Interreg North Sea Region SHARE-North
European Regional Development Fund
EUROPEAN UNION

SHARE North

BAGIJNESTRAAT

Mobiliteit als Vastgoed Service

ADVIER MOBILISEERT

Advier BV
KvK 27173055
Mijnbouwstraat 120
2628 RX Delft
www.advier.nl
+31 (0)15-214 05 71

INHOUD

1. INLEIDING 3
1.1 LEESWIJZER 5
2. ACHTERGROND EN UITGANGSPUNTEN 6
2.1 UITGANGSPUNTEN 7
3. MOBILITEITSPORFIEL BAGIJNESTRAAT 10
3.1 PROFIEL BEWONERS 10
3.2 NABIJHEID TOT HET OPENBAAR VERVOER 10
3.3 BESCHIKBAARHEID FIETS 11
3.4 DE AFSTAND TOT DE DEELAUTO / DEELMOBILITEIT 11
3.5 IMAGO /EXCLUSIVITEIT DEELCAPACITEIT 11
3.6 TYPE DOELGROEP / VRAAG GESTUURD AANBOD 12
3.7 VERZORGINGSGEBIED 13
3.8 BESCHIKBAARHEID STRAAT PARKEREN 13
3.9 BESLOTEN / PUBLIEK 13
3.10 KOSTEN 13
3.11 LIFE CHANGING MOMENT 14
3.12 AANTAL PARKEERPLAATSEN 14
4. AANBOD 16
4.1 *MAVS GEKOPPELD AAN HET VASTGOEDBEHEER* 16
4.2 DE SPELREGELS 17
4.3 NADER VAST TE LEGGEN 17
4.4 ADVIES ADVIER 18
4.5 TEKST AMBOG 19
5. BRONNEN 20

Beschrijving: Bij de herontwikkeling van het Bagijnestraat legt de genormeerde ruimte voor het parkeren een grote druk op de woon- en omgevingskwaliteit. Hiertoe kan een afwijkende parkeeroplossing /mobiliteitsoplossing voorafgaand aan de ontwikkeling middels een afwijkingsprocedure worden vastgesteld. In dit rapport wordt de afwijkende mobiliteitsoplossing beschreven en onderbouwd als aanzet voor het inzetten van een afwijkingsprocedure.

1. INLEIDING

De ambitie is om Bagijnestraat te ontwikkelen met Mobiliteit als Vastgoedservice als flexibele en toekomstgerichte parkeer- en mobiliteitsoplossing voor haar huurders. Hiertoe dient de afwijkende parkeeroplossing /mobiliteitsoplossing voorafgaand aan de ontwikkeling middels een afwijkingsprocedure te worden vastgesteld. In dit rapport wordt de afwijkende mobiliteitsoplossing beschreven en onderbouwd.

Aansluitend op het beleid van de gemeente Den Haag kan het Bagijnestraat worden ontwikkeld als een 'op de toekomst gerichte' locatie waarbij ingezet wordt op Mobiliteit als gebiedsservice als vervanging van het eigen autobezit. Daarbij wordt uitgegaan van de internationale trends die in de mobiliteit zullen samenkomen, waarbij vaste eigen parkeerplaatsen vanwege de waarde en kwaliteit van leefruimte niet meer aan de orde zijn. Hiermee kan flexibel worden ingespeeld op de toekomst.

Bij elke binnenstedelijke ontwikkeling van vandaag de dag wordt over autogebruik en parkeren nagedacht. Maar hoe ontwikkelt zich dat in de toekomst? De ervaringen van (gebieds-)ontwikkelaars en adviseurs, de bevindingen uit onderzoek en internationale ervaringen hebben wij naast elkaar gelegd.

Afbeelding 1: Mondiale megatrends

Huidige nieuwbouw ontwikkelingen moet aansluitend daarop dusdanig flexibel zijn dat:

- er geen desinvesteringen worden gedaan (<10 jaar)
- de beschikbare ruimte passend bij het tijdsgewricht kan worden verbeterd, en aangepast voor een nieuwe functie
- het parkeerbeleid ruimte biedt voor een nieuwe mobiliteits-werkelijkheid

1.1 Mobiliteit als vastgoedservice

Om in te spelen op de toekomst wordt ingezet op Mobiliteit als VastgoedService (verder aangeduid met MaVS). Dit resulteert in:

1. Ontwerpen vanuit de waarde van de ruimte, dus niet in langzaam en snelverkeer, maar in ruimte intensief en ruimte extensief verkeer
2. Aansluitend hierop het prioriteren van faciliteiten en services gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De auto (ruimte intensief verkeer) heeft de laagste prioriteit bij de indeling en verdeling van de publieke ruimte.
3. Het aanbieden van maatwerk deelmobiliteit en mobiliteitsbundels aansluitend bij het bewonersprofiel als vervanger voor de tweede en eerste auto. Dit volgens het principe: *The more you share the more you have.*

4. Geen verkoop van parkeerplaatsen maar hooguit het tijdelijk verstrekken van een beperkt parkeerrecht binnen de VVE
5. Het anticiperen op zelf parkerende voertuigen en andere brandstoffen voor de auto/e-bike en ander persoonlijk vervoer. Achter de slagboom kunnen deelauto's autonoom geparkeerd worden, waardoor veel minder ruimte voor de auto ontwikkeld hoeft te worden.
6. Voor de mobiliteitsbundel wordt een modern aanbod gecreëerd vergelijkbaar met het gebruikersprofiel in de historische binnenstad van Utrecht.
7. Er wordt zo veel mogelijk ingezet op betalen naar gebruik, niet alleen voor het vervoer, ook voor de ruimte.
8. Voor de bezorgdiensten worden centrale bezorg en afhaalpunten ontwikkeld.

Door een goede aansluiting van de mobiliteitsbundel bij het profiel van de toekomstige bewoners, voornamelijk expats, zal de vraag naar ruimte voor het parkeren van de auto, als deze er al is, alleen nog verder afnemen. Een belangrijke voorwaarde / eerste stap is dat niet alleen wordt ingezet op het faciliteren van parkeerruimte maar juist op het gecontroleerd aanbieden van faciliteiten (parkeerplaatsen en infrastructuur) die het individuele autobezit faciliteren. De besparing van parkeerruimte komt ten goede aan de bewoners van het Bagijnestraat door het aanbieden van exclusieve mobiliteitservices op maat. Dit wordt gedaan in de vorm van deelmobiliteit aansluitend op het bewonersprofiel, toegang tot het openbaar vervoer en de (deel-)fiets als alternatief voor de (tweede) auto.

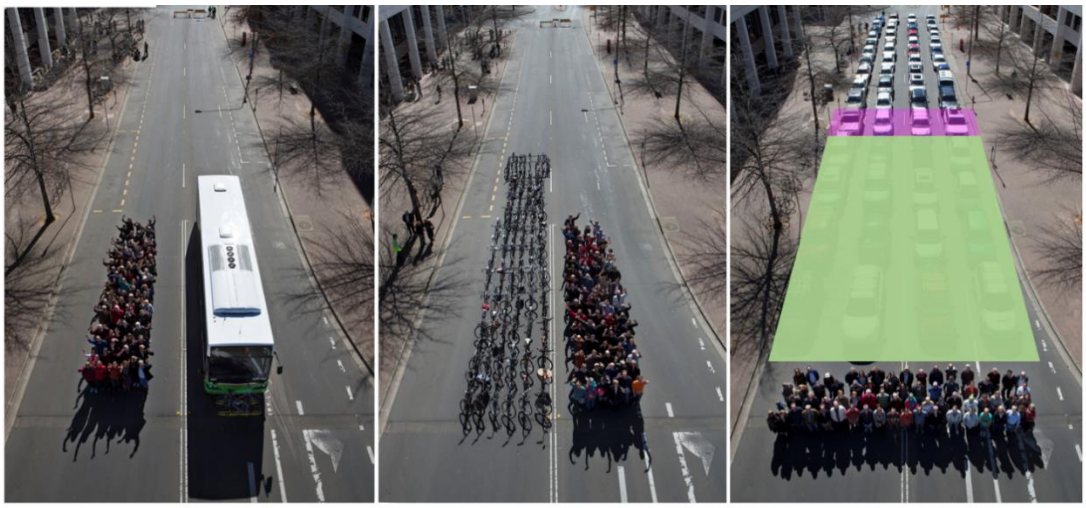
Ingespeeld wordt op het 'life changing moment' : de verhuizing van bewoners naar het Bagijnestraat. Een nieuwe locatie met een 'ander' mobiliteitsaanbod is hier in cruciaal. Erg belangrijk is daarom ook dat het aanbod van het op de toekomstgerichte mobiliteitsaanbod aansluit op het profiel van de toekomstige bewoners.

1.2 Leeswijzer

Het doel van deze nota is los te komen van bestaande denkkaders en ruimte te bieden voor een innovatieve aanpak en ontwerp gericht op de toekomst; **Het betreft een aanzet voor discussie**. Hierbij wordt vanzelfsprekend rekening gehouden met onzekerheden en mogelijke fall back scenario's indien toekomstige ontwikkelingen anders uitpakken dan verwacht. Het rapport identificeert ook de leemte in kennis die er op dit moment is, en geeft aan welke aanvullende informatie verkregen dient te worden.

2. ACHTERGROND EN UITGANGSPUNTEN

De onderstaande, veel gebruikte en al heel oude afbeelding laat zien welke impact de vervoerwijze heeft op het ruimtegebruik. In de laatste afbeelding is aangegeven welke impact deel-mobiliteit heeft op het ruimtebeslag.



Afbeelding: De impact van vier deelauto's op het ruimte gebruik.

Uit recente studies blijkt dat variatie in het aanbod van deelauto's en deelmobiliteit een voorwaarde is voor het daadwerkelijke gebruik bij (nieuwe) bewoners. Denk hierbij aan formaat en functie van de auto. Een verhuisbusje (in het begin), (vakantie-) auto's op afroep (Renault Espace voor de vakantie), de auto als fun (Porsche) etc. Maar ook de bakfiets, de e-fiets en het openbaar vervoer.

Een groter, gevarieerder en exclusiever (besloten) aanbod van deel-mobiliteit kan leiden tot 1 op 16 (het aanbod van één deelauto bespaart 16 auto's = 15 parkeerplaatsen).

In de onderstaande paragrafen wordt een eerste aanzet gedaan voor "anders omgaan met ruimte voor mobiliteit".

2.1 Uitgangspunten

Binnen het Europese programma Share-North werkt Advier o.a. aan nieuwe richtlijnen voor gemeenten ten aanzien van het delen van vervoermiddelen. Deze nota is tot stand gekomen aan de hand van de meest recente inzichten in de toekomst van het mobiliteit en de interactie met ruimte. Belangrijke uitgangspunten naast de eerder genoemde megatrends zijn hieronder beschreven.

1. Onduidelijkheid over de parkeernorm en de parkeerkentallen (zie afbeelding).

Verplichte parkeernorm achterhaald

Actueel, Parkeren mei 3, 2017

SHARING

TAGS

parkeernorm

Gemeenten eisen van bouwers, ontwikkelaars en corporaties dat zij per te bouwen woning een aantal parkeerplaatsen realiseren. Dat is niet meer van deze tijd.

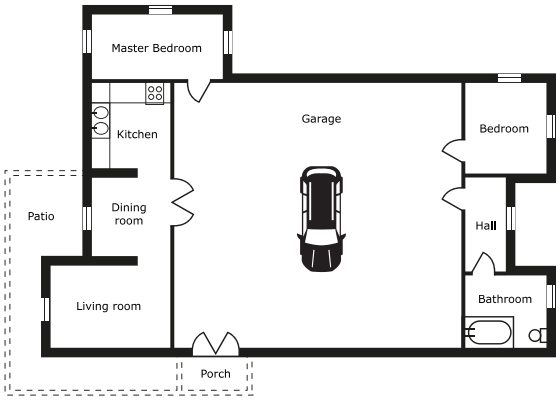
Die conclusie valt te trekken uit een onderzoek van de provincie Zuid-Holland. In dit onderzoek wordt bevestigd dat de gemeentelijke parkeernorm een belangrijke oorzaak is voor het achterblijven van de binnenstedelijke woningbouwproductie. Binnenstedelijke plannen worden daarom alleen in te lage dichtheden of uitsluitend

Afbeelding: https://www.verkeersnet.nl/22998/verplichte-parkeernorm-achterhaald

2. Verkeers- parkeer-en stallingsruimte moet flexibel- en toekomstgericht worden ingezet en mogen geen desinvestering zijn. Een belangrijke rem op innovatie is een niet afgeschreven investering in infrastructuur, waaronder een parkeerplaats. Een belangrijke voorwaarde / eerste stap is dat niet alleen wordt ingezet op het faciliteren van parkeerruimte maar juist op het gecontroleerd aanbieden van faciliteiten (parkeerplaatsen en infrastructuur) die het individuele autobezit faciliteren.

3. Ruimte is de meest waardevolle 'asset' in het Bagijnestraat. Automobiliteit en parkeren vergen een (te) grote investering ten aanzien van de nodige ruimte voor leefbaarheid en woningen.

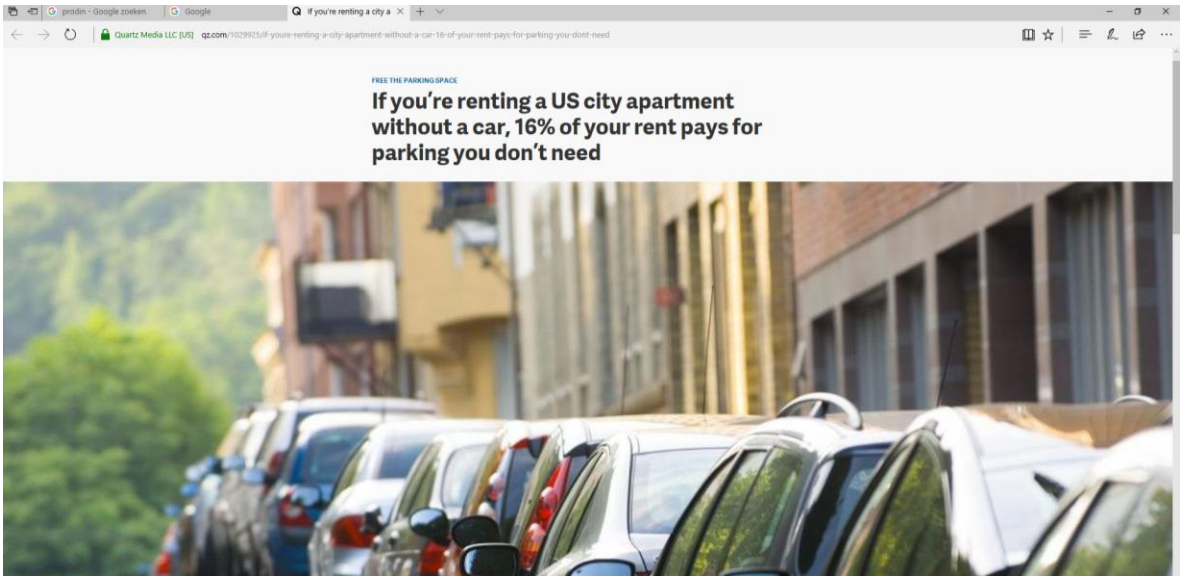
Afbeelding: De hoeveelheid woning die één parkeerplaats in beslag neemt.



Afbeelding: De hoeveelheid gereserveerde ruimte in de stad voor één auto t.o.v. de ruimte in een woning.

4. Ingespeeld wordt op het 'life changing moment' dat de verhuizing van bewoners naar het Bagijnestraat is. Een nieuwe locatie met een 'ander' mobiliteitsaanbod is hier in cruciaal. Erg belangrijk is daarom ook dat het aanbod van het op de toekomstgerichte mobiliteitsaanbod vanaf de eerste moment aansluit bij het profiel van de toekomstige bewoners. M.a.w. het aanbod van parkeerruimte vanaf de start van de verhuizing werkt autobezit in de hand, het aanbod van hoogwaardig OV vanaf het begin van de ontwikkeling van een nieuwe wijk stimuleert het OV-gebruik.

Met kennis en ervaring vanuit het Share-North programma zet de CROW (bron van de parkeerkengetallen) ook in op kennis en normen over deel-mobiliteit. In de Bronnen (laatste hoofdstuk) is een link opgenomen naar deze publicatie.



Afbeelding: Ook andere internationale studies tonen de kosten van parkeren aan.

Delen wordt (ook vanuit de gedragsverandering) gezien als het voorsorteren op autonoom rijden. Geautomatiseerde valet parking is een eerste stap in autonoom rijden. Dit houdt ook in dat een "vaste" toegedeelde parkeerplaats niet ruimte effectief is. De combinatie van een deelauto met geautomatiseerde valet parking houdt zelfs in dat auto's "gestald" kunnen worden. Er is dan weinig tot geen ruimte meer nodig om in te parkeren. Deze en andere ontwikkelingen zijn al op de markt en hebben binnen afzienbare tijd een grote impact op het ruimtegebruik voor parkeren. Op dit moment zijn voor iedere auto in Nederland meer dan drie parkeerplaatsen beschikbaar.

Afbeelding: Automatische valet parking is beschikbaar en voorkomt in combinatie met de inzet van deel-auto's de investering in dure m2 parkeerruimte en nog minder effectieve dure m2 verkeersruimte in gebouwde parkeervoorzieningen

De gehanteerde richtlijnen en uitgangspunten zijn gebaseerd op de meest recente ervaringen en cijfers (onderzoek team Red Bremen) en een "educated gues" van de experts binnen het Share-North EU-programma, www.Share-North.eu.

3. MOBILITEITSPORFIEL BAGIJNESTRAAT

De locatie is zeer compact en hoogstedelijk. De 'walkable distance' van 10 minuten wordt in dit gebied ruimschoots gehaald. Zelfs de pantoffelafstand van 400 meter, gebruikt om de afstand van de woning tot de belangrijke voorzieningen of het openbaar vervoer duidt, dekt met overlap het hele gebied af.

Uit het Share-North programma leren we dat er veel meer factoren zijn waarmee autobezit beïnvloed kan worden. Naast het type bewoner is er een groot aantal factoren die het mobiliteitsgebruik (de auto) beïnvloeden.

3.1 Profiel bewoners

Type Expat: short stay
Prijs appartement: €850,00

- o 1 – 2 persoonshuishoudens (geen gezin)
- o Niet NL sprekend
- o Geen ervaring met deelauto's, OV en waarschijnlijk geen ervaring met de NL fietscultuur (kan niet fietsen)

- Mobiliteitsprofiel
  - Woon-werk:
    - o P.M., nader in te vullen met de werkgever.
    - o Optioneel: huur inclusief huurauto aanbieden aan de werkgever
    - o Optioneel: huur inclusief OV-kaart aanbieden aan de werkgever
    - o Optioneel: huur inclusief (E-)fiets aan te bieden aan de werkgever
  - Sociaal recreatief
    - o Lokaal: fiets/e-fiets
    - o Regionaal/nationaal: (deel-)auto, openbaar vervoer

3.2 Nabijheid tot het openbaar vervoer

De toekomstige bewoner van de Bagijnestraat beschikt over een zeer goed aanbod van lokaal, regionaal, nationaal en internationaal openbaar vervoer.

3.3 Beschikbaarheid fiets

In Den Haag is de (e-)fiets een beter en sneller vervoermiddel dan de auto. Het beleid van de gemeente Den Haag is ook erg gericht op de inzet van de fiets als alternatief voor het rijden met de auto (in de spits). Hierbij dient wel in acht genomen te worden dat het stallen van (de moderne fietsen volgens de oude richtlijnen) tot ruimte problemen kan leiden. In ruimtelijke ontwikkelingen gericht op meer fietsgebruik (dus ook autodelen) wordt door AMBOG rekening gehouden met ruimte voor de fiets, de bakfiets, de e-scooter, de e-fiets en waar nodig de scootmobiel. [dit moet nog in het ontwerp vertaald worden]

3.4 De afstand tot de deelauto / deelmobiliteit

In het publieke domein wordt een maximale loopafstand aangehouden van 500 meter. Hierbij geldt dat de loopafstand langer mag als een gebied dichter bevolkt is en sociaal veilig / aantrekkelijk om te lopen. In dicht bevolkte gebieden is het alternatief (autobezit) namelijk minder aantrekkelijk en minder noodzakelijk, voorzieningen zijn immers dichtbij. Ook zijn mensen in dichtbevolkte gebieden vaker gewend aan een loopafstand naar een auto.

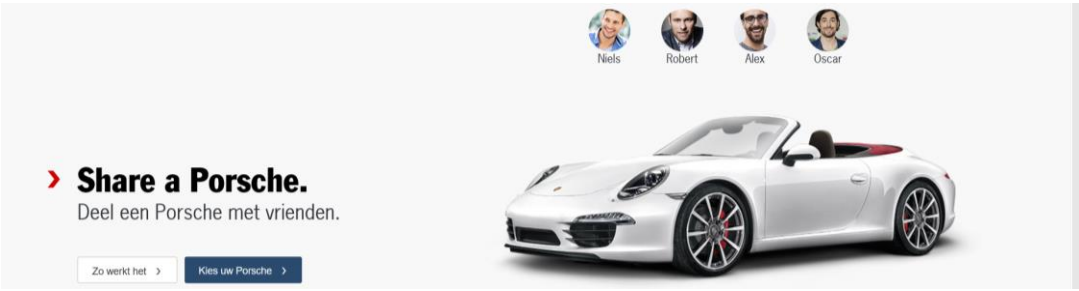
Consistentie met het beleid van de gemeente is van groot belang. Immers indien parkeren eenvoudiger wordt, zal de potentie voor deelmobiliteit afnemen en de vastgoedwaarde afnemen. Tevens geldt dat het aanbod van deelmobiliteit (en parkeercapaciteit) in de omgeving een automatisch vangnet kan zijn voor de bewoners van het Bagijnestraat maar ook vice versa.

Deelauto's zijn binnen een zeer acceptabele loopafstand (< 100m) bereikbaar. Hierbij wordt toegezien op een goede en prettig looproute en vanzelfsprekend het reserveren van de beste parkeerplaatsen voor de deelauto.

Afstemming is noodzakelijk over het al dan niet in het publieke domein aanbieden van aanvullende deelmobiliteit.

3.5 Imago /exclusiviteit deelcapaciteit

De aangeboden deelmobiliteit moet passen bij de (veranderende) doelgroep. De deelauto hoeft niet 'saai' te zijn, een deel- Ferrari bespaart ook parkeerplaatsen! Hoe groter de variatie hoe groter de doelgroep en het draagvlak.



AMBOG voorziet in een passend aanbod van deel-auto's bij aanvang van de oplevering. Dit bestaat vanzelfsprekend uit auto's geschikt voor verhuizing maar ook een aantrekkelijk en verleidelijk aanbod voor de doelgroep. Het aanbod wordt samengesteld met de potentiele kopers en is de gedurende het eerste jaar eenvoudig door de VVE te veranderen.

Overwogen wordt ook andere vormen van deelmobiliteit, zoals een e-sloep, als optie aan te bieden.

3.6 Type doelgroep / vraag gestuurd aanbod

Aansluitend op het imago moet de vorm van deelmobiliteit aansluitend bij de bewoners / gebruikers en hun levensfase. Hoe meer het aanbod past bij de vraag hoe groter het gebruik. Hierbij geldt dat een flexibel en gevarieerd aanbod van deelmobiliteit bijdraagt aan het gebruik. De valkuil hierbij is dat de vraag naar deelmobiliteit moet passen binnen de ruimtelijk opgave. De woon-werkafstand van de bewoners zal ook zeker bijdragen aan het autobezit en autogebruik.

Aanvullende mobiliteit op afroep zal nog beter zal positief bijdragen aan minder parkeerdruk. Aanvullend op een 'standaard' aanbod zal daarom ook worden ingezet op mobiliteit op afroep en een flex lease constructie via de VVE. Dit kan zowel in collectief als per woning worden aangeboden. Zo kan een groot deel van het jaar met een efficiënter vervoermiddel worden gereisd dan met de auto die twee keer per jaar voor de vakantie ingezet moet worden.

3.7 Verzorgingsgebied

Het verzorgingsgebied van de deelmobiliteit bepaalt de business case. In Den Haag kan deels worden ingezet op elektrische deelauto's. Hierbij is zoals ook aangegeven nadere afstemming nodig met het aanbod dat door "derden" aangeboden zal worden.

Deze factor draagt positief bij aan de potentie voor MaVS.

3.8 Beschikbaarheid straat parkeren

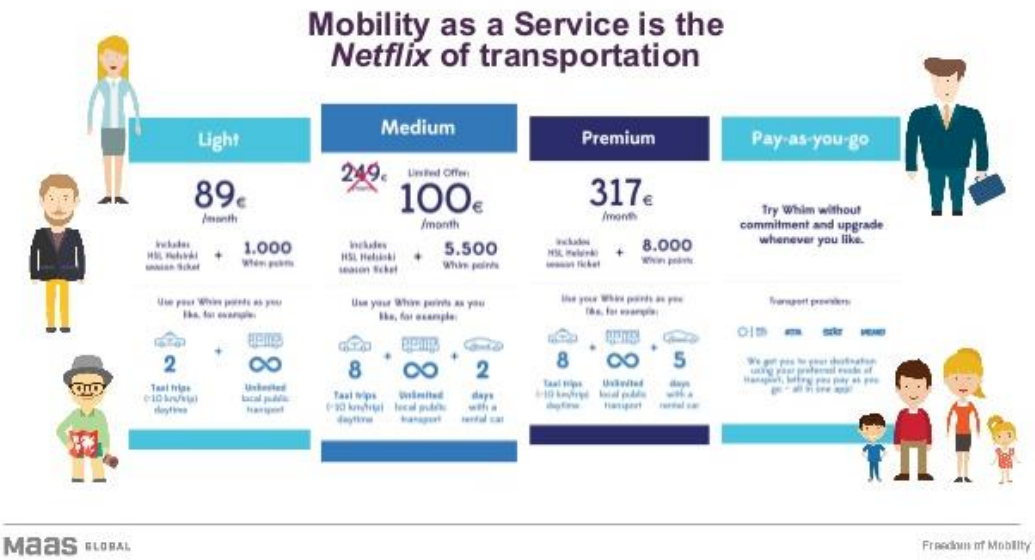
Straat parkeren is niet beschikbaar is in de directe omgeving van het Bagijnestraat, Het is echter ook niet aantrekklik om de auto in een andere buurt te parkeren vanwege de loopafstand. Wel is over dit onderwerp blijvende afstemming met de gemeente Den Haag noodzakelijk. De bewoners van Bagijnestraat mogen geen parkeeroverlast in omliggende buurten veroorzaken.

3.9 Besloten / publiek

Deelmobiliteit binnen een groep/wooncomplex, campus etc. sluit beter aan bij de identiteit van de bewoners, ervan uitgaande dat men zelf invloed heeft op het aanbod. Indien imago / identiteit er niet toe doet kan ook 'gemiddeld en standaard' deelmobiliteit worden aangeboden. De mate waarin publiek en privaat deelaanbod elkaar aanvult, is van belang voor het gebruik, de acceptatie en de business case.

3.10 Kosten

Inzicht in kosten draagt positief bij aan deelautogebruik. Bij de eigen auto zijn de kosten vaak verborgen (zoals ook bij de eigen parkeerplaats). Inzicht in-, en invloed op de kosten op basis van gebruik zullen bijdragen aan meer deelautogebruik. Dit geldt eveneens voor inzicht in de baten van beschikbare ruimte. Eén deelauto bespaart ca. 60m2 (parkeerplaats + rijbaan). De gebruiker dient dit terug te zien in de kwaliteit van de leefomgeving



De gebruikskosten van de mobiliteit worden als onderdeel van de VVE structuur inzichtelijk gemaakt bij de reservering en natuurlijk maandelijks achteraf. Hierbij wordt als referentie een "modale" auto als uitgangspunt genomen, ten opzichte van een gevarieerde en brede aanbod dat binnen het Bagijnestraat beschikbaar is.

3.11 Life changing moment

Een life changing moment, zoals een verhuizing, ander werk etc., draagt bij aan een bewuste "nieuwe" keuze voor mobiliteit gerelateerde zaken. De kans op een verandering in gedrag is groter bij een life changing moment.

De verhuizing naar het Bagijnestraat is een belangrijke LCM. Dit zal zeer positief bijdragen aan de potentie voor MaVS mits één en ander goed vooraf op de juiste wijze wordt gecommuniceerd. Bij de communicatie wordt gebruik gemaakt van de meest recent opgedane kennis en ervaring uit o.a. het EU-project Share-North, waarbij gedragsdeskundigen nauwgezet op de uitwerking van de communicatie zullen toezien (geen "standaard" makelaarscommunicatie).

3.12 Aantal parkeerplaatsen

In totaal worden 10 appartementen gerealiseerd. Uitgaande van de "voorzichtige" autodeelnorm die o.a. in Utrecht en Wageningen is geïntroduceerd, kan met de inzet van 4 deelauto's worden volstaan. Met de introductie van MaVS bestaat de kans het autobezit (en gebruik) nog veel verder te elimeren door de introductie van flexlease, taxigarantie etc.. Het streven hierbij is te komen tot een groter, gevarieerder en exclusiever aanbod van deel-mobiliteit en mobiliteitsservices en de ruimt en de kosten voor de auto (en het parkeren) te reduceren. Deze besparing wordt dan vanzelfsprekend aangewend voor de uitbreiding van MaVS.

Risico's:

1. Een dergelijke innovatie biedt niet de zekerheid van een (hele zekere referentie of norm)
2. Potentiële kopers kunnen zich moeilijk een beeld vormen van de nieuwe situatie
3. Ontwikkelaars, gemeente en bewoners moeten (gedrag) veranderen, wat leidt tot scepsis en weerstand.

Kansen:

1. Betere en meer flexibele afstemming van vraag en aanbod voor- en door bewoners (onder begeleiding van een service-provider)
2. Uitgangspunt is gericht op afweging van kwalitatieve (leef)ruimte ten opzichte van autoverkeer- en parkeerruimte
3. Ingericht op de toekomst uitgaande van de megatrends (voor zo ver hier in kan worden voorzien).

Fall-back scenario: Er is een mogelijkheid het maaiveld niveau pas aan te bieden indien er daadwerkelijk een enorme druk vraag ontstaat, en vooralsnog in te richten als groen of speelruimte. Hierdoor zullen bewoners de aanleg van parkeerruimte ook ervaren als een verlies aan kwaliteit.

4. AANBOD

4.1 *MaVS gekoppeld aan het vastgoedbeheer*

Bereikbaarheid en mobiliteit wordt belegd als onderdeel van de VVE waarbij bewoners binnen de gestelde kaders inspelen op de gezamenlijke mobiliteitsvraag. Aansluitend op de beleidsregels parkeren Den Haag voorziet AMBOG in een veel breder aanbod die invulling geeft aan de basisbehoefte van de bewoners. Deze kan flexibel door de VVE worden aangepast al naar gelang ontwikkelingen, vraag en (nieuw) aanbod. Vanzelfsprekend binnen de beleidsregels van de gemeente Den Haag.

Er wordt voorzien een breed aanbod in mobiliteit. Hierbij geldt ook dat hoe meer variatie in deelauto's en deelmobiliteit er wordt aangeboden, des te groter het draagvlak bij de (nieuwe) bewoners zal zijn. Denk hierbij aan formaat en functie van de auto. Een verhuisbusje (in het begin), (vakantie-) auto's op afroep (Renault Espace voor de vakantie), de auto als fun (Porsche) etc. Maar ook de bakfiets, de e-fiets en het openbaar vervoer. AMBOG voorziet in de invulling van de basis mobiliteitsbehoefte die op maat door de VVE kan worden aangepast al naar gelang toekomstige ontwikkelingen, vraag en (nieuw) aanbod. Belangrijk criterium hierbij is het voorkomen van (des-)investeringen in deelmobiliteit en (parkeer-)infrastructuur gericht op informatie uit het verleden.

De inzet van AMBOG is om voor haar bewoners te voorzien in:

- De huur van minimaal 2 parkeerplaatsen tot maximaal 6 parkeerplaatsen.
- Het aanbod van minimaal twee deelauto's
- Het aanbod van een proeftuin van e-bikes voor minimaal 6 maanden
- Een vaste mobiliteitsbundel bestaande uit het gebruik van de deelauto, een OV kaart en de bijbehorende stalling en parkeervoorziening.

Men huurt bij de woning / het appartement het gezamenlijke 'recht' om auto's te parkeren; men huurt niet de parkeerplaats zelf. Daarnaast krijgen de gezamenlijke bewoners eerste recht op gebruik van de deelauto's die door de VVE beschikbaar gesteld worden. De VVE is daarmee de "regisseur" van de aangeboden deelmobiliteit.

Bij de Bagijnestraat gaat het om een afgeschermde community, een maatwerk aanbod gericht en geselecteerd door bewoners en bovendien worden in de splitsingsakte en de statuten van de gebiedscoöperatie de parkeerrechten vastgelegd.

Hierbij komt dat een verhuizing een zgn. 'live changing moment' is, waarbij de investering in de woning prioriteit heeft boven de investering in een tweede auto. Dit draagt zeer sterk bij aan de mogelijkheid op gedragsverandering.

Mits de spelregels goed worden uitgewerkt is er in de toekomst zelfs ruimte voor inperking van het aantal parkeerplaatsen. Belangrijk hierbij is dat de bespaarde ruimte aan de bewoners ten goede kom en de vorm van bergingsruimte, speelplaatsen, groen, et cetera. In de onderstaande paragrafen is dit verder onderbouwd.

4.2 De spelregels

De VVE bepaalt na verloop van de eerste 6 maanden zelf welk type deelauto's en deelmobiliteit worden aangeboden. AMBOG voorziet in:

1. Een overeenkomst tussen de VVE en een MaVS provider voor 8 jaar.
2. Een overeenkomst voor 4 – 8 parkeerplaatsen in een nabij gelegen parkeergarage
3. Een minimaal basisaanbod van 2 deelauto's voorafgaand aan de eerste verhuizing voor de eerste 10 maanden. Na 10 maanden kan het basis aanbod aan deelauto's worden bijgesteld aan de behoeften van de VVE. Ambog voorziet in de basis financiering
4. Optioneel: in een overeenkomst met de werkgever van de expat aangaande overname van de zakelijke mobiliteitsservices
5. Optioneel: (Fiets) instructie op locatie
6. Optioneel: Aanbod deelauto i.p.v. inzet huur/leaseauto voor de huurperiode namens de werkgever
7. Optioneel: Beschikbaar stellen OV kaart (al dan niet namens de werkgever)

Ad 4] Het mobiliteitsaanbod van de werkgever kan door de service provider worden overgenomen. De werkgever heeft hierdoor minder administratie en de bewoner heeft een beter en flexibeler vervoeraanbod die gedeeld kan worden met medebewoners. Doel het voorkomen van stilstaande auto's en/of lege parkeerplaatsen.

De deelauto's zijn digitaal te reserveren en te openen. Iedere woning betaalt een vaste bijdrage per maand voor de beschikbaarheid van de deelauto's en het recht op gebruik van de mobiliteitsservices. Hierin is basisgebruik (in km en tijd) opgenomen. Boven het basisgebruik wordt per bewoner op basis van de huurtijd en kilometers (vergelijkbaar met autohuur).

Een service provider biedt de deelmobiliteit aan op basis van full operational (flex-) lease. Deelmobiliteit wordt daarmee een algemene voorziening vergelijkbaar met het dak of een lift. AMBOG garandeert een startbudget die namens de VVE ingezet kan worden.

De mobiliteitsservices kunnen zowel per bewoner als in het collectief worden uitgebreid met diverse andere vervoersservices.

4.3 Nader vast te leggen

Vanzelfsprekend dienen de bovenstaande richtlijnen verder uitgewerkt en gespecificeerd te worden. Binnen het Share-North programma gebeurt dit op verschillende locaties binnen verschillende ontwikkelingen. Hieruit komen een aantal leerpunten naar voren die in vervolgstappen voor het Bagijnestraat uitgewerkt moeten worden.

- Bewoners van het Bagijnestraat zouden deels parkeerrecht moeten kunnen kopen in parkeergarages in de nabijheid. Hierbij zou zelfs vastgelegd kunnen worden dat men zich niet kan beroepen op parkeerrechten voor een tweede auto binnen een nader te bepalen omgeving.
- In de huurovereenkomst wordt vastgelegd dat bewoners het eerste recht op gebruik van de deelauto's en mobiliteitsservice hebben. De VVE is daarmee de "mede contractbeheerder" van de aangeboden deelmobiliteit.

- Indien wordt gekozen voor de inzet van meer deelauto's dient de parkeercapaciteit binnen de parkeerrechten van de bewoners opgevangen te worden. Het maximumaantal parkeerplaatsen moet met de gemeente Den haag worden afgestemd. De service provider biedt de deelmobiliteit aan op basis van full operational (flex-)lease. Deelmobiliteit wordt daarmee een algemene voorziening vergelijkbaar met het dak of een lift.
- De mobiliteitsservice kan zowel per bewoner als in het collectief (optioneel) worden uitgebreid met diverse andere vervoersservices.
- Zoals in dit rapport aangegeven dient nog een aantal zaken vastgelegd en uitgewerkt te worden voor de afstemming tussen ontwikkelaar, belegger bewoner en de gemeente Den Haag. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat de bewoner een andere, minimaal vergelijkbare, waarde terugkrijgt voor het niet kunnen parkeren van een (tweede) auto in de vorm van extra omgevingskwaliteit en/of meer bestedingsruimte voor een goede woonkwaliteit.
- De communicatiestrategie in de aanloop is van groot belang, zowel vanuit de ontwikkelaar, de makelaar als de gemeente Den Haag. Vooruitlopend op de verdere ontwikkeling, hiervoor wordt een ervaren en gespecialiseerd bureau ingehuurd.
- Er dient nadere uitwerking plaats te vinden over mogelijke uitbreiding naar andere VVE's in de omgeving en/of gebiedscoöperaties. Vanzelfsprekend wordt het mobiliteitsaanbod afgestemd op de toekomstige bewonersprofielen om een gezonde business case te creëren. Hierbij is het niet de beodleing dat VVE's elkaar gaan bevechten.
- Aan de hand van vergelijkbare constructies binnen een gebiedssamenwerking- en bestaande VVE constructie worden de spelregels ingepast in de huurovereenkomst en worden SLA's (Service Level Agreement) opgesteld met een serviceprovider. Hierbij zal AMBOG zorgdragen en investeren in het basis aanbod in deelmobiliteit.

4.4 Advies Advier

AMBOG is geen "hit en run" ontwikkelaar, maar een ontwikkelende belegger, en zal voor en langere periode aan het pand verbonden zijn, met en voor tevreden klanten. Zij is hiermee ook gebaat bij een langdurige, duurzame en robuuste mobiliteitsoplossing.

1. Start met een basis aanbod van 2 deelauto's en breid pas uit nadat er vraag is. Op basis van vraag en gebruik kan het deelauto aanbod eenvoudig worden uitgebreid. Dit voorkomt desinvesteringen en/of dat het aanbod vraag genereert. Het advies is een (qua ontsluiting) eenvoudig en uitbreidbaar deel-auto systeem gericht op sociaal recreatief en incidenteel zakelijk verkeer.

2. Gezien het bereikbaarheidsprofiel is er waarschijnlijk een vraag naar (e-)fiets bij de woning. Indien deze vraag er is zal dit eerder zijn voor structureel gebruik (dagelijks) dan voor incidenteel gebruik (sociaal recreatief). Geadviseerd word om optioneel een woning gebonden e-fiets aan te bieden via het principe, fiets 100% beschikbaar, sleutel in de meterkast. Begin wel met een tijdelijk probeeraanbod en voorkom de aanschaf van eigen fietsen.

Ontwikkel een collectieve fietsenstallingen, met de optie deze geheel of gedeeltelijk te compartimenteren via flexibele demontabele hekwerken. Duurdere fietsen als de E-bikes, sportfietsen of andere vervoersmodaliteiten kunnen zo veilig opgeborgen worden. te kunnen stallen Of om te transformeren naar een fitness- of recreatieruimte.

Wij zien mogelijkheden om met minder parkeerplaatsen toch de door gemeente voorgestelde parkeernorm te halen! Hoe dan? Door geen parkeerplaatsen te verkopen, maar parkeerrechten. Het parkeerrecht is een digitale parkeervergunning die het recht geeft op parkeerruimte. De kosten van het parkeren kunnen variabele worden gemaakt op basis van de tijdsduur, het tijdsstip, de afstand tot de woning en de duurzaamheid van het voertuig. Zo wordt een eigen auto die is aangemeld bij een deelauto programma beter behandeld dan de eigen oude diesel. Binnen bepaalde kaders is het parkeerrecht ook onderling tussen bewoners te verhandelen.

Indien het vraag en aanbod van parkeerplaatsen en autogebruik goed wordt gemonitord kan worden gestuurd op een optimaal aanbod. Dit voorkomt dat er wordt betaald voor parkeerplaatsen en auto's die niet gebruikt worden..

Combineer het aanbod met een een mix van informatie, persoonlijke service en diensten die aanzet tot duurzame gedragsverandering. Bij het oriënteren op een woning, bij de aankoop en bij de verhuizing worden nieuwe bewoners stap voor stap op weg geholpen door een mobiliteitscoach. Door het inzetten van een mobiliteitscoach en het bieden van goede mobiliteitsalternatieven wordt bewust mobiliteitsgedrag gestimuleerd. Korting op een elektrische verhuiswagen, een e-bike beschikbaar voordat je gaat verhuizen maar ook uitleg over de werking van het OV en de deelauto draagt bij aan een bewuste mobilist.

De insteek van deze positieve psychologie is dat de nieuwe bewoners tijdig worden gewezen op de mogelijkheden, in plaats van de nadruk te liggen op de nadelige gevolgen van autogebruik. Dit laatste Vanzelfsprekend gaat dit gepaard met het aanbieden van de services en de infrastructuur.

4.5 Tekst AMBOG

Zoals u kunt lezen nemen wij als ontwikkelaars onze verantwoordelijkheid door een totaal mobiliteitsconcept aan te bieden. Wij sluiten hiervoor een overeenkomst met een partij die hierin gespecialiseerd is en voorzien in voldoende opstartkapitaal en een pobeeraanbod. De provider zal deze namens en met de huurders omzetten naar een definitief aanbod op maat.

Voor een goede mobiliteitsconcept is een goede organisatie onontbeerlijk. Wij vragen de gemeente dus om het concept te (blijven) steunen met flankerend beleid.

5. Bronnen

1. https://share-north.eu/2018/05/results-of-impact-analysis-of-car-sharing-services-and-user-behaviour-delivers-interesting-results-in-bremen/

2. https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016

3. https://infobank.carplus.org.uk/?download_asset=676&action=download

4. https://infobank.carplus.org.uk/?download_asset=672&action=download

5. http://www.utrecht.nl/images/DSO/verkeer/Verkeerenvervoerbeleid/pdf/Nota_Parkeernormen_Fiets_en_Auto_2013.pdf

6. https://wageningen.nl/Wonen_milieu_en_verkeer/Verkeer/Parkeren/Nota_Parkeernormen_Wageningen_2015
   Vuistregel klassieke deelauto: reductie 9-13 auto's daarvan 4-6 door verkoop auto 5-7: vanwege uit/afgestelde aanschaf. Parkeerreductie is dus 4-6 auto's; deelauto neemt echter ook plek in, kortom 3-5 auto's. Utrecht en Wageningen gaan beide uit van 4 parkeerplaatsen minder voor iedere deelauto.

7. https://www.crow.nl/blog/oktober-2015/zijn-parkeercijfers-hetzelfde-als-parkeernormen

8. https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-9-parkeerregulering-voor-autod.aspx

9. http://autodelen.info/publicaties/vastgoed-maakt-zich-op-voor-deelmobiliteit

10. http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/mobiliteit/publicaties/slimme-mobiliteit

11. http://www.nu.nl/Den__Haag/4364603/geen-straatparkeervergunning-meer-kopers-en-huurders-nieuwbouw.html

12. http://tsrc.berkeley.edu/CarsharingandParking

13. www.Share-North.eu (publicaties en parkeernormen Bremen)

14. https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/elektrische-deelauto's

15. http://www.rli.nl/publicaties/2017/advies/dichterbij-en-sneller

16. https://www.conftool.pro/icomaas2017/index.php?page=browseSessions&form_session=23&presentations=hide

17. https://www.youtube.com/watch?v=YPBxH6r3zOk