Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord: aanvraag voorbereidingskrediet

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Bert Vaessens
Kenmerk	10723955
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

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

1. Een krediet van 1,65 miljoen euro vrij te geven voor de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord, op basis waarvan een ontwerpteam voor het voorlopige ontwerp wordt gecontracteerd middels een Europese aanbesteding.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op bijlage 'Financiële paragraaf Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord' inclusief de daarbij behorende bijlagen 'Stichtingskosten', ~~'Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte' en~~ 'Financiële scenario's bij Business Case' en de groen gemarkeerde tekstdelen in de bijalgen 'Business Case Mobiliteitshub XL' en 'Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte' op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo totdat het project Mobiliteitshub XL is opgeleverd of zoveel eerder als het college de raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren.
De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

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

In Papendorp Noord wordt gewerkt aan de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL (2.000 autoparkeerplekken, 1.700 fietsparkeerplekken, deelauto's, OV-aansluiting, fietsreparatie, pakketpunt en sportschool). Deze mobiliteitshub moet zorgen voor een soepele overstap tussen eigen vervoer, gedeeld vervoer en openbaar vervoer en is van groot belang diverse gebiedsontwikkelingen. Om voortgang in de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL te houden, wordt nu een voorbereidingskrediet aangevraagd om een Voorlopig Ontwerp op te stellen.

Context

Aanleiding

De gemeente Utrecht kiest ervoor om de grote hoeveelheid toe te voegen woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in de periode tot 2040 te realiseren in de bestaande stad. Om de stad bereikbaar te houden met meer mensen in dezelfde ruimte én om de stad nog leefbaarder, groener en gezonder te maken, wordt ingezet op meer OV, fietsen en lopen en minder autoverkeer binnen de snelwegring. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een netwerk van locaties voor knooppunten en "parkeren op afstand" wordt aangelegd om genoemde ambities te kunnen realiseren. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie.
Eén van de plekken waar we een voorziening voor parkeren op afstand kunnen realiseren is Papendorp, zoals door de Raad vastgesteld in het SPVE Papendorp Noord. Hier wordt gewerkt aan de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL. In de door uw Raad vastgestelde RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 wordt onder andere voorgesteld om de stad Utrecht bereikbaar te houden door in te zetten op “slim parkeren”. Dat betekent het hanteren van lage parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen, passend binnen een mobiliteitsstrategie die voor bewoners ook een alternatief biedt. Dat betreft bijvoorbeeld deelmobiliteit, maar in belangrijke mate ook parkeren op afstand. In eerste instantie voor bewoners en bezoekers van de nieuwe verstedelijkingslocaties in de stad, in volgorde van belang: Papendorp Noord, Beurskwartier, Merwede Kanaalzone, Groenewoud en in de toekomst Jaarbeurskwartier. Daarnaast biedt de Mobiliteitshub XL plek voor forenzen, overloop van de Jaarbeurs en bezoekers van de omliggende voorzieningen.

In Papendorp wil Utrecht een Mobiliteitshub XL realiseren, een plek waar verschillende vervoersmodaliteiten samenkomen. Naast 2.000 parkeerplaatsen voor de auto beschikt de Mobiliteitshub XL ook over circa 1.700 fietsparkeerplaatsen. Het fietsparkeren is nodig om met name bewoners van de grote ontwikkelgebieden in de stad, die hier op afstand hun auto parkeren, de gelegenheid te bieden met de fiets naar de Mobiliteitshub te komen. Om dat extra aantrekkelijk te maken worden nieuwe fietsverbindingen naar de Mobiliteitshub aangelegd.

De Mobiliteitshub XL ligt naast een belangrijke OV-halte. Nu nog van de vrij liggende busbaan, straks van de sneltram. Het belang van de OV-halte neemt toe zodra over het tracé van de vrije busbaan mogelijk een tram gaat rijden. En zeker als die tram verder door rijdt naar Leidsche Rijn of straks mogelijk in verbinding is met Rijnenburg. Regionaal busverkeer met als eindbestemming Utrecht CS halteert ook in Papendorp, zodra er een snelle tramverbinding is. Ook hiermee wordt de stad en vooral Utrecht Centraal, ontlast.

Bezoekers van de stad en bewoners die op afstand parkeren hebben dus straks de keus: verder met OV of met de (eigen) fiets. Bovendien wordt in de Mobiliteitshub XL deelmobiliteit aangeboden. Deelauto’s voor omwonenden, deelfietsen voor forenzen. En een reparatiepunt, zodat het eigen vervoer bruikbaar blijft.
De Mobiliteitshub XL heeft een prettige uitstraling, ingepast in een woon- werkomgeving. Bij de Mobiliteitshub XL is een supermarkt gepland. Niet alleen voor buurtbewoners, maar ook als To Go te gebruiken door reizigers.

Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord

In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor Papendorp-Noord is rekening gehouden met het realiseren van deze Mobiliteitshub XL. Vertaling van het SPvE in een bestemmingsplan is in voorbereiding. Dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp is ook nodig om de ontwikkeling van de Mobiliteitshub XL mogelijk te maken.

De Mobiliteitshub XL wordt ontwikkeld aan de Mercatorlaan in Papendorp-Noord. Om een goede ruimtelijke inpassing van de hub te realiseren is een schetsontwerp van het totale plot gemaakt. In het schetsontwerp is rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van een mobiliteitsvoorziening die 24/7 bereikbaar is en daarnaast aantrekkelijk en sociaal veilig moet zijn. Op basis van berekeningen van de benodigde behoefte en gewenste aanvullende voorzieningen wordt bij de voorziening rekening gehouden met:

- Ca 2.000 autoparkeerplaatsen
- Ca 1.700 fietsparkeerplaatsen
- Ruimte voor deelmobiliteit
- Casco tbv sportschool
- Ruimte tbv pakketwand
- Casco tbv fietsreparatiepunt en/of mobiliteitswinkel

Het definitieve programma wordt vastgelegd in de definitieve kredietaanvraag.

Andere onderdelen plot Mobiliteitshub XL

Dit Raadsvoorstel betreft de aanvraag van een voorbereidingskrediet voor de Mobiliteitshub XL. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp-Noord (SPvE) wordt de plot waarop deze voorziening wordt gerealiseerd als geheel aangeduid als “Mobiliteitshub XL”. De plot is echter groter dan alleen deze voorziening, er is ook ruimte voor een grote binnentuin, horeca, circa 320 woningen,een supermarkt en mogelijk andere aanvullende voorzieningen ten behoeve van de omgeving en om de deur tot deurreis te veraangenamen. Deze andere onderdelen van de plot “Mobiliteitshub XL” maken geen deel uit van dit Raadsvoorstel en zijn niet randvoorwaardelijk voor de realisatie van de Mobiliteitshub.

De Mobiliteitshub is bedoeld voor de volgende gebruikers:

- Primaire doelgroep: Toekomstige bewoners van Zuidwest Utrecht met behoefte aan parkeren op afstand en hun bezoekers en bewoners en werknemers van Papendorp-Noord en Groenewoud.
- Tijdelijke doelgroep: Werknemers van de Jaarbeurs, P+R-gebruikers, werknemers van Papendorp en Strijkviertel.

Op een naastgelegen terrein is er ruimte gereserveerd om nog eens 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, bij gebleken behoefte, voor een tweede fase van de Mobiliteitshub XL. Omdat het toekomstige gebruik vooral uit de praktijk moet blijken, wordt hiermee voorkomen dat er nu te veel plaatsen worden gerealiseerd of in te toekomst te weinig plaatsen (mogelijk) zijn.

Urgentie

Om deze Mobiliteitshub tijdig beschikbaar te kunnen hebben voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 5 en het Beurskwartier is het noodzakelijk om spoedig de Europese aanbesteding voor het voorlopig ontwerp te starten. De planning van de Mobiliteitshub XL voorziet in een start van de bouw in 2024 en is daarmee afgestemd op de verwachte oplevering van de eerste woningen in de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.

Om in Q2 2023 een aanbesteding voor het voorlopig ontwerp in gang te kunnen zetten moet deze spoedig worden voorbereid. Hiervoor is besluitvorming door uw Raad over het benodigde voorbereidingskrediet noodzakelijk. Idealiter was een kredietaanvraag ingediend voor de ontwerp- en realisatiefase. De noodzaak tot voortgang op het ontwerp en de zorgvuldigheid in de bestuurlijke besluitvorming hebben geleid tot knippen. Bijkomend voordeel is dat gewijzigde marktomstandigheden tot het indiening in het najaar van 2023 kunnen worden meegenomen in de definitieve kredietaanvraag. Om besluitvorming en uitwerking van het Voorlopig Ontwerp deels parallel te laten verlopen, zal deze kredietaanvraag gebaseerd zijn op een uitgewerkt Schets Ontwerp (SO-plus) en gezamenlijk met het definitieve programma de afsluiting vormen van de definitiefase.

De businesscase verwacht in de eerste jaren een exploitatietekort waarvoor een dekkingsvoorstel in voorbereiding is. Nadien volgt de kredietaanvraag voor de verdere uitwerking en realisatie in het najaar van 2023.

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 voorbereidingskrediet vrij te geven.

In het aanbestedingstraject wordt naast het contracteren van een ontwerpteam voor het maken van het Voorlopig Ontwerp ook een optie opgenomen voor de advisering van de gemeente Utrecht gedurende de bouw(voorbereiding). Deze optie wordt echter pas gegund op het moment dat de gehele kredietaanvraag is goedgekeurd. De kosten voor deze optie maken geen onderdeel uit van dit voorbereidingskrediet.

Regeling Risicovolle projecten
Het project is in het kader van de regeling risicovolle projecten geijkt op de fase waarin het zich nu bevindt (de definitie/ontwerpfase). Hieruit volgt dat het project nu niet onder de regeling valt, omdat de (financiële) risico's op dit moment beperkt zijn. In de volgende fase zullen de uitvoeringsrisico's naar verwachting toenemen. Het project zal voorafgaand aan deze fase opnieuw worden geijkt.

Beoogd effect
Door het gevraagde voorbereidingskrediet vrij te geven, is het mogelijk om de aanbesteding voor het ontwerpteam van de Mobiliteitshub XL te starten, zodat het voorlopig ontwerp van de Mobiliteitshub XL begin 2024 opgeleverd kan worden.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- RSU 2040, vastgesteld op 15 juli 2021
- Mobiliteitsplan 2040, vastgesteld op 15 juli 2021
- SPvE Papendorp-Noord, vastgesteld op 3 februari 2022
- Parkeervisie met de module parkeren op afstand, vastgesteld op 16 juni 2022
- Stedenbouwkundig Plan Groenewoud, vastgesteld op 1 december 2022

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Een krediet van 1,65 miljoen euro vrij te geven voor de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord, op basis waarvan een ontwerpteam voor het voorlopige ontwerp wordt gecontracteerd middels een Europese aanbesteding.
Argumenten	
1.1	Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan het mobiliteitsbeleid uit het Mobiliteitsplan 2040
	Parkeren op afstand In de RSU 2040, het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie wordt uitgegaan van de realisatie van een Mobiliteitshub in Papendorp, vooral bedoeld voor parkeren op afstand van de toekomstige bewoners en bezoekers van (onder andere) het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan het door uw raad vastgestelde visie. Bovendien is deze ontwikkeling essentieel om juridisch-planologisch hard te kunnen maken dat de voorziene ontwikkelingen in Beurskwartier, het Jaarbeursgebied en Merwede kunnen worden gerealiseerd. De Mobiliteitshub XL, met als primaire doelgroep de bewoners van bovengenoemde binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, draagt in belangrijke mate bij aan de onderbouwing van het mobiliteitsbeleid bij de ontwikkeling van deze gebieden. *Wijkhub* Voor de geplande woningbouw in de naast de Mobiliteitshub gelegen gebieden Papendorp en Groenewoud gaat de Mobiliteitshub fungeren als wijkhub. In de Mobiliteitshub wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van deze gebieden, zodat ook deze autoluw kunnen worden ontwikkeld.

	P+R De Mobiliteitshub XL is – wellicht nog meer dan de andere ringhubs – geschikt om een brede waaier aan doelgroepen te bedienen. Door de mogelijkheden om doelgroepen te mengen, verbetert de exploitatie aanzienlijk. Een veel hogere mate van dubbelgebruik is immers mogelijk. De verwachting is dat er in de eerste jaren, als de gebieden Beurskwartier en Merwede nog in ontwikkeling zijn, geparkeerd gaat worden door werknemers van de Jaarbeurs, P+R gebruikers en werknemers van Papendorp en Strijkviertel. Ook is het later denkbaar dat de beschikbare ruimte in de Mobiliteitshub gebruikt blijft worden door forenzen en andere bezoekers van de stad, wanneer door bewoners van de grote ontwikkelgebieden minder gebruik wordt gemaakt van parkeren op afstand.
1.2	<u>De locatie van de Mobiliteitshub XL is goed bereikbaar per fiets, lopend en met het OV.</u>
	De gekozen locatie, opgenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Papendorp-Noord, is zeer geschikt voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL. De bereikbaarheid gaat in de toekomst mogelijk nog verder verbeteren. In de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan wordt de wenselijkheid aangegeven om in combinatie met de aanleg van de Merwedelijn ook de vrij liggende HOV-zuidradiaal te vertrammen tot aan de Mobiliteitshub in Papendorp. Ook moet een openbaar vervoerstangent Leidsche Rijn Centrum -via Papendorp- gaan verbinden met Westraven, Lunetten/Koningsweg en het Utrecht Science Park. Daarmee ontstaat er een reëel toekomstperspectief voor Papendorp als een stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken. In het vigerende bestemmingsplan “Kop van Leeuwesteyn Zuid” (2011) is reeds de mogelijkheid van realisatie van een P+R-voorziening binnen het plangebied opgenomen. In het SPvE Papendorp-Noord is een voorstel gedaan om de fietsverbinding tussen het zuidelijk deel van de wijken Leidsche Rijn en Utrecht west te verbeteren door het aanbrengen van een fietsverbinding aan de zuidkant van de De Meernbrug.
1.3	<u>De Mobiliteitshub XL volgt uit het SPvE Papendorp-Noord.</u>
	De Mobiliteitshub XL is opgenomen in Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp-Noord. Dit SPvE vormt het uitgangspunt voor het opgestelde Schetsontwerp en is daarmee ook het uitgangspunt voor de aanbesteding voor het ontwerp en realisatie, aangevuld met functionele eisen die zijn opgenomen in een daartoe opgesteld Functioneel Programma van Eisen.
1.4	<u>De Mobiliteitshub XL wordt gemeentelijk eigendom, waardoor de gemeente kan sturen op doelgroepen en tariefstelling</u>
	Uitgangspunt is dat de Mobiliteitshub gemeentelijk eigendom wordt, waardoor gemeente kan blijven sturen op gebruik door de specifieke doelgroepen en de daarbij behorende tariefstelling. Om parkeren op afstand voor bewoners aantrekkelijk te maken wordt er voor de bewoners van de nieuwbouw een relatief laag tarief gekozen (nog nader te bepalen). Gelet op deze tarieven, kunnen de stichtingskosten van de Mobiliteitshub niet worden terugverdiend uit de exploitatie van de voorziening en worden ze gedekt uit andere bronnen. Bij de beoogde tarieven wordt gezocht naar een evenwicht tussen de mogelijkheden om voldoende dekking voor de exploitatie te genereren en het bieden van een aantrekkelijk alternatief dat de voorziening voor de beoogde doelgroepen moet vormen. Tevens heeft de business case als uitgangspunt dat betaald parkeren in alle wijken in zuidwest uiterlijk in 2026 wordt ingevoerd. Een ander uitgangspunt is dat er geen vergunningen voor straatparkeren voor de bewoners van de betreffende gebieden worden aangeboden. Het slagen van de Mobiliteitshub als aantrekkelijke voorziening voor parkeren op afstand vormt een essentieel onderdeel van de mobiliteitsstrategie rond de binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen.
1.5	<u>De omvang van de Mobiliteitshub XL is afgestemd op de vraag.</u>

	Er is een overzicht opgesteld van de hoeveelheid parkeerplaatsen die voor de verschillende doelgroepen nodig zijn en er is op basis van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages een inschatting gemaakt van de mogelijkheden voor dubbelgebruik. Een analyse van de doelgroepen en een verdeling van het gebruik over de dagdelen aan de hand van de gemeentelijke normen laat zien dat een voorziening van 2.000 plaatsen grofweg geschikt is voor 3.000 gebruikers. Tevens is er rekening mee gehouden dat de groep bewoners en bezoekers van de nieuwbouw groeit al naar gelang de realisatie van de ontwikkelgebieden vordert. De eerste 10 tot 15 jaar is er meer ruimte voor de meer traditionele P+R doelgroepen, bijvoorbeeld het tijdens de weekenden opvangen van de piek van jaarbeursbezoekers bij incidentele grote beurzen. Rijkswaterstaat heeft in een reactie laten weten dat zij, vanwege de drukte op de Rijkswegen, geen voorstander zijn van een Mobiliteitshub indien die zich grotendeels richt op P+R doelgroepen, omdat dit zou kunnen leiden tot piekbelastingen op de (aansluitingen op de) snelwegen A2 en A12. Rijkswaterstaat heeft eerder aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het aan de rand van de stad realiseren van voorzieningen om parkeren ten behoeve van bewoners op te vangen. Het tijdelijk opvangen van traditionele P+R-doelgroepen is bespreekbaar, zolang dit geen ongewenste effecten op de (aansluiting op de) snelwegen heeft. Momenteel functioneert het tijdelijke P+R terrein in Papendorp zonder problemen. De Mobiliteitshub XL wordt gebouwd in twee fasen. Fase 1: een hub met ca 2.000 autoparkeerplaatsen en alle benodigde hub voorzieningen (fietsenstalling, ruimte voor deelmobiliteit, etc). Fase 2: Een uitbreiding met nog eens ca 1.000 parkeerplaatsen. Het definitieve programma wordt vastgelegd in de definitieve kredietaanvraag. Een analyse van de bezetting laat zien dat er rond 2030 een moment kan ontstaan dat besloten moet worden om de Fase 2 al dan niet te realiseren. Het voorlopig ontwerp wordt nu gemaakt voor fase 1.
1.6	<u>Door nu een Voorlopig Ontwerp op te laten stellen is er regie op het ontwerp en blijft de voortgang in de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL gewaarborgd.</u>
	Er is een Schets Ontwerp opgesteld. Dit SO dient twee doelen: 1. Een controle of het Functioneel Programma van Eisen Mobiliteitshub XL leidt tot een goed functionerende, ruimtelijk inpasbare en iconische Mobiliteitshub. 2. Als basis voor de financiële raming van de investeringskosten. Het SO bewijst dat de Mobiliteitshub XL een goed functionerende Mobiliteitshub met bijbehorende voorzieningen kan worden op de plot die hiervoor beschikbaar is. Ook geeft dit SO de basis voor de financiële raming van de investeringskosten. In de (geheime) bijlage “businesscase en financiële paragraaf” wordt hier verder op ingegaan. Om dit Schets Ontwerp verder uit te werken naar een Voorlopig Ontwerp, wordt voorgesteld om nu op basis van een voorbereidingskrediet een Europese aanbesteding op te starten om een ontwerpteam te contracteren. Dit ontwerpteam levert het Voorlopig Ontwerp op, wat de basis is voor de aanbesteding van de bouw. Door te kiezen voor het eerst uitwerken van een voorlopig ontwerp wordt nu voortgang gemaakt in de voorbereiding, grip behouden op het ontwerp en kunnen marktontwikkelingen gedurende het ontwerptraject meegewogen worden in de aanbesteding van de realisatie. Na de ontwerpfase ontstaat een nieuw besluitmoment om de realisatie op een op dat moment meest gunstige wijze in de markt zetten.
1.7	<u>Om Parkeren op Afstand voor bewoners goed te laten functioneren moet de voorziening tijdig beschikbaar zijn.</u>
	Om deze voorziening de grootste kans van slagen te geven, is het essentieel dat deze beschikbaar is voordat de eerste bewoners van de binnenstedelijke verdichtingslocaties er zijn. Daarmee wordt direct een kwalitatief alternatief aangeboden voor het stallen van de auto dichter bij.
Kanttekeningen/Risico’s	

1.1	<u>Een deel van het beoogd gebruik van de Mobiliteitshub XL is voor 'parkeren op afstand'. Dit is nieuw beleid en dit gaat gepaard met onzekerheid over de daadwerkelijke gebruikersvraag.</u>
	De Mobiliteitshub XL is bedoeld voor de invulling van deels nieuw beleid, namelijk Parkeren op Afstand. Hierbij geldt dat de afstand tussen Mobiliteitshub en woning voor de beoogde gebruikers uit de gebieden Papendorp Noord en Groenewoud beperkt is (loopafstand). Hierbij fungeert de Mobiliteitshub XL als wijkhub, met een lager risicoprofiel. Voor de beoogde gebruikers vanuit de Merwede Kanaalzone en Beurskwartier is de Mobiliteitshub XL verder gelegen (fietsafstand) en is er geen ervaring met het autobezit en de bereidheid van de beoogde gebruikers om daadwerkelijk de parkeren op afstand propositie te gebruiken. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat ook als de verder weg gelegen gebieden nauwelijks gebruik maken van de Mobiliteitshub XL, er nog een gebruik van bijna 1.700 auto's in 2036 gelijktijdig te verwachten is. Indien het gebruik zich volgens de basis berekening ontwikkelt, is rond 2030 op momenten al een volledig gevulde Mobiliteitshub te verwachten en zal moeten worden overwogen of fase 2 gerealiseerd gaat worden. Omdat de gebiedsontwikkelingen die gebruik gaan maken van de Mobiliteitshub gefaseerd worden gebouwd en opgeleverd, zal de Mobiliteitshub de eerste jaren nog niet gevuld zijn met de primaire doelgroep. In deze aanloopperiode kan de Mobiliteitshub worden gevuld met traditionele P+R doelgroepen. Er wordt rekening gehouden met een aandeel P+R-gebruik dat gelijk is aan de na realisatie van de Mobiliteitshub op te heffen tijdelijke P+R Papendorp. Daar is in de exploitatieberekening rekening mee gehouden. Mocht het parkeren op afstand voor bewoners ook na deze aanloopperiode tegenvallen, dan kan eventueel besloten worden de Mobiliteitshub blijvender in te zetten voor andere doelgroepen. De volgende uitwerkingslijnen worden in gang gezet om POA te laten werken: 1. Beleid en uitvoeringsregels 2. Ontwikkeling POA-voorzieningen fysiek 3. Fiets binnen POA 4. Openbaar vervoer binnen POA 5. Deelmobiliteit en MaaS binnen POA 6. POA voor andere doelgroepen Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar de realisatie van een regiohub ten westen van de A2. Om voorbereid te zijn op eventueel lager gebruik in de verre toekomst worden de mogelijkheden voor alternatieve aanwending, anders dan parkeren, als ontwerpopgave uitgewerkt in de opdracht van het ontwerpteam.
1.2	<u>Het goede functioneren van de Mobiliteitshub hangt af van de werking van het totale verkeerssysteem,</u>
	Onderliggende wegennet Voor een goed functionerende Mobiliteitshub XL is het noodzakelijk dat het onderliggende wegennet hierop is berekend. Daarvoor is een verkeersberekening opgesteld, waarin aannames zijn gedaan voor het verkeer van en naar de Mobiliteitshub, de piekbelastingen, en aannames voor wat betreft het langzaam verkeer en de behoefte aan OV. Omdat dit de eerste voorziening van deze omvang is in Europa voor parkeren of afstand, betreft dit aannames op basis van expert judgment en cijfers van vergelijkbare (P+R) voorzieningen. Het verkeersmodel is daarna getoetst met een "stresstest" waarbij de cijfers met bepaalde percentages zijn opgehoogd. Op basis van het verkeersmodel en de uitgevoerde stresstest is het onderliggende wegennet ontworpen, zodanig dat het verkeer vrijwel altijd doorstroomt, met aandacht voor alle vervoersmodaliteiten. De aanleg en aanpassing van het onderliggende wegennet is voorzien binnen de planvorming van Leidsche Rijn en wordt bekostigd uit de grondexploitatie Leidsche Rijn en is daarmee geen onderdeel van deze kredietaanvraag.

	Wegennet van en naar de Mobiliteitshub XL De ontsluiting van de Mobiliteitshub XL is geen onderdeel van dit project, maar wel randvoorwaardelijk voor de ingebruikname. Het gaat om: • Verlengen van de Mercatorlaan om een deel van de Taatsendijk te kunnen verwijderen, zodat ruimte ontstaat om de Mobiliteitshub XL te kunnen realiseren. Dit project is gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn en wordt uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de Mobiliteitshub XL. • Realisatie extra ontsluiting Mobiliteitshub vanaf het Marinus van Tyrusviaduct inclusief onderdoorgang. Dit project is gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de Mobiliteitshub vanuit de stad te kunnen bereiken ten behoeve van de gebruikers van Parkeren Op Afstand. Dit betreft met name de realisatie van de fietsverbinding tussen Papendorp en het 24 Oktoberplein. Bij voorkeur wordt de benodigde fietsbrug uitgevoerd als een aangehangen brug aan De Meernbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de route naar het 24 Oktoberplein wordt momenteel een variantenstudie uitgevoerd. Voor een belangrijk deel zijn de kosten gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn en een rijksbijdrage vanuit BZK.
1.3	<u>De investeringskosten zijn nog niet volledig gedekt; nu starten met de voorbereiding, houdt het risico in dat er ontwerpkosten worden gemaakt zonder dat er goedkeuring komt op de uiteindelijke realisatie.</u>
	In de financiële paragraaf wordt de investeringskostenraming en dekkingsbronnen toegelicht. Hierin staat toegelicht dat de stichtingskosten voor het belangrijkste deel gedekt zijn. Voor het nog resterende tekort wordt taakstellend verkend welke aanvullende dekkingsmogelijkheden er op korte termijn nog zijn, dit in combinatie met het optimaliseren van de ramingen (reserveringen) onder de stichtingskosten. Met dit voorbereidingskrediet werken we het Schets Ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp, Voor de volgende fase komen we terug naar uw raad voor het vrijgeven van het resterende deel van het krediet. Mocht de Raad geen krediet voor de bouw van de Mobiliteitshub vrijgeven dan zal het voorbereidingskrediet ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Leidsche Rijn.
1.4	<u>In de eerste jaren van de exploitatie is er sprake van een aanloopverlies</u>
	De eerste jaren is er sprake van een aanloopverlies. De business case over de gehele periode van de exploitatiefase is positief. Er zijn wel aanloopverliezen in de eerste jaren. Voor dekking hiervan wordt in eerste instantie een oplossing gezocht in de parkeerexploitatie. Zo nodig worden als achtervang ook andere mogelijkheden van voorfinanciering verkend. Dit zal verder worden uitgewerkt en bij de voorjaarsnota onderdeel Meerjaren Perspectief/ Meerjarenprogramma Bereikbaarheid worden voorgelegd.
1.5	<u>Het aanbestedingsresultaat voor het ontwerpteam kan tegenvallen</u>
	In de financiële paragraaf wordt de businesscase voor de Mobiliteitshub toegelicht. Hierbij zijn posten opgenomen voor de totale kosten voor ontwerp en voorbereidingsfase. Het gevraagde voorbereidingskrediet past hier ruim in. Het krediet is opgebouwd uit de verwachte werkzaamheden gedurende de verwachte looptijd van de opdracht. Gezien (onder andere) de stijgende loonkosten, is het mogelijk dat het aanbestedingsresultaat tegenvalt. Mocht dat het geval zijn, dan zullen wij op dat moment een nieuw besluit over hoe te handelen voorleggen aan uw Raad.

Financiën

Het voorbereidingskrediet wordt te zijner tijd ten laste gebracht van de stichtingskosten van de Mobiliteitshub. De stichtingskosten en de dekking voor de bouw van de Mobiliteitshub XL worden in de financiële bijlage toegelicht. De dekking van de stichtingskosten bestaat uit rijkssubsidie, in de grondexploitaties Beurskwartier, Merwede deelgebieden 4 en 5, Leidsche Rijn en MPB opgenomen bijdragen aan parkeren / mobiliteitshub. Met deze dekking zijn de stichtingskosten voor het belangrijkste deel gedekt. Voor het nog resterende tekort wordt taakstellend verkend welke

aanvullende dekkingsmogelijkheden er op korte termijn nog zijn, dit in combinatie met het optimaliseren van de ramingen onder de stichtingskosten.
Mocht de Raad geen krediet voor de bouw van de Mobiliteitshub vrijgeven dan zal het voorbereidingskrediet ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Leidsche Rijn.

Vervolg
Na besluitvorming in uw raad over deze kredietaanvraag zal een Europese aanbesteding voor ontwerp van de Mobiliteitshub worden voorbereid. De verwachting is dat er in de zomer van 2023 een Opdrachtnemer is gekozen, waarna de verdere uitwerking van het ontwerp van de Mobiliteitshub XL kan worden gestart. Het streven is om de Mobiliteitshub XL Q3 2024 de bouw te starten en eind 2026 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.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
-

Bijlagen informatief
- Business Case Mobiliteitshub XL(openbare versie)
- Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte (openbare versie)
- GEHEIM - Financiële paragraaf Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord
- GEHEIM - Stichtingskosten
- GEHEIM - Business Case Mobiliteitshub XL
- GEHEIM - Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte
- GEHEIM - Financiële scenario’s bij Business Case