

Mobiliteitsconcept voor Merwede

Eindrapport

Gemeente Utrecht

Auteur

Robert Boshouwers

Hannah Kandel

Bas Govers

Lucas van der Linde

Datum

03.04.18

Status

Definitief

Klant

Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1	Inleiding en leeswijzer	3
2	Eindbeeld is een innovatief, kwalitatief hoogwaardig en duurzaam mobiliteitsconcept voor Merwede	4
3	De gebruiker staat centraal; Merwede is voor veel mensen aantrekkelijk, maar niet voor iedereen	14
4	Een groot aantal partijen is betrokken bij de realisatie en het beheer van het mobiliteitsconcept	17
5	De business case kan uit via een combinatie van fonds, servicekosten en betaling door gebruikers	20
6	De eerste fase van Merwede vormt een kwaliteitsstatement	21
7	In een aantal stappen naar realisatie	23
	Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst	25
	Bijlage 2 – geconsulteerde personen	27

1 Inleiding en leeswijzer

De gemeente Utrecht is voornemens in de Merwedekanaalzone in totaal 9.000 nieuwe woningen te ontwikkelen, waarvan 5.800 in het deelgebied Merwede (voorheen MWKZ deelgebied 5). Merwede biedt de unieke combinatie van hoogstedelijk wonen (voorzieningen binnen handbereik) en een uitzonderlijke ruimtelijke kwaliteit (autoluw karakter). Kortom: Merwede wordt een schoolvoorbeeld van Healthy Urban Living. Voor veel mensen is dit een uiterst aantrekkelijke propositie. Zij zullen zich dan ook graag in Merwede vestigen. Anderen zullen in eerste instantie wat moeite hebben met het autoluwe karakter. Autoluwheid betekent immers ook dat er minder ruimte is voor een eigen auto voor de deur. Daar stelt Merwede een innovatief, kwalitatief hoogwaardig en duurzaam mobiliteitsconcept tegenover.

1.1 Scope is het mobiliteitsconcept; andere zaken worden in andere onderzoeken uitgewerkt

In dit rapport richten wij ons op de uitwerking van dat mobiliteitsconcept. In parallelle onderzoeken worden op dit moment zaken op het gebied van onder meer verkeerskunde en stedenbouw nader uitgezocht. Samen met het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en de omliggende gemeenten loopt het Bereikbaarheidsprogramma Uned, waar de ruimtelijke en infrastructurele maatregelen ook in een breder regionaal kader worden geplaatst. In dit rapport raken we hier en daar wel aan deze terreinen, maar werken we ze niet nader uit. Wel stellen we in dit rapport een aantal randvoorwaarden op deze vlakken. Bijvoorbeeld ten aanzien van betaald parkeren, de herinrichting van de Europalaan Noord en de te hanteren parkeernorm.

1.2 We werken vanuit een ambitieus eindbeeld en vertalen dat door naar een eerste fase

Vertrekpunt van dit rapport is een wenkend perspectief, een eindsituatie waarin alle 5.800 woningen¹ in het deelgebied zijn opgeleverd en bewoners en bezoekers bediend worden met een kwalitatief hoogwaardig mobiliteitsconcept. Dit eindbeeld beschrijven wij in hoofdstuk 2. In de hoofdstukken daarna zoomen we nader in op verschillende aspecten van dat eindbeeld. In hoofdstuk 3 gaan we in op de gebruikers van het concept: wie zijn dat, hoe sluit het concept bij hun behoeften aan en hoe werkt het concept vanuit hun perspectief? In hoofdstuk 4 en 5 werken we respectievelijk de organisatie en bekostiging van het concept uit. In hoofdstuk 6 vertalen wij het eindbeeld naar een eerste fase die zowel recht doet aan het eindconcept als ruimte biedt aan de vele onzekerheden die inherent zijn aan een baanbrekende ontwikkeling zoals Merwede. In hoofdstuk 7, ten slotte, doen wij aanbevelingen voor het vervolg.

1.3 Dit is een uitgebreide oplegnotitie; onderliggende notities bevatten verdere uitwerking

Dit rapport kan gezien worden als uitgebreide oplegnotitie die het concept op hoofdlijnen schetst. Onder deze oplegnotitie liggen verschillende deelrapporten die nader ingaan op de conceptontwikkeling (notitie 1), het gebruikersperspectief (notitie 2), de governance (notitie 3), de bekostiging en financiering (notitie 4) en de verkeersgeneratie en het flankerend beleid (notitie 5).

¹ Het aantal te realiseren woningen is op dit moment in de planontwikkeling niet eenduidig aan te geven en is sterk afhankelijk van de verdere uitwerking van de plantontwikkeling (fasering, woontypering, etc.). Vandaar dat we spreken van 5.800-6.000 woningen voor Merwede en een toevoeging van 9.000 woningen voor de gehele Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6).

2 Eindbeeld is een innovatief, kwalitatief hoogwaardig en duurzaam mobiliteitsconcept voor Merwede

2.1 Mobiliteit in 2030

Merwede is pas na 2030 helemaal gereed. De wereld zal er dan anders uitzien dan nu. Een aantal trends en ontwikkelingen wijzen duidelijk een bepaalde richting op. Het is van belang daar in de ontwikkeling rekening mee te houden. Dit vereist een aanpak waarin ruimte is voor leren en aanpassen.

2.1.1 Utrecht groeit, we regelen meer online, mobiliteit wordt schoner en zelfrijdende voertuigen zijn in opkomst

Er is een duidelijke trek naar de stad zichtbaar. Het inwoneraantal van Utrecht neemt binnen de huidige grenzen sterk toe. Dat brengt een mobiliteitsvraag met zich mee. Mensen die in de stad willen wonen hebben andere behoeften en zien de stad steeds meer als huiskamer. Horeca, flexwerkplekken en voorzieningen in de nabije woonomgeving (op loop- en fietsafstand) worden essentieel en steeds belangrijker. Werk- en sociale afspraken zijn voor de moderne stedeling flexibel en reismotieven werk/privé lopen steeds meer door elkaar heen: zo werken we soms thuis en recreëren we juist in de stad of het park.

Digitalisering zorgt voor een verdere specialisatie van onze economie en dagelijkse activiteiten: de toekomstige stedeling besteedt in toenemende mate diensten uit. In de praktijk resulteert dit onder meer in een focus op gebruik in plaats van bezit van producten als gereedschap (Peerby), vakantie (Airbnb) en mobiliteit (Snappcar, Uber). Apps maken nieuwe community-vorming mogelijk.

De noodzaak tot het gebruik van minder fossiele brandstoffen is helder. De gemeente Utrecht loopt landelijk voorop met het aantal elektrische deelauto's en is deelnemer aan de 'City Deal Elektrische deelmobiliteit', waarbij binnen drie jaar bij een drietal bouwprojecten elektrische deelauto's worden neergezet. Naast een ontwikkeling naar meer elektrische (deel)voertuigen, is in de stad een modal shift zichtbaar van auto naar fiets. Dat is niet alleen duurzaam, maar ook gezond.

Zelfrijdende mobiliteit is in opkomst. Er is nog veel discussie onder experts over de tijdshorizon. Het gaat waarschijnlijk nog decennia duren voordat elektrische voertuigen volledig zelfstandig gemengd met ander verkeer in de stad kunnen rijden. Binnen 10-15 jaar is de verwachting dat robots in autoluwe, campus-achtige milieus een groot deel van in ieder geval 'the last mile' (afhaalpunt tot woning) kunnen uitvoeren voor het bezorgen van boodschappen en pakketten. Ook nieuwe zelfrijdende vormen van openbaar vervoer zijn nu al mogelijk binnen autoluwe milieus. Binnen afgesloten parkeergarages zullen op termijn auto's zichzelf kunnen parkeren (automated valet parking). Dit kan leiden tot interessante benutting van parkeerruimte en tot nieuwe deelconcepten. Het concept fiets wordt steeds veelzijdiger: bakfietsen, elektrische fietsen, cargobikes, light electric vehicles en stints zorgen voor een diversificatie van het aanbod.

2.1.2 Zonder ingrijpende aanpassingen in het mobiliteitssysteem loopt Utrecht vast

Door de groei van de gemeente Utrecht loopt de stad zonder ingrijpende aanpassingen in het mobiliteitssysteem vast en komt de leefbaarheid onder druk te staan. Utrecht moet nu rigoureuze keuzes durven maken: extra investeringen in Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), verkeer dat in de stad wil parkeren dit aan de rand van de stad laten doen, lagere parkeernormen voor nieuwe woningbouw, investeren in duurzaam elektrisch vervoer, deelconcepten en het invoeren van gefiscaliseerd parkeren voor een zeer groot deel van de stad. Nieuwe technologie moet een plaats krijgen voor zover dit bijdraagt aan de Utrechtse ambities van Healthy Urban Living. Dit alles zijn

ingrediënten voor de systemsprong die nodig is om Utrecht bereikbaar en leefbaar te laten zijn. Utrecht zet hierin met Merwede een eerste substantiële, belangrijke stap.

2.1.3 Merwede is het ideale living lab voor innovatieve mobiliteit

Langs het Merwedekanaal verrijst het splinternieuwe stadsdeel Merwede. Een aantrekkelijk, duurzaam en hoogstedelijk gebied voor wonen, werken, cultuur en recreëren, en tevens een 'levend laboratorium' (living lab) voor innovaties op het gebied van energieneutraliteit, circulaire systemen, mobiliteit en gezondheid. De Merwedekanaalzone en 'Merwede' in het bijzonder is bij uitstek de ideale locatie om eerste stappen te zetten in deze systemsprong mobiliteit en initiatieven op het gebied van mobiliteit. Merwede wordt ontwikkeld met een torenhoge ambitie en zal als voorbeeld voor de rest van de stad functioneren: Merwede zal een van de eerste voorbeelden in Nederland, en misschien zelfs ter wereld, zijn waar op zo'n grote schaal een verschuiving gaat plaatsvinden van het klassieke denken in bezit van mobiliteit naar gebruik van mobiliteit. Van een strak onderscheid in openbaar vervoer en auto naar delen van vervoermiddelen als volwaardige nieuwe vervoerwijze. Flexibel gebruik en leenconcepten staan aan de basis hiervan. Healthy Urban Living en Zero-emission zijn hierin centrale elementen: door te zorgen voor een schone omgeving waarbij lopen en fietsen de meest logische vervoermiddelen zijn, en (in de toekomst) zero-emission als men toch kiest voor openbaar vervoer of auto door het aanbod van elektrische vervoermiddelen. Met name de jongere generaties in de maatschappij zijn hier klaar voor: onderzoek wijst uit dat de verschuiving binnen die groepen al duidelijk waarneembaar zijn. Dit betekent dat Mobility as a Service centraal staat, met een innovatief mobiliteitsconcept en waar betalen naar gebruik standaard wordt. Tegelijkertijd moeten we uitkijken voor tunnelvisie: adaptiviteit en flexibiliteit blijft essentieel in het mobiliteitsconcept voor Merwede. Er zijn ook duidelijk risico's verbonden aan de ontwikkeling van Merwede als blijkt dat die te ver voor de maatschappelijke ontwikkelingen uitloopt. Het gaat uiteindelijk om het ontwikkelen van een hoogwaardig en gedifferentieerd stadsdeel met een hoge kwaliteit, inclusief het aanbieden van een totale mobiliteitsoplossing voor de toekomstige inwoner van de Merwedekanaalzone, die aansluit op zijn dagelijks veranderende behoefte.

2.2 Merwede krijgt een aantrekkelijk mobiliteitsconcept dat breder is dan de hub alleen

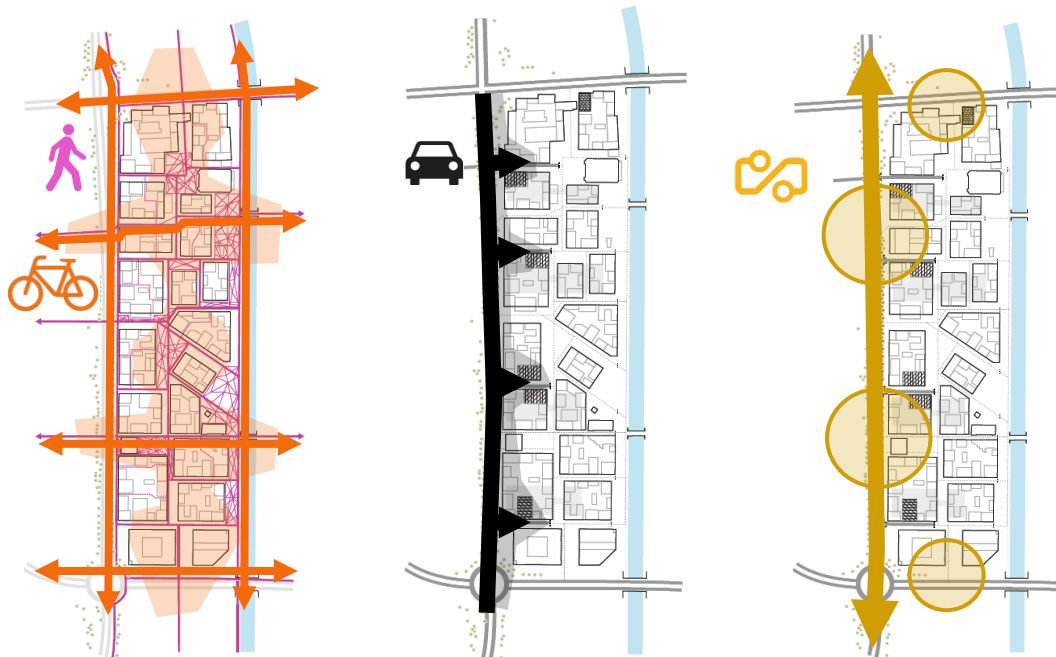
Merwede krijgt een innovatief, hoogwaardig en duurzaam mobiliteitsconcept dat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van Merwede voor bewoners en bezoekers. Het mobiliteitsconcept bestaat uit drie hoofdelementen. Naast de hub, die we later toelichten, gaat het om het ruimtelijk mobiliteitsconcept en het parkeerconcept.

2.2.1 Het ruimtelijk mobiliteitsconcept gaat uit van een autoluw gebied met aantrekkelijke loop- en fietsroutes en een naadloze aansluiting op het OV

Merwede wordt gekenmerkt door een aantrekkelijke openbare ruimte met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Openbaar vervoer haltes zijn verbonden met de fiets- en voetgangersassen waarmee ketenmobiliteit optimaal gefaciliteerd wordt. Op stedelijke schaal worden twee west-oost assen gerealiseerd, waardoor toekomstig fietsverkeer zich beter verspreidt en bestemmingen sneller te bereiken zijn. Voor veel voorzieningen hoeven bewoners de wijk overigens niet eens uit: er is een ruim aanbod van onder meer winkels, horeca, scholen, kinderopvang, gezondheidscentrum, sportrecreatie- en groenvoorzieningen, etc. In veel opzichten is de wijk dus zelfvoorzienend. Binnen het ontwerpersteam onder leiding van Marco Broekman wordt hierin het Stedenbouwkundig Plan aandacht aangegeven. Door de betrokkenheid van Goudappel Coffeng in het ontwerpersteam wordt hier vanuit mobiliteit veel aandacht aan gegeven.

Merwede is voor het grootste deel autoluw. Dat wil zeggen dat auto's er in principe niet mogen komen – het gebied is afgesloten met zogeheten pollers (of later met meer geavanceerde systemen) – maar dat het gebied met een ontheffing met een venstertijd toegankelijk is voor bezorging van grote

pakketten, verhuizen, bevoorrading horeca, etc. Een deel van Merwede is helemaal autovrij. Daar zijn auto's niet welkom, zelfs niet met ontheffing.



Figuur 1 Ruimtelijk mobiliteitsconcept: ontwerpprincipes voetgangers & fietsers, auto en OV. Bron: Stedenbouwkundig Plan.

2.2.2 Het parkeerconcept gaat uit van een beperkt aantal autoparkeerplaatsen in Merwede, voldoende autoparkeerplaatsen op afstand en meer dan genoeg fietsparkeerplaatsen

Het autoluwe karakter is onderdeel van de aantrekkingskracht van Merwede. Bovendien is het noodzakelijk voor de doorstroming van het verkeer in Utrecht Zuidwest dat Merwede een lagere verkeersgeneratie dan gebruikelijk oplevert, zoals ook is aangetoond in de studie 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone'. De onderliggende notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid' gaat hier dieper op in. Tegelijkertijd vormt de autoluwheid een uitdaging: om autoluwheid te realiseren moet het gebruik van de auto van en naar Merwede omlaag. Het is daarvoor randvoorwaardelijk dat de autoparkeernorm lager is dan gebruikelijk. Op basis van verkeersmodellen gaan wij uit van een autoparkeernorm in het gebied van 0,3. Dat wil zeggen dat er per woning 0,3 parkeerplaats gerealiseerd wordt. Bij 5.800 woningen komt dat neer op in totaal 1.900 autoparkeerplaatsen. Bewoners en bezoekers kunnen hun auto (als er plaats is) tegen betaling parkeren in ondergrondse parkeergarages in Merwede. In de ondergrondse parkeergarages staan in de eindsituatie ook 400 deelauto's gestald. De ondergrondse parkeergarages zijn toegankelijk via een viertal auto-inprikkers vanaf de Europalaan en één inprikker vanuit de Wilhelminalaan. Wie autoparkeren in Merwede zelf te duur vindt (of zich geconfronteerd ziet met een volle parkeergarage), kan zijn auto voor een laag tarief stallen op afstand. Bijvoorbeeld bij P+R Westraven of P+R Hooggelegen. Optimale verbindingen per fiets en openbaar vervoer zorgen voor een comfortabele verbinding met Merwede. Voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op afstand kan wellicht gebruik gemaakt worden van mobiele demontabele parkeervoorzieningen.

Verdeling parkeerplaatsen over gebruikers

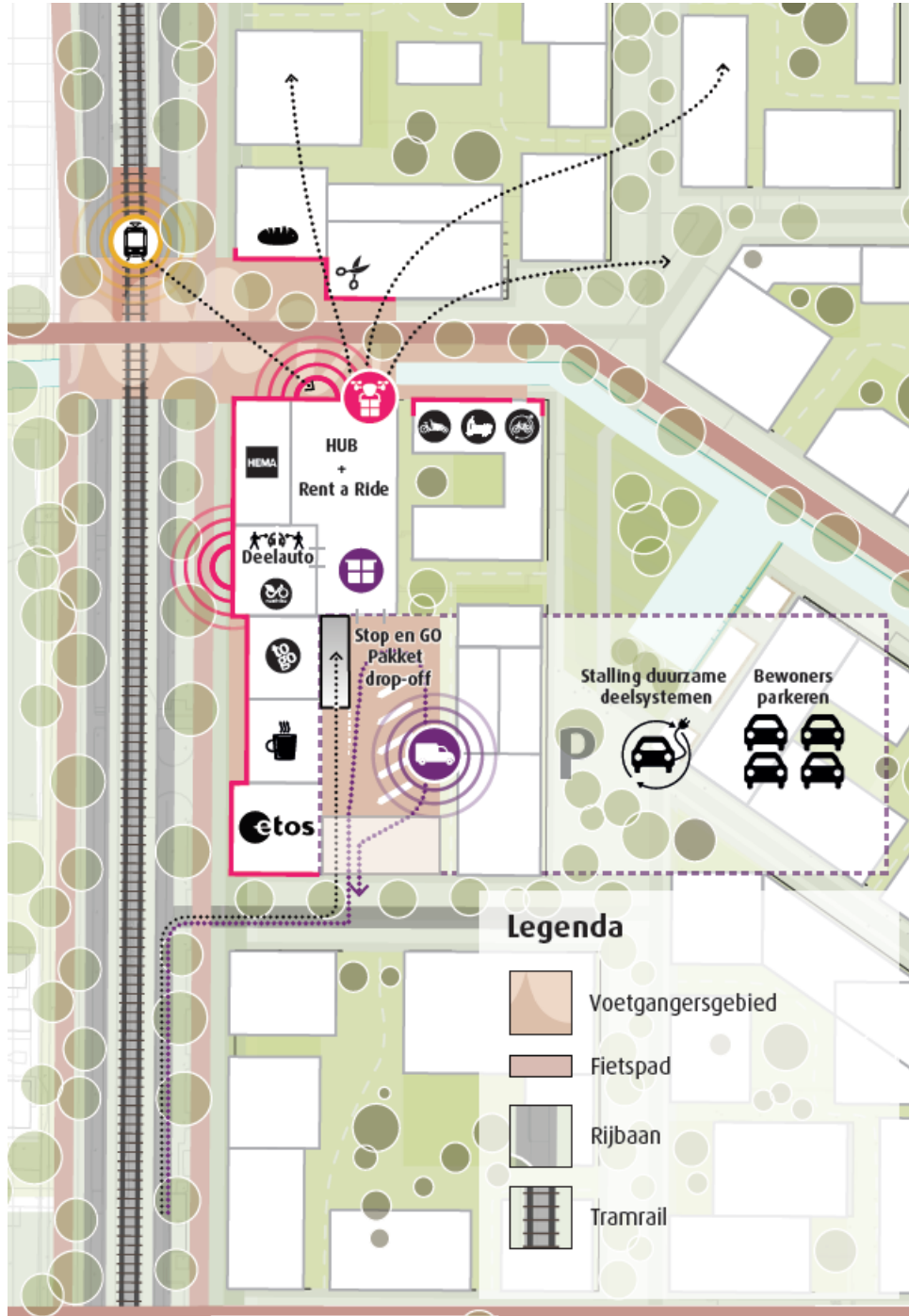
De gebiedsorganisatie (zie hoofdstuk 4) geeft aan de parkeerexploitant voorwaarden mee ten aanzien van de verdeling van parkeerplaatsen onder gebruikers. Uit de totale parkeervoorraad worden eerst plekken toegeedeeld aan deelauto's en mindervaliden. Verder is dit nog uit te werken. Voorkomen moet worden dat parkeerplekken dermate duur worden dat ze alleen te gebruiken zijn door bewoners en gebruikers met een hoog inkomen. Een vergunningensysteem, met een verdeelsleutel naar type woningen, biedt hiervoor uitkomst.

De uitgangspunten rondom fietsparkeren zijn diametraal anders dan die rondom autoparkeren. Immers, in een autoluwe wijk is het essentieel dat fietsen optimaal wordt gefaciliteerd. Daar horen voldoende fietsparkeerplaatsen bij; iedere bewoner en bezoeker kan in Merwede zijn fiets kwijt. Fietsparkeren wordt in Merwede zoveel mogelijk op maaiveld aangeboden, zeker voor deelfietsen.

Bevoorrading, logistiek, laden en lossen, afleveren van producten en verhuishagens krijgen een ruimte op maaiveld op de vier auto-inprikkers. Het is nadrukkelijk de bedoeling hier kort te blijven staan. In de toekomst kunnen hier ook pick-up punten worden gerealiseerd voor zelfrijdende auto's.

2.3 De mobiliteitshub bestaat uit drie elementen: vervoersdiensten, mobiliteitswinkel en digitaal platform

Een sterk ruimtelijk concept en goed parkeerbeleid zijn belangrijke onderdelen van het mobiliteitsconcept. Er ontbreekt echter nog een dienstverlenend en ontzorgend element dat voor een deel van de bewoners randvoorwaardelijk zal zijn om zich in Merwede te vestigen: de mobiliteitshub. Hieronder gaan we nader in op de diverse componenten van de mobiliteitshub, te weten vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform. Voor een verdere toelichting, zie de onderliggende notitie 'conceptontwikkeling'. Figuren 2 en 3 geven respectievelijk een plattegrond van de mobiliteitshub en een 3D-visualisatie.



Figuur 2 Plattegrond van de mobiliteitswinkel en het gebied er omheen



Figuur 3 3D-visualisaties van de mobiliteitswinkel en het gebied er omheen

2.3.1 Vervoersdiensten door het gehele gebied verspreid

De mobiliteitshub bevat aansprekende, laagdrempelige en betaalbare² vervoersdiensten, in de toekomst zelfs helemaal 'zero-emission'. De vervoersdiensten zijn toegankelijk op verschillende plekken in het gebied en worden getrapt aangeboden: gezonde en duurzame modaliteiten zoals voet en fiets zijn het meest makkelijk toegankelijk, de privé auto het minst. De diensten zijn zowel toegankelijk voor bewoners van het gebied, als voor bezoekers en omwonenden.

² Lopen en fietsen worden gestimuleerd, OV is in zichzelf betaalbaar en wordt mogelijk zelfs met korting aangeboden en veel mensen zullen hun 2^{de} of zelfs hun 1^{ste} auto wegdoen.

Deelfietsen

Elke paar honderd meter kunnen bewoners een standaard-deelfiets ontgrendelen. Bijzondere deelfietsen zoals e-bikes en bakfietsen worden door minder mensen gebruikt en zijn daarom op iets minder plekken beschikbaar. Fietsstoeltjes om op de standaard-deelfiets te klikken zijn af te halen in de mobiliteitswinkel, ook buiten kantooruren.

HOV-verbinding

Langs Merwede loopt een HOV-verbinding met diverse haltes, in eerste instantie in de vorm van een hoogwaardige busverbinding. In de toekomst komt hier mogelijk zelfs een tram (zie ook de studie 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone'). De HOV verbinding is te voet en per fiets dermate goed bereikbaar vanuit Merwede, dat hij in de beleving van de bewoners en bezoekers gewoon onderdeel uitmaakt van het gebied. De haltes zijn warm, droog, schoon en (sociaal) veilig; tijdens het wachten is het er goed toeven. Overigens heeft het HOV zo'n hoge frequentie dat de wachttijd, zeker tijdens de spits, doorgaans beperkt is. Buiten dienstregelingstijden zijn taxi's op afroep (via de app van de vervoersaanbieders) en op termijn zelfs zelfrijdende voertuigen op afroep beschikbaar.

Pakketwanden en logistiek

In iedere parkeergarage komt een onbemande pakketwand. Deze pakketwand is voor bezorgers toegankelijk via de parkeergarage zonder op maaiveld door het gebied te rijden. In deze pakketwand kunnen pakketten en zelfs gekoelde boodschappen afgeleverd worden. Pakketten die niet in de pakketwand passen – bijvoorbeeld wasmachines of koelkasten – kunnen ofwel met een ontheffing aan de voordeur worden geleverd, ofwel bij de mobiliteitswinkel worden afgehaald. In dat laatste geval is er in de mobiliteitswinkel een steekwagen of stint beschikbaar die de bewoner kan lenen om het pakket eenvoudig naar huis te transporteren. Het is ook mogelijk deze pakketwand in de gebouwen te plaatsen. De bezorger kan daar echter niet in alle gevallen met de (bestel)auto bevoorraden.

Deelauto's

Verspreid over de ondergrondse garages staan deelauto's geparkeerd die zonder reservering gebruikt kunnen worden door bewoners. Omdat de garages eenvoudig te bereiken zijn vanuit de gebouwen, is deze kwaliteit vergelijkbaar met een auto voor de voordeur. Bijzondere deelauto's – bijvoorbeeld busjes, auto's voor mensen met een beperking of een snelle Tesla – zijn niet altijd in het de parkeergarages beschikbaar maar kunnen een dag van tevoren gereserveerd worden. Kinderzitjes voor in de auto's kunnen bij de mobiliteitswinkel worden opgehaald. Het is ook mogelijk kinderzitjes via een elektronische sleutel buiten openingstijden uit de pakketwand te halen. Verder is het ook mogelijk dat enkele deelauto's standaard met kinderzitjes zijn uitgevoerd.

Deelauto's op deze schaal zijn nog nooit vertoond

De schaal waarop deelauto's benodigd zijn – in de eindsituatie zo'n 400 voor het gehele gebied – is nog nooit vertoond in Nederland. Enerzijds vormt dit een kans: dit wijkbrede deelautoconcept is vernieuwend en zet Merwede op de kaart. Anderzijds brengt pionieren natuurlijk ook risico's met zich mee; op voorhand is niet precies te voorspellen wat succes- en faalfactoren zijn. Tegelijkertijd valt het aantal deelauto's afgezet tegen het totaal aantal te bouwen woningen weer mee – er is slechts 0,06 deelauto per woning beschikbaar. De onderliggende notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid' gaat hier nader op in.

Taxi's

Natuurlijk kunnen bewoners en bezoekers ook gebruik maken van taxi's. Het reserveren en betalen van taxi's wordt mensen via een mobiliteitsapp en verschillende abonnementen makkelijk gemaakt.

24/7 bereikbaarheid

Het grote voordeel van een auto ten opzichte van openbaar vervoer is dat de eigenaar 24/7 verzekerd is van mobiliteit. Uit onze focusgroepen is gebleken dat mensen wel afstand willen doen van hun auto,

mits de 24/7-garantie op mobiliteit op een andere manier ingevuld wordt. Buiten het hierboven geschetste aanbod moet de vervoersaanbieder in gesprek gaan met de eindgebruikers om de dienstverlening verder te ontwikkelen.

Toekomstige diensten

Ongetwijfeld wordt het dienstpakket in de toekomst verder uitgebreid. Op de korte termijn valt bijvoorbeeld te denken aan een shop & collect service die aankopen die 'live' in een winkel gekocht zijn thuisbezorgt. Op de langere termijn komt er misschien wel een halte waar zelfrijdende auto's bewoners oppikken.

2.3.2 Een fysieke mobiliteitswinkel in de buurt van entree gebied en HOV

Voor de klantenservice, het afhalen van 'specials' – bijvoorbeeld kinderzitjes of stints – en het afhalen van grote pakketten kunnen bewoners en bezoekers terecht in een mobiliteitswinkel. Die winkel ligt vlakbij de HOV-halte op de Europalaan, die vanuit Merwede zo goed toegankelijk is dat de halte in de beleving van de gebruikers gewoon in het gebied ligt. Rondom de mobiliteitswinkel zijn allerlei diensten gevestigd. Van supermarkt tot gezondheidscentrum en van fietsenmaker tot kinderopvang. Een echte 'one stop shop'. Naast deze 'mensenzijde', heeft de winkel ook een 'voertuigzijde': de parkeergarage waar onder meer deelauto's gestald staan. De mens- en voertuigzijde zijn via de mobiliteitswinkel functioneel verbonden. De menszijde van de hub ligt op een sociaal veilige en loopvriendelijke locatie; de voertuigzijde is georiënteerd op één van de vier auto-entrees. De locatie van de mobiliteitswinkel is flexibel. Naarmate het gebied groeit en / of de HOV-infrastructuur wordt aangepast, is herlocatie van de winkel wellicht nodig.

2.3.3 Digitaal platform toegankelijk voor alle gebruikers van de mobiliteitshub

De fysieke aspecten van de mobiliteitshub – de fietsen en auto's, de winkel – worden ondersteund vanuit een digitale Merwede-omgeving. Een digitaal platform waarbij OV, deelfietsen, taxi's, deelauto's, carpoolen, shuttles naar parkeren op afstand en allerlei tussenvormen van mobiliteit samengesmeed worden tot een aantrekkelijk, naadloos systeem dat je met je smartphone bereikt, plant, bestelt en betaalt. De belangrijkste kenmerken van het platform zijn als volgt:

1. Bewoners en bezoekers kunnen al hun vervoersdiensten op één app regelen.
2. De mobiliteitshub spitst zich via het digitale platform toe op de individuele vraag van gebruikers. Prijzen en abonnementsvormen kunnen hieraan worden gekoppeld.
3. Het mobiliteitsplatform speelt altijd in op de vraag.
4. Het mobiliteitsplatform is zelflerend en kan op een zeker moment bijvoorbeeld zelf de behoefte aan deelauto's en deelfietsen inschatten.

Dit platform komt in eerste instantie beschikbaar voor Merwede, maar is uit te bouwen naar de rest van Utrecht en wellicht zelfs breder in Nederland.

Er zijn reeds voorbeelden van digitale platforms maar er zijn ook veel nieuwe ontwikkelingen

Een aantal vervoeraanbieders beschikt inmiddels over een dataplatform waaraan exploitanten van deelsystemen gekoppeld kunnen worden. Dergelijke platforms bieden de gebruikers optimale keuzevrijheden. Enerzijds is men vrij in de keuze van bijvoorbeeld een deelfietsexploitant en anderzijds kan men kiezen hoe de betalingen dienen te geschieden; vooraf of juist één gebundelde factuur achteraf. Naast het bestaande aanbod aan diensten zijn er ook veel ontwikkelingen in de markt onder de noemer Mobility as a Service (MaaS). Uit de marktconsultatie MaaS die uitgevoerd wordt door IenW komen interessante inzichten naar voren ten aanzien van benodigde data (van aanbod en gebruikers; real-time en statisch/historisch). Op dit moment wordt het gebrek aan mogelijkheden voor een uniforme data-uitwisseling door marktpartijen als grootste belemmering gezien voor het tot stand laten komen van MaaS. Ook blijkt er onder respondenten een verschil van inzicht te zijn op welke wijze de data-uitwisselingslaag georganiseerd moet worden. De verwachting is dat dit soort zaken tijdens het in de markt zetten van de rol van serviceprovider voor fase 1

nog niet landelijk geregeld zijn. Bij de 1^{ste} verlenging van het contract (na drie jaar) is dit mogelijk wél het geval en kan Merwede hiervan profiteren.
De vervoersaanbieders moeten dus naast het leveren van diensten met een hoge mate van betrouwbaarheid ook een opdracht krijgen om door te ontwikkelen. De gebiedsorganisatie (zie hoofdstuk 4 en onderliggende notitie Governance) zal ook op deze door ontwikkeling toezien.

2.4 Gebruikers betalen voor diensten via abonnementen en / of pay as you go

Gebruikers van het mobiliteitsconcept betalen voor de vervoersdiensten op basis van pay as you go (betalen naar gebruik), al dan niet in combinatie met een abonnement (afkopen van gebruik). De abonnementen zijn zo samengesteld, dat er voor ieder wat wils is. Tabel 1 geeft een schematisch overzicht van hoe abonnementen eruit zouden kunnen zien. In deze fase van de uitwerking is het niet mogelijk om inzicht te geven in de prijsvorming van bovenstaande opties.

	Abonnement A	Abonnement B	Abonnement C
Gratis OV	X		
Korting OV		X	
Basisabonnement deelfiets	X		X
Onbeperkt gebruik deelfiets		X	
Abonnement deelauto		X	X
4 taxiriten per maand			X
Abonnement pakketmuur			X

Tabel 1 Voorbeelden van verschillende mogelijke abonnementen (niet uitputtend)

2.5 Flankerend beleid is randvoorwaardelijk voor het slagen van het mobiliteitsconcept

De aanleiding voor het innovatieve mobiliteitsconcept ligt voor een deel in de verkeersgeneratie die normaal gesproken met de ontwikkeling van 5.800 nieuwe woningen gepaard zou gaan. Die verkeersgeneratie ontstijgt namelijk de capaciteit van het beschikbare wegennet en de normering die door het MER-onderzoek hieraan is gesteld. Het mobiliteitsconcept draagt sterk bij aan de vermindering van de verkeersgeneratie ten opzichte van de autonome situatie (i.e. een situatie zonder mobiliteitsconcept). Dit komt duidelijk naar voren binnen de studie 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone' waar Goudappel Coffeng bij betrokken is. Om het mobiliteitsconcept en de resulterende afname van verkeersgeneratie te realiseren, is het noodzakelijk dat een aantal zaken in flankerend beleid geregeld wordt. Voor het succes van de gebiedsontwikkeling Merwede zijn dit essentiële randvoorwaarden:

- Een parkeernorm van 0,3. Het bestaande parkeerbeleid van de gemeente biedt nog geen ruimte om locaties met een zeer lage parkeernorm te ontwikkelen. Voor Merwede is een parkeernorm van 0,3 per woning nodig.
- Gereguleerd parkeren in een straal van 1.500 meter rond de eerste ontwikkelingsfase. Zo voorkomen we dat de parkeerdruk die de ontwikkeling van Merwede met zich mee brengt, leidt tot hinder in de omliggende gebieden (zie nevenstaand figuur).
- Herinrichting van de Europalaan Noord inclusief HOV. De verkeersstromen van en naar het Jaarbeursgebied en centrum moeten niet via de Europalaan Noord worden afgewikkeld. Om deze verkeersstromen via andere routes te geleiden en ruimte te scheppen voor



Figuur 4 Zonering betaald parkeren

bestemmingsverkeer voor Merwede is een herinrichting van de Europalaan Noord noodzakelijk. Onderdeel daarvan is de realisatie van een vrij liggende HOV-baan.

- Twee extra loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Om de aanhechting van het gebied Merwede op de omliggende wijken te versterken en de uitgangspositie van de fiets te verbeteren zijn extra bruggen over het Merwedekanaal noodzakelijk.

Voor het succes van Merwede maar ook vanuit breder perspectief van de stedelijke ontwikkeling zijn de volgende zaken belangrijke randvoorwaarden:

- Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)-instellingen. DVM-instellingen spelen een belangrijke rol in het goed geleiden van de verkeersstromen rondom Merwede.
- P+R-capaciteit, aansluiting A12 en Europalaan Zuid. Vanuit een bredere optiek is aanpassing van capaciteit voor P+R, de aansluiting op de A12 en aanpassing van de capaciteit van de Europalaan Zuid gewenst.

Zie de onderliggende notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid' voor een nadere toelichting op de noodzaak om de verkeersgeneratie te verminderen en het randvoorwaardelijk flankerend beleid.

3 De gebruiker staat centraal; Merwede is voor veel mensen aantrekkelijk, maar niet voor iedereen

In Merwede verrijkt een divers woningaanbod. Naast allerlei soorten appartementen – variërend in omvang, prijsklasse en indeling – worden eengezins(stads)woningen gebouwd. Woningen komen zowel beschikbaar voor de koop- als voor de huursector (sociale huur en vrije huur). Op basis van de woningtypering en het stedelijke karakter verwachten wij dat Merwede vooral aantrekkelijk wordt voor zes doelgroepen: Jonge Digitalen, Kind & Carrière, Goed Stadsleven, Elitaire Topklasse, Gouden Rand en Sociale Huurders (categorisering ontleend aan Mosaic). Ieder van deze groepen stelt andere eisen aan het gebruik van het mobiliteitsconcept. Uitgangspunt is dat het mobiliteitsconcept voor iedereen aantrekkelijk is: voor mensen met en zonder kleine kinderen, voor mensen met een dikke en dunnere beurs, voor digitalen en digibeten, voor autoliefhebbers en automijders, etc. Tegelijkertijd zal het makkelijker zijn de ene doelgroep aan Merwede te binden dan de anderen. Voor mensen die veel waarde hechten aan het voor de deur kunnen parkeren van de eigen auto zal Merwede bijvoorbeeld minder aantrekkelijk zijn dan voor mensen die geen eigen auto hebben of willen. De onderliggende notitie 'gebruikersperspectief' gaat nader in op het woningbouwprogramma en de mate waarin de doelgroep van dat programma aansluit bij het autoluwe karakter van Merwede. Hieronder volgt een korte toelichting op de verschillende doelgroepen, alsmede op de belangrijkste succesfactoren en aandachtspunten van het mobiliteitsconcept.³

3.1 Jonge Digitalen: "Nu heb ik geen auto en is Merwede interessant, maar hoe moet dat als ik straks een lease-auto van de baas krijg?"

Jonge Digitalen doen een opleiding, werken parttime of zijn werkzoekend. In alle gevallen is deze groep veel op internet te vinden. Jonge Digitalen hebben doorgaans (nog) geen auto. De lage parkeernorm is voor een groot deel van deze groep dan ook geen probleem. In de focusgroep geven de Jonge Digitalen aan meer behoefte te hebben aan goed OV, ook 's nachts en in de daluren, dan aan een uitgebreid MaaS-concept en / of een deelauto. De vraag is dus of deze doelgroep in grote mate gebruik gaat maken van de vervoersdiensten. Daarbij zij opgemerkt dat de Jonge Digitalen doorgaans een wat lager inkomen hebben en daardoor meer behoefte zullen hebben aan budget-diensten dan aan premium-diensten. Aandachtspunt voor de Jonge Digitalen is de nabije toekomst: wat als zij straks een lease-auto krijgen? Waar laten ze die dan? Het is van belang dat het mobiliteitsconcept van dusdanige kwaliteit is dat Jonge Digitalen in de toekomst afzien van een lease-auto, dan wel die comfortabel op afstand kunnen parkeren.

3.2 Kind & Carrière: "Als alle voorzieningen binnen loop- en fietsafstand zijn en de deelauto voor de deur geparkeerd kan worden, heb ik misschien geen eigen auto meer nodig"

Het is schipperen tussen werk en privéleven voor de groep Kind & Carrière. De carrière komt zeker niet op de laatste plaats. Zo verzekeren ze zichzelf van voldoende inkomen om zich een prettig leven te kunnen veroorloven. Maar zekerheid voor het gezin is minstens zo belangrijk. Daarom is er een goede balans tussen werk en 'quality time' met elkaar. De groep Kind & Carrière heeft doorgaans één of zelfs twee auto's en hecht veel waarde aan voldoende parkeerruimte. Groot voordeel van Merwede voor deze doelgroep is het kindvriendelijke karakter van de wijk; geen auto's op straat maakt dat ouders hun kinderen met een gerust(er) hart buiten laten spelen. Knelpunt zit natuurlijk in de autogebondenheid. Nabijheid van voorzieningen zoals scholen, sportverenigingen en winkels maakt de noodzaak voor eigen autobezit voor een deel van deze doelgroep kleiner. Ook directe toegang ('instappen bij de voordeur') tot een deelauto en HOV op een paar minuten lopen kan het voor deze groep aantrekkelijk

³ Met de doelgroepen Jonge Digitalen, Kind & Carrière en Gouden Rand, Elitaire Topklasse en Goed Stadsleven (die laatste drie gecombineerd) hebben focusgroepen plaatsgevonden. De inzichten daaruit zijn verwerkt in de hier volgende paragrafen en in het mobiliteitsconcept. Voor de beschrijving van de doelgroepen is uitgegaan van de doelgroepsegmentatie van Mosaic / BPD.

maken afstand te doen van de eigen auto voor de deur. Maar zelfs als aan deze voorwaarden wordt voldaan, zal een substantieel deel van deze doelgroep niet voor Merwede kiezen vanwege de beperkte parkeermogelijkheden. In de focusgroep geeft deze doelgroep aan parkeren op afstand niet als optie te zien.

3.3 Goed Stadsleven: "Vooral behoefte aan goede fiets- en OV-verbindingen"

Deze hoogopgeleide singles genieten van het vrije stadsleven. Ze zijn ambitieus, maar dat gaat zeker niet ten koste van alles wat het goede leven hen te bieden heeft. Sommigen studeren nog (deeltijd) en anderen zijn volop met hun werk bezig. Een deel heeft al een mooie carrière opgebouwd. Deze doelgroep heeft meestal geen auto. In de focusgroep redeneerde deze doelgroep meer vanuit hun huidige situatie (geen of laag autobezit) en minder vanuit de eventuele toekomstige autobehoeftes (bijvoorbeeld een andere mobiliteitsbehoefte door een groeiend huishouden). Het mobiliteitsconcept sluit dan ook goed aan bij deze groep. Deze doelgroep kon zich ook wel iets voorstellen bij parkeren op afstand.

3.4 Gouden Rand, Elitaire Topklasse en Goed Stadsleven: "Goede serviceverlening maakt leven zonder eigen auto goed voorstelbaar en kan zelfs een luxe gevoel geven"

De gezinnen met een Gouden Rand hebben het financieel goed voor elkaar. Het zijn intellectuele mensen die hun kennis en kunde graag inzetten voor een beter leven voor zichzelf en anderen. Ze genieten van het leven, al werken ze hard. Vaak hebben deze mensen thuiswonende kinderen. Mensen in de Elitaire Topklasse staan bovenaan de sociale ladder en daar zijn ze zich goed van bewust. Deze groep geniet van het goede leven en gaat regelmatig uit eten, op een verre vakantie of bezoekt een klassiek concert. Beide doelgroepen hebben per huishouden doorgaans twee auto's in bezit. De auto is ontegenzeggelijk een geliefd luxe-object, maar binnen deze groep is zeker interesse in het mobiliteitsconcept als die eenzelfde soort luxe, comfort en vrijheid biedt. Het is dan ook noodzaak dat de vervoersdiensten niet alleen mensen met een smalle beurs bedient met budget opties, maar dat er voor mensen die bereid zijn daarvoor te betalen ook premium opties beschikbaar zijn. De groepen Gouden Rand en Elitaire Topklasse zien ook de meerwaarde van parkeren op afstand, mits gecombineerd met een snelle shuttle. Dat gezegd hebbende, zijn er binnen de doelgroepen Gouden Rand en Elitaire Topklasse zonder meer mensen die geen afstand willen doen van een eigen auto voor de deur en die dus niet voor Merwede zullen kiezen.

3.5 Sociale huurders: ondanks lange wachtlijsten is Merwede niet voor iedereen een aantrekkelijke optie








Volgens Mosaic zijn sociale huurders alleenstaand of stellen van middelbare leeftijd die het niet breed hebben. Doordat een deel niet meer of alleen parttime werkt, moeten ze de eindjes aan elkaar zien te knopen met een minimumbudget. Ervaring leert ons dat sommige sociale huurders geen auto hebben; anderen zijn voor werk of zorg juist volledig afhankelijk van de eigen auto. Gezien de grote wachtlijst voor sociale huurwoningen kan de verhuurbaarheid van woningen in Merwede geen probleem zijn. Daarbij zij opgemerkt dat Merwede voor huurders die afhankelijk zijn van de eigen auto geen goede match is. Dit is in het bijzonder een aandachtspunt voor gevallen waarbij huurders op de wachtlijst een woning aangeboden krijgen in Merwede, dit aanbod moeten afslaan vanwege de afhankelijkheid van de eigen auto en vervolgens – omdat zij maar een x aantal keer een aanbod mogen afslaan – beperkt worden in het vinden van een passende woning. Met sociale huurders heeft geen focusgroep plaatsgevonden. Op basis van de kenmerken van deze groep doen wij de aanname dat het voor het gebruik van het mobiliteitsconcept door sociale huurders van belang is dat de vervoersdiensten betaalbaar zijn en dat er, in aanvulling op het digitale platform, een bemenste mobiliteitswinkel waar mensen die laaggeletterd zijn en / of niet goed met digitale zaken om kunnen gaan, geassisteerd kunnen worden.



3.6 Ook bezoekers en omwonenden maken gebruik van het mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept staat niet alleen open voor bewoners van Merwede: ook anderen kunnen van het mobiliteitsconcept gebruik maken. Het gaat dan zowel om bezoekers van Merwede, als om mensen die in de buurt van Merwede wonen of werken. In eerste aanleg worden de diensten niet in het bijzonder op deze doelgroepen afgestemd; als er binnen deze doelgroepen een duidelijk afwijkende vraag bestaat kan hier eventueel op ingespeeld worden.

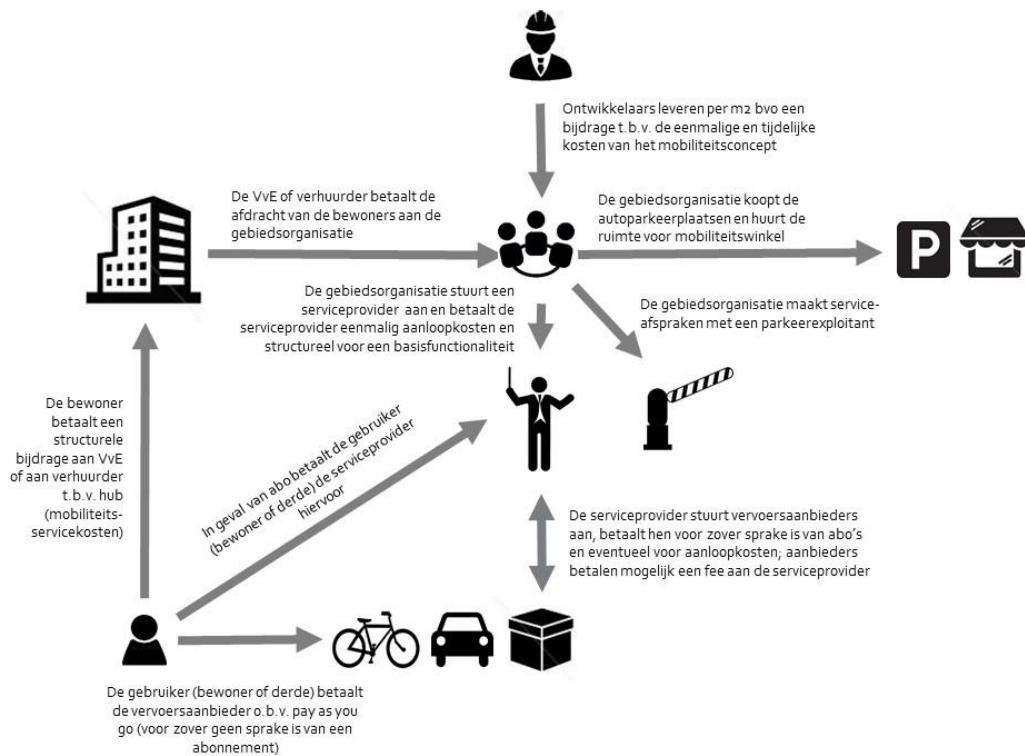
4 Een groot aantal partijen is betrokken bij de realisatie en het beheer van het mobiliteitsconcept

Bij de realisatie en het beheer van het mobiliteitsconcept is een groot aantal partijen betrokken. Tabel 2 geeft een overzicht van de partijen en hun taken; figuur 5 geeft schematisch weer hoe die partijen zich tot elkaar verhouden.

Partij	Taak
 Projectontwikkelaars (incl. gemeente vanuit privaatrechtelijke rol)	<ul style="list-style-type: none"> Realiseren fysieke elementen mobiliteitsconcept (parkeerplaatsen, ruimte voor mobiliteitswinkel) en bovenwijkse voorzieningen (fietsparkeerplekken in openbare ruimte, fietsbruggen, etc.) die relevant zijn voor slagen mobiliteitsconcept Fysieke elementen mobiliteitsconcept verkopen Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied
 Gemeente (publiekrechtelijke rol)	<ul style="list-style-type: none"> Tijdig implementeren flankerend beleid (betaald parkeren in omgeving, fietsbeleid, P+R's etc.) Met andere overheden afstemmen over o.a. HOV (U10, RWS, Provincie) Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied Investeringen in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid'
 Provincie	<ul style="list-style-type: none"> Investeringen in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid', in het bijzonder het realiseren van HOV op de Europalaan (in eerste aanleg in de vorm van bus, uiteindelijk wellicht ook in de vorm van tram)
 Vastgoedeigenaren (beleggers, corporaties, VvE's)	<ul style="list-style-type: none"> Vertegenwoordigen belangen vastgoedeigenaren
 Gebiedsorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> Bewaken, beheren en (laten) door ontwikkelen mobiliteitsconcept (evt. uit te breiden met andere concepten, bijv. afval, energie en groen) Eigenaar of huurder parkeerplaatsen, huurder van ruimte voor mobiliteitswinkel Bevat een mobiliteitsregisseur die verantwoordelijk is voor <ul style="list-style-type: none"> Monitoren voortgang en gebruik mobiliteitsconcept en bijsturen waar nodig Regisseren serviceprovider (contractmanagement, etc.) Coördineren samenwerking tussen verschillende partijen (eigenaren, ontwikkelaars, gemeente) voor mobiliteitsconcept-gerelateerde zaken Bevat een mobiliteitsconciërge die verantwoordelijk is voor <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen ontheffing verlenen voor toegang tot gebied
 Serviceprovider	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersaanbieders werven en coördineren / aansturen Abonnementen aanbieden en abonnementsgelden innen Beheren IT-platform (identifier manager, payment provider, platform provider) Bemensen van mobiliteitswinkel; klantenservice met eerste (fysieke) aanspreekpunt voor gebruikers en uitgeven specials (bijv. speciale voertuigen, grote pakketten) Toezien op de doorontwikkeling van vervoersdiensten
 Vervoersaanbieders	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersdiensten aanbieden

 Gebruiker	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersdiensten gebruiken
 Parkeerexploitant	<ul style="list-style-type: none"> Toelaten voertuigen tot parkeergarages (reserveringssysteem, kentekenherkenning)

Tabel 2 Partijen en taken



Figuur 5 Verhouding tussen verschillende partijen

De onderliggende notitie 'governance' geeft een nadere toelichting op de diverse partijen en hoe zij zich tot elkaar verhouden. In dit hoofdstuk lichten we twee actoren wat nader toe.

4.1 De gebiedsorganisatie bewaakt en beheert het mobiliteitsconcept

Centrale spil in de governance van het mobiliteitsconcept is de gebiedsorganisatie. In de gebiedsorganisatie hebben de vastgoedeigenaren in het gebied (VvE's, woningcorporaties en beleggers) zitting. De gemeente heeft vanuit zijn publiekrechtelijke rol ook een plek in de gebiedsorganisatie. De gebiedsorganisatie bewaakt en beheert het mobiliteitsconcept, zorgt voor de doorontwikkeling ervan, is eigenaar of huurder van de autoparkeerplaatsen in het gebied en de mobiliteitswinkel en vervult de functie van mobiliteitsregisseur en mobiliteitsconciërge. De focus van de gebiedsorganisatie is waarschijnlijk breder dan mobiliteit alleen; de gebiedsorganisatie kan bijvoorbeeld ook gaan over afval, groen en / of energie in het gebied. De gebiedsorganisatie is een lerende organisatie; ongetwijfeld loopt de organisatie (met name in fase 1) tegen zaken aan die nog nader uitgewerkt moeten worden en / of waarvan de aanpak aangepast moet worden. Voor dit soort aanpassingen moet ruimte zijn, zodat de gebiedsorganisatie zijn rol steeds beter kan vervullen.

4.2 De serviceprovider zorgt voor een integraal pakket van vervoersdiensten

De mobiliteitsregisseur uit de gebiedsorganisatie selecteert één of meerdere serviceproviders die integraal verantwoordelijk zijn voor vervoersdiensten in het mobiliteitsconcept (van IT platform tot deelfietsen/deelauto's etc.). De serviceprovider moet vrij zijn de onderliggende diensten (bijvoorbeeld deelauto, deelfiets) in eigen beheer aan te bieden of daarvoor contracten te sluiten met onderliggende vervoersaanbieders. Afhankelijk van of er publiek geld gemoeid is met de vervoersdienstverlening, is de selectie van serviceproviders gebonden aan aanbestedingsregels. Er kan gekozen worden voor een variant met één serviceprovider of meerdere serviceproviders. Die eerste variant is makkelijk aan te sturen en overzichtelijk voor de gebruikers, maar vergt wel een strenge selectie aan de voorkant omdat concurrentie op de markt niet mogelijk is. De tweede variant levert waarschijnlijk meer concurrentie en maatwerk voor gebruikers en een kleinere kans op 'vendor lock in', maar vergt wel dat door de mobiliteitsregisseur verschillende contracten gemanaged moeten worden. Met het oog op de snelle ontwikkelingen in de mobiliteitswereld is het van belang dat de afspraken met de serviceproviders en vervoersaanbieders flexibel zijn. Als zich bijvoorbeeld een stadsbreed netwerk van deelfietsen of -auto's ontwikkelt, zou het onwenselijk zijn dat uitrol van dat netwerk in Merwede voor langere tijd niet mogelijk is vanwege bestaande afspraken met providers.

5 De business case kan uit via een combinatie van fonds, servicekosten en betaling door gebruikers

Ten behoeve van ontwikkeling en beheer van het mobiliteitsconcept wordt een aantal verschillende type kosten gemaakt. Bij alle type kosten hoort een eigen bekostigingsvorm.

1. **Eenmalige investeringen in het mobiliteitsconcept.** Bijvoorbeeld de ontwikkeling van de autoparkeerplaatsen en de ruimte voor pakketwanden. Deze eenmalige investeringen worden bekostigd uit een gebiedsfonds. Het gebiedsfonds wordt gevuld door ontwikkelaars (inclusief de gemeente vanuit zijn privaatrechtelijke rol). Zij storten hierin ca. 10 euro per m² bvo. Deze stortingen volgen de fasering. Daarmee is er voorfinanciering nodig. Hiervoor zal waarschijnlijk een overheidslening nodig zijn, bijvoorbeeld bij de Gemeente Utrecht of bij het nog op te richten Healthy Urban Living accelerator fonds.
2. **Tijdelijke aanloopkosten voor serviceprovider en vervoersaanbieders.** Het gaat om kosten die worden gemaakt omdat er in het begin overkwaliteit geleverd moet worden (zie ook toelichting hierop in hoofdstuk 6 over fasering). Bijvoorbeeld meer deelauto's dan uitkunnen, een volledig bemenste mobiliteitswinkel of een hoogwaardig IT-systeem. Deze tijdelijke aanloopkosten worden ook bekostigd uit het gebiedsfonds.
3. **Structurele exploitatiekosten van gebiedsorganisatie en serviceprovider.** Bijvoorbeeld de tijd die de gebiedsorganisatie kwijt is aan monitoring van het concept en de bemensing van de mobiliteitswinkel door de serviceprovider. Aanname is dat deze kosten (vooralsnog) niet terugverdiend kunnen worden uit de reguliere exploitatie van vervoersdiensten. Deze kosten worden daarom gedekt via een verplichte jaarlijkse afdracht van de vastgoedeigenaren (VvE's, beleggers en woningcorporaties), de zogenaamde 'mobiliteitservicekosten'. De afdracht bedraagt ca. 1 euro per m² per jaar.
4. **Structurele exploitatiekosten van vervoersaanbieders.** Bijvoorbeeld de lease van deelauto's of de investering in pakketwanden. Aanname is dat vervoersaanbieders in principe een sluitende business case kunnen draaien (m.u.v. de eerdergenoemde mogelijke aanloopkosten) en dat deze kosten dus gedekt kunnen worden uit de betaling door gebruikers. Gebruikers betalen via abonnement of 'pay as you go'.

Tabel 3 vat deze verschillende stromen nog eens samen. De onderliggende notitie 'financiering en bekostiging' gaat nader op de business case in.

Wie	Wat	Wanneer	Bekostiging van
Ontwikkelaars	Gebiedsfonds; ca. €10 per m ² bruto vloeroppervlak	Eenmalig bij bouw	Eenmalige investeringen en tijdelijke aanloopkosten
Vastgoed-eigenaren (VvE's, woningcorporaties, beleggers)	Mobiliteitservicekosten; ca €1 per m ² bruto vloeroppervlak	Jaarlijks	Structurele kosten gebiedsorganisatie en serviceprovider
Gebruikers	Pay as you go en / of abonnement	Bij gebruik en / of vast bedrag per maand	Structurele kosten vervoersaanbieders

Tabel 3 Samenvatting bekostiging mobiliteitsconcept

6 De eerste fase van Merwede vormt een kwaliteitsstatement

6.1 Van ambitieus en gestileerd toekomstbeeld naar realistische eerste fase

In de hoofdstukken hiervoor is het beeld geschetst van het mobiliteitsconcept in Merwede begin jaren '30, als alle 5.800 beoogde woningen gerealiseerd zijn en het laatste bouwverkeer al lang en breed uit het gebied vertrokken is. In het geschetste eindbeeld zit veel ambitie en wordt uitgegaan van verschillende ontwikkelingen in mobiliteitsland. Omdat het eindbeeld nog zo ver weg is, zijn gestileerde en lineaire aannames gedaan over onder meer de fasering van oplevering van het vastgoed en aantallen deelauto's.

De ontwikkeling van Merwede neemt naar schatting echter zo'n 10 jaar in beslag. Gedurende die periode worden er steeds meer woningen opgeleverd. Zo'n langdurige ontwikkelperiode vormt een zeker risico: mensen willen niet tien jaar in een bouwput wonen, of nog tien jaar moeten wachten voordat ze eindelijk gebruik kunnen maken van het mobiliteitsconcept in de vorm die hen ooit bij aankoop is beloofd. In dit hoofdstuk vertalen we het ambitieuze, gestileerde eindbeeld naar een realistische eerste fase.

6.2 Het mobiliteitsconcept moet vanaf dag één staan als een huis

Om Merwede te laten slagen, is het noodzakelijk dat de eerste fase wordt ontwikkeld als kwaliteitsstatement voor het hele gebied. Concreet betekent dit dat de volgende zaken vanaf dag 1 volwaardig dienen te functioneren (aanvullend op de essentiële randvoorwaarden uit hoofdstuk 2):

- mobiliteitshub. Een breed aanbod van vervoersdiensten, een volledig operationele mobiliteitswinkel en een aantrekkelijk en toegankelijk digitaal platform.
- mobiliteitshub met HOV-halte met aansluiting op fietsas en inprikkers auto. Realisatie oost-west fiets-as (doorsteek Europalaan-Kanaalweg) en aansluiting op de backbone (noord-zuid).
- autoluw binnenmilieu rond de woningen die opgeleverd zijn. Dat betekent dat een deel van het gebied al afgesloten moet zijn voor auto's (en dus ook voor bouwverkeer).
- kwaliteit van de buitenruimte. Bewoners en bezoekers moeten niet het gevoel hebben in een bouwput te wonen / zijn.



Figuur 6 Schematische weergave fase 1

- niveau van stedelijke voorzieningen. Winkels, horeca, kinderopvang, gezondheidscentrum, sportvoorzieningen, etc.

Hieronder lichten we nader toe hoe de mobiliteitshub er vanaf dag één uit moet zien.

6.2.1 Aan het eind van jaar 1 wonen er circa 800 mensen in Merwede; zelfs als overkwaliteit geleverd wordt is het aantal benodigde deelauto's en deelfietsen dan beperkt...

Om gevoel te krijgen voor omvang van de doelgroep en bijbehorende omvang van het dienstenpakket houden we de groep die aan het eind van het eerste jaar in Merwede woont eens tegen het licht. Naar verwachting wonen er aan het eind van jaar 1 ca. 600 mensen van tussen de 18 en de 80 in Merwede. Als we het gestileerde eindbeeld van 400 deelauto's omzetten naar aantal benodigde deelauto's aan het eind van jaar 1, komen we uit op 40 deelauto's. Dat is veel te veel voor de genoemde 600 mensen aan het eind van jaar 1. Een klein deel van deze groep (3 van de 10) kan zijn auto nog in het gebied kwijt en ervaring van vervoersaanbieders leert dat slechts 50% van de populatie potentiële gebruikers zijn. Uit gesprekken met vervoersaanbieders maken wij op dat het goed is te starten met 5 deelauto's (aanwezig in het gebied als de eerste bewoners er komen wonen) en aan het eind van jaar 1 maximaal 10 deelauto's neer te zetten. Als de ervaring dan leert dat hier toch gretig gebruik van gemaakt wordt, is het eenvoudig om het aantal deelauto's te verhogen (op te schalen). Zo'n groeimethode doet geen afbreuk aan de kwaliteit van het deelautoconcept. Voor deelfietsen kan een vergelijkbare redenering opgesteld worden.

6.2.2 ...maar de mobiliteitswinkel moet al wel 7 dagen per week open zijn

Niet alle onderdelen van de mobiliteitshub kunnen klein beginnen en daarna opgeschaald worden. De mobiliteitswinkel is een essentieel onderdeel van de hub en moet vanaf dag 1 volledig operationeel zijn. Dat betekent dat er dan direct 7 dagen per week, 8 uur per dag iemand aanwezig is die mensen te woord staat, grote pakketten aanneemt en 'specials' uitlevert. Hetzelfde geldt voor het digitale platform: dat moet vanaf dag 1 alle benodigde functies bieden.

6.3 Eerste woningen kunnen het best aan de noordzijde van het gebied gesitueerd worden

Uit het oogpunt van draagvlak voor de mobiliteitsvoorzieningen is een eerste fase nodig van ca. 1.500 woningen. Deze woningen worden gedurende 2,5 jaar opgeleverd. De keuze voor de locatie van waaruit de eerste fase wordt ontwikkeld, is een afweging vanuit verschillende criteria. Vanuit mobiliteit is belangrijk dat gebruikers van de eerste fase al bij aanvang hoogwaardige loop-, fiets- en OV-voorzieningen beschikbaar hebben, met name richting centrum en Utrecht Centraal. Dit betekent een voorkeur voor starten aan de centrumzijde van Merwede of tijdig zorgen voor hoogwaardige routes die ongehinderd langs nog te ontwikkelen gebieden lopen. De ontwikkelstrategie en daarmee de keuze op welke plek te starten zal in het Eigenarencollectief Merwede worden gemaakt. Naast mobiliteit spelen hier zaken als beschikbaarheid van bouwgronden op de korte termijn, eigendom en aanwezigheid van voorzieningen zoals onderwijs, winkels en groen.

7 In een aantal stappen naar realisatie

7.1 Actie overheden: besluitvorming over flankerend beleid overheden

In paragraaf 2.5 zijn verschillende randvoorwaarden benoemd. Het gaat om:

- Essentiële randvoorwaarden voor het succes van de gebiedsontwikkeling Merwede:
 - Een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning mogelijk maken
 - Invoeren gereguleerd parkeren in de omgeving
 - Herinrichting van de Europalaan Noord inclusief vrij liggende HOV-baan
 - Twee extra loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal
- Belangrijke randvoorwaarden voor het succes van Merwede maar ook vanuit breder perspectief van de stedelijke ontwikkeling:
 - Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)-instellingen
 - P+R-capaciteit, aansluiting A12 en Europalaan Zuid

Het is noodzakelijk dat deze zaken tijdig worden doorgevoerd vanuit de publieke rol van de overheid. Ze vormen een scherpe randvoorwaarde om een innovatief mobiliteitsconcept in Merwede te kunnen ontwikkelen. Als de wens bestaat op korte termijn met de eerste fase van Merwede te kunnen starten, moeten de essentiële randvoorwaarden ten aanzien van de gebiedsontwikkeling Merwede onderdeel uitmaken van het coalitieakkoord. Daarnaast zijn er enkele randvoorwaarden die niet alleen belangrijk zijn voor het succes van de gebiedsontwikkeling Merwede zelf, maar ook van belang zijn vanuit het bredere perspectief van stedelijke ontwikkeling. Belangrijk onderdeel hiervan vormen het Dynamische Verkeersmanagementsysteem (DVM), de P+R-capaciteit en de capaciteit van de aansluiting A12 en Europalaan Zuid zijn voor de ontwikkeling van Merwede belangrijk. Deze onderdelen maken deel uit van een breder bereikbaarheidsprogramma voor Utrecht en de omliggende regio (Uned).

7.2 Actie eigenarencollectief: mobiliteitsconcept opnemen in Stedenbouwkundig plan Merwede en anterieure overeenkomst als basis voor wijziging bestemmingsplan

Momenteel werkt het eigenarencollectief Merwede het schetsontwerp Stedenbouwkundig plan uit tot een definitief stedenbouwkundig plan. In dit definitief stedenbouwkundig plan dienen het ruimtelijk mobiliteitsconcept (al voor een groot deel onderdeel van het schetsontwerp), het parkeerconcept en de mobiliteitshub opgenomen te worden.

Het definitieve stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het afsluiten van de anterieure overeenkomst tussen de eigenaren in het eigenarencollectief. Een vastgestelde anterieure overeenkomst vormt de basis voor de wijziging van het bestemmingsplan.

7.3 Actie eigenarencollectief: uitwerking gebiedsorganisatie en gebiedsfonds in combinatie met andere thema's (bijvoorbeeld energie)

Centrale spil in de governance van het mobiliteitsconcept is de gebiedsorganisatie. De gebiedsorganisatie ontwikkelt, bewaakt en beheert het mobiliteitsconcept, is eigenaar of huurder van de autoparkeerplaatsen in het gebied en de mobiliteitswinkel en vervult de functie van mobiliteitsregisseur en mobiliteitsconciërge. De focus van de gebiedsorganisatie is waarschijnlijk breder dan mobiliteit alleen; de gebiedsorganisatie kan bijvoorbeeld ook gaan over afval, groen en / of energie in het gebied. De verdere gedachtenvorming over de gebiedsorganisatie en het gebiedsfonds dient door het eigenarencollectief verder integraal opgepakt worden.

In de gebiedsorganisatie moet ook de rol van mobiliteitsregisseur ingevuld worden. Deze mobiliteitsregisseur moet 1,5 jaar voor de realisatie van de eerste woning de exploitatie van de parkeervoorziening en de serviceprovider/vervoersdiensten in de markt gezet te hebben. De periode

van 1,5 jaar is grofweg opgedeeld in 6 maanden opstellen aanbestedingsstukken, 9 maanden aanbesteden en gunnen en 3 maanden voorbereidingstijd van de serviceprovider.

Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst

Gebruiker	Tenzij anders aangegeven wordt bedoeld: gebruiker van het mobiliteitsconcept. Onderscheid naar bewoners van Merwede en derden. Onder derden verstaan wij zowel bezoekers van Merwede als mensen van buiten het gebied die, zonder een bestemming in Merwede te hebben, gebruik maken van het mobiliteitsconcept.
Gebiedsorganisatie	Organisatie van vastgoedeigenaren en gemeente (vanuit publiekrechtelijke rol) die het mobiliteitsconcept bewaakt en beheert, eigenaar of huurder is van de autoparkeerplaatsen in het gebied en de mobiliteitswinkel en de functie van mobiliteitsregisseur en mobiliteitsconciërge vervult. De focus van de gebiedsorganisatie is waarschijnlijk breder dan mobiliteit alleen; de gebiedsorganisatie kan bijvoorbeeld ook gaan over afval, groen en / of energie in het gebied.
MaaS	Mobility as a Service.
Merwede	Deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone; de scope van voorliggend rapport.
Merwedekanaalzone	Deelgebieden 4, 5 en 6.
Mobiliteitsconcept	Het samenspel van ruimtelijk concept (ruimte voor lopen en fietsen, autoluw), parkeerconcept (parkeernorm 0,3) en mobiliteitshub.
Mobiliteitsconciërge	Rol die door de gebiedsorganisatie wordt uitgevoerd. De mobiliteitsconciërge is o.a. verantwoordelijk voor het toekennen van ontheffingen tot het gebied.
Mobiliteitshub	Het samenspel tussen vervoersdiensten, mobiliteitswinkel en digitaal platform.
Mobiliteitsregisseur	Rol die door de gebiedsorganisatie wordt uitgevoerd. De mobiliteitsregisseur monitort voortgang en gebruik van het mobiliteitsconcept en stuurt bij waar nodig, regisseert de serviceprovider en coördineert de samenwerking tussen verschillende partijen (eigenaren, ontwikkelaars, gemeente) voor mobiliteitsconcept-gerelateerde zaken.
MWKZ	Merwedekanaalzone.
Ontwikkelaars	Partijen (private partijen en de gemeente vanuit zijn privaatrechtelijke rol) die de bouw van vastgoed en buitenruimte voorbereiden en uit laten voeren.
Serviceprovider	Partij die de vervoersaanbieders coördineert en gemeenschappelijke voorzieningen zoals een IT-platform en abonnementen aanbiedt. Deze partij kan tegelijkertijd ook vervoersaanbieder zijn.

Vastgoedeigenaren	Partijen die eigenaar zijn van het vastgoed in Merwede: beleggers, woningcorporaties en VvE's.
Vervoersaanbieders	Partijen die vervoersdiensten aanbieden.
Vervoersdiensten	Bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen en OV.
VvE	Vereniging van Eigenaren.

Bijlage 2 – geconsulteerde personen

Begeleidingsgroep

- Martijn Stemerding (Jansen & De Jong)
- Mark Eerenberg (Synchroon)
- Jurjen van Keulen (gemeente Utrecht)
- Wouter van Mierlo (gemeente Utrecht)
- Marcel Janssen (gemeente Utrecht)
- Sebastiaan van der Hijden (gemeente Utrecht)

Overige leden Eigenarencollectief (deels overlap met andere categorieën)

- Dick Helsloot (BPD)
- Laurentine Jonker (BPD)
- Jurre Blauw (G&S Vastgoed/Boelens de Gruyter)
- Harm Boelens (G&S Vastgoed/Boelens de Gruyter)
- Joëlle Lokhorst (G&S Vastgoed/Boelens de Gruyter)
- Menno Ploeger (G&S Vastgoed/Boelens de Gruyter)
- Jurjen van Keulen (gemeente Utrecht)
- Niel Glas (gemeente Utrecht)
- Nico van Selm (gemeente Utrecht)
- Marcel Janssen (gemeente Utrecht)
- Martijn Stemerding (Janssen de Jong)
- Geert Lamers (Janssen de Jong)
- Freek Smolders (Ramphastos)
- Han Kleinjan (Ramphastos)
- Mark Eerenberg (Synchroon / AM)
- Tijmen Hamerslag (Synchroon / AM)
- Martijn Bakker (VvE Merwede)
- Björn Simmelink (VvE Merwede)
- Wouter Timmermans (VvE Merwede)

Adviseurs Eigenarencollectief (deels overlap met andere categorieën)

- Marco Broekman (Bureau marco.broekman)
- Jordy Stamps (Bureau marco.broekman)
- Christiaan Kwantes (Goudappel Coffeng)
- Mieke Kassing (Kassing Notuleerservice)
- Ronald Schilt (Merosch)
- Martin Knuijt (OKRA)
- Job Keja (SKONK)
- Ingmar Creutzburg (SKONK)
- Marjolein Antonides (SKONK)
- Theo Stauttner (Stad2)
- Toine Janssen (Impuls)

Klankbordgroep

- Bertien Oude Grootte Beverborg (gemeente Utrecht)
- Edwin Koster (Werk van de toekomst)
- Matthijs Schreurs (gemeente Utrecht)

- Nico van Selm (gemeente Utrecht)
- Fon Maas (gemeente Utrecht)
- Mark Degenkamp (gemeente Utrecht)
- Derk Dohle (provincie Utrecht)
- Hans Degenaar (Rijkswaterstaat Midden Nederland)
- Patricia van Wachtendonk (Rijkswaterstaat Midden Nederland)
- Steff Roell (Economic Board Utrecht)
- Wil Jansen (Innovolar)
- Jordy Stamps (Marco Broekman)

Overige personen

- Rob Tiemersma (gemeente Utrecht)
- Dietje van Eif (gemeente Utrecht)
- Sofie Gunnink (gemeente Utrecht)
- Ronald Schilt (Merosch)
- Martien Das (Ministerie IenW)
- Bernd de Vries (Stad?)

Workshop conceptontwikkeling Mobiliteitshubs

- Fon Maas (Gemeente Utrecht)
- Edwin van Esch (Gemeente Utrecht)
- Bas Heessel (Okra)
- Jordy Stamps (Marco Broekman)
- Jeroen Golstein (provincie Utrecht)
- Peter Louwerse (Ministerie Binnenlandse Zaken)
- Sebastiaan van der Hijden (gemeente Utrecht)
- Mark Degenkamp (gemeente Utrecht)

Overige partijen (variërend van een kort telefoontje tot een uitgebreider gesprek)

- Chretiënne van Hoek (BNV Mobility)
- Jos Mens (Vipre)
- Andre Zoutenwelle (VCCR)
- Kees Abrahamse (VCCR)
- Esther van der Hart (VCCR)
- Robin Berg (LomboXnet)
- Paul Molenaar (Blue Motive)
- Hugo Knuttel (O-Bike)
- Paul Bloemen, Mobility-S (Vithre)
- Heijmans
- De Buren
- Mobeazy

Bijeenkomst overige verdichtingsgebieden

- Jan Thijs Klaassen (MRP Development)
- Bob Scherrenberg (Overvecht Vastgoed)
- Bob de Ruiter (Jaarbeurs)
- Aagje Loef (Gemeente Utrecht)
- Wim Greijn (Gemeente Utrecht)