

Bijlage 4: Invulling MaaS-concept

Onderwerp: Uitleg invulling MaaS-concept fase 2-6
Cartesiusdriehoek

Datum

6 juli 2021

De Cartesiusdriehoek wordt de komende jaren ontwikkeld tot een gezonde OV- en fietsvriendelijke wijk en duurzame (deel)mobiliteit. Deze bijlage bij het raadsvoorstel "*Vaststellen bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 2-6*" met kenmerk 9000770 geeft een eerste uitwerking van de invulling van het MaaS-concept voor dit plangebied. Voor de invulling van het MaaS-concept is het belangrijk te realiseren dat de gemeente geen eigendom heeft in de Cartesiusdriehoek. De uitwerking zoals opgenomen in deze bijlage wordt onderschreven door het consortium dat fase 2-6 ontwikkelt. Vanuit onze publiekrechtelijke rol maken we afspraken over het MaaS-concept met de betrokken private partijen. We starten met een uiteenzetting van de regels met betrekking tot verkeersgeneratie en parkeernormen in het gebied. Daarna gaan we in op een aantal bouwstenen voor een werkend MaaS-concept in de Cartesiusdriehoek.

Beperkte verkeersgeneratie Cartesiusdriehoek

Bij vaststelling van het Koersdocument Cartesiusdriehoek heeft de gemeenteraad bepaald dat het aantal extra motorvoertuigen van/naar het Cartesiusweg op de drukste momenten van de dag, wordt gemaximeerd op 370 motorvoertuigen per uur. Dit betekent dat het programma van fasen 2-6 maximaal 347 mvt/uur in de drukste spits met zich mee mag brengen. Om ervoor te zorgen dat we ook in de toekomst grip houden op de verkeersgeneratie, is een voorwaardelijke verplichting voor de verkeersbewegingen opgenomen. Bij iedere omgevingsvergunning en/of gebruikswijziging moet via een berekening worden aangetoond dat het maximaal aantal verkeersbewegingen niet overschreden wordt. De wijze waarop de berekening moet plaatsvinden is vastgelegd in de "Beleidsregels Autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk".

Het consortium heeft eerder toegezegd de mobiliteitsbehoefte te monitoren om in te spelen op mobiliteitstransities. De monitoring van het consortium bestaat onder andere uit gebruikscijfers van de verschillende soorten deelmobiliteit, de parkeerdruk op eigen parkeerplaatsen in de wijk en het gebruik van de bezoekersparkeerplekken. De gemeente monitort op reguliere basis de parkeerdruk in wijken waar sprake is van betaald parkeren en kan metingen uitvoeren naar het parkeerdoel van parkeerders in die wijken. Gedurende de gefaseerde realisatie van het project wordt door middel van deze monitoring gezamenlijk onderzocht welke invloed de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek heeft op de mobiliteit binnen Cartesius en niet zorgt voor (parkeer)overlast in omliggende wijken. Er vindt in ieder geval een laatste monitoringsmoment na oplevering van de laatste voorzieningen en/of woningen plaats.

Geldende parkeernorm en aantal parkeerplaatsen

Het aantal parkeerplekken in de Cartesiusdriehoek volgt het parkeerbeleid. Het definitief aantal parkeerplaatsen moet nog worden vastgesteld en volgt het uiteindelijke programma van het gebied. Op basis van het referentieprogramma komen in totaal (fase 1 en fase 2 t/m 6) 1312 parkeerplekken in de Cartesiusdriehoek. Van deze parkeerplekken zijn er 699 voor bewoners en 612 voor bezoekers en lang parkeren niet woonfuncties. De parkeerplekken komen in parkeergarages, onder de gebouwen, en in twee bezoekersparkeergarages dichtbij de Cartesiusweg. Daarnaast komen er 175

deelauto's inclusief parkeerplaats. Dat aantal kan nog worden uitgebreid tot ongeveer 250 als daar behoefte aan is.

Bouwstenen voor een werkend MaaS-concept

Het MaaS-concept voor de Cartesiusdriehoek leidt tot minder automobilititeit van en naar het plangebied. Voor een werkend MaaS-concept is een aantal bouwstenen nodig. Hieronder volgt een uitwerking van de randvoorwaarden, het mobiliteitsaanbod, flexibiliteit en de communicatie naar toekomstige bewoners en borging.

Randvoorwaarden

Voor de randvoorwaarden is betaald parkeren en de ligging en inrichting van het plangebied van belang. Het invoeren van het A2 parkeerregime in de Cartesiusdriehoek, net als de invoering van betaald parkeren in de omgeving (Raadsbesluit STVV_Voorstel_11558 , 17 oktober 2019) ontmoedigen autobezit in het gebied. Het bureau Goudappel Coffeng voerde een elasticiteitsberekening uit. Hieruit blijkt dat verreweg het grootste effect op een lager autogebruik wordt behaald met het (fors) verlagen van de parkeernormen. In 2019 heeft de raad besloten dat de Cartesiusdriehoek A2-gebied wordt (dit was B2). Het verlagen van de parkeernorm naar A2-gebied draagt volgens het adviesbureau bij aan een afname van maar liefst 50% van het totaal aantal autoritten. In combinatie met een MaaS-concept dat via een app kan worden gebruikt, een kennismakingsabonnement voor elektrische deelmobiliteit en de aanwezigheid van NS station Zuilen, zorgt dit voor minder vraag naar automobilititeit in het plangebied.

Daarnaast draagt de ligging en de inrichting van het plangebied bij aan de vermindering van automobilititeit naar en vanuit het plangebied. De inrichting van de openbare ruimte in Blue District en het slim aansluiten op omliggende wandel- en fietsroutes nodigt uit tot (actief) bewegen én het gebruik van de fiets als één van de belangrijkste vervoersmiddelen. Via natuurlijke wandelpaden in het park en de groene lus in het plangebied, wordt de bewoner begeleid richting de entree aan de Cartesiusweg voor gebruik van de trein en bus. OV-haltes zijn vanaf iedere locatie in Blue District binnen zeven minuten te voet te bereiken.

Flexibiliteit

Het consortium neemt een eigen leverancier mee. Daarmee wordt geborgd dat het aanbod in ieder geval vanaf de oplevering (en zelfs al daarvoor) fysiek aanwezig is in het gebied. De mogelijkheid dat via de MaaS app diverse aanbieders van deelmobiliteit kunnen worden bereikt (de zogenaamde interoperabiliteit) is een belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van een goed MaaS-concept. Het consortium spant zich in om dit in de praktijk te realiseren. Tegelijkertijd eist de gemeente dat meteen vanaf ingebruikname van de eerste woningen in het gebied ruim voldoende deelauto's beschikbaar zijn, dus vanuit dit oogpunt is het noodzakelijk dat het consortium voor die periode al een deelauto-exploitant contracteert. Dit is WeDriveSolar geworden. Daarnaast is er ruimte voor Greenwheels. Na de eerste 3 tot 5 jaar (de precieze periode moet nog worden bepaald in overleg met het consortium), kan de VVE of gebiedsorganisatie daarna een aanbesteding doen om te wisselen van aanbieder. Zo zijn zowel aanbod vanaf ingebruikname als flexibiliteit op basis van ervaringen geborgd.

In de module parkeernormen in de nieuwe Parkeervisie wordt voorgesteld dat een ontwikkelaar die minder parkeerplaatsen wil aanleggen bij een ontwikkeling, wordt gevraagd om een mobiliteitsplan waarin een mobiliteitsconcept met deelmobiliteit wordt uitgewerkt. De ervaring in deze werkwijze is opgedaan in de Cartesiusdriehoek. De Cartesiusdriehoek vormt het voorbeeld voor de werkwijze. Bij de beoordeling hanteren we een aantal criteria. Centraal daarin staat de garantie dat mobiliteitsconcept toekomstvast georganiseerd en langjarig gefinancierd is, waarbij sprake is van bewonersbetrokkenheid. We stimuleren een open systeem, waarbij ook niet-bewoners gebruik kunnen maken van het aanbod dat geparkeerd staat in garages behorende bij de ontwikkeling. We

staan dan alleen plaatsing van deelauto's in de openbare ruimte toe als die toegankelijk zijn voor een breder publiek. Ook is interoperabiliteit een eis: het digitale platform van de aanbieder, moet ook andere dienstverlening met betrekking tot deelmobiliteit en MaaS integreren. Zoals eerder aangegeven in de raadsvergadering van 18 juni 2020 (bij de behandeling van [Motie 2020/131](#)) wordt het totale mobiliteitsconcept nog uitgewerkt door het consortium van fase 2-6. We willen in ieder geval vanaf fase 3 (samen met bewoners) bekijken hoe het concept werkt en op welke manier het concept verbeterd kan worden, eerst samen met de eerste leveranciers, maar er bestaat dan ook de mogelijkheid dat een VVE of gebiedsorganisatie anders kiest.

De gemeenteraad is in december 2020 akkoord gegaan met een APV wijziging en de introductie van een vergunningstelsel deelmobiliteit. In april en mei 2021 worden aanbieders geselecteerd op basis waarvan het aanbod van deelmobiliteit (deelfietsen, e-bikes en e-scooters) op straat wordt uitgebreid. Daarnaast wordt vanuit de gemeente nagedacht over een duurzaam samenwerkingsmodel met autodeelaanbieders, waarbij een level playing field een belangrijk thema is. In de eerste helft van 2021 wordt gestart met een pilot e-deelbakfietsen.

Het mobiliteitsaanbod

In de tenderindiening voor de Cartesiusdriehoek uit 2018, uitgeschreven door NS, is het volgende door het consortium opgenomen:

- Een ruim beschikbare vloot van elektrische deelauto's én e-bikes;
- In de basis sturen we op 1 deelauto/e-bike per 25 woningen: ca. 100 stuks;
- Bij goed gebruik en aanvullende mobiliteitsbehoefte ambiëren we door te groeien naar 1 deelauto/e-bike per 6 à 7 woningen, ca. 400 stuks;
- Elektrische automodellen van zowel Renault ZOE (stadsauto) als Tesla Model 3 (ruime middenklasse) worden gebruikt om aan verschillende behoeften te voldoen;
- Elke bewoner van Blue District ontvangt standaard het volgende maandelijkse aanbod om kennis te maken met slimme en schone mobiliteit: Gebruik van een elektrische deelauto voor 4 uur of 50 kilometer; 1 rit op een e-bike via één aanbieder, waarmee je zowel e-bikes als e-cars kunt reserveren; 1 busrit met U-OV binnen Groot Utrecht, waarbij QBuzz voor meer frequentie/capaciteit zorgt op de bushalte;
- Uitbreiding basisaanbod naar wens van de gebruiker tegen een aanvullende betaling. Er zijn aanvullende abonnementen af te sluiten voor extra mobiliteit. Uitbreiding wordt binnen 1 maand gerealiseerd;
- Mobiliteitsservice wordt ontsloten via C(ommunity) APP Blue District en wordt gebruikt voor reisinformatie, reserveringen, betalingen, monitoring en ver-/ontgrendeling etc.;
- Voldoende bi-directionele laadinfrastructuur die koppeling met lokale opwekking mogelijk maakt. Hierdoor wordt niet alleen geladen met lokaal opgewekte duurzame stroom, maar wordt de elektrische vloot gebruikt als tijdelijke buffer. Zodoende kan – samen met een aantal stationaire batterijen – het aanbod van duurzame energie en gevraagde piekvermogens meer in balans worden gebracht in Blue District.

Het consortium heeft op 2 juni 2021 de twee eerste elektrische deelauto's bij het CAB-gebouw geplaatst. Dit geeft bewoners van de omliggende wijken de gelegenheid om kennis te maken met deelmobiliteit in de vorm van deelauto's. Een app voor het gebruik van het MaaS-concept is gereed bij de oplevering van de eerste woningen. Er wordt onderzocht of aangesloten kan worden bij andere systemen die op dit moment in Utrecht worden getest. De aanbieder van deelauto's voor de eerste fase, fase 2 van de 6, betreft waarschijnlijk ook WeDriveSolar. Zij werken met abonnementen. Een dergelijk abonnement is ook beschikbaar voor bewoners van omliggende wijken. Naast WeDriveSolar bestaat de mogelijkheid om in fase 2 Greenwheels aan te bieden. Greenwheels heeft de optie om zonder abonnement een auto te huren. Het aanbod wordt nog verder uitgewerkt met andere

deelmodaliteiten (zoals fietsen, bakfietsen en elektrische fietsen), en een aanbod voor openbaar vervoer. Het gehele aanbod wordt ontsloten via een MaaS app. Het consortium heeft in samenwerking met onder andere WeDriveSolar een samenwerking ondertekend om in de Cartesiusdriehoek een proeftuin voor bidirectioneel laden te realiseren. Daarbij worden de batterijen in elektrische deelauto's grootschalig ingezet als opslag van duurzame energie. Utrecht wordt hiermee koploper in deze technische ontwikkeling.

Het aanbod in deelmobiliteit in het gebied zelf wordt naar rato met de oplevering van woningen gerealiseerd. Vanuit het businessmodel van deelmobiliteitsaanbieders (deelmobiliteit is altijd beschikbaar als er vraag is), is voldoende aanwezigheid en beschikbaarheid noodzakelijk. Dit heeft dus steeds de aandacht. Bij iedere omgevingsvergunningsaanvraag wordt opnieuw getoetst of het aanbod van deelmobiliteit voldoende is, conform de vooraf gemaakte afspraken.

De realisatie van de nieuwbouw wordt gefaseerd uitgevoerd. Voor de eerste fase is WeDriveSolar gecontracteerd. Daarnaast wordt samenwerking gezocht met de busvervoerder en aanbieders van (elektrische) deel(bak)fietsen. Voor de overige fasen kunnen andere aanbieders worden gekozen. Omdat de realisatie van deze fasen nog verder weg in de tijd ligt en de markt van (deel)mobiliteitsaanbieders in ontwikkeling is, is dit nu nog niet te contracteren. De keuzevrijheid en het gebruik van deelmobiliteit vanuit fase 2 is leidend voor de keuze van vervolgcontracten in de toekomstige fasen. Uitgangspunten zijn dat aanbieders passen binnen het energie- en gebiedsconcept, bij de behoefte aan deelmobiliteit, voldoende kwaliteit leveren en passen in de businesscase van consortium. Ook is de betaalbaarheid voor bewoners/gebruikers een belangrijk uitgangspunt. Door monitoring van gebruik kan de juiste afweging worden gemaakt.

Communicatie over MaaS-concept naar nieuwe bewoners en gebruikers

In alle communicatie (zowel bij verkoop als bij contracten met bijvoorbeeld beleggers) wordt gedeeld dat het niet mogelijk is om aanspraak te maken op een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Daarnaast worden bewoners verleid tot het gebruik van (elektrische) autodeelmobiliteit. Alle bewoners krijgen een kennismakingsabonnement voor de periode van 3 jaar, met daarin het gratis gebruik van elektrische autodeelmobiliteit voor 5 uur/50 kilometer per maand. Mogelijk volgt een aanbod voor andere modaliteiten. Het consortium voert op dit moment gesprekken met mogelijke aanbieders.

Borging MaaS-concept op lange termijn

Het MaaS-concept is geborgd in contractuele afspraken tussen de gemeente en het consortium. De gemeente en grondeigenaar NS (en het consortium) hebben contractueel vastgelegd dat deelmobiliteit wordt gegarandeerd tot ten minste 10 jaar na oplevering van de laatste woningen in het project. Op basis van de huidige planning van het project betekent dit dat deelmobiliteit tot ten minste tenminste 2038 is gegarandeerd. Tot die tijd wordt de werking van het MaaS-concept gemonitord en aangepast aan de behoefte vanuit de gebruikers. De verwachting is dat het daarna zelfstandig kan blijven functioneren. Negen jaar na oplevering van de laatste woning wordt opnieuw een monitoringsgesprek gevoerd. Dit gesprek vindt plaats met zowel in ieder geval de (nieuwe) eigenaren van de inmiddels in gebruik genomen woningen. In dit gesprek staat de toekomstige borging van het MaaS-concept centraal. In de tender vanuit grondeigenaar NS is opgenomen dat er een VvE, bijvoorbeeld met een gebruikersraad, wordt opgericht die de exploitatie verder vormgeeft en afspraken bewaakt. Een dergelijke VvE of gebiedsorganisatie wordt verantwoordelijk voor de invoering, instandhouding en monitoring van het mobiliteitsconcept. Of dit gebiedsgericht is, wordt tijdens de ontwikkeling van fase 2 uitgewerkt. Hierin wordt de samenwerking gezocht met de deelmobiliteitsaanbieder van fase 1.