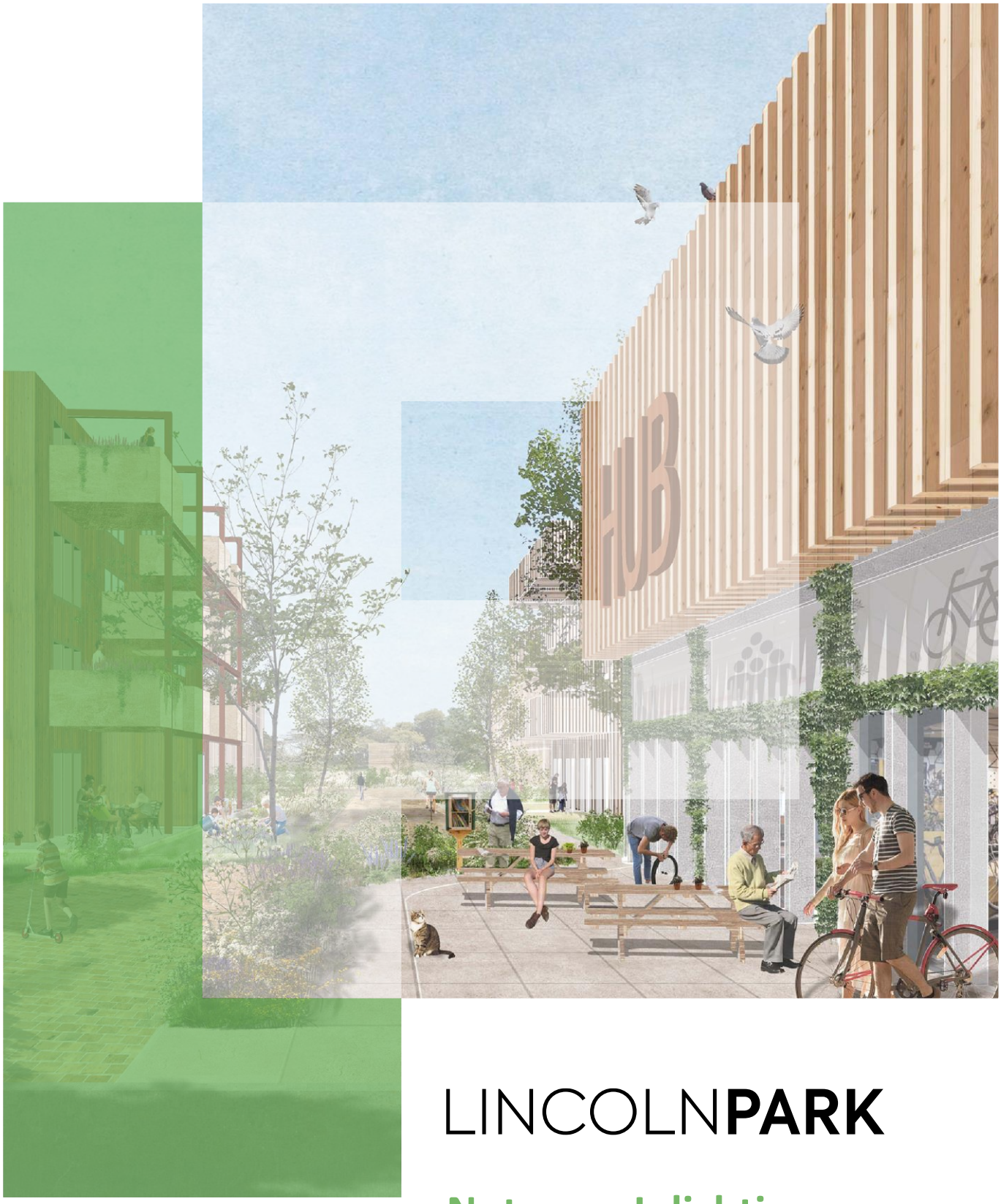

LINCOLN**PARK**

Nota van Inlichtingen Mobiliteitshubs

Lincolnpark Hoofddorp

OVER MORGEN

Gemeente Haarlemmermeer 28 september 2022

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

28 september 2022

1. Nota van inlichtingen

Dit document bevat, geanonimiseerd, de vragen die zijn ingediend naar aanleiding van de marktconsultatie Mobiliteitshubs Lincolnpark en de antwoorden hierop.

Nr.	Vraag	Antwoord
	Concept mobiliteitshubs	
1.	Flexibiliteit richting de toekomst wordt beperkt benoemd. Belangrijk onderdeel om te zorgen dat concept toekomstbestendig is. Hoe wordt hier invulling aan gegeven?	Er wordt gefaseerd (deelgebied na deelgebied) aanbesteed en ontwikkeld. Dat maakt dat we aanpassingen in het concept kunnen doorvoeren bij de aanbesteding van volgende deelgebieden. Ook eisen we een hoge verdiepingshoogte, in elk geval op de begane grond. Hierdoor kunnen busjes gebruik maken van de garage en kan de begane grond in de toekomst eenvoudiger van functie wijzigen. Daarnaast willen we voorzieningen laten treffen in de hubs om latere wijzigingen in de parkeervraag op te kunnen vangen: de mogelijkheid voor een extra bouwlaag erop te bouwen, of eraf te halen (hubs in centrum zijn als relatief hoog waar dit niet voor de hand ligt). Enige mate van flexibiliteit is inderdaad belangrijk, uitwerking hierop moet nog volgen. We kunnen ons wel voorstellen dat door het opnemen van extra ruimte, of uitbreiding mogelijk maken, in de toekomst extra parkeerplaatsen gefaciliteerd kunnen worden.
2.	Sociale veiligheid wordt niet benoemd. Belangrijk aandachtspunt voor goed functioneren. Hoe denkt de gemeente hierover?	De gemeente vindt het belangrijk dat de mobiliteitshubs een veilige omgeving zijn. Van de ontwikkelaar worden maatregelen verwacht om de sociale veiligheid te vergroten. We denken aan maatregelen om ‘blinde muren’ op de begane grond zoveel mogelijk te voorkomen, door het realiseren van een beperkt voorzieningen programma op de begane grond, en door de hubs afsluitbaar te maken.
3.	Interoperabiliteit tussen hubs wordt niet benoemd. Welk standpunt heeft de gemeente hierover?	Het huidige uitgangspunt is dat er voor elk deelgebied een eigen hub wordt ontwikkeld met toegewezen parkeerplekken voor bewoners, bedrijven, voorzieningen en bezoek en station-based deelauto's. Hoewel voor meer dubbelgebruik en uitwisselbaarheid volledig uitwisselbare parkeerhubs optimaal zijn, denken we dat kopers van o.a. woningen niet bereid zijn om te investeren in de stichtingskosten van de parkeerhubs indien zij niet de beschikking krijgen over eigen parkeerplaatsen in de dichtstbijzijnde parkeerhub. Nadere uitwerking op interoperabiliteit van deelauto’s hangt daarnaast ook af van externe factoren, waaronder de ontwikkeling van deelmobiliteit in de Gemeente Haarlemmermeer.
4.	Kunnen gebruikers/bezoekers buiten het verzorgingsgebied van de hub ook gebruik maken van de hub of is dit specifiek voor het deelgebied?	In eerste instantie worden de parkeerplaatsen toebedeeld aan de eigenaren van het vastgoed in het verzorgingsgebied. Later kunnen de appartementsrechten van de parkeerplaatsen mogelijk zelfstandig worden verhandeld. Het lijkt voor de hand te liggen om de parkeerhubs bezoek te kunnen laten ontvangen dat is bestemd voor binnen en buiten het verzorgingsgebied. Het vergroten van het verzorgingsgebied verbetert immers ook de business case voor de hub en het deelmobiliteitsaanbod.
5.	Dubbelgebruik lijkt ons inziens randvoorwaardelijk voor efficiënt	Dubbelgebruik draagt inderdaad bij aan een efficiënt ruimtegebruik en vergroten van de financiële haalbaarheid, maar dit zal vooral

	gebruik. Dit brengt wel de vraag met zich mee hoe dat samengaat met verkoop van parkeerplaatsen aan particulieren?	gelden voor een huurconstructie. Welke mogelijkheden hiervoor zien marktpartijen in deze casus (bijvoorbeeld voor de parkeerplaatsen van de commerciële voorzieningen met de bezoekersplaatsen van de woningen)? Bij koop-parkeerplaatsen zien we dit niet voor ons. De parkeerplaatsen voor de scholen en sporthal worden wel dubbel gebruikt.
6.	Bij model 3 wordt gesproken over een abonnementsvorm voor kantoren, commerciële en maatschappelijke dienstverleners. Bij wie sluiten zij dit af?	Dit is nog afhankelijk van het organisatiemodel. Maar in de basis zullen zij dit abonnement afsluiten bij de exploitant van de mobiliteitshub. In het voorkeursmodel van de Gemeente is dit de VVE. Als de parkeerplaatsen worden verkocht aan de doelgroepen, hoeven zij mogelijk geen abonnementsvorm af te sluiten. In een huur-constructie is een abonnementsvorm mogelijk
7.	In de leidraad wordt te weinig het gebruik van de hub t.b.v. commerciële voorzieningen belicht. Kan er onderscheid worden gemaakt tussen de hubs en parkeren t.b.v. commerciële voorzieningen?	Ja, dit onderscheid is er al. De vijf hubs in deelgebieden Erven, Elzenrijk en Rietlanden zijn gericht op bewoners, de twee hubs in Parkbos en de hub in het centrum naast de scholen zijn voornamelijk gericht op wonen en beperkt op de voorzieningen. De hub bij de commerciële voorzieningen in het centrumgebied is voornamelijk gericht op de voorzieningen en beperkt op de woningen.
8.	Hoe wordt gestuurd op gewenst aanbod en gebruik van mobiliteit?	Gemeente stuurt bij regiopartners aan op de komst van een HOV lijn met haltes naast het centrum. In het ontwerp worden nieuwe en kwalitatieve fiets- en voetgangers routes meegenomen. Daarnaast sturen we op aanbod van voldoende deelauto's in de hubs. Vanuit het gemeentelijk voorkeursmodel wordt hier door de gemeente op gestuurd. In dit model worden de parkeerplaatsen voor deelauto's immers aan de gemeente verkocht. Ook hanteren we het principe van parkeren op afstand dat autogebruik minder aantrekkelijk maakt.
	Business case	
9.	Beperkt zich tot parkeerexploitatie. Naar ons idee van belang deze breder te trekken, waaronder energie, logistiek en andere collectieve functies (ontmoeten, werken, sport, maatschappelijk) voor het gebied. Hoe kijkt de gemeente hier tegen aan?	We stimuleren een brede exploitatie met de genoemde voorbeelden, mits die passen in het buurtconcept en niet leiden tot een grote extra parkeervraag. Zo kunnen de buurtfuncties op de begane grond (naast een prettiger leefomgeving) ook zorgen voor een haalbaarder exploitatie. We onderzoeken nog additionele mogelijkheden mbt. energie (laadpalen, opwek, opslag), logistiek en overige functies. Ontwikkelende partijen en later de VVE's of exploitanten van de hubs kunnen hier invulling aan geven.
10.	Wat zijn redelijke parkeerkosten voor parkeren conform elders in gemeente? Wat is max. tarief voor bezoekers?	In de directe omgeving van Lincolnpark komt gratis parkeren voor. Als er in de omgeving van Lincolnpark parkeeroverlast ontstaat dan kan gemeente hier maatregelen tegen treffen (bewonersvergunningen, blauwe zone). Voor het centrum van Hoofddorp houden we het huidige tarief van ca. € 1,- per uur aan. Lincolnpark zou lager moeten liggen. Verder zien we in Haarlemmermeer dat bewoners voor een parkeerplaats in de garage tot ca. €1.200 per jaar betalen.
11.	Opbrengsten van onderdelen zullen nu anders zijn dan over ca. 15 jaar. Hoe borg je op juridisch vlak dat de structuur van de business case hierop is voorbereid?	We beseffen ons dat de markt evolueert en de business case op onderdelen kan optimaliseren. Mocht blijken dat de business case voor marktpartijen interessant gaat worden op termijn, is een verkoopscenario mogelijk ook aan de orde in het voorkeursmodel (parkeerplaatsen niet-woningen).

	Uitvraag aanbesteding	
12.	Hoe gaat beoordeeld worden; op prijs en of kwaliteit (duurzaamheid / leefbaarheid)?	De selectieleidraad beschrijft op welke criteria beoordeeld gaat worden. Dit zal een combinatie zijn tussen prijs en kwaliteit.
13.	Loopt planning realisatie hubs gelijk met overige ontwikkelingen in deelgebied, voor realisatie hub wenselijk om grootste deel afgezet te hebben, anders hogere voorfinancieringslast en risico langer bij ontwikkelaar.	Het uitgangspunt is om de mobiliteitshubs tegelijk uit te geven met de ontwikkeling van het overige programma in het deelgebied. Dat wil zeggen dat er één (consortium) van marktpartijen is die tegelijkertijd het woon/voorzieningen programma en de hubs ontwikkelt.