan afwijken.

Andere elementen (zoals wijze van constructie) worden functioneel omschreven. Hiervoor kan de bouwer¹ zijn expertise gebruiken en zelf invulling geven hoe deze functionele eisen worden behaald.

5.1.2 Beeldkwaliteitsplan

De kwaliteit van de Mobiliteitshub XL en de inrichtingsplannen wordt getoetst aan het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Daarnaast is de kwaliteit van de Mobiliteitshub XL onderdeel van het beeldkwaliteitsplan Papendorp Noord, dat in mei/ juni 2025 in de raad wordt behandeld. De bouwer moet de omgevingsvergunning aanvragen en deze aanvraag zal getoetst worden aan het beeldkwaliteitsplan. De supervisor Papendorp adviseert de commissie omgevingskwaliteit.

5.1.3 Borging kwaliteit uitvoering

Design, Build & Maintain (DBM) nodigt de markt uit om hun expertise in te zetten op die onderdelen waar zij goed in zijn en een meerwaarde te leveren op de kwaliteit van het eindproduct. De ontwerpvrijheid die wordt toegevoegd in het contract (Vraagspecificatie Eisen) nodigt de markt uit om hun expertise op die onderdelen in te zetten. Hieraan moet de bouwer voldoen. Eventuele afwijkingsvoorstellen van de bouwer moeten worden onderbouwd door middel van een Trade - Off Matrix. Hierbij worden verschillende varianten beoordeeld op de volgende criteria: kwaliteit, geld, planning, duurzaamheid, risico's zodat de opdrachtgever (= gemeente Utrecht) een weloverwogen keuze kan maken.

5.1.4 Programma van Tegenspraak

Een belangrijk element bij projectbeheersing is het opstellen en voeren van een Programma van Tegenspraak: een plan met de daarin vastgelegde momenten waarop en door wie naar het project wordt gekeken. Het programma van tegenspraak voor het project Mobiliteitshub XL bestaat uit:

¹ Waar staat bouwer wordt bedoeld: partij (als winnaar van een DB&M aanbesteding) die in opdracht van gemeente het Design (DO+UO), Build (het daadwerkelijk realiseren) en Maintenance (15 jaar onderhoud) gaat uitvoeren.

1. **Interne kwaliteitsborging** door middel van (vastgelegde) collegiale reviews op producten (verantwoordelijkheid PM). Daarnaast wordt tegenspraak georganiseerd binnen het projectteam, bijvoorbeeld door stukken ter beoordeling in het Integraal Project Management (IPM)-team voor te leggen.
Periodieke risicosessies (minimaal twee keer per jaar) worden gepland, om vooruit te kijken naar de belangrijke producten, momenten, fases (verantwoordelijkheid Risico -en raakvlakkenmanager).
2. Het actief toepassen van verbeteringen uit **evaluaties** (bijvoorbeeld van Parkeergebouw Berlijnplein) en **leerervaringen** van andere gemeenten rondom Mobiliteitshubs. Zo nemen twee leden van het Projectteam deel aan de 'Hub Design Academie' een door het ministerie van IenW georganiseerde kennisuitwisseling met gemeenten die in het kader van de 'versnellingsgelden woningbouw' ook Mobiliteitshubs realiseren. Ook is er regelmatig kennisuitwisseling met de gemeente Amsterdam (in het kader van de Smart Mobility Hub in het Arena-gebied).
3. Tussentijdse **externe projecttoets** met eventuele bijstelling. Hiervoor is het ontwerpteam van het VO (architect, constructeur, installatieadviseur, advies brandveiligheid, verkeerskundige en kostendeskundige) gedurende het gehele realisatietraject beschikbaar voor externe toetsing.

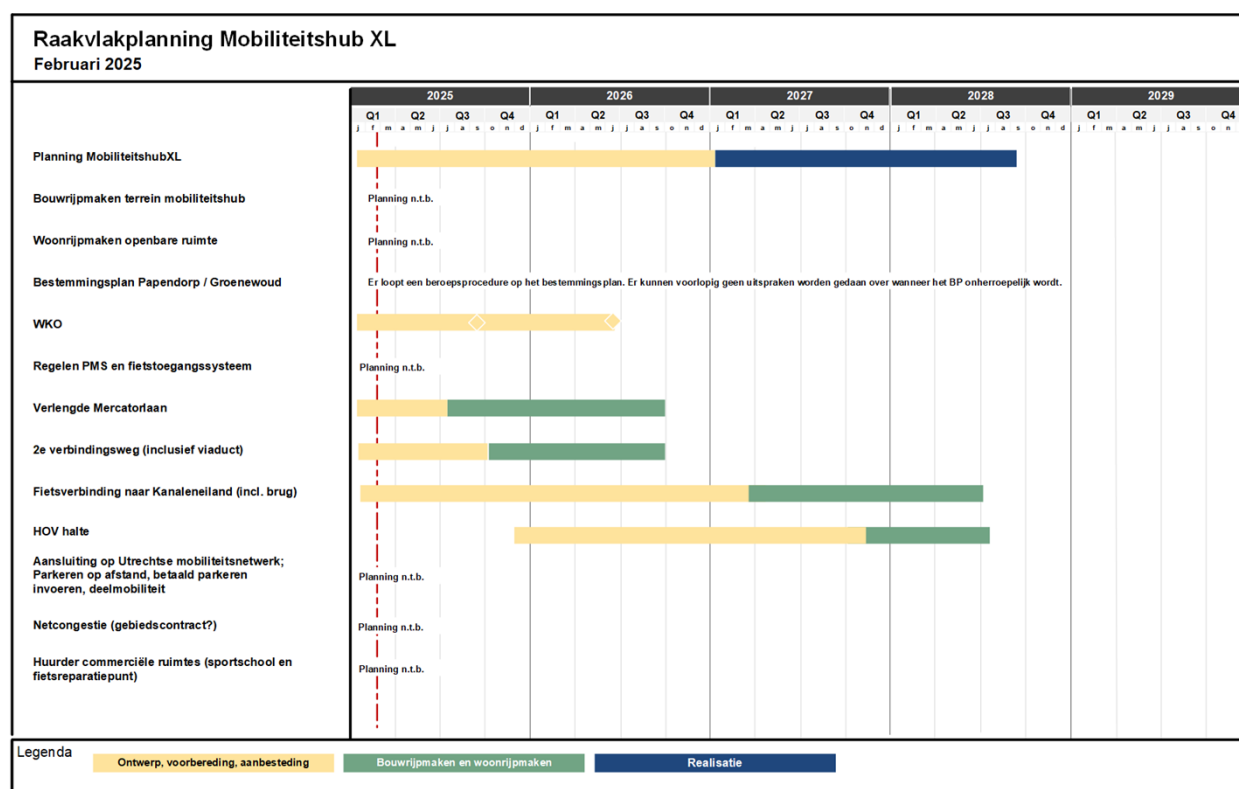
5.2 Toelichting, onderbouwing en duiding van projecten of activiteiten, zowel van interne als externe partijen, die van invloed zijn op dan wel de uitvoering raken van het project

De volgende projecten en activiteiten zijn van invloed op het project en worden allen onder door gemeente of in opdracht van gemeente gerealiseerd:

- **Netcongestie:** Voor dit project is de mate van impact door netcongestie een groot risico. Dat er netcongestie is, is een feit. Als het benodigde vermogen niet bij oplevering kan worden geleverd, heeft dit (tijdelijk) gevolgen voor de exploitatiemogelijkheden van de Mobiliteitshub XL. Op gebiedsniveau worden de beheersmaatregelen uitgewerkt (zie ook risico's). Netcongestie is niet verwerkt in onderstaande raakvlakplanning omdat netcongestie vooral impact heeft op de kwaliteit van de exploitatiemogelijkheden.
- **Weginfrastructuur:** De infrastructuur moet worden aangepast, o.a. de Mercatorlaan moet worden doorgetrokken. De realisatie van de verlengde Mercatorlaan moet uitgevoerd worden, voordat het stuk van de Mercatorlaan waarop de Mobiliteitshub XL wordt gerealiseerd kan worden opgeheven. Daarnaast wordt een nieuwe weg vanaf de Marinus van Tyruslaan aangelegd als ontsluiting van de noordelijke ingang van de Mobiliteitshub. Hierbij hoort ook het verleggen van kabels en leidingen.
- **Bouwrijp maken:** Het bouwrijp maken van de grond is niet in scope van dit project, maar wel een randvoorwaarde voor start realisatie.
- **WKO op gebiedsniveau.** WKO wordt momenteel aanbesteed en gerealiseerd. De Mobiliteitshub XL heeft een beperkte warmtevraag (alleen beheerdersruimte, Sportschool en (fiets) reparatiewinkel. Echter de Mobiliteitshub XL is wel een van de eerste voorzieningen die van de WKO gebruik gaat maken en heeft dan ook last als WKO niet tijdig gerealiseerd is.
- 4. **Realisatie Fietsroute, OV halte en uitbreiding OV verbinding.** Deze zijn van invloed op de succesvolle ingebruikname van de Mobiliteitshub XL.

De bovenstaande raakvlakken zijn in onderstaande planning verwerkt.

Dit zijn afhankelijkheden voor de realisatie van de Mobiliteitshub. We sturen op het tijdig realiseren van de Mobiliteitshub en werken samen met alle raakvlakprojecten om het doel te bereiken (zie hoofdstuk 1). Daarnaast zijn er ook gebiedsontwikkelingen die afhankelijk zijn van de realisatie van de Mobiliteitshub. We sturen erop dat de Mobiliteitshub in gebruik wordt genomen voordat de eerste woningen gereed zijn.



5.3 Toelichting, onderbouwing en duiding van de opgenomen informatie, waarbij de bevindingen van adviseurs of toezichthouders expliciet inzichtelijk worden gemaakt

De Mobiliteitshub XL is opgenomen in het beeldkwaliteitsplan Papendorp Noord, dat in mei/juni 2025 in de raad wordt behandeld. De bouwer moet de omgevingsvergunning aanvragen en deze aanvraag zal onder andere getoetst worden aan het beeldkwaliteitsplan. De supervisor Papendorp adviseert de commissie omgevingskwaliteit.

Een eerste uitwerking van het Voorlopig Ontwerp is besproken (juni 2024) in de commissie omgevingskwaliteit. Hier zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

1. Zorg voor een prettige en veilige klantreis
2. Heb aandacht voor de menselijke maat (in relatie tot de grootte van het gebouw); zorg dat zo veel mogelijk stakeholders (gebruikers, omgeving) plezier van de Mobiliteitshub hebben.

3. Zorg dat de beeldkwaliteit van de Mobiliteitshub XL in lijn is met het beeldkwaliteitsplan Papendorp Noord.
4. Heb aandacht voor duurzaamheid (opwek, materialisering).

De genoemde aandachtspunten worden (en zijn deels al) verwerkt in het ontwerp van de Mobiliteitshub.

Indien het project binnen de scope en budget blijft zoals weergegeven in de door de raad goedgekeurde kredietaanvraag, zal terugkoppeling aan de raad beperkt blijven middels de begrotingscyclus en de voortgangsrapportages in het kader van de RRP.

6 Risico's

6.1 Belangrijkste risico's en beheersmaatregelen

In onderstaande tabel zijn de 6 belangrijkste top risico's, de gevolgen en de beheersmaatregelen weergegeven.

De risico's zijn breed geïnterpreteerd, dus niet alleen de risico's die horen bij het realiseren van het project (= het gebouw), maar ook de risico's die horen bij het succesvol in gebruik nemen van de Mobiliteitshub XL volgens het bedacht concept van Parkeren op Afstand.

Risico-omschrijving <i>Benoem oorzaken, risico en gevolgen</i>	Toelichting <i>Leg uit waarom dit een belangrijk risico is in termen van kans, impact voor doelstellingen en kaders, en de mate waarin het risico beheersbaar is.</i>	Stand van zaken maatregelen <i>Welke maatregelen tref je bij dit risico?</i>
<p>Risico: Cruciale raakvlakken voor het goed laten functioneren van de Mobiliteitshub XL zijn niet tijdig gereed of kwalitatief onvoldoende.</p> <p>Oorzaken::</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fietsverbindingen niet tijdig gereed door interne oorzaken (onvoldoende prioriteit) of externe oorzaken (afstemming RWS) - OV-verbindingen niet op gewenste frequentie, vanwege te hoge kosten of te lage prioriteit bij concessieverlener. - Capaciteit deelvervoer niet op gewenst niveau vanwege onvoldoende marktinteresse of onvoldoende interne prioriteit. - Productontwikkeling 'Parkeren op Afstand' blijft achter door onvoldoende interne prioriteit. - (flankerend) parkeerbeleid door onvoldoende interne prioriteit (invoering betaald parkeren, opstellen beleids- en 	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'mogelijk' en de impact is 'hoog' omdat als deze raakvlakken niet zijn ingevuld, de Mobiliteitshub slecht bereikbaar is voor de doelgroep en er geen sprake is van een succesvol te exploiteren Mobiliteitshub.</p> <p>De beheersbaarheid van de interne prioritering is redelijk goed. In de governance uitwerking is hier veel aandacht voor.</p> <p>De beheersbaarheid van de externe uitvoering van de raakvlakken is beperkt, vanwege de afhankelijkheid van interesse van deze partijen en de beperkte mogelijkheden van gemeente om de interesse met financiële middelen te verhogen.</p>	<p>'interne' maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Inrichting Governance vanuit het 'brede' projectdoel (succesvol functionerende Mobiliteitshub) - belang benadrukken van invoering betaald parkeren in Utrecht Zuidwest voor oplevering Mobiliteitshub XL. - Geen, beperkte of duurdere alternatieve parkeermethoden in de gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest. - Beleid en uitvoeringsregels die ervoor zorgen dat het restant aan parkeerplekken kan worden ingezet voor andere doelgroepen, als door bewoners van gebiedsontwikkelingen minder parkeerplekken worden afgenomen dan van tevoren bedacht. <p>Maatregelen met externe afhankelijkheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voortdurende afstemming met projectteam Taludpark en

<p>uitvoeringsregels) niet tijdig ingevoerd.</p> <p>Gevolg: Gebruik blijft achter omdat het product parkeren op afstand minder aantrekkelijk is. Dit heeft mogelijk ook negatieve impact op de gebiedsontwikkelingen.</p>		<p>fietsverbinding over Amst.Rijnkanaal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobiliteitshub XL in concessie deelvervoer opnemen. - Lobby bij Provincie Utrecht om frequentie en routes OV tussen Mobiliteitshub en gebiedsontwikkelingen tijdig in OV concessie op te nemen.
<p>Risico: De ontwikkeling van de woningbouw waarvan de bewoners en bezoekers gebruik maken van de Mobiliteitshub XL wordt vertraagd.</p> <p>Oorzaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Netcongestie - Marktomstandigheden - Stikstof - Procedures <p>Gevolg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Omzetsderving gedurende de eerste jaren. 	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'waarschijnlijk' en de impact is 'hoog' omdat dit leidt tot hogere aanloopverliezen.</p> <p>Het risico is beperkt beheersbaar omdat de afhankelijkheid van derden (markt, ontwikkelaars, procedures) groot is.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Overleg om te bezien of de planning van de woningbouw ten gunste van de vulling van de Mobiliteitshub XL kan worden bijgesteld door ontwikkelingen die gebruik maken van de Mobiliteitshub naar voren te halen. - Voor het opvangen van dit risico is aanvullend budget 'risicomaatregel vertraagde woningbouw' gereserveerd. Hiermee kan wegblijvende omzet van 50% van de bewoners en bezoekers gedurende 3 jaar kan worden opgevangen. - De parkeerexploitatie is achtervang voor tegenvallende exploitatieresultaten.
<p>Risico: Impact op exploitatie door netcongestie.</p> <p>Oorzaak: Er kan geen leveringscontract met Stedin voor elektra worden afgesloten voor het benodigde vermogen waarbij alle functies (Mobiliteitshub, E-Laden en huurders) volledig operationeel kunnen op het gewenste moment.</p> <p>Gevolgen:</p>	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'waarschijnlijk' en de impact op de functionaliteit van de Mobiliteitshub XL (bij 'worst – case) is 'hoog'.</p> <p>Het risico is redelijk beheersbaar de afhankelijkheid van derden (netbeheerder) is weliswaar groot tegelijkertijd komen er ook steeds meer oplossingsmogelijkheden beschikbaar (vanuit de markt en netbeheerder).</p>	<p>Uitwerken 'worst case scenario' (gedaan):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Huidige netaansluiting van de P+R overnemen. - Onderzoeken welke functies operationeel kunnen zijn met huidige leveringscontract <p>Maatregelen in het ontwerp en aanbesteding Mobiliteitshub XL (reeds opgenomen):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Energiegebruik beperken en piekgebruik verminderen door Smart Charging.

<ul style="list-style-type: none"> - Ingebruikname kan niet op het kwalitatief wenselijke niveau. - We moeten terugvallen op overname van het bestaande leveringscontract van de P+R Papendorp waarbij alleen verlichting, installaties, de onderste vier etages en enkele liften operationeel zullen zijn. 		<ul style="list-style-type: none"> - Toevoegen bufferbatterij - Zelf energie opwekken dmv zonnepanelen. <p>Maatregelen om te komen tot een 'best case scenario':</p> <ul style="list-style-type: none"> - In gebiedsverband (woningbouw, WKO, Mobiliteitshub XL) mogelijkheden voor een groepscontract onderzoeken. - centrale opwek verkennen - kansen vanuit WKO aanbesteding verkennen. - Marktinnovaties volgen
<p>Risico: Dat de Raad van State geen uitspraak heeft gedaan of het beroep niet is ingetrokken voordat deel 2 van de aanbesteding volgens planning moet worden gegund.</p> <p>Oorzaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is beroep tegen het bestemmingsplan ingediend. - Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan inzake het beroep. <p>Gevolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indien wordt gewacht met het gunnen van de realisatie van de Mobiliteitshub op uitspraak RvS dan is er sprake van planningsuitloop (met impact op de gebiedsontwikkelingen). - Indien de realisatie van de Mobiliteitshub wordt gegund voor de uitspraak en de uitspraak pakt negatief uit: dan wil de 	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'waarschijnlijk' en de impact is 'groot' omdat RvS behandelingen een lange wachttijd hebben en het stilleggen van het project Mobiliteitshub XL een direct gevolg voorplanning heeft.</p> <p>Het risico is beheersbaar omdat de behandeling van het beroep tegen het bestemmingsplan en de aanbesteding van de Mobiliteitshub voorlopig nog parallel lopen.</p>	<p>Voorkomen dat het risico optreedt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesprekken voeren met bezwaarindieners of beroep ingetrokken kan worden. - De behandeling bij de Raad van State voorbereiden. Het verweer is reeds ingediend. <p>Maatregelen om de gevolgen te dempen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De gunning van de aanbesteding van de realisatie van de Mobiliteitshub XL knippen in een eerste deel DO en een tweede deel UO, realisatie en beheer. - Het tweede deel niet gunnen voordat de procedure is afgewikkeld.

<p>aannemer financieel gecompenseerd worden voor vertraging.</p>		
<p>Risico op tekort van kennis projectteam en verloop</p> <p>Oorzaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wisselingen in projectteam - Veel overdrachtsmomenten.. - Specifieke expertise (tijdelijk / op cruciale momenten) onvoldoende (kwalitatief) ingevuld. <p>Gevolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlies van tijd - Verlies van kwaliteit - Mogelijk hoge faalkosten 	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'waarschijnlijk' en de impact is 'hoog' omdat latere oplevering van de Mobiteitshub XL gevolgen heeft voor gebiedsontwikkeling en het concept parken op afstand. En kwaliteit van het project te lijden heeft onder de vele wisselingen.</p> <p>Het risico is redelijk beheersbaar omdat de gemeente en projectteam hiervoor zelf aan zet is.</p>	<p>Voorkomen dat het risico optreedt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het projectteam: openheid en transparantie, vooruitkijken. - Overdracht goed plannen en warm welkom bij wisselingen. - Aantrekkelijk maken om voor project te werken. <p>Maatregelen om de gevolgen te dempen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kennis delen binnen en buiten het projectteam. - Kennistekort invullen door interne en externe werving en inhuur.
<p>Risico: Hogere bouwkosten dan nu geraamd;</p> <p>Oorzaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bouwkosten stijgen harder dan reservering. - Ongunstige marktsituatie bij aanbesteding, - Aanvullende wensen vanuit politiek of commissie welstand of anders. - Onvoorziene omstandigheden. <p>Gevolg:</p> <p>Aanbestedingsbedrag komt boven de geraamde bouwkosten uit. Gezien de grootte van het project, gaat dit al snel over hoge bedragen.</p>	<p>De kans dat het risico zich voordoet is 'mogelijk' en de impact is 'middel'. Bij de raming hebben we al zoveel mogelijk rekening gehouden met deze financiële onzekerheden waardoor we hogere bouwkosten dan geraamd in eerste instantie nog kunnen opvangen zonder dat dit leidt tot grote tekorten</p> <p>Het risico is redelijk beheersbaar omdat in de gunningscriteria van de DCM aanbesteding prijs een groot aandeel van de gunningsbeslissing vormt en hiermee de scherpte van de markt wordt opgezocht.</p>	<p>Voorkomen dat het risico optreedt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het PvE is compleet opgesteld, inclusief gewijzigde inzichten op het gebied van brandveiligheid of eerdere projecten (Berlijnplein). Ook zijn kosten om netcongestie tegen te gaan reeds verwerkt. - Nieuwe aanvullende wensen (niet zijnde noodzakelijke maatregelen) alleen honoreren indien deze voorzien zijn van aanvullende dekking. - Prijs is een zwaarwegend gunningscriterium in de aanbesteding. - Indien de inschrijvingen boven de geraamde bouwkosten plus post budgetrisico uitkomt, dient de afweging gemaakt te worden of de post 'onvoorzien' of 'projectrisico' wordt aangesproken of wordt bezuinigd in het ontwerp. De lijst 'bezuinigingsmaatregelen' kan hiervoor als leidraad gehanteerd worden.

		<p>- Als ultieme maatregel kan de Design, Built and Maintain (DBM) opdracht niet gegund worden.</p> <p>Maatregelen om de gevolgen te dempen:</p> <p>- Voor de stijging bouwkosten is een post 'budgetrisico' in de stichtingskosten opgenomen, gebaseerd op 3,0% bouwkostenstijging per jaar tot einde werk.</p> <p>- Voor aanvullende wensen (wijzigingen PvE) is een post projectrisico in de stichtingskosten opgenomen, gebaseerd op een opslagpercentage behorende bij de ontwerpfase / uitwerking PvE.</p> <p>- Voor onvoorziene omstandigheden is een post 'onvoorzien' geraamd in de stichtingskostenraming, gebaseerd het percentage behorende bij de fase in het ontwerpproces.</p>
--	--	--

6.2 Toelichting, onderbouwing en duiding van de opgenomen informatie

De risico's zijn tot stand gekomen in een werksessie met de projectgroep en opdrachtgever. Tijdens een vervolg werksessie zijn de toprisico's bevestigd. Daarnaast is er een uitgebreid risicodossier welke periodiek wordt behandeld in het IPM-team. Deze werksessie wordt minimaal 2 maal per jaar herhaald.

7 Organisatie

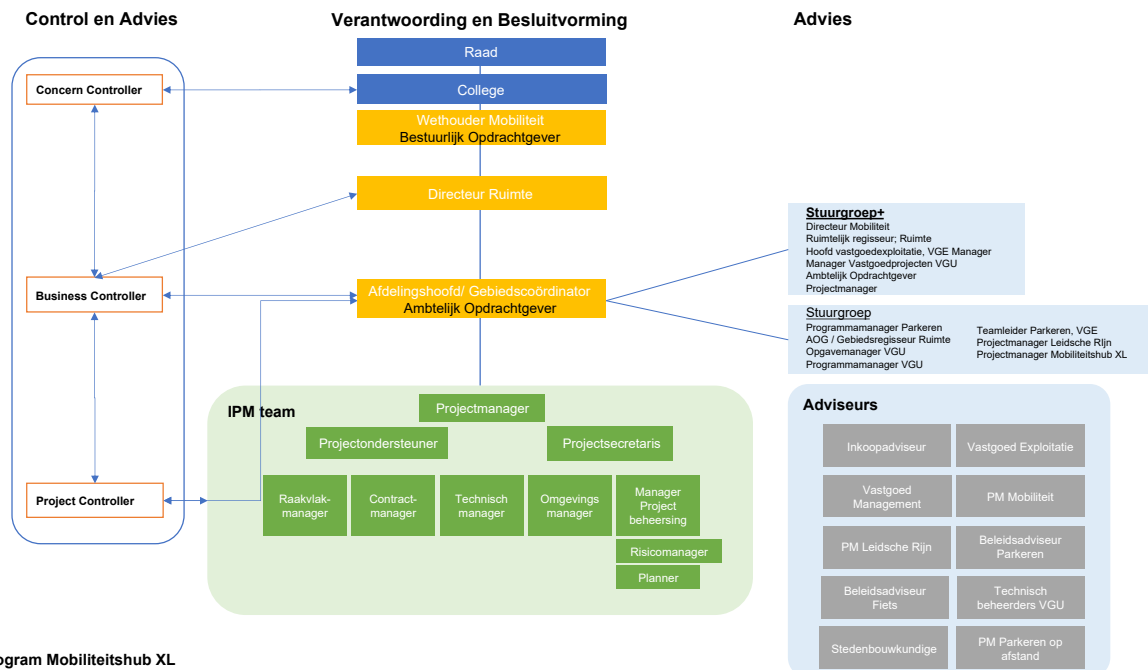
7.1 Besturing van het project (governance)

Gemeente Utrecht is volledig in de lead voor de realisatie van dit project. De gemeente is grondeigenaar, toekomstig eigenaar en exploitant van de Mobiliteitshub XL en bouwheer. De wethouder mobiliteit is bestuurlijk verantwoordelijk. De gebiedscoördinator Leidsche Rijn zal functioneren als ambtelijk opdrachtgever. De integraal projectmanager (VGU) is verantwoordelijk voor de projectfasen: ontwerp, voorbereiding, realisatie en zorgt in de beheerfase voor de overdracht van de Mobiliteitshub XL naar de assetmanager/contractmanager (van VGU).

Voor het financiële mandaat zal de Mandaatregeling 2024 B&W (overheid.nl) worden aangehouden. [Mandaatregeling B&W en Burgemeester 2024 Gemeente Utrecht | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#)

Voor de aanbesteding (boven de 10 miljoen) ligt het akkoord bij de Concerndirectie. Voor de overige opdrachten zal dit betekenen dat het formeel akkoord geven op bedragen in SAP bij de directeur VGU, Manager vastgoedprojecten, Programmamanager VGU en Projectmanager ligt.

De besturing van het project is als volgt georganiseerd:



Organogram Mobiliteitshub XL
1 april 2025

De rolverdeling tussen stuurgroep plus en stuurgroep is als volgt:

Stuurgroep plus:

- Zorgt voor betrokkenheid en draagvlak in de organisatie
- Is het eerste escalatieniveau op verzoek van de stuurgroep
- Stuurt op de raakvlakkenplanning

Stuurgroep:

- Adviseert opdrachtgever (OG), in te nemen besluiten bij wijzigingen (binnen mandaat) vanuit een integraal perspectief.
- Bewaakt het projectdoel, in lijn met gestelde doelen, visie en prioriteiten van de OG

Het IPM-team

De organisatiestructuur van het project is gebaseerd op het Integraal Projectmanagement (IPM)-model. Er is gekozen voor deze structuur om duidelijkheid te verkrijgen in taken, rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende medewerkers. Tevens zorgt deze werkwijze voor meer uniformiteit en standaardisatie in de aansturing, organisatie en bemensing van het project.

De integraal **projectmanager** (PM) is verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat, conform de interne opdracht. De projectmanager zorgt voor de juiste werkomstandigheden voor het team, onderhoudt de relatie met de externe opdrachtnemers, zoals de bouwer, op directieniveau en legt verantwoording over het project af aan de ambtelijk en bestuurlijke opdrachtgevers.

De manager projectbeheersing (MP) is verantwoordelijk voor de beheersing van het project waaronder de risico's, de planning, de financiën, de kwaliteit, informatie en organisatie (groot aspecten).

De **omgevingsmanager** (OM) is verantwoordelijk voor het in balans houden van de relatie met de omgeving en andere stakeholders, zowel in de voorbereiding als bij uitvoering van het project.

De technisch manager (TM) is verantwoordelijk voor het formuleren van de technische scope in de vorm van (functionele) specificaties en het vervolgens, bij de opdrachtnemer, controleren hierop.

De **contractmanager** (CM) is verantwoordelijk voor de aanbesteding, contracteren en het naleven van het contract en onderhoudt de relatie tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer.

De **risico- en raakvlakkenmanager** (RM) is verantwoordelijk voor het risicodossier van het project en voor het aansturen van alle raakvlakprojecten die nodig zijn voor het succesvol in gebruik nemen van de Mobiliteitshub XL. Denk hierbij aan voor- en natransport (deelmobiliteit, HOV-bushalte), netcongestie en het aansluitende frame.

De control op de beheersing van het project maakt geen deel uit van het projectteam, en is georganiseerd op de volgende niveaus:

- **Projectcontroller:** De projectcontroller monitort en geeft gevraagd en ongevraagd advies aan de projectmanager en ambtelijk opdrachtgever over de voortgang van het project op de beheersaspecten.
 - **Businesscontroller:** ziet toe op de werking van projectcontrol en de relatie tussen de ontwikkelingen binnen het project en het bredere gemeentebelang.
- Concerncontrol:** heeft bij RRP projecten een expliciete rol in de advisering o.a. op de voortgangsrapportages.

7.2 Organisatie Raakvlakken

De succesvolle realisatie en ingebruikname van de Mobiliteitshub XL is sterk afhankelijk van de succesvolle invulling van de onderstaande raakvlakken, waarbij in alle gevallen gemeente aan zet is.

- **Bestemmingsplan:** het verweer voor de beroepsprocedure tegen het bestemmingsplan wordt gecoördineerd door organisatieonderdeel Ruimte, Leidsche Rijn.
- **Beeldkwaliteitsplan:** de realisatie van het beeldkwaliteitsplan en het bestuurlijk traject ter besluitvorming hierover wordt getrokken organisatieonderdeel Ruimte, Leidsche Rijn.
- **Netcongestie:** Op gebiedsniveau worden de beheersmaatregelen uitgewerkt (zie ook risico's).
- **Weginfrastructuur:** De infrastructuur moet worden aangepast, o.a. de diagonaal en de Mercatorlaan moet worden doorgetrokken. Dit gebeurt door organisatieonderdeel Ruimte, Leidsche Rijn
- **Bouwrijp maken:** Grond bouwrijp maken wordt uitgevoerd door organisatieonderdeel Ruimte, Leidsche Rijn.
- **WKO op gebiedsniveau.** WKO wordt momenteel aanbesteed en gerealiseerd in opdracht van organisatieonderdeel Ruimte, Leidsche Rijn.
- **Aansluiting op concept 'Parkeren op Afstand':** De aansluiting van de Mobiliteitshub XL op het concept 'Parkeren op Afstand', waaronder propositie en communicatie richting nieuwe bewoners van de betreffende gebiedsontwikkelingen, wordt getrokken door organisatieonderdeel Ruimte, Mobiliteit.

De integrale sturing van de raakvlakken op gebiedsniveau (alle bovenstaande punten, met uitzondering van 'Parkeren op Afstand') gebeurt in de planningsoverleg Papendorp Noord onder regie van de gebied coördinator. De integrale sturing op het concept Parkeren op Afstand gebeurt door de programmamanager Parkeren op Afstand.

8 Communicatie en participatie met inwoners en stakeholders

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over de Mobiliteitshub XL (concept, ontwerp). Er heeft wel participatie plaatsgevonden over het SPvE Papendorp-Noord, waar deze Mobiliteitshub XL onderdeel van uitmaakt. Ook heeft er participatie plaatsgevonden over het Mobiliteitsplan 2040. Het beleid uit het Mobiliteitsplan 2040 vormt de grondslag voor het parkeren op afstand. Met de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan dit beleid.

Met belangengroepen Fietsersbond en Solgu is het Voorlopig Ontwerp besproken. Aandachtspunten ten aanzien van de Mobiliteitshub XL zijn of worden opgenomen in het ontwerp.

Er wonen nog geen mensen rondom de Mobiliteitshub XL. Daarop is participatie met de directe omgeving in de ontwerpfase (nog) niet aan de orde. De invulling van het frame van de Mobiliteitshub leent zich bij uitstek voor participatie met toekomstige bewoners. We houden delen van het frame vrij om later met deze bewoners te kunnen participeren. Ook zorgen we dat hiervoor projectbudget beschikbaar blijft.

Er zijn op dit moment al wel bedrijven werkzaam in Papendorp, tijdens de realisatie houden we contact over werkzaamheden en bereikbaarheid van het gebied.

Bij de verkoop en verhuur van woningen in de gebieden Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Lombokplein, Groenewoud en Papendorp zorgen we in afstemming met de ontwikkelaars van deze wijken voor goede communicatie over de Mobiliteitshub XL.