



LINCOLN**PARK**

Marktconsultatieleidraad Mobiliteitshubs

Lincolnpark Hoofddorp

**OVER
MORGEN**

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

7 september 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding en achtergrond.....	4
1.2	Doelstelling marktconsultatie.....	4
1.3	Doelgroep.....	5
1.4	Disclaimer.....	5
1.5	Leeswijzer.....	5
2.	Het project.....	6
2.1	Projectbeschrijving.....	6
2.1.1	Algemeen.....	6
2.1.2	Mobiliteitsstrategie.....	6
2.1.3	De mobiliteitshubs.....	7
2.1.4	Organisatie model mobiliteitshubs.....	7
2.2	De aanpak.....	8
2.3	Scope marktpartijen/gemeente.....	9
3.	Procedure marktconsultatie.....	10
3.1	Beschrijving van de procedure.....	10
3.1.1	Inschrijving marktpartijen.....	10
3.1.2	Verzenden leidraad marktconsultatie.....	10
3.1.3	Nota van inlichtingen.....	10
3.1.4	Schriftelijke reactie op consultatievragen.....	10
3.1.5	Bilaterale gesprekken.....	10
3.1.6	Rapportage.....	10
3.2	Planning procedure.....	10
3.3	Projectorganisatie marktconsultatie.....	11
3.4	Procedure na afronding.....	11
3.5	Van toepassing zijnde voorwaarden.....	11
4.	Vraagstelling marktpartijen.....	12
5.	Bijlagen.....	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

Voor u ligt de “Marktconsultatieidraad Mobiliteitshubs Lincolnpark Hoofddorp”. Met deze marktconsultatie vraagt de gemeente Haarlemmermeer de markt om haar actuele inzichten en feedback op deze relatief nieuwe functie in gebiedsontwikkelingen. De gemeente spreekt haar dankwoord uit aan de marktpartijen die hier tijd voor inzetten en zo op proactieve wijze bijdragen aan een duurzame leefomgeving in Lincolnpark.

De gemeente Haarlemmermeer gaat marktpartijen selecteren voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk Lincolnpark Tweede Fase te Hoofddorp. In Lincolnpark Eerste Fase zijn al 225 betaalbare sociale huurwoningen gebouwd. In Lincolnpark Tweede Fase komen 1600-1800 woningen, verschillende voorzieningen en negen mobiliteitshubs. Het parkeren (voor zowel bewoners, bezoekers en deelauto's) van de auto gebeurt in Lincolnpark in mobiliteitshubs. Dit zijn gebouwde bovengrondse voorzieningen. De mobiliteitshubs zijn een plek om de eigen auto te parkeren, en bieden ook ruimte voor o.a. bezoekersparkeren, deelmobiliteit, werken, ontmoeten, het afleveren van pakketten en de collectieve energievoorzieningen. De gemeente heeft een aantal verkennende onderzoeken laten uitvoeren naar het beste organisatiemodel van de mobiliteitshubs, maar ziet nog een aantal kansen en risico's die zij wil toetsen bij marktpartijen.

De ontwikkeling van Lincolnpark verloopt fasegewijs, per deelgebied(en). Voordat de gemeente Haarlemmermeer de aanbestedingsprocedure voor het eerste deelgebied op de markt zet, organiseert zij een marktconsultatie om extra inzicht te verkrijgen in het organiseren, exploiteren en functioneren van de mobiliteitshubs.

1.2 Doelstelling marktconsultatie

Er is een aantal redenen om, voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure, het instrument van een marktconsultatie in te zetten.

- Gebouwde mobiliteitshubs die naast parkeren ook andere voorzieningen bevatten zijn relatief nieuw in de markt. Dit maakt dat er nu nog een aantal onzekerheden zijn ten aanzien van de organisatie en exploitatie van de mobiliteitshubs. De gemeente heeft een model voor ogen, en toetst dit model graag bij marktpartijen voordat zij dit model als uitgangspunt meegeeft in de aanbestedingsprocedure. Het doel van de marktconsultatie is dan ook om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van het voorkeursmodel (zie hoofdstuk 2) van de gemeente.
- De mobiliteitshubs zijn geen solitaire parkeerplaatsen, maar bieden ook ruimte voor andere voorzieningen. Dit vraagt om een exploitant die alle beoogde functies kan exploiteren of een samenwerking kan aangaan met andere partijen. Het is bij de gemeente onbekend welke partij of welke partijen dit kunnen organiseren en welke verantwoordelijkheden zij kunnen en willen nemen.
- De parkeerplaatsen in de mobiliteitshubs zijn bestemd voor diverse doelgroepen: bewoners koop/huurwoningen, bewoners sociale huurwoningen, bezoekers van de bewoners, bezoekers en werknemers commerciële voorzieningen (o.a. kantoren, horeca en supermarkt), bezoekers scholen, bezoekers sporthal en deelauto's. Mobiliteitshubs die ruimte bieden een dergelijke verscheidenheid van doelgroepen zijn relatief nieuw in de markt. Het is bij de gemeente onbekend wat de beste wijze is voor de organisatie van mobiliteitshubs die ruimte bieden aan deze verschillende doelgroepen.
- De gemeente wenst inzicht te krijgen in hoe de mobiliteitshubs het beste kunnen worden aanbesteed. Waarbij de gemeente voornemens is om de mobiliteitshubs per deelgebied aan te besteden, gezamenlijk met het overig te realiseren programma in het deelgebied. De gemeente wil toetsen of dit ook volgens marktpartijen de beste wijze is voor het aanbesteden van de mobiliteitshubs.
- Tevens kan met behulp van de marktconsultatie de interesse bij en mogelijkheden van marktpartijen worden gepeild om een rol te spelen in het kader van de verwezenlijking van de mobiliteitshubs.

Met de marktconsultatie wil de gemeente toetsen of het model omtrent de mobiliteitshubs dat zij voornemens is op te nemen in de aanbestedingsprocedure tot een succesvolle aanbesteding en het gewenste resultaat zal leiden. Indien uit de marktconsultatie blijkt dat dit het geval is, zal het voorkeursmodel als uitgangspunt of

randvoorwaarde worden meegenomen in de aanbestedingsprocedure. Indien dit niet het geval is, kan de gemeente in overweging nemen om de uitgangspunten te veranderen en de aanbesteding van de mobiliteitshub anders vorm te geven/in te vullen.

De gemeente heeft Over Morgen gevraagd deze marktconsultatie te begeleiden. Daarnaast heeft Over Morgen de opdracht te adviseren over de aanbestedingsstrategie en de aanbesteding voor het eerste deelgebied te begeleiden.

1.3 Doelgroep

De marktconsultatie betreft een openbare marktconsultatie en is bedoeld voor alle marktpartijen die werkzaam zijn op het gebied van mobiliteitshubs of hier raakvlakken aan hebben.

1.4 Disclaimer

De marktconsultatie gaat vooraf aan en is losgekoppeld van de daadwerkelijke aanbestedingsprocedure voor de ontwikkeling van de deelgebieden (inclusief mobiliteitshub) van Lincolnpark. Daarmee is deze marktconsultatie wederzijds vrijblijvend met volledige openbaarheid en zonder verplichtingen.

De gemeente Haarlemmermeer rapporteert over de bevindingen. Deze rapportage zal openbaar zijn. Dat is noodzakelijk om een ongeoorloofde kennisvoorsprong van de geconsulteerde partij te vermijden en zo een “level playing field” te creëren. Marktpartijen blijven in de rapportage anoniem.

De gemeente Haarlemmermeer zal de opgehaalde informatie van de marktconsultatie en de rapportage meenemen in de aanbestedingsprocedure.

1.5 Leeswijzer

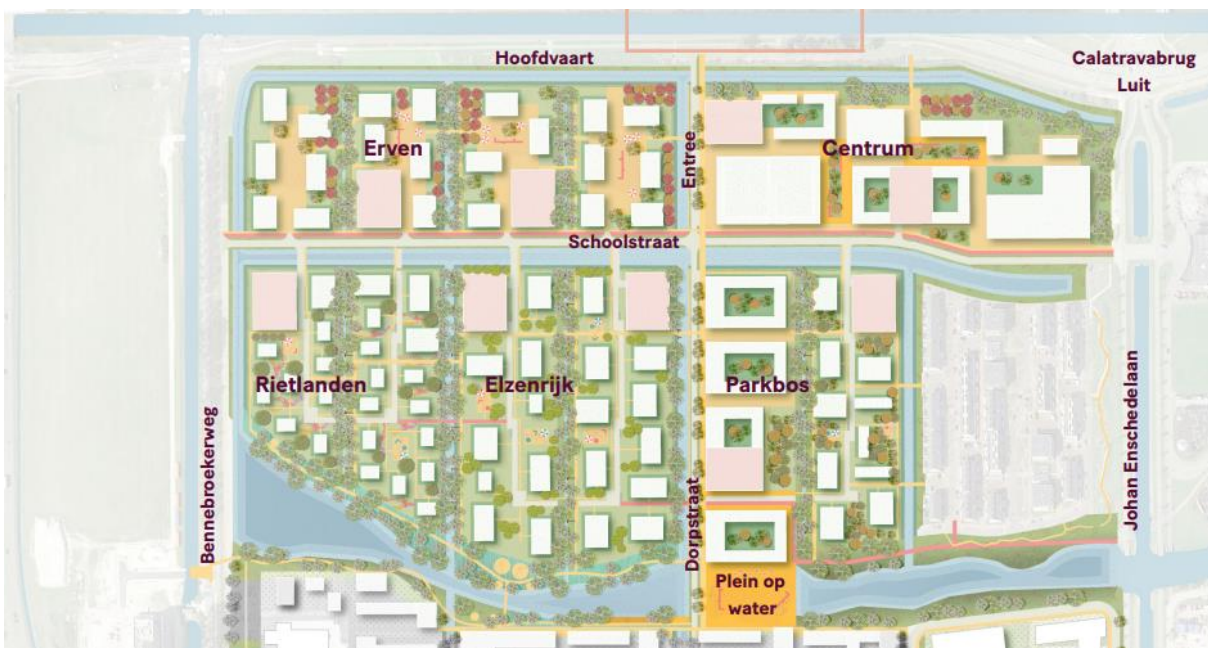
In hoofdstuk 2 wordt de voorgestelde opgave nader beschreven. Hoofdstuk 3 omvat de spelregels van de marktconsultatie. In hoofdstuk 4 staan de consultatievragen beschreven.

2. Het project

2.1 Projectbeschrijving

2.1.1 Algemeen

Het doel van de gemeente is om samen met marktpartijen en bewoners een duurzame, bijzondere wijk te ontwikkelen. De wijk moet ruimte bieden aan 1.600-1.800 woningen voor verschillende doelgroepen, zoals gezinnen en senioren. Naast woningen komen er voorzieningen zoals winkels, horeca, twee scholen voor het voortgezet onderwijs, maatschappelijke zorgwoningen, een sporthal, kleinschalige kantoorruimte en praktijkruimte voor commerciële dienstverlening en/of bedrijven. In de buitenruimte is plaats voor ontmoeting, groen, speelplekken, water en bijvoorbeeld gedeelde (moes)tuinen. Het te realiseren programma en uitgangspunten staan beschreven in het Stedenbouwkundig Plan (Bijlage 1). Figuur 1 toont het stedenbouwkundig programma op hoofdlijnen. In dit figuur zijn de locaties van de mobiliteitshubs te zien (licht oranje vlakken). Voor de mobiliteitshubs in Parkbos en Centrum is rekening gehouden met dubbelgebruik (voorzieningen en woningen).



Figuur 1 Stedenbouwkundigplan hoofdlijnen

Meer algemene informatie over het project leest u op www.Lincolnpark.online.

2.1.2 Mobiliteitsstrategie

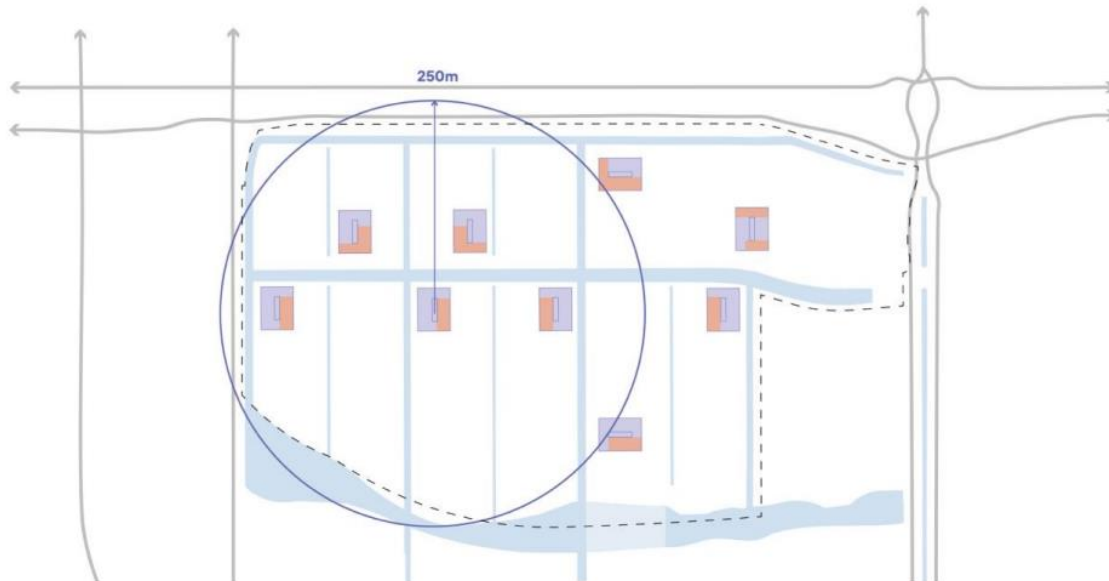
In Lincolnpark wordt ingezet op een duurzame mobiliteitsstrategie. Deze mobiliteitsstrategie staat beschreven in het Mobiliteitsplan (Bijlage 2). De mobiliteitsmaatregelen die in dit plan staan beschreven zijn gericht op:

- Het stimuleren van gezond gedrag/lichamelijke beweging
- Het vergroten van de leefbaarheid van de wijk
- Het stimuleren van OV gebruik
- Het verminderen van het gebruik van fossiele brandstoffen

Om invulling te geven aan deze doelstellingen wordt voor het personenvervoer het STOMP-principe aangehouden. Dit geeft de volgorde van modaliteiten aan: Stappen (voetganger) - Trappen (fiets) - Openbaar Vervoer - MaaS (deelauto) - Privéauto. De focus op STOMP en de keuze voor een duurzame wijk maakt dat Lincolnpark afwijkt van de standaard parkeernorm in de gemeente. Voor het woningbouwprogramma ligt de parkeernorm lager dan de standaard. Voor de voorzieningen wordt de reguliere parkeernorm gehanteerd. De te hanteren parkeernormen voor de woningen staan beschreven in het Mobiliteitsplan, en de parkeernorm van overige functies op de begane grond van de parkeerhubs zijn in het Mobiliteitsplan gesteld op 0.

2.1.3 De mobiliteitshubs

Lincolnpark wordt parkeervrij met uitzonderingen voor mindervaliden, kort parkeren (laden en lossen), ingewikkelde logistiek en verhuizingen. Straatparkeren is niet toegestaan voor bewoners en bezoekers. In elk van de de elgebieden worden één of meerdere mobiliteitshubs gerealiseerd. Figuur 2 toont een overzicht van de mobiliteitshubs. Bijlage 3 bevat een Programma van Eisen en Wensen ten aanzien van de mobiliteitshubs.



Figuur 2 Overzicht parkeerhubs stedenbouwkundig plan

Ten aanzien van de mobiliteitshubs gaat de gemeente uit van een aantal uitgangspunten. Onderstaande uitgangspunten zijn aanvullend op het Programma van Eisen en Wensen:

1. De gemeente Haarlemmermeer wenst de negen mobiliteitshubs zoveel mogelijk als zelfstandige eenheden te beschouwen. Elke individuele mobiliteitshub heeft een eigen verzorgingsgebied. Parkeerders uit dit verzorgingsgebied maken gebruik van de aan dit gebied toegewezen mobiliteitshub.
2. Voor de deelgebieden Centrum, Parkbos 1 en Parkbos 2 wordt uitgegaan van dubbelgebruik van de bewonersplaatsen met de plaatsen voor bedrijven en voorzieningen. De parkeerplaatsen van de onderwijsinstellingen in het Centrum worden veelal overdag gebruikt, deze plaatsen kunnen naar verwachting 's avonds en in het weekend voor andere functies (sporthal) worden gebruikt. Voor Parkbos 1 en 2 geldt een dubbelgebruik met de parkeerplaatsen van de kantoren en woningen. In het Programma van Eisen en Wensen is aanvullende informatie voor het deelgebied centrum beschreven.
3. Gemeente wil de financiële risico's voor de gemeente zoveel mogelijk beperken. Gezien de samenhang tussen eigendom en risico wil de gemeente het eigendom van de parkeerplaatsen zoveel mogelijk bij de individuele eigenaren van het vastgoed leggen. Alleen wanneer vanuit strategisch optiek er geen andere reële mogelijkheden zijn, neemt de gemeente eigendom op zich (plaatsen deelauto's).
4. Indien uit de directe omgeving klachten komen over een toename van het straatparkeren in de omliggende wijken vanuit de inwoners en bezoekers van Lincolnpark, is de gemeente bereid om hier een vorm van gereguleerd parkeren toe te passen.
5. Gebruikers betalen redelijke parkeerkosten, passend bij de kosten elders in de gemeente.

2.1.4 Organisatie model mobiliteitshubs

De gemeente Haarlemmermeer heeft verschillende modellen onderzocht ten aanzien van het organiseren, exploiteren en functioneren van de mobiliteitshubs. Drie modellen zijn onderzocht, waaruit één voorkeursmodel naar voren is gekomen. Een korte beschrijving van de modellen en de voor- en nadelen staan hieronder beschreven.

In alle modellen moeten parkeerplaatsen worden aangeboden voor bezoekers van woningen, voorzieningen en bedrijven. De VVE gemeente bepaalt het maximum tarief dat aan de bezoekers wordt mag worden gevraagd. De inkomsten hiervan komen ten goede aan de exploitatie van de betreffende hub.

Model 1. Marktpartij ontwikkelt de hubs en brengt het eigendom/exploitatie onder bij een belegger; In dit model is de belegger verantwoordelijk voor de risicodragende exploitatie en het parkeerbeheer. Vaak besteedt een belegger deze taken uit aan een daarin gespecialiseerd bedrijf. In dit model verhuurt de exploitant (belegger) de parkeerplaatsen aan de bewoners en de partijen achter de (commerciële) functies die parkeerplaatsen nodig hebben voor het bezoekers parkeren. Dit model betreft dus een huur-constructie.

Uitgaande van een rendement van minimaal 7% op het geïnvesteerd vermogen voor een belegger, geeft de verkenning die de gemeente heeft laten uitvoeren, aan dat dit model waarschijnlijk niet realistisch is. De verwachte opbrengsten uit het parkeren lijken onvoldoende om dergelijke rendementen op de langere termijn voor de belegger op te kunnen leveren.

Model 2. Gemeente speelt een belangrijke rol in de investering en exploitatie van de hubs. Gemeente draagt het grootste deel van de investering en loopt zelf het risico in de exploitatie; In dit model verhuurt de gemeente de parkeerplaatsen, eventueel via een derde partij, aan bewoners en de partijen achter de (commerciële) functies die parkeerplaatsen nodig hebben voor het (bezoekers) parkeren. Ook dit model betreft dus een huur-constructie.

Zoals in de vorige paragraaf is omschreven is het uitgangspunt van de gemeente om haar financiële risico's ten aanzien van investeringen te beperken. Het heeft daarom haar voorkeur om niet zelf in de mobiliteitshubs te investeren, tenzij dit strikt noodzakelijk is.

Model 3. Woning eigenaren en bedrijven kopen een parkeerplaats bij hun woning en exploiteren de mobiliteitshub vanuit de VVE. De gemeente neigt naar dit model als voorkeursmodel. In dit model is de gemeente uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- realiseert de ontwikkelaar die is geselecteerd door middel van de aanbestedingsprocedure voor een deelgebied voor eigen rekening en risico de parkeerplaatsen in één of meerdere mobiliteitshubs die in de tender worden uitgevraagd.
- verkoopt de ontwikkelaar de parkeerplaatsen aan de doelgroepen (belegger supermarkt, horeca, detailhandel, gemeente (deelauto plaatsen), corporatie, eigenaar/bewoners en belegger midden segment woningen), behalve de plaatsen voor bezoekers aan de woningen. De belegger bepaalt/eigenaar bepaalt of hij de kosten (deels) doorbelast aan zijn huurder.
- worden de parkeerplaatsen voor de (middel) dure woningen door de ontwikkelaar verkocht aan de belegger die de woningen gaat verhuren of aan de individuele kopers van de woningen. In het geval van huurwoningen bepaalt de belegger of de realisatiekosten (deels) doorbelast in de huur.
- worden de parkeerplaatsen voor de sporthal en scholen door ontwikkelaar aan de gemeente verkocht.
- worden de plaatsen voor de deelauto's door de ontwikkelaar verkocht aan de gemeente.
- nog te bepalen bij wie eigenaarschap ligt van bezoekersparkeerplaatsen bewoners.
- vormen de eigenaren van de parkeerplaatsen in één deelgebied met bijbehorende hub samen een VVE. De VVE's van de hubs dienen kostendekkend te worden geëxploiteerd waarbij de VVE zelf kan bepalen hoe zij inkomsten organiseert. In elk geval zal voor alle bedrijven en bewoners in een deelgebied (al dan niet betaald) bezoeker parkeren volgend de norm moeten worden aangeboden.
- krijgt de gemeente als lid van de VvE ook servicekosten in rekening gebracht. De gemeente zal de servicekosten die betrekking hebben op de parkeerplaatsen voor deelauto's doorleggen naar de aanbieders van deelmobiliteit.
- Betalen bezoekers aan bewoners via een bezoekersregeling. De gemeente bepaalt dit tarief. Er komt een parkeermanagementsysteem voor het betaald parkeren. De VvE zorgt voor dit systeem en bijkomende andere faciliteiten voor betaald parkeren.
- kunnen de kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverleners en horeca voor hun eigen gebruik een abonnement afsluiten. Zij worden dus geen mede eigenaar van parkeerplaatsen in de hub.

2.2 De aanpak

De gemeente Haarlemmermeer is voornemens om Lincolnpark fasegewijs in verschillende deelgebieden aan te besteden. Het betreft de voorkeur van de gemeente om de mobiliteitshubs gezamenlijk met het overige programma per deelgebied in de markt te zetten. De gemeente zal beginnen met het deelgebied Centrum. De gemeente is voornemens om de aanbesteding te organiseren via een openbare marktselectie via TenderNed.

De gemeente zal zich faciliterend opstellen naar marktpartijen, waarbij zij regie houdt door middel van sturing op projectdoelen en publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Marktpartijen zijn in dat kader uitvoerende partijen.

2.3 Scope marktpartijen/gemeente

De beoogde resultaten van het project Lincolnpark Tweede Fase bestaat uit het door marktpartijen voor eigen rekening en risico ontwikkelen, realiseren en exploiteren van:

- de woningen
- de voorzieningen
- de mobiliteits hubs

Om dit mogelijk te maken gaat de geselecteerde marktpartij over tot de koop van het gemeentelijke grondeigendom.

De gemeente Haarlemmermeer neemt de verantwoordelijkheid voor het ontwerp en het inrichten van de openbare ruimte, voor in ieder geval het eerste deelgebied, genaamd Centrum. De precieze scope van de overige deelgebieden moet nog bepaald worden. De gemeente is eventueel bereid om zoals in paragraaf 2.1.4 beschreven een aantal parkeerplaatsen van de marktpartij over te kopen.

3. Procedure marktconsultatie

3.1 Beschrijving van de procedure

De marktconsultatie wordt uitgevoerd volgens onderstaande procedure.

3.1.1 Inschrijving marktpartijen

De marktconsultatie betreft een openbare marktconsultatie. Dat betekent dat het aan marktpartijen vrij is om op de marktconsultatie te reageren. Op donderdag 14 juli heeft een vooraankondiging via TenderNed plaatsgevonden. Daarnaast is de vooraankondiging van de marktconsultatie rechtstreeks gedeeld met diverse marktpartijen. Het doel is om zoveel mogelijk partijen in dit werkveld te benaderen en hen een eerlijke kans te bieden om mee te doen aan de marktconsultatie.

3.1.2 Verzenden leidraad marktconsultatie

Voorliggende leidraad marktconsultatie wordt geplaatst op TenderNed. Deze leidraad is daarmee openbaar toegankelijk.

3.1.3 Nota van inlichtingen

Marktpartijen krijgen de kans om verhelderende vragen te stellen over voorliggende selectieleidraad en bijlagen. De antwoorden op deze vragen van de marktpartijen worden gepubliceerd in een Nota van Inlichtingen die openbaar toegankelijk is voor alle marktpartijen. De vragen van de marktpartijen worden geanonimiseerd, zodat niet duidelijk is welke marktpartij welke vraag stelt. De antwoorden worden gedeeld met alle marktpartijen die reageren op de marktconsultatie en worden openbaar toegankelijk en gepubliceerd via TenderNed.

3.1.4 Schriftelijke reactie op consultatievragen

Van de marktpartijen wordt een schriftelijke reactie verwacht op de in hoofdstuk 4 van deze leidraad geformuleerde consultatievragen. Deze reactie dient via TenderNed te worden ingediend.

3.1.5 Bilaterale gesprekken

Naar aanleiding van de schriftelijke reactie van de marktpartijen op de consultatievragen wil de gemeente wellicht met een aantal marktpartijen de dialoog aangaan. De gemeente behoudt zich het recht voor om bij een aantal marktpartijen het verzoek te doen voor het voeren van een aanvullend gesprek. Dit zal een digitaal gesprek via Microsoft Teams betreffen. De gemeente is niet voornemens om met alle marktpartijen een dialoog te voeren. Het is aan de marktpartijen vrij om op het verzoek van de gemeente in te gaan voor het voeren van een aanvullend gesprek.

3.1.6 Rapportage

De gemeente Haarlemmermeer rapporteert over de marktconsultatie middels een rapportage van de (geanonimiseerde) bevindingen en conclusies. Deze rapportage wordt gedeeld via TenderNed en aan alle deelnemende marktpartijen individueel verzonden. Indien er bilaterale gesprekken worden gevoerd, worden ook de uitkomsten hiervan geanonimiseerd op hoofdlijnen gedeeld in de rapportage.

3.2 Planning procedure

Voor de procedure van de marktconsultatie is de volgende planning leidend.

Onderdeel	Planning
Vooraankondiging TenderNed	14 juli 2022
Publicatie TenderNed	7 september 2022
Uiterlijke datum vragen door marktpartijen	21 september 2022, 10.00 uur
Publicatie Nota van Inlichtingen	28 september 2022
Uiterlijke datum indienen schriftelijke reactie consultatievragen	19 oktober 2022, 10.00 uur
Eventueel bilaterale gesprekken	Tussen 20 oktober en 28 oktober 2022

3.3 Projectorganisatie marktconsultatie

Namens de gemeente Haarlemmermeer en Over Morgen hebben de volgende personen verantwoordelijkheid voor het opstellen van de Nota van Inlichtingen en de rapportage en het voeren van de bilaterale gesprekken:

1. Bart van Eijk, projectleider (Gemeente Haarlemmermeer)
2. Laureen Geuther, senior adviseur gebiedsontwikkeling (Over Morgen)
3. Ferdinand Michiels, adviseur mobiliteitshubs (Over Morgen)
4. Edvard Hendriksen, adviseur mobiliteitshubs (Over Morgen)
5. Petra Ibrahim, adviseur gebiedsontwikkeling (Over Morgen)

Eventuele vragen betreffende de marktconsultatie kunt u stellen via TenderNed.

3.4 Procedure na afronding

Mede op basis van de resultaten van de marktconsultatie zal de gemeente Haarlemmermeer een besluit nemen over welke eisen en wensen ten aanzien van de mobiliteitshubs worden opgenomen in de selectieleidraad voor de aanbesteding van het eerste deelgebied.

3.5 Van toepassing zijnde voorwaarden

- a. De Gemeente Haarlemmermeer kan ten behoeve van het vaststellen van de definitieve aan te besteden opgave vrijelijk beschikken over de door de geconsulteerde partijen gegeven reacties, over door hen verstrekte informatie en over door hen eventueel overgelegde stukken. Geconsulteerde partijen zijn niet gerechtigd bezwaar te maken tegen het al of niet door de Gemeente Haarlemmermeer overnemen of opnemen van door hen eventueel ingebrachte voorstellen voor optimalisaties.
- b. De te consulteren partijen kunnen aan de deelname aan de marktconsultatie geen rechten ontlenen voor deelname aan de voorgenomen aanbestedingsprocedure die volgt voor onderhavig project. Deelname aan de marktconsultatie is over en weer geheel vrijblijvend en verplicht tot niets. Mocht de Gemeente Haarlemmermeer besluiten daadwerkelijk de voorgenomen aanbestedingsprocedure te starten, genieten de partijen die hebben deelgenomen aan de marktconsultatie geen enkele voorkeurspositie. In dat geval zullen zij zich – indien zij geïnteresseerd zijn mee te dingen naar de opdracht – dienen aan te melden als gegadigde/inschrijver conform de voorwaarden die daaraan zullen worden gesteld door de aanbestedder, een en ander net zoals andere geïnteresseerden die niet bij de marktconsultatie zijn betrokken.
- c. Het rapport dat de Gemeente Haarlemmermeer naar aanleiding van de marktconsultatie zal opstellen wordt beschouwd als "openbare documenten". Tijdens de aanbestedingsprocedure zal het bedoelde rapport als bijlage bij de aanbestedingsdocumenten worden opgenomen. Ook aan overige belangstellenden zal op hun verzoek het rapport beschikbaar worden gesteld.
- d. Aan de te consulteren partijen zal geen informatie beschikbaar worden gesteld, die – ten tijde van de marktconsultatie – niet op enige manier als "openbare informatie" wordt aangemerkt.

4. Vraagstelling marktpartijen

Van de te consulteren partijen wordt een opbouwende reactie verwacht op de volgende vragen. Het is niet noodzakelijk om op alle vragen te reageren. Geef, indien relevant, in uw beantwoording aan of uw antwoord specifiek betrekking heeft op een dubbelgebruik mobiliteitshub (Centrum, Parkbos) of een andere mobiliteitshub.

Algemeen (voorkeurs)model

1. In hoeverre is volgens u het voorkeursmodel van de gemeente (paragraaf 2.1.4) haalbaar en passend bij de opgave en wensen en mogelijkheden van marktpartijen?
2. Welke risico's ziet u ten aanzien van de implementatie van het voorkeursmodel van de gemeente?
3. In hoeverre denkt u dat het mogelijk is de mobiliteitshubs commercieel door een belegger te laten ontwikkelen? (model 2 paragraaf 2.1.4)
4. Heeft u een suggestie voor een ander organisatie- en exploitatiemodel voor de mobiliteitshubs dat beter passend is om de doelstellingen zoals in deze leidraad beschreven te halen?
5. In hoeverre denkt u dat een gebieds-VvE, waarbinnen de negen mobiliteitshubs gezamenlijk worden georganiseerd, een passend model is? En hoe is dit dan georganiseerd?

Eigenaarschap

6. Bij welke partij ligt volgens u idealiter het eigendom van de mobiliteitshub als geheel en van de afzonderlijke parkeerplaatsen?
7. Hoe kan volgens u het beste worden omgegaan met (verhandelbare) eigendomsrechten? Zijn deze mee te verkopen als appartementsrechten? En is het nodig om de eigendomsrechten binnen gebruikers van het gebied te houden?

Deelmobiliteit

8. In het voorkeursmodel van de gemeente is de gemeente eigenaar van de parkeerplekken van de deelauto's. Wat zijn volgens u de kansen en risico's hiervan?
9. Hoe kijkt u aan tegen de verkoop van de deelauto plekken aan de VvE?
10. De gemeente onderzoekt heeft de wens om het gebruik van deelauto's te stimuleren door het gebruik (deels) op te laten nemen in de servicekosten van de VvE's van de woningen. Bewoners betalen dus een vast bedrag vooruit waarvoor ze de deelauto kunnen gebruiken. Wat zijn volgens u de kansen en risico's hiervan?
11. Wat is volgens u de beste wijze voor het organiseren en exploiteren van deelmobiliteit in de mobiliteitshubs?
12. Welke kansen ziet u om ook andere modaliteiten van deelmobiliteit te organiseren in de mobiliteitshubs?

Parkeerplekken

13. Ziet u kansen voor het dubbelgebruik van parkeerplaatsen? Zo ja, hoe kan dit volgens u het beste georganiseerd worden? Welke consequenties heeft dit voor het eigendom van de plekken?

Voorzieningen

14. Hoe kunnen volgens u de voorzieningen zoals een koffiezaak, pakketkluis en werkplek het beste georganiseerd en geëxploiteerd worden?
15. Welke kansen en risico's ziet u voor de inpassing van collectieve energievoorzieningen in de mobiliteitshubs?

Kosten

16. Wat is volgens u de beste wijze om de kosten voor de realisatie van de parkeerplaatsen voor de middensegmenthuurwoningen te organiseren?
17. Wat is volgens u de beste wijze om de kosten voor de realisatie van de parkeerplaatsen voor de corporatiewoningen te organiseren?

18. In het voorkeursmodel van de gemeente worden de bezoekersparkeerplaatsen toegekend aan de VvE (gemeenschappelijke ruimten), die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de kosten en exploitatie van deze plaatsen. In hoeverre is dit volgens u een realistisch uitgangspunt? Heeft u andere suggesties voor de organisatie en exploitatie van de bezoekersparkeerplaatsen?
19. Welke kosten kunnen er volgens u redelijkerwijs worden doorgelegd aan de VvE?
20. Wie zou volgens u in dit model verantwoordelijk moeten zijn voor (de kosten van) het beheer en onderhoud van de parkeerplaatsen? En van de overige voorzieningen?

Aanbesteding

21. Hoe kijkt u aan tegen de contractering van de schaal van de mobiliteitshub, uitgaande van het opnemen van één of twee mobiliteitshub(s) in de tender voor elk deelgebied?
22. In hoeverre is het realistisch om de aanbesteding van de deelgebieden te richten op een combinatie van partijen die zowel het woningbouwprogramma, voorzieningen én de mobiliteitshubs ontwikkeld? Heeft het voor u de voorkeur om dit in één aanbesteding te organiseren of de mobiliteitshubs los aan te besteden?
23. Bent u geïnteresseerd en als marktpartij voornemens om een rol te spelen in de organisatie of exploitatie van de mobiliteitshubs?

Overig

24. Kent u referentieprojecten waarin dergelijke mobiliteitshubs zijn gerealiseerd?
25. Heeft u overige aandachtspunten of suggesties die u graag wil meegeven aan de gemeente?

5. Bijlagen

Bijlage 1. Stedenbouwkundigplan

Bijlage 2. Mobiliteitsplan

Bijlage 3. Concept PVE Mobiliteitshubs

