

In opdracht van:
Gemeente Diemen

Projectnummer:
8003-R1-E2

Datum:
11 december 2023

Onderbouwing parkeernorm Holland Park Diemen

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vigerend beleid	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	ANALYSE PARKEERDRUKONDERZOEKEN	5
2.1	Bezetting openbare ruimte	5
2.2	Bezetting parkeergarages	6
3.	ANALYSE AUTOGEBRUIK EN -BEZIT	9
3.1	Autogebruik	9
3.2	Autobezit	10
4.	BUREAUSTUDIE REFERENTIE PROJECTEN	12
4.1	Amsterdam Bajeskwartier	12
4.2	Utrecht Merwedekanaalzone	14
4.3	Den Haag CID en Binckhorst	14
5.	ADVIES TE HANTEREN PARKEERNORM	16
5.1	Parkeernorm bewoners	16
5.2	Parkeernorm bezoekers	17
5.3	Flankerende maatregelen	18
5.4	Resumé overwegingen en verantwoorde aanpassing parkeernormen	18
	BIJLAGE 1: UITWERKING ANALYSE PARKEERDRUK	19

Colofon

Dit advies is door Mobycon opgesteld in opdracht van de gemeente Diemen.

*Mobycon: Eelco Bos, Jasper Doeven en Kristel Bronsvoot
Gemeente Diemen: Jan Willem Hut*

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Diemen ligt in de regio Amsterdam en is per openbaar vervoer ontsloten door twee treinstations, twee metrostations en verschillende buslijnen en een tramlijn. Daarnaast zijn er goede fietsverbindingen richting bijvoorbeeld het centrum van Amsterdam. Dit alles resulteert volgens CBS-cijfers in een gemiddeld laag autobezit (0,7 auto's per huishouden t.o.v. landelijk 1,1 auto's per huishouden).

De gemeente Diemen groeit hard, zo wordt er momenteel gewerkt aan de stedelijke gebiedsontwikkeling Holland Park, waaronder de Campus Diemen Zuid (zie Figuur 1). Het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen blijft achter ten opzichte van wat enkele jaren geleden werd verwacht. Het vermoeden bestaat dat de parkeernorm in deze wijk te ruim is. Dit biedt aanleiding om te onderzoeken in hoeverre de parkeernormen in Holland Park – al dan niet gedifferentieerd – naar beneden kunnen worden bijgesteld.

De gemeente Diemen heeft Mobicon daarom gevraagd om te onderzoeken in hoeverre de bewoners- en bezoekersparkeernorm voor de vier buurten in Holland Park naar beneden kan worden bijgesteld. In dit rapport bespreken we de resultaten van analyses die we hebben uitgevoerd om tot komen tot een advies over de te hanteren parkeernormen.



Figuur 1 – Wijkindeling Holland Park



1.2 Vigerend beleid

Voordat we ingaan op onze analyses, beschrijven we kort het vigerende parkeerbeleid voor Holland Park. Allereerst zijn in de 'Omgevingsvisie Diemen 2040' uitgangspunten met betrekking tot parkeren opgesteld. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt een aantal stappen doorlopen voor het bepalen van de parkeeropgave. Als eerst wordt op basis van vastgestelde normen de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen bepaald. Daarna wordt gekeken of de ontwikkeling in aanmerking komt voor een correctie van de parkeerbehoefte afhankelijk van nabijheid van openbaar vervoer of toepassing van deelauto's. Op basis van het bovenstaand wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen.

In de 'Nota Parkeernormen Diemen' uit 2020 worden dezelfde uitgangspunten als in de Omgevingsvisie genoemd, waarmee de Nota een uitwerking van de Omgevingsvisie is: iedere nieuwbouw- of transformatieontwikkeling of functiewijziging heeft een auto- en fietsparkeerbehoefte, parkeerbehoefte wordt opgelost op eigen terrein, de gemeente heeft een flexibele toepassing van parkeernormen en oplossingen zijn toekomstbestendig. De gemeente Diemen heeft voor de totstandkoming van de parkeernormen de gebiedsindeling van de gemeente gebruikt, hierin is Holland Park opgenomen als één van de gebieden. De normen voor dit gebied zijn overgenomen uit het bestemmingsplan voor Holland Park.

In de gemeente Diemen wordt niet ingezet op sturing van autobezit en -gebruik van inwoners (zoals in Amsterdam wel wordt gedaan) omdat er al een relatief laag autobezit is van 0,7 auto per huishouden. Een uitzondering geldt (deels) voor Holland Park (waaronder Holland Park Oost en Campus Diemen Zuid vallen). De wijk Holland Park wordt ontwikkeld als een autoluwe wijk en is daarom ook als apart gebied in de Nota opgenomen. Voor Holland Park en Campus Diemen Zuid geldt ook dat deze wijken zeer goede ov-voorzieningen hebben en er (daardoor) ruimte is voor deelmobiliteit (ov en deelmobiliteit versterken elkaar).

In het bestemmingsplan/veegplan van Holland Park van 28 juni 2023 staat dat de parkeernorm in Holland Park 0,6 per woning is en dat deze inpandig moet worden opgelost. Hier bovenop geldt een parkeernorm van 0,25 per woning voor bezoekers in het gebied. Voor studentenwoningen is een parkeernorm van 0,1 van kracht. Deze parkeernorm is van toepassing op alle gebieden binnen Holland Park. In het bestemmingsplan van Holland Park West wordt nogmaals de stedelijke ligging, de goede openbaar vervoer verbindingen en de goede bereikbaarheid voor fietser en voetgangers benadrukt. In dit gebied zal het gebruik van de fiets gestimuleerd worden door per woning 2 inpandige fietsenstallingen aan te bieden en daarnaast per woning 0,25 fietsparkeerplekken in de openbare ruimte te voorzien. In de omgevingsvergunning van de Campus Diemen Zuid staat beschreven dat voor studentenwoningen wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1. Voor woningen tot 23 m² wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,2, voor woningen van 23 m² of meer wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,3, met een buffer van 0,3. Waardoor de norm voor deze woningen, net als in de andere gebieden, uit komt op 0,6 per woning. In de plannen voor Holland Park Zuid en Oost is geen afwijkend parkeerbeleid gepresenteerd.

1.3 Leeswijzer

Het verdere van deze rapportage beschrijft de uitgevoerde analyses. In hoofdstuk 2 beschrijven en duiden we de resultaten van parkeerdrukonderzoeken in Holland Park. Hoofdstuk 3 geeft een analyse van het autobezit en -gebruik in Holland Park en omliggende gebieden. Tot slot geven we in hoofdstuk 4 een referentiestudie naar gelijksoortige ontwikkelingen waarin een lagere parkeernorm is gehanteerd. Op basis van deze drie analyses komen we in hoofdstuk 5 tot ons advies voor een verantwoord te hanteren parkeernorm in geval van heroverweging daarvan.



2. ANALYSE PARKEERDRUKONDERZOEKEN

2.1 Bezetting openbare ruimte

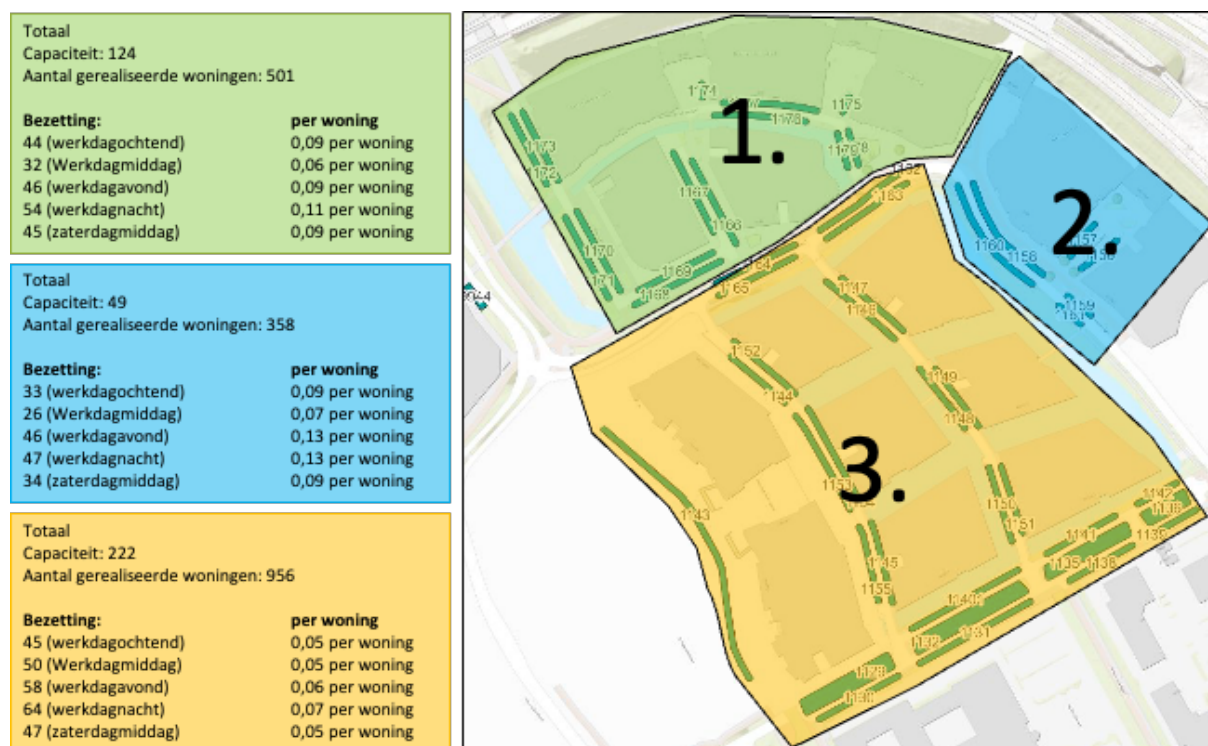
Op donderdag 20 en zaterdag 22 april 2023 is door Trajan een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in de openbare ruimte in de wijk Holland Park. Daarnaast is op 16 mei 2023 de parkeerdruk in enkele representatieve parkeergarages voor bewoners in kaart gebracht. In deze paragraaf gaan we in op deze gemeten parkeerdruk.

De parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden met name gebruikt voor bezoekers van woningen en functies. Er worden geen vergunningen en/of ontheffingen uitgegeven voor bewoners-parkeren. Door het aantal geparkeerde auto's te delen door het aantal woningen kunnen we indicatief beschouwen hoeveel openbare parkeerplaatsen er per woning nodig zijn.

In Figuur 2 vatten we de gemeten parkeercapaciteit per deelgebied samen. Hierbij horen de volgende kanttekeningen:

- Woningblok 22 en 23, de meest westelijke twee woningblokken in het geel gemarkeerde gebied, waren op het moment van het parkeerdrukonderzoek relatief recent opgeleverd. De woningen waren al verhuurd, maar de aanvullende (commerciële) functies waren nog deels leeg. In de toekomst zal de gemeten parkeerdruk naar verwachting wel iets hoger uitvallen, maar dit zal geen noemenswaardige impact hebben op de resultaten van dit onderzoek.
- Ten zuiden van het Zilvermeeuwpad en Nienoord, dus ten zuiden van het geel gemarkeerde gebied in Figuur 2, bevinden zich nu met name kantoren. In de Atlas Holland Park heet dit gebied 'Holland Park Zuid' en zal het gebied met name plek bieden aan woningbouw. Dit gebied moet nog worden ontwikkeld en de parkeercapaciteit die tussen deze gebieden ligt zal ook door deze toekomstige woningen worden gebruikt. Hoewel de parkeercapaciteit als onderdeel van deze ontwikkeling zal toenemen, zal ook de gemeten parkeerdruk in de openbare ruimte, waaronder het Zilvermeeuwpad in het geel gemarkeerde gebied, iets hoger uitvallen.
- In de oosthoek van Holland Park Zuid, in Figuur 2 ten oosten van het geel gemarkeerde gebied en ten zuiden van het blauw gemarkeerde gebied wordt nog een woontoren ontwikkeld. Onder deze woontoren is een openbare parkeergarage voor bezoekers beoogd met een capaciteit van 71 parkeerplaatsen. Dit zal naar verwachting de gemeten parkeerdruk in de toekomst verlichten.

De gemeten parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied bedraagt 0,05 tot 0,13 parkeerplaatsen per woning (gemiddeld 0,09). Opvallend is dat de parkeerdruk overal het hoogst is tijdens de werkdagnacht. Op basis hiervan verwachten we dat er ook bewoners gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Voor het bezoekersparkeren is relevant dat van 9 uur 's ochtends tot 9 uur 's avonds een blauwe zone van kracht is. Binnen deze venstertijden is de parkeerdruk het hoogst op de zaterdagmiddagen met gemiddeld 0,05 tot 0,09 parkeerplaatsen per woning (gemiddeld 0,07). Hierbij zij echter opgemerkt dat tijdens het parkeerdrukonderzoek nog niet alle voorzieningen geopend waren en de toekomstige parkeerdruk dus hoger zal liggen.



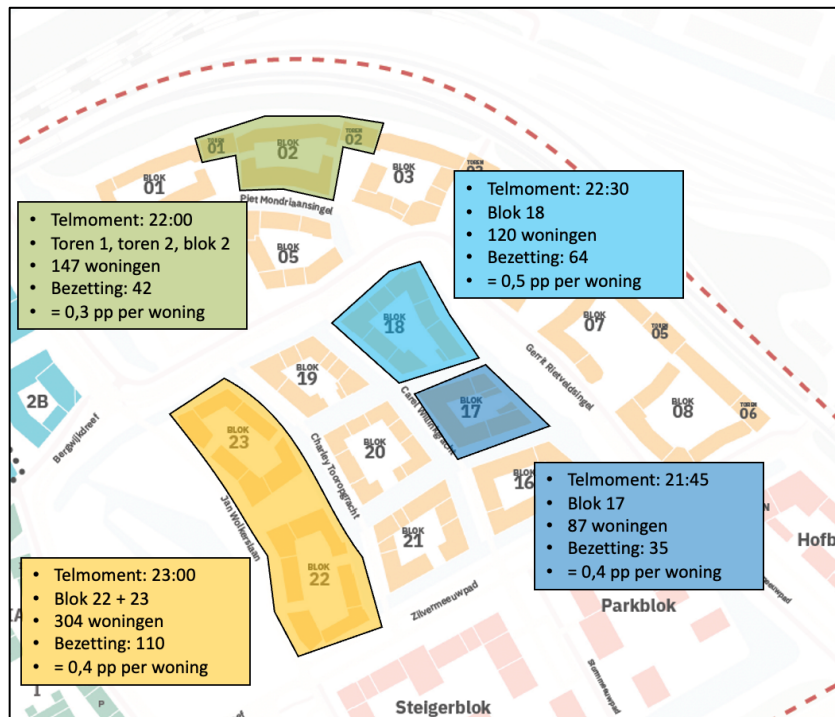
Figuur 2 – Samenvattende figuur parkeerbezetting per woning openbare ruimte

2.2 Bezetting parkeergarages

Om een indicatie te krijgen van de parkeervraag van bewoners, kijken we naar de gemeten parkeerbezetting in voor bewoners bedoelde parkeervoorzieningen in Holland Park Oost en Campus Diemen Zuid

2.2.1 Parkeergarages Holland park Oost

Halverwege mei is ook de parkeerbezetting in een viertal parkeergarages in Holland Park Zuid in kaart gebracht. Er is geteld in de parkeergarages onder woonblok 2, 17, 18 (vrije sector koopwoningen) en 22/23 (vrije sector huur). Onderstaande figuur vat de resultaten samen. Voor zowel de vrije sector koopwoningen als de vrije sector huurwoningen is de gemiddelde bezetting 0,4 parkeerplaatsen per woning.



Figuur 3 – Overzicht parkeerbezetting in de onderzochte parkeergarages

2.2.2 Parkeercapaciteit Campus Diemen-Zuid

Op de Campus Diemen-Zuid is op de parkeerterreinen de parkeerdruk in kaart gebracht gedurende de periode januari tot en met juli 2023. Er wordt onderscheid gemaakt in vier deelgebieden, waarvan alleen de eerste twee relevant zijn voor deze analyse:

1. Parkeerplaats CDZ: Hoofdparkeerplaats van campus Diemen-zuid, 217 plaatsen;
2. Travelex Parking: Secundaire parkeerplaats campus Diemen Zuid, 304 plaatsen;
3. Parkeerplaats Campus Offices, 71 plaatsen, vervalt in de toekomstige situatie in geval van vervallen kantoorfunctie;
4. Langsparkeren aan de Dalsteindreef, 28 plaatsen, valt buiten de scope van dit onderzoek en wordt niet gebruikt door bewoners door de aanwezigheid van een blauwe zone.

In de parkeerdrukgegevens wordt onderscheid gemaakt tussen abonneenthouders en kort parkeren. Abonneenthouders zijn in dit geval bewoners en onder kort parkeren vallen bezoekers van de campus (woningen en voorzieningen). In de gegevens zijn enkele pieken te zien, deze worden verklaard door het gebruik van de parkeerplaatsen tijdens evenementen.

Onderstaande tabel laat de gemeten parkeerbezetting en parkeerdruk tijdens de gemiddelde werkdag zien. In totaal parkeren er maximaal 39 abonneenthouders (bewoners). Ten aanzien van de 1.831 woningen die zich nu op de campus bevinden, komt dit neer op een parkeervraag van $39 / 1.831 = 0,02$ parkeerplaats per woning. Dit is een zeer lage parkeervraag. Dit kan worden verklaard doordat de voornaamste doelgroep van de huidige woningen op de campus bestaat uit studenten en expats. Deze doelgroep heeft al een laag autobezit, daarnaast is de campuslocatie zeer goed ontsloten met ov. Beide factoren kunnen de lage parkeerbezetting verklaren.



Parkeerfaciliteit	Parkeercapaciteit	Parkeergebruik			bezetting %
		Abonnementen	Kort parkeren	Totaal	
P1 - OurDomain - CDZ-X	217	30	6	36	16,6%
P2 - OurCampus - Travelex	304	9	30	39	12,7%
Totaal	521	39	36	75	14,4%

Tabel 1 – Gemeten parkeerdruk in de parkeervoorzieningen op Campus Diemen Zuid



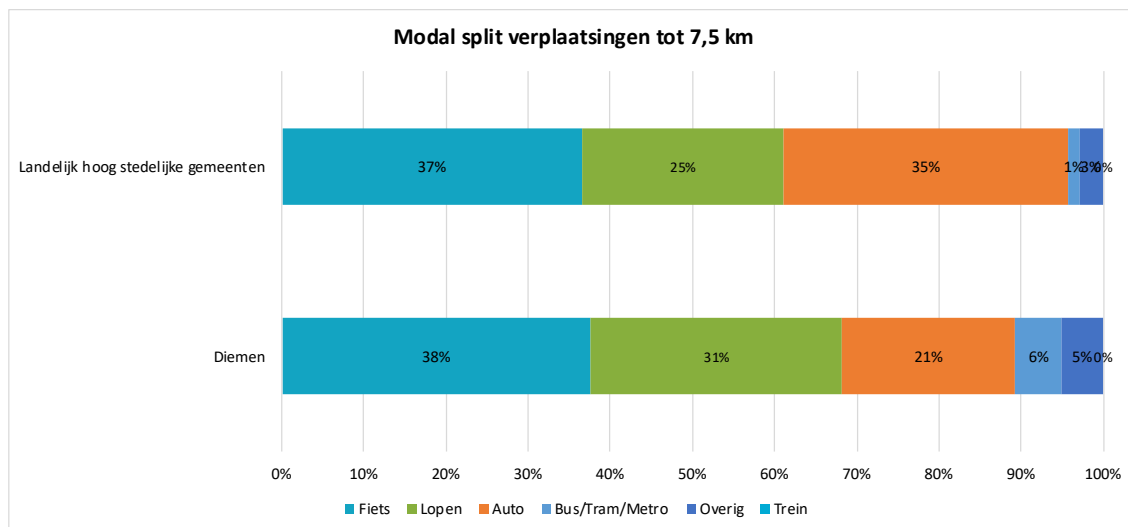
3. ANALYSE AUTOGEBRUIK EN -BEZIT

In dit hoofdstuk analyseren we het autogebruik en -bezit in de gemeente en Holland Park en omliggende gebieden. We maken hiervoor gebruik van databronnen van het CBS.

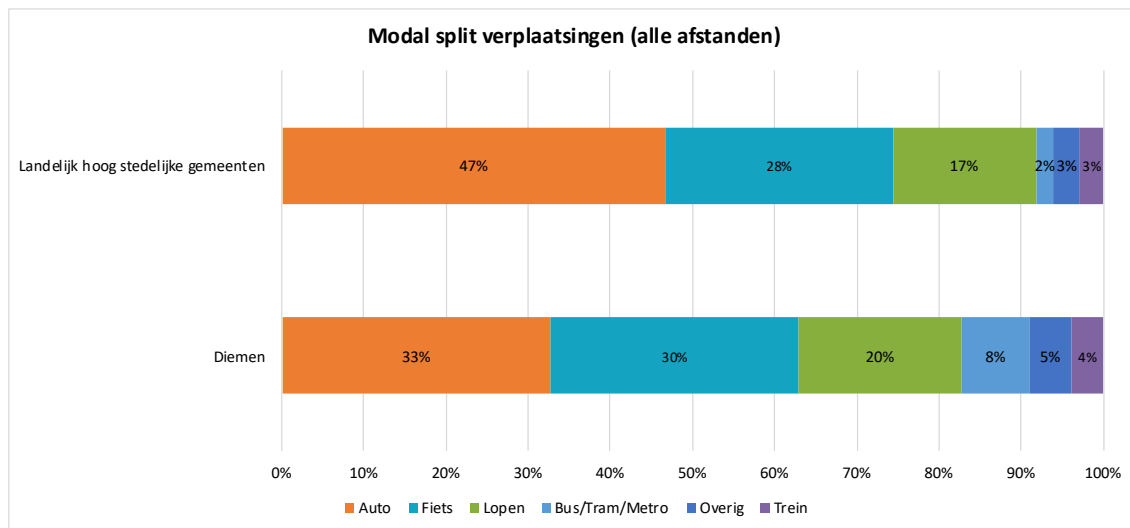
3.1 Autogebruik

Om het autogebruik in de gemeente Diemen te bepalen gebruiken we de onderzoeken OVIN en ODIN van het CBS. In deze doorlopende onderzoeken worden Nederlanders gevraagd om voor een dag bij te houden welke verplaatsingen zij die dag hebben gemaakt. Door de onderzoeksresultaten van meerdere jaren te combineren kunnen we het gebruik van de auto per gemeente en per woonwijk bepalen.

In Figuur 4 en Figuur 5 is de modal split (de verdeling van alle ritten in de gemeente over de verschillende vervoerswijzen) van de gemeente Diemen weergegeven. We zien dat in de gemeente Diemen voor de verplaatsingen tot 7,5 km in 21% van de gevallen gebruik wordt gemaakt van de auto, dit is aanzienlijk minder dan het gemiddelde van 35% voor hoog stedelijke gemeenten. In totaal wordt voor alle verplaatsingen in 33% van de gevallen voor de auto gekozen, dit is ook lager dan gemiddeld in vergelijkbare gemeenten.



Figuur 4 – Modal split verplaatsingen tot 7,5 km (CBS, 2015-2019)

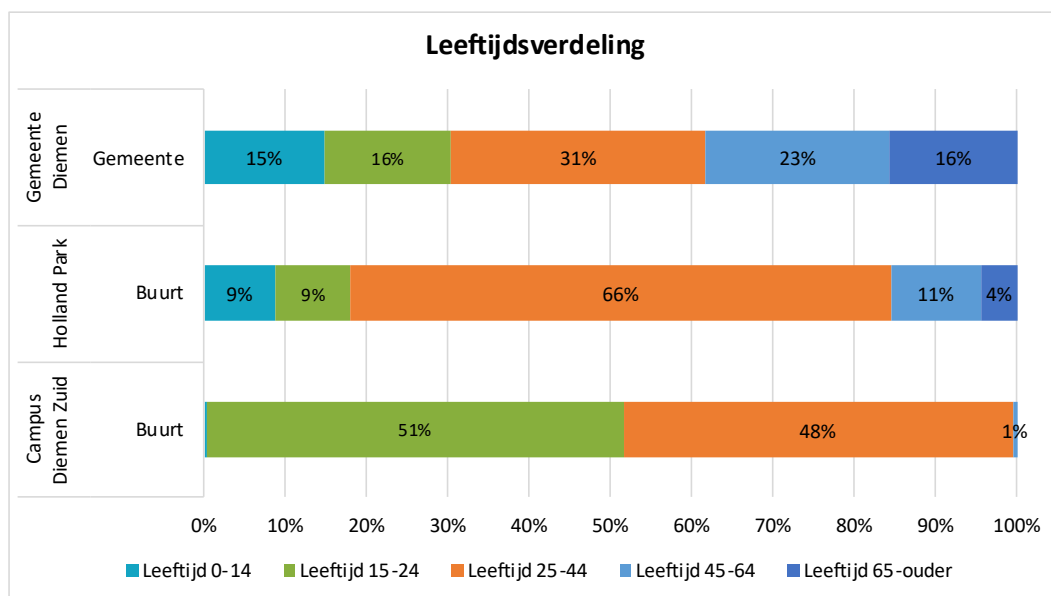


Figuur 5 – Modal split verplaatsingen totaal (CBS 2015-2019)

3.2 Autobezit

CBS-data over autobezit kunnen we op buurtniveau analyseren. Hierbij is het relevant dat Holland Park nog niet volledig is opgeleverd en dat deze CBS-data alleen gaat over de situatie die tot nu toe ontwikkeld is. Holland Park Oost is (op een hoekje van het gebied na) volledig opgeleverd. Holland Park West is nog in aanbouw. In Holland Park Zuid is het bestemmingsplan goedgekeurd, hier wordt eerst alle bestaande bouw gesloopt voordat wordt begonnen met bouwen. In het campus gebied is het plan om oude gebouwen te slopen en zo plaats te maken voor nieuwbouw en inbreiding. Bij de te realiseren nieuwbouw is er meer differentiatie in de beoogde gebruikers, er zullen straks naast studenten bijvoorbeeld ook seniorenwoningen komen zonder tijdelijke huurcontracten.

Voor nu kijken we naar de wijken Holland Park Oost en Campus Diemen Zuid, omdat deze wijken grotendeels gerealiseerd zijn. We zien dat in de buurt Campus Diemen Zuid vooral jongeren en jong volwassenen wonen, dit is in lijn met verwachting. In Holland Park Oost zien we dat de grootste groep valt in de leeftijdscategorie tussen de 25 en 45 (zie Figuur 6). De gemiddelde huishoudgrootte in Holland Park Oost is 1,7. In het Campus gebied, waar voornamelijk éénpersoons studio's zijn, is de gemiddelde huishoudgrootte 1,1. In de hele gemeente ligt dit gemiddeld op 1,9 (zie Tabel 2)



Figuur 6 – Leeftijd verdeling Holland Park en Diemen

Om een goed beeld te krijgen van het autobezit, kijken we naast het autobezit in Holland Park Oost en Campus Diemen Zuid, ook naar de buurten Kruidenhof en Ruimzicht Oost en heel Diemen (zie Tabel 2). In heel Diemen ligt het autobezit op 0,7 voertuigen per huishouden. Dit is in lijn met de buurten Kruidenhof en Ruimzicht Oost. Hoewel deze wijken dicht bij een treinstation zijn gelegen, zien we toch een aanzienlijk hoger autobezit in deze wijken dan in Holland Park. In Holland Park Oost en Campus Diemen Zuid is het huidige autobezit namelijk respectievelijk 0,4 en 0,1 auto's per huishouden.

Gebied	Aantal inwoners	Gem. huishoudgrootte	Percentage huur	Personenauto's per huishouden	Omgevings adressendichtheid
Holland park Oost	2580	1,7	66%	0,4	3745
Campus Diemen Zuid	1820	1,1	100%	0,1	3930
Kruidenhof	1245	2,1	56%	0,7	2615
Ruimzicht Oost	2505	2,0	66%	0,7	3649
Gemeente Diemen	31822	1,9	61%	0,7	2907

Tabel 2 – Karakteristieken buurniveau



4. BUREAUSTUDIE REFERENTIE PROJECTEN

Ook bij andere gebiedsontwikkelpojecten in Nederland wordt gewerkt met lagere parkeernormen en het aanbieden van alternatieve vormen van mobiliteit, om zo het autogebruik terug te dringen en de kwaliteit van het gebied te vergroten. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgende referentie-projecten:

- Amsterdam Bajes Kwartier;
- Utrecht Merwedekanaalzone;
- Den Haag CID en Binckhorst.

We gaan in op deze projecten, omdat de stedelijkheidsgraad en stedelijke context van deze projecten vergelijkbaar zijn met Holland Park. Ook betreffen deze projecten een inbreiding binnen een gebied met een hoge stedelijkheidgraad. Een belangrijk algemeen verschil met Holland Park is dat bij de gekozen referentieprojecten sturend parkeerbeleid van toepassing is. Hierdoor wordt dus doormiddel van de parkeernormen het autobezit laag gehouden. In Holland Park is het doel om een parkeernorm te vinden die aansluit bij de praktijk. De gekozen voorbeelden laten zien welke lagere parkeernormen elders worden toegepast, hoe laag deze zijn en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

4.1 Amsterdam Bajeskwartier

Als eerste referentie kijken we naar het Bajes Kwartier in Amsterdam-Oost. Hier wordt een nieuwe woonwijk met 1.350 woningen gebouwd op de plek van de voormalige Bijlmergevangenis. Het Bajeskwartier wordt ontwikkeld als een autoluwe wijk. Onderdeel van het ontwikkelplan is daarom een vooruitstrevend mobiliteitsconcept, met expliciet aandacht voor deelmobiliteit, de fiets en de scooter. Voor de woningen zijn de genoemde parkeernormen uit het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam gehanteerd.

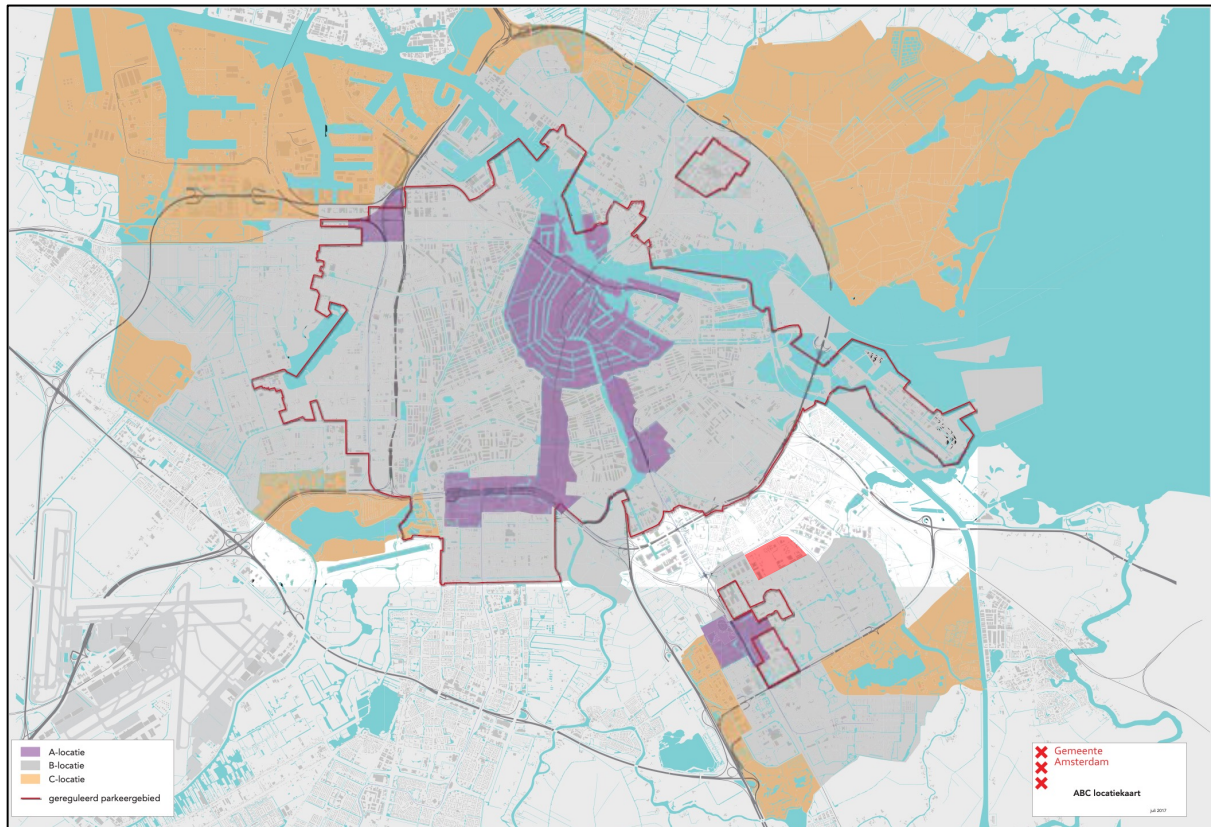
Wat zijn de (maatwerk)parkeernormen?

In de gemeente Amsterdam zijn de parkeernormen vastgelegd in de Nota Parkeernormen Auto uit 2017. Voorbeelden van projecten waar de Nota Parkeernormen Auto is toegepast zijn Oostenburg, Amstel III en Bajeskwartier. Bij het toepassen van de normen wordt een gebiedsindeling gehanteerd, Figuur 7 toont deze gebiedsindeling. De gemeente Diemen ligt ook binnen het bereik van de kaart, we hebben Holland Park in het rood aangegeven. Gezien de gebiedsindeling ligt het meest voor de hand dat Holland Park kan worden gezien als een zogeheten 'B-locatie'. De 'B-locaties' hebben een goede ontsluiting met openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Ontwikkelaars worden in deze gebieden verplicht om bij nieuwbouw het volgende minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren:

- | | |
|---|----------------------------|
| • Vrije sector woningen tot 30 m ² bvo ¹ | 0,1 plaats per woning; |
| • Vrije sector woningen tussen 30 m ² en 60 m ² bvo | 0,3 plaats per woning; |
| • Vrije sector woningen boven de 60 m ² bvo | 0,6 plaats per woning; |
| • Sociale- en middeldure huur | Geen parkeerplaatsen nodig |
| • Bezoekers | 0,1 plaats per woning; |

¹ Bruto vloeroppervlak: de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek van de woning. De bruto vloeroppervlakte is inclusief onderdelen zoals trappen, installatieruimten en ruimten lager dan 1,5 meter hoogte.

Bovenstaande normen zijn, zoals eerder genoemd, sturende parkeernormen. Door bijvoorbeeld met sociale- en middeldure huur een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen te hanteren, wordt gepoogd deze doelgroep te weerhouden van de aanschaf van een auto.



Figuur 7 - Gebiedsindeling Nota Parkeernormen Amsterdam.

Welke alternatieve mobiliteit wordt aangeboden?

De notitie 'Parkeren van auto's, fietsen en scooters binnen het Bajeskwartier' van 28 april 2020 beschrijft de onderdelen van het mobiliteitsconcept dat wordt toegepast om het autogebruik te beperken:

- Mobiliteitshub: een breed aanbod aan deelvoertuigen wordt aangeboden op toegewezen locaties;
- Collectieve parkeeroplossing: parkeren gebeurt centrale openbare parkeergarages waarbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik;
- Fiets- en scooterparkeren: er worden voldoende en hoogwaardige parkeervoorzieningen gerealiseerd;
- Duidelijke communicatie naar toekomstige bewoners en gebruikers: bewoners en gebruikers moeten weten welke spelregels er voor parkeren gelden in het gebied.

Wat zijn de doelgroepen, type woningen en voorzieningen?

Het Bajeskwartier is bedoeld voor doelgroepen die geen woningen kunnen krijgen in Amsterdam, maar daar wel willen blijven wonen. Daarom bevat het plan een grote variatie van alle groottes studenten- koop- en (sociale) huurwoningen. Daarnaast krijgen de vier clusters binnen het gebied elk hun eigen voorzieningen- accent, zoals onderwijs, cultuur en maatschappelijke voorzieningen.



4.2 Utrecht Merwedekanaalzone

Wat zijn de (maatwerk)parkeernormen?

De Merwedekanaalzone is een voormalig bedrijventerrein dat wordt getransformeerd naar een autovrije stadswijk, waar samenleven, groen en ontmoeten centraal staan. De Merwedekanaalzone is in de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' aangewezen als binnenstedelijk ontwikkelgebied waar maatwerkparkeernormen mogen worden toegepast. Om het autovrije karakter te kunnen bereiken, wordt een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning gehanteerd (inclusief bezoekers).

Welke alternatieve mobiliteit wordt aangeboden?

De 'Mobiliteitsstrategie Merwedekanaalzone' van 23 oktober 2018 bevat de volgende pijlers met als doel het verminderen van autogebruik:

1. Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen, openbaar vervoer;
2. Ambitieuze parkeerstrategie voor lopen en fietsen (hoge fietsparkeernormen en kwalitatief hoogwaardige stallingen);
3. Flexibiliteit inbouwen in het ruimtelijk ontwerp (mogelijkheid om parkeercapaciteit op- of af te schalen);
4. Systeemsprong in netwerken voor alle vervoerwijzen (schakels bedienen ook verbindingen in de stad);
5. Mobiliteitshubs voor het stimuleren van deelmobiliteit en voor logistieke oplossingen;
6. Gedifferentieerde toegankelijkheid voor doelgroepen (bijvoorbeeld bezorgers en mindervaliden);
7. Dynamisch verkeersmanagement om stromen te sturen (minder verkeer door woongebieden).

Wat zijn de doelgroepen, type woningen en voorzieningen?

Volgens het stedenbouwkundig plan worden in de Merwedekanaalzone in totaal 6.000 woningen gebouwd voor circa 12.000 bewoners. De wijk wordt gebouwd voor een brede doelgroep van jonge stedelingen, senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters en doorgroeiers. De doelgroep die op de Merwedekanaalzone af zal komen staat open voor uitdagingen op het gebied van gezond stedelijk leven, waaronder de (alternatieve) wijzen van verplaatsen. Er wordt uitgegaan van de volgende woningtypen:

- 55% van de woningen wordt in het gereguleerd (betaalbaar) segment ontwikkeld;
 - 25% hiervan wordt middensegment;
 - 30% sociale huur gerealiseerd, waarvan 5% voor studentenwoningen;
- De resterende 45% van de woningen wordt overwegend in de vrije sector koop gerealiseerd en voor een klein deel in de vrijesector huur.

De Merwedekanaalzone wordt een gemengde stadswijk, wat betekent dat er ook (maatschappelijke) voorzieningen komen, zoals scholen, cultuurcentra, bedrijven, supermarkten, kantoren en sport- en vrijetijdsvoorzieningen.

4.3 Den Haag CID en Binckhorst

Wat zijn de (maatwerk)parkeernormen?

Het Central Innovation District CID bestaat uit het gebied tussen en rond de IC-stations (CS, HS en Laan van NOI), een deel van de binnenstad en een deel van Laakhaven-West. De Binckhorst bevindt zich ten zuidoosten van het CID. In het CID en de Binckhorst wordt ingezet op sterke verdichting en functiemenging, zodat er een nieuw centrum-stedelijk milieu ontstaat. Uitgangspunt van deze ontwikkeling is het versnellen van de mobiliteitstransitie. Om ruimte te maken voor voetgangers en fietsers is een autoluwe setting noodzakelijk. Hierbij geldt het uitgangspunt: goed bereikbaar met de auto, maar zonder grote stromen doorgaand autoverkeer.



De parkeernormen zijn vastgelegd in de 'Nota parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag 2020' (zie onderstaande tabel). Het zuidelijke deel van de Binckhorst laten we hierbij buiten beschouwing, omdat dat deel vanwege de ligging ten opzichte van het ov minder goed met Holland Park te vergelijken is.

Functie	CID	CID	Binckhorst
	<i>Gebied Den Haag CS en HS (zone Centrum)</i>	<i>Gebied Laan van NOI (zone Stad)</i>	<i>Binckhorst noordelijk deel (zone Centrum)</i>
Parkeernormen			
Studenten eenheden	0,0	0,0	0,1
Eengezinswoningen			
<70 m2	-	-	0,4
70-100 m2	-	-	0,6
100-160 m2	-	-	0,9
>160 m2	-	-	1,1
Appartementen			
<40 m2	0,075	0,125	0,02
40-70 m2	0,15	0,25	0,2
70-100 m2	0,25	0,35	0,4
100-160 m2	0,35	0,45	0,7
>160 m2	0,45	0,55	0,9
Bezoek	0,05	0,05	0,1

Tabel 3: Gehanteerde parkeernormen CID en Binckhorst Den Haag.

De normen lopen op, naar gelang de afstand tot het centrum en de stations toeneemt. De gemiddelde parkeernorm exclusief bezoekers is 0,42.

Welke alternatieve mobiliteit wordt aangeboden?

De nota geeft de ruimte om minder parkeerplaatsen te realiseren door deze af te kopen met een storting in de 'Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen'. De gemeente is vervolgens verantwoordelijk voor het investeren van het gestorte geld in mobiliteitsmaatregelen en centrale parkeervoorzieningen. Deze kunnen dan worden gebruikt door de toekomstige bewoners van de woningen en gebruikers van de kantoren, bedrijven en voorzieningen. De investeringen vanuit de 'Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen' moeten ten goede komen aan de mobiliteitstransitie. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een mobiliteitshub, een snelle verbinding naar de ov-haltes, het opwaarderen van een ov-halte, fiets(parkeer)voorzieningen of het aanbieden van deelmobiliteit.

Wat zijn de doelgroepen, type woningen en voorzieningen?

Het CID en de Binckhorst zijn een centrum-stedelijk gebied, waar een veelheid aan doelgroepen, woningtypen en voorzieningen zijn gevestigd. Qua mobiliteit ziet de gebiedsontwikkeling op de doelgroep die openstaat voor de mobiliteitstransitie.



5. ADVIES TE HANTEREN PARKEERNORM

In dit hoofdstuk geven we een advies voor de te hanteren parkeernorm in Holland Park op basis van de analyses in voorgaande hoofdstukken. Dit doen we onderscheiden naar de parkeernorm voor bewoners (5.1) en voor bezoekers (5.2), waarna we ingaan op mogelijke flankerende maatregelen (5.3) en afsluiten met een samenvatting van ons advies (5.4).

5.1 Parkeernorm bewoners

5.1.1 Samenvatting onderzoeksresultaten

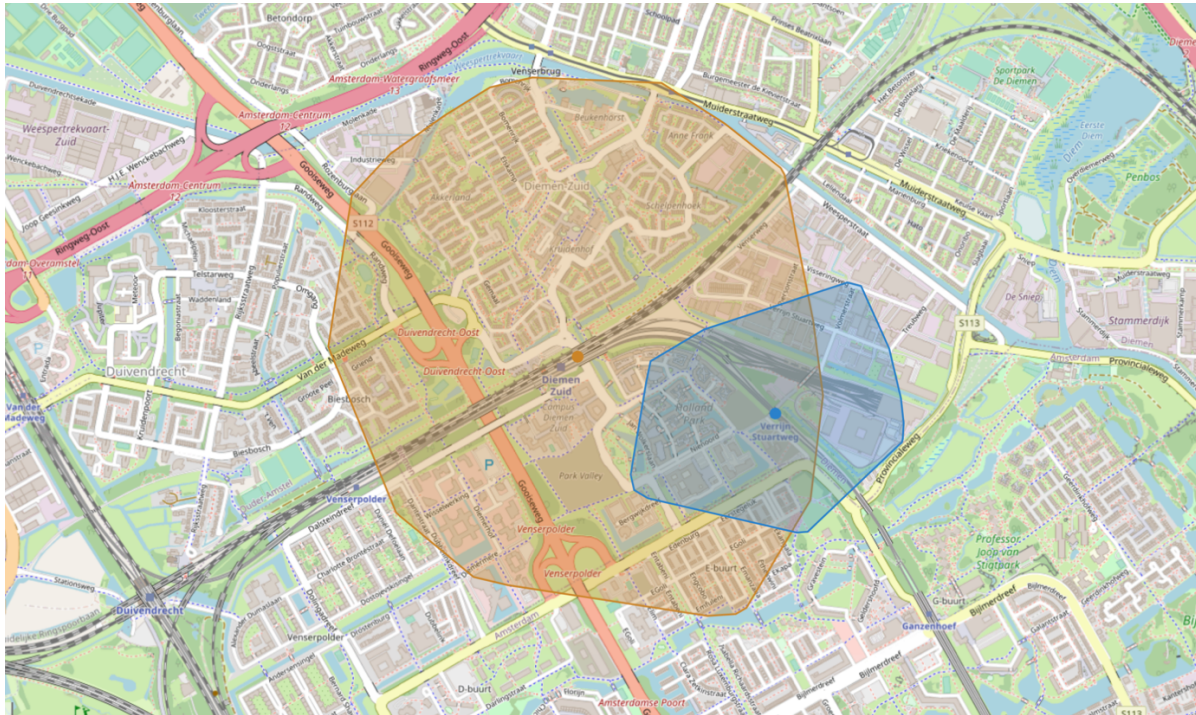
Doormiddel van verschillende analyses hebben we een beeld gegeven van de parkeerdruk, parkeernormen in vergelijkbare gebieden en het autobezit. Onderstaande tabel vat de resultaten voor bewoners samen.

Analyse	Parkeervraag bewoners per woning/huishouden		Gebied
	Bandbreedte	Gemiddeld	
Parkeerdruk parkeergarages	0,3 – 0,5	0,4	Holland Park Oost vrije sector huur en koop
		0,02	Campus Diemen Zuid
CBS-data autobezit	-	0,4	Holland park Oost
		0,1	Campus Diemen Zuid
Amsterdam Bajes Kwartier	0,3 – 0,6	0,45	Gemengde stadswijk met gerichte mobiliteitsstrategie (norm ex. bezoekers)
Utrecht Merwedekanaalzone	-	0,3	Gemengde stadswijk met gerichte mobiliteitsstrategie (norm ex. bezoekers)
Den Haag CID en Binckhorst	0,075 – 1,1	0,42	Centrum-stedelijk gebied met sturend parkeerbeleid (norm ex. bezoekers)
Nota Parkeernormen Diemen	0,6	0,6	Holland park

Tabel 4 – Samenvatting resultaten parkeervraag bewoners per woning/huishouden

De resultaten laten zien dat het huidige autobezit en de huidige gemiddelde bezetting van de parkeergarages van 0,4 ongeveer overeenkomt met de gemiddelde parkeernorm van Amsterdam Bajeskwartier en Den Haag CID en Binckhorst. De parkeernorm van Utrecht Merwedekanaalzone valt met 0,3 lager uit, maar daar is een gerichte mobiliteitsstrategie toegepast. Aan de andere kant zijn de Parkeernormen uit Nota Parkeernormen gemeente Diemen met 0,6 weer hoger, waardoor er op basis van deze referentienormen wel ruimte is om de parkeernorm van Holland Park te verlagen. Dit geldt ook voor Campus Diemen Zuid, waar een parkeervraag en autobezit van nagenoeg 0 parkeerplaatsen is.

Volgens de CROW-publicatie 'Inzicht in acceptabele loopafstanden' is de acceptabele loopafstand tot een lokale bushalte 500 meter en tot een interlokale bushalte 900 meter (afstanden tot andere ov-vormen worden niet gegeven). Het treinstation Diemen Zuid is het beste te vergelijken met een interlokale bushalte en het metrostation Verrijn Stuartweg met een lokale bushalte. Omdat heel Holland Park binnen een afstand van 900 meter van het treinstations ligt (zie onderstaande afbeelding), is er geen onderbouwd onderscheid in parkeernormen binnen Holland Park te geven. Ook de CROW publicatie maakt namelijk geen onderscheid binnen de afstand van 900 meter.



Figuur 8 – Acceptabele loopafstand tot ov-haltes.

5.1.2 Advies parkeernormen bewoners

Het vigerende Nota parkeernormen van de gemeente Diemen gaat uit van een generieke norm voor alle woningtypen van 0,6 voor bewoners en 0,15 voor alle bezoekers (totaal 0,85 per woning), met uitzondering van kamerverhuur (daarvoor geldt een norm van 0,6 voor niet-studenten en van 0,1 voor studenten). Uit ons onderzoek blijkt dat de parkeervraag van vrije sector huur en koop in de praktijk met 0,4 bewonersparkeerplaatsen per woning lager ligt dan de geldende 0,6 parkeerplaatsen. Appartementen in het middensegment of sociale huurappartementen hebben in de landelijke richtlijnen van het CROW een lagere parkeervraag dan vrije sector huur en koop, waardoor ook voor deze woningen een lagere norm kan gelden. Om het parkeernormenbeleid consistent te wijzigen, kan op daarom basis van ons onderzoek voor alle woningen worden uitgegaan van een bewonersparkeernorm van 0,4 per woning.

Op basis van de parkeerdrukmeting op Campus Diemen Zuid geldt voor studentenwoningen een parkeervraag van nagenoeg 0. Deze kan daarom ook als parkeernorm worden gehanteerd. Het autobezit is in dit gebied volgens het CBS echter 0,1. Dit kan als norm worden gehanteerd voor niet-studenten-woningen, omdat de bewoners van deze woningen een hoger autobezit zullen kennen dan studenten.

5.2 Parkeernorm bezoekers

Voor bezoekersparkeren is de norm uit de Nota Parkeernormen gemeente Diemen 0,25 per woning voor alle bezoekers in het gebied. Uit de parkeerdrukonderzoeken blijkt dat in het openbaar gebied de gemiddelde parkeervraag vanuit bewoners en bezoekers van voorzieningen/bewoners niet hoger dan 0,1 is. Het feit dat een beperkt aantal voorzieningen nog niet geopend waren (een kleine supermarkt en een koffiezaak) zal hierop ten aanzien van het programma van 2.000 woningen een marginaal effect hebben. Ons advies is daarom om de parkeervraag van 0,25 te verlagen, maar daarbij een kleine marge ten opzichte van het parkeerdrukonderzoek aan te houden en daarom uit te gaan van 0,15 parkeerplaatsen per woning.



5.3 Flankerende maatregelen

De voorgestelde normen baseren wij op huidige parkeerdruk en bestaand autobezit. Daarom zijn geen aanvullende maatregelen nodig om de voorgestelde normen te kunnen hanteren. Met sturend parkeerbeleid en een gerichte mobiliteitsstrategie kan de parkeervraag echter nog wel verder beïnvloed worden, waardoor een gemiddelde norm van 0,3 denkbaar wordt. Deze mobiliteitsstrategie zal, net als in Amsterdam Bajes Kwartier en Utrecht Merwedekanaalzone, moeten bestaan uit (meerdere) mobiliteitshubs, een openbare ruimte die gericht is op fietsen en wandelen en goede kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen.

5.4 Resumé overwegingen en verantwoorde aanpassing parkeernormen

Op basis van de gemeten parkeerdruk op straat en in de parkeergarages, in combinatie met een uitgebreide data-analyse en een referentiestudie, zien we ruimte om op een verantwoorde en duurzame manier uit te gaan van lagere parkeernormen voor de bewoners van de woningen in Holland Park. Ons advies is samengevat als volgt:

- Bewoners reguliere woningen: hanteer op basis van gemeten parkeerdruk een parkeernorm van 0,4 parkeerplaatsen per woning.
- Bewoners studentenwoningen: hanteer op basis van gemeten parkeerdruk een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen per woning.
- Bewoners niet-studentenwoningen: hanteer op basis van het autobezit volgens het CBS een parkeernorm van 0,1 parkeerplaatsen per woning.
- Bezoekers: hanteer op basis van gemeten parkeerdruk en rekening houdend met een kleine marge een parkeernorm van 0,15 parkeerplaatsen per woning.

Onderstaande tabel biedt een overzicht met parkeernormen zoals deze voor Holland park kan worden gehanteerd.

Functie	Norm bewoners	Norm bezoekers	Toelichting
Voorzieningen commercieel / maatschappelijk	0	0	Opgenomen in bezoekersnorm woningen
Voorzieningen intern (bewonersvoorzieningen)	0	0	Opgenomen in bezoekersnorm woningen
Studentenwoningen (kamerverhuur op tijdelijk huurcontract)	0	0,1	
Campuswoning (appartement voor niet-studenten op tijdelijk huurcontract)	0,1	0,1	
Sociale huur (appartement)	0,4	0,15	
Middenhuur (appartement)	0,4	0,15	
Vrije sector huur (appartement)	0,4	0,15	
Vrije sector koop (appartement)	0,4	0,15	

Tabel 5 – Overzichtstabel te hanteren parkeernorm.

BIJLAGE 1: UITWERKING ANALYSE PARKEERDRUK

Onderzoeksgebied openbare ruimte

We hebben de wijk opgedeeld in drie deelgebieden. Hierbij horen de volgende kanttekeningen:

- Woningblok 22 en 23, de meest westelijke twee woningblokken in het geel gemarkeerde gebied, waren op het moment van het parkeerdrukonderzoek pas recent opgeleverd. De woningen waren al verhuurd maar de aanvullende functies waren nog leeg. In de toekomst zal de gemeten parkeerdruk naar verwachting hoger uitvallen.
- Ten zuiden van het geel gemarkeerde gebied bevinden zich nu met name kantoren. In te toekomst zal dit gebied ook worden herontwikkeld tot woningen. De parkeercapaciteit dat tussen deze gebieden ligt zal ook door deze toekomstige woningen worden gebruikt. In de toekomst zal de gemeten parkeerdruk dus ook hier iets hoger uitvallen.
- Ten oosten van het geel gemarkeerde gebied en ten zuiden van het blauw gemarkeerde gebied wordt nog een woontoren ontwikkeld. Onder deze woontoren is een parkeergarage voor bezoekers beoogd met een capaciteit van 71 parkeerplaatsen. Dit zal de gemeten parkeerdruk in de toekomst verlichten.

De deelgebieden zijn met name gebaseerd op de begrenzing van de deelgebieden door bijvoorbeeld scheidingen met water. Onderstaande figuur laat deze zien. We zien per deelgebied de volgende aantallen:

1. 501 woningen, 124 parkeerplaatsen op straat (ca 0,25 per woning)
2. 385 woningen, 49 parkeerplaatsen op straat (ca. 0,14 per woning)
3. 956 woningen, 222 parkeerplaatsen op straat (ca. 0,23 per woning)

In totaal gaan we uit van 1.815 woningen en 353 parkeerplaatsen op straat, dit komt neer op circa 0,19 parkeerplaatsen per woning.





Gemeten parkeerdruk openbare ruimte

Deelgebied 1 (noord)

Onderstaande tabel laat de parkeerbezetting in deelgebied 1 zien. Deze komt neer op tussen de 0,06 en 0,11 parkeerplaatsen per woning.

Telmoment	Capaciteit	Aantal woningen	Bezetting	Plaatsen/woning
Werkdagochtend	124	501	44	0,09
Werkdagmiddag	124	501	32	0,06
Werkdagavond	124	501	46	0,09
Werkdagnacht	124	501	54	0,11
Zaterdagmiddag	124	501	45	0,09

Tabel 6 – Parkeerdruk en parkeerplaatsen per woning in deelgebied 1

Deelgebied 2 (oost)

Onderstaande tabel laat de parkeerbezetting in deelgebied 2 zien. Deze komt neer op tussen de 0,07 en 0,13 parkeerplaatsen per woning. Overigens is de parkeerdruk het hoogst tijdens de werkdagnacht, wat impliceert dat ook bewoners gebruik maken van deze parkeerplaatsen.

Telmoment	Capaciteit	Aantal woningen	Bezetting	Plaatsen/woning
Werkdagochtend	49	358	33	0,09
Werkdagmiddag	49	358	26	0,07
Werkdagavond	49	358	46	0,13
Werkdagnacht	49	358	47	0,13
Zaterdagmiddag	49	358	34	0,09

Tabel 7 – Parkeerdruk en parkeerplaatsen per woning in deelgebied 2

Deelgebied 3 (zuid)

Onderstaande tabel laat de parkeerbezetting in deelgebied 3 zien. Deze komt neer op tussen de 0,05 en 0,07 parkeerplaatsen per woning.

Telmoment	Capaciteit	Aantal woningen	Bezetting	Plaatsen/woning
Werkdagochtend	222	959	45	0,05
Werkdagmiddag	222	956	50	0,05
Werkdagavond	222	956	58	0,06
Werkdagnacht	222	956	64	0,07
Zaterdagmiddag	222	956	47	0,05

Tabel 8 – Parkeerdruk en parkeerplaatsen per woning in deelgebied 3

