Gemeente Amsterdam



Mobiliteitsstrategie Haven-Stad

November 2021

Colofon

Status | Datum concept | november 2021

Contact
Gemeente Amsterdam
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/havenstad
havenstad@amsterdam.nl

Contactpersoon / auteur Micha Sijtsma

Vormgeving Arnoud Siemonsma & LassooyDesign BNO

Inhoudsopgave

1 Samenvatting 5

2 Doel en scope 7

3 Achtergrond en context 9

4 Huidige situatie 13

5 Trends en ontwikkelingen 19

6 Mobiliteitsperspectief en uitgangspunten 23

7 Opgaven per modaliteit 29

8 Planning 52

9 Aanpak vervolg 54







1 Samenvatting

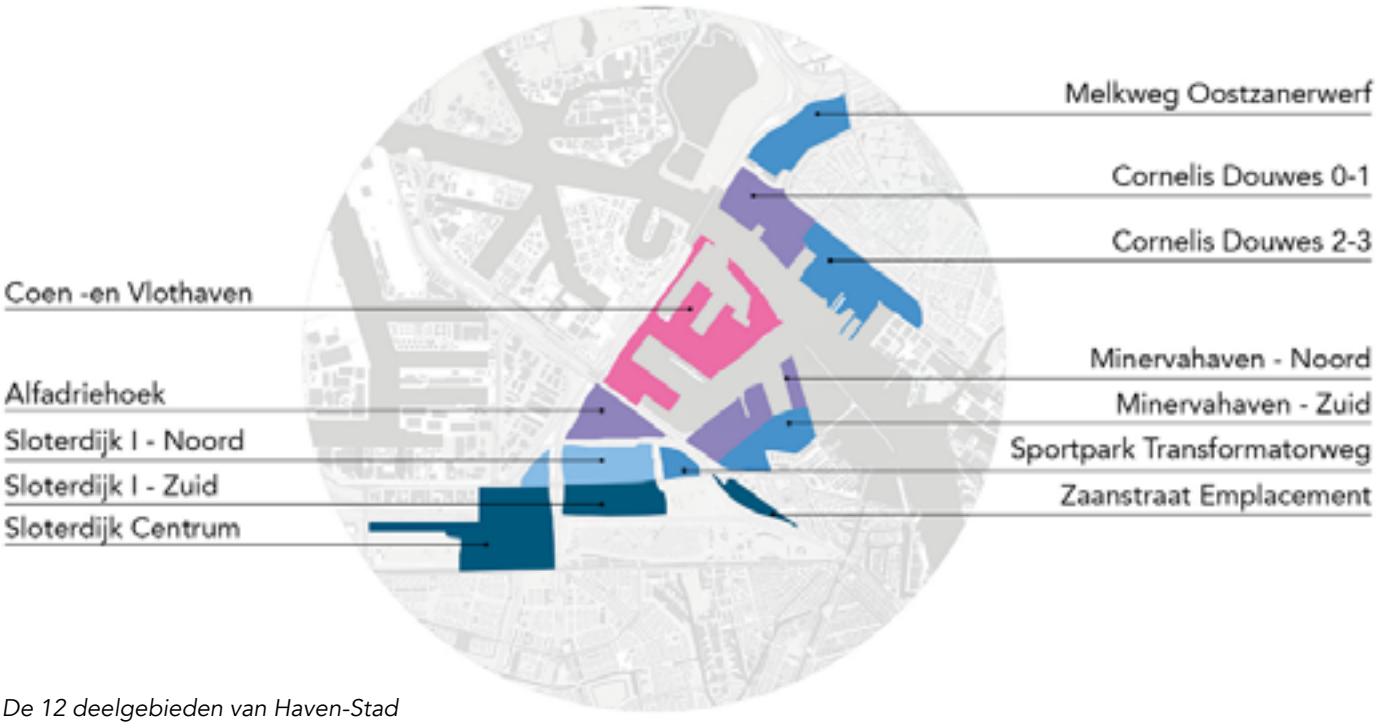
Haven-Stad ligt aan de noordwest kant van Amsterdam en voor het grootste deel binnen de Ring A10. Dit gebied van 650 hectare (exclusief water) dat nu voornamelijk wordt gebruikt door de haven en bedrijfsterreinen, wordt de komende 35 jaar getransformeerd naar een hoogstedelijk gebied in hoge dichtheid, met een mix van wonen en werken. Haven-Stad wordt een moderne nieuwe stadswijk waar thema's als duurzame energie, klimaatadaptie, economie en mobiliteit prominent op de agenda staan. Met Haven-Stad wordt ruimte geboden aan de ambitie van de gemeente om in de komende decennia te kunnen voldoen aan de grote vraag naar nieuwe woningen en de verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen.

In de eindsituatie zijn in Haven-Stad 40.000 – 70.000 woningen en 45.000 – 58.000 arbeidsplaatsen. Het is daarmee de grootste binnenstedelijke herontwikkeling van Nederland. Dit vraagt om hoogwaardige OV-verbindingen binnen Haven-Stad en met de stad en regio. En een uitgekiend netwerk voor fiets, voetganger en autoverkeer. Een robuust en tegelijk flexibel netwerk dat het omvangrijke programma van Haven-Stad in de eindsituatie kan opvangen en dat in samenhang met de gebiedsontwikkeling gefaseerd kan worden uitgevoerd.

Deze Mobiliteitsstrategie vormt een nadere uitwerking van de strategische keuzes op het gebied van mobiliteit, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017. Het heeft als zichtjaar 2055, wanneer naar verwachting alle deelgebieden van Haven-Stad zijn ontwikkeld. Het plan geeft inzicht in de opgaven en maatregelen op het gebied van OV, fiets, voetganger, autoverkeer, vervoer over water, nieuwe vormen van mobiliteit en logistiek, waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift' kan worden bereikt. Deze opgaven en maatregelen worden ook verbeeld in kaarten die onderdeel zijn van het Integraal Raamwerk. Over dit Integraal Raamwerk voor Haven-Stad wordt begin 2021 inspraak georganiseerd.

Deze Mobiliteitsstrategie is één van de brondocumenten bij het Integraal Raamwerk en het Uitvoeringsprogramma voor Haven-Stad en biedt een nadere toelichting op diverse voorstellen en verbeeldingen die daarin aan de orde komen.





De 12 deelgebieden van Haven-Stad



Kaartbeeld Haven-Stad aan de westzijde van Amsterdan uit de Ontwikkelstrategie 2017

2 Doel en scope

Dit hoofdstuk gaat in op het doel van de Mobiliteitsstrategie, de 12 deelgebieden en hun fasering en de relatie met de (mobiliteits)plannen van de afzonderlijke deelgebieden.

Waarom een Mobiliteitsstrategie

Een nieuw stuk stad met de omvang en dichtheid van Haven-Stad vraagt om een strategie op het gebied van mobiliteit. Bij het bouwen in hoge dichtheden met een mix van wonen en werken is een zgn. 'mobiliteitsshift' een vereiste. Hiermee wordt bedoeld dat er wordt ingezet op OV, fiets en voetganger en dat het autogebruik moet worden beperkt. Het doel van deze Mobiliteitsstrategie is om te komen tot een pakket van opgaven en maatregelen waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift' kan worden bereikt. Tegelijk bieden de voorstellen de nodige flexibiliteit om in te kunnen spelen op toekomstige trends en ontwikkelingen. De maatregelen die bij de eerste transformaties van Haven-Stad tot 2030 al nodig zijn (o.a. lage parkeernorm, goede busverbindingen en fietspaden en verbeterde aansluitingen op de omliggende buurten), worden vrij concreet beschreven. Andere maatregelen die meer tijd vergen en/of pas bij de latere transformaties nodig zijn (o.a. metro- en pontverbindingen) komen wat globaler aan bod.

12 deelgebieden

Deze Mobiliteitsstrategie heeft betrekking op alle 12 deelgebieden van Haven-Stad. De transformatie van de verschillende deelgebieden heeft veel effect op de mobiliteit in de omliggende gebieden (en andersom). Goede koppelingen van het netwerk van Haven-Stad op dat van de bestaande stad zijn daarom van cruciaal belang.

Fasering Haven-Stad

Op 22 januari 2009 hebben de gemeente Amsterdam, het Havenbedrijf en de provincie Noord-Holland met drie bedrijven uit het havengebied het convenant 'Pas op de Plaats' gesloten. In het convenant is onder andere afgesproken dat in verschillende deelgebieden tot 2024 geen actieve planvorming voor transformatie naar woningbouw plaatsvindt en tot 2029 geen realisatie van woningbouwplannen. De fasering van Haven-Stad in de Ontwikkelstrategie is gebaseerd op deze afspraken. Er wordt gestart met de deelgebieden in de zuidflank van Haven-Stad (Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I Zuid en het Zaanstraat Emplacement) waarna vanaf 2029 het middengebied en het deel van Haven-Stad op de noordoever volgen (Sloterdijk I Noord, Alfadriehoek, Sportpark Transformatorweg, Minervahaven-Zuid, Cornelis Douwesterrein 0-3 en Melkweg/Oostzanerwerf). Vanaf 2040 kan de transformatie van de Coen- en Vlothaven starten.

Plannen van de deelgebieden

Sloterdijk I Zuid en Sloterdijk Centrum zijn de eerste deelgebieden waar de transformatie naar een gemengd stedelijk gebied plaatsvindt. In 2016 is voor Sloterdijk I Zuid een Strategienota opgesteld en eind 2019 heeft de gemeenteraad voor dit deelgebied ingestemd met het Investeringsbesluit. De Investeringsnota Sloterdijk I Zuid is een uitwerking van de Strategienota. Dit deelgebied krijgt uiteindelijk ongeveer 4.700 woningen.

Voor Sloterdijk Centrum is begin 2021 een herziening van het Investeringsbesluit voorgelegd aan de gemeenteraad. Onderliggende documenten zijn de Visie Sloterdijk-Centrum 2040, Plan openbare ruimte en het Beeldkwaliteitsplan Sloterdijk-Centrum. De komende 20 jaar ligt de nadruk op het versterken van dit gebied door het toevoegen van 3.500 tot 4.500 woningen.

Mobiliteitsplannen:

Naast deze Mobiliteitsstrategie voor heel Haven-Stad worden voor bepaalde gebieden ook Mobiliteitsplannen opgesteld. Het gaat hierbij om gebieden die de komende 10 à 15 jaar worden getransformeerd en waar concrete voorstellen voor bijvoorbeeld het fietsnetwerk, logistiek en parkeren nodig zijn. De strategie kijkt meer op hoofdlijnen naar de verschillende mobiliteitsopgaven voor heel Haven-Stad en hun samenhang, terwijl in de Mobiliteitsplannen veel meer de concrete maatregelen worden uitgewerkt. De Mobiliteitsplannen vormen als het ware een nadere uitwerking van de Mobiliteitsstrategie.

Het eerste Mobiliteitsplan dat wordt opgeleverd is dat voor de zuidflank van Haven-Stad: Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk I Zuid en hun directe omgeving. Ook Sloterdijk II is onderdeel van dit plan, onder andere vanwege de sterke onderlinge relatie tussen de netwerken in deze gebieden en de op handen zijnde transformatie van Sloterdijk II. Het 'Mobiliteitsplan Zuidflank en Sloterdijk II' is medio 2021 gereed. Daarnaast is in 2020 gewerkt aan de uitwerking van maatregelen op het gebied van mobiliteit voor het gedeelte van Haven-Stad op de noordoever. Deze maatregelen komen ook aan bod in het Mobiliteitsplan dat voor heel Amsterdam-Noord wordt gemaakt. Dit plan is ook medio 2021 gereed.



Koers 2025

3 Achtergrond en context

Dit hoofdstuk schetst de achtergrond en bredere context van Haven-Stad en beschrijft belangrijke (lopende) trajecten die een sterke relatie hebben met de voorstellen in deze Mobiliteitsstrategie.

Ruimte voor de Stad en Koers 2025

In 2015 heeft het college van B&W ingestemd met de bestuursopdracht Ruimte voor de Stad. Het doel is om aantrekkelijke nieuwe stedelijke milieus in Amsterdam te creëren om zo de sterke groei van bevolking, bedrijvigheid en toerisme op te kunnen vangen. Om de woningbouwproductie op de korte termijn veilig te stellen zijn in Koers 2025 voorkeurslocaties aangewezen voor de bouw van 50.000 woningen tot 2025. Haven-Stad is één van deze locaties waar transformatie naar woningbouw moet plaatsvinden. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is het realiseren van goede verbindingen voor OV en fiets met de bestaande stad.

Ontwikkelstrategie Haven-Stad

Op 21 december 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Ontwikkelstrategie Haven-Stad. In deze Ontwikkelstrategie staan de ambities en uitgangspunten voor de transformatie van de 12 deelgebieden van Haven-Stad. Het realiseren van hoge dichtheden met behoud van een gezond en prettig leefklimaat kan volgens de Ontwikkelstrategie alleen als Haven-Stad goed bereikbaar is. Het huidig autonetwerk in dit gebied kan dit niet verwerken en vandaar dat een mobiliteitsshift nodig is.

Mobiliteitsshift:

Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen wordt in de Ontwikkelstrategie ingezet op het OV, de fiets en de voetganger in de volgende verhouding (modal split): OV 30%, fiets 30%, voetganger 25% en auto 15%. Dit wordt in de Ontwikkelstrategie ook wel 'mobiliteitsshift' genoemd. De beoogde modal split moet gezien worden als een ambitie die past bij het realiseren van een autoluwe nieuwe stadswijk.

Milieueffectrapportage (MER)

Gelijktijdig met de Ontwikkelstrategie is de Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. In de MER staan de randvoorwaarden om de ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken. Als onderdeel van de MER is verkeersonderzoek uitgevoerd waaruit vervolgens mobiliteitsmaatregelen op het gebied van parkeren, autobezit en -gebruik, fietsnetwerken, transferia en OV zijn bepaald. Deze maatregelen die zijn uitgezet in de tijd, zijn bepalend om met de verschillende fasen van de gebiedsontwikkeling te kunnen starten. In het spelregelkader van de MER is daarom vastgelegd dat per ontwikkeling moet worden aangetoond dat de modal split wordt gehaald.
Het betreft een adaptieve MER en gedurende de transformatie van Haven-Stad vindt periodieke monitoring plaats om te bepalen of de gestelde ambities gehaald worden of dat bijsturing van de maatregelen nodig is.

MER 2017:

De belangrijkste keuzes in de MER hebben betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets, en het autogebruik wordt beperkt, loopt het wegennet relatief snel vast en stagneert de transformatie. Om een 'mobiliteitsshift' mogelijk te maken is het volgens de MER nodig om onder andere de volgende maatregelen te treffen:

- Optimaal faciliteren fietsverkeer door aanleg snelle fietsverbindingen in alle richtingen
- Hanteren van een maximale parkeernorm van 0,2 voor woningbouw
- Ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen Nieuwe Hemweg
- Beperken parkeren op straat en autoluw maken noord-zuid verbindingen
- Stimuleren van gedeeld autogebruik
- Realiseren collectieve parkeergarage(s)/ transferia nabij de Ring A10
- Uitbreiden metronetwerk: sluiten kleine metroring van Isolatorweg naar Centraal Station en aanleg metro in Noord richting Zaanstad
- Invoeren pontverbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad

Agenda Autoluw

In oktober 2019 is de Agenda Autoluw door het College van B&W vastgesteld. In deze agenda staan maatregelen om meer ruimte te geven aan andere modaliteiten dan de auto. De agenda is erop gericht om Amsterdammers en bezoekers van de stad steeds vaker te laten kiezen voor een alternatief voor de auto en om de beperkte openbare ruimte optimaal te gebruiken. Deze ambitie sluit naadloos aan bij de ambitie voor Haven-Stad en de beoogde 'mobiliteitsshift'. De Agenda Autoluw bevat 27 maatregelen waaronder het aanpassen van de openbare ruimte in bepaalde buurten van Amsterdam, het realiseren van (mobiliteits)hubs, het aanbieden van deelfietsen bij metrostations en het verminderen van autoritten door slimme logistiek. Bij de concrete uitwerking van projecten binnen de Agenda Autoluw, gaat de gemeente in gesprek met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

MASH

Vanaf 2018 zijn de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam (VRA), de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol, KLM, ProRail en NS aan de slag gegaan met onderzoek naar het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp en het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station. Kortweg wordt deze opgave ook wel MASH genoemd: toekomstbestendig Mobiliteitssysteem voor Amsterdam en Schiphol/Hoofddorp. Specifiek gaat het om over mogelijke tracés en bijbehorende kosten van beide metroverbindingen, de bekostiging en de businesscase en de vervoerwaarde. Het sluiten van de Ringlijn is voorwaardelijk om het beoogde programma van Haven-Stad voor nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen realiseren. In 2020 zijn de resultaten van het onderzoek met het Ministerie van I&W gedeeld.

BO MIRT

In 2018 en 2019 is ook onderzoek gedaan naar de verstedelijking en het bereikbaarheidssysteem van de MRA tot 2040. Deze onderzoeken hebben geleid tot een MRA-breed 'Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid' waarin in kaart is gebracht waar de verstedelijking plaatsvindt en welk type mobiliteits-systeem daarbij past. Voor deze gebieden worden concrete infrastructurele maatregelen onderzocht, zoals het uitbreiden van metro-, spoor- en weg-capaciteit. De resultaten zijn eind 2019 in het kader van het BO MIRT aan de Minister voorgelegd. Eén van de afspraken die toen zijn gemaakt, is dat de VRA en provincie Noord-Holland op korte termijn een verdiepend onderzoek naar het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) op de ZaanIJ-corridor starten. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is qua HOV op de noordoever. Dit kan zowel een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn.
Het onderzoek is begin 2020 van start gegaan en de eerste resultaten zijn gedeeld in het BO MIRT van november 2020.

ZWASH:

In BO MIRT verband is ook aandacht besteed aan de resultaten van het onderzoek naar het doortrekken van de Noordzuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp in combinatie met het sluiten van de Ringlijn (onder de noemer ZWASH (= Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp)). Daarbij is ook een alternatief pakket betrokken waarbij de Noordzuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp wordt gecombineerd met een Airportsprinter. Bij dit laatste pakket is dan niet de metro de drager van het OV-netwerk op de zuidoever van Haven-Stad maar wordt het OV-netwerk anders ingevuld. De onderzoeksresultaten van deze twee pakketten inclusief de effecten voor Haven-Stad, kwamen ook tijdens het BO-MIRT van november 2020 aan de orde waarbij met het Ministerie van I&W afspraken zijn gemaakt over het vervolg. Om een MIRT-Verkenning te kunnen starten met het sluiten van de Ringlijn, is zicht op 75% van de financiering nodig.





Bron : programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid





4 Huidige situatie

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige gebied waaronder station Sloterdijk en omgeving en de haven, belangrijke structuren en kwaliteiten die geruime tijd in het gebied moeten worden gehandhaafd en de omgevingsprojecten van Haven-Stad.

Station Sloterdijk

Station Sloterdijk vervult op dit moment een belangrijke functie voor het gebied. Veel van de huidige gebruikers van Haven-Stad reizen naar hun bestemming via dit station. Sloterdijk-Centrum, het gebied rondom het station, is één van de 12 deel-gebieden van Haven-Stad. De wijk rondom het station is in de jaren tachtig gebouwd als kantorenlocatie voor met name bedrijven in de 'Telematica'. Voorheen werd dit gebied daarom ook wel Teleport genoemd. Veel van de voormalige kantoorgebouwen zijn inmiddels omgebouwd, onder andere naar hotels. Er werken momenteel ongeveer 14.000 mensen in het gebied en er zijn 600 studentenwoningen. Op twee kavels aan weerszijde van de Radarweg is onlangs gestart met de bouw van woningen. Eén van de complexen die in aanbouw is gegaan is Vertical, een hoge toren met 168 woningen. Door nieuwbouw en transformatie worden de komende 10 jaar tussen de 3.500 en 4.500 woningen aan het gebied toegevoegd. Zodoende groeit Sloterdijk-Centrum uit tot een volwaardige en hoogstedelijke wijk waar wonen en werken in balans zijn met elkaar.



Verkenning spooroverbouwing:

Qua aantal treinreizigers staat station Sloterdijk op dit moment in de top 10 van Nederland. Het aantal neemt met de transformatie van Haven-Stad sterk toe. Hetzelfde geldt voor de reizigers van de metro (lijn 50), tramlijn 19 en verschillende buslijnen die het station aandoen. Het belang van het station zal de komende decennia groter worden. Voor de eindfase van Haven-Stad voldoen het station en de ruimte er omheen voor tram(s) en bussen niet. De huidige transferruimte is daarop niet voorbereid en het station en haar directe omgeving moeten worden aangepast. Er loopt voor dit gebied op dit moment een gezamenlijke verkenning (door NS, ProRail, VRA en gemeente) die duidelijkheid moet geven in hoeverre vastgoedontwikkeling door middel van spooroverbouwing kan bijdragen aan de financiering van de verbetering van het station. De verkenning zal bovendien de contouren laten zien voor de lange termijn ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt. Eind 2021 worden de resultaten van deze verkenning verwacht.

De Haven

De identiteit van Haven-Stad is 'water, stoer en stedelijk'. Dat heeft ook met de plek in de stad te maken. Van de 12 deelgebieden ligt ongeveer de helft in meer of mindere mate aan het water. Met Haven-Stad worden bedrijven- en haventerreinen getransformeerd naar een nieuwe stadswijk met een mix van 80% wonen en 20% bedrijven en voorzieningen. Echter, deze transformatie vindt gefaseerd plaats waardoor in de nabijheid van nieuwe woon- en werkgebieden geruime tijd nog havenactiviteit plaatsvindt. Dat is een belangrijk aandachtspunt. Bewoners en bezoekers van Haven-Stad zullen deze havenactiviteit aan den lijve ondervinden. De haven is op meerdere momenten van de dag (en nacht) hoorbaar en ook qua geur aanwezig.



Havensporen naar de Coen- en Vlothaven en Petroleumhaven

De verstedelijking van Haven-Stad gaat niet overal eenvoudig samen met risico-gevende havenactiviteiten. Het industrieel goederenvervoer en met name het vervoer van gevaarlijke stoffen is een belangrijk aandachtspunt. Daar komt bij dat de energietransitie nieuwe energiedragers zoals waterstof introduceert met vaak een hoger risicoprofiel dan fossiele energiedragers, met name ook bij transport. Met het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water dient rekening gehouden te worden (Zie ook hoofdstuk 7.3).

Naast de omgeving van station Sloterdijk en de haven bestaat een groot deel van het huidige gebied uit bedrijventerreinen met extensieve bedrijvigheid, waar met name productiebedrijven gevestigd zijn (o.a. Sloterdijk I en Alfadriehoek).

Goederenvervoer

Het goederenvervoer van en naar de haven is gedurende de transformatie van de verschillende deelgebieden volop aanwezig. Het meeste vervoer vindt plaats over de weg met vrachtwagens maar ook de bestaande havensporen in het gebied worden nog steeds gebruikt. Zo liggen er havensporen langs de Nieuwe Hemweg, de Vlothavenweg en de Coenhavenweg naar de Coen- en Vlothaven en de Petroleumhaven. De verwachting is dat het merendeel van deze havensporen tijdens de transformatie van Haven-Stad nog geruime tijd haar functie behoudt.

De Coen- en Vlothaven wordt op termijn getransformeerd naar stedelijk gebied wat niet geldt voor de Petroleumhaven. Het is van belang dat de havensporen in de Coen- en Vlothaven in ieder geval tot 2040 kunnen worden gebruikt en dat de bedrijven in de Petroleumhaven en Westhaven-Oost ook na de transformatieperiode per havenspoor ontsloten blijven.

Tot slot is de havengebonden bedrijvigheid in het gebied afhankelijk van de kades voor laden en lossen. Ook op het water zijn meerdere plekken voor laden en lossen in gebruik en hetzelfde geldt voor het tijdelijk stallen van duwbakken. Al deze havengerelateerde voorzieningen zullen voor langere tijd hun functie behouden en het benodigde netwerk voor Haven-Stad (OV, fiets en auto) dient hiermee rekening te houden.

Opgaven in de omgeving

De volgende opgaven liggen binnen het invloedsgebied van Haven-Stad en hebben hiermee een directe relatie.

Sloterdijk West:
Sloterdijk West is een bedrijventerrein ten westen van Haven-Stad. Het bestaat uit de gebieden Sloterdijk 2, 3, 4 en de Bretten. Er zijn in het gebied op dit moment verschillende soorten bedrijven gevestigd, onder andere in de distributie, detailhandel en de automotive-industrie. Het gebied ontwikkelt zich tot de nieuwe westelijke stadsentree van Amsterdam. Het college van B&W heeft inmiddels een Gebiedsvisie Sloterdijk West vastgesteld. Het gebied vertoont straks overeenkomsten met de aangrenzende deelgebieden van Haven-Stad. Goede verbindingen tussen beide gebieden voor OV, fiets en logistiek, via de Basisweg, de Rhôneweg en andere routes, moeten straks de uitwisseling tussen beide gebieden optimaal faciliteren.



Opgaven in de omgeving

Vervoerscentrum:
De gemeente en het Havenbedrijf hebben voor Sloterdijk 2 noord en het bedrijventerrein ten noorden van dit gebied, plannen gemaakt voor een goederenhub (of stadshub) waar ook andere functies aan gekoppeld kunnen worden.
Dit gebied wordt ook wel Vervoerscentrum genoemd. Het creëren van een overslagpunt voor goederen in dit Vervoerscentrum kan een oplossing bieden bij de enorme verdichtings-opgave van Amsterdam. Grote volumes worden hier met grotere vrachtwagens geleverd en de fijndistributie de stad-in ('last-mile-delivery') gebeurt waar mogelijk gebundeld en met kleinere (bij voorkeur zero emissie) voertuigen.
Het Vervoerscentrum ligt op de grens met Haven-Stad en biedt daardoor grote kansen om een belangrijke bijdrage te leveren aan de goederenstromen van en naar de bedrijven, voorzieningen en bewoners in Haven-Stad. Bij het creëren van dergelijke overslagpunten ligt ook een belangrijke focus op de transitie naar een circulaire economie, waarbij retourstromen steeds belangrijker worden.

N200:
De N200 (in Amsterdam de Haarlemmerweg) wordt volledig vernieuwd. Het project beslaat 7 km, tussen de Admiraal de Ruijterweg en het NS-station in Halfweg. In de periode 2017 - 2020 is onder andere gewerkt aan de herinrichting van de weg bij Sloterdijk, inclusief afwaardering naar 50 km/u, en de aanleg van een snelfietsroute. Door de verandering van autoweg naar een stedelijke weg wordt het toevoegen van woningbouw in Sloterdijk-Centrum mogelijk. Daarnaast wordt door de aanleg van nieuwe fiets- en voetgangersbruggen en -oversteken Sloterdijk-Centrum beter ontsloten met de omliggende buurten in Nieuw West. Inmiddels zijn de werkzaamheden opgeleverd.

Haarlemmer Houttuinen:
Om de Haarlemmerstraat en –dijk te ontlasten, verschijnt een snelle en doorgaande fietsroute van het Westerpark naar het Centraal Station via de Haarlemmer Houttuinen. De transformatie van de eerste deelgebieden in de zuidflank van Haven-Stad vergroot de urgentie van deze route. Het college van B&W heeft in het voorjaar 2019 een voorkeursbesluit genomen en vervolgens is gestart met de uitwerking van de voorkeursvari-ant naar een definitief ontwerp. De uitvoering is voorlopig opgeschort.

Foodcenter:
Op het terrein van het Foodcenter is een groothandelsmarkt gevestigd met ca. 80 bedrijven. Het merendeel is food-gerelateerd. Deze bedrijven bevoorraden dagelijks de Amsterdamse horeca en detailhandel. Het huidige terrein wordt vanaf 2021 volledig getransformeerd. De groothandel voor food komt terug in een compacter deel van het terrein en aan de zuidkant verschijnt een nieuwe woonwijk met ca. 1.700 woningen samen met voorzieningen. Hiervoor wordt de hoofdentree voor het bedrijvendeel verplaatst van de zuidkant naar de noordkant (nabij de Haarlemmerweg).
Dit betekent meer vrachtverkeer op de Haarlemmerweg en een toename van de belasting van de aansluiting Haarlemmerweg - A10.

Sprong over het IJ:
Het wordt drukker op en rond het IJ. De ponten worden steeds voller. Daarom is de gemeente samen met het Rijk en nautische partijen al enige tijd aan het bekijken hoe de oversteek tussen Amsterdam-Noord en de rest van de stad structureel kan worden verbeterd. Het IJ oversteken moet snel, makkelijk en veilig zijn. Maar over waar en hoe deze oversteken te realiseren, waren de betrokken partijen het nog niet eens. Vandaar dat een onafhankelijke adviescommissie is ingesteld om zich hierover te buigen en met een 'zwaarwegend advies' te komen. Medio 2020 is dit advies opgeleverd en onderdelen van het advies hebben grote invloed op Haven-Stad (zie ook hoofdstuk 7.5).







5 Trends en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van algemene trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit in Haven-Stad. De opgaven en maatregelen voor OV, fiets, voetganger etc. die in hoofdstuk 7 aan bod komen, kunnen binnen deze context worden beschouwd.

Focus op de Fiets

In Nederland zijn vorig jaar meer dan 400.000 nieuwe e-bikes verkocht. En voor het zevende jaar op rij werden er meer nieuwe fietsen verkocht. De fiets wint in Nederland aan populariteit, niet alleen onder gebruikers, maar ook in beleid en bij de politiek. Dit is vooral te zien in de grote steden en in iets mindere mate in de regio waar de auto nog steeds het dominante vervoermiddel is. De fiets is niet alleen een snel, gemakkelijk, goedkoop en 'gelukkig makend' vervoermiddel voor de gebruiker. De fiets is vaak ook een oplossing voor vraagstukken rondom bereikbaarheid, vitaliteit en gezondheid. Bovendien is het ruimtebeslag van de fiets vele malen kleiner dan die van de auto of het OV waardoor de fiets veel meer bij de maat van de stad past. Er is echter ook een keerzijde en dat is dat de ongebreidelde groei van de fiets actieve sturing vraagt middels beleid en maatregelen. De drukte op fietspaden en stallingslocaties is anders niet meer te overzien.

Groei van deelmobiliteit

Deelmobiliteit wint steeds meer aan populariteit en langzamerhand maken steeds meer mensen er gebruik van. De verwachting is dat in de toekomst deelmobiliteit niet meer weg te denken is. Met name hoger opgeleide jongeren in de grote stad, kiezen er steeds vaker voor om geen auto te bezitten. Zolang er maar een auto beschikbaar is als ze er echt één nodig hebben. Een vergelijkbare trend is te zien bij de fiets, zij het voor specifieke doeleinden zoals voor de first- en de last-mile. Het succes van de OV-fiets is hier een goed voorbeeld van.

Deelmobiliteit leidt tot efficiënter gebruik van de schaarse ruimte en de inzet van vervoermiddelen, mits dit voor de gebruikers op een aantrekkelijke manier wordt ingericht. Hetzelfde vervoermiddel wordt meerdere keren per dag en door verschillende personen gebruikt. De inzet van deelmobiliteit sluit daarmee goed aan bij bouwen in hoge dichtheden met schaarse openbare ruimte.

Mobility as a Service

Van modaliteit naar mobiliteit. Comfort en gebruikskwaliteit worden steeds belangrijker voor de reis van A naar B en hier spelen concepten als Mobility as a Service (MaaS) op in. We kiezen straks niet meer voor de trein, de auto of de fiets, maar we reizen van A naar B op een manier die op dat moment het beste past. De keuze wordt straks steeds meer bepaald op basis van criteria als snelheid, comfort, duurzaamheid en kosten. Ook deelmobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Een bekend voorbeeld is Hely die kleinschalige hubs met verschillende vormen van deelmobiliteit aanbiedt die gebruikers via een app (platform) kunnen reserveren, gebruiken en betalen. De verwachting is dat dergelijke MaaS-platforms een vlucht gaan nemen, waarbij we ook steeds meer gaan zien dat er koppelingen tussen deze platforms en reguliere vormen van vervoer (trein, metro, bus etc.) ontstaan. Het koppelen van reisinformatie in één systeem is hierbij cruciaal.

Mobiliteitshubs

Veel overheden maar ook marktpartijen zijn zich aan het oriënteren op het ontwikkelen van mobiliteitshubs waar verschillende vormen van deelmobiliteit bij elkaar komen. Een hub in de vorm van een herkenbare plek (of gebouw) vlakbij de entree van een station of op een centrale plek in de wijk, biedt een goede mogelijkheid om op één locatie verschillende vormen van (deel)mobiliteit aan te bieden. Door de herkenbare plek van de hub weet de reizigers precies waar hij moet zijn en de aanbieder van deelmobiliteit (of de exploitant van de hub) kan op deze ene plek vanwege schaalvoordelen zijn bedrijfsvoering goed organiseren.

Betrouwbaarheid is een vereiste bij de exploitatie van een hub, dus dat er telkens voldoende vervoermiddelen beschikbaar zijn zodat de klant niet 'naast het net vist'. Andere voorwaarden die het succes van een hub bepalen zijn een hoge parkeerdruk in het gebied, het aanwezig zijn van de potentiële gebruikersgroep van deelmobiliteit en een optimale ligging van de hub ten opzichte van OV en/of het fiets- en autonetwerk.

Zero emissie mobiliteit

De energietransitie is al in volle gang. Een beweging naar lower emissie en uiteindelijk zero emissie is binnen de mobiliteitswereld zichtbaar en niet meer te stoppen. De ontwikkelingen op dit gebied gaan razendsnel. De Tesla Model 3 was in 2019 de best verkochte auto in Nederland en daarmee is het voor het eerst dat een elektrisch model het meest is verkocht. Er worden inmiddels verschillende technieken gebruikt bij het laden, van snelladen tot 'smart charging' waarbij de auto pas begint met laden als er veel aanbod van elektriciteit is en afgestemd op het vertrekmoment. Het kabinet heeft uitgesproken dat vanaf 2030 alleen nog maar elektrische voertuigen nieuw verkocht mogen worden. Amsterdam heeft in haar Actieplan Schone Lucht vastgesteld dat vanaf 2025 het gebied binnen de Ring A10 uitstootvrij moet zijn voor vrachtverkeer, bestelverkeer, taxi's, touringcars en GVB-bussen (uitgezonderd personenauto's en motoren). Vanaf 2030 is dit voor het hele gebied binnen de bebouwde kom waarbij dit ook geldt voor personenauto's en motoren. Dit heeft grote consequenties voor de stad waarbij diverse locaties voor (geclusterd) laden moeten worden gevonden en tankstations in principe kunnen verdwijnen.



Smart Logistics

Er zijn veel ontwikkelingen gaande op het gebied van stadslogistiek. Door de grote toename van online aankopen van producten, maaltijden, boodschappen etc. ontstaan steeds meer voertuigbewegingen met kleinere volumes. Deze komen bovenop de goederenstromen die er al waren. Een andere ontwikkeling is dat het voor partijen in de transportsector vanwege congestie en regelgeving (o.a. milieuzones en voertuigeisen), steeds lastiger wordt om met grotere voertuigen bij de voordeur af te leveren. Het goederenvervoer over de weg levert in de steden steeds meer problemen op, zoals verzakkende bruggen en kades, vastlopend verkeer en slechte luchtkwaliteit. Gelet op deze ontwikkelingen, bestaat er binnen de logistieke sector steeds meer interesse voor locaties aan de rand van de stad waar bundeling en de overslag van goederen naar kleinere, zero emissie voertuigen voor de fijndistributie plaatsvindt. Deze plekken worden steeds vaker 'stadshub' genoemd. Omdat er steeds meer data beschikbaar is kan de logistiek ook steeds slimmer worden. Vanuit de stadshubs aan de rand van de stad kan op basis van deze data telkens het goede moment en vervoermiddel worden gekozen om de 'last-mile-delivery' in te vullen.

Bouwhubs

Het aandeel van het bouwverkeer is bij het goederenvervoer het grootst. In Amsterdam is dat aandeel ca. 30%. Dit is inclusief de bestelbusjes van schilders, loodgieters en diverse andere partijen die werkzaam zijn in de bouw. Vandaar dat er ook steeds meer interesse is in locaties voor multimodale bouwhubs, bij voorkeur aan het water gelegen. Leveranciers brengen per schip of via de weg hun goederen naar deze hub. De vrachten worden daar samengevoegd en als één lading per schip naar de bouwplaats gebracht. De bouw van het nieuwe kantoor van Booking.com op het Oosterdokseiland is daar een goed voorbeeld van. Het resultaat is minder vervoerbewegingen in de stad en een daling van de CO2-uitstoot.

Autonoom rijden

Autonoom rijden is in ontwikkeling en deze ontwikkeling is waarschijnlijk niet meer te stoppen. Elke nieuwe auto is weer iets autonomer dan zijn voorganger. Het doel van de automotive industrie is om uiteindelijk toe te groeien naar niveau 5, waarbij het voertuig volledig geautomatiseerd is en alle rijtaken volledig overneemt zonder dat er een bestuurder nodig is. Autonoom rijden heeft voordelen zoals minder ongelukken (geen menselijke fouten) en er is minder parkeerruimte nodig. Parkeren op afstand wordt aantrekkelijker en logischer omdat parkeerruimte op plekken waar de grond schaars en duur is dan voor andere bestemmingen kan worden gebruikt. Daarnaast zijn er nog veel vraagstukken die moeten worden uitgezocht, van veiligheid (het systeem kan gehacked worden) tot juridische aansprakelijk in geval er toch een ongeluk gebeurt. Dit kost erg veel tijd waardoor autonoom rijden op grotere schaal niet op korte termijn is te verwachten.

Smart Grids

In de toekomst wekken bewoners en bedrijven energie op, verhandelen die of slaan energie op in 'rijdende batterijen'. Smart Grids, ook wel intelligente energienetten genoemd, maken het mogelijk om slimmer met energie om te gaan: vraag, aanbod en opslag worden op elkaar afgestemd. Een Smart Grid helpt om de groeiende hoeveelheid duurzame energie die beschikbaar is op te slaan en op het moment dat er vraag is deze beschikbaar te stellen. Lokale leveranciers (met bijvoorbeeld zonnepanelen of windenergie) leveren aan het systeem en 'extra energie' kan bijvoorbeeld opgeslagen worden in elektrische auto's. Binnen Smart Grids zijn op dit moment veel ontwikkelingen gaande.

Gedragsbeïnvloeding

De economie groeit en daarmee ook het aantal banen. Er is een trek naar de stad en steden als Amsterdam groeien de laatste 10 jaar enorm hard. We werken tot op latere leeftijd, we worden steeds ouder en willen (of moeten) langer thuis wonen. Het zijn ontwikkelingen die bijdragen aan een grotere mobiliteitsbehoefte. Het is de kunst om hierbij telkens de 'voorkeursmodaliteit' te presenteren als de gemakkelijkste en meest logische keuze. In het buitengebied speelt de komende jaren de auto nog een dominante rol en dat is waarschijnlijk ook zonder veel problemen mogelijk. In stedelijk gebied wordt het autogebruik echter steeds meer ontmoedigd vanwege het grote ruimtebeslag en andere nadelige effecten van de auto. Door middel van gedragsbeïnvloeding kan de voorkeursmodaliteit worden gepromoot waardoor de reiziger een bewuste keuze maakt. Dit kan gedaan worden door deze voorkeursmodaliteiten goed zichtbaar te maken, ze op herkenbare en goed bereikbare locaties aan te bieden en de kwaliteit van de benodigde voorzieningen op een hoog niveau te brengen. Daarnaast speelt natuurlijk ook een rol dat deze voorkeursmodaliteiten zichtbare voordelen moeten hebben, dus dat ze snel, comfortabel, goedkoop en goed voor de gezondheid moeten zijn.




IN HET DONKER



6 Mobiliteitsperspectief en uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van relevante onderwerpen die een rol spelen bij de transformatie van Haven-Stad en wat ze betekenen voor de mobiliteit in het gebied. Hiermee ontstaat een perspectief op de mobiliteit van Haven-Stad. Het hoofdstuk eindigt met een aantal belangrijke uitgangspunten bij de voorgestelde opgaven en maatregelen voor OV, fiets, voetganger etc. in hoofdstuk 7.

Mobiliteitsperspectief

Hoge dichtheid

Binnenstedelijke verdichting is cruciaal om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Amsterdam te kunnen accommoderen. Niet alleen om te kunnen voorzien in deze enorme vraag, maar ook om het waardevolle buitengebied aantrekkelijk, groen en blauw te kunnen houden en de economische vitaliteit te behouden. Verdichting in de bestaande stad is meestal ook de goedkoopste manier om de bereikbaarheid op orde te krijgen. En korte afstanden naar werk, winkels, voorzieningen etc. verhogen de kwaliteit van leven. Ook met Haven-Stad is gekozen voor nabijheid door een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen in hoge dichtheid, met als effect dat de af te leggen afstanden zo kort mogelijk kunnen worden gehouden.

Bij het maximale programma wonen er in Haven-Stad in de eindsituatie rond de 140.000 mensen. Dat zijn bijna 20.000 mensen per vierkante kilometer (ofwel 200 per hectare) en dat levert een unieke situatie op. Nergens in Amsterdam (of Nederland) zijn buurten met een dergelijke dichtheid te vinden. Het Wester- en Oosterdokseiland komen misschien nog het dichtste in de buurt. De wijken met de hoogste dichtheid zijn Centrum en West met resp. ca. 14.000 en 15.000 inwoners per vierkante kilometer. Met deze zeer hoge dichtheid, is heel veel mobiliteit op een relatief klein oppervlakte te verwachten. Het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen op deze schaal en met deze concentratie is alleen haalbaar als vanaf het begin wordt geïnvesteerd in uiteenlopende mobiliteitsoplossingen.

Een autoluwe stadswijk

Haven-Stad als autoluwe wijk slaat niet zozeer op de ontsluitingsroutes in het gebied, zoals de Nieuwe Hemweg, de Transformatorweg en de Cornelis Douwesweg. Deze invalswegen vanaf de A10 behouden namelijk ook ná de transformatie hun belangrijke functie. Het slaat met name op de verschillende buurten van Haven-Stad zodra je vanaf deze routes de buurtstraten inrijdt. In de Ontwikkelstrategie uit 2017 wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,2 per woning. Met deze relatief lage parkeernorm zullen veel bewoners van Haven-Stad straks geen eigen auto bezitten. Dat betekent dat ze zijn aangewezen op alternatieven die zo goed moeten zijn, dat ze het gemis van een eigen auto prima kunnen accepteren. Hetzelfde geldt voor de bezoekers die voor hun reis naar Haven-Stad veelal gebruik zullen maken van alternatieven in plaats van de auto.

Uiteraard is ook in Haven-Stad de auto niet volledig weg te denken en zal de auto nog steeds (moeten) worden gebruikt. Een deel van de bewoners maar ook de bezoekers rijdt straks met hun eigen auto of een deelauto van en naar Haven-Stad. En ook in Haven-Stad rijden straks, net als in alle andere wijken van de stad taxi's, bussen, bestelbusjes, vrachtwagens, doorgaand autoverkeer naar de A10 etc. De opgave hierbij is om het autoverkeer zoveel mogelijk op de hoofdroutes te concentreren, waardoor de buurten zoveel mogelijk verkeersluw kunnen blijven. Daarnaast is het van belang dat de verkeersluwe wijken goed bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten door ervoor te zorgen dat iedere buurt in principe van twee zijden bereikbaar is.

Verbindingen bestaande stad

Alleen met goede verbindingen kan Haven-Stad worden getransformeerd tot een nieuwe stadswijk in hoge dichtheid, met een mix van wonen en werken. Een logische aansluiting van Haven-Stad op de bestaande stad is ook een belangrijk onderdeel van de Ontwikkelstrategie. De verbindingen voor met name OV, fiets en voetganger moeten op orde zijn om de uitwisseling met de omliggende gebieden te bewerkstelligen. De metroverbinding op de zuidoever middels het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station, vormt hier de belangrijke drager of backbone van het OV-systeem. En door deze metroverbinding ontstaat met station Hemknoop een tweede knooppunt waar een belangrijk centrumgebied voor Haven-Stad kan ontstaan. Dit gebied is optimaal bereikbaar met OV, fiets en lopend door diverse verbindingen in alle windrichtingen. Afhankelijk van de voorzieningen en zeker ook de verbindingen naar verder weg gelegen woon- en werklocaties, kan dit gebied zelfs van regionale betekenis zijn. Op de noordoever is de geoptimaliseerde HOV-verbinding tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad de belangrijke drager die moet zorgen voor een goede bereikbaarheid van dit deel van Haven-Stad met omliggende gebieden.

Station Hemknoop

In de directe omgeving van station Hemknoop, zoals hiervoor al genoemd het gebied dat voor Haven-Stad straks een belangrijke centrumfunctie kan vervullen, verschijnen straks bij voorkeur grote en markante gebouwen met een grote hoeveelheid aan functies en voorzieningen. De bebouwingsdichtheid is hier naar verwachting het hoogst van heel Haven-Stad. Meervoudig ruimtegebruik is op deze plek eerder regel dan uitzondering. Station Hemknoop is straks zoveel mogelijk onderdeel van de aanwezige bebouwing in plaats van een afzonderlijke plek met loze ruimte er omheen. De auto speelt hier een ondergeschikte rol, is nauwelijks zichtbaar in het straatbeeld en het parkeren wordt inpandig opgelost.

De grote uitdaging ligt met name bij het creëren van genoeg ruimte voor de transferfunctie op deze plek. Reizigers per fiets en te voet uit omliggende buurten zoals Houthaven, Minervahaven en de Spaarndammerbuurt, bewegen zich straks via herkenbare en directe routes naar het station. In de directe nabijheid van het station zijn ruime stallingsvoorzieningen aanwezig voor zowel de eigen fiets als verschillende (actieve) vormen van deelmobiliteit. Deelmobiliteit wordt bij voorkeur ondergebracht in een mobiliteitshub.



Architect: VenhoevenCS | Foto: Ossip van Duivenbode

Onvoorspelbaarheid

Zoals hiervoor al werd geschetst wordt Haven-Stad zoveel mogelijk autoluw. Dat betekent ook dat de alternatieven voor de auto aantrekkelijk, betrouwbaar, snel en comfortabel moeten zijn. Deze alternatieven zijn van het begin van de transformatie vanzelfsprekend voor de reis van, naar en in Haven-Stad. Hier komt bij dat er de komende decennia volop sprake is van transities. Voorheen ging het binnen de mobiliteit vooral om meer lineaire voorspelbare ontwikkelingen, terwijl tegenwoordig ontwikkelingen veel onvoorspelbaarder zijn. Er wordt op dit moment veel gesproken over nieuwe onderwerpen als Mobility as a Service (MaaS) en deelmobiliteit, de inzet van data, mobiliteitshubs, Smart Logistics, zelfrijdend vervoer etc. Dergelijke trends en ontwikkelingen kwamen ook in Hoofdstuk 5 aan bod. Niemand kan echter voorspellen welke van deze trends en ontwikkelingen het zullen 'overleven' en straks gangbare en bruikbare oplossingen betekenen voor mobiliteit.

Vanwege het hiervoor genoemde is er ten aanzien van de toekomst van mobiliteit sprake van een grote mate van onvoorspelbaarheid en onzekerheid. Het is daarom belangrijk dat juist ook in Haven-Stad straks volop experimenten gaan plaatsvinden met innovaties en nieuwe vormen van mobiliteit zoals MaaS, deelmobiliteit, mobiliteitshubs en de inzet van data. Dat is de enige manier om nieuwe kennis en inzichten te verkrijgen, zodat telkens goede keuzes kunnen worden gemaakt voor oplossingen die het beste bij de context en de gebruikers van Haven-Stad passen. Dingen die worden geleerd tijdens de eerste transformaties van Haven-Stad kunnen weer toegepast worden bij de daarop volgende transformaties.

Flexibiliteit

Niemand kan de toekomst voorspellen. Bij het maken van plannen voor passende mobiliteit in Haven-Stad, is het daarom belangrijk om flexibel te zijn zodat uiteenlopende oplossingen in de tijd altijd mogelijk zijn. Die flexibiliteit geldt met name voor het netwerk van OV, fiets, voetganger en auto en specifiek voor de profielen van straten. Als bijvoorbeeld over 15 jaar het fietsgebruik nog hoger blijkt te zijn dan we in 2020 hadden voorspeld, of over 30 jaar een bepaalde vorm van zelfrijdend vervoer ook in dichtbebouwd binnenstedelijk gebied grote kansen biedt voor bepaalde doelgroepen, dan moeten het netwerk van Haven-Stad en de bijbehorende straatprofielen daar op in kunnen spelen. En als op een zeker moment een aanzienlijk deel van onze verplaatsingen wordt geregeld via MaaS-platforms, die ons op maat meerdere opties voor een ketenreis van A naar B aanbieden, moet dat in Haven-Stad niet tot problemen leiden. Het moet dan juist optimaal gefaciliteerd kunnen worden met snelle en comfortabele overstapmogelijkheden van het ene op het andere vervoermiddel. Voor Haven-Stad betekent het dat een robuust en logisch netwerk voor OV, fiets, voetganger en auto moet worden ontwikkeld, dat tegelijkertijd voldoende flexibel is om in te kunnen spelen op toekomstige trends en ontwikkelingen.



DOKK1 Aarhus | SHL architects

Uitgangspunten

Uitgangspunt in deze Mobiliteitsstrategie is voor de zuidoever een metroverbinding naar Haven-Stad door middel van het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station (via de Hemknoop). Dit is in lijn met de voorstellen in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017 en het eind 2019 vastgestelde OV-Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland. Voor de noordoever van Haven-Stad is het uitgangspunt een tramverbinding of BRT (Bus Rapid Transit) tussen Amsterdam-Noord en station Kogerveld (in Zaanstad).

Deze HOV-verbindingen vormen de dragers van het OV-systeem en spelen een belangrijke rol in deze Mobiliteitsstrategie. Wanneer inzichten over de genoemde verbindingen wijzigen, is mogelijk bijstelling van de strategie nodig.

Bij het bedenken van opgaven en maatregelen op het gebied van mobiliteit (zie hoofdstuk 7) gelden de volgende uitgangspunten:

1. Hoogwaardig Openbaar Vervoer als drager
2. Focus op fiets en voetganger
3. Integratie bebouwing en infrastructuur

Deze uitgangspunten worden hierna toegelicht.

Ad 1
Hoogwaardig Openbaar Vervoer als drager

Met een metro op de zuidoever die wordt ‘gevoed’ door een aantal tram- en buslijnen die meer het gebied in gaan, ontstaat in Haven-Stad een herkenbaar OV-systeem. De gesloten Ringlijn (metro) tussen Isolatorweg en Centraal Station fungeert als de centrale drager van dit systeem waar onderliggende OV-lijnen op aantakken. Ze kunnen ook niet zonder elkaar, dus de centrale drager met veel capaciteit om grote groepen reizigers in hoge frequentie en over grotere afstand te kunnen verplaatsen, en het onderliggend fijnmazige OV-netwerk dat de verder weggelegen buurten goed bedient en voor de voeding van de metro zorgt.

Ook op de noordoever ontstaat een vergelijkbaar OV-systeem met de doorgaande HOV-verbinding naar Zaanstad als drager. Deze centraal gelegen verbinding op de noordoever heeft op goed gekozen locaties haltes die niet alleen de nieuwe buurten van Haven-Stad, NDSM en Buiksloterham ontsluiten maar ook de bestaande buurten van Amsterdam-Noord. De HOV-verbinding wordt gevoed door een onderliggend fijnmaziger netwerk van buslijnen.

Ad 2
Focus op fiets en voetganger

Haven-Stad wordt een nieuwe stadswijk zonder een dominante rol van de auto. Een aantal belangrijke hoofdroutes vanaf de A10, fungeren straks als ontsluitingsroutes voor de deelgebieden en vanaf deze routes de buurten in ontstaat een fijnmazig netwerk met verkeersluwe buurtstraten. Deze buurtstraten zijn het domein van de fietser en de voetganger. Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk aan het begin van de straat afgevangen in inpandige parkeervoorzieningen. Het netwerk voor fiets en voetganger is overal in Haven-Stad herkenbaar aanwezig en de voorzieningen zijn van hoog niveau. De fietsverbindingen met de omliggende buurten (de bestaande stad) worden zo gekozen dat er een goede uitwisseling met deze buurten kan ontstaan.

Bouwen in hoge dichtheid kan een gunstige invloed hebben op de bereikbaarheid. Door de hoge dichtheid komen namelijk veel voorzieningen op fiets- en loopafstand. Belangrijk aandachtspunt bij het bouwen in hoge dichtheden, is het ruimtebeslag van de toegenomen mobiliteit op een kleiner oppervlakte die dit tot gevolg heeft. Dit vereist goede keuzes voor het mobiliteitssysteem, het liefst keuzes die beperkt ruimtebeslag tot gevolg hebben. Een keuze voor met name OV, de fiets en voetganger ligt hierbij voor de hand.

Ad 3
Integratie bebouwing en infrastructuur

Rondom de OV-knopen, de metrostations Hemknoop en Isolatorweg en in iets mindere mate station Sloterdijk, is de bebouwingsdichtheid het hoogst. Op deze goed bereikbare OV-knopen krijgen ook de publiekstrekkers van het gebied een plek. De gebouwen rondom deze stations vormen bij voorkeur herkenbare landmarks. Hoogbouw is hier de standaard en gebouwen en openbare ruimte lopen op een vanzelfsprekende manier in elkaar over. Zodoende ontstaat hier een prettig verblijfsklimaat.

Waar mogelijk wordt de bebouwing op deze OV-locaties geïntegreerd met de infrastructuur (trein, metro, weg en fiets) wat een efficiënt ruimtebeslag tot gevolg heeft en daarmee een positief effect heeft op het behalen van het beoogde programma. Dit betekent dat op verschillende plekken rondom de OV-knopen (en waar mogelijk ook op andere locaties in het gebied), infrastructuur voor OV, opstelterreinen, autoverkeer, fiets en voetganger, door, onder of over bebouwing kan lopen. Om dat succesvol te doen is tijdige integratie van de planvorming van deze infrastructuur en de gebiedsontwikkeling van Haven-Stad een vereiste.

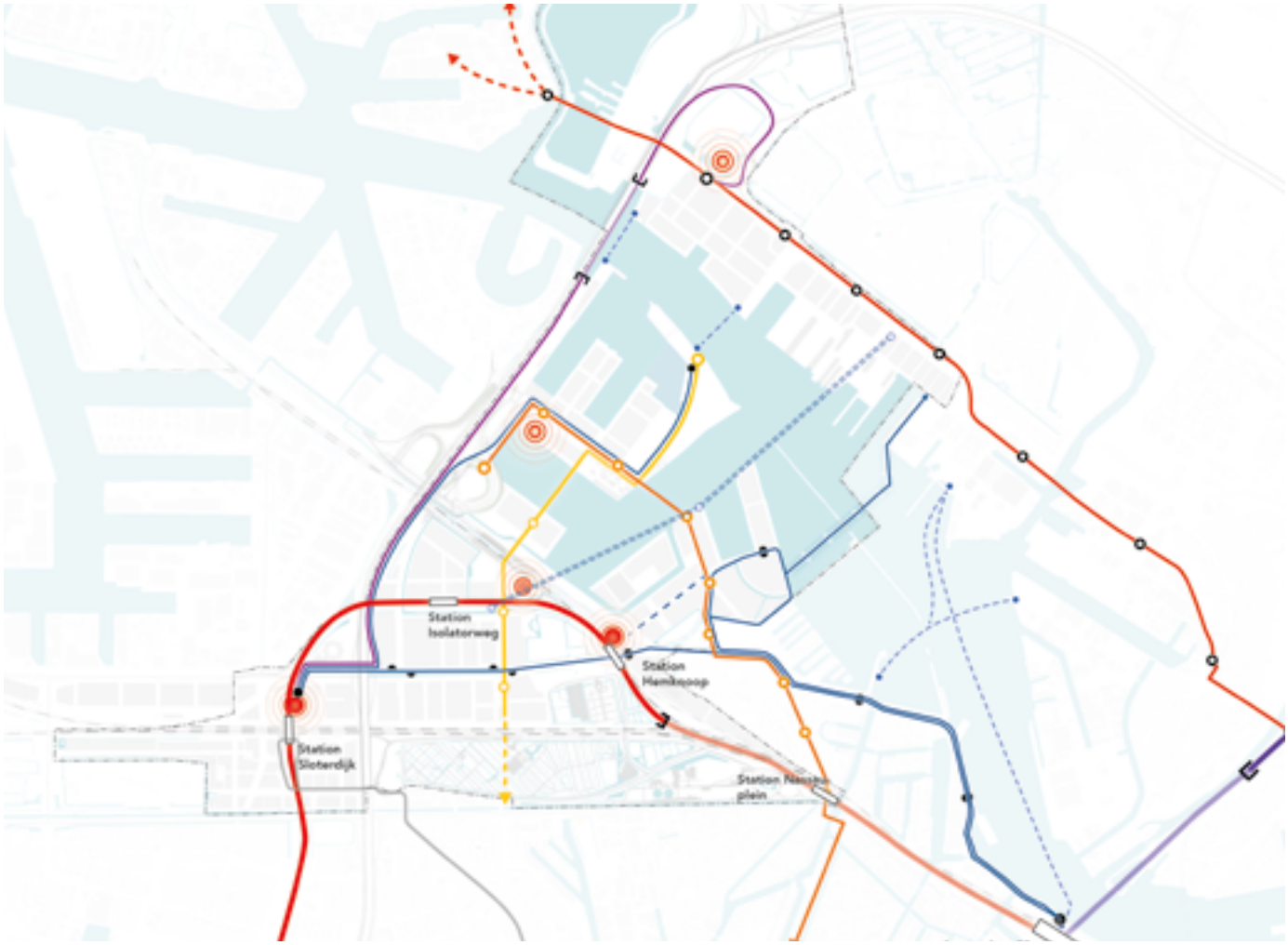


DOKK1 Aarhus | Foto: Marcus Lindheup





Visiekaart fietsnetwerk (eindsituatie)



Visiekaart OV-netwerk (eindsituatie)

7 Opgaven per modaliteit

In dit hoofdstuk komen de opgaven en maatregelen voor OV, fiets, voetganger etc. aan bod waarmee de beoogde 'mobiliteitsshift'kan worden bereikt. Ze worden per modaliteit toegelicht waarbij telkens ook kort de ambitie voor die modaliteit wordt geformuleerd. Er is een onderverdeling gemaakt tussen de opgaven en maatregelen voor de noordoever en die voor de zuidoever van Haven-Stad.

7.1 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Ambitie

Alleen met snelle en directe OV-verbindingen vanaf het begin van de transformatie, wordt een goed alternatief geboden voor de auto. Haven-Stad is straks optimaal bereikbaar middels een uitgekiend OV-netwerk. Onderdelen van dit OV-netwerk zijn gelijk vanaf het begin goed op orde en gedurende de verschillende fasen van Haven-Stad worden telkens onderdelen aan dit netwerk toegevoegd. Alleen op deze wijze is een hoog OV-aandeel in de modal split mogelijk. Richting de eindsituatie zijn op beide oevers de dragers van het OV-netwerk op orde. Op de zuidoever is dat de gesloten Ringlijn en op de noordoever de HOV-verbinding met Zaanstad. Op deze twee dragers takken verschillende onderliggende OV-lijnen aan en de OV-knooppunten voorzien in een snelle en comfortabel overstap.

VMA-onderzoek

Met het verkeersmodel VMA is in 2018 en begin 2019 voor het OV onderzocht welke vervoervraag er in de verschillende fasen van Haven-Stad is en hoe deze vraag kan worden afgewikkeld. Hiervoor zijn voor zowel de noord- als de zuidoever verschillende varianten qua netwerk onderzocht. Hierbij is ook bepaald wanneer een kantelpunt ontstaat en een schaalsprong nodig is (omdat een bepaald OV-systeem niet meer voldoet en een ander systeem vereist is). Het bepalen van het optimale OV-netwerk voor Haven-Stad in de verschillende fasen van de transformatie, is (en blijft) van groot belang om de mobiliteitsshift te bereiken met een hoog OV-gebruik.

Bij behandeling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad in de Raad van 21 december 2017 is de volgende motie aangenomen:

Om in een nadere uitwerking van Haven-Stad, voor 1 januari 2019, de volgende verkeersopties globaal te onderzoeken:
- Een vaste fietsverbinding tussen de Noorder en Zuideroever van het IJ ter hoogte van Haven-Stad,
- Een Noord-Zuid metroverbinding tussen Haven-Stad (bijvoorbeeld bij Sloterdijk) en Zaanstad.

Zuidoever

Metro

Uit het VMA-onderzoek komt naar voren dat de metro voor de zuidoever van Haven-Stad een zeer goede oplossing biedt. Een metroverbinding door middel van het sluiten van de Ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station, aangevuld met enkele onderliggende OV-lijnen, kan de bereikbaarheid in de eindfase garanderen. Uit het onderzoek van MASH (zie hoofdstuk 3) blijkt tevens dat de groei in het aantal reizen per metro in 2040 ligt tussen de 110.000 en 130.000 per etmaal. Hiervan is ca. 70.000 toe te schrijven aan de doorgetrokken Noordzuidlijn naar Schiphol - Hoofddorp en ca. 40.000 aan het sluiten van de Ringlijn. Met doorkoppeling van de Ringlijn op Amsterdam Centraal (op de bestaande Oostlijn) is de groei groter dan zonder doorkoppeling.

Het deel van de Ringlijn binnen de scope van Haven-Stad wordt door tussen de 60.000 en 80.000 reizigers per etmaal gebruikt. Dat zijn veel reizigers en draagt bij aan een hoog OV-aandeel in de modal split van Haven-Stad. De synergie tussen beide nieuwe metrolijnen zorgt voor nog eens ca. 10.000 metroreizigers. Naast de toevoeging van deze twee nieuwe verbindingen kan ook het bestaande metronet beter benut worden. Op zowel de bestaande Oostlijn als de bestaande Noordzuidlijn is sprake van een groei van het aantal reizigers door deze nieuwe verbindingen.

Alternatief voor de metro:
Uit het VMA-onderzoek blijkt dat een alternatief voor de metro een tramoplossing is met meerdere zware tramlijnen naar Haven-Stad, waarbij de verbinding tussen Centraal Station en station Sloterdijk wordt ingevuld met een TramPlus oplossing (lang materieel, vrije baan, hoge frequentie). Aanlanding van deze TramPlus bij station Sloterdijk is dan idealiter aan de noordzijde. De tramoplossing levert echter minder OV-reizigers op dan de metro-oplossing. En ook voor de inpassing van de tramoplossing zijn dure ingrepen nodig zoals tunnels en andere kunstwerken. De technische en maatschappelijke haalbaarheid van dergelijke ingrepen is nog niet onderzocht.

Het sluiten van de Ringlijn kan gefaseerd worden uitgevoerd door de lijn voorbij station Isolatorweg eerst uit te breiden met één extra station bij de Hemknoop, vooruitlopend op de verlenging van de lijn tot aan Centraal Station. Deze gefaseerde oplossing kan mogelijk zo ondersteuning bieden aan de HOV-bus (zie hieronder) om de vervoervraag af te wikkelen totdat de volledige metrolijn is gerealiseerd. Het huidige opstelterrein Isolatorweg dient bij het sluiten van de Ringlijn te worden uitgebreid naar 24 plaatsen. Er zijn goede mogelijkheden om een vergroot opstelterrein op deze plek in te passen in combinatie met andere bebouwing er bovenop zoals voetbalvelden of een park.

Airportsprinter:
Vanaf 2023 gaat een Airportsprinter tussen Centraal Station en Schiphol rijden. Deze Airportsprinter maakt het mogelijk dat de westtak van de Amsterdamse spoorring de komende 10 jaar optimaal wordt benut als er diverse werkzaamheden plaatsvinden bij het Centraal Station. De Airportsprinter is dan een tijdelijke oplossing vooruitlopend op de metro (sluiten Ringlijn).

HOV-bus

Totdat de metroverbinding op de zuidoever er ligt, kan een HOV-bus de transformatie van de eerste deelgebieden van Haven-Stad bedienen. Het gaat hierbij om het opwaarderen van de huidige buslijn 22 met meer vrijliggende infrastructuur, zodat een betrouwbare en snelle exploitatie mogelijk wordt. Uit het VMA-onderzoek komt naar voren dat de HOV-bus tot ca. 21.000 woningen een oplossing biedt en dat vanaf dat moment een 'systeemsprong' nodig is naar een ander OV-systeem met meer capaciteit, zoals een metro. De HOV-bus kan volgens de planning in 2024 in exploitatie gaan. Met de komst van de metro op de zuidoever (naar verwachting kort na 2030) kan deze HOV-bus waarschijnlijk worden omgezet naar een 'gewone' stadsbus met een lagere frequentie.

De routes in de bestaande stad die worden onderzocht voor de HOV-bus zijn de routes Tasmanstraat – Van Diemenstraat – Westerdoksdijk – CS en Spaarndammerstraat – Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen – CS. Naar verwachting is eind 2021 meer duidelijkheid te geven over hoe kansrijk deze routes zijn voor een betrouwbare en snelle exploitatie van de HOV-bus. Tevens wordt de aanlanding van de HOV-bus op het Piarcoplein aan de noordkant van station Sloterdijk (i.p.v. het Carrascoplein aan de zuidkant) hierbij onderzocht. Voordeel hiervan is minder omrijkilometers wat voordelen oplevert voor de reizigers en de exploitatie van de lijn.

Tram 5

Uit het VMA-onderzoek komt ook naar voren dat een ontsluiting van de Minervahaven (en vanaf 2040 de Coen- en Vlothaven) met lijn 5 veel potentie heeft. Een eerste inschatting is dat deze tramlijn kort na 2030 nodig is om de toegenomen vervoervraag als gevolg van de verdere transformatie van dit deel van HavenStad goed te kunnen afwikkelen. Deze tramlijn die bij het Haarlemmerplein aansluit op de Binnenring, wordt dan via Nassauplein en Spaarndammerstraat doorgetrokken naar een voorlopig eindpunt op de Moermanskkade (en later via een brug naar de Coen- en Vlothaven). Deze route heeft een sterke relatie met de mogelijke routes voor de HOV-bus (zie hiervoor) en onderlinge afstemming is vereist.

Op het Nassauplein ontstaat zo een goede overstaprelatie met de toekomstige metro. Deze tramlijn kan tevens een bijdrage leveren aan een verbeterde OV-bereikbaarheid van de Spaarndammerbuurt en de nieuwe woonwijk Houthaven. Gelet op de huidige ontwikkelingen in de Minervahaven en in geval van een eventuele versnelde transformatie van het zuidelijk deel van de Minervahaven, is het verstandig de verdere verkenning naar deze tramlijn op te pakken.

Overig

Kort na 2030 is een snelle en betrouwbare HOV-busverbinding tussen station Sloterdijk en Haven-Stad op de noordoever nodig. Op dat moment begint de transformatie van de deelgebieden Cornelis Douwesterrein en Melkweg/Oostzanerwerf op gang te komen en deze busverbinding betekent dat vanaf het begin een goede en snelle OV-verbinding met station Sloterdijk wordt geboden. Tegelijk biedt deze verbinding bij de mobiliteitshub Melkweg (zie hoofdstuk 7.4) een goede overstap op de HOV-verbinding met Zaanstad (zie hierna).

Naar verwachting kan in lijn met het advies van de Adviescommissie Oeververbindingen (zie hoofdstuk 7.5) ergens tussen 2030 en 2040 de westbrug over het IJ tussen Minervahaven en NDSM worden aangelegd. Deze verbinding is dan ook geschikt voor een buslijn tussen beide oevers. De exacte lijnvoering in Noord en op de zuidoever moet nog worden onderzocht. Het deelgebied Coen- en Vlothaven kan vanaf 2040 worden getransformeerd en op dat moment wordt een noord-zuid OV-verbinding tussen deze deelgebieden en Amsterdam-West ten zuiden van de Haarlemmerweg (via Alfadriehoek, Sloterdijk I en het Westerpark) steeds belangrijker. Of op deze centrale noord-zuid as in Haven-Stad een tramlijn of een ander OV-systeem het meest geschikt is, moet op termijn verder worden onderzocht. Vanaf 2040 is ook een busverbinding nodig tussen de Coen- en Vlothaven en station Sloterdijk. In de Ontwerp Omgevingsvisie 2050 is voor de periode 2041 – 2050 een metroverbinding vanaf het toekomstige metrostation Hemknoop via de Coen- en Vlothaven naar Zaandam opgenomen.

De precieze waarde hiervan moet nog worden bepaald en vandaar dat deze verbinding vooralsnog niet is meegenomen in deze Mobiliteitsstrategie.

Noordoever

Tram

Volgens het VMA-onderzoek in 2019 voor de noordoever ligt het kantelpunt voor een schaalsprong van de huidige HOV-bus tussen Amsterdam en Zaanstad naar ander OV-systeem pas na 2030. Dit kantelpunt is met name afhankelijk van de mogelijkheid om bij een groeiend aantal bussen als gevolg van de gebiedsontwikkelingen in Amsterdam-Noord en de gemeente Zaanstad, de snelheid en de betrouwbaarheid van het huidige systeem op een voldoende hoog niveau te houden. Bij het VMA-onderzoek zijn diverse tracé-varianten onderzocht. Ook de metrovariant tussen Haven-Stad/ Sloterdijk en Zaanstad zoals genoemd in de motie van 21 december 2017 was hier onderdeel van.

Een HOV-tracé vanaf metrostation Noorderpark via de route Johan van Hasseltweg – Klaprozenweg – Cornelis Douwesweg – Achtersluispolder – Wibautstraat – station Kogerveld (Zaandam) heeft de meeste potentie. Op deze verbinding, de zgn. ZaanIJ-corridor, is volgens het VMA-onderzoek de meeste vervoervraag aanwezig. Een metro-oplossing door middel van een aftakking van de Noordzuidlijn vanaf Sixhaven richting Zaanstad, biedt een goede oplossing voor de eindfase van de gebiedsontwik-kelingen.Echter, de vervoervraag neemt sterk af vanaf de gemeentegrens (bij de Noorder IJ-plas) dus deze metro lijkt niet het meest passende OV-systeem. Een tram-oplossing tussen station Noorderpark en station Kogerveld (met lang materieel, vrije baan en een hoge frequentie) kan volgens het VMA-onderzoek de vervoervraag op deze verbinding in de eindsituatie afwikkelen en deze oplossing lijkt daarmee kansrijk.

Onderzoek ZaanIJ-corridor:
De Vervoerregio en provincie Noord-Holland zijn begin 2020 gestart met een verdiepend onderzoek naar HOV op deze ZaanIJ-corridor. Op basis van dit onderzoek wordt vervolgens bekeken wat hier voor de middellange en lange termijn nodig is qua HOV. Dit kan zowel een bus, trambus (BRT), tram, lightrail of metro zijn. In deze Mobiliteitsstrategie wordt voor dit moment uitgegaan van een tram-oplossing met langer materieel en een volledig vrije baan, omdat uit het eerdere VMA-onderzoek in 2019 bleek dat dit een passende oplossing lijkt. De eerste resultaten van het verdiepende onderzoek wijzen uit dat al voor 2030 de huidige R-net bussen op deze corridor de vervoervraag niet kunnen afwikkelen. Dit betekent dat in principe voor 2030 er een alternatieve oplossing moet zijn gerealiseerd.



Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
1	HOV-bus station Sloterdijk - CS	2024	Verkenning 2020*
2	HOV-verbinding Amsterdam-Noord - Zaanstad	2030 (of later)	Verkenning 2020*
3	Tram 5 naar Minervahaven	2030 (of later)	Verkenning 2021
4	Metro d.m.v. sluiten Ringlijn	2030 (of later)	Verkenning 2021**
5	HOV-bus station Sloterdijk – Cornelis Douwes	2030	Verkenning 2025
6	Busverbinding tussen beide oevers over westbrug	2035	Verkenning 2030
7	Busverbinding station Sloterdijk – Coen- en Vloth.	2040	Verkenning 2031***
8	OV-verbinding Coen- en Vlothaven – A'dam-West	2040	Verkenning 2031***
9	Tram 5 Minervahaven – Coen- en Vlothaven	2040	Verkenning 2031***

* *Verkenning is al gestart*
** *Basis is VMA-onderzoek uit 2017 en MASH-onderzoek in 2019/2020*
*** *Kan in één verkenning in het kader van het Mobiliteitsplan Coen- en Vlothaven*

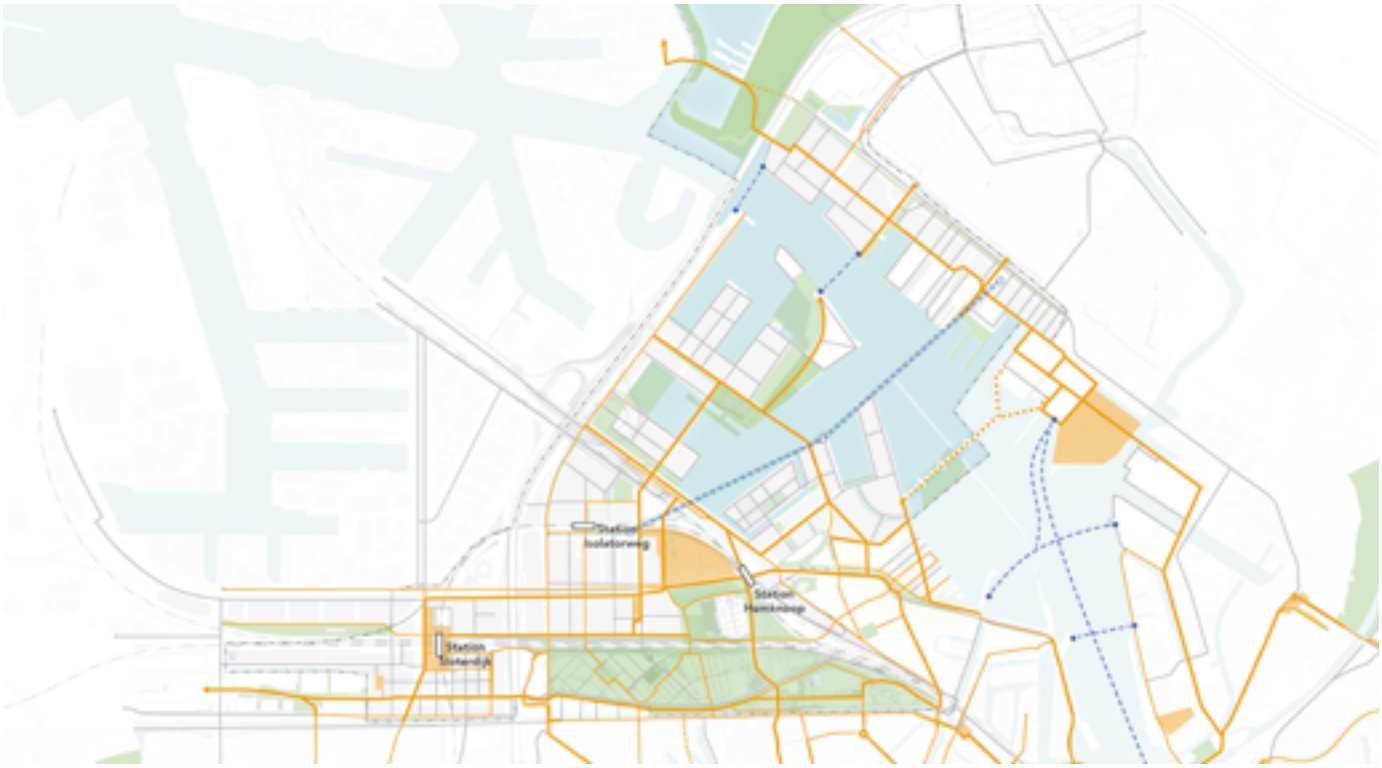
7.2 Fiets en voetganger

Ambitie

Haven-Stad wordt het domein van de fietser en voetganger. In de dagelijkse verplaatsing zijn keuzes voor deze modaliteiten vanzelfsprekend voor bewoners en bezoekers. Het netwerk voor fiets en voetganger is overal in Haven-Stad herkenbaar aanwezig en de uitwisseling met de omliggende buurten (de bestaande stad) wordt optimaal gefaciliteerd met goede en snelle fietsverbindingen en brede voetpaden. Het bestaande fietsnetwerk in de stad van Plusnet (snel en comfortabel), Hoofdnet (basisroutes) en Groennet (tussen en in groene gebieden), wordt in Haven-Stad gefaseerd uitgebreid. Onderdeel van dat netwerk is ook de westbrug voor fietsers en voetgangers tussen de Minervahaven en NDSM. Op voetpaden langs routes met veel voorzieningen, winkels etc. is volop vrije loopruimte aanwezig. Deze voetpaden zijn onder andere in de stadsstraten van Haven-Stad te vinden en op de routes die naar de belangrijke OV-knooppunten leiden. Op deze manier wordt het aantrekkelijk om te lopen in Haven-Stad en is lopen een vanzelfsprekend onderdeel van de ketenreis van A naar B.

Voorzieningen voetganger:
Amsterdam heeft sinds 2016 een vastgesteld voetgangersnetwerk. Doel van dit netwerk is om voor voetgangers meer ruimte en comfort te garanderen. Net als bij het fietsnetwerk, is ook het voetgangersnetwerk onderverdeeld in categorieën: het Plusnet en het Hoofdnet. De Plusnet routes betreffen veelal straten en plekken die gekenmerkt worden door drukte, een rijke diversiteit aan functies en een hoge verblijfskwaliteit. Bij de Hoofdnet routes gaat het vaak om straten die een belangrijke functie hebben voor voetgangers, zoals routes naar OV-knooppunten. De belangrijkste randvoorwaarde voor een hoogwaardig voetgangersnetwerk is een obstakelvrij en voldoende breed trottoir. Dit is niet strikt vastgesteld maar is afhankelijk van de verwachte voetgangersdrukte. De vastgestelde minimumbreedte voor drukke routes in Haven-Stad is 3,6 meter.

Vanwege de verwachte intensiteit op trottoirs in Haven-Stad, wordt uitgegaan van een obstakelvrije ruimte van 5,0 meter voor Plusnet routes en 4,0 meter voor Hoofdnet routes.



Netwerk voetganger Haven-Stad

Zuidoever

Fietsverbindingen zuidoever

Er wordt in Haven-Stad gefaseerd een gedetailleerd fietsnetwerk gerealiseerd. Hierna volgt een opsomming van de belangrijkste verbindingen op de zuidoever.

Zuidflank

Een belangrijke fietsverbinding voor de transformatie van de eerste deelgebieden van Haven-Stad is de verbinding tussen de Minervahaven en het Haarlemmerplein (via de Spaarndammerstraat). Deze verbinding sluit aan op de Binnenring en de doorgaande fietsroute via de Haarlemmer Houttuinen naar het Centraal Station. Een andere belangrijke verbinding voor de eerste ontwikkelingen van Haven-Stad is de bestaande fietsroute via de Spaarndammerdijk, Tasmanstraat, Van Diemenstraat en Westerdoksdijk naar het Centraal Station. Deze fietsverbinding wordt de komende 10 jaar steeds drukker en belangrijker. Voor Sloterdijk I Zuid worden de komende 10 jaar de fietsroutes langs het oude dorp Sloterdijk naar West, de fietsroutes langs de Transformatorweg en de route aan de zuidkant van Sloterdijk I Zuid (route Condensatorweg – Hatostraat) naar station Sloterdijk belangrijk. Andere belangrijke fietsroutes voor de kortere termijn zijn een nieuwe verbinding aan de noordzijde van de treinsporen tussen Contactweg en het Overbrakerpad en de verschillende fietsroutes door het Westerpark.
En met de ontwikkeling van Haven-Stad worden ook de fietsverbindingen ten westen van de A10 naar Sloterdijk 2 en Zaandam (Hempont) steeds meer gebruikt.

Westerpark e.o. en Hemknoop

Voor Sloterdijk I Zuid en de centrale zone van Haven-Stad (het gebied rondom het toekomstige metrotracé), is met name het Overbrakerpad van belang als noord-zuid verbinding. Deze centrale fietsroute door het Westerpark sluit bij de Haarlemmerweg aan op een nieuwe fietsroute langs het Foodcenter richting het Hugo de Grootplein. Dit wordt een belangrijke schakel tussen Haven-Stad en de westelijke binnenstad. De exacte route langs het Foodcenter moet nog worden bepaald waarbij een aantal opties mogelijk lijkt. Vanaf 2030 dienen de fietsroutes naar het toekomstige metrostation Hemknoop vanuit de verschillende deelgebieden van Haven-Stad en ook die vanuit de bestaande stad op orde te zijn. Dit is een belangrijke opgave waarmee vroegtijdig gestart moet worden. Ergens tussen 2030 en 2040 sluit dan ook de fietsverbinding over de westbrug (tussen Minervahaven en NDSM) aan op de Spaarndammerdijk en het gebied rondom metrostation Hemknoop.

Coen- en Vlothaven

Vanaf 2040 kan de transformatie van het laatste deelgebied, de Coen- en Vlothaven, beginnen. Vanuit dit deelgebied loopt een fietsverbinding via een nieuwe OV- en fietsbrug over de Mercuriushaven naar de Minervahaven. Daarnaast zijn twee fietsverbindingen in zuidelijke richting voorzien (waarvan één via bruggen over de Vlothaven en het spoor) die leiden naar de Kabelweg en de Contactweg en verderop aansluiten op het fietsnetwerk van Amsterdam-West. Ook twee frequente pontververbindingen met het Cornelis Douwesterrein (Keerkringpark en Toetsenbordweg) op de noordoever worden vanaf 2040 belangrijk.
De functie van de Coen- en Vlothaven als knooppunt voor fietsroutes uit verschillende windrichtingen, neemt gedurende de transformatie van dit deelgebied alleen maar toe.

Fietsenstallingen station Sloterdijk

Mede door de transformatie van de verschillende deelgebieden van Haven-Stad, wordt het belang van station Sloterdijk in dit deel van de stad en de regio alleen maar groter. De verwachting is dat de fietsstromen van en naar het station de komende decennia enorm gaan toenemen. Ook de behoefte aan stallingsruimte bij het station neemt hierdoor steeds meer toe. In de plannen van het deelgebied Sloterdijk Centrum is voorzien in drie grote inpandige fietsenstallingen nabij het station: aan de noordkant van het station een stalling voor ca. 6500 fietsen, aan de zuidoost kant een stalling voor ca. 6000 fietsen en aan de zuidwest kant een stalling voor ca. 4000 fietsen. Ook vanuit Haven-Stad dienen deze stallingen optimaal bereikbaar te zijn.

Breedte fietspaden:
De fietspaden in Haven-Stad moeten mimimaal voldoen aan de eisen voor het Plusnet Fiets. Dat betekent minimaal 2,5 m. breed voor een éénrichtingsfietspad of minimaal 4,50 m. breed voor een tweerichtingenfietspad. Op fietspaden verschijnen echter steeds meer ander typen vervoer dan de traditionele fietsen. Het gaat om elektrische fietsen, speed pedelecs, bakfietsen, Canta's, Biro's etc. Kleine logistieke voertuigen en LEV's (Light Electric Vehicle) zien we ook in toenemende mate op het fietspad. Het is daarom verstandig om langs de hoofdassen van Haven-Stad (Nieuwe Hemweg, Basisweg, Transformatorweg en Cornelis Douwesweg), bredere fietspaden van ca. 5,5 m. aan te leggen. Zodoende is er straks voldoende ruimte om ander type vervoer op het fietspad te faciliteren zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Het merendeel van deze hoofdassen sluiten ook aan op het Vervoerscentrum en diverse logistieke bedrijven ten westen van de A10.

Noordoever

Fietsverbindingen noordoever

Een belangrijke fietsverbinding op de noordoever is die langs de Cornelis Douwesweg richting de Noorder IJ-plas. Dit is de snelle en comfortabele fietsroute via een nieuwe OV- en fietsbrug over de A10 waar ook forenzen tussen Zaandam en Amsterdam vanaf 2030 gebruik van kunnen maken. Parallel aan deze route loopt de fietsroute over de Tt. Vasumweg die meer een lokale functie heeft voor de verschillende buurten van Haven-Stad op de noordoever een ook voor NDSM. Deze route over de Tt. Vasumweg sluit goed aan op de nieuwe westbrug tussen NDSM en Minervahaven en op de Papaverweg richting Buikersloterham en Johan van Hasseltweg. Daarnaast is er nog de Dam tot Dam fietsroute tussen Amsterdam-Noord en Zaandam (via de Noorder IJ-plas en een nieuwe brug over Zijkanaal H) die meer een recreatieve functie krijgt. Laatstgenoemde fietsverbinding is volgens planning in 2023 gereed en vervult vanaf dat moment een belangrijke functie in de ontsluiting van de eerste transformaties van de Achtersluispolder in Zaandam vanuit het oosten. Haaks op deze verschillende fietsroutes die meer oost-west georiënteerd zijn, staan verschillende noord-zuid fietsverbindingen naar bestaande buurten in Noord zoals Tuindorp-Oostzaan, Molenwijk en Oostzanerwerf (en Landsmeer).

Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
10	Fietsroutes door/langs Spaarndammerbuurt	2025	Verkenning 2021
11	Fietsroutes naar/door Groot Westerpark	2025 - 2040	Verkenning 2021
12	Fietsroute Westerpark – Hugo de Grootplein	2025	Verkenning 2021
13	Fietsenstallingen bij station Sloterdijk	2025	Verkenning 2021*
14	Fietsroutes door/langs Cornelis Douwes	2030	Verkenning 2025
15	Fietsroutes naar Coen- en Vlothaven (incl. bruggen)	2040	Verkenning 2035

* *Onderzoek naar stallingsbehoefte is al afgerond*

7.3 Auto (parkeren en netwerk)

Ambitie

In Haven-Stad wordt een uitgekiend autonetwerk voor (deel)auto's, bussen, logistiek verkeer, taxi's, etc. uitgevoerd. Voor de meeste straten geldt een 30 km/u regime. Met een parkeernorm van 0,2 per woning wordt het aantal geparkeerde auto's beperkt en het parkeren zelf vindt zoveel mogelijk inpandig plaats. In de getransformeerde deelgebieden van Haven-Stad wordt het autoverkeer in de buurtstraten zoveel mogelijk ontmoedigd. Mobiliteitshubs aan de rand van de wijk of buurt vangen het bestemmingsverkeer af en sommige faciliteren in de overstap op deelmobiliteit. Het noodzakelijk autoverkeer in de nabij gelegen haven- en werkgebieden die nog niet getransformeerd zijn, wordt goed gefaciliteerd op de (hoofd)routes en plekken die daar geschikt voor zijn. Op het moment dat het autoverkeer op daarvoor bestemde routes niet goed kan worden afgewikkeld, hebben ook het OV en het langzame verkeer (fiets en voetganger) daar namelijk last van. Tussen de A10 en de binnenstad is ook in de toekomst nog steeds veel autoverkeer te verwachten, verkeer dat in principe geen relatie heeft met Haven-Stad. Ook van dit verkeer moeten de bewoners en bezoekers van Haven-Stad straks zo weinig mogelijk last ervaren.

Parkeernorm 0,2

Alleen met een lage parkeernorm van 0,2 per woning (plus 0,1 voor bezoekers) kan worden afgedwongen dat het grootste deel van de reizigers van en naar Haven-Stad gebruik maakt van een ander vervoermiddel dan de auto. Bewoners en bezoekers zijn straks met name aangewezen op OV, fiets en waarschijnlijk ook deelmobiliteit. En indien gerealiseerde parkeerplaatsen in Haven-Stad deels worden ingezet voor deelmobiliteit in plaats van enkel voor eigen voertuigen, wordt meer mobiliteit beschikbaar gesteld voor een grotere groep gebruikers. Voordeel van een lage parkeernorm is ook dat de beschikbare ruimte in Haven-Stad zoveel mogelijk wordt aangewend voor bebouwing en ruimte voor fietsers en voetgangers. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn maar zeer beperkt aanwezig en in verschillende deelgebieden is straks zelfs helemaal geen parkeren op straat mogelijk maar vindt dit enkel inpandig plaats. De lage parkeernorm heeft dus invloed op zowel de modal split (de verdeling tussen de verschillende type vervoermiddelen) als ook op het straatbeeld van Haven-Stad.

Zuidoever

Autonetwerk

De Transformatorweg wordt versmald naar 2x1 rijstroken, en de Nieuwe Hemweg wordt juist verbreed naar 2x2 rijstroken. Daarnaast wordt de aansluiting van de Nieuwe Hemweg (S101) op de A10 compacter gemaakt zodat het verkeer hier beter kan worden afgewikkeld. Dit is rond 2035 nodig. Deze maatregel is ook nodig bij een eventuele verplaatsing van de cruiseterminal naar de Coenhaven (zie hoofdstuk 7.5). Aandachtspunt bij het compacter maken van de aansluiting is het verleggen van de havensporen ter plekke. Met al deze ingrepen wordt de Nieuwe Hemweg straks de belangrijkste ontsluitingsroute van Haven-Stad op de zuidoever én voor het verkeer tussen de A10 en de westelijke binnenstad. Binnen de Ring A10 is inmiddels een autoluw beleid ingezet en in dat kader wordt de noodzaak van het opwaarderen van de Nieuw Hemweg de komende periode periodiek gemonitord. Een ander aandachtspunt voor de doorstroming van het autoverkeer is de situatie rondom de aansluitingen van de Transformatorweg en de Basisweg (S102) op de A10. Deze komen door de verschillende ontwikkelingen aan weerszijde van de A10 onder druk te staan. Een knip bij de Hemknoop is een optie om het doorgaande verkeer tussen westelijke binnenstad en A10 over de Nieuwe Hemweg te sturen en zodoende de aansluiting van de Transformatorweg op de A10 te ontlasten.

Een knip voor het autoverkeer in de Sloterdijkerweg nabij de huidige onderdoorgang van het spoor, moet ervoor zorgen dat deze route, op het moment dat de transformatie van het deelgebied Sloterdijk I Zuid van start gaat, niet meer kan worden gebruikt door sluipverkeer. Met een herinrichting van deze route wordt meer ruimte geboden voor het fietsverkeer en de voetganger.



Visiekaart autonetwerk (eindsituatie)

Het bestemmingsverkeer naar de volkstuinen kan nog steeds vanuit zuidelijke richting van de Sloterdijkerweg gebruik maken. Daarnaast is de ontsluiting van de Minervahaven een aandachtspunt. In de huidige situatie is de Archangelweg de enige toegang tot de Minervahaven maar een nieuwe route voor autoverkeer vanaf de Nieuwe Hemweg moet rond 2030 de hoofdentree van dit gebied worden.

Tot slot is een verbinding nodig tussen de Nieuwe Hemweg en de Radarweg/Vervoerscentrum (zie hoofdstuk 7.6) door middel van een viaduct over het opstelterrein Westhaven. Hierdoor krijgt het vrachtverkeer tussen de A10 en het Vervoerscentrum een rechtstreekse en snelle verbinding waardoor de functie van het tunneltje Contactweg kan worden beperkt tot enkel de ontsluiting van de Alfadriehoek. Genoemd viaduct tussen de Nieuwe Hemweg en de Radarweg is pas nodig op het moment dat het Vervoerscentrum voor een groot deel is gerealiseerd en dat is naar verwachting pas rond 2035.

Afwikkeling gevaarlijke stoffen over de weg:
De Amsterdamse haven moet de komende decennia goed bereikbaar blijven voor vervoer over de weg. Hierbij speelt ook de routering van gevaarlijke stoffen een belangrijke rol. Het juridisch kader voor dit type vervoer is in Nederland geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen waarbij dit op vier niveaus is geregeld: het landelijke Basisnet weg voor Rijkswegen, provinciale routering, gemeentelijke routering en de ontheffing op de gemeentelijke routering. In het huidige gemeentelijke beleid is heel Westpoort (het gehele Amsterdamse havengebied) vrijgegeven voor laden en lossen van gevaarlijke stoffen.

Voor aansluiting op Rijks- en provinciale wegen zijn de Nieuwe Hemweg, Westpoortweg, Noordzeeweg en Basisweg toegewezen voor doorgaand verkeer van gevaarlijke stoffen over de weg. Daarnaast zijn de Seineweg en de Australiëhavenweg ook toegewezen voor doorgaand verkeer. Via deze wegen wordt Westpoort verbonden met de Haarlemmerweg N200. De gemeente Amsterdam heeft het voornemen de gemeentelijke routering aan te passen met als doel de A10 te ontmoedigen voor transport voor gevaarlijke stoffen. Het stedelijk gebied wordt meer ontzien en dit transport wordt meer over de A5 geleidt. Het gevolg hiervan is meer bewegingen over onder andere de Basisweg. Op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel VMA zijn maar beperkte aanpassingen nodig bij de aansluiting Basisweg – A10 (S102) om het verkeer hier in de toekomst goed te kunnen verwerken.

Noordoever

Autonetwerk

De Cornelis Douwesweg vormt de belangrijkste ontsluitingsroute tussen de A10 en de deelgebieden van Haven-Stad op de noordoever. De transformatie van deze deelgebieden is voorzien vanaf 2030. De Tt. Vassumweg heeft meer de functie van buurtontsluitingsweg met voorzieningen, winkels en horeca. De benodigde ingrepen in het autonetwerk op de noordoever zijn beperkt omdat het huidige netwerk al goed op orde is. Een belangrijk aandachtspunt in het netwerk de aansluiting van de Verlengde Stellingweg (S118) op de A10. Dit punt moet in de toekomst het verkeer van en naar de A10 goed kunnen afwikkelen. Dit is niet alleen nodig voor verkeer van en naar Haven-Stad maar ook naar de diverse andere gebiedsontwikkelingen op de noordoever (o.a. NDSM en Buiksloterham) en niet te vergeten naar de bestaande buurten van Amsterdam-Noord. Volgens berekeningen met het verkeersmodel komt deze aansluiting vanaf 2030 door de verschillende ontwikkelingen behoorlijk onder druk te staan. Hier zijn dus maatregelen nodig voor een zo optimaal mogelijke afwikkeling van het verkeer in de toekomstige situatie.

Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
16	Knip Sloterdijkerweg (incl. herinrichting)	2022 (of later)	Uitwerking 2021
17	Afwaarderen Transformatorweg (naar 2x1)	2025	Verkenning 2021
18	Opwaarderen Nieuwe Hemweg (naar 2x2)	2025	Verkenning 2021*
19	Nieuwe ontsluiting Minervahaven (zuidkant)	2025	Verkenning 2021*
20	Aanpassen kruising Hemknoop	2030	Verkenning 2021*
21	Aansluiting A10 zuidoever (S102 Basisweg)	2030	Verkenning 2021*
22	Aansluiting A10 noordoever (S118 Verl. Stellingw.)	2030	Verkenning 2021**
23	Aansluiting A10 zuidoever (S101 Nieuwe Hemweg)	2035	Verkenning 2021***
24	Verbinding Nieuwe Hemweg - Radarweg	2035	Verkenning 2025

* *Optie is om deze drie samen te voegen tot één verkenning*
** *Probleemanalyse komt aan de orde in Mobiliteitsplan Noord*
*** *Ontwerpnota van nieuwe aansluiting is in 2020 opgeleverd*

7.4 Mobiliteitshubs

Ambitie

Mobiliteitshubs op goed gekozen locaties leveren een bijdrage aan het autoluwe karakter van de deelgebieden van Haven-Stad omdat ze de overstap op andere vervoermiddelen zoals deelmobiliteit kunnen faciliteren. Het invullen van het eerste of laatste deel van je reis van A naar B met deelmobiliteit die is ondergebracht in hubs, is straks de normaalste zaak van de wereld. Haven-Stad wordt een nieuwe stadswijk waarbij meervoudig ruimtegebruik eerder regel dan uitzondering is. In de mobiliteitshubs worden daarom waar mogelijk ook andere voorzieningen ondergebracht die een bijdrage leveren aan de kwaliteit, de beleving en de sociale veiligheid van de plek. Hierbij kan gedacht worden aan het toevoegen van ruimtes voor logistiek (zoals pakketwanden met lockers), een fietsreparatiepunt, een koffiebar of zelfs een mobiliteitswinkel waar je reisadvies kan krijgen. De mobiliteitshub kan heel goed onderdeel zijn van een groter gebouw of van de bebouwing op blokniveau. In het geval van een zelfstandig gebouw kan op het dak van de hub een sportveld of een buurttuin worden aangelegd of kan hier de energieopwekking plaatsvinden.

Netwerk en type hubs

Bij het bedenken van een netwerk van mobiliteitshubs voor Haven-Stad, gaat het onder andere om het inventariseren van kansrijke locaties, het doen van schattingen van hoeveelheden plekken voor deelmobiliteit en andere vervoermiddelen en om het bepalen van governance-modellen voor de bouw en exploitatie van de hubs. Voor de eerste deelgebieden is dit netwerk al geschetst en onderdeel van het Mobiliteitsplan Zuidflank en Sloterdijk II.

De gemeente heeft in 2020 de visie ‘Hubs, plek voor mobiliteitstransitie’ afgerond waarin onder andere de verschillende type hubs, hun locatie en omvang en hun bijdrage in een groter netwerk aan bod komen. Mede op basis van deze visie is het beeld ontstaan dat de volgende type mobiliteitshubs voor Haven-Stad van toegevoegde waarde kunnen zijn:



Bron: Goudappel Coffeng

Type hub:	Locatie:	Gebruikers:	Vervoermiddelen o.a.:
1. Hub gericht op OV	Trein- en metrostation	OV-reizigers	Deelfiets, deelscooter
2. Hub multimodaal	Nabij OV en A10	Bezoekers + bewoners	Deelfiets, (deel)auto
3. Wijkhub	Rand van de wijk	Bezoekers + bewoners	Deelfiets, (deel)auto
4. Buurthub	Centrale plek in buurt	Bewoners	(Deel)fiets, deelbakfiets

Op steeds meer plekken in Nederland wordt onderzocht welk type mobiliteitshub van betekenis kan zijn om de bereikbaarheid en leefkwaliteit van het gebied te vergroten. Afhankelijk van de locatie worden daarbij bepaalde uitgangspunten gehanteerd. Voor Haven-Stad kunnen onderstaande aantallen richting geven waarbij voor elke hub altijd nog maatwerk nodig is.

- 2 deelauto's per 100 woningen
- 2 deelfietsen per 100 woningen
- 1 deelscooter per 100 woningen
- 1 wijkhub per 3.000 woningen.

Governance mobiliteitshubs

Ontwikkelaars kunnen straks in Haven-Stad mobiliteitshubs, waarin verschillende vormen van (deel)mobiliteit kunnen worden ondergebracht, bouwen en vervolgens verkopen aan exploitanten of andere partijen. Echter, ook de gemeente kan een rol pakken bij het bouwen en/of exploiteren van deze mobiliteitshubs vanuit de verantwoordelijkheid om een gebied bereikbaarheid en leefbaar te houden. Daarnaast zijn tussenvormen denkbaar zoals een gebiedsorganisatie waarbij ontwikkelaar(s) en gemeente vooraf afspraken maken over het gezamenlijk financieren en invulling geven aan een hub.

Groot voordeel van een rol van de gemeente bij eigendom en/of exploitatie van de hub, is dat de gemeente regie kan uitvoeren op het aanbod en zodoende kan inspelen op een veranderende mobiliteitsvraag in de tijd. Denk hierbij aan de introductie van nieuwe deelconcepten die bij de start nog niet waren voorzien of afnemende behoefte aan het gebruik van bestaande vervoermiddelen. Dit vraagt ook om een flexibele organisatie én indeling van een mobiliteitshub waarbij na verloop van tijd aanpassingen in het gebouw gemakkelijk zijn door te voeren op basis van nieuwe inzichten.

Werk maken van hubs:
Omdat het onderwerp mobiliteitshubs vrij nieuw is, zijn er op dit moment nog nauwelijks goede voorbeelden voorhanden. Het gevaar is dat gemeente, ontwikkelaars en andere marktpartijen afwachten en dat er geen initiatief wordt genomen om - al dan niet gezamenlijk - stappen te zetten. Hieronder volgt een globale opsomming van mogelijke stappen die gemeente en/of marktpartijen kunnen doorlopen om tot belangrijke inzichten en concrete resultaten te komen bij de totstandkoming van hubs:

Stappen:

1. Tijdig zorgen voor ruimtelijke reservering in het gebied of reservering op kavel- of blokniveau
2. 0-meting gebied (huidige modal split, vervoerbewegingen, verhouding wonen-werken etc.)
3. Doelstellingen formuleren (modal split, vervoerbewegingen, uitstoot etc.)
4. Bepalen van de potentiële doelgroep(en) en gebruikers en hun mobiliteitsbehoefte
5. Indicatie van type (deel)mobiliteit, aantallen, aanvullende voorzieningen, benodigde vastgoed/infra etc. (mede op basis van 4.)
6. Bepalen governance (rollen gemeente, projectontwikkelaar(s), aanbieders deelmobiliteit etc.)
7. Contractvorming, realisatie en oplevering
8. Benaderen aanbieders deelmobiliteit en diensten (afhankelijk van 6. en 7.)
9. Start exploitatie
10. Monitoren en bijsturen (op basis van 3. en 4.)

Zuidoever

Hubs gericht op OV

Vooral bij de drukke OV-knooppunten kunnen deelmobiliteit en MaaS (zie ook hoofdstuk 5 en 6) een bijdrage leveren aan de ketenreis van A naar B. Voorwaarden hierbij zijn dat de gebruikskwaliteit goed is, de deelmobiliteit op herkenbare plekken wordt aangeboden en dat er voldoende aanbod is om de transfer van OV op deze andere vervoermiddelen (en omgekeerd) snel te kunnen maken. Bij station Sloterdijk en het metrostation Hemknoop kunnen mobiliteitshubs op deze manier een bijdrage leveren aan het invullen van de 'first and last mile' van/naar de bestemming. In deze hubs gericht op het OV, wordt deelmobiliteit aangeboden zoals deelfietsen, deelscooters en eventueel deelsteps. Deelauto's krijgen hier bij voorkeur geen plek waardoor het maken van autoritten van/naar deze drukke stationsgebieden niet wordt gestimuleerd.

Hub multimodaal

Een Hub multimodaal waarbij verschillende vervoermiddelen samenkomen (OV, auto, deelmobiliteit), is op de zuidoever voorzien nabij de toegangsroute naar de Coen- en Vlothaven. Hier is, afhankelijk van de voorzieningen en attracties in de omgeving, naar verwachting behoefte aan een hub die voor ca. 50% gebruikt wordt door bewoners en bezoekers van dit deelgebied en voor ca. 50% door bezoekers met de auto die verder reizen met het aanwezige OV (bijv. tram 5 richting Minervahaven). De omvang van een Hub multimodaal op deze plek ligt rond de 1.500 plekken voor (deel)auto's plus nog de verschillende vormen van deelmobiliteit. Daarnaast is op de zuidoever nabij de Contactweg een strategische reservering voor een Hub multimodaal gedacht. Van deze hub kunnen bewoners en bezoekers van nabij gelegen transformatiegebieden waar de bereikbaarheid nog niet op orde is gebruik van maken.

Wijk- en buurthubs

Zowel op de zuidoever als op de noordoever verschijnen in de verschillende deelgebieden naar verwachting wijk- en buurthubs. Maar dit is uiteraard ook mede afhankelijk van de ontwikkelaars van de verschillende bouwblokken. In het geval ontwikkelaars gaan samenwerken en gezamenlijk werk maken van een mobiliteitshub op één of enkele strategische locatie(s) in de wijk, kan dat betekenen dat ze niet allemaal hun eigen kleinschalige hub hoeven te realiseren. Bij samenwerken kunnen schaalvoordelen worden behaald en kunnen oplossingen ontstaan die goed zijn voor de bereikbaarheid van een groter gebied in plaats van enkel de eigen kavel. Wijkhubs liggen bij voorkeur aan de rand van de wijk zodat autoverkeer van/naar deze hubs niet door de buurtstraten hoeft. Afhankelijk van het programma van het deelgebied is in een wijkhub in Haven-Stad plek voor rond de 1.000 (deel)auto's en daarnaast nog verschillende vormen van deelmobiliteit. Buurthubs zijn kleiner, hebben meer een functie voor de bewoners en gebruikers van één kavel of blok en bieden plek voor met name de eigen fietsen, deelfietsen en deelbakfietsen.

e-Buurthubs:
In Amsterdam worden in de komende jaren 15 à 20 e-Buurthubs met elektrische deelmobiliteit ontwikkeld. Het gaat hierbij om kleinschalige hubs in de openbare ruimte. Met deze e-Buurthubs in de vorm van een living lab wordt het effect van elektrische deelmobiliteit onderzocht. Bewoners en ondernemers bepalen samen hoe een e-Buurthub eruit komt te zien. De effecten en resultaten van deze e-Buurthubs zijn naar verwachting bruikbaar bij de introductie van deelmobiliteit in de eerste deelgebieden van Haven-Stad (met als kanttekening dat de ambitie voor Haven-Stad is om grotere mobiliteitshubs van de grond te krijgen).

Het Europese project zet in op vermindering van CO2-uitstoot door het gebruik van slimme en schone deelmobiliteit boven de eigen auto. Het aanbieden van alternatieven voor de auto kan leiden die tot minder afhankelijkheid en gebruik van auto's omdat de keuze voor een bepaalde type vervoer bewuster wordt gemaakt. De gemeente is onderdeel van een consortium met onder andere de TU Delft en marktpartijen om het project van de grond te krijgen.

Noordoever

Hub multimodaal

Een hub die enkel gericht is op OV-reizigers is naar verwachting op de noordoever niet kansrijk. Een Hub multimodaal gericht op meerdere doelgroepen lijkt wel kansrijk in dit gebied, mede vanwege de nabijheid van de A10. Een mobiliteitshub met deelmobiliteit ergens in het gebied Melkweg (tussen Cornelis Douwesweg en de Coentunnel), kan van waarde zijn voor OV-reizigers die gebruik maken van de HOV-verbinding tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad en de HOV-bus naar station Sloterdijk. En het is goed denkbaar dat deze Hub multimodaal ook een P+R functie voor (deel)auto's krijgt. Daarnaast biedt de ligging van deze hub aan de fietsroute Amsterdam – Zaanstad grote kansen.

Afhankelijk van de voorzieningen en attracties in de omgeving, is de inschatting van de omvang van een dergelijke Hub multimodaal op deze plek ca. 1.500 plekken voor (deel)auto's. Daarnaast kunnen in deze hub verschillende vormen van deelmobiliteit worden ondergebracht waar bewoners en bezoekers van de omliggende buurten van Haven-Stad gebruik van kunnen maken. Maar dit is mede afhankelijk van de ligging en omvang van de wijk- en buurthubs die gedurende de transformatie waarschijnlijk ook in deze buurten verschijnen. Het is belangrijk dat er straks ook voor de noordoever van Haven-Stad een uitgekiend netwerk van mobiliteitshubs ontstaat waarbij de verschillende type hubs elkaar zo optimaal mogelijk aanvullen wat betreft de vervoermiddelen en gebruikers.

Mobiliteitshubs; opsomming eerste ideeën grotere hubs in Haven-Stad:

Mobiliteitshub Sloterdijk (oplevering rond 2025)
- Doelgroep: met name OV-reizigers
- Bovengronds, meerlaags en schaalbaar
- Flexibel en circulair gebouw: aanpasbaar door vrij in te delen vloeren, herbruikbaar door 'losmaakbaar bouwen', en circulair materiaalgebruik door hergebruikt staal en beton of (delen) in houtbouw
- Geen parkeerplaatsen voor (deel)auto's
- 1.500 stallingsplekken overig (o.a. deelfiets, deelscooter) + laadvoorzieningen (50% van de plekken)
- 1.000 m2 overige voorzieningen (bijv. winkeltje, pakketwanden, horeca, fietsreparatie)

Mobiliteitshub Hemknoop (oplevering rond 2030)
- Doelgroep: met name OV-reizigers
- Ondergrondse voorziening onder plein/ openbare ruimte of geïntegreerd met aanwezig vastgoed
- Geen parkeerplaatsen voor (deel)auto's
- 750 stallingsplekken overig (o.a. deelfiets, deelscooter) + laadvoorzieningen (50% van de plekken, 100% voorbereid)
- 1.000 m2 overige voorzieningen (bijv. winkeltje, pakketwanden, horeca, fietsreparatie)

Mobiliteitshub Melkweg (oplevering rond 2030)
- Doelgroep: met name P+R gebruikers van buiten, bewoners en bezoekers nabij gelegen buurten Haven-Stad en bezoekers aanwezige sportvoorzieningen en recreatiegebied Noorder IJplas
- Bovengronds i.c.m. sport en/of groen en/of zonnedaken en -gevels en schaalbaar
- 1.500* parkeerplaatsen (deel)auto's + laadvoorzieningen (100% van de parkeerplaatsen)
- 750* stallingsplekken overig (o.a. deelfiets, deelscooter, deelbakfiets) + laadvoorzieningen (50% van de plekken, 100% voorbereid)
- 1.000 m2 overige voorzieningen (bijv. winkeltje, pakketwanden, horeca, fietsreparatie)
- Circulair materiaalgebruik door hergebruikt staal en beton, of (delen) in houtbouw.
- Aanvullende faciliteiten om ter plekke (of nabij) opgewekte energie op te slaan of af te nemen via accupakketten auto's, wat hier op grotere schaal mogelijk wordt gemaakt
- Mogelijk gecombineerd met nieuw onderstation Liander, locatie snelladen taxi's en LEV's (= Light Electric Vehicle)

Mobiliteitshub Contactweg (strategische reservering periode 2025 - 2040)
- Doelgroep: met name bewoners en bezoekers van nabij gelegen transformatiegebieden (waar de bereikbaarheid nog niet op orde is) en bezoekers nabij gelegen sport-, maatschappelijke- en culturele voorzieningen
- Bovengronds, meerlaags en schaalbaar
- Flexibel en circulair gebouw: aanpasbaar door vrij in te delen vloeren en hogere verdiepingshoogten, herbruikbaar door 'losmaakbaar bouwen', en circulair materiaalgebruik door hergebruikt staal en beton of (delen) in houtbouw
- 750* parkeerplaatsen (deel)auto's + laadvoorzieningen (100% van de parkeerplaatsen)
- 300* parkeerplaatsen overig (o.a. deelfiets, deelscooter, deelbakfiets) + laadvoorzieningen (50% van de plekken, 100% voorbereid)
- Geen overige voorzieningen

Mobiliteitshub Coen- en Vlothaven (oplevering rond 2045)
- Doelgroep: met name P+R gebruikers van buiten, bezoekers en bewoners Coen- en Vlothaven en bezoekers aanwezige voorzieningen
- Ondergronds, geïntegreerd met aanwezig vastgoed en schaalbaar
- Circulair materiaalgebruik door hergebruikt staal en beton
- 1.500* parkeerplaatsen (deel)auto's + laadvoorzieningen (100% van de parkeerplaatsen)
- 750* stallingsplekken overig (o.a. deelfiets, deelscooter, deelbakfiets) + laadvoorzieningen (50% van de plekken, 100% voorbereid)
- 1.000 m2 overige voorzieningen (bijv. winkeltje, pakketwanden, horeca, fietsreparatie)

Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
25	Mobiliteitshubs zuidoever (4 grotere hubs)	2025 - 2045	Verkenning 2021
26	Mobiliteitshubs noordoever (1 grotere hub)	2030	Verkenning 2025

* *Maximale aantallen zodat kan worden ingespeeld op diversiteit aan functies en bestemmingen in omgeving en rekening kan worden gehouden met 'piekbelastingen'*







Basis Watergebruikskaart

7.5 Verbindingen over water

Ambitie

Omdat de transformatie van Haven-Stad op beide oevers van het IJ plaatsvindt, moet vanaf een bepaald moment rekening worden gehouden met steeds meer uitwisseling tussen de deelgebieden op beide oevers. Dat moment ligt naar verwachting rond 2030 als verschillende deelgebieden die direct aan het IJ liggen in ontwikkeling zijn (of gaan). Daarnaast vormt Haven-Stad een schakel in een groter netwerk waarbij reizigers vanuit verder weg gelegen delen van de stad en regio door Haven-Stad reizen naar hun bestemming. Met name het deelgebied Coen- en Vlothaven vormt zo'n belangrijk schakelpunt waar vanaf 2040 meerdere fiets- en OV-verbindingen samenkomen en waarbij goede verbindingen naar deze plek over het IJ en de aanwezige insteekhavens van cruciaal belang zijn.

Adviescommissie Oeververbindingen

De Adviescommissie Oeververbindingen onder leiding van de Belgische hoogleraar Alexander D'Hooghe, heeft zich in 2019 en 2020 gebogen over de mogelijkheid van vaste oeververbindingen in de stad. Dit konden bruggen en tunnels zijn. Bij deze opgave is een relatie gelegd met de functie van het IJ als doorgaande scheepsroute. Op 26 juni 2020 kwam de adviescommissie met een 'zwaarwegend advies'.
De commissie stelt voor Haven-Stad een brug voor tussen NDSM en de Minervahaven. Deze zgn. westbrug is toegankelijk voor fiets, voetganger en bus. Volgens de commissie zijn op deze westbrug op termijn dagelijks ongeveer 30.000 fietsbewegingen te verwachten. Op de noordoever sluit de brug aan op de OV- en fietsverbinding naar Zaanstad en de Johan van Hasseltweg. Op de zuidoever sluit de brug aan op fietsroutes naar het centrum, de Binnenring en station Hemknoop. Andere onderdelen van het advies zijn het verplaatsen van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA) voor cruiseschepen naar de Coenhaven en een kabelbaan tussen Coen- en Vlothaven en de noordoever.

Het advies en de bevindingen van de Adviescommissie Oeververbindingen zijn opgenomen in een rapportage met als titel 'Genereus Verbonden'. Hierna een samenvatting van de belangrijkste adviezen in relatie tot Haven-Stad:

'De commissie adviseert een toekomstvast inrichtingsplan voor het IJ met genereuze oeververbindingen en een vrije en robuuste vaarweg. Het concept-inrichtingsplan legt drie primaire oeververbindingen vast die zowel op stedelijke als regionale schaal een logische structuur voor de hoofdfietsverbindingen van Amsterdam introduceren. Twee van deze primaire verbindingen zijn nieuwe bruggen over het IJ op locaties waar een in te richten fietsbinnenring het IJ kruist (NDSM - Haparandadam en Johan van Hasseltweg - Azartplein - Rietlandpark). Deze genereuze en toekomstvaste bruggen hebben een standaard vrije hoogte van 12,50 meter boven de maatgevende hoogwaterstand op het IJ. Dit laat de veilige doorvaart van schepen met vier gestapelde lagen (lege) high-cube containers toe. Deze bruggen faciliteren ook openbaar vervoer (tram en/of bus)'.

'De commissie stelt voor om het IJ ten oosten van de Haparandadam af te waarderen als maritieme toegangsweg. In dit kader wordt een stappenplan voorgesteld waarbij de huidige cruiseterminal (PTA) westwaarts, naar de Coenhaven, wordt verplaatst, en het reeds bestaande plan om de Oranjewerf te sluiten wordt uitgevoerd. Ten slotte wijst de commissie het openstellen van de IJ-tunnel voor fietsverkeer af, en beschouwt de commissie een kabelbaan als een extra secundaire verbinding op een locatie nabij de Coenhaven'.

Kabelbaan

Het oorspronkelijke tracé van de kabelbaan liep tussen NDSM en de Minervahaven en vandaar verder naar station Hemknoop. Stichting IJbaan, de initiatiefnemers van de kabelbaan, wilde in 2025 in exploitatie gaan tijdens het 750 jarig bestaan van de stad. Met het advies van de Adviescommissie Oeververbindingen was het voornemen om het initiatief van de kabelbaan te verleggen naar een meer westelijk gelegen tracé tussen de Coen- en Vlothaven en de noordoever, en in verband te brengen met de verplaatsing van de cruiseterminal naar de Coenhaven. Begin 2020 is in samenwerking met de initiatiefnemers nader onderzoek gedaan naar alternatieve tracés waarbij is onderzocht wat de precieze meerwaarde is van de kabelbaan in het OV-netwerk. Eind 2021 is een Intentieovereenkomst getekend tussen de Stichting IJbaan, de gemeente en de Vervoerregio. In deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd over het doen van een haalbaarheidsonderzoek naar het volgende tracé: omgeving Softwareweg – Moermanskkade – metrostation Isolatorweg. Als de haalbaarheid van dit tracé is aangetoond dan kan in principe een Realisatieovereenkomst worden aangegaan.

Bij behandeling van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad in de Raad van 21 december 2017 is de volgende motie aangenomen (zie ook paragraaf 4.1):

Om in een nadere uitwerking van Haven-Stad, voor 1 januari 2019, de volgende verkeersopties globaal te onderzoeken:

- Een vaste fietsverbinding tussen de Noorder en Zuideroever van het IJ ter hoogte van Haven-Stad,
- Een Noord-Zuid metroverbinding tussen Haven-Stad (bijvoorbeeld bij Sloterdijk) en Zaanstad.

In de raadsvergadering van 10 juli 2019 is een motie aangenomen waarbij B&W het volgende is verzocht:

Zich in te spannen om te komen tot afspraken met de initiatiefnemers van de kabelbaan, over haalbaarheid, over taak- en kostenverdeling en over planning;
Op basis hiervan een afgewogen besluit te nemen over het al dan niet sluiten van een realisatieovereenkomst.



Bron: Stichting IJbaan / UNSTUDIO

Pontverbindingen

Met name richting de latere fasen van de transformatie van Haven-Stad worden pontverbindingen steeds belangrijker. De eerste pontverbindingen lijken nodig rond 2030 als de transformatie van de centrale zone (het gebied rondom het toekomstige metrotracé) en de deelgebieden op de noordoever op gang begint te komen. Niet alleen voor Haven-Stad zijn de pontverbindingen van toegevoegde waarde. Ook de bestaande buurten van Amsterdam-Noord en het achterland (Landsmeer, Oostzaan, Zaandam) profiteren zo mee van een verbeterde (fiets)bereikbaarheid met het gebied ten westen van de binnenstad en station Sloterdijk en omgeving.

Gelet op de a-typische vorm van verschillende woonbuurten in Haven-Stad, met soms lange en smalle pieren en verschillende insteekhavens, is de bereikbaarheid over land niet overal optimaal. Het is ook zeer de vraag of er straks OV-lijnen op (of nabij) iedere pier in Haven-Stad verschijnen. Pontverbindingen die aansluiten op het fijnmazig fietsnetwerk van Haven-Stad kunnen dus een belangrijke bijdrage leveren aan het bereikbaar maken van verder weg gelegen buurten. En als er rondom een pontplein voldoende ruimte aanwezig is kan zinvol zijn om in de nabijheid haltes voor OV aan te leggen zodat de overstap van pont op bus of tram mogelijk wordt.

De volgende pontverbindingen kunnen nuttige en kansrijke schakels vormen in het netwerk:

1. Keerkringpark – Nieuwe Hemweg (vanaf 2030)
2. Toetsenbordweg – Westerhoofd (vanaf 2040)
3. Keerkringpark – Noorderhoofd (vanaf 2040)

Voor de verbindingen 2 en 3 zijn naar verwachting per verbinding twee schepen nodig bij de exploitatie, voor verbinding 1 die een langere afstand kent, zijn naar verwachting drie schepen nodig. In totaal zijn er voor Haven-Stad in de eindsituatie ca. 8 schepen nodig (rekening houdend met één reserve). Dit aantal komt bovenop de benodigde ca. 20 schepen die op andere verbindingen in de stad varen.

Onderzoek nieuwe ponthaven:
In 2020 is onderzoek gedaan naar mogelijke locaties voor een nieuwe ponthaven voor in totaal ca. 30 schepen. De huidige ponthaven in het Hamerkwartier blijft mogelijk in gebruik en wordt dan aangevuld met een nieuwe ponthaven elders in de stad, of wordt volledig vervangen door een andere locatie. Haven-Stad is één van de zoekgebieden voor de nieuwe ponthaven.

Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
27	Pontverbindingen in Haven-Stad	2030 - 2040	Verkenning 2025
28	Westbrug over IJ tussen Minervahaven en NDSM	2035	Verkenning 2025
29	Kabelbaan tussen Coen- en Vlothaven en Noord*	2040	Verkenning 2025

* *De adviescommissie Oeververbindingen heeft in haar advies een relatie gelegd tussen de kabelbaan en een nieuwe cruise terminal in de Coenhaven*

7.6 Logistiek

Ambitie

In Haven-Stad kiest een aanzienlijk deel van de bewoners en bedrijven er straks voor om bestellingen snel en op een zelfgekozen tijdstip en locatie te ontvangen. Hierbij maken leveranciers deels gebruik van een 'marktplaats' waarbij verschillende type voertuigen worden ingezet. Voor de zgn. dikke stromen, zoals de bevoorrading van supermarkten, grote warenhuizen en horeca in Haven-Stad, worden nog steeds grotere voertuigen ingezet. Kleinere zendingen zoals boodschappen, pakketjes en maaltijden worden met kleinere voertuigen gedaan, waarbij met name LEV's (= Light Electric Vehicle) worden ingezet waarvan sommige over de bredere fietspaden rijden. Het aandeel van online-aankopen stijgt elk jaar. Dit leidt tot meer vervoerbewegingen op meerdere momenten van de dag. Er zijn daarom slimme oplossingen nodig.

Stadslogistiek krijgt een prominente plek bij de inrichting van de buurten van Haven-Stad, waarbij functies die afhankelijk zijn van grotere voertuigen en volumes zoveel mogelijk een plek krijgen nabij de belangrijkste toevoerroutes. Met dynamische laad- en losplekken kan de functie per dagdeel veranderen (naar bijvoorbeeld verblijfsgebied of terras). Dropzones en distributiestraten dragen bij aan een efficiënte afhandeling van goederenstromen en dit voorkomt dat voertuigen onnodig lang op straat hoeven te staan. Bevoorrading aan de randen van de dag (of zelfs 's nachts) met stille en zero emissie voertuigen, kan een positief effect hebben op de drukte overdag. Vervoer van goederen en bouwmateriaal over water, of pakketjes met drones door de lucht, wordt steeds normaler dus het is van belang om alvast na te denken welke ruimtelijke ingrepen hiervoor nodig zijn in Haven-Stad.

Stadshubs

Binnen de stadslogistiek is steeds meer interesse in stadshubs, een plek aan de rand van de stad en meestal dichtbij een snelweg waar leveranciers hun bestellingen kunnen afleveren. Met kleinere zero emissie voertuigen worden producten vervolgens gebundeld de stad ingereden, waarbij een goede samenwerking tussen de logistieke partijen een voorwaarde is. Aan deze stadshubs kunnen ook andere functies worden toegevoegd zoals oplaadvoorzieningen en ruimte voor tijdelijke opslag van goederen. Ongeveer 15% van de goederenstromen binnen de stadslogistiek kan met kleinere voertuigen zoals LEV's worden ingevuld. Het overgrote deel van de stromen moet echter nog steeds met andere voertuigen zoals vrachtauto's worden gedaan.

Indien er meerdere stadshubs verschijnen in de nabijheid van Haven-Stad, kan een bijdrage worden geleverd aan de vermindering van de uitstoot en congestie. Zodoende wordt ook het bundelen van goederen en de overslag op kleinere en schone voertuigen bevorderd. Goede voorbeelden hiervan zijn CityHub in de Alfadriehoek, dat zich heeft gespecialiseerd in opslag en groene stadsdistributie, en Amsterdam Logistic Cityhub (ACL) die naar verwachting in 2021 een stadhub in de Petroleumhaven opent.



Bron: ACL

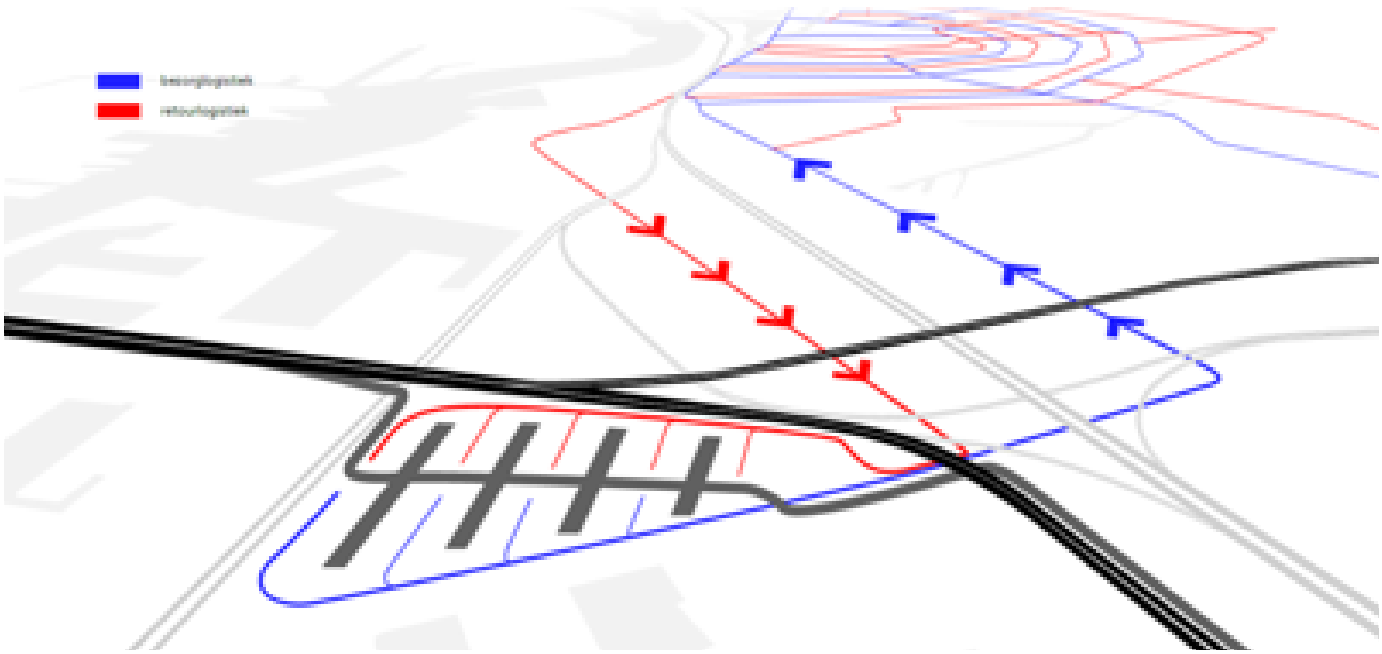
Vervoerscentrum:
Nabij Haven-Stad bestaan plannen voor een stadshub op grotere schaal. Het gaat hierbij om het Vervoerscentrum in Sloterdijk 2 Noord en het bedrijventerrein ten noorden hiervan (zie ook Hoofdstuk 4). Voor dit Vervoerscentrum zijn de gemeente en het Havenbedrijf bezig met plannen voor een overslagpunt voor goederen. Dat wordt de primaire functie van het gebied in de toekomstige situatie. Daarnaast worden ook andere functies aan deze plek toegevoegd zodat er een mix van functies kan ontstaan met meervoudig ruimtegebruik. Ook de transitie naar een circulaire economie met een voorname rol voor retourstromen kan hier een rol gaan spelen.

Voor Haven-Stad bieden deze ontwikkelingen op deze plek grote kansen om een belangrijke bijdrage te leveren aan de goederenstromen van en naar Haven-Stad, de vermindering van de congestie in de verschillende deelgebieden en het vergroten van de leefbaarheid. Een stadshub in deze vorm is pas echt effectief als meerdere deelgebieden van Haven-Stad zijn getransformeerd.

Logistiek over water en bouwhubs

In Haven-Stad kan de nodige efficiëntie worden behaald door vervoer van goederenstromen over water. Ongeveer de helft van de deelgebieden van Haven-Stad ligt aan het water waardoor er volop kansen zijn om dit water te benutten voor stadslogistiek, bouwlogistiek en ook de afvoer van afval. Bij de hiervoor genoemde Amsterdam Logistic Cityhub (ACL) is het ook de bedoeling om het IJ en de grachten te gebruiken bij de bevoorrading van de stad.

Omdat binnensteden steeds drukker worden is ook de interesse in bouwhubs aan de rand van de stad sterk toegenomen. Bij deze bouwhubs kunnen bouwmateriaal en personeel worden opgevangen en hier vandaan gebundeld naar de bouwplaatsen in de stad worden vervoerd. Dat scheelt tijd en onnodige verkeersbewegingen. Bouwhub Amsterdam in de Coen- en Vlothaven is hiervan een goed voorbeeld. Ook de bouwplaats van Booking.com op het Oosterdokseiland wordt bevoorraad over water, maar dan vanuit een andere locatie. Voor de transformatie van met name die deelgebieden van Haven-Stad die aan het water liggen, bieden bouwhubs en vervoer over water een goed alternatief voor transport over de weg.



Bron: MUST

In 2020 heeft de gemeente het 'Uitvoeringsplan Transport over Water' afgerond. Hierin zijn voorstellen aan de orde over hoe het vervoer over water te stimuleren, over de locaties en het gebruik van laad- en loslocaties, over de overige voorzieningen die nodig zijn en over het starten van pilots. In de komende jaren wordt het binnenwater nog vooral intensief gebruikt voor het herstel van kades en bruggen, maar op de langere termijn ziet de gemeente mogelijkheden voor deze vorm van goederentransport. Om dit te realiseren werken de gemeente, Het havenbedrijf, Waternet en TNO samen in het project 'Amsterdam Vaart!'.

Afvalpunt Toetsenbordweg:
Aan de Toetsenbordweg op het Cornelis Douwesterrein, is een tijdelijk inzameling- en overslagpunt voor grof en huishoudelijk afval gevestigd. In de komende jaren wordt dit vervangen door een 'recyclepunt nieuwe stijl': een energie-neutraal en duurzaam gebouwd complex waar een deel van het ingezamelde afval wordt verwerkt tot grondstoffen. De aanwezige kade wordt daarbij gebruikt voor zero emissie vervoer over water. De helft van de kade is beschikbaar voor andere partijen die voor hun logistieke bewegingen stromen ook het water willen benutten. De kade is bij voorkeur zo leeg mogelijk zodat alles wat op de kade wordt afgeleverd makkelijk en snel weer afgevoerd kan worden.



Bron: Scheepswerf Bocxe

Tabel: Opgaven en maatregelen

	Opgave/maatregel:	Wanneer nodig:	1e stap:
30	Stadshub(s) logistiek met overslagfunctie	2030 (of eerder)	Verkenning 2019*
31	Ingrepen bij vervoer/logistiek over water	2030 (of eerder)	Verkenning 2025

* *Verkenning naar Vervoerscentrum is in 2019 al gestart door Havenbedrijf en gemeente*

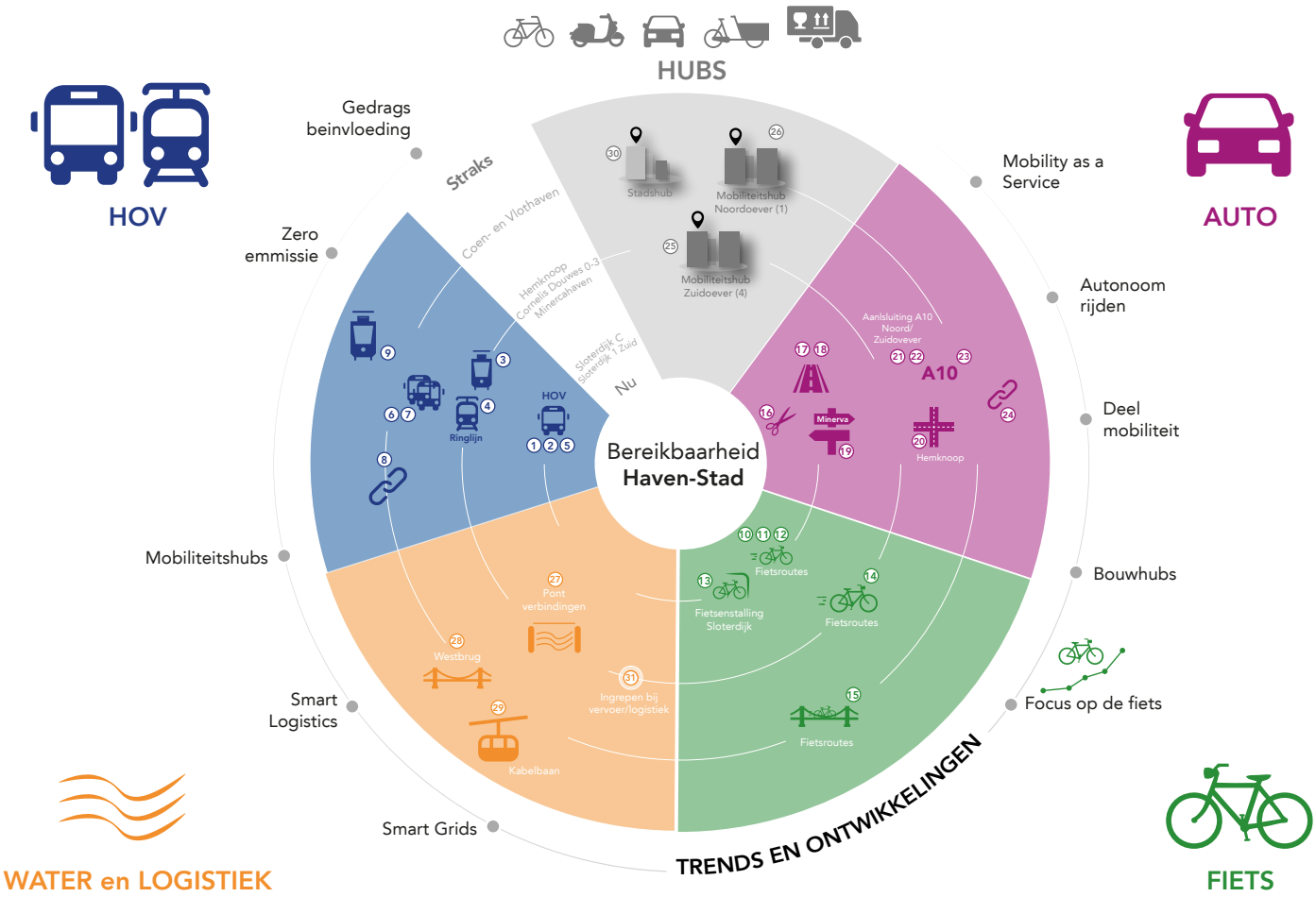

DHL
DHL


city supplier
Amsterdam

8 Planning

In onderstaande tabel staan alle opgaven en maatregelen uit hoofdstuk 7, bij benadering het jaartal dat het project (of het eerste onderdeel van de opgave) gereed moet zijn en een indicatie van de projectkosten.

	Opgave / Maatregel:	Planning:
1.	HOV-bus station Sloterdijk - CS	2024
2.	HOV-verbinding Amsterdam-Noord - Zaanstad	2030 (of later)
3.	Tram 5 naar Minervahaven	2030 (of later)
4.	Metro d.m.v. sluiten Ringlijn	2030 (of later)
5.	HOV-bus station Sloterdijk – Cornelis Douwes	2030
6.	Busverbinding tussen beide oevers over westbrug	2035
7.	Busverbinding station Sloterdijk – Coen- en Vlothaven	2040
8.	OV-verbinding Coen- en Vlothaven – Amsterdam-West	2040
9.	Tram 5 Minervahaven – Coen- en Vlothaven	2040
10.	Fietsroutes door/langs Spaarndammerbuurt	2025
11.	Fietsroutes naar/door Groot Westerpark	2025 - 2040
12.	Fietsroute Westerpark – Hugo de Grootplein	2025
13.	Fietsenstallingen bij station Sloterdijk	2025
14.	Fietsroutes door/langs Cornelis Douwes	2030
15.	Fietsroutes door Coen- en Vlothaven (incl bruggen)	2040
16.	Knip Sloterdijkerweg (incl. herinrichting)	2022 (of later)
17.	Afwaarderen Transformatorweg (naar 2x1)	2025
18.	Opwaarderen Nieuwe Hemweg (naar 2x2)	2025
19.	Nieuwe ontsluiting Minervahaven (zuidkant)	2025
20.	Aanpassen kruising Hemknoop	2030
21.	Aansluiting A10 zuidoever (S102 Basisweg)	2030
22.	Aansluiting A10 noordoever (S118 Verlengde Stellingweg)	2030
23.	Aansluiting A10 zuidoever (S101 Nieuwe Hemweg)	2035
24.	Verbinding Nieuwe Hemweg - Radarweg	2035 (of later)
25.	Mobiliteitshubs zuidoever (4x)	2025 - 2045
26.	Mobiliteitshub noordoever (1x)	2030
27.	Pontverbindingen in Haven-Stad	2030 - 2040
28.	Westbrug over IJ tussen Minervahaven en NDSM	2035
29.	Kabelbaan tussen Coen- en Vlothaven en Noord	2040
30.	Stadshub(s) logistiek met overslagfunctie	2030 (of eerder)
31.	Ingrepen bij vervoer/logistiek over water	2030 (of eerder)


HUBS
HOV
AUTO
Gedrags beinvloeding
Zero emmissie
Mobiliteitshubs
Smart Logistics
Smart Grids
Mobility as a Service
Autonoom rijden
Deel mobiliteit
Bouwhubs
Focus op de fiets
Straks
Nu
Coen- en Vlothaven
Hemknoop Cornelis Douwes 0-3 Minervahaven
Sloterdijk C Sloterdijk 1 Zuid
Stadshub
Mobiliteitshub Noordoever (1)
Mobiliteitshub Zuidoever (4)
Ringlijn
HOV
Aanlsluiting A10 Noord/ Zuidoever
A10
Minerva
Hemknoop
Fietsroutes
Fietsenstalling Sloterdijk
Fietsroutes
Pont verbindingen
Westbrug
Ingrepen bij vervoer/logistiek
Kabelbaan
Fietsroutes
Bereikbaarheid Haven-Stad
TRENDS EN ONTWIKKELINGEN
WATER en LOGISTIEK
FIETS

9 Aanpak vervolg

In dit hoofdstuk volgt een uitleg op hoofdlijnen over het oppakken van de monitoring van de maatregelen en de invulling van het programma-management.

Monitoring

Eind 2018 is het Monitoringsplan Haven-Stad vastgesteld door B&W. Sindsdien is er gewerkt aan het opzetten van een monitoringssysteem. Dit in het verlengde van de MER en de Ontwikkelstrategie uit 2017 waarin onder andere is vastgelegd dat per ontwikkeling in Haven-Stad moet worden aangetoond dat de modal split wordt gehaald. Cruciaal hierbij is het aandeel van de auto in de dagelijkse verplaatsingen dat conform de gestelde doelen en ambities in de MER niet hoger dan 19% mag zijn. Omdat het een adaptieve MER betreft dient gedurende de transformatie van Haven-Stad periodieke monitoring plaats te vinden om te bepalen of de gestelde doelen en ambities gehaald worden of dat bijsturing van de maatregelen nodig is.

Aan de hand van tellingen en het afnemen van enquêtes wordt gedurende de transformatie van Haven-Stad jaarlijks getracht om een goed beeld van de voorkeursmodaliteiten en daarmee de modal split te verkrijgen (inclusief daaraan gerelateerde indicatoren). De exacte model split kan in principe alleen modelmatig worden bepaald maar een goed beeld van het mobiliteitsgedrag van getransformeerde deelgebieden kan zo wel worden verkregen. Aan de hand van dit beeld kan vervolgens worden bepaald welke vervoerwijzen qua gebruik dienen te worden gestimuleerd. Gedurende de transformatie verandert het mobiliteitsgedrag en de modal split telkens en die verandering kan aanzienlijk zijn bij oplevering van omvangrijke ingrepen in het netwerk. Een voorbeeld hiervan is het sluiten van de Ringlijn. Op het moment dat de metro wordt opgeleverd is de verwachting dat het aandeel van het OV-gebruik in de dagelijkse verplaatsingen fors stijgt (ten opzichte van andere vervoerwijzen).

Modal split:

Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen, moet het aandeel van de auto in de modal-split omlaag. Uit de onderzoeken in het kader van de MER is naar voren gekomen dat een auto-aandeel van maximaal 21% voldoet. In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad uit 2017 is ingezet op een lager aandeel, en onderstaande modal split is opgenomen als ambitie:

Auto	15%
OV	30%
Fiets	30%,
Voetganger	25%

Op basis van nauwkeurig onderzoek met het verkeersmodel van de gemeente (VMA) in de afgelopen periode, kan inmiddels worden geconcludeerd dat deze geambieerde modal split niet haalbaar is. Een auto-aandeel van 15% is niet realistisch gebleken, zelfs niet bij relatief strenge maatregelen als een parkeernorm van 0,2 in combinatie met een maximale inzet op uiteenlopende alternatieven. Vandaar het voorstel om de hiervoor genoemde modal split uit 2017 te herijken naar de volgende verdeling:

Auto	20%
OV	25%
Fiets	35%
Voetganger	20%

Deze verdeling voor heel Haven-Stad op basis van VMA-onderzoek, komt redelijk overeen met de onlangs uitgevoerde berekeningen voor het deelgebied Sloterdijk 1 Zuid na transformatie. De modal split is echter een gemiddelde waarbij sommige deelgebieden bijvoorbeeld een iets hoger auto-aandeel in de verplaatsingen zullen hebben en andere weer een iets lager. Maar deze verdeling is een goede inschatting op basis waarvan gemonitord kan worden gedurende de transformatie.

Met een aangepaste modal split hoeven de eerder voorgestelde maatregelen uit de MER en de Ontwikkelstrategie niet te veranderen. De maatregelen in deze Mobiliteitsstrategie hebben namelijk nog steeds als basis het pakket aan maatregelen uit de MER en de Ontwikkelstrategie 2017, waarbij de inzet is om het autobezit en -gebruik te beperken en de focus te leggen op de alternatieven. Dat is dus niet veranderd. Wel is anders dat met de onlangs uitgevoerde VMA-berekeningen de modal split nu uitkomst is van berekeningen met het verkeersmodel in plaats van een gestelde ambitie.

Er is inmiddels goed zicht op alle verkeersintensiteiten in de verschillende fasen van Haven-Stad. Ten aanzien van het in deze Mobiliteitsstrategie voorgestelde netwerk voor OV, fiets, voetganger en auto, kan de conclusie worden getrokken dat dit netwerk, samen met de andere voorgestelde maatregelen, het programma voor wonen en werken in de verschillende fasen van transformatie van Haven-Stad tot en met de eindsituatie kan 'dragen'.

Invulling:
De verschillende vervolgacties, opgaven en maatregelen worden gecoördineerd door een programmamanager. De onderlinge afstemming en de bewaking van de samenhang en de voortgang van de maatregelen, wordt door de programmanager in samenwerking met een ondersteunend team gedaan. Er wordt periodiek gerapporteerd over alle opgaven en maatregelen in één voortgangsrapportage. Hierbij kan dan tevens periodiek de relatie worden gelegd met de monitoring en de in de MER gestelde doelen en ambities, en de eventuele noodzaak tot bijsturing van de maatregelen.

Over de precieze invulling van de werkzaamheden behorend bij het programmamanagement wordt een Programmaplan Mobiliteit Haven-Stad opgesteld.

Programmamanagement

Op basis van de vastgestelde Mobiliteitsstrategie worden door V&OR Startdocumenten opgesteld per ingreep waarin de aanpak van het vervolg wordt beschreven. Na besluitvorming over zo'n Startdocument kan het vervolg ter hand worden genomen. Dat kan een verkenning zijn of al een uitwerking van een maatregel. Het overgrote deel van de opgaven en maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 7, wordt niet door het programmateam Haven-Stad maar door één van de directies van de gemeente opgepakt. Daarnaast zijn er maatregelen waarvan het trekkerschap niet bij de gemeente ligt maar bij een andere overheid. Voorbeeld hiervan zijn de ingrepen aan de aansluitingen van de A10 die, na overeenstemming over de noodzaak van deze maatregelen en de dekking van de kosten, door RWS als wegbeheerder worden opgepakt. Een ander voorbeeld is de HOV-verbinding op de noordoever die inmiddels al door de Vervoerregio en de provincie is opgepakt.



LAS21013