

**OVER
MORGEN**

Quickscan parkeer- en mobiliteitsplan Harmonielaan

Gemeente Diemen

Juli 2023





Inhoudsopgave

1. Introductie
2. Het plan
3. Beleidskaders
4. Gebiedsanalyse
5. Bewonersanalyse
6. Mobiliteitsprofiel toekomstige bewoners
7. Mobiliteitsconcept
8. Parkeerbalans
9. Duurzame mobiliteitsbalans

1. Introductie

Stap 1 – Kaders

Welke kaders en kansen bieden het ontwikkelplan en het beleid?

Stap 2 – Analyses

Een gebieds- en bewonersanalyse vormen de basis voor het mobiliteitsconcept

Stap 3 – Duurzaam mobiliteitsconcept

Inzichten worden vertaald in een mobiliteitsconcept en opgebouwd volgens ThAMES

Stap 4 – Duurzame mobiliteitsbalans

De effecten van het mobiliteitsconcept worden weergegeven

Dit document omvat een quickscan en mobiliteitsplan voor de gebiedsontwikkeling aan de Harmonielaan in Diemen. Het doel is om te komen tot een op maat gemaakt en realistisch mobiliteitsconcept waarin goed onderbouwd kan worden afgeweken van gemeentelijke parkeernormen. De mobiliteitsbehoeften die voortvloeien uit het mobiliteitsplan zullen dienen als eisen en randvoorwaarden voor de ontwikkelende partijen.

Voordat het mobiliteitsconcept en de duurzame mobiliteitsbalans worden vormgegeven worden een aantal stappen doorlopen. Stap 1 verkent de relevante kaders en kansen. Specifiek wordt in Hoofdstuk 2 het voorliggende plan en het voorlopige ontwikkelprogramma verkend. Vervolgens worden in Hoofdstuk 3 randvoorwaarden en mogelijkheden voor het mobiliteitsplan geschetst aan de hand van een beknopte beleidsanalyse.

Stap 2 bestaat uit analyses die de basis vormen voor het mobiliteitsconcept. In Hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op bepalende kenmerken van het gebied, zoals de aanwezigheid van voorzieningen, werkgelegenheid en OV. Aansluitend, in Hoofdstuk 5, wordt een bewonersanalyse uitgevoerd op basis van het voorlopige woonprogramma en de bijbehorende doelgroepen. Hierin wordt naast het verwachte autobezit bijvoorbeeld ook gekeken naar de mobiliteitsbestedingen van de verschillende doelgroepen.

In stap 3 (Hoofdstuk 7) wordt aan de hand van de voorgaande analyses een duurzaam mobiliteitsconcept beschreven volgens het ThAMES-model. Dit model richt zich onder andere op het verminderen, veranderen en verduurzamen van verplaatsingen. In het model krijgen duurzame alternatieven, zoals actieve mobiliteit en deelmobiliteit de voorkeur over de privéauto.

Tot slot wordt in stap 4 de duurzame mobiliteitsbalans vormgegeven, hiertoe wordt eerst een standaard parkeerbalans opgesteld ter vergelijking (Hoofdstuk 8). In Hoofdstuk 9 worden vervolgens de effecten van het mobiliteitsconcept gekwantificeerd gebaseerd op actueel onderzoek, wat resulteert in de uiteindelijke mobiliteitsbehoefte.

2. Het plan

Het voorlopige stedenbouwkundig plan voor de gebiedsontwikkeling aan de Harmonielaan beschrijft een duidelijke visie met bijhorende randvoorwaarden. Een belangrijke lijn in het plan is het Tuinstadprincipe, waarin een groene en gezonde leefomgeving, ontmoetingen op straat en een mix van bevolkingsgroepen centraal staan.

De locatie is gelegen op de kop van de wijk Spoorzicht, vlak naast de recent opgeleverde ondertunneling van het spoor, en is momenteel bestemd als een parkeerterrein naast Station Diemen. In sfeer en karakter vormt de ontwikkeling een eenheid met tuindorp Spoorzicht. Het nieuw te ontwikkelen en naastgelegen park Spoorzicht versterkt het groene karakter.

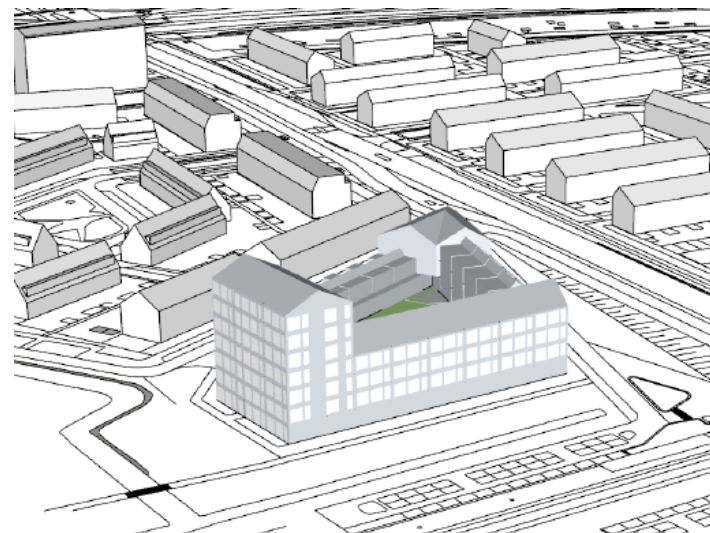
Het voorlopige woonprogramma omvat 100 huurwoningen waarvan:

- 35 jongerenwoningen 30m² GBO (sociale huur)
- 35 seniorenwoningen 60m² GBO (sociale huur)
- 20 middenhuur 40-45m² GBO (gereguleerde middenhuur)
- 10 zorgwoningen 30m² GBO (sociale huur)

Daarnaast worden de volgende voorzieningen genoemd in het voorlopige programma:

- 400 m² Maatschappelijk of zorgverlening
- 300 m² Commercieel (b.v. een AH to go/ Spar City)

Door de ligging naast het station is de locatie zeer goed bereikbaar met openbaar vervoer en kenmerkt het zich als een centraal punt in de Metropoolregio Amsterdam. Ook het wandel- en fietsnetwerk in de omgeving is van goede kwaliteit, de autoafhankelijkheid van het gebied is daardoor laag. Routing in het blok speelt een belangrijke rol om fietsen en lopen aantrekkelijk te houden; een logische aansluiting op bestaande fiets en wandelroutes, een brede toegankelijke wandelverbinding vanuit het blok naar de hoofdentree van Park Spoorzicht zijn een eis voor het toekomstig ontwerp. Andere eisen zijn dat autoparkeren voor bewoners moet worden opgelost op maaiveld binnen het bouwblok en bezoekersparkeren op straat buiten het bouwblok.



Overzicht van het project aan de Harmonielaan

3. Beleidskaders

Het huidige beleid en de ambities van de gemeente zijn richtinggevend voor een gefundeerd mobiliteitsconcept. Daarom worden in dit hoofdstuk de kaders geschetst die vanuit vigerende beleidsdocumenten zijn meegegeven. De volgende beleidsdocumenten zijn relevant voor mobiliteit aan de Harmonielaan:

1. Coalitieakkoord 2022-2026
2. Nota parkeernormen Diemen 2020
3. Omgevingsagenda / Omgevingsvisie Diemen 2040

Diemen met elkaar en voor elkaar (Coalitieakkoord 2022-2026)

Verkeersveiligheid is een belangrijke pijler in Diemen; het is een essentieel onderdeel voor de leefbaarheid in een buurt of wijk. Een van de ambities in het akkoord is om kwetsbare groepen, zoals fietsers en wandelaars, extra aandacht te geven. De coalitie wil investeren in infrastructuur voor deze groepen en maatregelen nemen om fietsgebruik te stimuleren. Ook ziet de gemeente Diemen meerwaarde in deelmobiliteit en zet daarom in op experimenteren met nieuwe vormen. Daarnaast zet de gemeente in op het verminderen van de uitstoot van CO₂ en fijnstof, onder meer door het stimuleren van elektrisch rijden en fietsen, en het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer.

Nota Parkeernormen Diemen (2020)

In 2020 is de Nota Parkeernormen vastgesteld waarin als uitgangspunt is opgenomen dat een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling niet tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte zorgt. De parkeerbehoefte wordt opgelost op eigen terrein en de bedachte parkeeroplossing is toekomstbestendig. De parkeernormen voor woningen in Diemen zijn vaste waarden en bevatten geen bandbreedtes. In de parkeerbalans dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheidspercentages van gebruikersgroepen op de verschillende momenten van de dag/week, het toepassen van dubbelgebruik is dus toegestaan. Diemen kiest voor een bezoekersnorm van 0,25 parkeerplaats per woning.

3. Beleidskaders

De onderstaande tabel geeft de parkeernormen per type woning weer die relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling aan de Harmonielaan.

Een mobiliteitscorrectie op de parkeereis is mogelijk, mits de initiatiefnemer een onderbouwing geeft op basis van een of meer van de volgende drie aspecten; (1) het is objectief aantoonbaar dat de ruimtelijke ontwikkeling niet voor stijging zorgt van de vraag naar autoparkeerplaatsen, (2) de ontwikkeling is gelegen in de directe omgeving van een ov-halte en/of (3) er wordt ingezet op (extra) deelmobiliteit.

Omgevingsagenda / Omgevingsvisie Diemen 2040

In de Omgevingsvisie Diemen worden verschillende ambities rondom bereikbaarheid en duurzame mobiliteit uitgesproken. Voorbeelden zijn; het behouden van de uitstekende bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto, zorgen voor voldoende parkeerplaatsen en laadpunten, het realiseren van een goed wandel en fietsnetwerk en het stimuleren van deelmobiliteit zoals deelscooters en deelauto's.

Functie Wonen	Norm (Schil)* *uit Nota Parkeernormen Diemen 2020
koop/huur, appartement, groot (vanaf 75 m ² gbo)	1,2
koop/huur, appartement, midden (tussen 50 en 75 m ² gbo)	1,1
koop/huur, appartement, klein (< 50 m ² gbo)	0,9
huur, appartement, sociale huur	0,8
huur, appartement, middeldure huur	0,7
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,4
kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)	0,2
aanleunwoning en serviceflat	0,7

4. Gebiedsanalyse – OV en voorzieningen

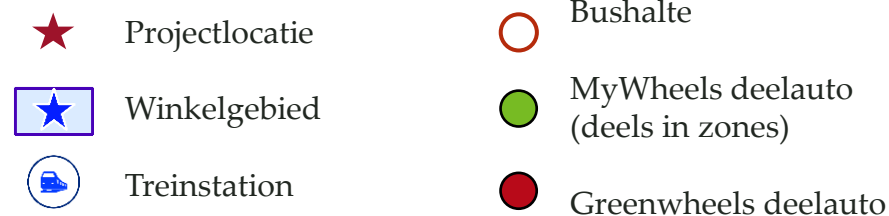
De gebiedsontwikkeling aan de Harmonielaan bevindt zich op circa 3 minuten loopafstand van treinstation Diemen. Bij de bushalte naast het treinstation stopt lijn 44, die de verbinding met Bijlmer Arena maakt. Op 4 minuten fietsafstand ligt halte Diemerbrug, waar tram 19 naar het centrum van Amsterdam rijdt en op station Diemen Zuid. Op 12 minuten fietsafstand stopt metro 53 richting Amsterdam Zuidoost, Amstel en het centrum. Er kan dus geconcludeerd worden dat de ontwikkeling aan de Harmonielaan zeer goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Ook zijn er veel voorzieningen op loop- en fietsafstand. Bijvoorbeeld het Winkelcentrum Diemerplein met onder andere een supermarkt, sportschool, tandartsenpraktijk en theater op vijf loopminuten. Daarnaast bevindt het winkelcentrum Gruttoplein zich op een fietsafstand van 3 minuten. Het fietsnetwerk in de omgeving is van goede kwaliteit en speelt een belangrijke rol. Op de volgende pagina is te zien dat binnen 5 en 10 minuten een aanzienlijk deel van de metropoolregio Amsterdam, en daarmee een zeer ruim aanbod van voorzieningen en banen, te bereiken is. Ook te voet is de omgeving goed te bereiken, binnen 10 minuten is een groot deel van Diemen, inclusief een groot aantal OV haltes, te bereiken.

Er zijn ruim voldoende uitvalswegen voor de auto rondom het gebied, in nabijheid van 5 minuten zijn de A10 en A1. Daarnaast worden in de omgeving openbare deelauto's en -scooters aangeboden. De locaties van Greenwheels en MyWheels deelauto's staan aangegeven in de rechter figuur.



Ligging van de projectlocatie ten opzichte van OV-haltes, voorzieningen en het aanbod van deelmobiliteit



4. Gebiedsanalyse – Lopen en fietsen



Gebied bereikbaar te voet vanaf de projectlocatie (Openrouteservice, 2023)

-  5 minuten lopen
-  10 minuten lopen
-  15 minuten lopen
-  20 minuten lopen



Gebied bereikbaar op de fiets vanaf de projectlocatie (Openrouteservice, 2023)

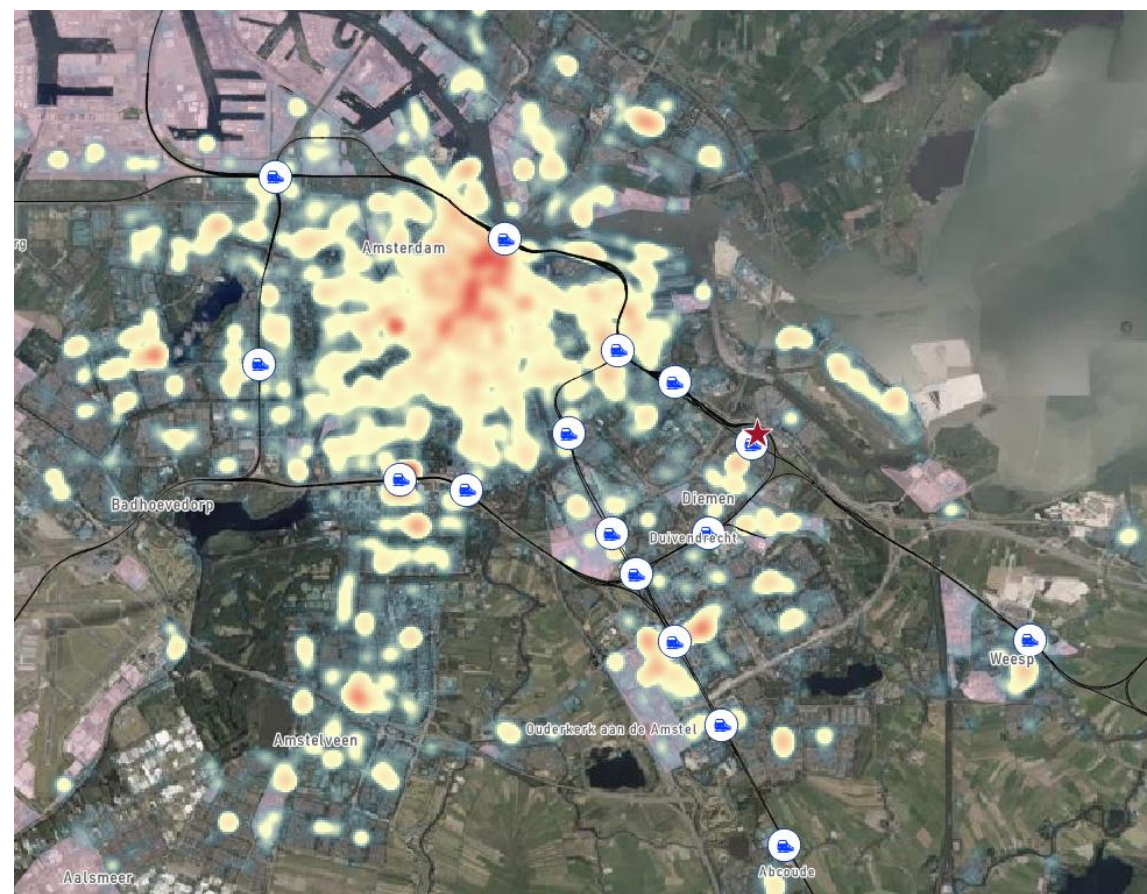
-  10 minuten fietsen
-  20 minuten fietsen
-  30 minuten fietsen

4. Gebiedsanalyse – Bereikbaarheid

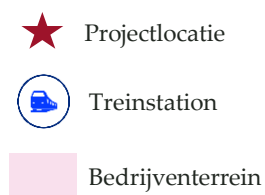
Zoals te zien op de vorige pagina zijn vanaf de projectlocatie bestemmingen binnen de gemeente Diemen goed te bereiken met de fiets (het merendeel binnen 15 minuten). Ook omliggende plaatsen zoals Amsterdam, Weesp, Abcoude en Amstelveen zijn met 30 fietsminuten goed bereikbaar met de stadsfiets en het openbaar vervoer.

Een grote concentratie van werkgelegenheid in het omliggende gebied bevindt zich in het centrum van Amsterdam, in de overige omliggende plaatsen in mindere mate. Deze locaties zijn goed te bereiken met de fiets en het openbaar vervoer. De frequente trein, metro, tram en busverbinding en nabijheid van de haltes maakt een groot deel van die locaties goed bereikbaar.

In totaal werkt 58%, en daarmee het grootste deel van de Diemenaren in Amsterdam¹. De goede bereikbaarheid per fiets en met het OV draagt bij aan dit hoge aandeel. Slechts 8% werkt binnen de eigen gemeente en 5% werkt in Haarlemmermeer (o.a. Hoofddorp en Schiphol). De sterke verbinding tussen Diemen en Amsterdam is daarmee goed zichtbaar.



Relatieve concentraties van werkgelegenheid en de ligging van bedrijventerreinen rondom Diemen (IBIS, OpenKvK)



5. Bewonersanalyse

Om grip te krijgen op het mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners van de Harmonielaan, kijken we naar het mobiliteitsgedrag van de huidige (sociale) huurders in Diemen. We analyseren het mobiliteitsgedrag van deze huishoudens als referentie voor de toekomstige bewoners om zo tot een goed passend mobiliteitsconcept te komen. Het mobiliteitsgedrag wordt immers voor een belangrijk deel gevormd door omgevingsfactoren die voor een hele grote groep bewoners gelijk is. De data kopen we in op huishoudniveau bij Whooz. We gebruiken de huishoudinformatie van referentiewijken uit Diemen. Voor deze analyse is de gehele gemeente genomen.

Van deze huishoudens weten we wat hun leefstijlprofielen zijn. Deze segmenten weerspiegelen verschillende groepen in de samenleving zoals empty nesters, starters en stadsbewoners, zie pagina 11.

Alle huishoudsegmenten worden uitgebreider omschreven in de bijlage van dit document. Voor de Harmonielaan ligt de focus op leefstijlsegmenten in de jongere en oudere leeftijdsklassen met een lager inkomen, gezien het grote deel sociale huur. Met deze informatie verzamelen we gerichte informatie over mobiliteitsgedrag die aansluit bij de doelgroep van de Harmonielaan.

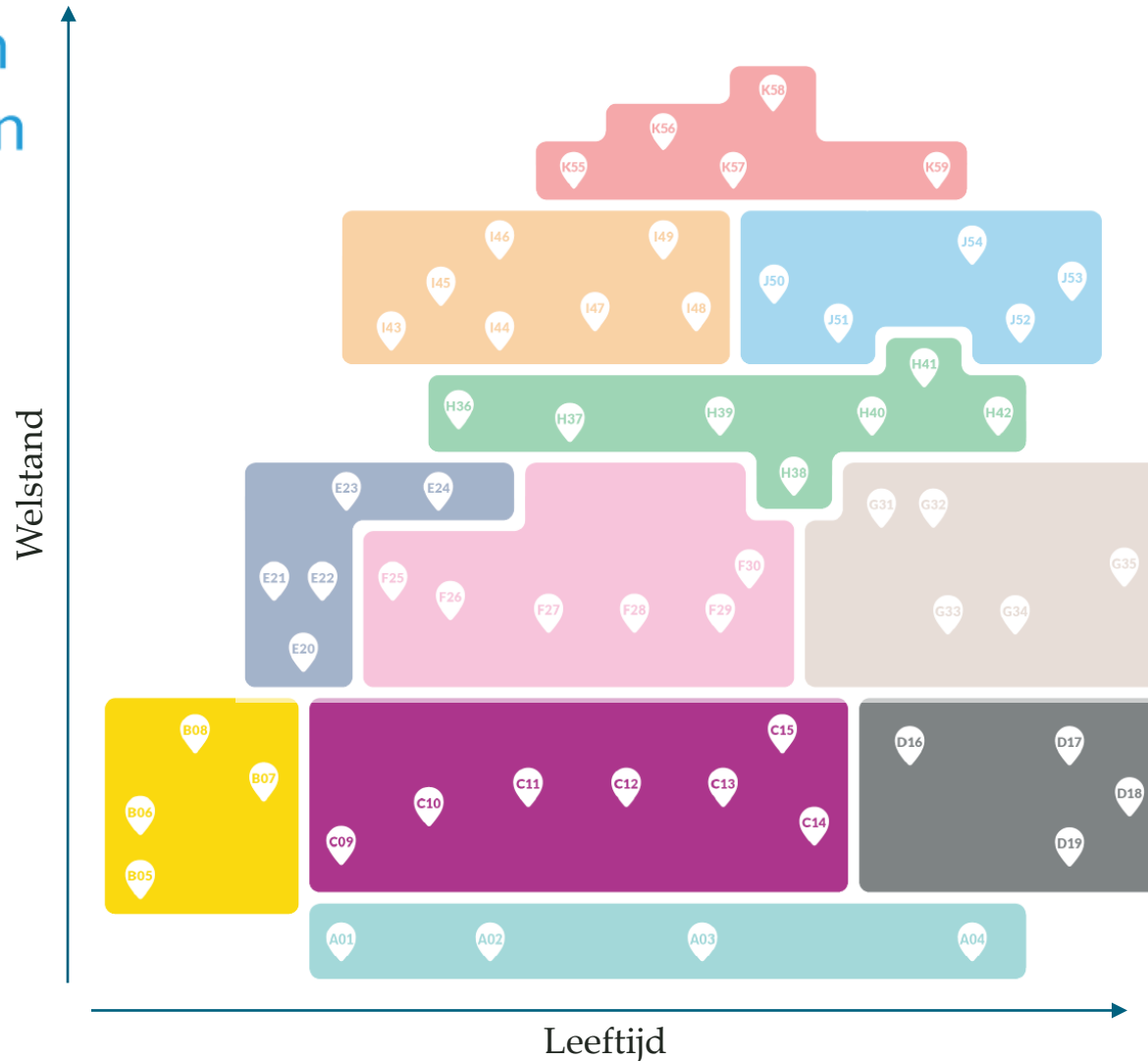
Aan de Harmonielaan worden uitsluitend sociale huurwoningen gerealiseerd waarvan een klein deel middenhuur, allen in eigendom van een woningcorporatie. De doelgroepen uit Whooz zijn daarom **Jong en Hoopvol (B)**, **Volks en Uitgesproken (C)** en **Bescheiden Ouderen (D)** (zie rechter tabel).

Doelgroep	Inkomen	Woningen	Typering
B. Jong en hoopvol	Laag	Jongeren-woningen 30m2 GBO (Sociale huur)	Deze doelgroep typeert zich als startende, alleenstaande singles zonder kinderen en aan het begin van hun carrière. Met een opleiding (bachelor of master) op zak of in afronding, maar al wel zicht op een baan. Gericht op het aangaan van relaties en uitgaan in het café, met een (nog) benedenmodaal tot modaal inkomen. Het autobezit in deze groep is laag in verband met het inkomen en fiets en openbaar vervoergebruik (bus/tram/metro) voor werk en/of studie hoog. De doelgroep is open van geest, relatief jong, en laat zich niet leiden door wat maatschappelijk wordt verwacht.
C. Volks en uitgesproken	Midden-Laan	Midden-huur 40-45m2 GBO (sociale huur)	Deze doelgroep is overwegend alleenstaand en wonen vooral in de stad. In loondienst, werkloos/zoekend, arbeidsongeschikt of bezig met vrijwilligerswerk. Vaak staat de brommer of scooter voor de deur, al wordt de kosteloze en makkelijke fiets ook veelvuldig gebruikt voor boodschappen en bezoek aan kennissen en vrienden in de buurt. De boodschappen worden in de buurt gedaan, lopend of met de fiets/scooter.
D. Bescheiden ouderen	Laag	Senioren-woningen 60m2 GBO (Sociale huur) Zorg-woningen 30m2 GBO (Sociale huur)	De groep Bescheiden ouderen hebben het fijn thuis, maar leven minimalistisch door hun beperkte inkomen (AOW en soms een klein aanvullend pensioen). De doelgroep is relatief veel in de buitenlucht voor bijvoorbeeld een ommetje of fietstocht, en is gericht op de tram, bus, (elektrische) fiets of scooter/scootmobiel. De autoafhankelijkheid en daarmee het autobezit is relatief laag.

5. Bewonersanalyse - Leefstijlprofielen

Segmenten en Subsegmenten

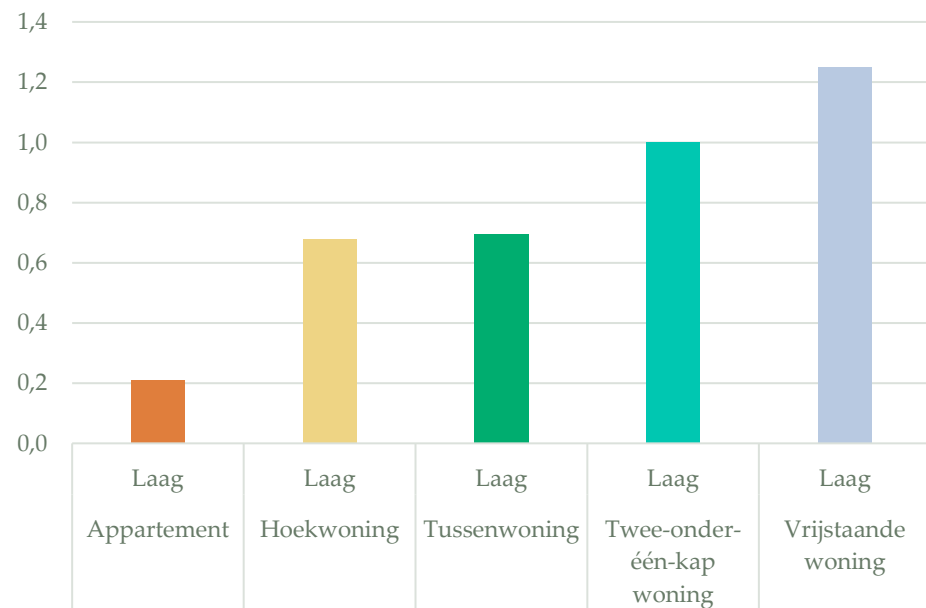
- A - Dromen en Rondkomen
- B - Jong en Hoopvol
- C - Volks en Uitgesproken
- D - Bescheiden Ouderen
- E - Stedelijke Dynamiek
- F - Gewoon Gemiddeld
- G - Gezellige Emptynesters
- H - Landelijke Vrijheid
- I - Plannen en Rennen
- J - Zorgeloos en Actief
- K - Luxe Leven



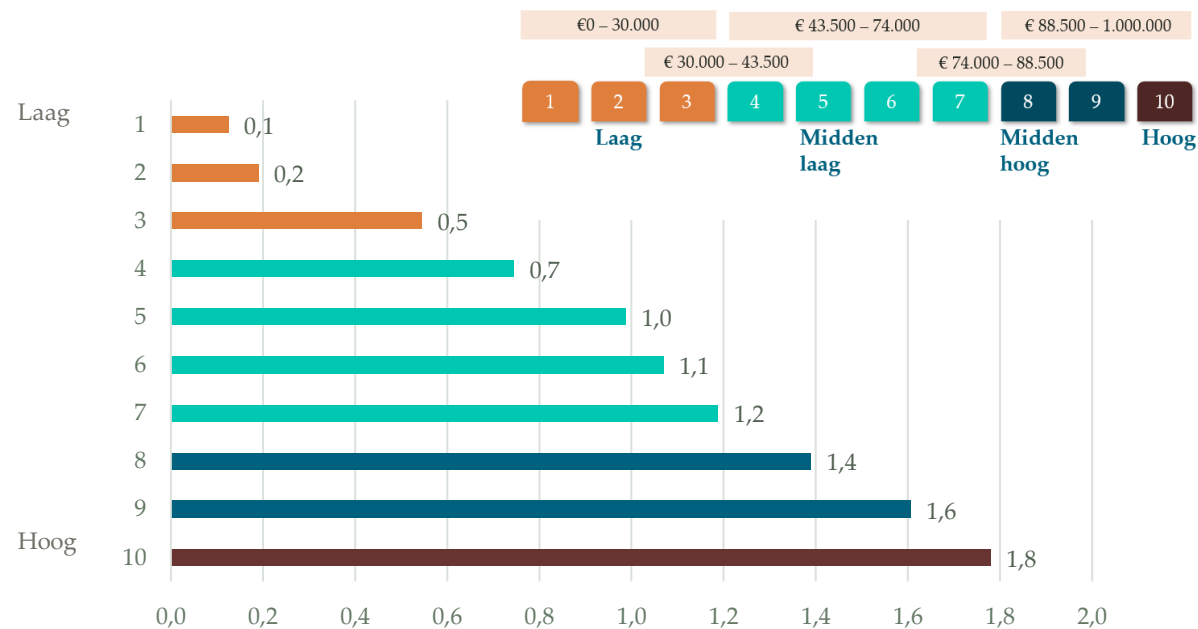
De verschillende leefstijlprofielen van Whooz naar leeftijdscategorie en welstand.

5. Bewonersanalyse - Autobezit

In Diemen bezitten huishoudens gemiddeld 0.7 eigen auto per huishouden. Er is een sterke relatie te zien tussen inkomen en autobezit, waarbij lage inkomensgroepen veel minder auto's bezitten, dit laat de grafiek rechts ook zien. Huishoudens met een inkomen van minder dan 30.000 euro per jaar bezitten veel minder auto's. Ook huishoudens in appartementen bezitten minder vaak een auto ten opzichte van huishoudens in grondgebonden woningen, zoals te zien in de onderstaande grafiek. Tussen de beoogde drie doelgroepen is het autobezit ook niet gelijk (zie grafiek rechtsonder). Het autobezit ligt in alle drie de doelgroepen echter wel een stuk lager dan de huidige gemeentelijke parkeernormen.



Autobezit naar woningtype voor lage inkomensklassen (minder dan 30.000 euro)



Het aantal privéauto's per huishouden in Diemen naar inkomensdecil (Whooz, 2023).



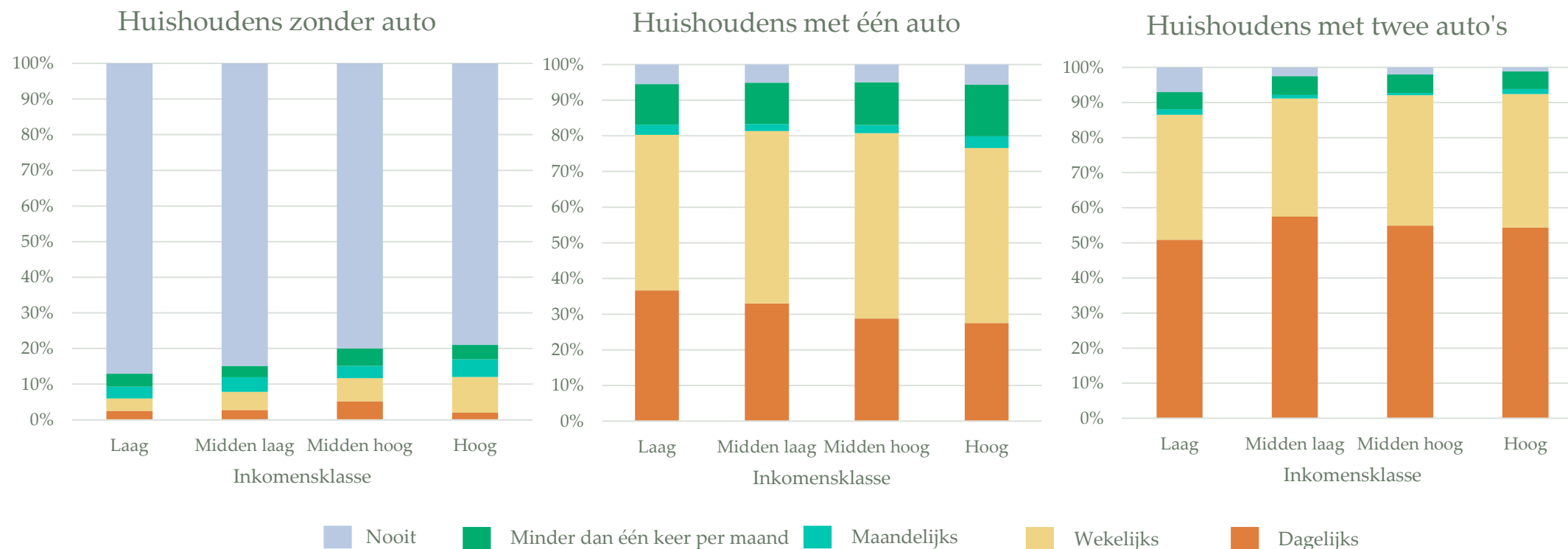
Het aantal privéauto's per huishouden in Diemen naar leefstijlprofiel (Whooz, 2023).

5. Bewonersanalyse – Autobezit en -gebruik

Een belangrijke factor die de noodzaak van autobezit bepaalt, is hoe vaak de eigen auto binnen een huishouden gebruikt wordt. Dit laat de autoafhankelijkheid zien. Opvallend is dat ook huishoudens die de eigen auto nooit gebruiken er soms één of zelfs twee bezitten. Om de kwaliteit en representativiteit van de data te waarborgen kijken we naar landelijke cijfers van Whooz. Inzicht in de frequentie waarmee de eigen auto gebruikt wordt helpt in de volgende stappen mede te bepalen of huishoudens over kunnen stappen op alternatieven zoals een deelauto. Dit zijn dus de huishoudens waar nooit, minder dan

één keer per maand of slechts een paar keer per maand een auto wordt gebruikt.

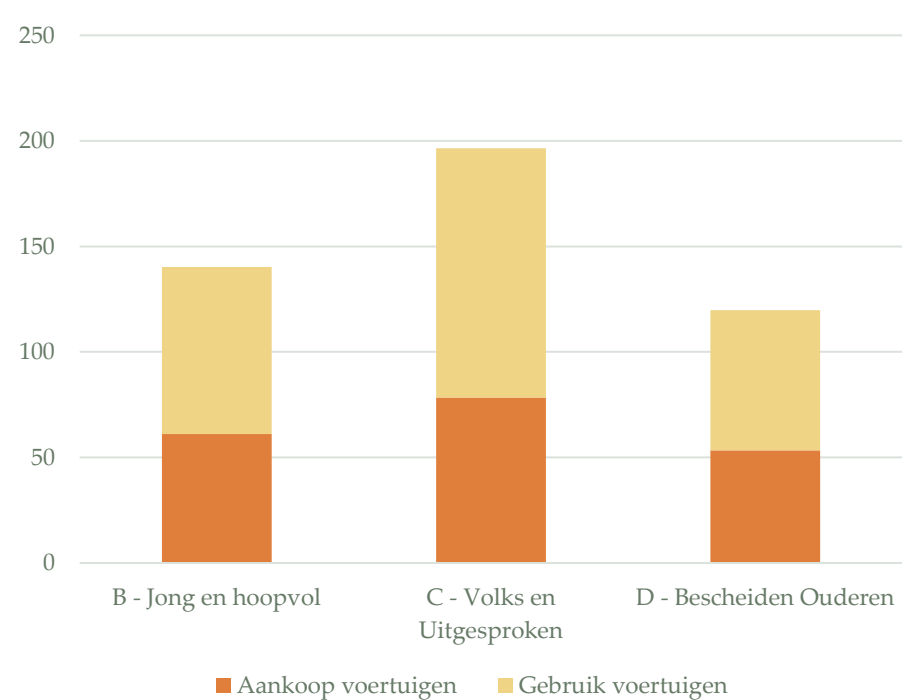
Opvallend is dat bijna 20% van alle huishoudens (ongeacht inkomen) met één auto, de auto slechts een paar keer per maand gebruiken. Daarnaast valt op dat tussen de 12% en 18% van de mensen in de lage inkomensklasse met één of twee auto's hem nooit of minder dan één keer per maand gebruiken. Deze doelgroep kan goed gebruik maken van alternatieve vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer en in potentie deelmobiliteit.



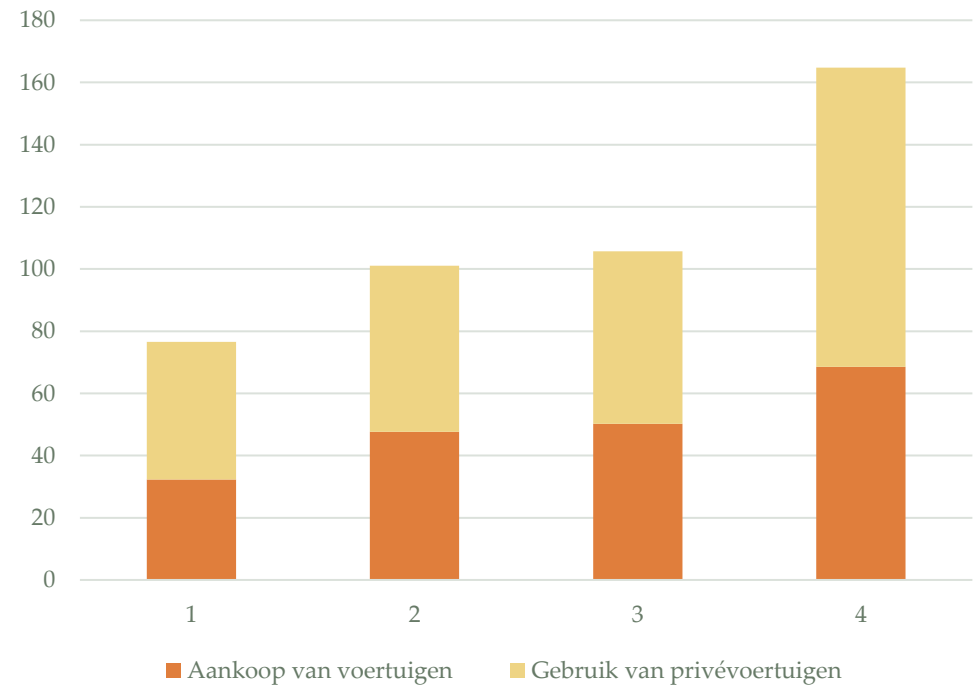
5. Bewonersanalyse - Mobiliteitsbestedingen

De onderstaande grafieken tonen de maandelijkse mobiliteitsbestedingen van de verschillende doelgroepen en inkomensdecielen. Onder aankoopbestedingen vallen alle voertuigen voor niet-recreatieve doeleinden (b.v. dus geen caravans). Onder het gebruik vallen voornamelijk onderhoud- en brandstofkosten, belastingen en verzekeringen zijn hier niet in meegenomen.

De maandelijkse uitgaven aan vervoer zijn logischerwijs sterk gerelateerd aan inkomensgroep. In deze grafieken is te zien dat in alle drie de doelgroepen de maandelijkse uitgaven aan vervoer maximaal 200 euro bedragen. Bij de doelgroepen B, C en D (die voornamelijk in de eerste vier inkomensdecielen vallen) is er met de huidige tarieven weinig financiële ruimte voor het gebruik van mobiliteit, en dus ook relatief weinig ruimte om te besteden aan deelmobiliteit. Veel realistischer is de keuze voor fiets en OV voor korte ritten.



Maandelijkse bestedingen aan de eigen auto voor de doelgroepen (Whooz, 2023).



Maandelijkse bestedingen aan de eigen auto voor de laagste vier inkomensdecielen (Whooz, 2023).

5. Bewonersanalyse - Conclusie

De analyse laat zien dat het te verwachten autobezit een stuk lager ligt dan de gemeentelijke parkeernormen. De fiets en het openbaar vervoer zijn belangrijke pilaren in het reisgedrag van de toekomstige bewoners. In omliggende referentiewijken worden de fiets, bromfiets en het OV ook meer gebruikt ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde.

De doelgroepen die worden beoogd bij de gebiedsontwikkeling hebben wisselend autobezit, dat ook sterk afhankelijk is van inkomen. Sociale huurders hebben naar verwachting een stuk lager autobezit dan nu wordt voorgeschreven in de nota parkeernormen.

Grootschalig deelautogebruik onder de toekomstig bewoners is niet waarschijnlijk, daar zijn het inkomen en de maandelijkse besteding aan mobiliteit te laag voor. Eventueel kan het een rol spelen als zeer incidenteel alternatief voor de (brom)fiets en het OV aangezien een significant deel (12%-18%) van de mensen in de lage inkomensgroep met één of twee auto's deze nooit, of minder dan één keer per maand, gebruikt.



6. Mobiliteitsprofiel toekomstige bewoners

Op basis van de gebieds- en bewonersanalyse hebben we een goed beeld van de toekomstige bewoners van de Harmonielaan en de mobiliteitsbehoefte die past bij hun nieuwe leefomgeving, welstand en leefstijl.

Huishoudens in sociale huurwoningen met een lager inkomen hebben een laag autobezit maar ook beperkte mobiliteitsuitgaven gezien hun lagere inkomen. Echter zit er wel onderscheid tussen het type sociale huurder. Zoals eerder is toegelicht maken wij onderscheid tussen de doelgroepen Jong en Hoopvol, Volks en Uitgesproken en Bescheiden Ouderen.

De laatste doelgroep is op dit moment al de grootste leefstijlgroep in Spoorzicht. Elk van deze groepen vult anders zijn mobiliteitsbehoeften in, afhankelijk van bestemmingen.

Alle drie de leefstijlgroepen hebben een lager inkomen en een lager autobezit gemeen. Echter vullen zij hun mobiliteitsbehoeften anders in. Jongeren en ouderen maken veel gebruik van het OV. Jongeren gebruiken ook veel last-mile deelvoertuigen. De doelgroep Volks en Uitgesproken gebruikt vooral eigen bezit zoals een scooter of brommer om zich te verplaatsen. Deelmobiliteit wordt in mindere mate door deze doelgroep gebruikt.

Jong en Hoopvol - Jongeren

35 woningen



Laag autobezit, met een deel van de bewoners ook nog zonder rijbewijs



Laag inkomen veelal afhankelijk van beurzen en leningen.



Reizen veel te voet, met de fiets en het OV. Veel voorzieningen nabij



Doelgroep maakt veel gebruik van deelscooters en deelfietsen. Maken beperkter gebruik van deelauto's

Bescheiden ouderen - senioren

45 woningen



Lager autobezit naar mate leeftijd oploopt. Weinig frequent autogebruik



Laag inkomen veelal afhankelijk van AOW aangevuld met eigen inkomen.



Sterke afhankelijk van OV in de buurt, WMO-taxi, elektrische fiets.



Weinig potentie op gebruik voor deelmobiliteit gezien de verminderende digitale vaardigheden onder deze groep



Lager autobezit dan NL gemiddelde. 1 op 2 huishoudens heeft slechts een auto.



Laag tot modaal inkomen veelal in loondienst of werkzoekend / arbeidsongeschikt



Reizen veel met de brommer/scooter, OV of met een eigen auto.



Doelgroep is niet bekend met deelmobiliteit en hecht meer waarde aan eigen bezit.

7. Mobiliteitsconcept

Een passend mobiliteitsconcept voor de Harmonielaan sluit aan bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners én maakt gebruik van de reeds aanwezige kwaliteiten van de locatie en het woonprogramma. Het mobiliteitsconcept Harmonielaan heeft hiermee als doel om de autoafhankelijkheid van de bewoners te verlagen.

Het mobiliteitsconcept is gebaseerd op de vijf stappen van het 'ThAMES-model' (zie volgende pagina voor het schematische overzicht). Het ThAMES-model is een door Over Morgen ontworpen methode om op systematische wijze tot een afgewogen set van duurzame mobiliteitsmaatregelen te komen. Aan de basis hiervan ligt de 'Trias Mobilica', dat zich richt op het voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit, en het 'STOMP-principe', waarbij lopen (stappen) de meeste prioriteit heeft, gevolgd door fietsen (trappen), OV, MaaS, en de privéauto als sluitstuk geldt.

Vanuit het ThAMES-model gelden de volgende principes voor mobiliteit aan de Harmonielaan als uitgangspunt:

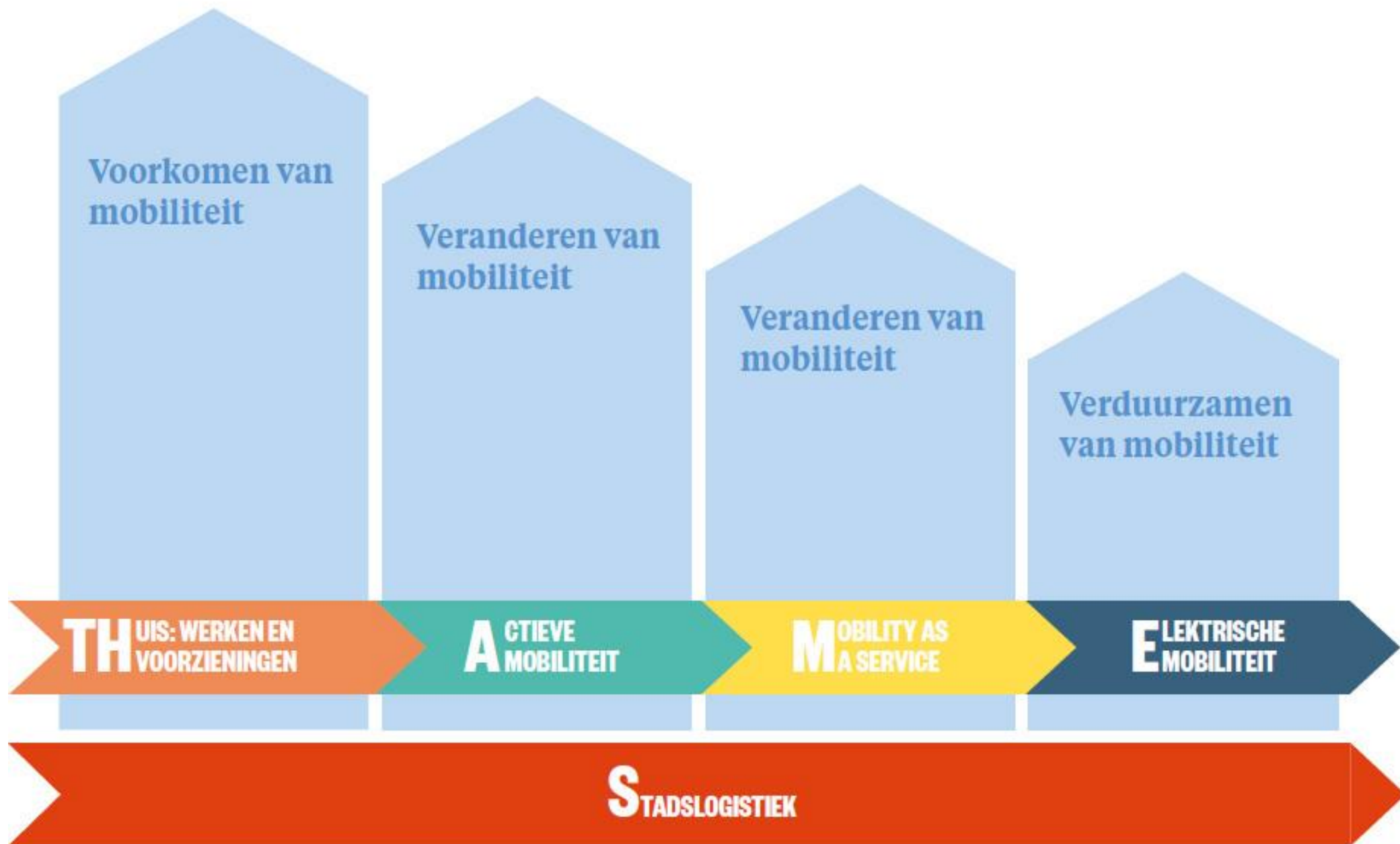
- Reizen worden voorkomen of ingekort door thuiswerken en voorzieningen dichtbij huis te faciliteren en bereikbaar te maken.
- Hierdoor kunnen reizen zoveel mogelijk op een actieve manier plaatsvinden (lopen en fietsen). Reizen die noodzakelijkerwijs over een grotere afstand plaatsvinden worden met behulp van OV en/of

deelmobiliteit gemaakt. Waarbij gebruik gemaakt wordt van een MaaS-systeem.

- De privé personenauto staat op de laatste plaats en wordt idealiter alleen gebruikt wanneer het andere mobiliteitsaanbod niet voldoet. De personenauto's zijn bij voorkeur elektrisch.
- Tevens wordt het aantal transportbewegingen verminderd door in het mobiliteitsconcept efficiënte oplossingen voor (stads)logistiek op te nemen

Het uiteindelijke doel is de auto-afhankelijkheid stevig te verlagen en bewoners te stimuleren gebruik te maken van het ruime aanbod mobiliteit dat al aanwezig is.

Het mobiliteitsconcept wordt in dit hoofdstuk per onderdeel van het ThAMES-model toegelicht.



7. Mobiliteitsconcept

Dit hoofdstuk richt zich dus op het ontwikkelen van een mobiliteitsconcept dat past bij de behoefte van de bewoners van Harmonielaan. We zien dat het autobezit van deze doelgroepen een stuk lager ligt dan het Nederlands gemiddelde van 1 auto per huishouden. De bewoners zijn afhankelijk van lopen, de fiets of OV om zichzelf te verplaatsen en in veel mindere mate van een eigen auto. Dit vraagt om een passend mobiliteitsconcept. Voor elke ThAMES stap, worden hieronder kansrijke maatregelen toegelicht. Dit zijn adviezen voor maatregelen die gemeente Diemen en de gebiedsontwikkelaar kunnen meenemen.

Thuis: werken en voorzieningen

De eerste stap is het voorkomen van mobiliteit door de noodzaak van verplaatsing weg te nemen. Goede thuiswerkvoorzieningen en nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen moeten hiervoor zorgen, echter is met name de Volks en Uitgesproken doelgroep ook veelal gebonden aan werk op locatie. De volgende maatregelen worden voorgeschreven voor het project:

- Ontwerp woningen met logische werk/studeerplekken
- Realiseer indien mogelijk een buurtsupermarkt in de commerciële plint om dagelijkse vervoersbewegingen te voorkomen.
- Gemeenschappelijke 'thuis'-werkplekken/studeerplekken in één openbare ruimte aanbieden zoals een gezamenlijke woonkamer

- Goede voorzieningen voor levering van pakketjes binnen het plangebied, in de vorm van één pakketpunt. Bijvoorbeeld gecombineerd met de mogelijke buurtsupermarkt.
- Een logische laad- en losplek voor de bevoorrading van de mogelijke buurtsupermarkt.

Actieve Mobiliteit

De tweede stap is het veranderen van de mobiliteit door mensen uit de auto te krijgen en zich te verplaatsen met behulp van meer gezonde en duurzame modaliteiten. Aangezien Diemen een stad is met goede fietsvoorzieningen wordt actieve mobiliteit wordt gezien als de steunpilaar is van het concept. Dit wordt mede ingegeven door de ligging van het plangebied, nabij het station en met de meeste voorzieningen en werkgelegenheid op loopafstand. De volgende aanvullende maatregelen moeten worden voorzien voor het project:

- Aantrekkelijke (in pandige) fietsenstallingen bij de gebiedsontwikkeling met mogelijkheid tot opladen e-bikes
- Goede loop- en fietsontsluiting op Ouddiemerlaan
- Veilige aanlooproutes naar station Diemen en bushaltes
- Mogelijkheden voor fietsparkeren in de openbare ruimte voor bezoekers
- Ruimte voor parkeren bijzondere fietsvormen zoals een bakfiets

7. Mobiliteitsconcept

Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) omvat het aanbod van OV en deelmobiliteit. Voor verplaatsingen die niet lopend of met de fiets kunnen worden afgelegd is openbaar vervoer en deelmobiliteit aanwezig in en rondom de Harmonielaan. Bushaltes zijn op loopafstand en toegankelijk en veilig ingericht.

Ook de frequente treinen op station Diemen dragen bij aan een betrouwbaar en toegankelijk OV netwerk en maken omliggende kernen bereikbaar. Op basis van de analyse van referentiehuishoudens is de verwachting dat de toekomstige bewoners veel gebruik zullen maken van deze voorzieningen, zeker studenten gebruiken veel hun studenten OV-kaart. Om MaaS-voorzieningen toegankelijk en aantrekkelijk te maken voor bewoners zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- Een toegankelijke en comfortabele bushalte met behoud van hoogwaardig OV: bus 44 naar Diemen Noord/Bijlmer ArenA.
- Een logische voetgangersroute naar het treinstation met sprinteraansluitingen naar o.a. Amsterdam en Amersfoort.
- Informatievoorziening door ontwikkelaar of makelaar bij verhuizing over deeltweewielers hub in Diemen zoals de Felyx dropzone in Spoorzicht.
- Informatievoorziening door ontwikkelaar of makelaar bij verhuizing over aanbod deelauto's in de omgeving, zoals de verschillende

MyWheels en Greenwheels locaties (verkennen mogelijkheden kortingsacties).

Elektrische mobiliteit

Alle motorisch aangedreven voertuigen worden bij voorkeur elektrisch aangedreven. Het is belangrijk om de gebiedsontwikkeling voor te bereiden op de toekomst. Op Europees beleidsniveau is vastgesteld dat in 2035 alle nieuwe voertuigen elektrisch dienen te zijn. Daarom worden EPBD III richtlijnen gevolgd bij de gebiedsontwikkeling en alle parkeervakken voorbereid op elektrische laadinfrastructuur.

Om de transitie naar elektrisch vervoer verder te stimuleren, is het aan te bevelen zowel voor fietsen als voor auto's rekening te houden met de mogelijkheden voor elektrisch laden. Hoewel de elektrische auto vaak nog voor de midden-hoge inkomens is, is het belangrijk dat er voldoende laadmogelijkheden op loopafstand zijn.

Privé auto

Op basis van het autobezit in referentiehuishoudens, is de verwachting dat de toekomstige bewoners van de Harmonielaan veelal geen eigen auto hebben. De huidige norm lijkt het autobezit van deze doelgroep te overschatten. In de omgeving is o.a. al gereguleerd parkeren ingevuld.

7. Mobiliteitsconcept

Bezoekers met de auto

Ook een bezoekersnorm van 0,25 uit de nota parkeernormen lijkt overgedimensioneerd. Onderzoek van Tiesinga, Quee en Stienstra (2021) berekent dat in de rest bebouwde kom waar niet wordt gereguleerd, een bezoekersnorm van 0,15 of 0,2 zou moeten volstaan. Zeker in stedelijke gebieden wordt de overschatting in bezoekersnormen gezien. Als geactualiseerde bezoekersnorm hanteren wij daarom een bezoekersnorm van 0,15 voor dit gebied gezien het stedelijke karakter van de wijk. Deze norm moet naar verwachting kunnen worden opgelost binnen de bestaande parkeercapaciteit van de wijk. Voor jongeren valt te onderbouwen dat een bezoekersparkeernorm niet passend is. Zo bezitten en gebruiken jongeren bijna geen auto in een (hoog) stedelijk gebied als Diemen. Voor deze doelgroep is dus het advies om geen bezoekersnorm te hanteren.

Stadslogistiek

Stadslogistiek wordt overal steeds duurzamer en efficiënter. Er wordt gewerkt aan hubs op regio- en stadsniveau om de logistieke bewegingen te kunnen verminderen en buurgemeente Amsterdam heeft een Zero Emissiezone ingesteld vanaf 2025. Er worden steeds meer nieuwe, duurzamere voertuigen ingezet, zoals fietsen, bakfietsen en kleine elektrische wagentjes. Deze worden ook steeds vaker ingezet voor thuisbezorging van pakketjes en boodschappen. Omdat er ook

een commercieel programma in de plint komt, is het van belang een goede laad- en losvoorziening te realiseren.

Ook is het aan te bevelen om te onderzoeken of er ergens in de omgeving een pakketpunt gerealiseerd kan worden waar pakketjes kunnen worden bezorgd. De mogelijke buurtsupermarkt zou hier een kansrijke locatie voor kunnen zijn.

Conclusie

Het mobiliteitsconcept voor toekomstige bewoners van de Harmonielaan zet sterk in op MaaS en actieve mobiliteit. De bewonersanalyse heeft laten zien dat de beoogde doelgroepen die vormen van vervoer veel gebruiken. Door lopen, fietsen, OV en deelauto's aantrekkelijk en toegankelijk te maken, kan incidenteel en laag frequent autogebruik worden voorkomen. Deze effecten zijn terug te zien in de duurzame mobiliteitsbalans. Om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden kan er worden gekeken naar proefabbonnementen voor deelmobiliteit en een informatiebrief over het OV voor nieuwe bewoners.

8. Parkeerbalans

Voordat de effecten van het mobiliteitsconcept in kaart worden gebracht met de duurzame mobiliteitsbalans, worden drie parkeerbalansen opgesteld. De eerste beschrijft de parkeerbehoefte op basis van de Nota Parkeernormen (schilgebied), de tweede op basis van het visiedocument opgesteld door Gemeente Diemen voor de gebiedsontwikkeling en de derde op basis van het verwachte autobezit aan de hand van referentiehuishoudens uit Diemen.

Normreferenties

Voor de verschillende varianten van de parkeerbalans is een vertaling gemaakt van de woningtypes beschreven in het woonprogramma naar de woningtypes in de Nota Parkeernormen en de verwachte doelgroepen. Een overzicht van deze vertaling is te zien in de onderstaande tabel.

Woonprogramma	Nota Parkeernormen	Whooz Autobezit
Jongerenwoningen 30m2 GBO (sociale huur)	Huur, appartement sociale huur	Jong en Hoopvol (B) Appartement
Seniorenwoningen 60m2 GBO (Sociale huur)	Huur, appartement sociale huur	Bescheiden Ouderen (D) Appartement
Middenhuur 40-45m2 GBO (particuliere huur)	Huur, appartement, middeldure huur	Volks en Uitgesproken (C) Appartement
Zorgwoningen 30m2 GBO (huur)	Aanleunwoning en serviceflat	Bescheiden Ouderen (D) Appartement

Verder zijn aannames gedaan voor de overige functies, die zijn in het voorlopige programma gedefinieerd als *Maatschappelijk* en *Commercieel* (b.v. *AH To Go*). Aangezien deze categorieën niet worden gehanteerd in de Nota Parkeernormen zijn de normen voor een fysiotherapiepraktijk en een buurtsupermarkt toegepast als *worst-case* scenario. De normen voor een fysiotherapiepraktijk zijn per behandelkamer in plaats van per 100 m2 BVO, hier is een verhouding gehanteerd van 50 m2 BVO : 1 behandelkamer.

Omdat het autobezit op basis van de Whooz data niks zegt over de normen voor bezoekers of overige functies zijn in de laatste parkeerbalans deze normen uit het visiedocument overgenomen.

Dubbelgebruik

Om de totale parkeerbehoefte na dubbelgebruik te berekenen zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW gebruikt. Aangezien de bezoekers van de woningen en voorzieningen op straat moeten parkeren word de parkeerbehoefte van deze groep niet meegewogen in het dubbelgebruik.

Een overzicht van de verschillende varianten van de parkeerbalans is te zien op de volgende pagina.

8. Parkeerbalans

		Nota Parkeernormen 2020 (Gemeente Diemen)			Visie en Randvoorwaarden Harmonielaan (Gemeente Diemen)			Autobezit van doelgroepen B, C, D in woningtype 'appartement' (Whooz)		
Wonen	Aantal	Norm	Bezoek	Behoefte	Norm	Bezoek	Behoefte	Norm	Bezoek	Behoefte
Jongeren sociale huur	35	0,8	0,25	36,8	0,2	0,0	7,0	0,28	0,0	9,6
Senioren sociale huur	35	0,8	0,25	36,8	0,3	0,15	15,8	0,35	0,15	17,4
Middenhuur	20	0,7	0,25	19,0	0,4	0,15	11,0	0,36	0,15	10,1
Zorgwoningen	10	0,7	0,25	9,5	0,4	0,0	4,0	0,35	0,0	3,5
Totaal	100			102,1			37,8			40,6

Overige functies	BVO	Norm	Behoefte*	Norm	Behoefte	Norm	Behoefte
Zorgverlening	400 m2	1,2	9,6	0,5	2,0	0,5	2,0
Commercieel	300 m2	n.v.t.	0,0	0,5	1,5	0,5	1,5
Totaal	700 m2		9,6		3,5		3,5

Normatieve behoefte**	112	42	45
Tot. behoefte na dubbelgebruik	102	38	41
Waarvan bewoners/voorzieningen	77	30	33
Waarvan bezoekers	25	9	9

*In de parkeernormen voor voorzieningen is geen rekening gehouden met een bezoekersaandeel

**Alle waarden voor de parkeerbehoefte (onderste tabel) zijn naar boven afgerond

9. Duurzame mobiliteitsbalans

Op basis van de omschreven adviezen in het mobiliteitsconcept, zijn een aantal reducties toegepast op de parkeerbehoefte (uit parkeerbalans 3) van de verschillende doelgroepen.

Thuiswerken

Allereerst zal het autogebruik, en uiteindelijke -bezit, minder zijn doordat een deel van de bewoners vaker thuis zal werken. We zien echter ook dat de doelgroepen wel sterk locatie-gebonden werkzaamheden verrichten en zich daardoor vaker moeten verplaatsen. Gebaseerd op onderzoek door het CPB¹ is de verwachting dat de parkeerbehoefte afneemt met 10% als gevolg van thuiswerkvoorzieningen. Deze reductie geldt niet voor de doelgroep Bescheiden Ouderen omdat de meeste bewoners uit deze doelgroep niet meer werkzaam zullen zijn.

Voorzieningen

Een andere belangrijke voorziening is een mogelijke supermarkt. Naast de aanwezige voorzieningen op loopafstand (Winkelcentrum Diemerplein) kan een buurtsupermarkt worden toegevoegd aan het ontwikkelprogramma. De minimale afstand naar deze dagelijkse voorziening zou resulteren in een reductie van de behoefte voor autogebruik.

Op basis van onderzoek door het CROW² schatten wij in dat de mogelijke reductie ongeveer 10% bedraagt voor alle doelgroepen. Zeker ouderen zijn afhankelijk van deze nabije voorzieningen.

Deelauto's

Tenslotte zal de aanwezigheid van deelauto's een effect hebben op de (parkeer)behoefte voor privéauto's. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)³ blijkt dat de houding van mensen ten opzichte van deelauto's sterk afhankelijk is van hun leeftijd. Voor 18 tot 30-jarigen (Jong en Hoopvol) geldt dat ongeveer 13% een positieve houding heeft ten opzichte van deelauto's. Voor de leeftijdsgroepen 30-65 en ouder dan 65 (Volks en Uitgesproken en Bescheiden Ouderen) is dit percentage slechts 5%. Ondanks de beperkte financiële ruimte van de doelgroepen verwachten we een significant adoptiepercentage van deelauto's. Met name door de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (Station Diemen) op steenworpafstand. Hierdoor kan de deelauto als zeer incidenteel alternatief dienen waardoor de kosten beperkt blijven. Een voorwaarde is wel dat de bewoners worden ingelicht over de reeds aanwezige deelauto's (MyWheels en Greenwheels) in het gebied en dat het gebruik wordt gestimuleerd.

¹Thuiswerken vóór, tijdens en ná de coronacrisis, CPB, 2021

²Bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen, CROW, 2023

³Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland, KiM, 2021

9. Duurzame mobiliteitsbalans

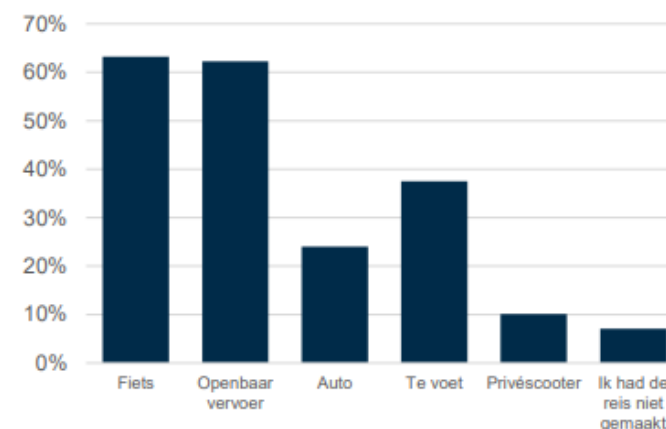
Deelscooters

In Diemen en omgeving worden openbare deelscooters aangeboden (door Check en Felyx). Recent onderzoek⁴ laat zien dat, hoewel deelscooters vooral OV en fietsritten vervangen, ze ook voorkomen dat mensen een auto aanschaffen. 8% van de niet-autobezitters gaf aan dat zij een auto hadden aangeschaft als er geen deelscooters waren geweest. Wanneer zowel het voorkomen als het daadwerkelijk aantal gereduceerd aantal auto's bij elkaar wordt opgeteld, blijkt dat 13% van de respondenten geen auto heeft gekocht of niet van plan is een auto te kopen door de aanwezigheid van deelscooters. Ook worden de voertuigen veelal gebruikt in combinatie met OV (ca. 1/3^e van de ritten). Hierbij is het wel belangrijk om te melden dat de gebruikers nu met name nog vallen in de doelgroep Jong en Hoopvol.

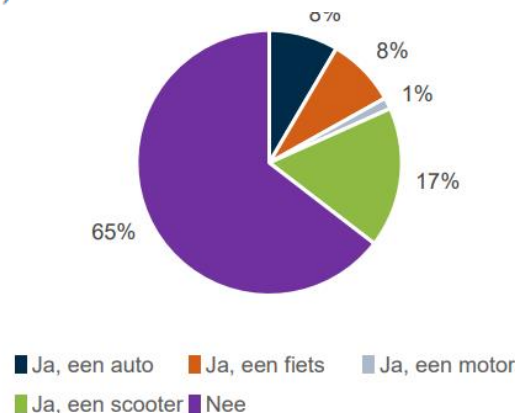
Een totaaloverzicht van de effecten van het duurzame mobiliteitsconcept zijn te zien in de onderstaande tabel.

Doelgroep	Thuis- werken	Voorziening en	Deel- mobiliteit	Reductie
Jong en Hoopvol (B)	10%	10%	13% + 13%	4,4 p.p.*
Bescheiden Ouderen (C)	0%	10%	5%	2,3 p.p.
Volks en Uitgesproken (D)	10%	10%	5%	1,8 p.p.
Totaal				8,6 p.p.

*Parkeerplekken



Welke modaliteit had u anders gebruikt? (meerdere antwoorden mogelijk)



Geen auto - Had u een van de volgende voertuigen aangeschaft als er geen deelscooters waren geweest?

De vervangen modaliteiten en effect op voertuigbezit van deelscooters (Movares, 2023)

9. Duurzame mobiliteitsbalans

		Autobezit o.b.v. leefstijlprofielen (Whooz)		
Wonen	Aantal	Norm	Bezoek	Behoefte
Jongeren sociale huur	35	0,28	0,0	9,6
Senioren sociale huur	35	0,35	0,15	17,4
Middenhuur	20	0,36	0,15	10,1
Zorgwoningen	10	0,35	0,15	5,0
Totaal	100			42,1

Overige functies	BVO	Norm*	Behoefte
Zorgverlening	400 m2	0,5	2,0
Commercieel	300 m2	0,5	1,5
Totaal	700 m2		3,5

Reductie**	9
Normatieve behoefte – reductie***	38
Totale behoefte na dubbelgebruik	34
Waarvan bewoners/voorzieningen	24
Waarvan bezoekers	10

Het duurzame mobiliteitsconcept resulteert dus in een reductie op de parkeerbehoefte van bewoners van ongeveer 9 plekken. Wanneer deze wordt afgetrokken van de normatieve parkeerbehoefte (ongeveer 46 plekken) blijft er een behoefte van 38 parkeerplekken over. Tien van deze plekken ontstaan door de parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners en zullen landen in de openbare ruimte.

Op de overige parkeerbehoefte wordt dubbelgebruik toegepast, dit betekent dat de parkeerplekken op eigen terrein zowel voor de bewoners als voor de voorzieningen bedoeld zijn. Een voorwaarde om dit dubbelgebruik te realiseren is dus dat de parkeerplekken niet exclusief worden toegewezen aan bewoners. Na dubbelgebruik blijft er een behoefte over van ongeveer 24 plekken, deze piekbehoefte ontstaat op een werkdag nacht.

Parkeerbehoefte

- 24 parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewoners en voorzieningen.
- 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers van bewoners.

*In de parkeernormen voor voorzieningen is geen rekening gehouden met een bezoekersaandeel

**Reductie geldt alleen voor bewonersbehoefte

***Alle waarden voor de parkeerbehoefte (onderste tabel) zijn naar boven afgerond

Conclusie

Om te komen tot een passend en realistisch mobiliteitsplan voor de ontwikkeling aan de Harmonielaan is eerst een aantal analyses uitgevoerd. De gebiedsanalyse toonde aan dat zowel dagelijkse voorzieningen (winkelcentra en supermarkten) als hoogwaardig openbaar vervoer op loopafstand van het plangebied aanwezig zijn. Daarnaast is een groot deel van de metropoolregio Amsterdam (Amsterdam centrum, Weesp, Abcoude en Amstelveen) bereikbaar binnen 30 minuten fietsen. Uit de bewonersanalyse bleek dat de drie beoogde doelgroepen (Jong en Hoopvol, Volks en Uitgesproken en Bescheiden Ouderen) een relatief laag autobezit hebben, namelijk tussen de 0,3 en 0,4, terwijl dit in de rest van Diemen 0,7 is. Deze analyse liet echter ook zien dat de mobiliteitsbestedingen van de doelgroepen relatief laag zijn door het beperkte inkomen.

Op basis van de uitkomsten van de analyses is een mobiliteitsconcept vormgegeven met behulp van het ThAMES-model, waarin duurzame vervoersmodaliteiten de prioriteit krijgen over de privéauto. Allereerst schrijft het concept voor om extra in te zetten op actieve mobiliteit, bijvoorbeeld door complementaire voorzieningen toe te voegen aan het ontwikkelprogramma die de verplaatsingsafstanden verkleinen. Daarnaast moet een goede aansluiting op het bestaande fietsnetwerk en een aantrekkelijk fietsenstalling (met laadmogelijkheden voor e-bikes en parkeermogelijkheden voor bakfietsen) fietsgebruik stimuleren. Hoewel de mobiliteitsbestedingen van de beoogde doelgroepen dus beperkt zijn liggen er kansen voor deelmobiliteit. Daarom moeten de reeds aanwezige deelauto's in het gebied (MyWheels en Greenwheels) onder het licht worden gebracht bij de bewoners als (zeer) incidentele aanvulling op het hoge kwaliteit OV-netwerk in de omgeving. Deelmobiliteit zou verder gestimuleerd kunnen worden door de bewoners proefabonnementen aan te bieden, de haalbaarheid hiervan dient verder onderzocht te worden. Tenslotte schrijft het mobiliteitsconcept voor om een bezoekersnorm van 0,15 toe te passen voor de ouderen doelgroepen en 0,0 voor Jong en Hoopvol, onder andere gebaseerd op recent onderzoek.

Uit de data-analyses bleek dat de gemeentelijke parkeernormen geen goede afspiegeling zijn van de realiteit voor de ontwikkeling aan de Harmonielaan. Wanneer deze normen worden toegepast zouden er, na toepassing van dubbelgebruik, 102 parkeerplekken nodig zijn, waarvan 77 voor bewoners en voorzieningen en 25 voor bezoekers in de openbare ruimte. Door een parkeerbalans op te stellen op basis van autobezit en realistische bezoekersnormen blijft er een parkeerbehoefte over van 45 plekken waarvan 9 voor bezoekers. De effecten van het duurzame mobiliteitsconcept resulteren in een verdere reductie van 9 plekken op de parkeerbehoefte voor bewoners. Dat betekent dat de uiteindelijke parkeerbehoefte voor bewoners rond de 24 plekken is, deze dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. De overige 10 plekken voor bezoekers worden opgevangen in de bestaande openbare ruimte.

over
morgen
begint
nu.

**OVER
MORGEN**

Bijlage A: Doelgroepen Whize segmentering



Gezellige Emptynesters

- Ouder dan 60 jaar
- Samen
- Geen kinderen of boven de 25 jaar
- Loondienst, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- Auto
- Veel uitstapjes
Wandelen, fietsen, tennissen
Actualiteiten
Vrijwilligerswerk
Politiek
Prepaid mobiel
Omroep MAX, regionale zenders
NPO 5
Fiets
Regionaal dagblad



Landelijke Vrijheid

- 50 - 80 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koop- of huurwoning
- Twee auto's
- Buitensport
Huisdieren
Kamperen
Bezoek dierenpark
Tuinieren, doe-het-zelven
Prepaid mobiel
Regionale, lokale zenders
Landleven, Buitenleven
Regionaal dagblad



Plannen en Rennen

- 30 - 55 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- Twee auto's
- Verhuizing
Voetbal, hockey, tennis
Zomervakantie naar Frankrijk
Wintersport
Pretpark, dierentuin
Beleggen
Qmusic, Radio 538
WIJ, Ouders van Nu



Zorgeloos en Actief

- Ouder dan 50 jaar
- Samen
- Geen kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Golfen, tennissen, fietsen, wandelen
Vaak op reis
Opera, theater, museum
Beleggen
Vrijwilligerswerk
Literatuur
VPRO
NPO 4, Classic FM
Kampioen, reismagazines
NRC Handelsblad



Luxe Leven

- 45 - 75 jaar
- Samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- Meer dan 2 keer modaal
- Koopwoning
- Twee auto's
- Golf, snowboarding, paardrijden
Verre reizen
Wintersport
Opera, theater, museum, casino
Beleggen
Delicatessenwinkel
VPRO
BNR nieuwsradio
Residence, Eigen huis & Interieur
NRC Handelsblad

Bijlage A: Doelgroepen Whize segmentering



A Dromen en Rondkomen

- 30 - 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, (pre)pensioen
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal
- Huurappartement
- Tram, bus
- TV kijken
Casino, bioscoop
Pretpark, dierentuin
Familiebezoek in het buitenland
Online games
ESPN
Slam!, FunX
Roddelbladen (Privé, Story)



B Jong en Hoopvol

- Jonger dan 40 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst
- Havo/vwo, hoger opgeleid
- Benedenmodaal of modaal
- Huurappartement
- Trein, bus
- Festivals
Gaming
Avontuurlijke vakanties
Attractiepark
Snowboarden, vechtsporten
MTV
Slam!, FunX
Cosmopolitan, Glamour, Elle, Vogue
nrc.next



C Volks en Uitgesproken

- Jonger dan 60 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, loondienst
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning
- Brommer, scooter
- Dagjes weg
Gaming
Attractiepark
Darts, snooker
Huisdieren
TLC
Slam!, FunX
Roddelbladen (Privé, Story)



D Bescheiden Ouderen

- Ouder dan 65 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Arbeidsongeschikt, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Praktijkgerichte opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning of -appartement
- (Elektrische) fiets
- Kruiswoordpuzzel
Prepaid mobiel
Scootmobiel, rollator
Actualiteiten
Vrijwilligerswerk
Omroep MAX, regionale zenders
Klassieke muziek
Plus Magazine
Regionaal dagblad



Stedelijk Dynamiek

- Jonger dan 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Voornamelijk zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst, vrij beroep, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- Modaal of 1 tot 2 keer modaal
- Koop- of huurappartement
- Trein, tram, bus
- Verhuizingen
Hockey, surfen, zwemmen, fitness
Discotheek, café
Citytrips
Concert, opera, museum
Comedy Central
Slam!, FunX
Cosmopolitan, Grazia, Glamour, Elle, Vogue
Parool



Gewoon Gemiddeld

- 30 - 60 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Verhuizingen
Sport
Doe-het-zelfen
Caravan, bungalowpark
Bezoek pretpark
Gezelschapsspellen
Nickelodeon
Qmusic, Radio 538
WIJ, Ouders van Nu