



LINCOLN**PARK**

Mobiliteitshubs

Rapportage n.a.v. Marktconsultatie

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk

Gemeente Haarlemmermeer

Postbus 250

2130 AG Hoofddorp

Telefoon 0900 1852

E-mail info@haarlemmermeer.nl

Internet www.haarlemmermeer.nl

14 december 2022

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding.....	4
2.	Casus mobiliteitshubs	5
2.1	Mobiliteitsstrategie	5
2.2	Mobiliteitshubs	5
2.3	Organisatiemodel mobiliteitshubs	6
3.	Resultaten marktconsultatie.....	8
3.1	Algemeen (voorkeurs) model- Schriftelijke antwoorden	8
	Algemeen voorkeursmodel - Antwoorden mondelinge consultatie	11
3.2	Eigenaarschap – Schriftelijke antwoorden	12
	Eigenaarschap – Antwoorden mondelinge consultatie	12
3.3	Deelmobiliteit – Schriftelijke antwoorden	12
	Deelmobiliteit – Antwoorden mondelinge consultatie	14
3.4	Parkeerplekken – Schriftelijke antwoorden	14
	Parkeerplekken – Antwoorden mondelinge consultatie	15
3.5	Voorzieningen – Schriftelijke antwoorden	15
	Voorzieningen – Antwoorden mondelinge consultatie	16
3.6	Kosten – Schriftelijke antwoorden	16
	Kosten - Antwoorden mondelinge consultatie	17
3.7	Aanbesteding – Schriftelijke antwoorden	17
	Aanbesteding - Antwoorden mondelinge consultatie	18
3.8	Overig – Schriftelijke antwoorden.....	18
	Bijlage 1 Concept programma van eisen mobiliteitshubs.....	20
1.	Aanleiding.....	20
2.	Eisen	20
	Omvang	20
	Ligging.....	21
	Functie.....	21
3.	Wensen.....	22

1. Aanleiding

Dit document bevat de resultaten van de marktconsultatie Mobiliteitshubs Lincolnpark. Met deze marktconsultatie heeft de gemeente Haarlemmermeer de markt gevraagd om haar actuele inzichten en feedback op de relatief nieuwe functie van een mobiliteitshub in gebiedsontwikkelingen. In Lincolnpark Eerste Fase zijn al 225 betaalbare sociale huurwoningen gebouwd. In Lincolnpark Tweede Fase komen 1600-1800 woningen, verschillende voorzieningen (scholen, sporthal, supermarkten, aanvullende detailhandel, werkruimte en horeca) 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 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 wilde toetsen bij marktpartijen.

Voordat de gemeente Haarlemmermeer de aanbestedingsprocedure voor het eerste deelgebied op de markt zet, heeft zij de marktconsultatie georganiseerd om extra inzicht te verkrijgen in het organiseren, exploiteren en functioneren van de mobiliteitshubs.

Van 7 september 2022 tot 19 oktober 2022 hebben partijen de kans gekregen om te reageren op de vragen uit de marktconsultatie. In totaal hebben vier partijen op de marktconsultatie gereageerd. Eén partij heeft alle vragen beantwoord, een aantal partijen enkelen en één partij heeft slechts één vraag beantwoord. Met drie partijen is een mondelinge consultatie gevoerd om verdiepende vragen te stellen.

In hoofdstuk 3 leest u de vragen uit de marktconsultatie met de geanonimiseerde antwoorden. Dit betreft zowel de schriftelijk ingediende antwoorden als de antwoorden uit de mondelinge consultatie. De schriftelijke antwoorden zijn in deze rapportage letterlijk overgenomen. Zaken die verwijzen naar de partij, denk aan namen/referentieprojecten, zijn wel verwijderd uit de antwoorden. In sommige gevallen is er niet letterlijk op een specifieke vraag een antwoord gegeven, maar is een bredere visie op de mobiliteitshub en onderdelen daarvan gedeeld. Deze visie is dan, naar eigen interpretatie door de opsteller van deze rapportage neergezet bij de meest passende vraag.

De resultaten uit de mondelinge consultatie zijn samengevat per thema en per marktpartij. In hoofdstuk 3 leest u achtereenvolgens per onderwerp eerst de schriftelijke (letterlijke) antwoorden van de partijen en daarna de samengevatte resultaten uit de mondelinge consultatie.

2. Casus mobiliteitshubs

2.1 Mobiliteitsstrategie

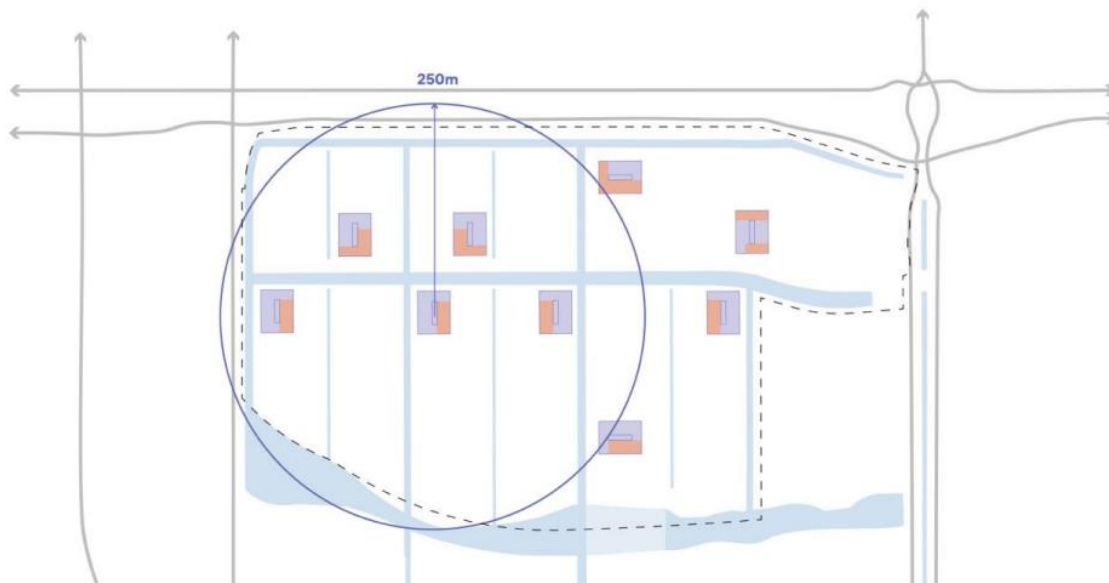
In Lincolnpark wordt ingezet op een duurzame mobiliteitsstrategie. Deze mobiliteitsstrategie staat beschreven in het Mobiliteitsplan. De mobiliteitsmaatregelen die in dit plan staan beschreven zijn gericht op:

- 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.

2.2 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 deelgebieden worden één of meerdere mobiliteitshubs gerealiseerd. Figuur 1 toont een overzicht van de mobiliteitshubs.



Figuur 1 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. Als gevolg van het voorkeusmodel van gemeente (zie paragraaf 2.1.3) dienen de negen mobiliteitshubs als zelfstandige eenheden te kunnen functioneren. 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 Concept Programma van Eisen en Wensen (zie bijlage 1) is aanvullende informatie voor het deelgebied centrum beschreven. Marktpartijen werken een parkeerbalans met dubbelgebruik nader uit.
3. Gemeente wil de financiële risico's van de realisatie en exploitatie van de mobiliteitshubs 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. Hiervoor zal dan het besluitvormingsproces worden doorlopen, het reguliere parkeerbeleid biedt hier ruimte voor.
5. Gebruikers betalen redelijke parkeerkosten, passend bij de kosten elders in de gemeente. Zij stuurt op een beperking van de maandelijkse lasten voor parkeren van de inwoners van Lincolnpark.

2.3 Organisatiemodel 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.

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 in de meeste deelgebieden van Lincolnpark. De verwachte opbrengsten uit het parkeren lijken onvoldoende om dergelijke rendementen op de langere termijn voor de belegger op te kunnen leveren. Dit geldt echter niet voor de mobiliteitshubs in deelgebied centrum. Van deze mobiliteitshub is wel de verwachting dat marktpartijen geïnteresseerd zijn in de ontwikkeling, vanwege de koppeling aan retail en andere commerciële functies.

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 of commercieel vastgoed en exploiteren de mobiliteitshub vanuit de VVE. De gemeente neigt naar dit model als voorkeursmodel. Dit geldt met name voor de mobiliteitshubs in de woongebieden. 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 volgens de norm moeten worden aangeboden.
- Krijgen alle partijen als lid van de VvE ook servicekosten in rekening gebracht. De gemeente zal de servicekosten die betrekking hebben op de parkeerplaatsen voor deelauto's in principe doorleggen naar de aanbieders van deelmobiliteit.
- Betalen bezoekers aan bewoners via een bezoekersregeling. De VVE bepaalt dit tarief, eventueel geeft gemeente hiervoor een richtlijn mee. De inkomsten hiervan komen ten goede aan de exploitatie van de betreffende hub. 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.

3. Resultaten marktconsultatie

3.1 Algemeen (voorkeurs) model- Schriftelijke antwoorden

1. In hoeverre is volgens u het voorkeursmodel van de gemeente (zie aanleiding) haalbaar en passend bij de opgave en wensen en mogelijkheden van marktpartijen?

Antwoord partij 1:

Het voorkeursmodel van de gemeente is het neerleggen van de parkeeropgave bij een VVE, en dan nog in hoofdzaak bij eigenaren van de nieuwe woningen in de wijk. Op zich is dit een beproefd en succesvol model. Zo hebben wij als de afgelopen jaren vele gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd die ook dienen als platform voor deelmobiliteit, die potentie hebben als 'buurtbatterij' en met commerciële en maatschappelijke voorzieningen geïntegreerd of in de directe nabijheid. Dit zowel in binnensteden, herstructureringswijken als uitleggebieden.

Dus op zich is dit model logisch en laat zich goed praktisch en juridisch vertalen. Of dit nu een VVE betreft van professionele vastgoedeigenaren, woningbouwcorporatie(s), of een VVE van woningeigenaren. En dan ook nog in diverse mengvormen. Daar zit naar onze mening de uitdaging niet, en kunnen handleidingen "vanaf de plank" gekocht worden. Dé opgave wat betreft het Lincolnpark met betrekking tot de Mobiliteitshubs (verder MH's) is ons inziens echter meer uitdagend en vraagt om anders te denken.

Uw inzet is het Lincolnpark te ontwikkelen tot een duurzame wijk waar leefbaarheid, gezondheid en circulariteit centrale begrippen zijn, en waar - vanuit deze doelstellingen - autobezit en autogebruik worden geminimaliseerd. Daarbij zet u in op de introductie van een samenhangend systeem dat inspeelt op de mobiliteitstransitie (STOMP) met de opzet van diverse vormen van MH's die zich wat betreft omvang/aard/ functionaliteit in de loop van de tijd kunnen aanpassen, en die door middel van beschikbaarheid van deelmobiliteit en passende service-, informatie- en betaalvoorziening (M.a.a.S.) optimaal worden benut. De opgave wordt op gebiedsniveau beschouwd: de keten van toekomstgerichte MH's binnen het Lincolnpark biedt de mogelijkheid voor autovrije, groene en leefbare straten passend binnen het concept van de "10-minuten-stad" en Hub Orientated Development (HOD). Met als basis een toekomstgerichte mobiliteitsoplossing die zich richt op deelgebruik.

Dit niet alleen bij oplevering van eerste woningen, of over 5 jaar wanneer de laatste eerste bewoner haar woning binnen Lincolnpark heeft betrokken. Maar ook over 20 jaar wanneer 2e en 3e generatie bewoner keuken en badkamer heeft verbouwd en ook de ambitieus gestarte VVE toe is aan "groot onderhoud". In die zin wilt U vormgeven aan dé wijk van de toekomst: vooralsnog uniek en bij succes zeker voorbeeldstellend (vooruitstrevend?). Het passende mobiliteitsvraagstuk kan geen enkele particulier of VVE bestieren, hoe bevoegen en van goede wil ook. Het vraagt om een vorm van processen productmatige flexibiliteit; een samenwerking en spel tussen partijen met een langetermijnperspectief en financiële draagkracht. Dit zowel aan de publieke als de private zijde. Met de erkenning dat MH's beschouwd dienen te worden als infrastructuur & nutsvoorziening binnen de gebiedsopgave.

De oplossing voor de geschetste opgave is niet om dit het vraagstuk van de MH's op de publieke schouders te zetten of over te hevelen naar de markt of VVE. Het vraagstuk vraagt om een alliantie tussen gemeente, woningbouwcorporatie, institutionele beleggers, bewoners/ VVE en mobiliteitsaanbieders (ook OV). Waarbij de oplossing in aard, opzet, exploitatie en beheer van de gedachte MH's integraal wordt beschouwd. En vanuit die integraliteit de oplossing wordt gevonden. In het denken rondom de MH's moet het exploitatiemodel niet leidend zijn. Maar staat het doel centraal: een leefbare wijk met juiste mobiliteitsaanbod gezien vanuit het langetermijnperspectief. Dit betekent dat met een publieke bril naar de opgave gekeken moet worden, met het niet incidenteel maar structureel beheersen van mobiliteitskeuzes. Gezocht moet worden naar een model, waarbij bewoners een structurele financiële bijdrage leveren bij de inrichting van de dagelijkse verplaatsing. Kortom; middels een abonnement. Eén van beste manieren om dat te bewerkstelligen is via een mobiliteitscoöperatie ondergebracht in een alliantie van belangrijkste stakeholders.

Opzet van het juiste model en het juiste instrumentarium vraagt om strakke regievoering over partijen heen, om tot de gewenste uitkomst te komen, deze in de tijd te bewaken en zo nodig bij te stellen. Niet gemakkelijk maar wel voorwaardelijk voor succes. Deze alliantie/ mobiliteitscorporatie voor Lincolnpark omvat in ieder geval:

- Gemeente als grondeigenaar, eigenaar/ beheerder openbare ruimte en "bewaker" publieke belang.
- De gebiedsontwikkelaar/ investeerder in vastgoedprogramma woningen en voorzieningen.
- De woningbouwcorporaties.
- De institutionele woningbeleggers.
- Een vertegenwoordiging van VVE-woningeigenaren.

Andere mogelijke partijen - op een af andere manier verbonden met deze alliantie - zijn:

- Aanbieders van deelmobiliteit auto en OV.
- Exploitanten "buurtbaterij".
- Exploitant servicevoorzieningen.

Verenigd binnen een gebiedsorganisatie brengen zij tezamen kennis en kapitaal in. En geven zij vorm aan de juiste entiteit – zoals bijvoorbeeld een Stichting - die de MH's-infrastructuur bestuurt. Met daarbij alvast één opbouwende "winstwaarschuwing": er is publiek geld nodig voor een voorziening die nadrukkelijk ook (grote) maatschappelijke en publieke waarden dient. Deze gelden kunnen gezocht worden in de grond- en vastgoedexploitatie, maar rechtvaardigen zeker een beroep te doen op provinciale en Rijksgelden vanuit BZK en I&W.

Antwoord partij 2:

Wij beschouwen traditionele 'parkeergebouwen' als mogelijk geschikte vorm in de voornamelijk woongebieden en 'mobiliteitshubs' als geschikte vorm in het centrum. In het voorkeursmodel van de gemeente is de gemeente eigenaar van de parkeerplekken van de deelauto's. Dit kunnen wij ons goed voorstellen bij de parkeergebouwen. Bij de mobiliteitshubs streven wij naar één eigenaar van de gehele hub. Dan moet de beschikbaarheid van de deelmobiliteitsplekken wel juridisch worden geregeld.

De gemeente 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. Dit is juridisch niet mogelijk. Bewoners zijn namelijk vrij om zelf te kiezen hoe ze hun mobiliteitsbehoefte invullen. Dit is vergelijkbaar met het recht op vrije keuze van de energieleverancier. Werk met een mobiliteitsfonds waar vanuit de aanbieder kortingsabonnementen en -acties kan opzetten.

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. Dit lijkt ons in het geval van de parkeergebouwen ook een goed uitgangspunt. Bij de mobiliteitshubs zijn ons inziens de bezoekersplekken ook eigendom van de belegger, die daarmee verantwoordelijk is voor kosten én opbrengsten

2. Welke risico's ziet u ten aanzien van de implementatie van het voorkeursmodel van de gemeente?

Antwoord partij 1:

Samenvattend: complexe vraagstukken met wenselijkheid van flexibiliteit en adaptiviteit aan zowel de proces- als productzijde, vragen om publiek-private samenwerking en brede alliantie van partijen met lange termijnperspectief én oplossend vermogen. Dit geldt zeker voor de opzet van de MH's in het Lincolnpark. Het neerleggen van het eigendom bij een VvE belemmert flexibiliteit naar de toekomst met betrekking tot mobiliteit en inrichting en gebruik van de MH's. Voorkeur betreft de organisatie door middel van een alliantie met verschillende partijen. Partij geeft aan hier zelf beperkt ervaring mee te hebben. Beheersing van de complexiteit is belangrijk voor het behalen van succes van de organisatie.

3. In hoeverre denkt u dat het mogelijk is de mobiliteitshubs commercieel door een belegger te laten ontwikkelen? (model 2)

Antwoord partij 1

Dit is op zich mogelijk, mits de eigenaar/ belegger voldoende garanties wordt geboden over huurinkomsten vanuit gebruikers van parkeren, huurders van commerciële ruimten en aanbieders deelmobiliteit. Daarbij dient een transparante business case te worden opgesteld met duiding van de waarschijnlijk onrendabele top; zeker in de aanloopfase. Deze onrendabele top dient te worden afgedekt door derden. Dit kan vanuit de grondexploitatie door toepassing van een vorm van value-capturing vanuit perspectieven grondeigenaar, vastgoedeigenaar, woningbouwcorporatie, beheerder openbare ruimte en gebiedsontwikkelaar.

Idealiter houdt een gebiedsontwikkelingsmaatschappij (GOM) de MH's in eigendom totdat het product/concept is uitgekristalliseerd met duiding van het juiste type belegger en de juiste type afspraken.

Antwoord partij 2:

De belegger van de middensegment huurwoningen dient -gelijk aan de woningcorporatie- het van tevoren afgestemd aantal parkeerplekken, inclusief bezoekersaantal, te huren bij de belegger van de hub. Dit alles tegen van tevoren vastgestelde huurtarieven, -termijn en indexatie.

De woningcorporatie dient -gelijk aan de belegger van de middeldure huurwoningen- het van tevoren afgestemd aantal parkeerplekken, inclusief bezoekersaantal, te huren bij de belegger van de hub. Dit alles tegen van tevoren vastgestelde huurtarieven, -termijn en indexatie.

Alle parkeerplaatsen worden zodoende geëxploiteerd door één belegger: de eigenaar van de mobiliteitshub. Daarmee is de belegger ook verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van deze plaatsen, evenals de overige voorzieningen.

De eigenaar ontvangt inkomsten uit de verhuur van de voorzieningen. De eigenaar ontvangt vanuit de VvE's een bijdrage voor de huur van de pakketruimte, tenzij de ruimte zelf rechtstreeks aan een exploitant verhuurd wordt. De eigenaar ontvangt bij het exploiteren van de dakinstallaties een vergoeding van de exploitant/coöperatie.

Voor de deelgebieden buiten het centrum (meer een parkeerhub naar een mobiliteitshub):

De belegger in de middensegment huurwoningen dient -gelijk aan de woningcorporatie- het van tevoren afgestemd aantal parkeerplekken te kopen.

De woningcorporatie dient -gelijk aan de belegger in middeldure huurwoningen- het van tevoren afgestemd aantal parkeerplekken te kopen.

De VvE's tezamen zijn eigenaar van alle bezoekersplaatsen: zij zitten samen in de VvE-Parkeergebouw. Onderhoud en beheer hiervan wordt middels servicekosten betaald en verdeeld. Er worden geen opbrengsten gevraagd voor deze bezoekersplaatsen, tenzij de VvE hier zelf toe besluit. Alle kosten voor beheer en onderhoud van de gezamenlijke onderdelen van het parkeergebouw, zoals dak, gevel en fundering, worden doorgelegd aan de VvE-Parkeergebouw. De eigenaar van een parkeerplaats is zelf verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van desbetreffende plek.

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?

Antwoord partij 1:

Samenvattend denken we vanuit onze brede ervaring als gebiedsontwikkelaar dat de opzet van en gebiedsontwikkelingsmaatschappij (GOM) het juiste model is. Waarbij de feitelijke opzet en uitrol van de MH's een maatpak is voor deze nieuwe wijk. Wij menen te beschikken over de juiste kennis, partners en financiële middelen om dit model te kneden en te laten slagen.

Antwoord partij 2:

Model voor het centrumgebied: Eigendom van de hub als geheel ligt bij één belegger, bij voorkeur bij dezelfde eigenaar als van het commerciële vastgoed (in dit geval de supermarkt). Het is ook in het belang van deze eigenaar dat het gebruik van de hub zo optimaal mogelijk verloopt, omdat dit direct van invloed is op de exploitatie van zijn commercieel programma.

Parkeerplaatsen worden verhuurd aan bewoners (voor de business case wordt uitgegaan van de door u in de Nota van Inlichtingen (NvI) benoemde €1.200,- per jaar).

Bezoekers van het winkelcentrum parkeren de eerste 2 uur gratis. Vervolgens betalen bezoekers conform uw NvI voor €1,- per uur. Wij adviseren een hoger tarief om langparkeerders te weren. Hiermee is er één eigenaar van de mobiliteitshub.

Model andere hubs (parkeerhubs): De parkeerplaatsen worden apart verkocht. Op basis van de parkeernormen worden de parkeerplaatsen verkocht aan de particuliere woningbezitters, de middeldure huurbelegger en de woningcorporatie. De VvE's tezamen zijn eigenaar van alle bezoekersplaatsen: zij zitten samen in de VvE-Parkeergebouw. Onderhoud en beheer hiervan wordt middels servicekosten betaald en verdeeld.

Eigen parkeerplaatsen zijn bijvoorbeeld bij verhuizing mee te verkopen als appartementsrechten. Het lijkt ons niet nodig om de eigendomsrechten verplicht binnen de gebruikers van het deelgebied te houden. Het verplicht mee verkopen van parkeerplekken gekoppeld aan een bouwnummer is vanuit de bewoner gezien niet gewenst. Zo zijn er bewoners die geen auto- of zelfs rijbewijs hebben. Juridisch is deze verplichting in strijd met het recht van vrije vestiging. Er is dan een commercieel risico bij onverkochte parkeerplekken. Door gedurende de gebiedsontwikkeling onderzoek te blijven doen naar de parkeerbehoefte en betaalbereidheid kan hierop ingespeeld worden. Dit vraagt ook flexibiliteit in de parkeergebouwen, parkeernormen en het stedenbouwkundig plan.

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?

Antwoord partij 1: Het vraagstuk van toekomstgerichte MH's is te complex voor een VVE, vraagt brede alliantie en de opzet van een GOM met beschouwing van MH's als infra en nutsvoorziening. De eigenaren (woningbouwcorporaties, beleggers, particuliere eigenaren) vormen het fundament van deze alliantie. Ook gemeente, aanbieders OV en deelmobiliteit en mogelijk exploitanten (energie) vormen onderdeel van de alliantie.

Algemeen voorkeursmodel - Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Partij is in staat om een parkeervoorziening te realiseren en te financieren en hier ook functies als deelauto's of een buurtbatterij aan toe te voegen. Het voorkeursmodel van de gemeente zou mogelijk kunnen zijn, maar de rol van bewoners in de exploitatie wordt als complex gezien. Voor particulieren is het complex om een mobiliteitshub te besturen. Ook zijn de mobiliteitshubs waarschijnlijk niet interessant genoeg voor beleggers om hier alleen het risico in te dragen. Partij ziet een ander, meer haalbare model voor zich. Beter is het om een alliantie aan te gaan met nieuwe spelers en gezamenlijk de verantwoordelijkheid te nemen voor exploitatie en financiering. Een publiek-private alliantie werkt het beste om ook op lange termijn de mobiliteitsambities te borgen. Je werkt gezamenlijk aan het organiseren van collectieve voorzieningen.

Voor het centrumgebied is het beduidend gemakkelijker om een belegger te vinden. Echter is het wel van belang dat de mobiliteitshubs in de verschillende deelgebieden met elkaar samenwerken en bijvoorbeeld data uitwisselen. Dit kan alleen als er een gebiedsbrede entiteit is.

In de alliantie zouden partijen moeten zitten als: grote beleggers, woningcorporaties, gemeente, ontwikkelaar. Daarnaast wellicht partijen als een OV-aanbieder of een aanbieder van deelmobiliteit. Het organiseren van de alliantie zou bij een hierin gespecialiseerde partij moeten liggen. Dat is niet de core-business van een projectontwikkelaar.

Randvoorwaardelijk voor het succes is regievoering en samenwerking tussen de partijen die deel uitmaken van de alliantie. Belangrijk dat de exploitatie beheersbaar blijft.

Antwoord partij 2:

Het voorkeursmodel van de gemeente is mogelijk bij de parkeergebouwen in de woongebieden. Hierbij worden de bezoekersparkeerplaatsen toegekend aan de VvE (gemeenschappelijke ruimten), die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de kosten en exploitatie van deze plaatsen. Verder voorzieningen exploiteren door een VVE wordt als lastig beschouwd. Bij de mobiliteitshubs in het centrumgebied streeft partij naar één eigenaar van de gehele hub. Dan moet de beschikbaarheid van de deelmobiliteitsplekken wel juridisch worden geregeld.

Belangrijk is het onderscheid tussen centrum en de woongebieden. Voor het centrumgebied kunnen de mobiliteitshubs mee uitgeven worden met de vastgoedbelegger. De parkeergarage werkt immers waarde verhogend voor de retail. De verwachting is dat er een belegger is die in de centrumhub wil investeren. Door het onderscheid tussen mobiliteitshub en parkeergebouw, kan vanuit helderheid een afbakening per deelgebied plaatsvinden. Door verkoop van de plekken in het parkeergebouw (woongebieden), gekoppeld aan de parkeernorm per woning, kunnen deze één of twee gebouwen opgenomen worden in de deelgebiedsontwikkeling. Aanbesteding van het gehele deelgebied, inclusief parkeergebouwen is daarmee realistisch en heeft daarmee ook onze voorkeur.

In het ideale model dat partij voor zich ziet geldt dat de gemeente een duidelijke rol zou moeten spelen in de governance structuur. Zowel wat betreft de organisatie als financieel. Een deel van de governance zou moeten gaan om samen te leren en een deel zou moeten gaan over de businesscase. De businesscase van de mobiliteitshubs bestaat uit drie geldstromen: maatschappelijk, revenues van de aanbieders en outdoor advertisement.

Antwoord partij 3:

In de markt is te zien dat steeds vaker overheden initiatief nemen om de businesscase op te pakken. De marktpartijen zijn immers op dit onderdeel risico avers en niet bereid om aanloopverliezen te lopen. In de gebiedsontwikkeling zijn er een aantal onzekerheden (tempo, programma, afname), waardoor met name de eerste 5 tot 8 jaar de exploitatie onzeker is. Er zijn ook maar weinig partijen in de markt die het parkeeronderdeel op zich zouden kunnen nemen. Daarom is het verstandiger als de overheid een deel van het risico neemt. Wanneer de gebiedsontwikkeling minder onzeker is, kan zij de hubs overdragen aan de institutioneel beleggers of bewoners. Een publiek-private samenwerking lijkt dan ook een logisch construct. Je hebt immers elkaars ervaring nodig om de mobiliteitshubs mogelijk te maken. Belangrijk is dat er ook voor de lange termijn goede voorwaarden aan de publiek-private samenwerking zitten.

Voorkom dat het risico bij een crisis bij een gemeente komt te liggen. Verder is het met name juridisch zeer complex om de hubs zoals deze beoogd zijn te realiseren en exploiteren.

3.2 Eigenaarschap – Schriftelijke antwoorden

- 6. Bij welke partij ligt volgens u idealiter het eigendom van de mobiliteitshub als geheel en van de afzonderlijke parkeerplaatsen?**

Antwoord partij 1:

Idealiter ligt het eigendom (en zeggenschap) van al het parkeren in de wijk bij de aanbieder van MaaS, die deelgebruik van mobiliteit centraal stelt en de MH's nadrukkelijk beschouwt als servicevoorziening voor de buurt en wijk. Vanuit het STOMP-principe moet deelmobiliteit wat betreft loop- en fietsafstand meer nabij zijn dan parkeren van de eigen auto. Dan wel dat er een (fors)prijsverschil bestaat tussen parkeren van de eigen auto versus gebruik van de deelauto. Een ander vraagt om rigide vormen van exploitatie van parkeren op buurten wijkniveau die nog ver afstaan van het huidige denken dat veelal uitgaat van de eigen (1e) auto voor de deur en hoogstens een 2e auto als deelauto/collectief vervoer.

- 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?**

Antwoord partij 3:

Verkoop van parkeerrechten maakt de organisatie flexibeler en resultaat beter (door dubbelgebruik).

Eigenaarschap – Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Eigenaarschap moet komen te liggen bij een publiek-private alliantie. Risico is te groot om door één partij gedragen te worden. Parkeerplekken kunnen worden overgedragen aan een belegger, maar dat kan pas als de gebiedsontwikkeling is uitgekristalliseerd.

Antwoord partij 2:

Voor het centrumgebied is het advies om één belegger het eigenaarschap te geven over de hub. Juridisch kan de gemeente borgen dat er plekken beschikbaar blijven voor deelmobiliteit. Dat kan ook als de plekken eigendom zijn van de belegger. Gemeente kan de belegger vervolgens betalen voor de afname van de plekken waar zij regie op wilt houden, zoals de plekken voor woningcorporaties, sporthal en scholen.

Antwoord partij 3:

Het is belangrijk om te denken in parkeerrechten in plaats van in parkeerplekken. Gedacht kan worden aan bewonersabonnementen met variabele tarieven. Dit vraagt wel om schaalvoordeel.

Verder kan er een onderscheid worden gemaakt tussen economisch en juridisch eigendom. Het economisch eigendom kan bij marktpartijen worden gelegd en het juridisch eigendom bij de gemeente.

3.3 Deelmobiliteit – Schriftelijke antwoorden

- 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?**

Antwoord partij 1:

Wij steunen de gedachte dat de overheid grip houdt op collectieve voorzieningen als deelmobiliteit. Het verkopen/ afstand doen van deze plekken aan particulieren belemmert kansen voor de toekomst. Daarbij doen wij een beroep op een langetermijnvisie ten aanzien van het fenomeen van MH's. Waarbij in aanbod/diversiteit zich de komende jaren nog vele ontwikkelingen zullen voordoen. Zo is het denkbaar dat (lokale) energiemaatschappijen vergaande investeringen zullen doen in (elektrische) deelauto's en hun parkeerplekken. Om in te spelen op de potentie van bidirectioneel laden en het fenomeen van "buurtbatterij". Zoals onder vraag 1 gedeut zouden de MH's idealiter "geparkeerd" worden bij de gebiedsontwikkelingsmaatschappij, tot het moment dat het concept voldoende is uitgekristalliseerd.

9. Hoe kijkt u aan tegen de verkoop van de deelauto plekken aan de VvE?

Antwoord partij 1:

Kort en goed, menen wij dat dit korte termijn denken is in strijd met gewenste lange termijnperspectief waarbij flexibiliteit en kansen voor de toekomst niet worden uitgesloten. Als tijdelijke oplossing kunnen wel plaatsen verhuurd worden aan een VvE, voor bijvoorbeeld periode van 3 – 5 jaar. Er zullen duidelijke contractuele afspraken moeten worden gemaakt, hoe de VvE deze parkeerplaatsen dient te beheren.

10. De gemeente onderzoekt 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?

Antwoord partij 1:

Deelauto's die stil staan kosten geld. De uitdaging zit er in dat deelvervoer efficiënt wordt aangeboden. Niet te weinig voertuigen voor de piekvragen en niet te veel vragen tijdens daluren. Oplossing zit in een slim boekstelsysteem, waarbij gebruik wordt gemaakt van systemen als Yield Management, overboekingen en incentives worden geboden om op andere wijze, andere momenten te reizen of niet te reizen. Gezocht moet dan ook worden naar een model, waarbij bewoners een structurele financiële bijdrage leveren bij de inrichting van de dagelijkse verplaatsing. Kortom, een abonnement.

Antwoord partij 2:

De gemeente 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. Dit is juridisch niet mogelijk. Bewoners zijn namelijk vrij om zelf te kiezen hoe ze hun mobiliteitsbehoefte invullen. Dit is vergelijkbaar met het recht op vrije keuze van de energieleverancier. Werk met een mobiliteitsfonds waar vanuit de aanbieder kortingsabonnementen en -acties kan opzetten.

11. Wat is volgens u de beste wijze voor het organiseren en exploiteren van deelmobiliteit in de mobiliteitshubs?

Antwoord partij 1:

Zie antwoord vraag 1 voor wat betreft eigendom. Voor wat betreft exploitatie is inzet van MaaS-aanbieder noodzakelijk. Hierbij moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen vervoers- en mobiliteitsdiensten. Dat is het verschil tussen het fysiek leveren van vervoermiddelen en het boekingsstelsysteem waarmee op een intelligente wijze een reiziger aan een modaliteit wordt gekoppeld. Hiermee wordt gestreefd naar het inrichten van incidentele verplaatsingen, naar de abonnementsvorm voor het dagelijks inrichten van reizen naar de toekomstmuziek om op basis van maatschappelijke wenselijkheid te sturen om mobiliteitskeuzes op basis van congestie, klimaat en milieudoelinden en gezondheid. Dit zoals dit in meerdere toekomststudies reeds is vormgegeven. Dit zou op mesoniveau het streven moeten zijn als visie hoe je mobiliteit in de toekomst wilt inrichten.

Antwoord partij 2:

Voor deelgebied centrum:

Deelmobiliteit wordt als gebiedsoplossing ingezet waarbij de fysieke hubs voor alle bewoners toegankelijk zijn en voertuigen digitaal toegankelijk zijn via een MaaS-platform. De flexibiliteit en diversiteit is hierdoor groter: er hoeft niet per hub overgedimensioneerd te worden en de diversiteit aan voertuigen die de bewoners tot hun beschikking hebben is groter. Deelmobiliteit kan in zijn geheel worden aanbesteed, waardoor mogelijk één partij de gehele exploitatie op zich neemt. Dit vergroot de kans op een gezonde business case.

Eigenaar van de mobiliteitshub (in dit geval een belegger) is eigenaar van de parkeerplekken van de deelauto's en verhuurt deze aan de exploitant. Hier zit wel een tegengesteld belang. Deelauto's leveren een minimale huurwaarde op en hebben een negatief effect op de exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Bij een toename van de vraag aan deelauto's is het niet direct in het belang van een commerciële belegger om meer plekken beschikbaar te stellen. Een goede juridische constructie is nodig om de plekken voor deelauto's te borgen. Als alternatief -bezien vanuit financieel oogpunt- kunnen de deelauto's direct voor de hubs worden gepositioneerd op maaiveld. Dit komt ook de zichtbaarheid en laagdrempeligheid ten goede, maar heeft mogelijk een negatief effect op ruimtelijke kwaliteit. De parkeerplekken van de deelauto's kunnen ook aan de gemeente verhuurd worden. Zij kan deze via een concessie aanbieden tezamen met het gehele deelmobiliteitssysteem aan meerdere aanbieders.

Overige deelgebieden (parkeerhub):

De deelauto's kunnen niet worden verkocht aan een deelauto-aanbieder. Deze partijen hebben in hun business model hier geen middelen voor beschikbaar. Om de toekomstbestendigheid te borgen kunnen deze plekken aan de gemeente Haarlemmermeer worden overgedragen waarna de gemeente concessiehouder wordt van de

deelmobiliteitsplekken. Andere vormen zijn ook denkbaar maar maken de juridische organisatie complex. Een alternatief waar we ook bij betrokken zijn, is het mobiliteitsbedrijf. Toekomstige bewoners, corporatie en beleggers zijn aandeelhouder in een mobiliteitsbedrijf die de deelmobiliteitsplekken gunt. Dit is organisatorisch een ingewikkelde oplossing waarbij bewoners een grote verantwoordelijkheid krijgen om een mobiliteitsbedrijf te runnen, een zware last.

Deelmobiliteit wordt aangeboden, net als bij model 1 (mobiliteitshub) via één MaaS-platform voor geheel Lincolnpark. Bewoners/ondernemers in het gehele gebied kunnen hierdoor gebruik maken van alle deelmobiliteit in alle hubs. Hierdoor is de kans van slagen (door meer gebruik en daarmee een gezonde business case) vergroot. De deelmobiliteit kan in zijn geheel worden aanbesteed (bij voorkeur door de gemeente door middel van een concessie), waardoor mogelijk één partij de gehele exploitatie op zich neemt. Dit vergroot de kans op een gezonde business case enorm. Er zal in overleg gegaan moeten worden met de beoogd exploitant om het aantal deelauto's en de juiste verdeling te optimaliseren, teneinde een structureel gebruik voor elkaar te krijgen. De gunningscriteria stellen we graag met alle stakeholders op, ontwikkelaar, belegger, corporatie, gemeente en indien mogelijk toekomstige bewoners/gebruikers. Zo zorgen we dat het aanbod past bij de ambities en behoeften van Lincolnpark.

12. Welke kansen ziet u om ook andere modaliteiten van deelmobiliteit te organiseren in de mobiliteitshubs?

Antwoord partij 1:

Naar onze mening is HOV, alsook deellogistiek (bus, transporter, e-bakfiets) onderdeel van de MH. Daarnaast zijn er diverse andere wijkvoorzieningen te organiseren. Bijvoorbeeld centrale afvalverzameling (ter voorkoming dat er iedere week een vuilnisauto door de straten rijdt), pakketservices (ter voorkoming dat er meerdere busjes door de straten rijden), koelopslagen, ter voorkoming dat Albert Heijn iedere dag 3x door de straat rijdt.

Deelmobiliteit – Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Aanbieder van deelmobiliteit zou onderdeel kunnen worden van de publiek-private alliantie. Verder is het belangrijk dat eindgebruikers vanuit één platform hun verplaatsing kunnen organiseren. Het heeft de voorkeur om één partij de regie te geven en de deelmobiliteit niet op te knippen. Voorkeur is om deelmobiliteit op schaal van geheel Lincolnpark Tweede Fase te organiseren. Eventueel kunnen meerdere aanbieders onderdeel worden van publiek-private alliantie.

Antwoord partij 2:

De deelmobiliteit zou op maaiveld gerealiseerd moeten worden en niet in de hub. Op maaiveld is deelmobiliteit meer toegankelijk, wat het gebruik stimuleert. Ook is het plaatsen van deelmobiliteit op maaiveld gunstig voor de business case van de mobiliteitshubs. De deelaanbieders kunnen voor de parkeerplekken slechts beperkte huur betalen. Deelmobiliteit kan zo de exploitatie van de hubs onder druk zetten. Het advies is om deelmobiliteit op maaiveld te organiseren in kleinere hubs van 2 of 3 auto's.

Deelmobiliteit moet niet per deelgebied georganiseerd worden. Het is beter om als aanbod op heel Lincolnpark met elkaar samenhangt. Deelgebied overstijgend moet het gebruik van deelmobiliteit gemonitord worden. Voordeel hiervan is dat het aanbod per deelgebied niet over gedimensioneerd hoeft te worden.

Gemeente kan een mobiliteitsgarantie afgeven. Dit zijn gezamenlijke afspraken tussen de gemeente, markt en aanbieders. De garantie geeft aan wat het maximale aantal plekken voor deelmobiliteit is.

3.4 Parkeerplekken – Schriftelijke antwoorden

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?

Antwoord partij 1:

Deelgebruik van parkeren is voorwaardelijk voor functioneren van de MH. Er moet een duidelijke visie komen op parkeren van eigen autobezit ten opzichte van deelmobiliteit in ruimtelijk perspectief. Met korte, middellange en langetermijnperspectief ten aanzien van dubbelgebruik. Niet alles hoeft meteen ingezet te worden voor dubbelgebruik. Maar ook niets mag worden uitgesloten. Dit betekent dat het parkeren vooralsnog valt onder regie van de gebiedsorganisatie.

Antwoord partij 2:

Voor deelgebied centrum:

Door verhuur van parkeerplekken in de mobiliteitshub ontstaan kansen voor dubbelgebruik. De belegger van de hub kan hiermee het gebruik/verhuur van plekken optimaliseren.

Voor overige deelgebieden (parkeerhub):

Door individuele verkoop van plekken zien we weinig kansen voor dubbelgebruik. De flexibiliteit van het parkeergebouw, waarbij er eventueel lagen op of afgehaald kunnen worden, is door de individuele verkoop van de plekken zeer gering, hiervoor dienen bij wijzigingen in/aan het gebouw de meerderheid van de eigenaren (incl. hypotheekverstrekkers) akkoord te gaan en maakt het een ingewikkelde/omvangrijke ingreep. Er is een markt- en VvE risico bij leegstand. Hierdoor is flexibiliteit nodig in het stedenbouwkundig plan en de parkeernorm om bijvoorbeeld voor het parkeergebouw in een opvolgend deelplan minder parkeerplaatsen te realiseren. Dit risico is in kaart te brengen middels crowdsourcing.

Parkeerplekken – Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Het is randvoorwaardelijk dat parkeren in de omgeving niet gratis mogelijk is. Dit moet gereguleerd worden. Voor het centrumgebied is de exploitatie minder risicovol vanwege het verwachte dubbelgebruik.

Antwoord partij 2:

Het is belangrijk om de autoafhankelijkheid van de doelgroepen in beeld te brengen. In de woongebieden kan worden gewerkt met appartementsrechten. Dit maakt de hub niet erg flexibel. Je zou voor de eerste auto appartementsrechten kunnen verkopen en voor de tweede auto huurabonnementen kunnen afgeven. Ook bewoners uit andere deelgebieden zouden een plek voor een tweede auto in een andere hub moeten kunnen huren.

Antwoord partij 3:

Volgens het publiekrecht moeten de parkeerplaatsen volgens gemeentelijke norm worden gerealiseerd. Belangrijk om na te gaan welke appartementen een parkeerrecht krijgen en welke niet. In de parkeerbalans moet worden aangegeven welke plekken voor dubbelgebruik zijn en welke niet. Ook moet worden vastgelegd welke plekken publiek zijn en welke privaat. Verder is het belangrijk dat parkeren in de omgeving gereguleerd is. Gefragmenteerd uitbreiden van het gereguleerde gebied werkt niet.

3.5 Voorzieningen – Schriftelijke antwoorden

14. Hoe kunnen volgens u de voorzieningen zoals een koffiezaak, pakketkluis en werkplek het beste georganiseerd en geëxploiteerd worden?

Antwoord partij 1:

Van belang is een heldere economische beschouwing van genoemde functies met duiding of het hier een noodzakelijke publieke functie is behorend bij concept (met €-steun) of een redelijkerwijs uit te voeren commerciële activiteit. Bij de eerste dient regie plaats te vinden vanuit de gebiedsorganisatie. Wat betreft de tweede: commerciële verhuur van commerciële ruimten aan bij het concept passende aanbieders. Maar kritisch op aard en kwaliteit. Strikte vastlegging in huurcontract. Wat betreft pakketservice. Duidelijke regels stellen wat wel en niet de straten in mag rijden. Pakketzuilen zijn bijvoorbeeld alleen interessant als de leverancier niet aan de deur mag bezorgen. Werkplekken in de MH's zijn alleen exploitabel, als deze via bedrijfsregelingen te huren zijn. In de toekomst moet dit gekoppeld worden aan de mobiliteitskeuze: als men besluit niet te reizen omwille van efficiënt gebruik van deelauto's, dan moet dit in het abonnement van de mobiliteitsdienst als alternatief worden aangeboden.

Antwoord partij 2:

Deelgebied Centrum: De ruimte voor de horeca in combinatie met fietswerkplaats wordt door de belegger commercieel verhuurd. Het aanbieden van enkele (elektrische) deelfietsen is hierbij kansrijk. De VvE's huren van de belegger de ruimte van de pakketdienst, volgens een van tevoren afgesproken huursom. Indexatie en contractduur is eveneens van tevoren afgesproken. De huursom is onderdeel van de servicekosten van de VvE. Overigens kan een dergelijke voorziening ook direct verhuurd worden aan een logistieke vervoerder of 'pick up and drop off' exploitant.

Overige deelgebieden (parkeergebouw): Voorzieningen zoals een koffiezaak of werkplek zijn niet voorzien in dit parkeergebouw. Een pakketruimte of andere, op de bewoners gerichte services, kunnen worden gerealiseerd door de

ruimte te verkopen aan de VvE's die hiervan gebruik maken. De realisatiekosten worden dan opgenomen in de verkoop van de woning, de exploitatie wordt verwerkt in de servicekosten.

15. Welke kansen en risico's ziet u voor de inpassing van collectieve energievoorzieningen in de mobiliteitshubs?

Antwoord partij 1:

Hier liggen volgens ons grote kansen vanuit ervaringen op andere locaties en samenwerking met partners. In onze ogen is een collectieve energievoorziening onlosmakelijk onderdeel van het concept van de MH. Waarbij deze een functie vervult in de opwek, opslag (buurtbatterij) en netbalanceren van energie op lokaal niveau.

Antwoord partij 2:

Deelgebied Centrum: Het dak, danwel de ondergrond van de hub kan gebruikt worden voor energievoorzieningen (zonnepanelen, WKO, energieopslag). De opbrengst hiervan kan ofwel ten gunste van belegger komen, ofwel van een aparte energie-exploitant of -coöperatie. Indien het een aparte exploitant/coöperatie betreft, dan huurt deze partij de installaties of de m2s van de eigenaar van de hub. Middels een opstalrecht is dit juridisch goed te borgen.

Overige deelgebieden (parkeerhub): Het dak, danwel de ondergrond van de hub kan gebruikt worden voor energievoorzieningen (zonnepanelen, WKO, energieopslag). Dak en ondergrond zal eigendom zijn van de VvE-Parkeergebouw. De opbrengst hiervan komt daarmee ten gunste van deze VvE.

Voorzieningen – Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Een mobiliteitshub kan het centrum van een gemeenschap worden. Juist wanneer dit gecombineerd wordt met een gezondheidscentrum, buurtbatterij, sociale werkplek of energie opwek. Een hub kan veel meer bevatten dan alleen mobiliteit. Flexibiliteit en adaptiviteit zijn hierin wel belangrijk.

Het is gemakkelijker om de hub te realiseren, financieren en exploiteren als de voorzieningen niet bij de parkeergarage in één gebouw zit. Het gaat met name om de nabijheid van voorzieningen die belangrijk is.

Antwoord partij 2:

Koppeling met voorzieningen in de hubs kan heel goed. Een mobiliteitssysteem groeit steeds meer naar een energiesysteem. Wel is het advies om de andere voorzieningen te clusteren. In het centrum zitten alle voorzieningen al geclusterd. Het zorgt voor te veel versnippering als in de hubs in de woongebieden ook voorzieningen zoals horeca in de plint worden gerealiseerd. Voorzieningen zoals een pakketmuur kan wel. Dan gaat het om onbemande voorzieningen.

Antwoord partij 3:

Combinatie met andere voorzieningen is logisch. De businesscase van stroom wordt in de garage misschien nog wel het meest dominant. Hoe de businesscase eruit gaat zien is nog onzeker. Denk na over het energiesysteem. Kunnen bewoners uit de omgeving straks energie van de zonnepanelen van de hubs afnemen? Dit moet contractueel worden vastgelegd.

3.6 Kosten – Schriftelijke antwoorden

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

Antwoord partij 1:

Zie vraag 1: vanuit de integrale blik op gebiedsniveau vanuit een publiek-private gebiedsorganisatie.

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

Antwoord partij 1:

Zie vraag 1: vanuit de integrale blik op gebiedsniveau vanuit een publiek-private gebiedsorganisatie.

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?

Antwoord partij 1:

Zie vraag 1: vanuit de integrale blik op gebiedsniveau vanuit een publiek-private gebiedsorganisatie.

19. Welke kosten kunnen er volgens u redelijkerwijs worden doorgelegd aan de VvE?

Antwoord partij 1:

Antwoord op deze vraag is maatwerk voor het vervolg.

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?

Antwoord partij 1:

Zie vraag 1: een publiek-private gebiedsorganisatie met specifieke entiteit (stichting).

Kosten - Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Investering in de mobiliteitshubs betreft een kostbare investering. De grootste investering zit in het gebouw zelf. Met name in de exploitatieperiode is er een groot risico. De afname is onzeker. Dit wordt onder andere versterkt door de grote hoeveelheid appartementen. Een ontwikkelende partij wil wel een deel van de investering doen, maar het risico moet gedeeld worden met meerdere partijen.

Antwoord partij 2:

De businesscase van de hubs bestaat uit drie geldstromen: maatschappelijk, revenues van de aanbieders en outdoor advertisement. Voor het centrumgebied kan de belegger van het retail vastgoed in de hub investeren.

Verder is ook de kostenkant van de vraagzijde van belang. Zorg ervoor dat er voor iedereen een betaalbaar mobiliteitsaanbod is. Voor sommige bewoners is een auto echt nog noodzakelijk. Zorg dat zij deze wel kunnen blijven parkeren.

Antwoord partij 3:

In de parkeerexploitatie zijn de prijs en hoeveelheid parkeerplekken variabel. Waarschijnlijk is er weinig marktwerking omdat de marges klein zijn.

3.7 Aanbesteding – Schriftelijke antwoorden

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?

Antwoord partij 1:

Het denken over en handelen ten aanzien van de MH's voor Lincolnpark is naar onze mening deelgebied overstijgend. Idealiter bestuurt vanuit de gebiedsorganisatie.

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 ontwikkelt? Heeft het voor u de voorkeur om dit in één aanbesteding te organiseren of de mobiliteitshubs los aan te besteden?

Antwoord partij 1:

Wij zien de noodzaak voor integrale benadering op gebiedsniveau. Aanbesteding van MH's als zelfstandig element doet geen recht aan het complexe vraagstuk, waarbij het zeer twijfelachtig is of partijen zich zullen aandienen zonder vergaande garanties/afspraken. Niet alleen nu, maar ook naar de toekomst. Wij zien de Mobiliteitshubs als nutsvoorziening/infrastructuur die op gebiedsniveau dienen te worden bestuurd door de gebiedsorganisatie. In ieder geval tot deze tot een vorm van volwassenheid zijn gekomen.

Antwoord partij 2:

Deelgebied Centrum: Door de mobiliteitshubs op deze manier aan te besteden, waarbij met name de parkeervoorzieningen in het Deelgebied Centrum op deze wijze geëxploiteerd kunnen worden, kunnen twee gebouwen aan één belegger aangeboden worden. Daarmee ontstaat voldoende kritieke massa om een gezonde business case te realiseren.

De aanbesteding van de twee mobiliteitshubs kunnen hierdoor goed ondergebracht worden in de totale gebiedsontwikkeling van het eerste deelgebied. Doordat de belegger van de mobiliteitshub bij voorkeur ook eigenaar is van het niet-woonprogramma (in dit geval de supermarkt), ontstaat wederkerigheid: de eigenaar heeft baat bij een goedlopende, -verzorgde en sociaal veilige hub. En doordat deze hub goed loopt, ontstaat een gunstig verdienmodel voor diezelfde eigenaar. Hierdoor is het belangrijk om programma en hubs tezamen aan te besteden. Aangezien daarnaast het woningbouwprogramma op of aan de andere functies gekoppeld is, en de openbare ruimte voor alle functies van belang is, heeft het de voorkeur om de gehele integrale gebiedsontwikkeling in één aanbesteding te organiseren.

Het heeft de voorkeur dat deelmobiliteit 'deelgebiedoverstijgend' is. Dit kan zodoende apart aanbesteed worden, bij voorkeur door de gemeente in een concessie.

Overige deelgebieden (parkeerhubs): Door het onderscheid tussen mobiliteitshub (model 1, Centrum) en parkeergebouw (model 2), kan vanuit helderheid een afbakening per deelgebied plaatsvinden. Door verkoop van de plekken in het parkeergebouw, gekoppeld aan de parkeernorm per woning, kunnen deze één of twee gebouwen zeer goed opgenomen worden in de deelgebiedsontwikkeling. Aanbesteding van het gehele deelgebied, inclusief parkeergebouwen is daarmee zeer realistisch en heeft daarmee ook onze voorkeur.

Aanbesteding - Antwoorden mondelinge consultatie

Antwoord partij 1:

Bij voorkeur kunnen alle mobiliteitshubs met elkaar communiceren door middel van een gebiedsbrede entiteit. Aan de ene kant is het logisch om het centrumgebied los te knippen, want deze mobiliteitshub is een stuk makkelijker te financieren. Aan de andere kant wil je zoet (financieel gunstige mobiliteitshub centrum), koppelen aan het zuur (financieel minder gunstige mobiliteitshubs in de woongebieden).

Het opknippen van de uitvraag in verschillende deelgebieden is niet de juiste oplossing. Het beste is om niet een plan uit te vragen, maar een alliantie die haar visie geeft op de complexe opgave. Er zijn nog weinig vergelijkbare opgaven gerealiseerd, dus vraag bij voorkeur in de uitvraag niet naar referentie opdrachten.

Antwoord partij 2:

Door het onderscheid tussen mobiliteitshub en parkeergebouw, kan vanuit helderheid een afbakening per deelgebied plaatsvinden. Door verkoop van de plekken in het parkeergebouw, gekoppeld aan de parkeernorm per woning, kunnen deze één of twee gebouwen opgenomen worden in de deelgebiedsontwikkeling. Aanbesteding van het gehele deelgebied, inclusief parkeergebouwen heeft daarmee de voorkeur.

3.8 Overig – Schriftelijke antwoorden

23. Kent u referentieprojecten waarin dergelijke mobiliteitshubs zijn gerealiseerd?

Alle partijen kennen referentieprojecten in planontwikkeling en contractering en in beperkte mate in reeds gerealiseerd en operationele vorm. Vanwege privacy redenen worden die niet benoemd.

24. Heeft u overige aandachtspunten of suggesties die u graag wil meegeven aan de gemeente?

Antwoord partij 1:

De ontwikkeling van Lincolnpark en de gedachte innovatieve mobiliteitsoplossingen toe te passen, vraagt om samenwerking tussen partijen met een brede kijk op gebiedsontwikkeling en langetermijnperspectief.

Antwoord partij 2:

Mobiliteitsmarkt: de deelmobiliteitsmarkt is nog onvolwassen. De business case staat onder druk en er is veel concurrentie. Dit vraagt om een gedegen marktonderzoek en de juiste condities. Het in een gebouwde voorziening onderbrengen van deelmobiliteit is een kostbare en minder zichtbare en toegankelijke oplossing. Om die reden zien we een trend onder gemeenten dat (een deel van) de deelauto's toch op maaiveld een plek krijgen toegewezen.

Wanneer u het deelmobiliteitssysteem als geheel wilt aanbesteden, zoals wij voorstellen, adviseren wij u om vroegtijdig met exploitanten het gesprek te voeren op welke wijze dit het beste opgepakt kan worden.

Andere modaliteiten van deelmobiliteit: We verwachten dat veel bewoners hun woon-werk afstand met een E-bike kunnen invullen. De gemiddelde woon-werk afstand in Haarlemmermeer ligt met 17,1 km namelijk onder het Nederlands gemiddelde. We zien dan ook mogelijkheden om de E-bike te stimuleren als alternatief voor de auto. Het ligt voor bewoners dan meer voor de hand een E-bike te leasen of te kopen dan een deel-e-bike te gebruiken. Voor een elektrische deelbakfiets, die duurder is in aanschaf en deels een incidenteler gebruik kent zien we wel een behoefte. Hetzelfde geldt voor elektrische deelscooters.

Antwoord partij 4:

Voor het optimaal functioneren van de supermarkten die onderdeel zijn van het 'Centrumblok' is het van cruciaal belang dat voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden in de mobiliteitshubs van het 'Centrumblok'. Voor supermarkten op dergelijke locaties geldt in Hoofddorp een parkeernorm variërend van 5,9 tot 7,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Voor de beoogde supermarkten van 1.200 m² WVO en 1.400 m² WVO zullen volgens deze parkeernormen circa 250 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Verder is het belangrijk dat een duidelijke verbinding gelegd wordt tussen de parkeerplaatsen en de entrees van de supermarkten. De afstand moet zo kort mogelijk zijn en er moeten zo min mogelijk obstakels zijn. Doordat de mobiliteitshubs uit meerdere parkeerlagen zullen bestaan zal gewerkt moeten worden met tapis roulants en grote liften zodat alle parkeerlagen bereikt kunnen worden met winkelwagens. Verder is het van belang dat in de mobiliteitshubs voldoende ruimte is waar winkelwagens opgesteld kunnen worden. Als laatste aandachtspunt is het van belang dat het parkeren voor supermarktbezoekers gratis zal worden (geheel gratis of bijvoorbeeld het eerste uur gratis voor supermarktklanten).

Bijlage 1 Concept programma van eisen mobiliteitshubs

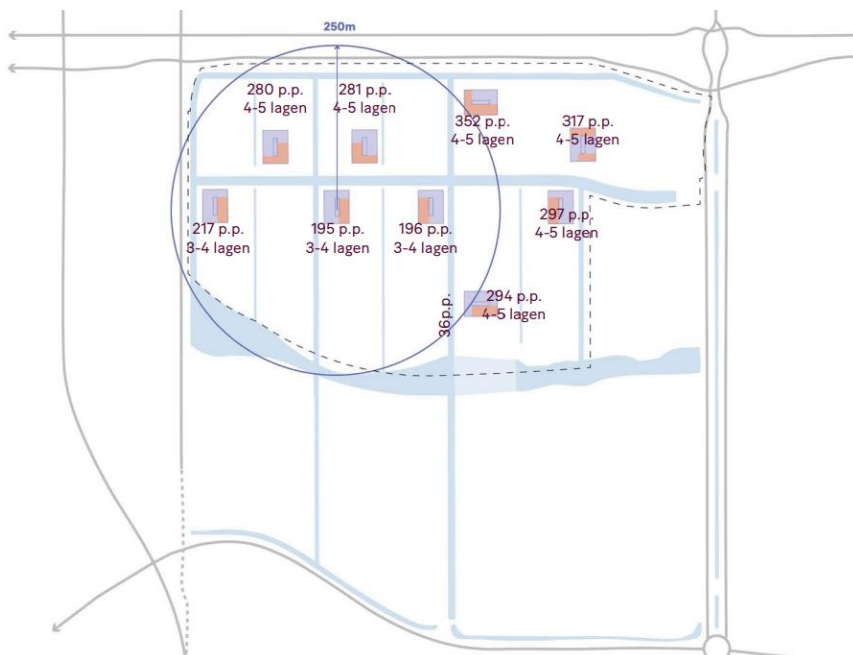
1. Aanleiding

Dit document bevat het programma van eisen en wensen van de mobiliteitshubs voor Lincolnpark Tweede Fase te Hoofddorp. De eisen die in dit document staan, zijn afkomstig uit het Stedenbouwkundig Plan, het Mobiliteitsplan, het Bestemmingsplan en diverse door de gemeente uitgevoerde onderzoeken. Aanvullend op deze eisen zijn er ook wensen geformuleerd die de gemeente graag terug ziet in de realisatie van de mobiliteitshubs. Dit document is bedoeld als bijlage bij de leidraad Marktconsultatie Mobiliteitshubs om marktpartijen in één overzicht inzicht te bieden in de beoogde eisen en wensen voor de mobiliteitshubs. Dit programma van eisen en wensen is slechts indicatief. Hier kunnen geen rechten aan worden ontleend. In het volgende hoofdstuk worden de eisen voor de mobiliteitshubs beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de wensen. Hoofdstuk 4 bevat aanvullende informatie over de mobiliteitshub van deelbied Centrum.

2. Eisen

Omvang

1. In totaal zullen er naar verwachting circa 1.800 tot 2.500 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit aantal is afhankelijk van het bouwprogramma (het Stedenbouwkundige plan kent 1.583 woningen en het bestemmingsplan maakt 1.800 reguliere woningen mogelijk), met daarnaast ruimte voor supermarkten, middelbare scholen, een sporthal en kleinere bedrijvigheid. Op de vraag naar parkeerplaatsen zijn daarnaast van invloed de mogelijke komst van HOV, de mate van dubbelgebruik en de toepassing van deelauto's. Er worden negen mobiliteitshubs gerealiseerd. Elke mobiliteitshub biedt het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is voor het directe verzorgingsgebied. De grootte van de mobiliteitshubs varieert van ongeveer 200 tot 360 parkeerplaatsen. De supermarkten, de sporthal en de scholen zijn geclusterd rondom de twee grootste hubs in het centrum. De bedrijvigheid is geclusterd in de deelgebieden centrum en Parkbos. Onderstaande kaart geeft een indicatie van het aantal parkeerplaatsen en het beoogde aantal bouwlagen.



Figuur 1a Schatting aantal parkeerplaatsen en bouwlagen per mobiliteitshub (Bron: Stedenbouwkundig plan, 2021)

2. Bij gronduitgiftes worden de parkeernormen (gedifferentieerd naar type woningen en functies) toegepast op alle nieuw te bouwen woningen waardoor het schaarse aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt verdeeld over de verschillende bewoners.
3. Een mobiliteitshub heeft bij een indicatieve maat van 50 m x 38 m circa 75 parkeerplekken per verdieping, de hoogte van de hubs sluit aan bij de behoefte aan parkeren en de hoogte van de omliggende bebouwing. Voor de meeste hubs geldt dat er ruimte is voor mogelijke uitbreiding met een extra laag parkeren, indien hier in de toekomst behoefte aan is.
4. De begane grond hoogte is minimaal 4 meter (vloer tot vloer) en biedt ruimte voor aanvullende buurtfuncties.

Ligging

5. De ligging van de mobiliteitshubs is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan. De mobiliteitshubs liggen bij de entrees van de deelgebieden.
6. De hubs worden vrijliggend of geïntegreerd in of naast andere functies gerealiseerd volgens de beeldkwaliteitseisen.
7. Alle mobiliteitshubs zijn gekoppeld aan de Schoolstraat die uitkomt op de Johan Enschedelaan en de Bennebroekerweg of aan de Dorpsstraat / Entreestraat die gekoppeld is aan de Hoofdweg Oostzijde en de Spoorlaan. In het Stedenbouwkundig Plan is de ligging van de mobiliteitshubs weergegeven.
8. De maximale loopafstand van een woning naar een mobiliteitshub is 250 meter.

Functie

9. De mobiliteitshub is geschikt voor parkeren van bewoners, bedrijven, maatschappelijke instellingen en voor bezoekers hiervan.
10. In de mobiliteitshub worden parkeerplaatsen voor deelmobiliteit gerealiseerd. In elke hub zullen 15 tot 20 plekken voor deelmobiliteit moeten worden gereserveerd.
11. Waar mogelijk worden in de mobiliteitshubs actieve plinten met buurtfuncties gerealiseerd zonder verkeersaantrekkende werking. De definitie van een Mobiliteitshub in het bestemmingsplan betreft *“een gebouwde parkeervoorziening met als hoofdfunctie parkeren waarbij tevens andere ondergeschikte functies toegestaan zijn”*. Het bestemmingsplan maakt op de begane grond van de Mobiliteitshubs de volgende ondergeschikte functies mogelijk: (Bestemmingsplan, 2022)
 - maximaal 5.000 m² BVO ondergeschikte functies verdeeld over 9 mobiliteitshubs; waarbij geldt:
 - o maximaal 750 m² BVO ondergeschikte functies per hub;
 - o commerciële- en maatschappelijke dienstverlening, praktijkruimten, kantoren, met een maximum van 100 m² BVO per hub en een maximum van 400 m² BVO in totaal;
 - o horeca tot en met categorie 1, met een maximum per hub van 75 m² BVO;
 - o wijkondersteunende voorzieningen: voorzieningen met wijkondersteunende functies, waaronder ruimten voor bijeenkomsten, fietsenstallingen, kluisjes, pakket afgiftepunten, klusruimte, bergruimte t.b.v. gezamenlijke tuin et cetera;
 - o nutsvoorzieningen zoals stroom transformatoren;
 - o een parkeernorm van 0.

Het is aan de marktpartij om binnen deze kaders de precieze invulling van de voorzieningen in de mobiliteitshubs te bepalen.

12. Duurzame voorzieningen kunnen in de hub een plek krijgen. We denken aan bijvoorbeeld opwekking van zonne-energie op het dak en uiteraard het laden van elektrische voertuigen voor de buurt. De laadfaciliteiten kunnen helpen om de pieken in de vraag van elektriciteit te beperken.

13. De mobiliteitshubs moeten van functie kunnen veranderen of uit te breiden zijn als de parkeerbehoefte wijzigt. De gemeente wil een adaptieve woonwijk realiseren die kan inspelen op een veranderende mobiliteitsbehoefte in de toekomst.

3. Wensen

14. Fietsparkeren kan in de mobiliteitshub worden ingepast, maar een stalling dicht bij de woningen en bedrijven heeft altijd de voorkeur.
15. Het plaatsen van deelfietsen, bij voorkeur bij de entree van de mobiliteitshubs is mogelijk.

the 1990s, the incidence of *S. flexneri* has increased in the United Kingdom [10]. In the United States, *S. flexneri* has been reported as the most common serotype in children with acute bacterial dysentery [11]. In the United Kingdom, *S. flexneri* has been reported as the most common serotype in children with acute bacterial dysentery [12].

There is a need to develop a vaccine against *S. flexneri* to protect children in the United Kingdom and other countries where the incidence of *S. flexneri* is high. The purpose of this study was to determine the serotypes of *S. flexneri* isolated from children with acute bacterial dysentery in the United Kingdom, and to determine the serotypes of *S. flexneri* isolated from children with acute bacterial dysentery in the United States.

MATERIALS

Study sites

The study was conducted in two sites: the United Kingdom and the United States. In the United Kingdom, the study was conducted in the United Kingdom. In the United States, the study was conducted in the United States.

The study was conducted in the United Kingdom. The study was conducted in the United States.

The study was conducted in the United Kingdom. The study was conducted in the United States.

The study was conducted in the United Kingdom. The study was conducted in the United States.

The study was conducted in the United Kingdom. The study was conducted in the United States.

The study was conducted in the United Kingdom. The study was conducted in the United States.