

Mobiliteitsplan Van Loon Locatie.

AAN	: Gemeente Gouda
VAN	: Willem Knol, Haye Bijlsma en Anouk Schouten (Over Morgen)
DATUM	: 29 juni 2021 en herijkt op 22 november 2021
ONDERWERP	: Mobiliteitsplan Van Loon Locatie Gouda
STATUS	: Definitief

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.

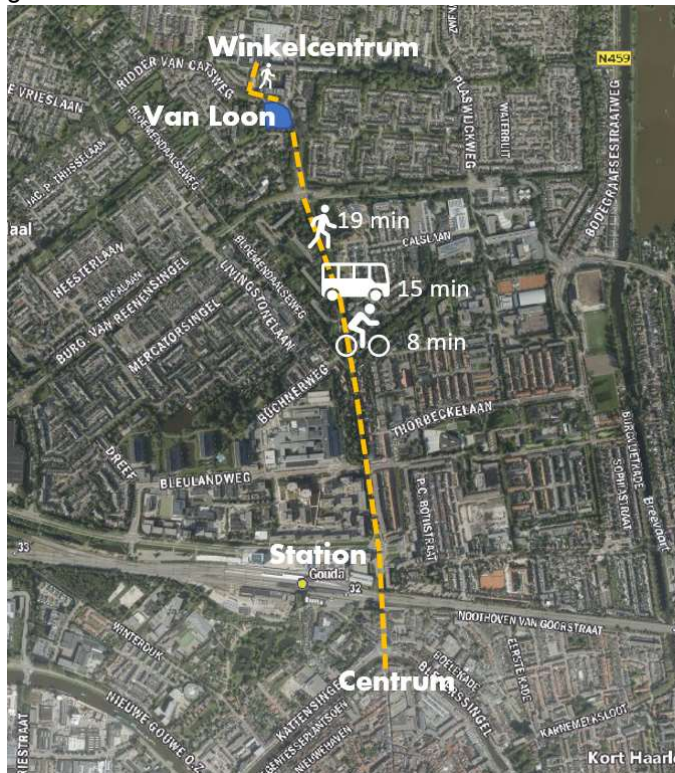
Het delen van auto's levert vele voordelen op: er zijn minder parkeerplaatsen nodig die ingezet kunnen worden voor groen, minder voertuigbewegingen, gebruik van moderne en duurzame voertuigen bij lagere inkomens, maar ook financieel gezien levert deelmobiliteit een besparing op ten opzichte van het bezitten 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 m² en de overige appartementen een gemiddelde woonoppervlakte van 76,5 m².

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	Categorie	Aantal
Sociale huur	Zeet klein (< 55 m ²)	43
Midden huur	Klein (55-85 m ²)	43
Vrije sector huur of koop	Klein (55-85 m ²)	48
	Midden (85-110 m ²)	36
	Groot (>110 m ²)	2
Totaal		172

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 woongebouwen 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 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 850 stuks voor 172 woningen, 4,5 fietsparkeerplaats per woning. Dit is ambitieuzer dan het Parkeerplan Gouda, wat een norm van 3 fietsparkeerplekken per woning voorschrijft.

OV

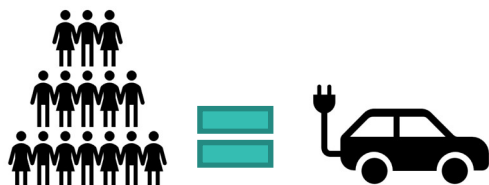
De goede verbinding met het intercitystation Gouda maakt dat het OV een belangrijke modaliteit is voor de bewoners van de Van Loon Locatie. Vanuit Gouda is met 9 directe treinen per uur de hele randstad te bereiken in zowel oostelijke als westelijke richting. Ook de locatie zelf is goed ontsloten met 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 drie deelbakfietsen beschikbaar. Deze bakfietsen zijn handig voor het vervoeren van zwaardere boodschappen of het fietsen met één of meerdere kinderen. 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 172 woningen neer op 12 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, nog 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.

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 € 100 vrije kilometers bij aanvang per huishouden.. 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 CO₂ per jaar en 13% minder PM₁₀ en NO₃ op. Uitgaande van 15 gebruikers per deelauto, is de potentiële CO₂-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 Juuve. We sluiten een 5-jarig contract met 2 maal een verlenging van 5 jaar met hen af. Juuve is een ervaren mobiliteitsaanbieder. 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 234 parkeerplaatsen.

Monitoring van gebruik

De gebruiksdata van MaaS wordt overzichtelijk weergegeven in een rapportage. Deze rapportage wordt overlegd 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 de deelmobiliteit te optimaliseren aan te bieden, bijvoorbeeld in de vorm van kleine elektrische voertuigen (Type Biro) of E-bikes en Speed Pedelecs. De rapportage zal ook beschikbaar worden gesteld aan de gemeente Gouda (op geaggregeerd niveau i.v.m. AVG-wetgeving).

Met het oog op de verplichting van de Van Loon locatie uit het bestemmingsplan om in parkeren te voorzien op de wijze zoals beschreven in dit mobiliteitsplan zal naast de controle van de gebruiksdata van MaaS ook de effectiviteit van dit plan worden gemonitord. Monitoring zal jaarlijks plaatsvinden voor het eerst 1 jaar na ingebruikname van de betreffende appartementen aan de hand van een parkeeronderzoek. Ter voldoening aan de eisen van het bestemmingsplan zal uit dit onderzoek moeten blijken dat het mobiliteitsplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid en derhalve op het maatgevende moment geen sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied en de directe omgeving. Als uit het onderzoek zou blijken dat er aanleiding bestaat om additionele mobiliteitsmaatregelen te treffen dan zal daarvoor worden gezorgd. Gedacht kan worden aan het aanbieden van alternatieve vormen van deelmobiliteit, wijzigingen in de tariefstelling of abonnementsvormen, realisatie of bijdragen aan ov-haltes en looproutes naar ov-haltes, lokale fietsverbindingen en herinrichtingen van lokale infrastructuur.

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 zeer klein (<55m²), klein (55-85m²), midden (85-110m²) en groot (>100 m²). Per woninggrootte is een eigen parkeernorm van toepassing. 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 lokaal beleid) 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.

Voor de kleine, midden en grote woningen is de aanwezigheid voor bewoners 100%, omdat dit vaste parkeerplaatsen voor de bewoners zijn en daardoor niet beschikbaar voor bezoekers. De aanwezigheidspercentages voor de sociale huurwoningen zijn wel van toepassing.

Gewogen over de week (aanwezigheidspercentages)								
	werkdag			Koopavond	zaterdag		avond	Zondag
	overdag	middag	avond		middag	avond		middag
bewoner	50%	60%	100%	90%	60%	60%	60%	70%
bezoeker	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%	

Tabel 1. Aanwezigheidspercentages (Paraplulherziening Parkeren Gouda, 2018)

Programma	Aantal	Aantal						
		werkdag	zaterdag	zondag	overdag	middag	avond	koopavond
Woningen sociaal (zeer klein 49m2)	43	28,0	33,5	55,9	50,3	33,5	33,5	39,1
bezoekers	43	1,3	3,9	7,7	7,7	10,3	12,9	10,3
Woningen klein (55-85 m2)	91	118,3	118,3	118,3	118,3	118,3	118,3	118,3
bezoekers	91	2,7	8,2	16,4	16,4	21,8	27,3	21,8
Woningen midden (85 -110 m2)	36	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0	54,0
bezoekers	36	1,1	3,2	6,5	6,5	8,6	10,8	8,6
Woningen groot (>110 m2)	2	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
bezoekers	2	0,1	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5
totaal bewoners	172	204	209	232	226	209	209	215
totaal bezoekers		5	15	31	31	41	52	41

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

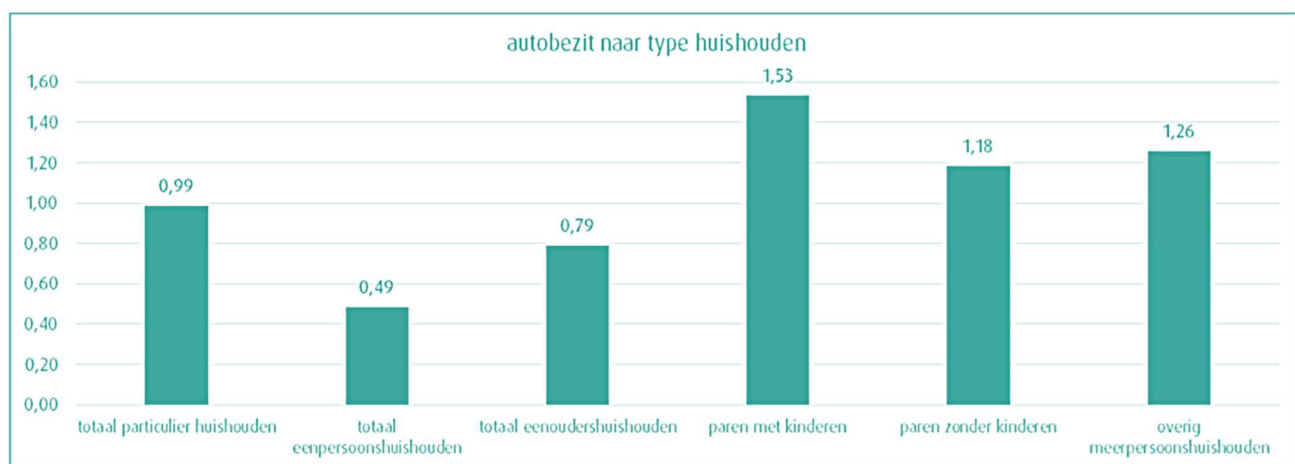
De maximumcapaciteit op basis van de gewogen parkeereis is $209 + 52 = 261$ parkeerplekken voor bewoners en bezoek op een zaterdagavond.

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 woongebouwen 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)

Op twee woningen na zijn de groottes van de appartementen 49 tot 110 m2. Deze zijn voornamelijk geschikt voor 1- tot 2-persoons huishoudens. Dit zijn gezamenlijk de categorieën eenpersoonshuishouden,

eenouderhuishouden en paren zonder kinderen. Het gewogen gemiddelde autobezit hiervan is 80%. Uitgaande van deze doelgroepen 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 achten 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 43 sociale huurwoningen met een parkeernorm van 1,3 excl. bezoeker parkeren. In totaal reduceert dit 8,6 parkeerplekken.

Deelmobiliteit & MaaS

Met het mobiliteitsplan toegespitst op de doelgroep wordt een grote impact gemaakt¹, 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 12 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.

De cijfers van het CROW tonen aan dat autodelers gemiddeld 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, wordt de parkeereis door ons met 30% gereduceerd. In het geval van Van Loon levert dit op het maatgevende moment een reductie van 60,2 parkeerplaatsen op.

In tabel 3 is de berekening te zien rekening houdend met de hierboven beschreven reductiefactoren. Het aantal benodigde parkeerplekken komt uit op 205. Dit is inclusief een aandeel van 52 bezoekersparkeerplaatsen. Er worden in totaal 234 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit resulteert in een positief saldo van 29 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans		werkdag				zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
	gewogen parkeereis	204	209	232	226	209	209	215
Reductie op parkeernorm								
Doelgroep sociale huur	-0,2	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6	-8,6
	subtotaal	195,1	200,6	223,0	217,4	200,6	200,6	206,2
Deelauto's								
Plekken deelauto's	1 per 15 woningen	12	12	12	12	12	12	12
	subtotaal	148,5	152,4	168,1	164,2	152,4	152,4	156,4
totale parkeereis, incl. reductie		148,5	152,4	168,1	164,2	152,4	152,4	156,4
afgerond		149	153	169	165	153	153	157
Aandeel bezoekers		5	15	31	31	41	52	41
Totaal		154	168	200	196	194	205	198

Tabel 3. Berekening parkeercapaciteit op basis van reductiefactoren

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. Er kan gesteld worden dat zeker een tweede auto overbodig is op de Van Loon locatie.

¹ CROW, Factsheet Argumenten voor Autodelen

Voor 172 appartementen op de Van Loon locatie zijn er 205 parkeerplaatsen benodigd. Dit komt als volgt tot stand:

- Totaal benodigd op basis van gewogen parkeereis en aanwezigheidspercentages: 261 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 52 parkeerplaatsen voor bezoekers en 209 voor bewoners.
- Deze 209 parkeerplaatsen voor bewoners kennen op basis van het parkeerbeleid een reductie voor de sociale huurwoningen van 0,2 parkeerplaats/woning wat resulteert in een afslag van 8,6 parkeerplaatsen. Daarnaast kan er op basis van de CROW-cijfers bij de inzet van deelmobiliteit en Mobility as a Service gewerkt worden met een reductie van 30% van het aantal benodigde parkeerplaatsen (60,2 plaatsen) voor de overige woningen aangevuld met 12 plaatsen voor de deelauto's.
- De alsdan benodigde 153 parkeerplaatsen en de 52 bezoekersparkeerplaatsen leveren het benodigd aantal van 205 parkeerplaatsen op.

Er worden 234 parkeerplekken gerealiseerd. Hierdoor ontstaat er een positief saldo van 29 parkeerplekken. Daarnaast worden er 850 fietsparkeerplekken (4,9 per woning) gerealiseerd. Er is een deelmobiliteit- en MaaS-aanbod van 12 elektrische deelauto's (gemixt aanbod) op eigen prominent geplaatste parkeerplekken en 3 elektrische deelbakfietsen.

Ten overvloedige wordt er op gewezen dat indien het deelmobiliteit- en MaaS-aanbod in een worstcase scenario - waarin de CROW cijfers in dit project niet zouden opgaan - slechts de helft van het gewenste effect zou hebben (15% i.p.v. 30% reductie) dan zijn er 229 parkeerplekken benodigd. Dit komt als volgt tot stand:

- Totaal benodigd op basis van gewogen parkeereis en aanwezigheidspercentages: 261 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 52 parkeerplaatsen voor bezoekers en 209 voor bewoners.
- Deze 209 parkeerplaatsen voor bewoners kennen op basis van het parkeerbeleid een reductie voor de sociale huurwoningen van 0,2 parkeerplaats/woning wat resulteert in een afslag van 8,6 parkeerplaatsen. In het worstcase scenario wordt er gewerkt met een reductie van 15% van het aantal benodigde parkeerplaatsen (30 plaatsen) voor de overige woningen aangevuld met 6 plaatsen voor deelauto's.
- De alsdan benodigde 177 parkeerplaatsen en de 52 bezoekersparkeerplaatsen leveren het benodigd aantal van 229 parkeerplaatsen op.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen van 234 is ook in dat worst-case scenario voldoende.

In het verlengde daarvan merken wij op dat als monitoring zoals beschreven op pagina 6 daar aanleiding toe zou geven het mobiliteitsplan kan worden bijgesteld. Daarbij kan het aantal deelauto's en/of andere mobiliteitsdiensten worden verhoogd of verlaagd zodat er te allen tijde sprake is van voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied.

Onze conclusie en overtuiging is dat het mobiliteitsconcept leidt tot een lager autobezit, minder autokilometers, minder uitstoot en een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de gezamenlijk gedeelde deelauto's. De ruimte die dit bespaart voorkomt de realisatie van een extra gebouwde parkeerlaag/parkeervoorziening. De 234 parkeerplaatsen die worden aangelegd voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor dit project.

Bijlage 1 Implementatie deelmobiliteit

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. Zo committeren bewoners zich 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 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 Samenwerkingen

Het platform van Juuve heeft een open karakter. Juuve maakt onderdeel uit van de MobyOne groep wat als doel heeft alle voertuigen van partners ontsluiten. Zo hebben wij gezamenlijk de ambitie om alle beschikbare wielen in Nederland aan te bieden. Het ov maakt hier een groot onderdeel van uit. Zo kunnen de gebruikers via de Juuve app gebruik maken van de trein, bus, metro en ov fiets. Daarnaast zal Juuve ook de wielen ontsluiten van toekomstige partijen die mobiliteit willen aanbieden in Nederland.

Juuve zoekt de samenwerkingen op met bestaande partijen zoals Felyx, Go-sharing en MyWheels die komend jaar 2.000 deelauto's in Nederland heeft. Hiermee beperken wij ons dus niet in het aanbod ivan het project maar kunnen de toekomstige bewoners in heel Nederland gebruik maken van het beschikbare deelvervoer.

1.3 MaaS (Mobility as a Service)

Juuve realiseert voor het project een mobiliteitsconcept waar alle vormen, die in het begrip MaaS (Mobility as a Service) naar voorkomen, inbegrepen zullen zijn. Een MaaS concept wordt gezien al een combinatie van verschillende voertuigen die te reserveren zijn via een app of mobiliteitspas. Via de app en de mobiliteitspas van Juuve hebben de toekomstige bewoners toegang tot het OV, de OV-fiets en alle Juuve deelauto's in Nederland.

De bewoners krijgen toegang tot een mobiliteitskaart die kan worden gebruikt voor ritten met het OV en de OV-fiets. De auto's en fietsen die beschikbaar worden gesteld aan de bewoners zijn via de Juuve app te reserveren. De mobiliteitskaart wordt geïntegreerd in de app waardoor gebruikers alle vormen van mobiliteit op één rekening binnen krijgen. Door de koppeling van het OV, deelauto en fietsen kan er worden gesproken van een structureel aanbod van Mobility as a Service. De vloot van voertuigen en de deeltechnologie zijn altijd in ontwikkelingen en sluiten aan bij de laatste innovaties in de markt. Dit zorgt ervoor dat de bewoners altijd de laatste ontwikkelingen in de markt meekrijgen en zij hiervan profiteren.

Met de app van Juuve hebben de bewoners de mogelijkheid om de voertuigen te reserveren en hun reis te boeken. Het boeken van ritten is flexibel en is mogelijk per uur. De bewoners zijn niet verplicht tot een abonnement wat de drempel voor het gebruik van de voertuigen verlaagt. De abonnementen die beschikbaar zijn maken het rijden van de deelauto aantrekkelijker voor langere afstanden of langere huurtijd. Op deze manier zijn de deervoertuigen een serieus alternatief voor het bezitten van voertuigen.

1.4 Bewonersavonden

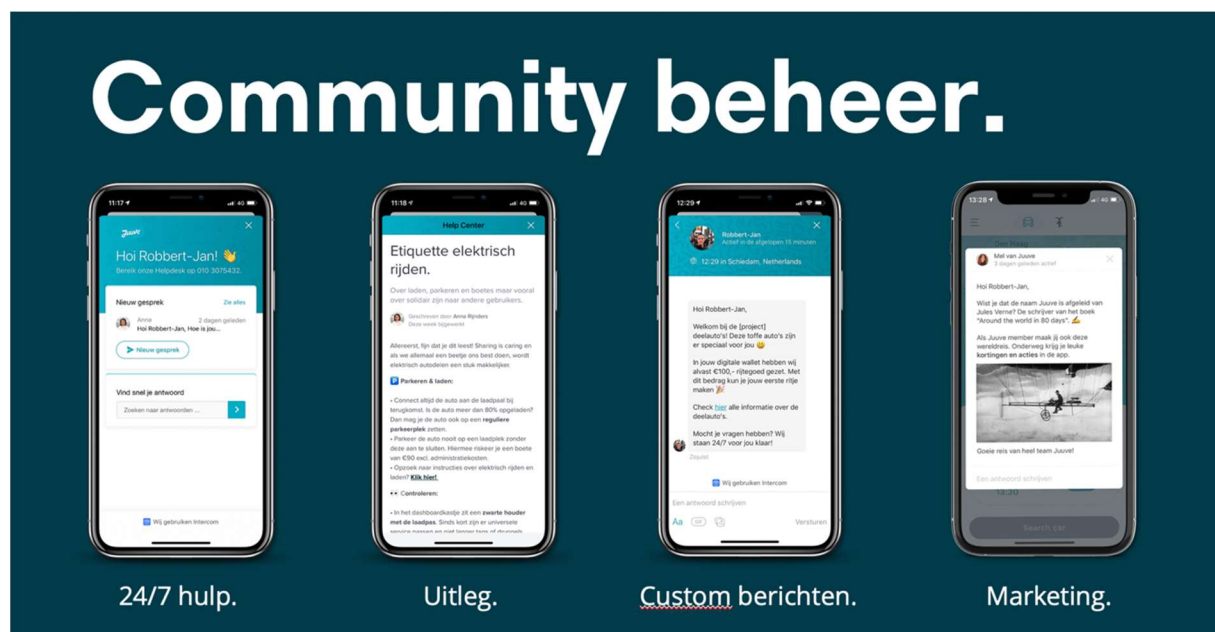
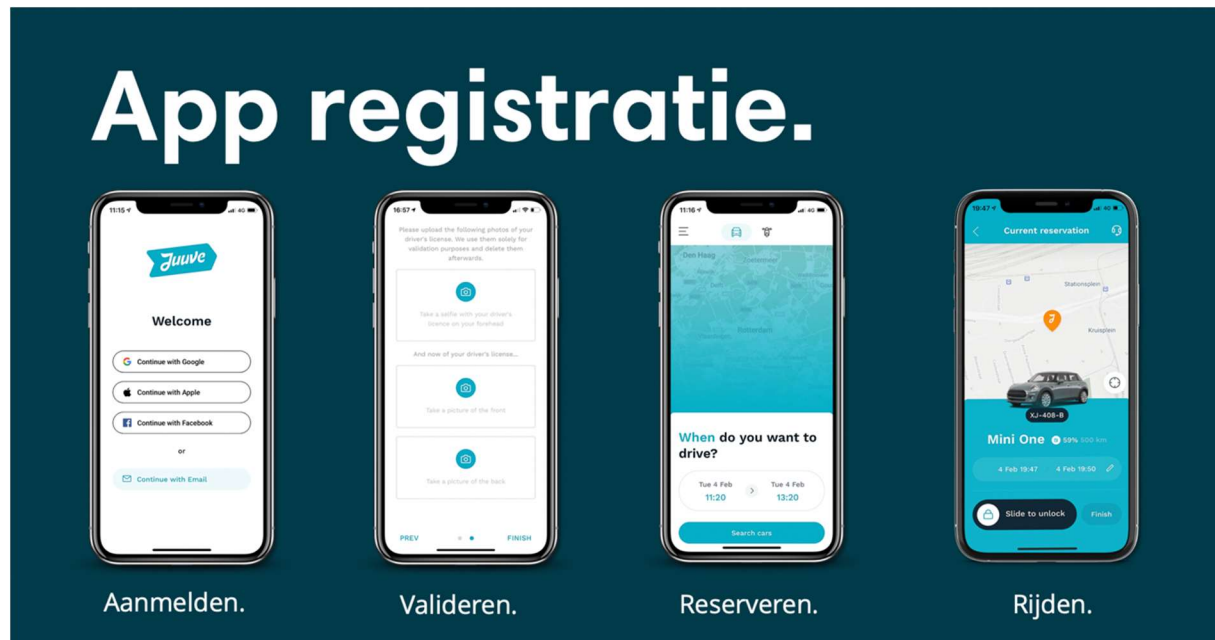
Om bewoners als potentiële nieuwe gebruikers zo snel mogelijk op weg te helpen organiseren we bewonersavonden op locatie. Op de bewonersavonden is Juuve aanwezig om de mogelijke bewoners alles te vertellen over deelmobiliteit. Daarnaast krijgen de potentiële bewoners de mogelijkheid om in een elektrische auto te rijden om hier kennis mee te maken. De volgende onderdelen levert Juuve tijdens deze bewonersavonden om de mogelijke bewoner te informeren en te activeren:

- Infographic met uitleg over het aanmelden bij Juuve;
- Juuve sleutelhanger met uitleg over de milieuvoordelen van autodelen;
- Coupon met rijtegoed voor bestaande Juuve auto's.



1.5 Juuve app

De Juuve app is beschikbaar in de App Store en Google Play store. De Juuve app is gebouwd met het doel dat iedereen met een smartphone de app kan gebruiken. De app biedt de mogelijkheid om auto's en fietsen te reserveren. Ook kan het OV als betaalmethode worden toegevoegd zodat alle mobiliteit op één rekening is te vinden.



Bijlage 2

Referentie Grifthoekgarage

In Januari 2020 is in samenwerking met de gemeente Utrecht een mobiliteitshub gerealiseerd in de Grifthoekgarage Utrecht. Deze mobiliteitshub is gelokaliseerd aan de rand van het centrum en biedt de omwonenden de mogelijkheid om gebruik te maken van deelmobiliteit. In de omliggende wijk van de Grifthoekgarage is een hoge parkeerdruk waar Juuve in samenwerking met de gemeente deze druk wil verminderen door het inzetten van deelmobiliteit.

Dit alles heeft te maken met de transitie van bezit naar gebruik. Bewoners die overwegen een auto te kopen wordt een duurzaam alternatief geboden in de vorm van een tiental elektrische auto's, benzineauto's en vier deel e-bikes. Dit maakt de Grifthoekgarage een multimodale mobiliteitshub. Ook sporen we de bewoners in samenwerking met de gemeente die nog in het bezit zijn van een auto aan om deze te verkopen.

Hieronder een inzicht in de gebruik cijfers van de deelauto's in de Grifthoekgarage in de maand Juni t/m augustus 2020:

De Grifthoek.

Dit rapport bevat een data analyse van de succesvolle deelhub in de Grifthoek Garage te Utrecht over de periode juni - augustus 2020.



Totalen en gemiddeldes.

Aantal online voertuigen:



8

Gemiddeld aantal maandelijkse kilometers per auto:



1.869

Gemiddeld aantal maandelijkse voltooide reserveringen:



192

Gemiddeld aantal maandelijkse gebruikers per auto:



7

Gemiddeld aantal maandelijkse reserveringen per auto:



24

Gemiddeld aantal kilometers per reservering:



78

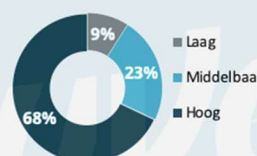
Gemiddelde reserveringsduur:



7,9 uur

Gebruikers en omgeving.

Opleidingsniveau omliggende postcodes



Gemiddelde leeftijd gebruikers:



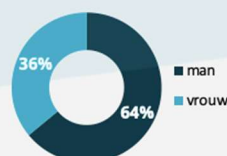
35

Gemiddeld bruto jaarinkomen omliggende postcodes:



€33.190

Man/Vrouw verhouding



Gemiddelde WOZ-Waarde omliggende postcodes:



€312.302

Minder dan 0,3 auto's per inwoner van de omliggende postcodes.

Referentie Timmerhuis Rotterdam

Het Timmerhuis in Rotterdam is het eerste woonwerk deelmobiliteitsproject in Europa. In samenwerking met Heijmans en BMW Nederland heeft Juuve de bewoners en de werknemers van het project twee elektrische BMW i3's aangeboden als alternatief van de eigen auto.

De BMW i3's zijn onderdeel van een duurzaam energieconcept. De i3's worden geladen door een powerbank die wordt opgeladen door zonnepanelen die op het dak van het gebouw zijn geplaatst. Dit maakt dat de BMW i3's volledig duurzaam worden geladen en is dan ook een geweldig voorbeeld van toekomstig laden binnen woningbouw.

Om ook de omwonende mee te nemen in dit concept en transitie is één auto beschikbaar gemaakt voor omliggende bewoners van het project. Dit zorgt ervoor dat deze deelauto's een breder doel hebben.