

# Mobiliteitsplan Van Loon Locatie.

AAN	: Gemeente Gouda
VAN	: Willem Knol, Hays Bijlsma en Anouk Schouten (Over Morgen)
DATUM	: 14 maart 2020
ONDERWERP	: Mobiliteitsplan Van Loon Locatie Gouda
STATUS	: Concept

## Inleiding

Eén van de grootste hedendaagse trends is de deeleconomie. Iedereen heeft er in meer of mindere mate mee te maken. AirBnB, Spotify en Netflix zijn bijna niet meer weg te denken uit ons leven. Deze trend zien we ook terug in de mobiliteit. Grote bedrijven laten ons de voordelen van het delen ervaren, de NS met de OV-fiets en Uber in de taxi wereld. Maar ook kleinschalige buurtinitiatieven zorgen ervoor dat mobiliteit delen financiële en ruimtelijke voordelen geeft die lokaal terecht komen: meer groen en een duurzame leefomgeving voor iedereen. Het delen van auto's heeft daarom zichtbaar de grootste impact.

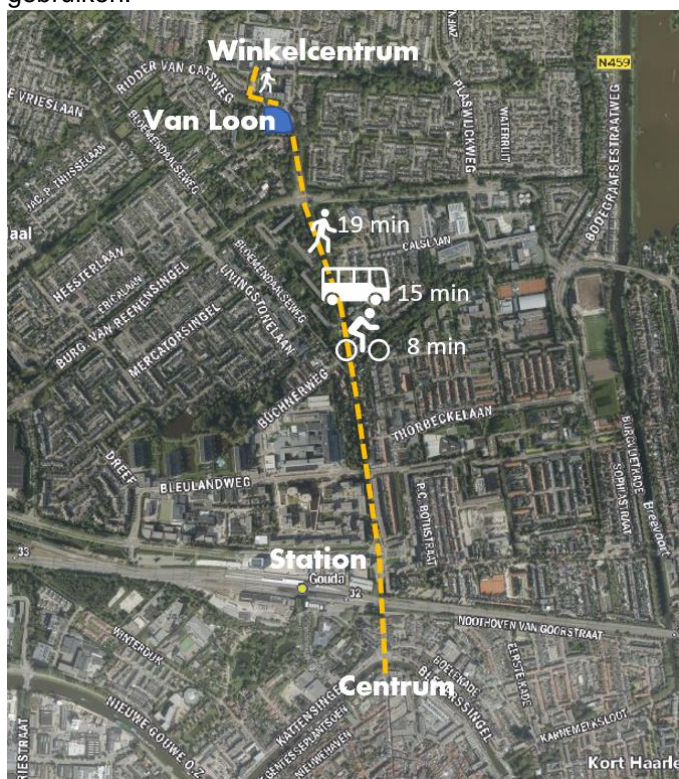
Het delen van auto's levert vele voordelen op: er zijn minder parkeerplaatsen nodig die ingezet kunnen worden voor groen, minder voertuigbewegingen, gebruik van moderne en duurzame voertuigen bij lagere inkomens, maar ook financieel gezien levert deelmobiliteit een besparing op ten opzichte van het bezitten van een eigen auto. Tegelijkertijd levert deelmobiliteit een positieve bijdrage aan de leefomgeving: er worden minder kilometers gereden en de kilometers die gereden worden zijn vaak in schonere auto's. Deelauto's zijn steeds vaker ook elektrisch. Hierdoor is elektrisch rijden ineens bereikbaar voor iedereen. Kortom, een positieve bijdrage aan bereikbaarheid en duurzaamheid. Twee vliegen in één klap. Nu anticiperen betekent straks geen lege parkeerplaatsen.

Het veranderen van mobiliteitspatronen is een grote gedragsverandering die slechts een paar keer in het leven gebeurt. Dit zijn grote, levens veranderende gebeurtenissen, zoals het krijgen van een kind, maar ook een verhuizing. Op de Van Loon Locatie gaan we deze kans benutten. Bewoners die hun mobiliteitspatroon veranderen naar een duurzame keuze, zonder verlies van comfort of financiële mogelijkheden.

### De Van Loon Locatie

De Van Loon Locatie bevindt zich aan de noordzijde van Gouda aan de Ridder van Catsweg. Vanuit mobiliteit gezien een locatie met veel kansen. Het is gelegen kort nabij winkelcentrum Bloemendaal en direct naast de bushalte. Nog interessanter is dat op slecht 1,5 km het station en het stadscentrum van Gouda gelegen zijn.

Alle dagelijkse voorzieningen en activiteiten zijn daarom gemakkelijk, comfortabel en snel te voet, met de fiets, of met het openbaar vervoer te bereiken. Dit vermindert de behoefte om een eigen auto te bezitten en te gebruiken.



Figuur 1 - Ligging Van Loon Locatie ten opzichte van winkelcentrum Bloemendaal, Station Gouda en het stadscentrum

### Programma en doelgroep

Het woningbouwprogramma bestaat uit een drie segmenten: Sociale huurwoningen, middenhuur en vrije sector huur of koop appartementen. Het programma is verdeeld over drie woonblokken die zich op loopafstand van elkaar bevinden. De sociale huurwoningen hebben een gemiddelde woonoppervlakte van 49 m<sup>2</sup> en de overige appartementen een gemiddelde woonoppervlakte van 70 m<sup>2</sup>.

De doelgroep van de appartementen zijn voornamelijk jongeren – alleenstaanden en stellen – en mogelijk ook ouderen. Gezien de grootte van de appartementen verwachten we dat weinig tot geen gezinnen zich zullen huisvesten op de Van Loon locatie.

Type woningen	Aantal
Sociale huurwoningen	43
Middenhuur	82
Vrije sector huur of koop	71
<b>Totaal</b>	<b>196</b>

De doelgroepen in combinatie met de geografische ligging van de Van Loon locatie bieden een uitstekende uitgangspositie voor duurzame mobiliteit. Dit wordt uitgewerkt in dit 'mobiliteitsplan Van Loon'. Dit plan biedt draagt bij aan de wens van Gouda om de luchtkwaliteit, bereikbaarheid en doorstroming van de stad te verbeteren (Coalitie akkoord 2018-2022).

## Mobiliteitsplan

### **STOMP als leidend principe**

Dit mobiliteitsplan voor de Van Loon Locatie gaat uit van het STOMP-principe. Deze afkorting komt uit Vlaanderen waarmee in de mobiliteitsplanning een prioritering wordt aangegeven. In volgorde van belangrijkheid betekent dit: Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en ten slotte de Privéauto. Op deze wijze is ook de Van Loon Locatie ingericht: vanuit de woningen zijn de fietsenstallingen het makkelijkst te bereiken, vervolgens de deelauto's, het OV en op de laatste plaats privé auto's.

#### *Stappen*

De Van Loon locatie bevindt zich naast het winkelcentrum Bloemendaal, waar alle dagelijkse voorzieningen zich bevinden. De kern van het winkelcentrum is binnen 300 meter te bereiken. Boodschappen worden lopend of met de fiets gedaan. De looproutes naar de woontorens zijn duidelijk en veilig en ingericht voor de voetganger. Dit kenmerkt zich door goede verlichting, brede trottoirs en lage snelheden van overige voertuigen. Auto's en fietsers zijn te gast.

#### *Trappen*

Station Gouda en het stadscentrum liggen op slechts 1,5 km afstand. Lopen is een optie, maar een snellere en comfortabelere optie is de fiets. Binnen 8 minuten fietsen de bewoners in één rechte lijn (over de Ridder van Catsweg) naar het station en het stadscentrum. Gouda werkt aan haar fietsnetwerk en fietsveiligheid, wat naadloos aansluit op onze doelstelling om fietsen te stimuleren (Coalitie akkoord 2018-2022). Op de Van Loon Locatie wordt fietsen gestimuleerd door het aanbieden van excellente fietsparkeervoorzieningen onder elk bouwblok. Dit betekent gebouwd fietsparkeren, altijd goed verlicht en toegankelijk te bereiken, zonder dat je wordt gehinderd door obstakels zoals hellingen, zware deuren, drempels en trappen. Voorzieningen als laadpunten voor elektrische fietsen zijn geregeld. Ook is er rekening gehouden met de trends in de fietsenwereld: brede rekken voor fietsen met kratten en kinderzitjes en stallingsruimte voor bakfietsen. We realiseren ruim voldoende fietsparkeerplaatsen: in totaal 890 stuks voor 196 woningen. Dit is ambitieuzer dan het Parkeerplan Gouda, wat een norm van 3 fietsparkeerplekken per woning voorschrijft.

#### *OV*

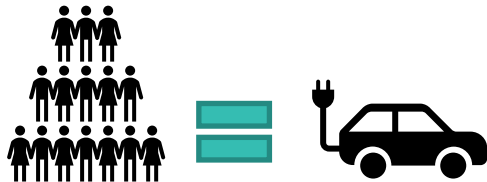
De goede verbinding met het intercitystation Gouda maakt dat het OV een belangrijke modaliteit is voor de bewoners van de Van Loon Locatie. Vanuit Gouda is met 9 directe treinen per uur de hele randstad te bereiken in zowel oostelijke als westelijke richting. Ook de locatie zelf is goed ontsloten met het OV. Voor de deur stopt buslijn 726 en op 5 minuten lopen liggen haltes van buslijn 1 en 4. Met de bus kunnen bewoners vervolgens in 10 minuten naar het station reizen.

#### *Mobility as a Service*

Mobility as a Service (MaaS) faciliteert de transitie van bezit naar gebruik. Mobiliteit wordt als een dienst aangeboden waarbij je voor een bepaald bedrag per maand gebruik kan maken van mobiliteit op maat. MaaS is nog in ontwikkeling en de eerste pilots worden nu op verschillende plekken in Nederland uitgevoerd. Dat betekent niet dat we de eerste stappen nog niet kunnen zetten. MaaS-concepten als deelauto's en bakfietsen worden voor de Van Loonlocatie ingezet. Het plannen, boeken en betalen van de modaliteiten wordt gedaan door middel van de MaaS-app en ook het OV wordt aangeboden in de app.

Voor alle bewoners van de van Loon locatie zijn ten eerste drie deelbakfietsen beschikbaar. Deze bakfietsen zijn handig voor het vervoeren van zwaardere boodschappen of het vervoeren van grotere en zwaardere materialen van bijvoorbeeld de bouwmarkt. We bieden deze bakfietsen prominent aan op de begane grond onder het parkeerdek en offeren hier één parkeerplek voor op. De bakfietsen worden tegen een sterk gereduceerd tarief aangeboden, omdat Trappen hoog in de hiërarchie staat.

Ten tweede bieden we deelauto's aan. De deelauto's zijn primair geschikt als aanvullende service voor bewoners die voor hun dagelijkse woon-werkverkeer gebruik maken van fiets of openbaar vervoer, maar toch af en toe een auto nodig hebben.



Figuur 2. 1 elektrische deelauto op 15 woningen

Wij zetten in op één deelauto per 15 woningen. Het CROW heeft in hun factsheet *Argumenten voor autodelen* becijfert dat er per deelauto 15 tot 18 gebruikers zijn. Deze aantallen komen bijvoorbeeld terug bij de gemeente Alphen aan den Rijn die in de vernieuwde parkeernorm opgenomen heeft dat vanaf 15 woningen één structureel in te zetten deelauto kan worden geplaatst. Voor de Van Loon Locatie komt dat voor 196 woningen neer op 13 deelauto's die bij oplevering direct beschikbaar zijn. We zijn hiermee ambitieus, maar de gegarandeerde beschikbaarheid is een voorwaarde om het mobiliteitsplan autodelen te laten werken. De deelauto's worden zichtbaar op het parkeerterrein geplaatst; prominent en herkenbaar, zodat bewoners deze auto's direct zien, voor de privéauto's. We bieden de garantie dat de deelauto's financieel in ieder geval concurreren met het bezitten van een middenklasse auto.

Om een zo breed mogelijke doelgroep te bereiken bestaat het deelauto-aanbod uit een mix van voertuigen. Afwisseling in formaat en actieradius zijn hiervoor de belangrijkste criteria. Kleine auto's voor één- of tweepersoonsritjes, maar ook grotere wagens indien hier behoefte aan is. Ook bieden we auto's met trekhaak aan. We bieden primair elektrische auto's aan, omdat deze schoner zijn en uiteindelijk goedkoper in gebruik. We zorgen voor voertuigen met een grote actieradius, omdat de actieradius geen drempel mag zijn om de deelauto's te gebruiken. Daarnaast volgen we uiteraard de trends (bijvoorbeeld de ontwikkelingen rondom waterstofauto's).

Het deelmobiliteitsaanbod is direct bij oplevering beschikbaar. Dit is een belangrijke voorwaarde voor succesvolle implementatie, zo blijkt uit diverse ervaringen. We bieden een uitgebreid kennismakingsaanbod aan de bewoners in de vorm van een proefpakket met 50 vrije kilometers bij aanvang per huishouden. Maandelijks is tevens 25 kilometer vrij te gebruiken. Om zoveel mogelijk drempels weg te nemen houden we tenminste twee informatieavonden op locatie om uitleg te geven over de voertuigen, tarieven en het gebruik ervan. Bij de huur en verkoop van de appartementen verstrekken we een informatiebrochure. De voertuigen worden regelmatig onderhouden, schoongemaakt en altijd voorzien van de juiste seizoensbanden.

Iedere autodeler levert een besparing van 175-265 kg CO<sub>2</sub> per jaar en 13% minder PM<sub>10</sub> en NO<sub>3</sub> op. Uitgaande van 15 gebruikers per deelauto, is de potentiële CO<sub>2</sub>-besparing tussen de 34.125 en 51.675 kg per jaar.

Naast de app bieden we een klantenservice die 24/7 bereikbaar is voor vragen en ondersteuning. Op deze manier doen we er alles aan om drempels weg te nemen en het gebruik te stimuleren. Om het gebruik te stimuleren wordt binnen de VVE wordt een servicebijdrage opgenomen voor de inzet van de deelauto's. Als bewoners van de van Loon Locatie ben je je bewust van de kosten.

Onze MaaS-dienst gaat verder dan enkel dan deelmodaliteiten. We bieden de mogelijkheid om een OV-abonnement te integreren in de app, wat ook het gebruik van het OV stimuleert. Tot slot stemmen we het aanbod van deelvervoer graag af met de toekomstige bewoners en willen we graag opschalen naar modaliteiten als scooters, e-bikes, steps of zelfs scootmobielen.

### Samenwerkingspartner

Om dit mobiliteitsplan mogelijk te maken werken wij samen met A2B sharing. We sluiten een 5-jarig contract met hen af. A2B sharing is een ervaren mobiliteitsaanbieder. Een uitgebreide visie en referentie van A2B is bijgevoegd in de bijlage. De exploitatie is hiermee geborgd.

### Privéauto

De laatste modaliteit is de privéauto. Eigen auto's worden gekoppeld aan een eigen en adequate parkeeroplossing voor de bewoners en bezoekers op het parkeerdek van 235 parkeerplaatsen.

### Monitoring van gebruik

De gebruiksdata geven wij overzichtelijk weer in een rapportage. Deze rapportage overleggen we aan de VVE van de van Loon Locatie en gezamenlijk bepalen we waar we bijsturen. Dit kan in het aantal of type voertuigen zijn. Ook kunnen we besluiten meer deelmobiliteit aan te bieden, bijvoorbeeld in de vorm van kleine elektrische voertuigen (Type Biro) of E-bikes en Speed Pedelects.

De rapportage is indien gewenst ook beschikbaar voor de gemeente Gouda (op geaggregeerd niveau i.v.m. AVG-wetgeving).

## Vertaling van het mobiliteitsplan naar een parkeeroplossing

### Parkeerbeleid en -normen

Volgens de parkeernorm van Gouda valt deze woonontwikkeling op basis van de geografische ligging in schil C1. Het type woningen dat in deze ontwikkeling gebouwd worden valt onder de 'Parkeernorm 2020 C1 'Woning klein' (55-85 m2): 1,6 (incl. 0,3 voor bezoekers)'. Een parkeernorm van 1,6 in totaal, zou voor 196 woningen neerkomen op 310 parkeerplaatsen. De normen dienen als basis voor maatwerk en het één-op-één overnemen van parkeernormen zou geen recht doen aan de specifieke eigenschappen van in dit geval woonontwikkeling Van Loon. Om die reden hebben wij verder gekeken dan de normen en kijken we ook naar de gewogen parkeereis (minimum en maximum bezetting op basis van aanwezigheidspercentages van het CROW) en het autobezit van de specifieke doelgroepen. We zien daarnaast de mogelijkheid om het autobezit en -gebruik terug te dringen door middel van het mobiliteitsplan.

### Gewogen parkeereis

Een gewogen parkeereisberekening gaat uit van een bepaald aanwezigheidspercentage van bewoners en bezoekers. Dit maakt het mogelijk om de totaal benodigde parkeercapaciteit te berekenen inclusief meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld: bezoekers en bewoners zijn op verschillende momenten op de dag aanwezig. Hierdoor kunnen bezoekers parkeren op plekken die overdag door bewoners niet worden gebruikt en vice versa. Het drukste moment van de week wordt standaard als maatgevend gezien. In dit geval zijn de percentages en de gewogen uitkomsten in onderstaande tabellen weergegeven.

Woningbouwprogramma	werkdag			zaterdag		Zondag	
	overdag	middag	avond	Koopavond	middag	avond	middag
Sociale huur appartementen aandeel bezoekers	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%
Vrije sector appartementen aandeel bezoekers	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%
Koop appartementen aandeel bezoekers	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%

Tabel 1. Aanwezigheidspercentages (Parapluserziening Parkeren Gouda, 2018)

Woningbouwprogramma	werkdag				zaterdag		zondag
	overdag	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Sociale huur appartementen aandeel bezoekers	28,0 1,3	33,5 3,9	55,9 7,7	50,3 7,7	33,5 10,3	33,5 12,9	39,1 10,3
Vrije sector appartementen aandeel bezoekers	53,3 2,5	64,0 7,4	106,6 14,8	95,9 14,8	64,0 19,7	64,0 24,6	74,6 19,7
Koop appartementen aandeel bezoekers	46,2 2,1	55,4 6,4	92,3 12,8	83,1 12,8	55,4 17,0	55,4 21,3	64,6 17,0
<b>Totaal</b>	<b>133</b>	<b>171</b>	<b>290</b>	<b>265</b>	<b>200</b>	<b>212</b>	<b>225</b>

Tabel 2. Gewogen parkeereis voor Van Loon op basis van de aanwezigheidspercentages

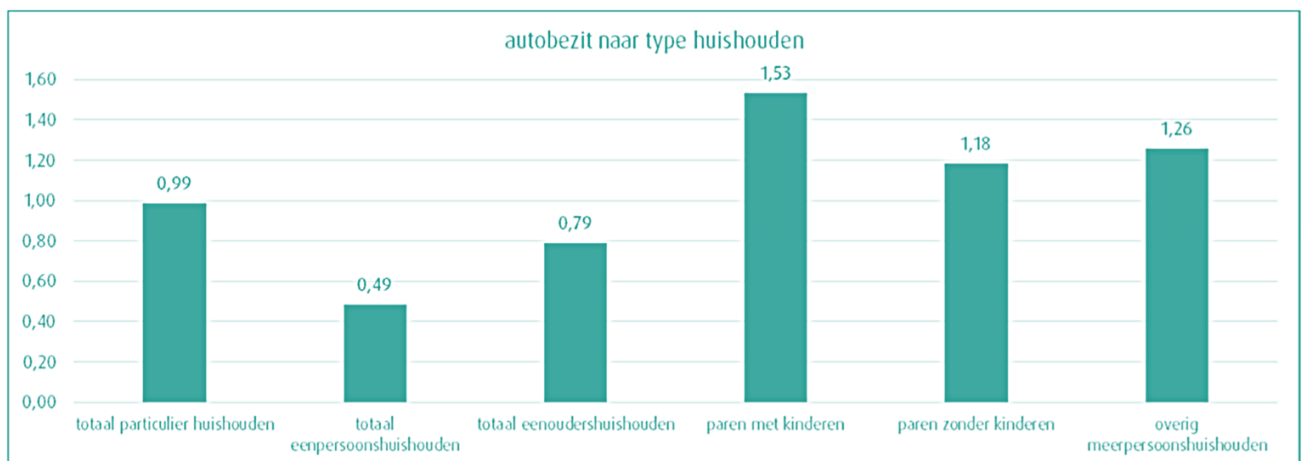
De maximum capaciteit op basis van de gewogen parkeereis is 290 parkeerplekken.

### Doelgroepen

De gemeente Gouda hanteert in andere zones een 'afslag' van 0,2 parkeerplaatsen op de parkeernorm in het geval van sociale huurwoningen. Dit is een trend die steeds meer wordt toegepast. In onder andere Amersfoort is de parkeernorm voor sociale huurwoningen recentelijk aangepast en voor een vergelijkbare locatie als C1 vastgezet op 1,2 inclusief bezoeker parkeren, een korting van 0,3. De Gemeente Baarn rekent met een korting van 0,2 parkeerplaats per sociale huurwoningen buiten het centrumgebied maar binnen de bebouwde kom. Dit ten opzichte van middenhuur etagewoningen. De gemeente Amsterdam kiest zelfs voor het afschaffen van een minimale parkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen maar rekent met een maximum van 1 parkeerplek.

Parkeernormen zijn maatwerk. Toch wordt zelden maatwerk geleverd. De kencijfers van het CROW vormen de basis van het maatwerk en gaan uit van type woning. Een verdere differentiatie is te maken door te kijken naar woningoppervlak en doelgroepen. Het autobezit is namelijk onderling aantoonbaar verschillend.

De doelgroepen die hun intrek in de woontorens nemen zijn jongeren, starters en senioren/ouderen. Het autobezit van deze doelgroep op basis van het type huishouden bepalen we aan de hand van gegevens van CBS/Statline. In figuur 3 is een overzicht gegeven van het gemiddeld aantal auto's per type huishouden. Duidelijk te zien in figuur 3 is dat het type huishouden van grote invloed is op het gemiddelde autobezit.



Figuur 3. Gemiddeld aantal huishoudens per type huishouden (bron: CBS/Statline)

De woninggrootte van de appartementen op de locatie Van Loon zijn 49 tot 83 m<sup>2</sup>. Deze zijn voornamelijk geschikt voor 1- tot 2-persoons huishoudens. Dit zijn gezamenlijk de categorieën eenpersoonshuishoudens, eenouderhuishoudens en paren zonder kinderen. Het gewogen gemiddelde hiervan is 80%. Uitgaande van deze specifieke doelgroep is het gemiddelde autobezit van 1- tot 2-persoonshuishoudens dus 0,8 per woning.

In het gemeentelijk parkeerplan van Gouda is geen rekening gehouden met het type woning en de doelgroep. Wij achtten het op basis van bovenstaande gegevens wel relevant om de woningtypes en het lagere autobezit mee te nemen in de analyse naar het bepalen van de parkeerbehoefte. Voor Van Loon rekenen wij een afslag van 0,2 op de parkeernorm voor sociale huurwoningen voor het bewonersdeel. Er is sprake van 41 sociale huurwoningen met een parkeernorm van 1,3 excl. bezoeker parkeren. In totaal reduceert dit 8,9 parkeerplekken.

### Deelmobiliteit & MaaS

Met het mobiliteitsplan toegespitst op de doelgroep wordt een grote impact gemaakt<sup>1</sup>, want:

- 1) Autodelers rijden 15 tot 20% minder dan voordat ze begonnen met delen.
- 2) Autodelers bezitten 30% minder auto's dan voordat ze begonnen met autodelen.
- 3) Autodelen leidt tot minder autobezit en dus tot een lagere parkeerdruk.
- 4) Autodelen leidt tot minder uitstoot. Gebruikers rijden minder en auto's zijn schoon.
- 5) Autodelen bevordert leefbaarheid, sociale cohesie en beperkt vervoersarmoede.

De besparing op de parkeercapaciteit die de aanwezigheid van deelauto's oplevert wordt deels opgevuld door de deelauto's zelf. Voor de Van Loon locatie is de verhouding van het aantal deelauto's 1 deelauto per 15 woningen, wat resulteert in 13 plekken voor deelauto's. Het Parkeerplan Gouda geeft een netto reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto, maar stelt bijvoorbeeld geen eisen aan de implementatie en soort voertuigen. Daarnaast biedt het Parkeerplan Gouda de mogelijkheid om een reductie van maximaal 20% toe te passen bij het aanbieden van MaaS. Tegelijkertijd tonen cijfers van het CROW aan dat autodelers 30% minder auto's bezitten. Op basis van het mobiliteitsplan, dat adequate alternatieven biedt voor het bezitten van een eigen auto en autodelen stimuleert met een volwaardig pakket aan maatregelen, reduceren wij de parkeereis met 30%. In het geval van Van Loon levert dit op het maatgevende moment een reductie van 85 parkeerplaatsen op. Dit resulteert in een netto reductie van 72 parkeerplekken.

In tabel 3 is de berekening te zien rekening houdend met de hierboven beschreven reductiefactoren. Het aantal benodigde parkeerplekken komt uit op 211. Dit is inclusief een aandeel van 0,3 bezoekersparkeren. Er worden in totaal 235 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit resulteert in een overcapaciteit van 24 parkeerplaatsen.

		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
gewogen parkeereis		133,3	170,5	290,1	264,6	199,9	211,7	225,4
<b>Reductie op parkeernorm</b>								
Doelgroep sociale huur (-0,2 bewonersdeel)		-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6
<i>subtotaal</i>		124,7	161,9	281,5	256,0	191,3	203,1	216,8
Deelauto's		-30%	-37,4	-48,6	-84,4	-76,8	-57,4	-60,9
Extra plekken deelauto's 1 per 15 woningen		13	13	13	13	13	13	13
<i>subtotaal</i>		100,3	126,3	210,0	192,2	146,9	155,2	164,8
<b>totale parkeereis, incl. reductie</b>		<b>100,3</b>	<b>126,3</b>	<b>210,0</b>	<b>192,2</b>	<b>146,9</b>	<b>155,2</b>	<b>164,8</b>
<b>afgerond</b>		<b>101</b>	<b>127</b>	<b>211</b>	<b>193</b>	<b>147</b>	<b>156</b>	<b>165</b>

Tabel 3. Berekening parkeercapaciteit op basis van reductiefactoren

<sup>1</sup> CROW, Factsheet Argumenten voor Autodelen

## **Conclusie**

De ontwikkellocatie Van Loon is vanwege de ligging, het programma en de doelgroepen zeer geschikt voor het toepassen van een duurzaam mobiliteitsplan. We hanteren het STOMP-principe, waarbij volwaardige alternatieven voor de eigen auto worden geboden. Een gevarieerd aanbod van deelmobiliteit is hier onderdeel van. Concluderend kan gesteld worden dat zeker een tweede auto overbodig is op de Van Loon locatie.

Voor 196 appartementen op de Van Loon locatie bestaat het mobiliteitsplan uit:

- 235 parkeerplekken voor auto's
- Waarvan 13 voor elektrische deelauto's (gemixt aanbod) op eigen prominent geplaatste parkeerplekken. Te plannen, boeken en betalen met een app.
- 3 elektrische deelbakfietsen
- 890 fietsparkeerplekken

Door met de invulling van mobiliteit rekening te houden in de planvorming is voor een locatie als Van Loon een robuuste reductie op de parkeernorm mogelijk van in totaal 103 parkeerplekken. Het mobiliteitsconcept levert een lager autobezit, minder autokilometers, minder uitstoot en een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de gezamenlijk gedeelde deelauto's op. De ruimte die dit bespaart (831 m<sup>2</sup> aan parkeervakken) voorkomt de realisatie van een extra gebouwde parkeerlaag.



# Bijlage 1 Parkeren in de nabije omgeving

Hoewel de berekening van de reductie op de parkeernorm zeer robuust is, zal de vraag of de parkeerdruk in de omliggende buurt omhoog gaat de kop opsteken. Wij achten die kans nihil. Voornaamste reden is dat het aanbod van parkeerplaatsen de vraag overstijgt. Ten tweede kent de locatie een overloop in het parkeerveld Swadenburg.



Figuur 4 - Parkeren in de omgeving van de Van Loon Locatie

De parkeermetingen van deze locaties zijn als volgt:

Locatie	Capaciteit	Moment	Bezettingsgraad
Swadenburg	158	Dinsdagnacht	35,4%
		Zaterdagmiddag	100%
Lekkenburg	37	Dinsdagnacht	37,8%
		Zaterdagmiddag	54,1 %

Conclusie is dat er bij eventuele overdruk op de locatie van een paar parkeerplaatsen er genoeg ruimte in de omgeving is om dat op te vangen. We gaan er daarbij vanuit dat die frictie zich met name in de avond voordoet als iedereen thuis is en er mogelijk bezoek is. Op dat moment is er voldoende capaciteit beschikbaar in de omgeving.

# Bijlage 2 Visie A2B Sharing

Bij het inzetten van deelmobiliteit voor de Van Loon Locatie hanteren we drie principes om duurzame exploitatie te borgen:

1. we creëren een community die eigenaarschap neemt voor de deeloplossing
2. we zetten in op de gedragsverandering en adoptie van deelmobiliteit
3. we creëren een financiële prikkel

Ad 1. We kiezen voor station-based deelmobiliteit. Zo is er direct een community van gebruikers die gezamenlijk eigenaar zijn van de deeloplossing. Zo ontstaat het gevoel van eigenaarschap voor het gekozen mobiliteitsconcept. Door vervolgens de VvE – of een vergelijkbare entiteit bestuurd door bewoners – contractpartner te maken ervaart de community de consequenties van gedragskeuzes door community leden, en is er zorg voor de deeloplossing; deelvervoersmiddelen blijven daardoor netter en daarmee aantrekkelijker om te gebruiken. Daarnaast ontstaat er een aanspreekcultuur bij het uitblijven daarvan.

Ad 2. we integreren de deeloplossing in het woonconcept. Potentiële bewoners met een reizigersprofiel dat openstaat voor het aanpassen van hun reisgedrag voelen zich aangetrokken tot dit woonprogramma met dit mobiliteitsconcept. Op deze wijze worden vraag en aanbod beter aan elkaar gekoppeld. We verdisconteren (een gedeelte) van de kosten van de mobiliteitsoplossing in de servicekosten. Dit draagt bij aan het ervaren van eigenaarschap en adoptie en gedragsverandering.

Ad 3. Naast het integreren van de oplossing in het woonconcept geven wij bewoners een financiële prikkel door een aantrekkelijk welkomstaanbod in de vorm van een aantal vrije kilometers.

## 1.1 Gedragsverandering en langjarige borging in exploitatiefase

We verankeren deelmobiliteit op de Van Loon Locatie. Voor bewoners wordt een abonnementsfee onderdeel van de servicekosten. Zo committeren bewoners zich financieel aan de deelmobiliteit en zijn ze gezamenlijk eigenaar van het concept. Dit maakt het commitment dat bewoners afgeven bij het tekenen van de koop- of huurovereenkomst vrijwillig, maar niet vrijblijvend.

De acceptatie van deelmobiliteit is een drempel die wij gezamenlijk overgaan. We organiseren bij oplevering verschillende informatieavonden voor bewoners. Daarnaast bieden wij een substantieel aantal vrije kilometers als welkomstgeschenk zodat bewoners kennis kunnen maken met het deelconcept. De mobiliteitsmix wordt in afstemming met de toekomstige bewoners samengesteld en kan tussentijds worden bijgesteld, zowel in de samenstelling van het type voertuigen als het aantal voertuigen. Op deze wijze is het aanbod altijd afgestemd op behoeften van bewoners.

Potentiële bewoners van de Van Loon Locatie worden bij het informeren naar de woning op de hoogte gesteld van het deelconcept en de voorwaarden. Bewoners weten daardoor waar ze voor tekenen en wat deelmobiliteit voor hen kan betekenen. Op deze manier ontstaat er een community, die helpt aan een duurzaam en blijvend draagvlak voor de deelvloot en het ingevoerde mobiliteitsconcept, waardoor duurzame exploitatie langjarig wordt geborgd.

## 1.2 Deel-app

De volledige 'deelvloot' wordt ontsloten in een mobiele applicatie die ook via een browser toegankelijk is. De app, die gratis beschikbaar is voor Android en iPhone, is gebruikersvriendelijk en daarmee voor iedereen gemakkelijk te gebruiken. De gebruikte software is in de praktijk reeds bewezen, en maakt het mogelijk om een deelobject te reserveren, openen, sluiten en betalen. We spelen in op toekomstige ontwikkelingen en zijn voornemens overige modaliteiten (steps, e-bikes, etc.) te ontsluiten een aan te bieden via de app.



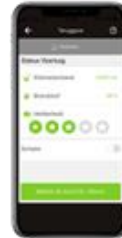
Open de app om het voertuig van jouw keuze te boeken



Kies de deeloplossing die bij je past



De app is de toegang tot jouw deeloplossing



Sluit de rit af met onze app



In je profiel vind je een overzicht van je reiskosten

## Bijlage 3 Referentie Metamorfose

In mei 2019 is het project Metamorfose in Rijswijk opgeleverd door projectontwikkelaar Steenvlinder. Steenvlinder is een projectontwikkelaar die in de regio Den Haag zelfbouwkavels en klushuizen ontwikkelt, voor Metamorfose is het voormalige pand van Rijkswaterstaat in het gebied Plaspoelpolder herontwikkeld tot een appartementencomplex met 64 wooneenheden. Metamorfose is het eerste opgeleverde project in de Plaspoelpolder langs de A4, waar het bestaande industrieterrein in de komende jaren wordt omgevormd van een industriezone naar een bruisende, groene woonwijk met ongeveer 15.000 wooneenheden.

In 2017 is A2B door Steenvlinder gevraagd om mee te werken aan het vinden van een passende en duurzame oplossing voor parkeren en mobiliteit, gezien de uitdagingen die de locatie op die terreinen biedt. Op de binnenplaats van het pand is ruimte voor zo'n 50 parkeerplaatsen, hetgeen bij de geldende parkeernorm van 1.9 op locatie bij lange na niet zou voldoen. Op het industrieterrein rondom het complex is zeer beperkt ruimte om parkeerplaatsen te ontwikkelen, en bovendien heeft Steenvlinder een sterk duurzame focus, waardoor de voorkeur uitging naar een elegantere en duurzamere oplossing dan het ontwikkelen van de vereiste 120 parkeerplaatsen. Omdat elegante en duurzame oplossingen ook de focus hebben van A2B besloten A2B en Steenvlinder gezamenlijk op te trekken in het vinden van een passende oplossing voor parkeren en mobiliteit rondom Metamorfose.

A2B heeft, in samenwerking met Steenvlinder, een mobiliteitsrapport opgesteld voor Metamorfose en is vervolgens in overleg gegaan met de gemeente Rijswijk over de mogelijkheden. Uit ervaring van A2B was reeds gebleken dat er regelmatig sprake was van frictie tussen de door landelijke overheden uitgesproken ambitieuze doelstellingen op het gebied van parkeren en mobiliteit, en de praktische uitwerking hiervan op locatie in samenwerking met de plaatselijke overheid. In goed overleg met de gemeente is een aantal scenario's opgesteld en voorgelegd aan de gemeente, waarna de gemeente uiteindelijk toestemming heeft verleend voor het verlagen van de parkeernorm naar 1.1, op voorwaarde dat er 4 deelauto's beschikbaar zijn voor de bewoners. Een mooi voorbeeld van hoe partijen met uiteenlopende partijen elkaar in overleg kunnen vinden in een oplossing die in de praktijk ook nog eens goed blijkt te werken.

Op 1 mei 2019, tegelijkertijd met de oplevering van het pand, werden de eerste deelauto's geïnstalleerd. In overleg met de bewoners zijn onder meer klusbussen beschikbaar gesteld, waar de bewoners veel plezier van hebben tijdens de drukke klusperiode, die voor een aantal bewoners nog in volle gang is. Daarnaast zijn personenauto's geplaatst, die door bewoners worden gebruikt voor uiteenlopende doeleinden, van familiebezoek tot woon- werkverkeer, en van boodschappen doen tot het bezoeken van de bouwmarkt.

Bewoners betalen een vaste bijdrage per maand, die verwerkt is in de VVE-bijdrage en betalen daarnaast een kilometervergoeding. In ruil daarvoor staan de deelauto's volledig ter beschikking van de bewoners en kunnen ze 24/7 rekenen op service en pechhulp door A2B. Daarnaast worden de gebruikelijke besommingen van autobezit, zoals onderhoud en schadeherstel, allemaal geregeld door A2B. Daardoor is het delen van mobiliteit voor de bewoners niet alleen goedkoper dan het zelf bezitten van een (tweede) auto, het is ook nog eens leuker, makkelijker en duurzamer.

Een aantal reacties van betrokkenen:

“Wij hebben zelf bewust geen auto en het deelauto systeem was voor ons een belangrijke reden om aan het Steenvlinder project deel te nemen. De gebruikerservaring van de app en het rijden is geweldig, ik hoop dat in de komende jaren we het aantal deelauto's kunnen uitbreiden, ook met EV's en e-scooters”

Erik Krois – bewoner Metamorfose

“Als ondernemer vind ik duurzaamheid, flexibiliteit en kosten besparen belangrijk. Die combinatie vind ik in A2B sharing. Bovendien hebben we door het delen voldoende parkeerplek voor onze bewoners, die als community verantwoordelijk zijn”

Hans Sparreboom – Directeur Steenvlinder

“Het is mooi om te zien hoe bewust de bewoners hebben gekozen voor deelmobiliteit en dat het in de praktijk ook werkt. Doordat de bewoners elkaar kennen treedt er een community-effect op, waardoor bewoners beter zorgen voor de voertuigen en gezamenlijk bezig zijn met mobiliteit en duurzaamheid.”  
Wietze Bijl – A2B sharing