



Advies V&OR en CTO parkeren sportpark Diemerpark

Aan Michiel Thunnissen (Projectleider Diemerpark)
Van V&OR afdeling Kennis en Kaders, Ward Rothuijsen (adviseur V&OR Team Parkeerbeleid en Team Parkeernormen) en CTO, Debbie Dekkers (Projectleider Smart Mobility, CTO Innovatie team)
Kopie aan Integrale Projectadvies K&K
Datum 2 juni 2021

Onderwerp Advies V&OR K&K en CTO met betrekking tot toekomstig parkeren sportpark Diemerpark.

Disclaimer

Dit is een integrale weergave van een ambtelijke notitie. Deze is opgesteld door de directies Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) en Chief Technology Office (CTO) van de gemeente Amsterdam ter advisering van de projectmanager vernieuwing Diemerpark. De notitie is als basis gebruikt voor bestuurlijk overleg op wethoudersniveau, maar de notitie is niet met wethouders gedeeld.

Aanleiding/achtergrond

De sportvelden in het Diemerpark worden uitgebreid van 6 naar 10 velden. In het kader van de opdracht van het bestuurlijk team Vernieuwing Diemerpark wordt er een visie geschreven gericht op de ontwikkelingen in het Diemerpark. Het Diemerpark is toe aan een upgrade; het onderhoud en beheer is momenteel niet goed afgestemd op de bijzondere kenmerken van het park en het toegenomen aantal gebruikers, er wordt een ontbrekende schakel in het fietsnet voorgesteld en er wordt een verkeersonveilig kruispunt aangepakt. Daarnaast is in september 2020 door het bestuurlijk team Vernieuwing Diemerpark besloten dat het autoparkeren buiten de hoofdgroenstructuur en dus buiten het Diemerpark moet worden opgelost.

Al jaren ontvangen V&OR en Stadswerken (SW) klachten m.b.t. verkeersonveiligheid, slecht onderhoud en niet werkende verkeerssystemen in het Diemerpark. De klachten gaan over het niet goed werken van de rotatieborden (verplicht fietspad naar autoweg) waardoor het Dick Hilleniuspad oneigenlijk wordt gebruikt door niet-bestemmingsverkeer, verkeersonveiligheid

tijdens de competitiedagen (zaterdagen en zondagen) door gemengd verkeer op het fietspad en slecht onderhoud van wegen en groen.

Er is in samenwerking met V&OR, Ruimte en Duurzaamheid (R&D), Stadsdeel Oost, Sport en Bos (S&B) en SW verkend welke alternatieve parkeerlocaties er zijn buiten het park. Er is maar één locatie geschikt voor het (traditioneel) aanleggen van 90 parkeerplekken conform de Nota Parkeernormen Auto: aan het uiteinde van de Oeverzeggestraat. De Oeverzeggestraat is nu een rustige straat met alleen woningen en veel groen (zie figuur 1).



Figuur 1 schets 90 parkeerplekken Oeverzeggestraat

De parkeeroplossing op deze locatie is al schriftelijk voorgelegd aan de vier wethouders Groen, Sport, Ruimtelijke Ordening en Verkeer. Aangegeven is dat er ook onderzoek gedaan moet worden naar innovatieve parkeeralternatieven, waardoor parkeren op afstand ook een optie kan worden. Er zijn twijfels uitgesproken over de financiële, technische en maatschappelijke haalbaarheid van een parkeerterrein aan de Oeverzeggestraat. Bovendien is aangegeven dat het niet vanzelfsprekend is dat kosten uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) kunnen worden betaald.

90 parkeerplaatsen aanleggen aan de Oeverzeggestraat

Een parkeeroplossing met 90 parkeerplekken is, bij een uitbreiding van het sportpark met vier velden, conform de Nota Parkeernormen Auto. Dit betekent een uitbreiding met 48 plekken ten opzichte van het nu aanwezige (te geringe) aantal van 42 parkeerplekken. Het huidige parkeerterrein heeft een parkeerdruk die vaak boven de 100% komt met foutparkeren in de berm tot gevolg. De loopafstand van ca. 500 meter tussen de Oeverzeggestraat en het sportpark is minder gunstig t.o.v. parkeren in het park, maar valt te overbruggen. Een randvoorwaarde is dat de 90 plekken niet openbare (fiscale) parkeerplekken worden conform de Nota Parkeernormen

Auto. Over het beheer van het nieuwe parkeerterrein is nog geen voorstel ontwikkeld, maar denkbaar is dat het parkeerterrein beheerd kan worden door de sportclubs in samenwerking met de Directie Parkeren. Hiermee kan gestuurd worden op het parkeertarief en de openingstijden van het parkeerterrein en wordt voorkomen dat het parkeerveld voor andere doeleinden wordt gebruikt. Doordat het parkeerterrein buiten het Diemerpark ligt zullen er minder verkeersconflicten zijn op het Dick Hilleniuspad. Daarmee brengt de locatie Oeverzeggestraat dus een kleine verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee. Uiteraard moet het ontwerp nog worden goedgekeurd door de Centrale Verkeerscommissie (CVC).

Ook de rotatieborden langs het Dick Hilleniuspad in het park kunnen worden verwijderd en er zijn mogelijkheden voor noodzakelijk aan de sportclubs te verlenen ontheffingen voor bijvoorbeeld EHBO en bevoorrading. In combinatie met bovenstaande maatregelen kan de bereikbaarheid gewaarborgd (en zelfs verbeterd) worden en is er een volwaardige parkeeroplossing zodat een goede ruimtelijke onderbouwing kan worden opgesteld.

Parkeren op afstand

Parkeren op afstand wordt nu in Amsterdam ingezet om de huidige verkeersdruk te verminderen door automobilisten elders te laten parkeren. Parkeren op afstand wordt voornamelijk ingezet voor bewoners en bezoekers van de (binnen)stad. Bewoners worden bijvoorbeeld verleid om te parkeren in Parkeerplan garages en bezoekers worden verleid naar de P+R's. Parkeren op afstand wordt nu nog niet ingezet als primaire oplossing als onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling. Het is niet direct beleidsmatig onwenselijk om het bezoekersparkeren voor één doelgroep/functie op afstand te faciliteren. Indien aantoonbaar gemaakt kan worden dat de parkeeroplossing op afstand een volwaardige oplossing is voor de doelgroep/functie dan ziet V&OR kansen. Met volwaardig wordt bedoeld dat aantoonbaar wordt gemaakt dat de doelgroep/functie gebruik maakt van de parkeerplekken (en niet elders gaat parkeren) en 100% wordt voorzien in de parkeerbehoefte van 90 parkeerplekken (conform de Nota Parkeernormen Auto). Daarnaast wordt geadviseerd om de kosten inzichtelijk te maken voordat er gekozen wordt voor parkeren op afstand.

De maatgevende doelgroep bestaat uit (groot)ouders en jonge kinderen van buiten IJburg conform de interviews van Goudappel Coffeng. De jonge kinderen hebben begeleiding nodig van een volwassene (bestuurder) vanaf de parkeerlocatie naar de sportvelden. Dit vraagt dan ook om een korte en verkeersveilige last-mile route zonder te veel overstappen. Het betreft immers kwetsbare verkeersdeelnemers, die niet allemaal gewend zijn aan de hectiek van het verkeer in de grote stad.

Eerste gebiedsanalyse parkeeraanbod

Er is een scan gedaan in het gebied naar het parkeeraanbod waaruit blijkt dat alleen de parkeergarage P+R Zeeburgereiland de volledige 90 parkeerplekken zou kunnen faciliteren. De P+R Zeeburgereiland uitbreiden en gebruiken ten behoeve van de sportbezoekers aangevuld met een last-mile voorziening wordt echter sterk afgeraden door de lange afstand, overstappen op andere vervoersmiddelen en omdat de route (per fiets) voor grote groepen kinderen onveilig is. Daarnaast moet inzichtelijk worden gemaakt wat de kosten zijn, maar de schatting is dat het een grote investering vergt.

Uit de eerste scan blijkt dat overige parkeergarages onvoldoende capaciteit hebben. Er kan nog wel onderzoek worden gedaan naar het gebruik van meerdere parkeergarages en -terreinen om minimaal 90 parkeerplekken aan te bieden maar dit wordt sterk afgeraden door V&OR omdat de reis onbetrouwbaar wordt en het waarschijnlijk een dure investering is. Daarnaast moet per parkeergarage aantoonbaar worden gemaakt dat de last-mile niet te lang is, weinig overstappen heeft en een verkeerveilige route is.

De openbare parkeerplekken op Grote Rieteiland en Steigereiland toekennen aan de ontwikkeling wordt sterk afgeraden, omdat deze parkeerplekken ten behoeve van de buurt zijn aangelegd en er grote parkeerverlast in de buurt zal ontstaan.

1. P+R Zeeburg/IJburg.

De P+R wordt verplaatst naar de Baaibuurt (overzijde van Zuiderzeeweg) en er wordt een parkeergarage met etages aangelegd. Vooralsnog is de uitbreiding nog niet in zicht, de planning is opgeschoven (onbekende datum). Er worden evenveel parkeerplekken aangelegd in de nieuwe P+R maar er is ruimte voor een uitbreiding (optoppen) van 150 parkeerplaatsen. De huidige P+R heeft in weekenden een bezettingspercentage die boven de 90% kan komen. Voor de last-mile wordt onderzoek gedaan naar de benodigde fysieke ruimte en kosten voor het inzetten van shuttlebusjes. De shuttlebusjes moeten buiten de P+R halteren i.v.m. het ontbreken van de juiste doorrijhoogte, rijcurves en draagkracht van de P+R. Goudappel Coffeng heeft onderzocht hoeveel shuttlebusjes er tijdens de piek moeten worden ingezet: het gaat om 20 tot 40 busjes. Ook wordt overwogen om deel(bak)fietsen aan te bieden, Goudappel heeft hier negatief over geadviseerd omdat het over veel deelfietsen zal gaan en het gebruik twijfelachtig is.

Vanuit V&OR K&K wordt er negatief geadviseerd op deze oplossing omdat de P+R te ver ligt voor de doelgroep en aanvullend vervoer waarschijnlijk als onprettig wordt ervaren. Daarnaast zijn het erg dure investeringen om extra parkeerplekken bij te bouwen bij de P+R en deelfietsen en/of shuttlebusjes aan te bieden. Vanuit V&OR is daar geen dekking voor.

2. Bestaande parkeergarages benutten in IJburg.

De parkeergarages, en zeker de bedrijfsgarages, zijn in het weekend nog niet vol. Maar er is geen parkeergarage die alle 90 parkeerplekken kan faciliteren op zaterdag, wat betekent dat meerdere parkeergarages benut moeten worden. Voor het inzetten van meerder parkeergarages is een verkeersmanagementsysteem nodig wat de bezoekers naar de juiste parkeerlocatie stuurt. Ook hier speelt dat de parkeergarages op acceptabele loopafstand van het sportpark moeten liggen of dat goed aanvullend vervoer wordt aangeboden. Het inzetten en beheren van een dergelijk verkeersmanagementsysteem en het gebruiken van de parkeergarages (afhuren en inrijstelsysteem beheren) zijn dure investeringen omdat ze voor lange tijd (+/- 30 jaar) moeten worden ingezet. Vanuit V&OR K&K wordt hier ook negatief op geadviseerd. Ook hier is geen dekking voor vanuit V&OR.

3. Openbare parkeerplekken benutten op Grote Rieteiland en Steigereiland

De parkeerdruk op Grote Rieteiland is niet hoog. Op zaterdag en zondag wordt een parkeerdruk van 54,4% en 53,2% gemeten op een totaal van 126 parkeerplekken. Het gebied bestaat bijna volledig uit woningen, het bezoekersparkeren van de woningen vindt plaats in de openbare ruimte. De openbare parkeerplekken liggen op gemiddeld 11 minuten loopafstand van de sportvelden.

De parkeerdruk op Steigereiland is niet hoog. In de avond doordeweeks (vergelijkbaar met weekenden omdat bewoners thuis zijn) wordt een parkeerdruk bemeten van 71% op een totaal van 412 parkeerplekken. Ook dit gebied bestaat bijna volledig uit woningen, het bezoekersparkeren van de woningen vindt plaats in de openbare ruime. De openbare parkeerplekken liggen op gemiddeld 18 minuten loopafstand van de sportvelden. Vanuit V&OR K&K wordt er negatief geadviseerd op deze oplossing omdat de parkeerplekken op Grote Rieteiland en Steigereiland zijn aangelegd ten behoeve van bezoekers van de woningen. Daarnaast zijn de parkeerplekken verdeeld over het gebied en liggen de meeste parkeerplekken op + 1km loopafstand wat te ver lopen is voor de doelgroep.

Samenvattend advies V&OR Kennis en Kaders

De beste oplossing is het aanleggen van een parkeerterrein aan de Oeverzeggestraat. Parkeren op de bestaande openbare parkeerplekken (Rieteiland en Steigereland) wordt sterk afgeraden, omdat deze voor parkeeroverlast zorgen in de buurten. V&OR K&K ziet de bezwaren van het opofferen van groen tegenover woningen bij de Oeverzeggestraat, maar parkeren op afstand heeft grotere bezwaren. Ook wil V&OR K&K benadrukken dat maatwerk parkeeroplossingen bij sportvelden tot nu toe niet succesvol blijken. Daarbij wordt verwezen naar de huidige situatie in het Diemerpark waar ook gekozen is voor een maatwerk parkeeroplossing. Parkeren op afstand ten behoeve van één doelgroep/functie is echter niet direct beleidsmatig ondenkbaar. Maar er moet wel aangetoond worden, als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing, dat de last-mile een volwaardige oplossing is voor de doelgroep en er minimaal 90 parkeerplekken beschikbaar zijn. De maatgevende doelgroep zijn kinderen onder begeleiding van volwassenen en behoeven een korte en verkeersveilige last-mile zonder veel overstappen. Uit de eerste scan lijken de huidige parkeergarages op Zeeburgereiland en IJburg (waaronder de P+R Zeeburgereiland) niet te voldoen aan de wensen van de doelgroep. Daarnaast heeft alleen de P+R Zeeburgereiland de capaciteit om uit te breiden met 90 parkeerplekken en er moet nog aantoonbaar gemaakt worden dat er voldoende ruimte is in de andere parkeergarages op de zaterdag. Een combinatie van meerdere parkeergarages wordt afgeraden omdat de rit onbetrouwbaar wordt. De lange afstanden naar het Diemerpark vragen om aanvullend vervoer wat een extra overstap is en als onwenselijk wordt ervaren. Aanvullend vervoer met deelfietsen wordt afgeraden omdat de doelgroep (bezoekers: kinderen niet uit Amsterdam) niet gewend is om in Amsterdam te fietsen en in groepen moet worden begeleid wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Tot slot wordt er geadviseerd om eerst onderzoek te doen naar de kosten van parkeren op afstand. Op basis van ervaringen van de Directie Parkeren en V&OR K&K zijn de voorgestelde oplossingen erg dure investeringen t.o.v. een parkeerterrein aanleggen aan de Oeverzeggestraat.

Aanvulling door CTO met innovatieve oplossingen

Het Smart Mobility programma van het CTO is vanwege de complexiteit van het vraagstuk gevraagd of nieuwe technologieën en toepassingen op het gebied van slimme mobiliteit kunnen helpen bij de oplossing van het parkeerprobleem. Deze opties voegen zelfstandig geen extra parkeergelegenheid toe. Het is daarmee onduidelijk wat het effect zal zijn op de toestroom van bezoekers (in auto's) op de parkeerdruk. Wel kan technologie verborgen beschikbaarheid in kaart

brengen en kunnen alternatieven voor de auto de afstand tussen parkeeropties (in de buurt) en het park verkleinen.

Alternatief vervoer

Het is mogelijk de afstand tot een parkeergarage te overbruggen met alternatief vervoer. Hierdoor worden deze locaties makkelijker bereikbaar. Het toevoegen van een alternatief voor "last-mile" vervoer vergroot het uitwijkgebied aanzienlijk.

Afhankelijk van de locatie van de alternatieve plekken kan dit op verschillende manieren. Het alternatief van een zelfrijdende shuttle is tijdens de verkenning afgefallen omdat deze optie weinig realistisch is voor de termijn waarop een oplossing wordt gezocht.

Deelmobiliteit

Uit de consultatie met sportclubs is gebleken dat het met name voor jeugdteams niet wenselijk is om met een groep kinderen de afstand tussen een parkeergarage en de sportvelden af te leggen. De optie deelmobiliteit moet voor deze groep daarom gezien worden in combinatie met een kiss and ride die dan in de Oeverzeggestraat of op het sportpark moet worden gerealiseerd.

Momenteel worden er diverse deel-fiets pilots in het gebied uitgerold. Concreet kan men op IJburg gebruik maken van Cargoroo bakfietsen en deelfietsen van Donkey Republic die op diverse plekken worden aangeboden. Het huidige beleid biedt de mogelijkheid om het aantal voertuigen uit te breiden ten behoeve van een gebiedsontwikkeling of een (tijdelijk) bereikbaarheidsprobleem. Dit is met name voor een P+R interessant vanwege de wens van de gemeenteraad om deelmobiliteit toe te voegen bij deze locaties. Een rondgang bij deelfietspartijen geeft aan dat er geen businesscase bestaat voor het aanbieden van deelmobiliteit voor alleen het weekend, maar er wel potentie wordt gezien voor het aanbieden van fietsen (en bakfietsen) bij P+R's. Hieraan verbinden aanbieders voorwaarden zoals een afgesloten systeem (tegen vernieling) en laadopties. De kosten voor het aanleggen van een dergelijk systeem bedragen voor een fiets en dockingsysteem gemiddeld €2100 per fiets. Dit is exclusief het aanleggen van elektra. Gezien het verschil aan locaties is hier niet direct een bedrag aan te koppelen. De jaarlijkse kosten voor exploitatie zijn niet bekend.

Vervoer over water

Het CTO ontwikkelt samen met AMS institute de Roboat¹. Een zelfvarende boot die bezoekers van het sportpark kan vervoeren van een parkeerlocatie aan de overkant van het water (bijvoorbeeld de Pedro de Medinalaan of de IJdijk) naar het sportpark en vv. Deze oplossing is echter nog in de pilotfase en daarmee nog niet structureel. Het uitrollen van deze toepassing is mogelijk vanaf oktober 2021. De kosten bedragen zo'n €400.000 voor de ontwikkeling van een boot en €80.000 per boot per jaar voor de operator. Omdat Roboat nog in ontwikkeling is, hoeft een pilot niet kostendekkend te zijn en kunnen kosten verdeeld worden over de diverse partijen. Indien wenselijk kan een verkenning worden gestart om deze optie verder uit te werken. Op basis van de eerste verkenning kan nog niet in kaart worden gebracht waar de boot kan aanleggen en welke route zij kan varen.

¹ <https://roboat.org/>

Een dergelijke oplossing biedt niet alleen de mogelijkheid om teams en hun begeleiders daar alternatieve parkeerlocaties te brengen maar leert Amsterdam ook veel over de toekomstige toepassing van deze techniek. Vervoer over water als onderdeel van parkeren op afstand vraagt wel een langere loopafstand van de bezoekers dan traditioneel vervoer of parkeren bij de locaties. De kade bij de sportvelden is nog niet geschikt als aanlegsteiger. Kosten voor ruimtelijke aanpassingen zijn niet bekend. Gezien de beperkte beschikbaarheid van alternatieve parkeerlocaties aan het water in combinatie met de experimentele aard van de Roboat is het de vraag om deze optie haalbaar is.

Mobility as a Service

Vroeger hadden we allemaal CD's en nu gebruiken we Spotify. Met zegt dat dit ook de toekomst van mobiliteit is: niemand meer een eigen voertuig in bezit maar alleen deelbaar, betaald naar gebruik en allemaal gemakkelijk te organiseren met een app. In Amsterdam organiseren we dat samen met MaaS platform Amaze waarop eenvoudig een multimodale reis kan worden geboekt. Hoewel de oplossing geen extra parkeercapaciteit toevoegt aan het gebied helpt het reizigers wel in het maken van keuzes om te reizen en ontgrendelt het op deze manier alternatieven voor de autoreis en vermindert het het parkeerprobleem. Een belangrijke randvoorwaarde is dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn (zoals OV en deelmobiliteit). Daarom is MaaS een passendere optie voor bezoekers die uit delen van Amsterdam komen, maar in mindere mate voor bezoekers vanuit de omliggende gemeentes.

De applicatie biedt de mogelijkheid voor de gemeente om reisgedrag te stimuleren, bijvoorbeeld door bezoekers van het sportpark korting te geven op het gebruik van alternatieven voor de auto (en parkeren). Momenteel wordt de applicatie ontwikkeld. De uitrol start in september 2021.

Dit systeem lijkt niet toepasbaar op het onderhavige vraagstuk waar immers auto's al worden gedeeld en bezoekers uit de regio komen.

Benutten van leegstaande garages door reserveringsysteem Parkbee

Het benutten van leegstaande garages die geen eigendom van de gemeente zijn biedt een optie om bezoekers relatief eenvoudig te laten parkeren. Er zijn marktpartijen die software voor slagbomen ontwikkelen die het mogelijk maken een plek in een dergelijke garage te reserveren. De kosten voor de installatie bedragen € 1500 per garage en Parkbee (als voorbeeld) werkt met een parkeertarief wat gelijk is aan parkeren op straat. Deze oplossing kent een grote afhankelijkheid van de eigenaren van de garages maar er is een model denkbaar waarbij eigenaren geld verdienen aan de parkeerders. Het is technisch mogelijk om op speeldagen een deel van de plekken louter te reserveren voor bezoekers van de sportvelden. Momenteel is Parkbee in de buurt alleen actief in het Sluishuisje (met zo'n 20 plekken). Voor deze locaties is last-mile vervoer nodig plus ruimte om deze vervoermiddelen te parkeren. Zonder de combinatie met deelvervoer (zie ook MaaS) is deze optie niet geschikt voor het vraagstuk van het sportpark.

Ontwikkelen van parkeerapp of monitor straat-parkeren

Gezien de beperkte toegang tot het sportpark en IJburg zelf is het eenvoudig (bijvoorbeeld met telcamera's) om te monitoren wat de parkeerdruk op straat is. Er zijn diverse technieken die de

stad in staat stellen om ook de beschikbaarheid op straat inzichtelijk te maken. Een parkeerapplicatie kan daarmee in potentie twee zaken:

- Beschikbaarheid inzichtelijk maken zodat bezoekers alleen parkeren op plekken die nog vrij zijn. Dit heeft als gevolg minder zoekverkeer, maar ook het gebruik van onbenutte parkeerplekken. Dit kan alleen real-time worden gemanaged;
- Vooraf reserveren van parkeerplekken: in de praktijk kan dit alleen bij parkeeropties met een slagboom, zoals de P+R. Dit vraagt wel om een bestuurlijk besluit om een deel van de P+R in de weekenden te reserveren voor sporters (en het aantal plekken met go uit te breiden).

Het ontwikkelen van een dergelijke oplossing kost naar schatting zo'n € 800.000 (ontsluiten van de data en deze online beschikbaar maken via een app of site). Kosten voor exploitatie van het systeem zijn niet bekend. Een oplossing zoals deze is in Amsterdam nog nergens anders uitgevoerd. Het is daarom onduidelijk wat de directe gevolgen zijn. Vooral omdat het niet mogelijk is om deze parkeerplekken bezet te houden als een andere bezoeker hier wil parkeren. Gezien deze onzekerheden is inzet voor het sportpark niet realistisch.

Overige opties

Naast bovenstaande opties heeft het innovatieteam ook andere alternatieven verkend. Vanwege hun zeer kleine effect of haalbaarheid zijn deze niet verder uitgewerkt.

- Gedragscampagne

Diverse projecten en onderzoeken leren ons dat gedragscampagnes mensen verleiden tot ander gedrag. Dat is nodig wanneer we willen dat bezoekers niet meer met de auto naar het park komen. Er zijn hiervoor twee doelgroepen te onderscheiden:

- Bezoekers van het park. Zij reizen al grotendeels carpoolend. Het is dus maar de vraag in hoeverre hun gedrag nog kan worden aangepast;
- Bezoekers van de P+R. Het is bekend dat veel bezoekers van de stad gebruik maken van deze oplossing uit gemak. Deze doelgroep zou verleid kunnen worden om op andere momenten of met andere modaliteiten (zoals de trein) te reizen.

V&OR werkt momenteel aan een brede gedrags-strategie waarin deze doelgroep kan worden meegenomen.

- Aanbieden van videoverbinding

Om te voorkomen dat mensen überhaupt naar het park komen (en daar blijven kijken) kunnen de sportclubs er ook voor kiezen om hun wedstrijden online uit te zenden. Ouders kunnen dan hun kinderen afzetten (dit vraagt wel ruimte voor een Kiss and Ride) en op een andere locatie wachten en naar de wedstrijd van hun kind kijken. De verkenning heeft uitgewezen dat de haalbaarheid van deze oplossing klein is bij teams bestaande uit jonge kinderen i.v.m. uitzendrechten en privacy beperkingen.

Conclusie CTO

Omdat er voor geen van de alternatieven getalsmatig onderbouwing is, vergt de keuze voor een alternatief – ten opzichte van de aanleg van een traditionele parkeervoorziening – lef. Het is niet ondenkbaar dat een alternatieve oplossing juridisch niet standhoudt. Helaas lopen de platvormingscijfers achter op de voorhanden technologie, reisalternatieven en (parkeer) innovaties. Om er zeker van te zijn dat een van de opties een realistisch alternatief biedt wat een

equivalent is van de 90 plekken, is meer onderzoek nodig en dienen de opties met de partners verder te worden uitgewerkt. Dit omdat veel van de elementen van de oplossingen niet primair in handen zijn van de gemeente. Er is bijvoorbeeld commitment nodig van alternatieve garage eigenaren (optie Parkbee) en er is een gedegen gebiedsanalyse nodig om de Roboat te laten varen.

De situatie van het Diemerpark en de vele tegenstelde belangen bieden echter wel momentum om serieus werk te maken van een van de alternatieven.