

Voorstel aan de gemeenteraad

Kredietaanvraag Mobiliteitshub XL

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Vaessens
Kenmerk	12718700
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL in Papendorp-Noord:
 - a. een krediet zoals vermeld in de geheime bijlage 'financiële toelichting', vrij te geven aanvullend op het voorbereidingskrediet;
 - b. de bijdragen uit het programma duurzame bereikbaarheid en de anterieure overeenkomsten deels in te zetten voor het dekken van het exploitatietekort in de aanvangsperiode.
2. Bij het nader uitwerken van de Mobiliteitshub XL alleen de bezuinigingsopties om geen volledige hellingbaanverwarming en geen vol/vrij indicatie per parkeerplek te realiseren te verwerken en het gevraagde krediet onder beslispunt 1 daarmee te verlagen en dit bedrag zoals vermeld in de geheime bijlage 'financiële toelichting' aanvullend te reserveren voor het opvangen van het exploitatietekort in de aanvangsperiode.
3. De regeling Risicovolle Projecten van toepassing te verklaren op het project Mobiliteitshub XL.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage 'financiële toelichting' en de geel gemarkeerde tekstdelen in de bijlage 'Businesscase Mobiliteitshub XL versie 3.3' op grond van artikel 87 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo totdat het project Mobiliteitshub XL financieel is afgerond.

In de bijlagen zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Mobiliteitshub XL vermeld. Deze informatie kunnen marktpartijen gebruiken bij toekomstige aanbestedingen van werkzaamheden voor voorbereiding en realisatie van deze voorziening. De gemeente heeft er financieel belang bij om deze gegevens niet openbaar te maken. Op die manier voorkomen we dat de concurrentie wordt beïnvloed en marktpartijen hun inschrijving toeschrijven naar het beschikbare budget.

Samenvatting

De Mobiliteitshub XL is randvoorwaardelijk voor de woningbouwontwikkelingen in Utrecht Zuidwest. Deze mobiliteitshub moet zorgen voor een soepele overstap tussen eigen vervoer, gedeeld vervoer en openbaar vervoer naar de nieuwe autoluwe/vrije gebiedsontwikkelingen. Daarnaast biedt deze hub een oplossing voor het parkeren in Papendorp Noord en het plangebied Groenewoud.

Voor de Mobiliteitshub XL in Papendorp-Noord is een Voorlopig Ontwerp opgesteld op basis van het volgende programma: 2.000 autoparkeerplekken, 1.700 fietsparkeerplekken, een ruimte voor een sportschool, een ruimte voor een (fiets)reparatiewinkel, pakketpunt en centrale hal met toiletten en een beheerdersruimte. Voor de realisatie is bijgevoegd kredietvoorstel opgesteld.

Context

Aanleiding

In maart 2023 heeft de raad besloten tot het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet om het voorlopig ontwerp van de Mobiliteitshub XL uit te werken. In deze kredietaanvraag vragen we om het budget voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL vrij te geven. In de realisatiefase wordt de verdere (technische) uitwerking van het ontwerp en realisatie aanbesteed. Naar verwachting start de realisatie begin 2026 en kan de Mobiliteitshub begin 2028 worden opgeleverd en in gebruik worden genomen. De raming van de stichtingskosten is gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp. Bij de raadsbehandeling van het voorbereidingskrediet in maart 2023 heeft de raad gevraagd besparingsopties in beeld te brengen.

Gebiedsontwikkeling Papendorp-Noord

In Papendorp-Noord en het naastgelegen plangebied 'Groenewoud' worden tot 2036 ongeveer 3.600 woningen gerealiseerd. Een groot deel van de bewoners en bezoekers van deze woningen gaan straks voor hun parkeerbehoefte gebruikmaken van de Mobiliteitshub XL. Ook is de hub bedoeld voor de toekomstige bewoners en bezoekers in de nieuwe (autoluwe) gebiedsontwikkelingen Merwedekanaalzone, Beurskwartier Lombokplein en Krachtstation (parkeren op afstand). Het Rijk herkent de noodzaak voor de Mobiliteitshub 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.

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 staat beschreven in het bestemmingsplan Papendorp. De gemeenteraad heeft dat bestemmingsplan op 25 april 2024 vastgesteld. Inmiddels is de beroepstermijn verstreken. Er is één beroep ingediend tegen het bestemmingsplan Papendorp en ook één beroep tegen het bestemmingsplan Groenewoud, beiden door de Vereniging Parkmanagement Papendorp. In beide gevallen gaat het beroep over een verondersteld tekort aan parkeren voor ondernemers in Papendorp. Mogelijk dat dit leidt tot vertraging in de realisatie van de Mobiliteitshub. Er is overigens geen verzoek om voorlopige voorziening ingediend, de bestemmingsplannen zijn dus wel in werking getreden.

Voorlopig ontwerp

Het ontwerpteam onder leiding van het architectenbureau CePeZed heeft het concept Voorlopig Ontwerp (VO) opgesteld. Het ontwerp is getoetst door het interne projectteam inclusief externe ontwerpdeskundige. De ontwerptoelichting is als informatieve bijlage toegevoegd. Na besluitvorming over de bezuinigingsmaatregelen wordt het VO afgerond. Onderstaand worden een aantal ontwerpaspecten toegelicht met een grote impact op het project:

Parkeercapaciteit: om aan de noodzakelijke parkeercapaciteit van 2.000 plekken te komen, is parkeren op het dak nodig. Nadeel hiervan is dat het dak daarmee toegankelijk wordt voor gebruikers, waardoor liften en trappen doorgetrokken worden tot de dakverdieping. Om regen en vocht in de Mobiliteitshub tegen te gaan is gekozen voor een pergola met zonnepanelen. Op de begane grond is voorzien in parkeerplaatsen voor grote busjes tot 3,90m.

Bouwhoogte: De elementen lift- en trappenhuis en pergola komen boven de in het bestemmingplan maximale toegestane hoogte van 30m uit. Bij de omgevingsvergunning nemen we een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) op. De proceduretijd zal hierdoor niet wijzigen.

Frame / aansluiting op woningbouw: Op korte afstand van de Mobiliteitshub XL wordt, na oplevering van de Mobiliteitshub XL, woningbouw gerealiseerd. Tussen de Mobiliteitshub en de woningbouw komt een binnentuin. Om de massieve Mobiliteitshub voor de toekomstige bewoners te verzachten en om de overgang naar de binnentuin te verbeteren, wordt in de Mobiliteitshub een houten frame gerealiseerd. Hierin komt een overdekte looproute die bewoners kunnen gebruiken om lopend naar huis te gaan. Via verschillende entrees kan de Mobiliteitshub worden verlaten. De looproute in het frame sluit aan op een nieuwe ongelijkvloerse oversteekplaats van de toegangsweg naar de Mobiliteitshub. Daarnaast biedt het frame ruimte aan diverse mogelijke functies, zoals sporten, groen of ontmoeten. Het bestemmingsplan maakt deze genoemde functies mogelijk. De exacte invulling hiervan is nog open en kan in samenspraak met de nieuwe bewoners worden ingevuld. In de bijlage Ontwerptoelichting wordt het frame verder verduidelijkt.

Waterretentie: In de Mobiliteitshub wordt onder de vloer van de fietsenstalling een waterberging ingericht met een kratjessysteem. Hiermee wordt voorzien in de volledige benodigde buffercapaciteit op het eigen perceel. Onderzocht wordt of de waterberging ook in wadi's in het openbare gebied opgelost kan worden. De wateropname door het groen op het dak is, gezien het tijdelijk karakter, aanvullend op de eis van het waterschap. Daarnaast is er een grijswatersysteem voor onder andere het doorspoelen van het toilet.

Brandveiligheid: vanwege de dichte gevel zijn extra brandveiligheidsmaatregelen nodig. Dit kan door middel van stuwdrukventilatoren of een sprinklerinstallatie. Sprinkler is de duurste optie en opgenomen in het voorlopig ontwerp en kostenraming. Hoewel niet verplicht, wordt het toepassen van een sprinkler geadviseerd door de brandweer. Daarnaast wordt hiermee het risico voor de gemeente als gebouweigenaar verminderd op grote schade bij brand.

E-Laden: het aantal benodigde laadpalen is opnieuw berekend. Hieruit blijkt dat 250 laadpunten (125 laadpalen) naar verwachting voldoende is. In het ontwerp en de kostenraming is dit aantal opgenomen. De laadpalen worden verspreid over de verdiepingen geplaatst. Daarnaast wordt een uitbreiding voor 200 extra laadpunten voorbereid d.m.v. loze leidingen en techniekruimte.

Parkeren op afstand

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

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:

- 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 het Meerjarenperspectief 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 vrijliggende 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.

Juridische context

Op grond van artikel 189 Gemeentewet heeft de Raad de bevoegdheid om financiële middelen aan het college beschikbaar te stellen (budgetrecht). De raad is derhalve bevoegd om het krediet vrij te geven. Op grond van artikel 160 lid 1 sub b van de Gemeentewet bereidt het college deze besluiten voor. Het is van belang dat de Gemeenteraad nog dit jaar het besluit over het krediet neemt omdat het parkeren ten behoeve van een aantal gebiedsontwikkelingen tijdig moet zijn geregeld. Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolg en er is geen bezwaar of beroep mogelijk. Externe verplichtingen ontstaan pas als de bouw van de Mobiliteitshub aanbesteed wordt.

Beslistermijn

Om de Mobiliteitshub XL uiterlijk begin 2028 te kunnen opleveren, is besluitvorming door de raad voor eind 2024 noodzakelijk.

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 de parkeermodules. Met de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan dit mobiliteitsbeleid. De Mobiliteitshub XL is daarmee een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van (onder andere) Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Groenewoud en Papendorp.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

In de module [Parkeerhubs](#) zijn de beleidsmatige uitgangspunten voor de ringhubs vastgesteld.

Op 9 maart 2023 is het [voorbereidingskrediet](#) van de Mobiliteitshub XL in de raad besproken. De raad heeft besloten dit voorbereidingskrediet te verstrekken.

Invulling [motie](#): 'Maak naast een Mobiliteitshub ook een circulaire hub'

De invulling van de motie is reeds afgedaan bij de behandeling van het raadsvoorstel

[bestemmingsplan Papendorp](#) [https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/784b39cd-666d-4117-846f-7b39ace432c8?documentId=060b91dd-63a2-45bb-b80f-](https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/784b39cd-666d-4117-846f-7b39ace432c8?documentId=060b91dd-63a2-45bb-b80f-4fcecfc3a53&agendaltemId=c292df17-4015-49ad-9aec-111de7d4a3f1)

[4fcecfc3a53&agendaltemId=c292df17-4015-49ad-9aec-111de7d4a3f1](https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/784b39cd-666d-4117-846f-7b39ace432c8?documentId=060b91dd-63a2-45bb-b80f-4fcecfc3a53&agendaltemId=c292df17-4015-49ad-9aec-111de7d4a3f1) BVoor de Mobiliteitshub XL is de functie van fietsreparatiewinkel breder gemaakt, zodat ook het verhuren van gereedschappen en reparatie in bredere zin tot de scope kan behoren, waarbij de daadwerkelijke invulling aan de ondernemer is.

Invulling [amendement](#) 'Tijdig zoeken naar besparingen Mobiliteitshub XL'

In dit amendement dat tijdens de behandeling van het voorbereidingskrediet is aangenomen, is verzocht om op tijd mogelijke besparingen en de kwalitatieve consequenties hiervan inzichtelijk te maken.

Er is een overzicht toegevoegd met aanvullende besparingsopties met kwalitatieve consequenties die nog niet in het Voorlopig Ontwerp zijn verwerkt. Deze besparingen kunnen in het ontwerp worden doorgevoerd, waarmee kan worden bespaard op de bouwkosten. Het genoemde bedrag per besparingsoptie is de besparing van de bouwkosten, inclusief bijkomende kosten aannemer, maar exclusief opslagen gemeente en BTW. Het effect van de maatregel op beheer- en exploitatiekosten is in een aparte kolom weergegeven. In de toelichting bij het 'overzicht besparingsmaatregelen' is van enkele besparingsopties de impact op beeldkwaliteit weergegeven.

Gelet op de inhoud van het amendement is het benodigd aantal laadpunten bepaald op 250.

Berekening van EV-Consult laat zien dat dit aantal naar verwachting volstaat. In het ontwerp wordt wel voorzien in de voorbereidingen voor een uitbreiding van 200 extra laadpunten.

Verdere argumentatie is onder besluitpunt 2 vermeld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL in Papendorp-Noord: - een krediet zoals vermeld in de geheime bijlage 'financiële toelichting', vrij te geven aanvullend op het voorbereidingskrediet; - de bijdragen uit het programma duurzame bereikbaarheid en de anterieure overeenkomsten deels in te zetten voor het dekken van het exploitatietekort in de aanvangsperiode.
Argumenten	
1.1	De Mobiliteitshub XL maakt woningbouw mogelijk De realisatie van de Mobiliteitshub XL maakt woningbouw in Papendorp-Noord, Groenewoud, Merwedekanaalzone (deelgebied 4 en 5), Beurskwartier, Lombokplein en eventueel Krachtstation mogelijk. In de Mobiliteitshub XL wordt (een deel van) de parkeernorm van deze gebieden ingevuld. De gebieden dragen bij aan de stichtingskosten. Daarnaast draagt de rijksoverheid ook substantieel bij aan de Mobiliteitshub XL middels de versnellingsgelden voor woningbouw in Utrecht Zuidwest. Doel van deze subsidie is om woningbouw te versnellen door bij te dragen aan randvoorwaardelijke mobiliteitsvoorzieningen.
1.2	<u>Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan het mobiliteitsbeleid uit het Mobiliteitsplan 2040</u> In de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie wordt uitgegaan van de realisatie van een Mobiliteitshub in Papendorp, vooral bedoeld voor de toekomstige bewoners en bezoekers van de onder 1.1. genoemde gebieden. Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan een onderdeel van het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. Door de Mobiliteitshub XL kunnen de nieuwe woningbouwgebieden autoluw worden ontwikkeld, in hogere dichtheden en/of tegen lagere bouwkosten. Ook worden de investeringen in de openbare weginfrastructuur beperkt. Bewoners kunnen een abonnement nemen in de Mobiliteitshub XL. Ze kunnen hun auto 24/7 parkeren in de Mobiliteitshub XL. Ze hebben geen vaste plek in de parkeergarage. De Mobiliteitshub XL is – wellicht nog meer dan de andere ringhubs – geschikt om een brede waaier aan doelgroepen te bedienen: Parkeren op Afstand voor bewoners en bezoekers van Merwedekanaalzone en Beurskwartier, bewoners en bezoekers van de dichterbij gelegen gebiedsontwikkelingen in Papendorp-Noord en Groenewoud en forenzen en bezoekers van omliggende voorzieningen en andere doelen in de stad. Door de mogelijkheid om doelgroepen te mengen, is een hoge mate van dubbelgebruik mogelijk.
1.3	<u>De Mobiliteitshub XL is onderdeel en vliegwiel van de ontwikkeling van Papendorp-Noord</u> De Mobiliteitshub XL is een van de eerste gebouwen die gerealiseerd wordt in de gebiedsontwikkeling van Papendorp-Noord. Hiermee wordt het tijdelijke P+R-terrein vrijgespeeld voor woningbouw. Ook worden de randvoorwaarden geschapen om de woningbouw van start te laten gaan. Naast het faciliteren van de parkeerfunctie vervult de Mobiliteitshub ook een geluidswerende functie voor de toekomstige woningbouw. Door de dichte wand aan de zijde van de woningbouw wordt zowel het geluid van de snelwegen A2 en A12, de lokale wegen, als het geluid van de Mobiliteitshub zelf geweerd. Doordat de andere drie gevelzijdes open zijn, wordt de Mobiliteitshub zelf wel natuurlijk geventileerd.

1.4	<u>De commerciële casco's voorzien in ruimte voor een (fiets)reparatiewinkel en sportschool voor gebruikers van de Mobiliteitshub XL en nieuwe bewoners, waardoor ook de sociale veiligheid wordt vergroot.</u>
	In de Mobiliteitshub XL is een ruimte van 210 m ² bruto vloeroppervlakte (bvo) beschikbaar om te verhuren aan een ondernemer die hierin een onderneming voor het repareren van fietsen of anderszins kan runnen. Ook verhuur van gereedschappen behoort tot de mogelijkheden. De ruimte wordt opgeleverd op casco-plusniveau. Dat betekent dat de ruimte voorzien is van een vloer, plafond, verlichting, pantry, toiletten en installaties. Dit vergroot de verhuurbaarheid van de ruimte. De ondernemer dient de verdere inrichting te verzorgen. Daarnaast wordt in de Mobiliteitshub XL een ruimte van 795 m ² bruto vloeroppervlakte (bvo) gerealiseerd om te verhuren aan een sportschool. De ruimte is verdeeld over de begane grond en eerste verdieping. De ruimte wordt opgeleverd op casconiveau. Dat betekent dat de ondernemer het eigen sportschoolconcept naar eigen inzicht kan inbouwen en deze investering zelf dient te doen.
1.5	<u>De gemeente kan sturen op doelgroepen en tariefstelling.</u>
	Uitgangspunt is dat de Mobiliteitshub gemeentelijk eigendom wordt, waardoor de gemeente kan blijven sturen op gebruik door de specifieke doelgroepen en de daarbij behorende tariefstelling. Om Parkeren op Afstand voor bewoners aantrekkelijk te maken en te houden krijgen de bewoners van de nieuwbouw een parkeerabonnement met relatief laag tarief aangeboden. Voor het bepalen van de parkeertarieven is gekeken naar een goede balans tussen het genereren van voldoende dekking voor de exploitatie en het bieden van een aantrekkelijk alternatief voor Parkeren op afstand voor de bewoners. In de businesscase is er van uitgegaan dat betaald parkeren in alle wijken in Zuidwest uiterlijk in 2027 wordt ingevoerd. Een ander uitgangspunt is dat er geen vergunningen voor straatparkeren aan de bewoners van de betreffende gebieden worden aangeboden. Overigens, met de tarieven kunnen de stichtingskosten van de Mobiliteitshub niet worden terugverdiend uit de exploitatie van de voorziening. Deze worden daarom gedekt uit andere bronnen.
1.6	<u>De omvang van de Mobiliteitshub XL is afgestemd op de vraag.</u>
	Er is een analyse gemaakt van de hoeveelheid parkeerplaatsen die voor de verschillende doelgroepen nodig zijn. Daarnaast is op basis van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages een inschatting gemaakt van de mogelijkheden voor dubbelgebruik. Hieruit blijkt dat, als iedereen in de betrokken ontwikkelgebieden daadwerkelijk gebruik gaat maken van de Mobiliteitshub XL, er vanaf 2033 op piekmomenten een tekort aan parkeerplaatsen kan ontstaan. In dat geval kan een uitbreiding in fase 2 overwogen worden. Dit is een uitbreidingsmogelijkheid voor ongeveer 1.000 extra parkeerplaatsen in een zelfstandig gebouw iets ten Noordwesten van de Mobiliteitshub. Het voorlopige ontwerp richt zich uitsluitend op fase 1. Wel is rekening gehouden met voetgangersroutes vanuit het frame van de Mobiliteitshub XL naar eventuele extra parkeerplaatsen in fase 2.
1.7	<u>Met inzet van bijdragen zoals vermeld in de geheime bijlage 'financiële toelichting', zijn de stichtingskosten en het geraamde tekort op de exploitatie gedekt.</u>
	Met het beschikbare budget is het mogelijk de Mobiliteitshub te realiseren. Een deel van de beschikbare bijdragen is niet nodig voor de dekking van de stichtingskosten. Het voorstel is dit deel van de bijdragen in te zetten om de exploitatietekorten in de aanvangsperiode te dekken. De bedragen die niet rechtstreeks uit grondexploitatie of rijkssubsidies komen, kunnen ingezet worden voor het dekken van het exploitatietekort in de aanvangsperiode en risico's van vertraging in de vraag op te vangen, zie ook kanttekening 1.2.

	Hiermee wordt het exploitatietekort in de aanlooperperiode gedekt en wordt de kans verkleind dat exploitatietekorten moeten worden opgevangen binnen de parkeereexploitatie. Zie ook de paragraaf financiën.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Netcongestie kan zorgen voor beperkte exploitatiemogelijkheden in de eerste jaren Voor dit project is netcongestie een groot risico. Een levering van het benodigde vermogen is niet zeker. Als het benodigde vermogen niet bij oplevering kan worden geleverd, heeft dit (tijdelijk) gevolgen voor de exploitatiemogelijkheden van de Mobiliteitshub XL. We zetten hiervoor drie beheersmaatregelen in: 1. Binnen de gemeentelijke pilot voor Papendorp-Noord verkennen we de mogelijkheden voor een groepscontract samen met de woningbouw, WKO-installaties voor het hele gebied en de Mobiliteitshub. 2. Indien dit groepscontract niet mogelijk blijkt, kan de bestaande aansluiting van het huidige P+R terrein worden gebruikt. Deze aansluiting is echter dermate klein dat gedurende de eerste jaren geen elektrisch laden kan worden aangeboden. Ook worden in dit geval liften en de bovenste etages buiten werking gesteld om energie te besparen. Hiermee worden de exploitatiemogelijkheden beperkt. Ook de commerciële ruimtes worden dan onzeker, of ze moeten een eigen kleinverbruik aansluiting krijgen. 3. In het ontwerp en kostenraming is een bufferbatterij toegevoegd waarmee de piekvraag wordt gereduceerd en de eigen opgewerkte zonne-energie beter benut.
1.2	<u>Een deel van de Mobiliteitshub XL is bedoeld voor 'Parkeren op Afstand'. Dit is nieuw beleid en gaat gepaard met onzekerheid over de daadwerkelijke gebruikersvraag en daarmee voor de exploitatie.</u> De Mobiliteitshub XL gaat deels gebruikt worden voor een nieuw concept, namelijk Parkeren op Afstand. Voor de beoogde gebruikers vanuit de Merwedekanaalzone en Beurskwartier is de Mobiliteitshub XL ongeveer 10 tot 13 minuten fietsen. Er is nauwelijks ervaring met de mate van autobezit en de bereidheid van de beoogde gebruikers om daadwerkelijk het 'Parkeren op Afstand' aanbod te gebruiken in situaties waarbij er geen of alleen een heel duur alternatief voor autoparkeren in de straat is. Voor overige doelgroepen, zoals bewoners en bezoekers van gebiedsontwikkelingen in Papendorp-Noord en Groenewoud ligt de Mobiliteitshub XL op kortere (loop)afstand. Hierbij fungeert de Mobiliteitshub XL als wijkhub, met de verwachting dat deze vaker gebruikt gaat worden. Ook het gebruik door de doelgroep 'forenzen' in de Mobiliteitshub XL is bekend vanuit de huidige situatie. De berekening van de parkeerbehoefte laat zien dat vanaf 2033 op diverse momenten in de week de parkeercapaciteit van de Mobiliteitshub volledig in gebruik kan zijn. Omdat de gebiedsontwikkelingen die gebruik gaan maken van de Mobiliteitshub gefaseerd worden gebouwd en opgeleverd, zal ook de parkeerbehoefte ingroeien. Daar is in de exploitatieberekening rekening mee gehouden. Om te zorgen voor een goedwerkende exploitatie van de Mobiliteitshub XL worden de volgende beheersmaatregelen voorbereid: 1. Aantrekkelijke fiets- en OV-verbindingen en een aantrekkelijke, sociaal veilige Mobiliteitshub. In het Meerjarenperspectief 2024 is deze fietsverbinding geprogrammeerd. 2. Invoering betaald parkeren in Utrecht Zuidwest voor oplevering Mobiliteitshub XL. 3. Geen, beperkte of duurdere alternatieve parkeermethoden in de gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest.

	4. 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. Als het gebruik door de beoogde doelgroep tegenvalt, kan de Mobiliteitshub XL ook ingezet worden voor 'Parkeren op Afstand' voor andere gebiedsontwikkelingen en als parkeervoorziening voor andere doelgroepen.
1.3	<u>Woningbouw wordt mogelijk later opgeleverd dan gepland waardoor de gebruikersvraag wordt vertraagd.</u> Als de woningbouw in de gebiedsontwikkelingen later dan gepland worden opgeleverd, zal de ingroei van de exploitatie van de Mobiliteitshub XL ook langer duren dan gepland. Het gevolg is een langere periode met een exploitatietekort. We zetten hiervoor de volgende beheersmaatregelen in: 1. Overleg om te bezien of de planning van de woningbouw ten gunste van de vulling van de Mobiliteitshub XL kan worden bijgesteld 2. Een aanvullend budget in te zetten voor het toenemen van het aanvangstekort waarmee wegblijvende omzet kan worden opgevangen. 3. De parkeerexploitatie is de achtervang voor tegenvallende exploitatieresultaten.
Beslispunt	
2.	Bij het nader uitwerken van De Mobiliteitshub XL alleen de bezuinigingsopties om geen volledige hellingbaanverwarming en geen vol/vrij indicatie per parkeerplek te realiseren te verwerken en het gevraagde krediet onder beslispunt 1 daarmee te verlagen en dit bedrag zoals vermeld in de geheime bijlage 'financiële toelichting' aanvullend te reserveren voor het opvangen van het exploitatietekort in de aanvangsperiode.
Argumenten	
2.1	<u>Hiermee worden alleen de besparingsopties met een minimale kwalitatieve impact doorgevoerd.</u> Advies is om besparingsoptie nummer 14 en 15 zoals weergegeven in bijlage Bezuinigingsmaatregelen Mobiliteitshub XL door te voeren. Deze besparingen betekenen dat er geen hellingbaanverwarming komt, behalve op de onderste en bovenste hellingbaan. En dat er geen vol/vrij indicatie per parkeerplaats komt, maar wel per deel van de etage. Deze besparingsopties zijn acceptabel omdat de kwalitatieve consequenties beperkt zijn. De besparingsopties zijn niet verwerkt in de geraamde bouwkosten en komen dus nog in mindering op de bouwkosten en stichtingskosten. De overige besparingen hebben grotere kwalitatieve consequenties en zijn naar oordeel van project- en stuurgroep af te raden. Bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp kunnen nadere ontwerpkeuzes aan bod komen. Dit kunnen keuzes zijn die de Mobiliteitshub duurder of juist goedkoper maken. Bijvoorbeeld door het verwerken van de adviezen van de commissie beeldkwaliteit of door uitwerkingen in het Definitief Ontwerp. In het project blijven optimalisaties mogelijk,
Beslispunt	
3	De regeling Risicovolle Projecten van toepassing te verklaren op het project Mobiliteitshub XL.
Argumenten	

3.1	<u>De complexiteit, de financiële omvang en de financiële risico's zijn redenen om dit project onder de regeling te plaatsen.</u>
	Het project is in het kader van de regeling risicovolle projecten geijkt op de fase waarin het zich nu bevindt (ontwerpfase). Hieruit volgt dat het project bij goedkeuring van dit raadsvoorstel onder de regeling gaat vallen. Voornaamste argumenten zijn de meerdere betrokken gemeentelijke organisatieonderdelen, de financiële omvang en de daarbij behorende financiële risico's. Daarnaast is er ook nog de complexiteit op het gebied van netcongestie en het nieuwe concept van parkeren op afstand. Dit maakt het project RRP-waardig. Het startdocument wordt binnen zes maanden na vaststelling van dit besluit aan u voorgelegd.

Financiën

Stichtingskosten

De geraamde stichtingskosten zijn gedekt (zie de bijlage Financiële toelichting voor de verdere toelichting op financiën).

De bouwkosten van het ontwerp zijn door een externe kostenadviseur binnen het ontwerpteam van CePeZed 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 stichtingskosten zijn als volgt gedekt:

Programma Ontwikkelen en wonen voor iedereen; deels uit de gebiedsontwikkeling Groenewoud en uit de gebiedsontwikkelingen Leidsche Rijn, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Merwedekanaalzone deelgebied 4, Beurskwartier, Papendorp Noord en Lombokplein en uit een rijkssubsidie (versnelling woningbouw). Mogelijk komt hier een bijdrage vanuit 'Krachtstation' bij. Dit is echter nog niet zeker, omdat de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkeling nog niet is afgerond.

De bijdrage voor oorspronkelijk de stichtingskosten uit het Programma Duurzame Bereikbaarheid komt daarmee beschikbaar voor de dekking van de exploitatiekosten.

Daarmee hoeven de stichtingskosten niet te worden terugverdiend uit de opbrengsten van de parkeerinkomsten. Deze kunnen volledig worden ingezet voor de exploitatie van de Mobiliteitshub XL. Met de bijdragen uit de gebiedsontwikkelingen realiseren we de bereikbaarheid en bieden we een oplossing voor parkeren in die gebieden middels "Parkeren op afstand".

Exploitatie van de Mobiliteitshub XL

De businesscase van de Mobiliteitshub XL is door adviesbureau Spark herijkt op basis van de meest recente bouwkosten, exploitatiekosten, parkeerbehoefte en tarieven en getoetst door het interne projectteam.

In de businesscase is te zien dat er de eerste jaren een aanloopverlies te verwachten is. Dit komt omdat:

1. De woningbouw waarvoor de Mobiliteitshub XL wordt gerealiseerd de komende jaren nog tot ontwikkeling gaat komen. De verwachte parkeervraag zal met deze woningbouwontwikkeling meegroeien.
2. Tevens wordt, vanwege netcongestie, tot 2030 geen rekening gehouden met inkomsten vanuit elektrisch laden. Ook worden de eerste twee jaar geen huurinkomsten verwacht.
3. De kostenstructuur redelijk vast is. Er zijn relatief weinig kosten die variabel zijn en ook pas groeien bij toegenomen gebruik.

In jaar 8 wordt het saldo van baten en lasten naar verwachting positief.

Voor de subsidie van BZK is inzet voor exploitatietekorten niet voorzien in de beschikking. De overige bijdragen komen uit grondexploitaties waarbij het conform de BBV-richtlijnen niet is toegestaan om bij te dragen aan exploitatiekosten. Het college stelt voor de bedragen die niet rechtstreeks uit grondexploitaties of rijkssubsidies komen, deels in te zetten voor het dekken van het exploitatietekort in de aanvangsperiode. Dit betreffen de bijdragen uit het programma duurzame bereikbaarheid en de anterieure overeenkomst. De bijdrage vanuit het MPB (2,88 miljoen euro) is verwerkt als dekking van de stichtingskosten (toekomstige kapitaallasten). In het MPB 2025 zal dit financieel technisch worden verwerkt (aanpassing van het kasritme).

In het MPB 2023 is daarnaast opgenomen dat we de toen berekende verwachte aanloopverliezen van 2,66 miljoen euro zouden voorfinancieren vanuit de OV schaa sprongmiddelen. Deze voorfinanciering is niet meer nodig.

De parkeerexploitatie is de eerste achtervang voor tegenvallende exploitatieresultaten van parkeeropbrengsten en voorzieningen en dus ook voor de Mobiliteitshub XL.

Vervolg

Na besluitvorming in de raad over deze kredietaanvraag wordt het Voorlopig Ontwerp afgerond. Vervolgens zal een Europese aanbesteding voor het Definitief Ontwerp en realisatie van de Mobiliteitshub worden uitgeschreven. De verwachting is dat er in de zomer van 2025 een aannemer is geselecteerd, waarna het definitief ontwerp en bouwvoorbereiding worden gestart. Het streven is om de bouw van de Mobiliteitshub XL in Q1 2026 te starten en begin 2028 op te leveren.

Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. 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 Fietzersbond en Solgu is het Voorlopig Ontwerp besproken. Aandachtspunten ten aanzien van de Mobiliteitshub XL zijn of worden opgenomen in het ontwerp. Aandachtspunten ten aanzien van het concept 'Parkeren op Afstand' worden apart besproken.

De invulling van het frame van de Mobiliteitshub leent zich bij uitstek voor participatie met toekomstige bewoners. Momenteel zijn deze bewoners er nog niet.

Communicatie

Na besluitvorming in de raad zal gecommuniceerd worden over de definitieve komst van de Mobiliteitshub XL. Daarna wordt bij het definitief ontwerp, de start van de bouw en tijdens de bouwperiode gecommuniceerd. Omdat er nog geen direct omwonenden zijn richt die zich in eerste instantie vooral op (hinder)communicatie naar de bedrijven in Papendorp. Communicatie over de bouw van de Mobiliteitshub XL wordt ook meegenomen in de gebiedscommunicatie over de bouwontwikkelingen in Groenewoud en Papendorp-Noord. Over de nieuwbouwontwikkelingen in het gebied wordt ook breder naar de stad als geheel gecommuniceerd: Utrecht krijgt er een grote nieuwe buurt bij met woningen en voorzieningen.

Communicatie over Parkeren op Afstand wordt gericht op de aanstaande bewoners van de betreffende gebiedsontwikkelingen. Samen met ontwikkelaars moeten (toekomstige) bewoners en belangstellenden geïnformeerd worden over de mogelijkheden en beperkingen van de gebieden in relatie tot parkeren. Tot slot grijpen we dit vooruitstrevende mobiliteitsconcept aan om Utrecht onder professionals op de kaart te zetten.

Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- GEHEIM Financiële toelichting

Bijlagen informatief

- GEHEIM Businesscase Mobiliteitshub XL versie 3.3
- OPENBAAR Businesscase Mobiliteitshub XL versie 3.3
- Overzicht bezuinigingsmaatregelen
- Toelichting bij overzicht bezuinigingsmaatregelen
- Ontwerptoelichting VO