

Mobiliteitsplan Hamerkwartier

Amsterdam 2040

Februari 2026

Gemeente Amsterdam

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Nieuwe situatie aan de IJ-boulevard bij de Kromhoutloods

Colofon

Opgesteld door	Goudappel
In opdracht van	Gemeente Amsterdam
Documenttitel	Mobiliteitsplan Hamerkwartier Amsterdam
Projectteam Goudappel	Lennert Bonnier, Sören Bigalke, Ties Bongers en Yorick van Pelt
Gemeente Amsterdam	Pascal van der Velde en Bas van Rossum
Documentkenmerk	018689.241025.R1.03
Status	Definitief
Datum	februari 2026

Inhoudsopgave

1. **Aanleiding** 4
2. **Mobiliteits- ambities voor het Hamerkwartier** 10
3. **Integraal mobiliteits-concept** 12
4. **Verkeers- effecten kwantitatief getoetst** 43
5. **Uitwerkingsagenda** 55

Aanleiding

Het Hamerkwartier in Amsterdam-Noord ondergaat een transformatie naar een levendig gemengd woon- en werkgebied, met hoge dichtheden en een aantrekkelijke openbare ruimte. De projectnota Hamerkwartier en investeringsnota Hamerkwartier leggen de ambities en uitgangspunten vast voor deze transformatie. Dit mobiliteitsplan beschrijft de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de ruimtelijke ambities te realiseren

1.



Van bedrijventerrein naar levendig woon- werkgebied

Het Hamerkwartier is één van de grotere Amsterdamse binnenstedelijke verdichtingslocaties. Voor het Hamerkwartier zet de gemeente in op circa 6.500 woningen en 270.000 m^2 BVO aan werken en voorzieningen. Dit zorgt voor groei van de mobiliteit. Om deze mobiliteitsgroei goed op te vangen, zijn mobiliteitsmaatregelen nodig.

Vanwege de ligging van het Hamerkwartier nabij het hart van de stad, en vanwege het stedelijke programma Autoluw ligt het voor de hand om in zetten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit als hoofdvervoerswijzen. Dit zijn ook de meest duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit. Dit document beschrijft de hoofdlijnen van de mobiliteitsmaatregelen en een uitwerkingsagenda voor de verdere planvorming.

Mobiliteitsplan bij het Hamerkwartier

Goudappel is reeds in 2017 gevraagd om samen met de gemeente Amsterdam een mobiliteitsplan te maken dat aansluit op de ambities en uitgangspunten voor het Hamerkwartier (de Projectnota Hamerkwartier uit 2018), de gemeentelijke Nota Parkeernormen Auto (november 2017), gemeentelijke Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (Maart 2018) en de stadsbrede agenda Amsterdam Autoluw (2020) en Amsterdam Maakt Ruimte (2023).

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan is destijds veelvuldig afstemming geweest met het ontwerpteam Hamerkwartier en de gemeentelijke beleidsambtenaren, om zo tot een integraal mobilteitsplan te komen. En zijn er drie werksessies georganiseerd met de thema's Algemene Mobiliteit in het Hamerkwartier, logistiek & smart mobility, en parkeren.

Dit heeft geleid tot het Mobiliteitsplan Hamerkwartier (juli 2019). De uitgangspunten van dit mobiliteitsplan zijn vervolgens overgenomen in de



Investeringsnota Hamerkwartier, die de gemeenteraad in februari 2022 heeft vastgesteld. Dit betekent dat de gemeenteraad heeft ingestemd met de voorgestelde maatregelen, zoals de herinrichting van de kruising Johan van Hasseltweg-Meeuwenlaan en het verlagen van de maximum parkeernorm binnen de bandbreedte van de Nota Parkeernormen Auto (2017) voor woningen en kantoren en het minimum voor voorzieningen.

Voorliggend mobiliteitsplan bouwt voort op het vorige mobiliteitsplan uit 2019 en geeft een actualisatie van onder meer de meest recente verkeerscijfers en (indicatieve) planning van de gebiedsontwikkeling. Dit mobiliteitsplan is daarmee één van de onderleggers van de juridisch-planologische procedures voor het Hamerkwartier.

Gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen

De investeringsnota Hamerkwartier gaat uit van een gevarieerde mix aan ruimtelijke functies. Na de transformatie van het Hamerkwartier zal circa 2/3 van het programma wonen en circa 1/3 werken en voorzieningen zijn. Circa 10% van dit totale ruimtelijk programma bestaat uit bestaande, te handhaven functies. Het totaalprogramma van het Hamerkwartier geldt als vaste basis voor alle mobiliteitsscenario's. Het Hamerkwartier kent veel verschillende gebiedseigenaren en zal het gebied stapsgewijs transformeren naar het eindbeeld.

Woonprogramma	Aantal woningen
Sociale huurwoningen (30%) -> gemiddeld 55 m²	1.883
Middeldure huurwoningen (40%) -> gemiddeld 55 m²	2.513
Vrije sector woningen (30%) -> gemiddeld 67 m²	1.883
Bestaande woningen	146
Totaal	**6.425**

Werkprogramma	Aantal	Aantal m² BVO
Bedrijven		134.000
- waarvan bestaand		*80.000*
Kantoren		66.000
Commercieel		30.000
Overig (parkeren & nuts)		10.451
Alles in 1 school	3	11.100
VO-school	1	7.800
Sporthal	1	3.400
Cultuurpodium	1	1.500
Buurtkamer	2,5	300
Behandel-woonlocatie	1	200
Buurtteam locatie	1	300
Dagbesteding	1	100
Gezondheidscentrum	1	1.200
Apotheek	2,5	375
Totaal		**266.726**

Woon- en werkprogramma Hamerkwartier.
Bron: gemeente Amsterdam 2025

Toetsing met het Verkeersmodel Amsterdam

Om de keuzes cijfermatig te toetsen, is gebruik gemaakt van het Amsterdamse verkeersmodel versie 5.0 (VMA 5.0). Er zijn verschillende scenario's doorgerekend (zie hoofdstuk 4 voor de resultaten van de modeldoorrekeningen):

- Situatie 2024
- Situatie 2035 zonder ontwikkeling Hamerkwartier
- Situatie 2035 met ontwikkeling Hamerkwartier
- Situatie 2040 met ontwikkeling Hamerkwartier, met regulier Amsterdam mobiliteitsbeleid
- Situatie 2040 met ontwikkeling Hamerkwartier met terughoudend mobiliteitsbeleid (worst-case)

Het VMA 5.0 houdt rekening met de autonome stedelijke groei en de formeel vastgestelde planontwikkelingen in Amsterdam. Het beleid rondom 30 km/h in de gehele stad en betaald parkeren in stadsdeel Noord zijn hier onderdeel van.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft waarom gekozen wordt voor een hoofdrol voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit nodig is voor het Hamerkwartier. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de mobiliteitsprincipes behandeld. Hoofdstuk 4 gaat in op de uitkomsten van de cijfermatige analyses met het verkeersmodel: welke verkeersstromen ontstaan er voor lopen, fietsen, OV en autoverkeer, en welke maatregelen worden genomen. Hoofdstuk 5 bevat tenslotte de uitwerkingsagenda voor het vervolg.



Spijkerstraat Hamerkwartier

1850



1975



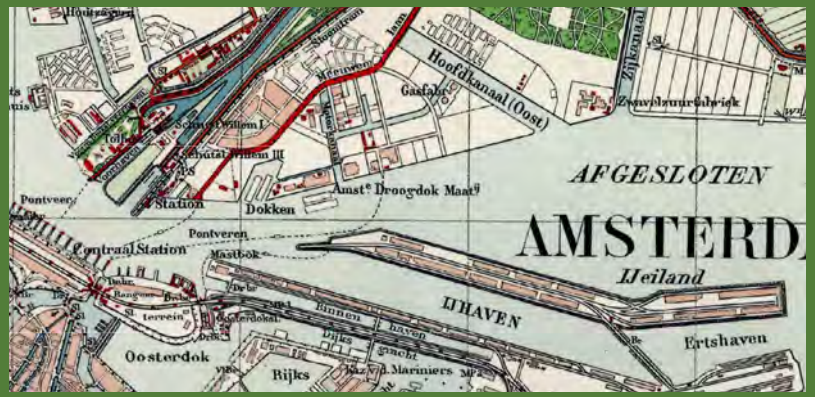
1900



2000



1950



2018



Ligging van het Hamerkwartier

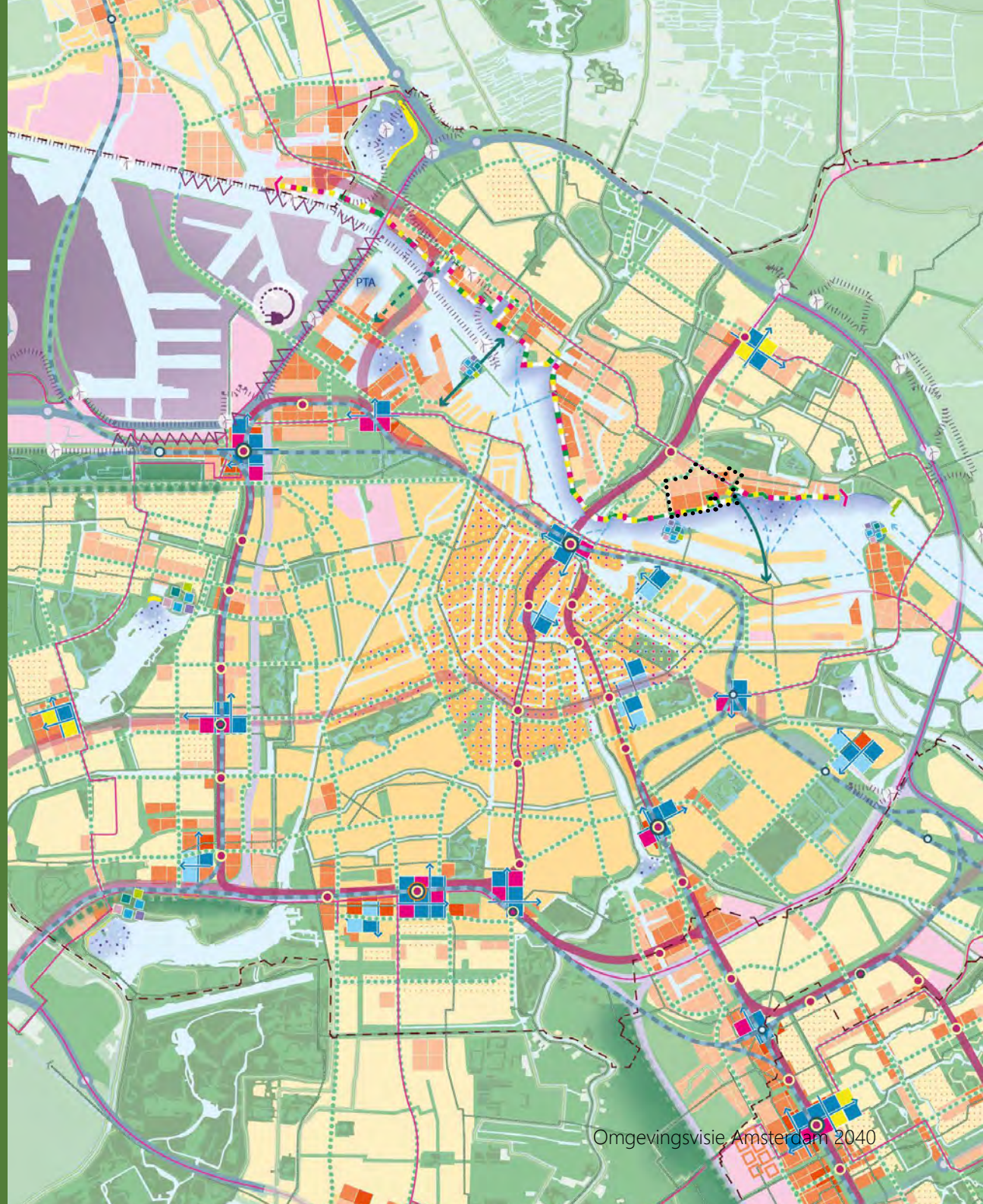
Het Hamerkwartier is een creatief werkgebied met ook publieksaantrekkende horeca- en leisure functies. Het gebied is gelegen aan de Oostelijke IJ-oever in Amsterdam Noord. Het ligt anderhalve kilometer vanaf Amsterdam Centraal Station. Op minder dan 800 meter ligt een station van de Noord/Zuidlijn met directe verbindingen naar het Buikslotermeerplein, de binnenstad en de Zuidas. Voetgangers en fietsers kunnen met het Oostveer, IJpleinveer en Buiksloterwegveer naar de zuidelijke IJ-oever reizen. Voor het autoverkeer is het Hamerkwartier via de Johan van Hasseltweg-Leeuwarderweg (S118) aangetakt op de A10. Daarnaast is in 2034 de Oostbrug voor fietsers en voetgangers voorzien. De Oostbrug verbindt het Hamerkwartier direct met stadsdeel Oost. Het Hamerkwartier ligt daarmee dicht bij de binnenstad, een milieu dat uitnodigt om verplaatsingen 'van nature' te voet en per fiets te doen. De toekomstige gebruikers van het gebied kunnen belangrijke bestemmingen veelal te voet, per fiets en met het OV bereiken.



Mobiliteits-ambities voor het Hamerkwartier

Amsterdam groeit de komende jaren flink door. In de Omgevingsvisie 2040 kiest de stad nadrukkelijk voor groei van de stad op basis van de vijf strategische keuzes, het gaat daarbij om: Meerkernige ontwikkeling, groei binnen de grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken. Het Hamerkwartier ligt op stedelijk schaalniveau dicht bij het hart van de stad en de gemeente ziet hier grote kansen voor stedelijke verdichting met gemengde functies, waarbij lopen en fietsen een belangrijke rol spelen in het mobiliteitssysteem.

2.0



Omgevingsvisie Amsterdam 2040

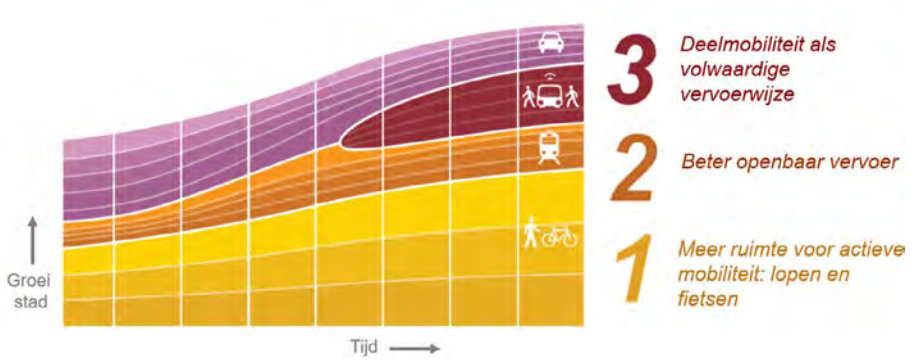
Binnenstedelijke verdichting: een uitdaging voor mobiliteit

De transformatie van het Hamerkwartier kenmerkt zich door een sterke verdichting van functies. Dit zet extra druk op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Met de juiste keuzes geeft stedelijke verdichting nieuwe kansen voor de mobiliteit van de gehele stad: een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid evenwichtig met elkaar verbonden zijn. Concreet gaat het om:

- **Gezonde en sociale stad:** lopen en fietsen helpt bij het voorkomen en terugdringen van welvaartsziekten, depressies en stressgevoelens. Een stad waarin het prettig lopen en fietsen is, draagt ook bij aan sociale inclusiviteit.
- **Bereikbare stad:** Een mobiliteitssysteem met een balans tussen lopen, fiets, openbaar vervoer en auto draagt bij aan de economische bereikbaarheid en robuustheid van de stad.
- **Duurzame stad:** lopen en fietsen zijn de meest emissievrije en energievriendelijke vormen van mobiliteit. Ook emissievrij OV is relatief duurzaam. Het aanbieden van deelmobiliteit zorgt voor bewuster mobiliteitsgedrag en minder uitstoot.
- **Stad met ruimtelijke kwaliteit:** bij binnenstedelijke verdichting moet de mobiliteitsgroei worden opgevangen zonder dat dit leidt tot extra ruimtegebruik. Een modal shift naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit heeft minder ruimtebeslag dan groei van het regulier autogebruik. Dit geeft de stad meer ruimte voor groen, leefbaarheid en verblijfskwaliteit.

Samenvattend: mobiliteitstransitie nodig

Om in een groeiende stad als Amsterdam bovenstaande doelen te realiseren, is een mobiliteitstransitie nodig. Dit is een belangrijke voorwaarde voor een gezonde en duurzame doorontwikkeling van de stad: een duurzaam en ruimte-efficiënt mobiliteitssysteem met een centrale rol voor lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, waarbij de hoeveelheid autoverkeer beperkt blijft. Amsterdam heeft de mobiliteitstransitie de laatste jaren al in gang gezet. Dit heeft zich vertaald in de verschillende stadsbrede beleidsdocumenten en het Hamerkwartier als groot binnenstedelijk ontwikkelgebied gaat er in mee.



Schematische weergave van de systeemsprong mobiliteit op drie fronten. Eén: meer ruimte voor actieve mobiliteit, Twee: beter openbaar vervoer en drie: deelmobilitiet als volwaardige vervoerwijze.

Integraal mobiliteits-concept

De mobiliteitstransitie voor het Hamerkwartier krijgt concrete uitwerking met een samenhangend en integraal mobiliteitsconcept, dat een uitwerking is van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

3.



Smart Mobility Wheel: plattegrond voor mobiliteitskeuzes

Het mobiliteitsconcept voor het Hamerkwartier geeft concrete uitwerking met behulp van onderstaand Mobiliteitswiel. Kern van deze aanpak is het breed benaderen en integraal verbinden van meerdere subdomeinen binnen mobiliteit. Hierin worden nieuwe trends en nieuwe manieren van denken in een groter, samenhangend handelingskader geplaatst. Waardoor nieuwe concepten zoals STOMP (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto) GOW30 en 15-minutenstad méér worden dan slechts een kortstondige hype. Het gaat om samen laten werken van maatregelen op het gebied van infrastructuur én gedragsbeïnvloeding én parkeerbeleid én mobiliteitshubs én openbare ruimte. Dit ligt in lijn met het stedelijk beleid conform opvolgende structuur- en omgevingsvisies, Amsterdam Maakt Ruimte en de Agenda Autoluw.



De vijf principes hangen met elkaar samen, en moeten onderling in balans zijn:

- **Verdichten en verstedelijkingskeuzes:** inzetten op nabijheid, principe van de 15-minutenstad.
- **Verleiden met gedragsbeïnvloeding:** bijvoorbeeld parkeerbeleid met passende parkeernormen, tarieven en locaties, aandacht voor fietsparkeren.
- **Veraangenamen:** prettige openbare ruimte met de mens als maat der dingen, stimuleren van wandelen als volwaardige vervoerwijze.
- **Verbinden met STOMP-mobiliteitsnetwerken:** met o.a. een verkeersveilige wegcategorisering, een herkenbaar voetgangersnetwerk, continue en comfortabele fietsroutes.
- **Verbeteren en verknopen:** uitwerking van mobiliteits- en OV-knooppunten en -services (van bezit naar gebruik), visie op OV met HOV-bundels en Mobility as a Social Service naast reguliere deelmobiliteit, uitwerking Zero Emission Stadslogistiek met logistieke stadsdistributiepunten.

Alle principes hangen met elkaar samen, en moeten onderling in balans zijn. De totale ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Alle maatregelen (fysiek of niet-fysiek) richten zich op het versterken van de kwaliteit van het (stedelijk) leven.

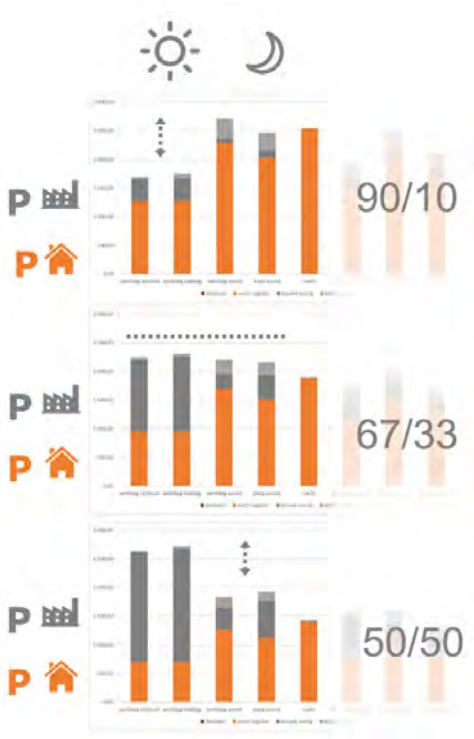
Principe 1: goede ruimtelijke ordening maakt mobiliteit efficienter

Hoge mate van functiemenging: minder onnodige mobiliteit

Omdat de centraal-stedelijke ligging duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk maakt, is het gebied geschikt voor intensief gebruik met hogere dichtheden. Het Hamerkwartier bestrijkt circa 39 Ha.
De gemeente zet in op een intensief ruimtelijk programma van circa 780.000 m^2, met een floor space index (FSI) van 3,7. De FSI is de verhouding van de bruto vloeroppervlakte ten opzichte van de bijbehorende terreinoppervlakte. Bij een FSI van 1 is bijvoorbeeld het hele terrein bebouwd met een bouwlaag, maar het kan ook zijn dat het halve terrein bebouwd is met 2 bouwlagen. Het Hamerkwartier zal dus in de toekomstige situatie een sterk verdicht gebied zijn. Een hoge mate van functiemenging draagt bij aan de levendigheid in het gebied door de dag heen, en het voorkomt onnodige mobiliteit. Door een combinatie van wonen, werken, scholen, winkels, kinderdagverblijven en gezondheidscentra kunnen veel verplaatsingen binnen het gebied blijven. Voor het Hamerkwartier kiest de gemeente voor 2/3 aan woonfuncties (circa 510.000 m^2 BVO oftewel circa 6.500 woningen) en 1/3 aan werken en voorzieningen (circa 270.000 m^2 BVO).

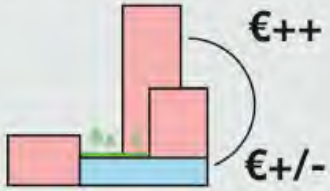
Evenwichtige verkeersstromen en dubbelgebruik parkeercapaciteit

De ruimtelijke functiemix leidt tot een relatief evenwichtige belasting in mobiliteitsstromen (aankomende en vertrekkende stromen in de spitsperioden). Ook is de mix geschikt voor efficiënt dubbelgebruik van parkeer- en stallingscapaciteit (overdag voor werkers/bezoekers, 's nachts voor bewoners).



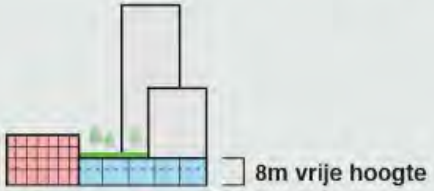
Ter illustratie: een gebied met 90% woonfuncties vergt voor de nachtperiode extra parkeer- en stallingsplekken ten opzichte van de dag, bij 50% werkfuncties is er juist overdag extra capaciteit nodig voor bezoekers en werknemers ten opzichte van de nachtperiode. Een verhouding van 2/3 woonfuncties en 1/3 werkfuncties geeft een relatief gelijkmatige benutting van parkeer- en stallingsplekken over het etmaal.

Functiemix



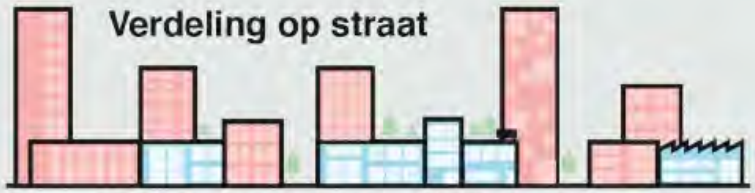
Functiemix borgen

financieel, door mix vast te leggen en door goed renderende functies te verevenen met minder goed renderende functies

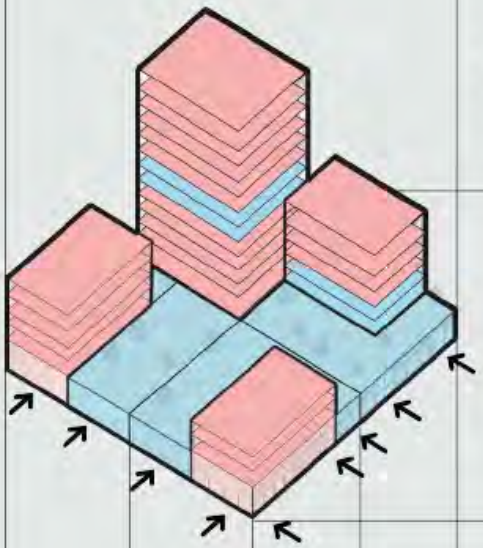


Geparcelleerd ontwikkelen

Hierdoor kunnen bedrijven een vrij vloer- en palenplan houden. En moeten bedrijfsloodsen gemaakt worden bij iedere toren-positie met een vrije vloehoogte van 8m.

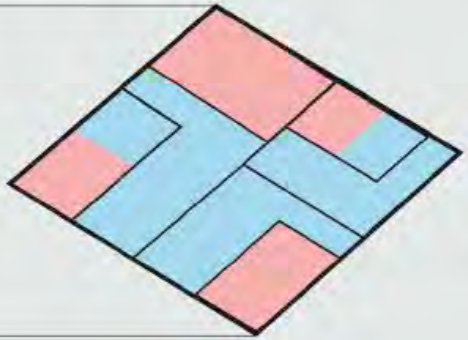


50% niet-wonen en wonen aan de straat



Diversiteit bedrijfstypen

In de bedrijfshallen met een vrije hoogte van 8m kunnen allerlei typen bedrijven komen. Door middel van tussenvloeren kunnen er ook kleinere bedrijven komen. Ook in de bebouwing waarin gewoond wordt kunnen vloeren komen met werkfuncties.



Verdeling gebiedsniveau

Woningen krijgen, net als bedrijven, een adres aan de straat. Per ontwikkelveld moet de verdeling wonen/ niet-wonen 2/3 en 1/3 zijn, in het straatbeeld 50/50.



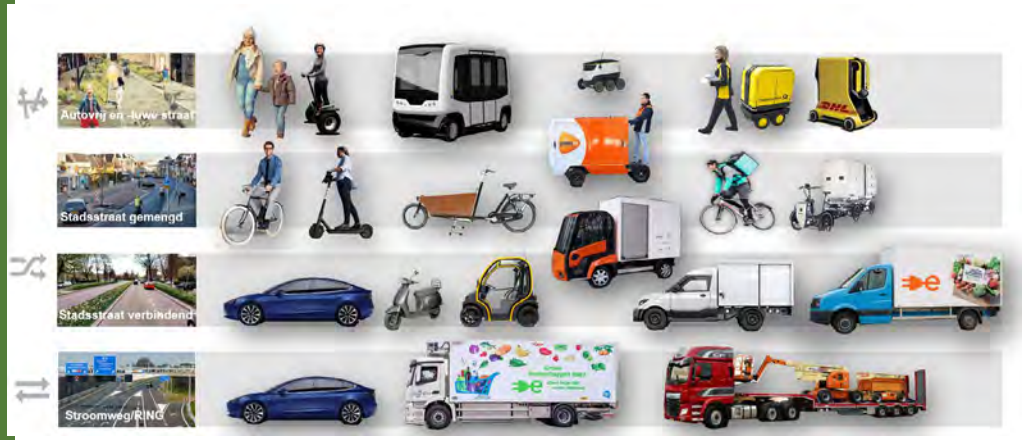
Verdeling totaal programma

Principe 2: veraangenamen: Interne structuur als aantrekkelijke openbare ruimte

Voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto bij ruimtelijk ontwerp

Bij de interne stedenbouwkundige structuur van het Hamerkwartier is het belangrijk dat de voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto van het STOMP-principe worden ondersteund met ruimtelijke ontwerpprincipes. Oftewel: als mensen naar buiten stappen, moeten ze eerst een aantrekkelijke verblijfsruimte tegenkomen die uitnodigt om te lopen, daarna het fietspad en een OV-halte en het liefst pas daarna de autoparkeerplaats.

De interne structuur van het Hamerkwartier wordt geordend naar ontwerpsnelheden: loopachtige mobiliteit, fietsachtige mobiliteit, gemotoriseerde stedelijke (e-)mobiliteit en (boven)regionale mobiliteit.



Verblijfskwaliteit als een must

Een hoofdrol voor lopen, fietsen en OV is alleen mogelijk als het gebied een hoge verblijfskwaliteit krijgt. Dan gaat het om straten en pleintjes met menselijke maat, die uitnodigen om te lopen en te verblijven. Ook goede verbindingen zijn belangrijk. Daarnaast zijn langs de belangrijkere looproutes op de begane grond functies nodig met levendigheid door de hele dag heen, zoals winkels, horeca, sportvoorzieningen, bibliotheek, enzovoort.



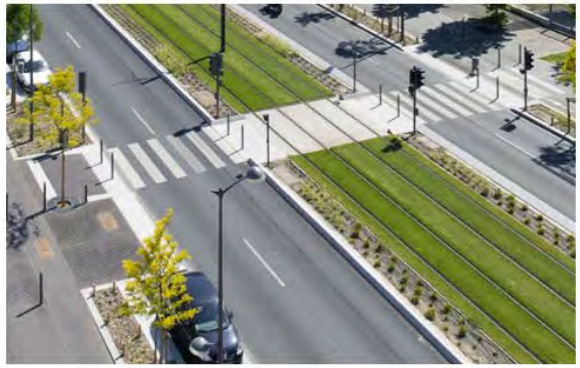














Referenties voor openbare ruimte (boven shared space verblijfsruimte, midden gemengde stadsstraat, onder stadsstraat met gescheiden verkeerssoorten"

Principekaarten netwerken

Op de pagina hiernaast staan principekaarten voor de verschillende vervoerswijzen voor de toekomstige situatie in het Hamerkwartier. In deze kaarten zijn mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals de fiets- en wandelroute langs het IJ en de HOV-knoop aan de Zamenhofstraat al meegenomen.

Fijnmazige loopstructuren

Het ruimtelijk ontwerp krijgt een fijnmazig loopnetwerk met een maaswijdte van 50-100 m, met aantrekkelijke, logische en directe routes naar de dagelijkse voorzieningen en pleintjes om te verblijven en ontmoeten. De straatinrichting binnen het Hamerkwartier benadrukt dat verblijven, lopen en fietsen de hoofdfuncties zijn. Dit wordt gedaan met autoluwe straten met een shared space-achtige inrichting (maximale verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigbewegingen/etmaal). Het interne loopnetwerk sluit tevens aan op de routes naar de OV-verbindingen, Overhoeks, Schellingwoude, Vogelbuurt, Vliegenbos, enzovoort.

Hoogwaardig fietsnetwerk

De fietsachtige mobiliteitsvormen krijgen (conform richtlijnen van het CROW) een netwerk met een maaswijdte van circa 400 m. Dit geeft maximale keuzevrijheid en optimale spreiding van stromen. Bij voorkeur lopen fietsroutes via verkeersluwe gebieden. Het gaat daarbij om onder andere een nieuwe fietsroute langs het IJ. Fietsroutes langs wegen met veel autoverkeer (bij meer dan ca 6.000-8.000 motorvoertuigbewegingen/etmaal), zoals de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg krijgen aparte fietsvoorzieningen. Daarnaast vormt het Gedempt Hamerkanaal een belangrijke ontsluitende route voor de fiets.

.

Goed toegankelijk openbaar vervoer

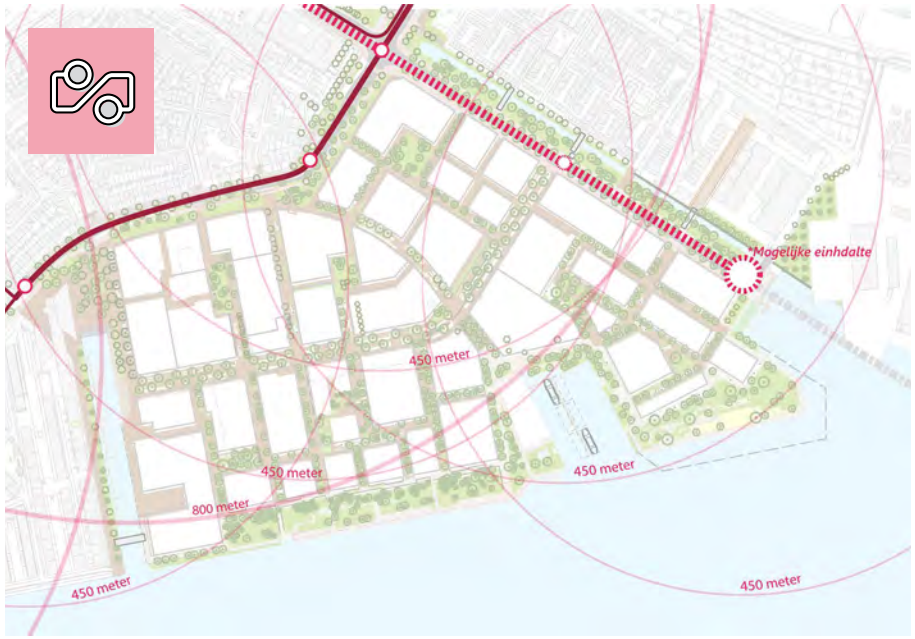
Het gebruik van openbaar vervoer wordt sterk bepaald door de kwaliteit van het voor- en natransport. Met het invloedsgebied van een bushalte wordt aangegeven hoe ver mensen bereid zijn te lopen naar de halte. Het invloedsgebied is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat.

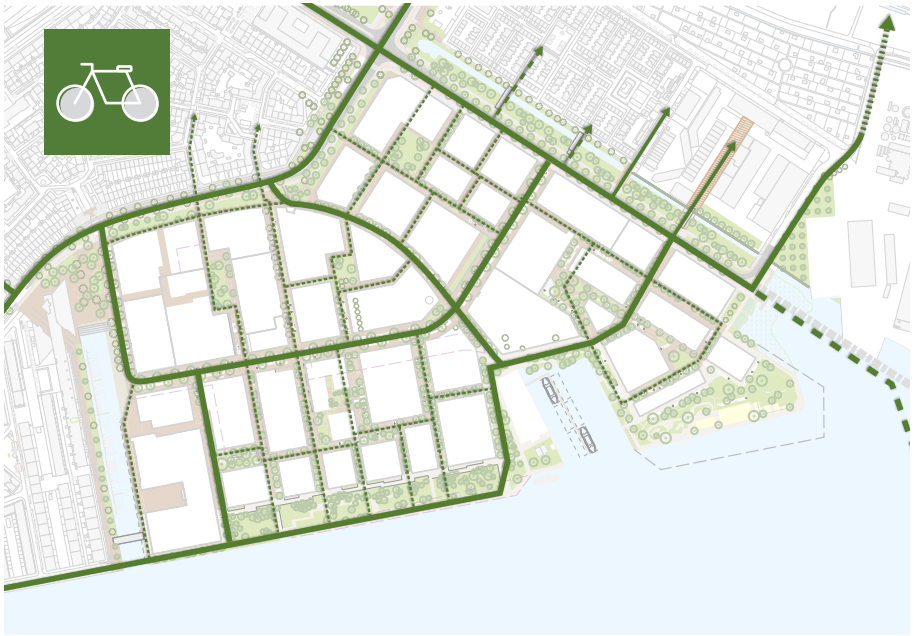
Voor bus- en tramlijnen is een invloedsgebied van 400 tot 500 meter gebruikelijk, voor metro's 700 tot 900 meter. In de principekaart is het gemiddelde van de afstanden met cirkels weergegeven. Metrohalte Noorderpark is de belangrijkste structurerende OV-voorziening voor het Hamerkwartier, omdat het gebied vrijwel volledig binnen het gemiddelde van de invloedscirkel van het station ligt (800 m). Met deze lijn heeft het Hamerkwartier in de huidige situatie al elke 6 minuten (buiten de spits) een snelle verbinding naar het Centrum van Amsterdam en stations Amsterdam Centraal en Zuid en vanaf daar naar de rest van Nederland. Daarnaast kunnen reizigers gebruik maken van ontsluitende buslijnen met haltes aan de Meeuwenlaan, waardoor het Hamerkwartier in de huidige situatie al goed wordtg bediend. Het Hamerkwartier is bovendien goed aangesloten op het pontnetwerk van de stad. Veerponthalte Zamenhofstraat ligt direct in het Hamerkwartier en gaat elke 20 minuten en bereikt het KNSM eiland binnen 6 minuten. De veerponthalte Ijplein ligt op circa 4 minuten fietsen en gaat elke 6 minuten en bereikt Amsterdam Centraal binnen 5 minuten. Tot slot is er potentie voor een snelle HOV-verbinding richting Zaanstad. In het Hamerkwartier kan deze verbinding mogelijk een halte krijgen bij het Oostveer (zie hoofdstuk 3).

Automobiliteit en logistieke stromen: naar HUBS aan de randen van het gebied

Autoverkeer en logistiek wordt zo veel mogelijk opgevangen in geclusterde parkeergarages en HUB's aan de randen van het gebied: aan de Meeuwenlaan, Johan van Hasseltweg en de uiteinden van het Gedempt Hamerkanaal (zie principe 4). Dit voorkomt onnodig auto- en vrachtverkeer in de verblijfsstraatjes in het Hamerkwartier. Overblijvend autoverkeer rijdt via het Gedempt Hamerkanaal naar de kleinere autoluwe straatjes. Het Gedempt Hamerkanaal is de ontsluitende hoofdader voor autoverkeer en logistiek van het Hamerkwartier. Auto's en fietsers delen de rijbaan, met aanliggend parkeren, laden/lossen en entrees naar parkeergarages. De kleinere autoluwe straatjes hebben een profielbreedte van 15 m en krijgen een shared space-achtige inrichting (informele beweegzone van circa 4 m breed, met aan weerszijde flexibele ruimte voor kort laden en lossen (waar dit niet mogelijk is in HUB's), afvalcontainers, groenvoorziening en fietsparkeren).




Mogelijke einhdalte
450 meter
450 meter
450 meter
800 meter
450 meter
450 meter

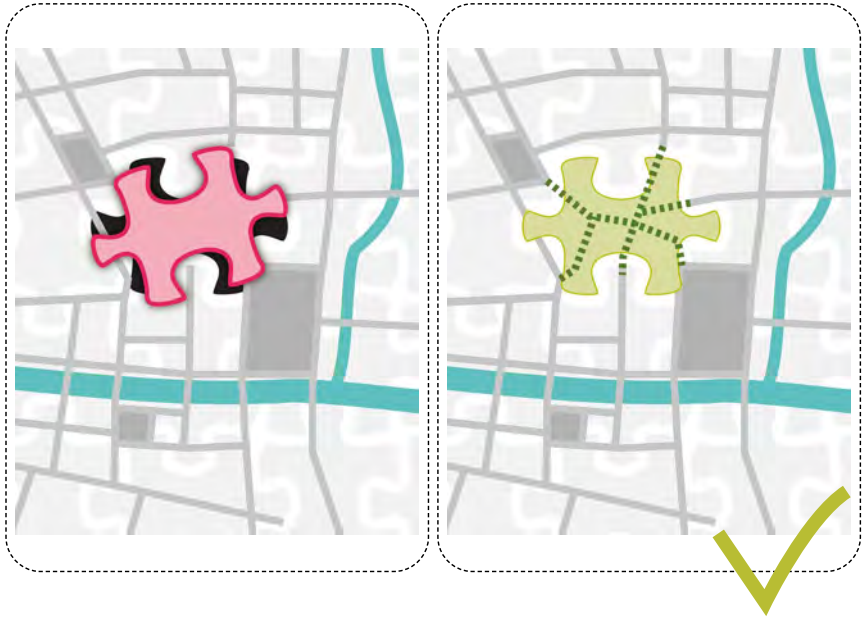




Principe 3: verbinden: Hoogwaardige verbindingen met de rest van de stad

Hamerkwartier als schakel in verbindingen op stadsniveau

Het Hamerkwartier krijgt een transformatie naar een gemengd stedelijk milieu. Het is belangrijk om het Hamerkwartier zo goed mogelijk te vervlechten in grotere mobiliteitsverbindingen met de rest van de stad. Zo kan het gebied als ontbrekend puzzelstukje bijdragen aan het compleet maken van verbindende structuren op stadsdeelniveau.



Versterken looproutes met de omliggende gebieden

Om lopen te stimuleren komt rond het Hamerkwartier een hoogwaardig loopnetwerk, dat de interne structuur van het Hamerkwartier naadloos verbindt met andere belangrijke plekken: een looproute langs het IJ naar Overhoeks en Schellingwoude (en naar de veerverbindingen), looproutes naar de Vogelbuurt, Van der Pekbuurt, IJplein, Vliegenbos en Metrostation Noorderpark en op termijn een verbinding naar Azartplein via de Oostbrug. Bij voorkeur krijgen de looproutes status als Hoofdnet Voetganger.



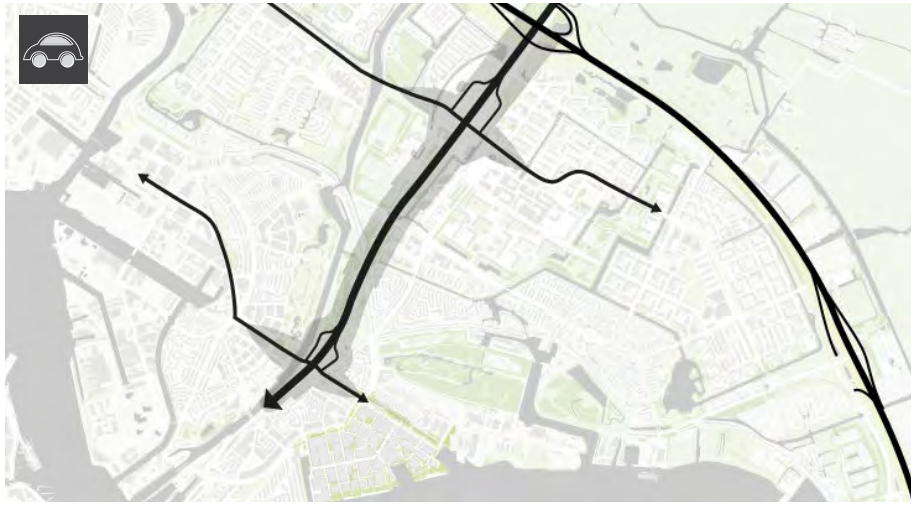
Versterken fietsroutes met de rest van de stad

Het Hamerkwartier is nog niet optimaal aangesloten op het stedelijke Hoofd- en Plusnet Fiets, afgezien van een hoofdroute naar het Oostveer respectievelijk IJpleinveer. Om de fietsambities voor het Hamerkwartier waar te maken worden ontbrekende fietsschakels gerealiseerd. Daarnaast profiteert het Hamerkwartier van de Oostbrug die de Amsterdamse stadsdelen aan weerszijden van het IJ verbindt. De ontwikkeling van het Hamerkwartier versterkt de toegevoegde waarde van de toekomstige Oostbrug, die naar verwachting in 2034 wordt opgeleverd. Deze verbinding is niet randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier (zie hoofdstuk 4). Een tweede ontbrekende schakel is een doorgaande route langs het IJ tussen Overhoeks, het Hamerkwartier en Schellingwoude. Een derde schakel ligt tussen het Hamerkwartier en de Buikslotermeerdijk via het Vliegenbos.

Beter benutten bestaande autoverbindingen

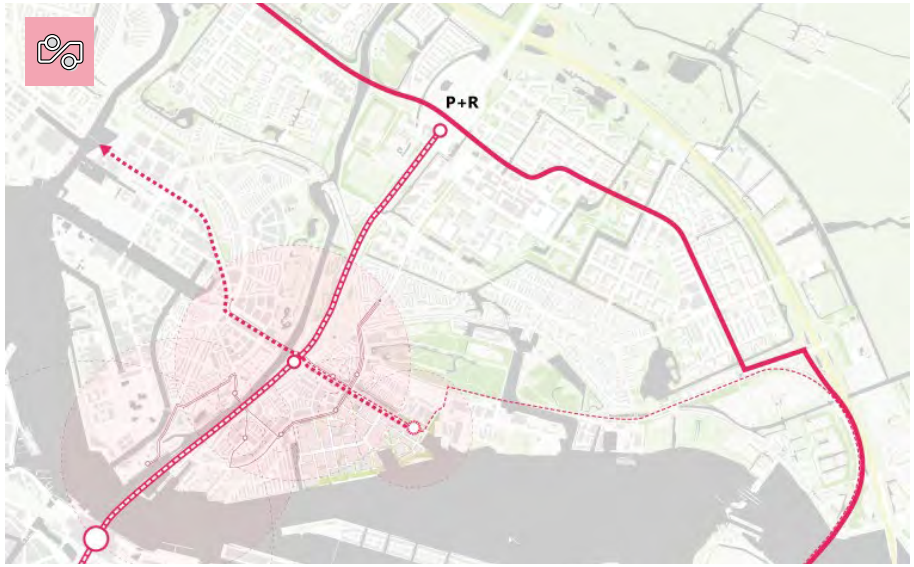
Het gemengd stedelijke milieu in het Hamerkwartier leent zich voor een hoofdrol voor lopen en fietsen, waarbij de auto zich meer te gast gedraagt. Door de goede alternatieven voor de auto, ligt het niet voor de hand om nieuwe autoverbindingen toe te voegen rondom het Hamerkwartier. Dit sluit ook aan op de Amsterdamse koers van Amsterdam Maakt Ruimte. Wel is de rotonde Meeuwenlaan Johan van Hasseltweg in 2024 - 2025 heringericht tot een kruispunt met verkeerslichten om de huidige doorstromingsproblemen en de toekomstige groei op te vangen.
Er is in een eerdere versie van het mobiliteitsplan uit 2019 gekeken naar de effecten van een autoverbinding ‘Schellingwouderlaan’ tussen het Hamerkwartier en de S115-aansluiting op de A10-oost. Deze ontlast de autoverkeersknelpunten rondom het Hamerkwartier deels, maar lost het niet op (zie ook hoofdstuk 4). Voor het Hamerkwartier is deze verbinding daarom ook niet randvoorwaardelijk en wordt door de gemeente Amsterdam niet verder uitgewerkt. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de modeldoorrekeningen geanalyseerd. Met de herinrichting van het kruispunt Meeuwenlaan - Johan van Hasseltweg zal het wegennet de toename van het verkeer goed kunnen afwikkelen. Bij een minder ambitieus inzetten op autoluw Hamerkwartier, ontstaan wel verkeersknelpunten op het omliggende wegennet.





Kansen voor HOV op stadsregionaal niveau

Het Hamerkwartier krijgt op meerdere wijzen aansluiting tot het stadsregionale OV. De bestaande metrohalte Noorderpark zorgt voor een snelle verbinding richting de rest van Amsterdam. Naast de metrohalte biedt het project HOV ZaanIJ potentie voor een structurerende, hoogwaardige HOV-verbinding tussen metrostation Noorderpark, de noordelijke IJ-oevers en Zaanstad (zie ook hoofdstuk 4). Het Hamerkwartier profiteert hiervan, wanneer deze verbinding vanuit het westen een oostelijke uitloper krijgt met eindhalte in het Hamerkwartier (gekoppeld aan een HUB, met keerlus bij het Oostveer). Dit geeft het Hamerkwartier een snelle HOV-verbinding naar metrostration Noorderpark, de noordelijke IJ-oevers en Zaanstad en zorgt daarmee voor een belangrijke dwarsverbinding in Amsterdam Noord. Mocht deze eindhalte niet in het Hamerkwartier komen te liggen, zijn alternatieve stadsbusverbindingen, die de verbinding van het Hamerkwartier met metrostation Noorderpark versterken, een belangrijk onderdeel om de toekomstige bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier een alternatief voor de auto te geven. in de concessie met GVB tevens afspraken zijn vastgelegd over het aanbieden van openbaar vervoer, onder meer ten aanzien van fijnmazigheid, frequentie en loopafstanden. Naarmate de ontwikkeling van het Hamerkwartier vordert, zal de aansluiting op het stadsbusnetwerk dan ook verder worden verbeterd.



Amsterdam Centraal en daarmee ook het centrum van Amsterdam zijn tevens binnen circa een half uur lopen en circa 10 minuten fietsen te bereiken (inclusief pont). De OV-bereikbaarheid blijft iets achter ten opzichte van de intercitystation's, maar is nog steeds van goede kwaliteit. Vanuit het Hamerkwartier is metrostation Noorderpark in circa 10 minuten lopen en 3 minuten fietsen bereikbaar, en vanuit daar is Amsterdam centraal in circa 5 minuten bereikbaar met de metro.

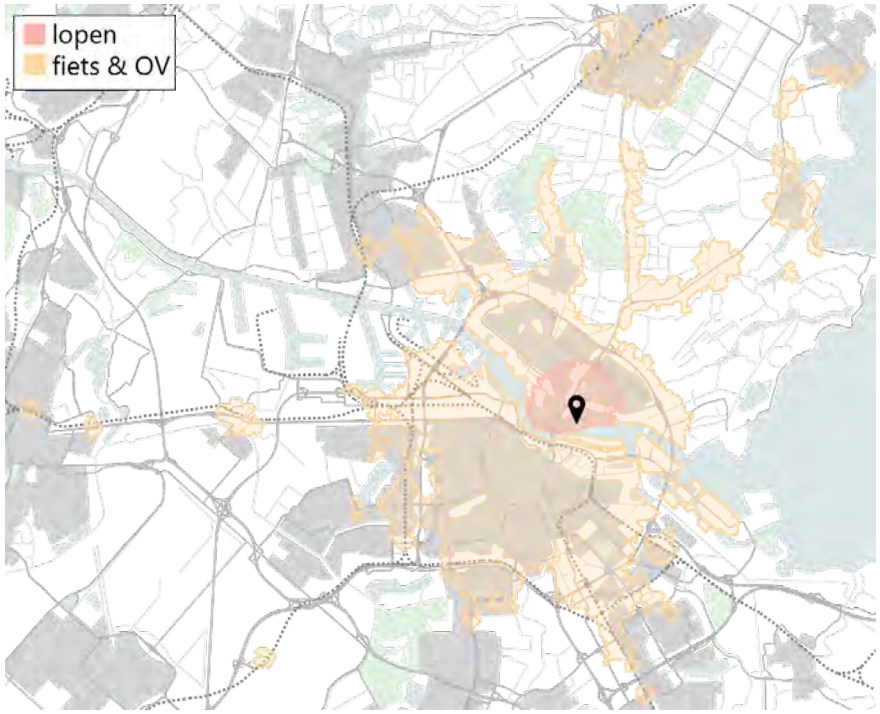
Principe 4: passende parkeernormen stimuleren duurzame vervoerwijzen en delen

Passende autoparkeernormen voor een aantrekkelijk en levendig Hamerkwartier

De gemeente Amsterdam zet in op een levendig stedelijk woon- en werkgebied met een aantrekkelijke openbare ruimte. Lopen, fietsen, OV-gebruik en deelmobiliteit zullen de hoofdvervoerswijzen zijn. Het vierde principe is daarmee ook een resultante van de eerste drie principes. Om dit te realiseren is het noodzakelijk om daarbij passende parkeernormen te hanteren. Daarom wordt er voor gekozen om de maximum parkeernorm te verlagen van woningen en kantoren en het minumum van voorzieningen, waarmee wordt geborgd dat er niet (te) veel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, wat vervolgens autogebruik ontmoedigt waardoor het aantal verkeersbewegingen zal afnemen. Hierdoor ontstaat er vice versa meer ruimte voor groen, verblijfskwaliteit en (dagelijkse) voorzieningen, zoals supermarkten, kappers, etc., op loopafstand.. De toepassing van de parkeernormen in het Hamerkwartier wordt in dit hoofdstuk nader toegelicht

Lage autoparkeernormen: onder randvoorwaarden passend voor het Hamerkwartier

Hamerkwartier is in de Nota Parkeernormen Auto (2017) gedefinieerd als B-locatie. B-locaties kenmerken zich onder andere door de aanwezigheid van goed openbaar vervoer.
Het toekomstige stedelijke karakter en het toekomstige aanbod aan dagelijkse voorzieningen en arbeidslocaties is in het Hamerkwartier op een zeer hoog niveau. Het grootste gedeelte van Amsterdam is als B-locatie geclassificeerd, waarbij voor het toekomstige Hamerkwartier binnen de B-locaties wel een zeer hoogstedelijk karakter wordt beoogd. Zo kunnen binnen 30 minuten gecombineerd fietsen en OV in de huidige situatie al ca. 600.000 arbeidsplaatsen, 450.000 huishoudens en 225.000 leerlingsplaatsen worden bereikt. Dit zal met alle ontwikkeling in Amsterdam Noord en de realisatie van de fietsbrug in de toekomstige situatie alleen maar nog toenemen.



Huidige bereikbaarheid binnen 30 minuten lopen en fiets & OV

Het hoogstedelijk karakter met kwalitatieve openbare ruimte, de inzet op langzaam verkeer, OV en deelmobiliteit en de centraal-stedelijke ligging met goede bereikbaarheid komt ten goede aan de auto-onafhankelijkheid van het gebied. Bovendien worden de langzaam verkeersverbindingen met de omgeving verbeterd, zoals de fietsroute richting de pontverbindingen naar het centraal station (zie principes 2 en 3). De auto heeft daardoor van nature al een lagere concurrentiepositie ten opzichte van de andere modaliteiten. De maxima van de bandbreedtes van de bestaande parkeernormen sluiten daarom niet aan bij de ambities voor het Hamerkwartier.

Parkeernormen woningen en kantoren

De gemeenteraad heeft om hierboven genoemde redenen al bij vaststelling van het Investeringsbesluit Hamerkwartier in 2022 besloten tot het verlagen van de maximum parkeernormen voor woningen en kantoren. Hierbij is de onderstaande tabel vastgesteld. Door het verlagen van de maximum norm wordt geborgd dat minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd, met als gevolg dat er ook een lagere verkeersgeneratie van autoverkeer en daarmee een beperktere verkeersdruk op het netwerk in en rondom het Hamerkwartier ontstaat. Een hogere maximum parkeernorm kan leiden tot een situatie, waarin de wegen in de omgeving gaan vastlopen, significante infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen en de bereikbaarheid van Amsterdam Noord in het geding komt.

Functie	**Bandbreedte parkeernormen B-locatie** *Nota Parkeernormen Auto (2017)*	**Bandbreedte parkeernormen Hamerkwartier**	**Eenheid**
Sociale huur	0,0 - 1	0,0 – 0,1	Per woning
Middeldure huur	0,0 - 1	0,0 – 0,4	Per woning
Vrije sector woning < 30 m² BVO	0,1 - 1	0,1 – 0,4	Per woning
Vrije sector woning 30 – 60 m² BVO	0,3 - 1	0,3 – 0,5	Per woning
Vrije sector woning > 60 m² BVO	0,6 - 1	0,6	Per woning
Bezoek wonen	0,1	0,1	Per woning
Kantoor	0,0 – 0,8	0,0 – 0,6	Per 100 m² BVO

Bandbreedte parkeernormen Hamerkwartier wonen en kantoor

Parkeernormen voorzieningen

Ook voor de voorzieningen wordt vanwege het mobiliteitsconcept, functiemix en centraal-stedelijke ligging gekozen voor meer passende normen. Net als binnen de Nota Parkeernormen Auto (2017) en bijlage 4 van het Omgevingsplan vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met Amsterdamse gegevens over verkeersgeneratie. In zijn algemeenheid geldt dat in Amsterdam het autogebruik gemiddeld 30% lager ligt dan in andere gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Het minimum kencijfer van de CROW voor centrum-schil wordt daarom als maximum norm gebruikt voor de verschillende voorzieningen. Een lagere concurrentiepositie van de auto betekent niet dat we verwachten dat er helemaal geen bezoekers meer met de auto naar het Hamerkwartier komen. Er wordt daarom gekozen voor een minimum norm die 30% lager ligt dan het minimum kencijfer van de CROW, omdat dit overeenkomt met de Amsterdamse verkeersgeneratie. Een

Lager maximum van de bandbreedte passend bij Amsterdams beleid

Het Hamerkwartier is niet de enige toekomstige ontwikkeling in een B-locatie waar wordt ingezet op lagere (maximum) parkeernormen. We zien een vergelijkbare afweging in Amsterdam ook terug bij bijvoorbeeld Sluisbuurt en Havenstad. In de betaalbare woonsegmenten kiezen ontwikkelaars er in de praktijk voor om de minimum norm te hanteren, zo zien we in vergelijkbare gebieden zoals Overhoeks, Amstel3 en Buiksloterham. In het Hamerkwartier betreft dit circa 70% van het woonprogramma. De keuze, zoals in de Investeringsnota Hamerkwartier door de gemeenteraad vastgesteld, past daarnaast ook in de meer overkoepelende beleidskeuze die Amsterdam heeft ingezet met o.a. de Agenda Autoluw (2020), waarbij Amsterdam kiest voor een andere verdeling van de openbare ruimte, waarbij de auto minder dominant is en het aantal autoparkeerplaatsen wordt vermindert.

uitsnede van de parkeernormen van de meest voorkomende functies in het Hamerkwartier zijn opgenomen in de tabel 'Parkeernormen voorzieningen Hamerkwartier'.

Functie	CROW zeer sterk stedelijk, schil centrum	Bandbreedte parkeernormen Hamerkwartier	Eenheid
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (werkplaats)	1,3 - 1,8	0,9 – 1,3	Per 100 m² bvo
Fullservice-supermarkt	2,2 - 4,7	1,5 – 2,2	Per 100 m² bvo
Gezondheidscentrum	1,2 - 1,7	0,8 - 1,2	Per 100 m² bvo
Café/bar/cafetaria	4,0 - 6,0	2,8 - 4,0	Per 100 m² bvo
Sportschooll	2,1 - 3,1	1,5 - 2,1	Per 100 m² bvo

Parkeernormen voorzieningen Hamerkwartier (afgerond op één decimaal))

Inzetten op dubbelgebruik, openbare parkeergarages en deelmobiliteit

Het parkeren zal grotendeels op eigen terrein plaats vinden. Het parkeren voor bezoekers vindt deels op eigen terrein plaats, deels in de hub(s) en deels in de openbare ruimte. Daarnaast wordt er bij het realiseren van parkeerplaatsen gestuurd op maximaal dubbelgebruik om zo ruimte efficiënt mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte in het Hamerkwartier. Parkeervoorzieningen worden daarmee minimaal toegankelijk voor iedereen die een bestemming heeft op de kavel om dubbelgebruik toe te passen. Parkeerabonnementen zijn wel mogelijk, maar dan in de vorm van parkeerrechten (zwerfplekken met garantie dat er een plek beschikbaar is en geen exclusieve, vaste parkeerplaatsen). Voor het opstellen van een parkeerbalans met dubbelgebruik, wordt aangesloten bij het beleid van de Nota Parkeernormen Auto (2017). Hierin wordt omschreven dat voor de aanwezigheidspercentages gebruik wordt gemaakt van de meest actuele kencijfers van het CROW. Het CROW maakt regelmatig onderzoek naar aanwezigheidspercentages en heeft deze nog recent geactualiseerd in de publicatie 744 'Parkeerkencijfers vormen basis voor parkeernormering'.

Om dubbelgebruik voor ook het bezoekersparkeren toe te passen dienen parkeerplaatsen als openbaar toegankelijk te worden gerealiseerd. De gemeente stuurt hier op door het opstellen van de randvoorwaarden voor de ontwikkelaars voor parkeren.
Naast dubbelgebruik wordt er conform de Nota Parkeernormen auto (2017) ingezet op het vervangen van een deel van de autobehoefte door deelmobiliteit. In de Handreiking deelmobiliteit en hubs (2022) van de gemeente Amsterdam wordt de mogelijkheid geboden om tot maximaal 20% van de parkeervraag van bewoners in te vullen met deelmobiliteit, waarbij één deelauto telkens vier reguliere parkeerplaatsen vervangt.

Het Hamerkwartier sluit bij deze uitgangspunten aan. Voor het Hamerkwartier wordt bij nieuwe ontwikkelingen een reductie van 20% op de autoparkeernorm toegepast, mits de ontwikkeling aantoonbaar voorziet in deelmobiliteit (bijv. deelauto's/deelfietsen en/of een mobiliteitshub) en de inzet daarvan juridisch is geborgd. Op het moment dat er gebruik gemaakt wordt van het toepassen van deelmobiliteit zal dit nader onderbouwd worden. Deze aanpak sluit aan bij de bredere stedelijke mobiliteitstransitie: het beperken van privéautobezit en -gebruik en het versterken van alternatieven (OV/fiets/lopen), zodat schaarse ruimte kan worden ingezet voor verblijfskwaliteit, groen en een prettig woon- en leefklimaat. Onderzoek van Goudappel en Greenwheels laat zien dat (met name station-based) autodelen samenhangt met lager autobezit en daarmee potentieel minder parkeerdruk. In een representatieve enquête onder Greenwheels-gebruikers wordt gerapporteerd dat 30% een eigen auto heeft ingeleverd sinds gebruik van Greenwheels en dat per geplaatste deelauto substantieel minder privéauto's "op straat" aanwezig zijn. Op nationaal niveau concludeert het KiM dat autodelen doorgaans een positief effect heeft op vermindering van autobezit, met name bij B2C-autodelen, maar dat de totale marktomvang nog beperkt is en effecten context- en gebruikersafhankelijk zijn. Dit onderstreept dat een reductie niet onbeperkt moet worden verondersteld, maar dat een maximale reductie van 20% als behoedzame

bovengrens verdedigbaar is als onderdeel van een breder pakket. Ook uit het gebruikersonderzoek van Ipsos blijkt dat deelmobiliteit bijdraagt aan het afzien van autobezit en aan verminderd autogebruik onder autobezitters. Bovendien heeft een groot deel van de gebruikers geen eigen auto en ziet deelmobiliteit als alternatief voor autobezit

Ook jurisprudentie heeft laten zien dat een reductie van 20% wordt geaccepteerd mits de reductie niet "automatisch" wordt ingeboekt, maar alleen mag worden toegepast als de deelauto-plekken daadwerkelijk onderdeel uitmaken van het bouwplan en daarmee toetsbaar zijn bij vergunningverlening. In ECLI:NL:RVS:2024:3943 acht de Afdeling overtuigend dat de raad maximaal 20% reductie mocht hanteren, juist omdat de planregels bepalen dat pas bij opname van deelauto-plaatsen in het bouwplan de omrekening (5:1) mag worden toegepast; de reductie is daarmee niet losgezongen van de werkelijkheid. Voor het Hamerkwartier geldt ook dat er een grote wens is om deelmobiliteit in te zetten. Op het moment dat hier gebruik van wordt gemaakt, zal dit conform jurisprudentie toetsbaar worden bij de vergunningverlening.

De gemeente Amsterdam voert al en blijft ook periodiek parkeeronderzoeken uitvoeren om de effecten te monitoren en op tijd bij te kunnen sturen, zodat een afwenteling naar de openbare ruimte wordt voorkomen.

Geen parkeeroverlast in de omgeving door gebruikers van het Hamerkwartier

De ontwikkeling van het Hamerkwartier zal naar verwachting niet tot extra parkeerdruk in de omliggende buurten leiden: Vogelbuurt, Vogeldorp en IJplein. Gebruikers van het Hamerkwartier zullen niet in de omliggende wijken parkeren, want:

- Ontwikkelaars moeten voldoen aan de randvoorwaarden voor parkeren (zie pagina 27), waardoor de bewoners, werknemers en bezoekers van het Hamerkwartier beschikking krijgen over de nieuwe parkeergelegenheden in het Hamerkwartier.
- Bewoners en werknemers hebben geen recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Doordat in het Hamerkwartier en de omliggende wijken betaald parkeren geldt, wordt voorkomen dat bewoners en werknemers alsnog hun auto parkeren in de openbare ruimte.
- Bezoekers van het Hamerkwartier komen door de ligging van de geplande parkeergarages eerder parkeergelegenheden in het Hamerkwartier tegen, waardoor ze geen plek zoeken in de omliggende buurten.
- Er worden alternatieven geboden met betrekking tot lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

De parkeerdruk in de IJpleinbuurt en Vogelbuurt zal daarmee naar verwachting niet stijgen, waardoor er ook in toekomst voldoende plek is voor de bewoners van deze buurten om hun auto te parkeren.

Daarnaast is voldaan aan een belangrijke randvoorwaarde door de aanwezigheid van een betaald parkeerregime in een straal van 750 m rondom het Hamerkwartier, om eventueel uitwijkgedrag naar omliggende gebieden te voorkomen. Hieraan is sinds 2018 reeds voldaan rondom het

Hamerkwartier. Eventuele tariefsverhoging in de omgeving kan worden overwogen mocht er toch overloop van parkeerders plaatsvinden. Bovendien komen, conform Amsterdams beleid, nieuwe bewoners en bedrijven niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Inzetten op leefkwaliteit is voor iedereen goed

Het beoogde mobiliteitskarakter is goed voor de toekomstige bewoners van het Hamerkwartier en de leefkwaliteit van het gebied. Door het realiseren van autoluwe straatjes, kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en mooie groene plekken, wordt de wijk als geheel leefbaarder en dus aantrekkelijker om te gaan wonen. Dit zal uiteindelijk ook in de woningwaarde terugkeren. Daarnaast biedt het autoluwe karakter de mogelijkheid om de parkeerruimte op straat anders vorm te geven. Hierdoor kan deze ruimte dienen als een multifunctionele strook voor laden en lossen, groen, fietsparkeren, afvalcontainers, terrassen en verblijven.

Om te zorgen dat het autoluwe karakter van het Hamerkwartier uiteindelijk ook wordt behaald, stelt de Gemeente - gegeven haar beperkte grondpositie - een aantal randvoorwaarden aan de ontwikkeling, onder andere voor het realiseren van parkeerplaatsen.

Conclusie verlaging maximum van de bandbreedte van de parkeernormen

- Het is in lijn met het overige mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam en andere ontwikkelgebieden in de stad als Sluisbuurt en Havenstad of Buiksloterham, Overhoeks en Amstel3.
- Er wordt geborgd dat niet te veel autoverkeer naar het gebied komt en het Hamerkwartier en de omliggende wijken blijven bereikbaar.
- De gemeente Amsterdam zet maximaal in op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen als fietsen en deelmobiliteit.
- Het komt ten goede aan de verblijfskwaliteit en de leefkwaliteit van het Hamerkwartier, passend bij de klimaatdoelen van de gemeente.
- De functiemix en het zeer hoogstedelijke karakter zorgen voor een goed aanbod aan voorzieningen op loopafstand en de goede bereikbaarheid met fiets en OV voor een groot aanbod aan banen en leerlingplaatsen binnen 30 minuten reisafstand.

Randvoorwaarden parkeren voor ontwikkelaars

- Realiseren parkeerplaatsen op basis van te ontwikkelen programma en de geldende parkeernorm op basis van het Mobiliteitsplan Hamerkwartier en opgenomen in tabel: *Bandbreedte parkeernormen Hamerkwartier.*
- Realiseren van het deel bezoekersparkeren van bewoners (0,1 pp./ woning).
- In- en uitritten van parkeergarages worden zoveel mogelijk aan de grotere uitvalswegen door het gebied gepositioneerd (bijv. Gedempt Hamerkanaal) om het autoluwe karakter van gebied te waarborgen. Hierdoor wordt het verkeer binnen het plangebied beperkt en komen de automobilisten met bestemming in het Hamerkwartier de parkeervoorzieningen eerder tegen en zoeken geen parkeerplaatsen in de omgeving.
- Parkeervoorzieningen moeten minimaal toegankelijk zijn voor eenieder, die een bestemming heeft op de kavel. Indien mogelijk openbaar.

Indien een ontwikkelaar niet kan voldoen aan een of meer van de randvoorwaarden voor parkeren, wordt deze geacht het aantal benodigde parkeerplaatsen af te nemen in een mobiliteitshub.

Uitwerking en toepassing parkeernormen

Toelichting bandbreedte parkeernormen

Woningen bewonersdeel:
Voor de betaalbare segmenten (sociaal en middelduur) geldt een minimum parkeernorm van 0; dit betekent dat ontwikkelende partijen geen parkeerplaatsen voor bewoners hoeven te realiseren als zij enkel de betaalbare segmenten in hun gebouw opnemen. Overigens mag het wel, mits de maximum parkeernorm niet wordt overschreden. Voor vrije sector woningen geldt wel een minimum parkeernorm afhankelijk van de woninggrootte.

Kantoren:
Voor kantoren geldt een minimum parkeernorm van 0 en een maximum van 0,6 parkeerplaats per 100 m^2 bvo. Net als bij de betaalbare segmenten van woningen zijn de ontwikkelende partijen niet verplicht om parkeerplekken te realiseren.

Bedrijven, functies en voorzieningen:
Voor bedrijven en voorzieningen worden de parkeernorm zoals op pagina 24 omschreven ook als bandbreedte geformuleerd. Het minimum kencijfer van de CROW voor centrum-schil wordt als maximum norm gebruikt voor de verschillende voorzieningen. De minimum norm ligt 30% lager dan het minimum kencijfer van de CROW, omdat dit overeenkomt met de Amsterdamse verkeersgeneratie.

Bezoekersparkeren bij woningen:
Voor het bezoekersparkeren van de woningen geldt een algemene norm van 0.1 parkeerplaats per woning conform de Nota Parkeernormen uit 2017. In het Hamerkwartier is het uitgangspunt dat dit op eigen terrein door de initiatiefnemers wordt opgelost. Als dit niet lukt kunnen de parkeerplaatsen worden afgekocht in een hub.

Uitgaande van de hierboven onderbouwde parkeernormen voor het Hamerkwartier en de beleidsregels voor de inzet van deelmobiliteit is indicatief een inschatting gemaakt van de bandbreedte van het benodigd parkeeraanbod in het Hamerkwartier. Hierbij is een scenario doorgerekend met- en zonder volledig dubbelgebruik tussen alle kavels. Het benodigd aantal deelauto's is berekend conform de rekenregels uit het gemeentelijk beleid, op deelauto-parkeerplaatsen is geen dubbelgebruik toepasbaar.

Stap 1: Parkeren voor wonen
Uitgaande van het planologisch maximale scenario (worst case) en onderkant en bovenkant van de bandbreedte parkeernormen voor het Hamerkwartier zijn er voor bewoners en bezoek van bewoners zonder dubbelgebruik circa 1.950 - 2.750 parkeerplaatsen nodig. 1.300 - 2.100 parkeerplaatsen voor woningen plus 650 bezoekersparkeerplaatsen.

Stap 2: Parkeren voor werken en voorzieningen
Naast woonfuncties krijgt het Hamerkwartier ook veel bedrijven, kantoren en overige functies en voorzieningen. De normatieve parkeerbehoefte

(zonder dubbelgebruik) bedraagt circa 1.350 - 2.200 parkeerplaatsen voor arbeidslocaties en voorzieningen. Dit zal uiteindelijk per ontwikkeling op basis van maatwerk en doelgroepen verder uitgewerkt moeten worden. Samen met het parkeren voor bewoners zijn er zonder dubbelgebruik 3.300 - 4.950 parkeerplaatsen benodigd.

Stap 3: Dubbelgebruik van parkeerplaatsen
Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is nuttig, om de parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk in te zetten en onnodige leegstand te voorkomen. Zo komen bezoekers voor kantoren overdag en bezoekers van bewoners vaker 's avonds of in het weekend. Beiden kunnen (op hun eigen tijdstip) gebruik maken van dezelfde parkeerplaats. Door het beter benutten van beschikbare parkeercapaciteit zijn per saldo minder parkeerplaatsen nodig. Voor het Hamerkwartier wordt ingezet op maximaal dubbelgebruik van parkeerplaatsen binnen de parkeergarages. Hiervoor worden de actuele aanwezigheidspercentages van CROW gebruikt. Met toepassing van de aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik binnen een kavel bedraagt de parkeerbehoefte circa 3.200 - 4.700 parkeerplaatsen.

Stap 4: Deelmobiliteit
Conform de Nota Parkeernormen auto (2017) is het mogelijk dat 20% van de parkeervraag van bewoners wordt ingevuld met deelmobiliteit, waarbij één deelauto telkens vier reguliere parkeerplaatsen vervangt. Dat is ruimtelijk efficiënter en ook minder kostbaar (ook vanuit het perspectief van de ontwikkelaar). De rekenwijze sluit aan bij de Handreiking deelmobiliteit en hubs in gebiedsontwikkeling, opgesteld door de gemeente Amsterdam in 2022. De invulling van 20% van de parkeerbehoefte door deelmobiliteit wordt alleen op de parkeerbehoefte van het bewonersdeel toegepast en resulteert in circa 80 - 130 deelauto-parkeerplaatsen en een reductie van circa 320 - 530 parkeerplaatsen tijdens de werkdagnacht. Bij geen toepassing van deelmobiliteit zal deze reductie dus nog bovenop het berekende aantal in stap 3 worden opgeteld.

Stap 5: Potentieel eindbeeld parkeren
Uiteindelijk leidt dit ertoe dat in het Hamerkwartier in totaal circa 3.280-4.830 parkeerplaatsen nodig zijn met functieprogramma stand: Juni 2025, waarvan circa 80 - 130 exclusieve deelparkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen moeten in principe geschikt zijn voor dubbelgebruik. Dit betekent een openbare toegankelijkheid voor iedereen die een bestemming heeft op de kavel. Mocht het lukken om onderling tussen kavels dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te passen, daalt het aantal benodigde parkeerplaatsen naar circa 2.500 - 3.800 Dit is echter geen randvoorwaarde.

De aantallen zijn berekend met het dynamische parkeermodel, waarbij één scenario met de onderkant en één scenario met de bovenkant van de bandbreedte van de parkeernormen is berekend. De gemeente gebruikt de tool gedurende de fasering van het Hamerkwartier ter monitoring van het parkeeraanbod en de parkeerbehoefte. In samenspraak met ontwikkelaars en conform de randvoorwaarden zoals geschetst in dit mobiliteitsplan stuurt de gemeente op een laag aantal parkeerplaatsen conform in lijn met het autoluwe mobiliteitsbeleid van de gemeente.

Hoogwaardige fietsstallingen stimuleren het fietsgebruik

Juist bij relatief lage autoparkeernormen zijn passende fietsparkeernormen nodig. De gemeentelijke Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (maart 2018) voorziet hier reeds in. Deze nota bevat de vereiste fietsparkeerplaatsen per functie. Voor het Hamerkwartier worden de normen uit deze nota toegepast.

Fietsparkeervoorzieningen krijgen extra kwaliteit en fietsparkeren vindt grotendeels plaats op eigen terrein. Daarbij gaat het voor bewoners om inpandige, besloten, collectieve parkeerruimtes, korte loopafstanden, enzovoort. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk (deels inpandig, deels in openbare ruimte).

Voor woningen in het Hamerkwartier komen op eigen terrein bijna 15.000 fietsparkeerplaatsen, in de openbare ruimte zijn bijna 2.000 plaatsen voor bezoekers nodig. Additioneel wordt er ook rekening gehouden met alternatieve fietsen en scooters, daarbij wordt uitgegaan van 0,13 plaats/woning wat uitkomt op bijna 1.000 fiets/scooterplaatsen.

Inzoomend op de functies werken en voorzieningen gaat het om ruim 6.000 fietsparkeerplaatsen en ruim 500 scooterplaatsen (werknemers en bezoekers samen). In de uitwerking moet worden gekeken in hoeverre fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen en voor bezoekers van werken en voorzieningen in aanmerking komen voor dubbelgebruik.

De gemeente stuurt op fietsparkeervoorzieningen van hoge kwaliteit. Locaties moeten onder andere:

- voldoende capaciteit hebben
- goed bereikbaar zijn
- op logische plekken liggen
- sociaal veilig zijn etc.







Principe 5: Mobility as a Service en mobiliteitsHUB's

Monitoring door dynamisch parkeermodel

Zoals hierboven reeds benoemd wordt er op termijn een mobiliteitshub met parkeerplaatsen en deelmobiliteit gerealiseerd in het Hamerkwartier Goudappel heeft in maart 2025 een dynamisch parkeermodel voor het Hamerkwartier aan de gemeente opgeleverd. Met hulp van dit rekenmodel kan de gemeente voortdurend de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod monitoren. Hierdoor kan de gemeente ervoor zorgen dat op het moment, dat het in de fasering van het Hamerkwartier nodig is een geclusterde parkeervoorziening wordt gebouwd. Het volgende hoofdstuk schetst een ideaalbeeld voor hoe een hub in te vullen en is te organiseren.

MaaS ondersteunt ambities aantrekkelijke en duurzame wijk

Nieuwe vormen van mobiliteit vullen het huidige mobiliteitsaanbod aan. Onder principe 1 is toegelicht dat de gemeente de mogelijkheid biedt om de parkeervraag voor bewoners met 20% deelmobilteit in te gaan vullen. Dan gaat het om Mobility as a Service (MaaS), waarbij mensen niet investeren in eigen vervoermiddelen, maar waarbij ze mobiliteit inkopen.



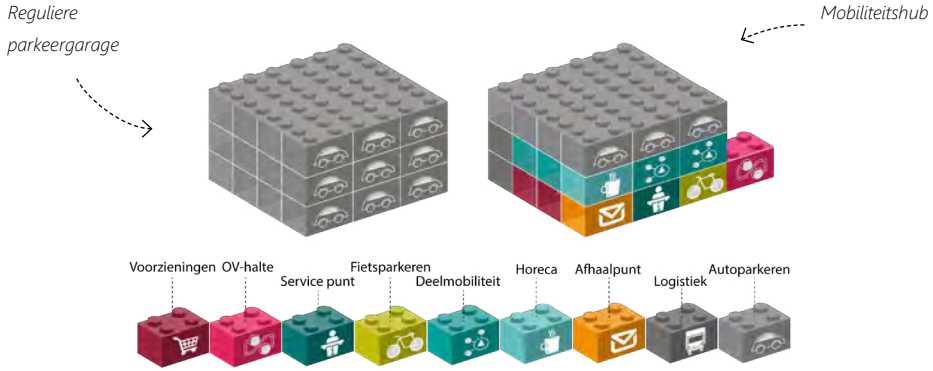


MaaS biedt kansen, omdat er minder reguliere parkeerplaatsen nodig zijn, er minder autogebruik ontstaat en er meer keuzevrijheid komt voor eindgebruikers. Voordelen zijn: minder investeringen voor projectontwikkelaars, minder ruimtebeslag door parkeren, meer duurzame en leefbare mobiliteit en een breder mobiliteitsaanbod voor gebruikers. MaaS richt zich niet alleen op deelauto's, maar ook op bijvoorbeeld deel-bestelbusjes, deel-cargobikes, deel-scootmobielen en deelfietsen.

Randvoorwaarde: gebiedsgerichte, collectieve parkeerstrategie

MaaS gekoppeld aan stedelijke ontwikkeling vraagt om een collectieve, gebiedsgerichte parkeerstrategie (gebiedsparkeren). Er moeten meerdere behoeften worden opgelost, waar collectiviteit noodzakelijk is vanwege efficiënt ruimtegebruik (dubbelgebruik):

- Deelvoertuigen vragen openbare stallingsvoorzieningen, maar ook servicevoorzieningen zoals een servicedesk in het Hamerkwartier.
- Conform de nota parkeernormen auto moet er worden voorzien in 0,1 parkeerplaats/woning voor bezoekers. In het Hamerkwartier gaat het om circa 650 parkeerplaatsen. Dit zou op straat vier strekkende km aan langsparkeren vergen, waarvoor in de openbare ruimte geen plek is.
- Projectontwikkelaars moeten parkeercapaciteit realiseren bij het



vastgoed. Door de functiemening focussen de parkeerbehoeften zich op verschillende momenten van de dag. Er is efficiencywinst als de gemeente aanstuurt op kaveloverstijgende oplossingen, waarbij meerdere gebruikers dezelfde parkeerplaats gebruiken.

- Parkeercapaciteit moet zo geclusterd mogelijk worden opgelost, om onnodig autoverkeer door autoluwe gedeelten tegen te gaan.

Opzet van mobility HUB's: stapeling van functies

Bij een collectieve parkeerstrategie voor het Hamerkwartier zijn mobility HUB's een belangrijk ingrediënt. Ze spelen een onmisbare rol bij het faciliteren in de opkomst van Mobility as a Service en bezorgdiensten. Een HUB is daarom meer dan alleen een parkeergarage. Een parkeergarage is een clustering van voertuigen. Een HUB is een clustering van menselijke activiteit en ontmoeting. De mobility HUB transformeert een moment van discomfort (overstappen e.d.) tot een moment van comfort. De HUB binnen het Hamerkwartier is voornamelijk bedoeld voor bezoekersparkeren, het bewonersparkeren vindt immers hoofdzakelijk plaats op eigen terrein
Idealiter bestaan HUB's uit een stapeling van:

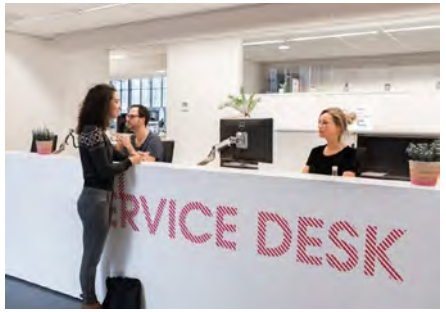
- Geclusterde, openbare stallingsvoorzieningen voor auto's en fietsen van bewoners en bezoekers, voor deelauto's, deel-cargobikes en andere vormen van deelmobiliteit.
- Koppeling met HOV-knopen en aanlandingsplekken veerverbindingen.
- Service desk voor mobiliteit (bijvoorbeeld te combineren met wijkconciërge of retail).
- Omliggende bezoekersfuncties die de gehele dag door zorgen voor activiteit en sociale veiligheid, zoals supermarkt, detailhandel, fitnesscentrum, openbare toiletten, gezondheidscentrum, bibliotheek, horeca, flex-werkplekken, verdeelpunt voor pakketten, enzovoort.

De 'mensenkant' van HUB's ligt bij voorkeur direct aan de interne loop-hoofdstructuur en nabij voorzieningen. De 'voertuigenkant' van HUB's zijn bij voorkeur georiënteerd op de randen van het gebied, om onnodig autoverkeer door autoluwe delen te voorkomen. Intern moeten mensen- en voertuigenkant van HUB's functioneel zijn verbonden.











Aantallen Deelmobiliteit

Voor het gehele Hamerkwartier wordt verwacht dat er tot maximaal 130 deelauto's verspreid worden aangeboden in het gebied. Om te voorzien in alle mobiliteitsbehoeften, zijn er niet alleen deelauto's nodig, maar ook andere vormen van mobiliteit zoals; E-bikes, E-bakfietsen, E-scooters, Biro's en bestelbusjes. Om te bepalen in welke mate deze vormen van mobiliteit in de toekomst nodig is, zijn, op basis van vergelijkbare projecten de volgende richtlijnen aangehouden:

- Bakfiets: 1 per 50 woningen;
- E-scooter: 1 per 50 woningen;
- Bestelbus: 1 per 600 woningen.

Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de Serviceprovider om de daadwerkelijke aantallen deelmobiliteit te bepalen.

Het aanbieden van deelmobiliteit werkt het beste als gebruikers zekerheid hebben dat ze niet misgrijpen. Het aanbieden van deelmobiliteit op voor iedereen toegankelijke en bereikbare locaties is daarom van belang. Bij voorkeur wordt daarom circa 70% van de deelauto's in de mobiliteitshub ondergebracht. De overige 30% aan deelmobiliteit wordt verspreid door het Hamerkwartier op de kavels opgelost. Bij voorkeur komt er één gebiedsbreed deelsysteem



ca. 130 Deelauto's
waarvan 90 in de HUB



ca. 120 (E-)Bakfietsen
waarvan 60 in de HUB



ca. 120 E-bikes
waarvan 60 in de HUB



ca. 10 bestelbusjes
waarvan 10 in de HUB

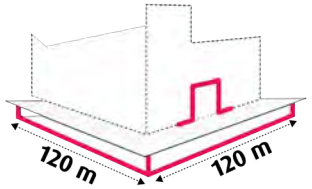
Uitwerking HUB- en parkeerconcept voor Hamerkwartier

Voor het Hamerkwartier wordt een ideaalbeeld voor de hubs voorgesteld:

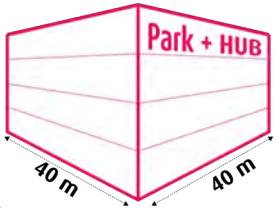
- Twee grote openbare parkeergarages aan de westelijke en oostelijke insteekhaven, met een mogelijke koppeling met vervoer over water. De westelijke parkeergarage is ook een potentiële supermarktlocatie, met levendigheid gedurende de dag en met een potentiële servicedesk functie. De oostelijke HUB ligt bij de aanlanding van het Oostveer en de mogelijke HOV-eindhalte, met potentiële servicedeskfunctie. Beide locaties liggen aan de rand van de autoluwe delen van het Hamerkwartier. Ze liggen beide in een groot ontwikkelkavel. Dit maakt een efficiënte parkeeroplossing mogelijk.
- Een tot twee openbare parkeervoorzieningen als HUB's aan de noordrand van het Hamerkwartier. Bij voorkeur zijn deze demontabel of transformeerbaar; bij een afnemende parkeerbehoefte kunnen deze locaties transformeren tot andere ruimtelijke functies. Deze HUB's zijn geschikt voor het opvangen van de parkeerbehoefte van de kleinere ontwikkelkavels in het noordelijk deel van het Hamerkwartier; andere gebiedseigenaren kunnen dan hier parkeercapaciteit inkopen. Bij deze HUB's ligt eigenaarschap van de gemeente voor de hand, maar zijn meerdere modellen mogelijk.
- Daarnaast wordt een deel van het parkeren in kleinere, verspreide privégarages onder kavels voor specifieke woondoelgroepen gerealiseerd en komen op straat kortparkeerplaatsen voor laden en lossen, mindervalideparkeren en eventueel deelvoertuigen.

De uitwerking van de hubs dient gaandeweg de gebiedsontwikkeling verder te worden vormgegeven aan de hand van de samenwerking met ontwikkelende partijen en op basis van monitoring van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod met het dynamisch parkeermodel in het gebied. Op de volgende pagina is een kaart met de potentiele locaties voor mobiliteitshubs weergegeven.

Indicatieve omvang van een oplossing voor circa 725 parkeerplaatsen, bij uitvoering als eenlaagse parkeerbak.



Indicatieve omvang van een oplossing voor circa 350 parkeerplaatsen, bij uitvoering als vierlaags parkeergebouw.





Potentiele locaties mobiliteitshubs en te verwachte knelpunten parkeerontsluiting individuele kavels.

Volgorde van stapeling

Om de mobiliteitshub optimaal te laten functioneren, niet alleen op het gebied van mobiliteit, maar ook op sociaal vlak, is de volgorde van stapeling van de functies van belang. Idealiter wordt de volgende volgorde gehanteerd:

- Het dak als sociale ontmoetingsplek:

Hier komen functies voor verblijven, spelen, sporten en horeca. Denk hierbij aan een speeltuin, sportveld en een rooftopbar.

- Reguliere parkeergarage bewoners en bezoekers

Bewoners en bezoekers kunnen parkeren op de bovenste verdiepingen van de mobiliteitshub.

- 1e verdieping: Deelmobiliteit binnen handbereik

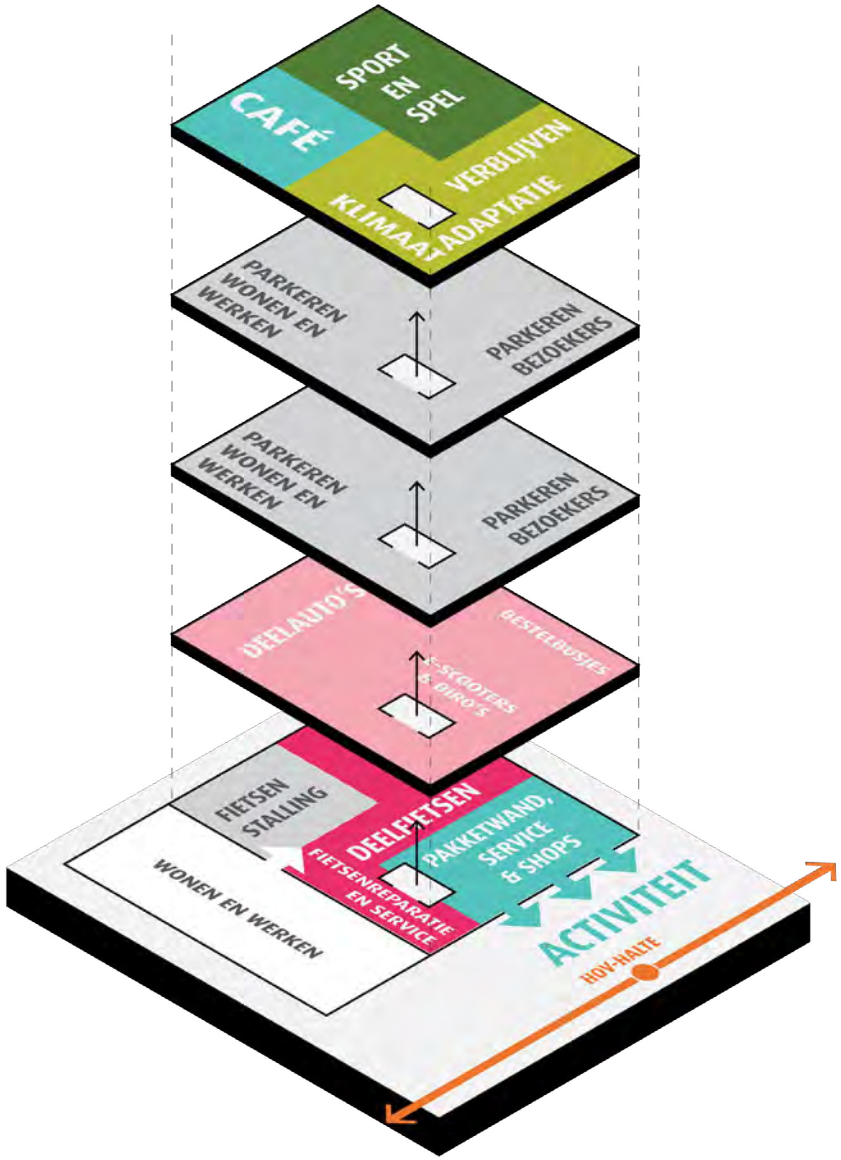
Op de eerste verdieping staan deelauto's ,-busjes en deel E-scooters. Waarbij de E-scooters zo dicht mogelijk bij het stijgpunt staan, om ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zoveel mogelijk te stimuleren.

- Begane grond: voorzieningen en service

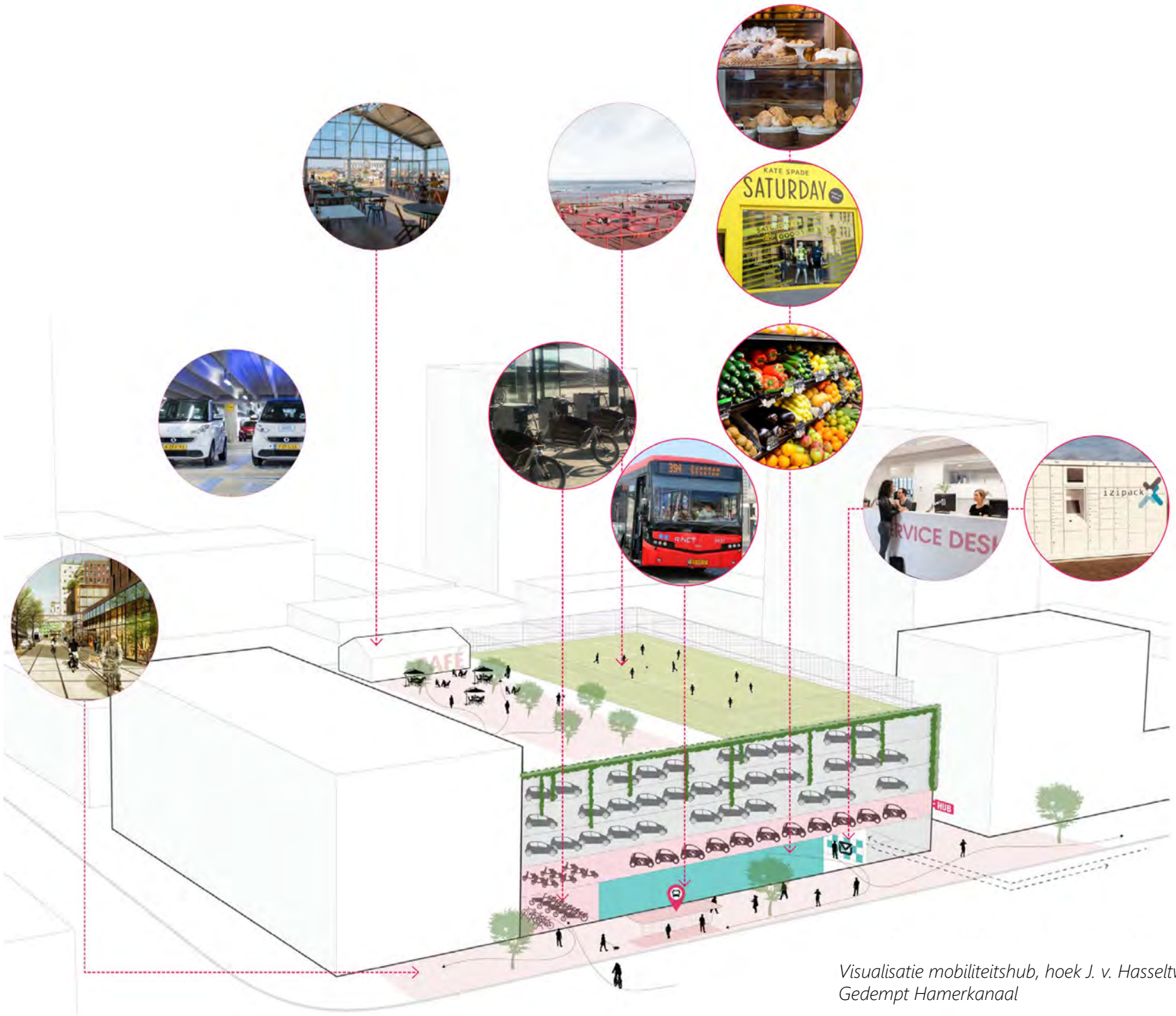
Hier worden de winkelvoorzieningen, fietsenstalling voor reguliere fietsen en voor deelfietsen, fietsenmaker, servicedesk en pakketwand gesitueerd.

- Maaiveld: openbaar vervoer voor de deur

De omgeving van de mobiliteitshub is van hoogwaardige kwaliteit, mensen vinden het prettig om hier te verblijven. Een HOV-halte ligt voor de deur, zodat de koppeling met fietsenstalling, pakketwand en voorzieningen optimaal is.



Opbouw mobiliteitshub, koppeling van functies en voorzieningen



Visualisatie mobiliteitshub, hoek J. v. Hasseltweg-Gedempt Hamerkanaal

Tijdelijke deel-oplossingen tot realisatie mobiliteitshub

De mobiliteitshub wordt niet vanaf dag één van de transformatie van het Hamerkwartier neergezet. Om de eerste bewoners wel vanaf dag één te laten wennen aan het mobiliteitsconcept, is het van belang om in een andere vorm de deelmobiliteit aan te bieden. Dit kan door de ontwikkelaars op eigen kavel oplossingen te laten aanbieden, die voor alle bewoners van het Hamerkwartier toegankelijk zijn, of tijdelijke oplossingen in de openbare ruimte aan te bieden. Hierbij kan worden gedacht aan kleine buurthubs of vergunningen voor deelauto's met een vaste standplaats, free-floating vergunningen (deelmobiliteit kan worden opgehaald en gedropt op elke locatie binnen een bepaald geografisch gebied bijvoorbeeld de hele gemeente Amsterdam), en/of zone-floating vergunningen (systeem met afgebakende zones waarin de voertuigen mogen worden opgehaald en afgeleverd, bijvoorbeeld en zone dichtbij een metrostation). In de eindsituatie is de deelmobiliteit beschikbaar op de kavels of in de mobiliteitshub, niet in de openbare ruimte. Daarbij is het bij voorkeur van belang dat in het hele Hamerkwartier hetzelfde deelsysteem beschikbaar is.

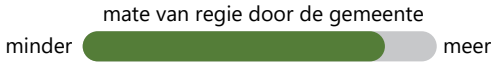
Eigendom en exploitatie van de mobiliteitshub

Voor de realisatie en het eigendom van de mobiliteitshub is het belangrijk om vooraf duidelijk te hebben welke partij wat regelt. Het gaat hier bijvoorbeeld om de fysieke realisatie van de mobiliteitshub, de infrastructuur, mobiliteitsdiensten en monitoring en exploitatie. Voor het eigendom en exploitatie van de mobiliteitshub voorzien wij nu drie verschillende basismodellen:

- Gemeentemodel
- Samenwerkingsmodel
- Privaatmodel

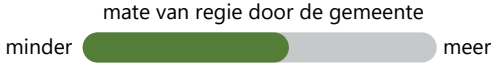
Gemeentemodel

Bij het gemeentemodel is de gemeente de opdrachtgever en eigenaar van de ontwikkeling van de mobiliteitshub, na realisatie komt de mobiliteitshub in handen van het parkeerbedrijf, welke de exploitatie beheer en onderhoud van de mobiliteitshub regelt. Het parkeerbedrijf fungeert als opdrachtgever voor de exploitanten voor deelmobiliteit, parkeren, laadpalen en retail.



Samenwerkingsmodel

In het samenwerkingsmodel richten de gebiedseigenaren en de gemeente een gebiedsorganisatie op. De gebiedsorganisatie wordt eigenaar van de mobiliteitshub en stelt een regiseur aan voor het aansturen van de exploitatie en beheer van de mobiliteitshub. Het is in dit model van belang om de publieke doelen te borgen bij verkoop aan de gebiedsorganisatie.



Privaatmodel

In dit model wordt er een private gebiedsorganisatie opgericht. De gebiedsorganisatie is eigenaar van de mobiliteitshub en opdrachtgever voor de exploitatie, beheer en onderhoud van de hub. De gebiedsorganisatie stelt net als in het samenwerkingsmodel een regiseur aan die in opdracht van de gebiedsorganisatie de koppeling is tussen de verschillende aanbieders en exploitanten voor deelmobiliteit, laadpalen, retail, parkeren en de gebiedsorganisatie.



HUB's ook voor een deel van de logistieke stromen

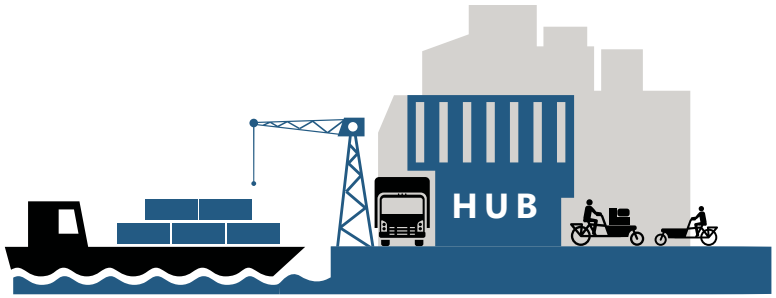
Door de functiemix in het Hamerkwartier van wonen, werken en voorzieningen zal ook bevoorrading en logistiek plaatsvinden in het Hamerkwartier. Bevoorrading en logistiek kan op gespannen voet staan met leefkwaliteit en veiligheid.

Zeker bij de schaal van het Hamerkwartier kunnen HUB's bijdragen aan het verminderen van de impact van logistieke stromen op de leefbaarheid, als het gaat om sommige logistieke doelgroepen:

- Bouwstromen: de komende jaren zullen veel bouwstromen naar het Hamerkwartier lopen. Het is denkbaar om in te zetten op bouwstromen per vervoer over water en gekoppeld aan één van de insteekhavens in het Hamerkwartier.
- Supermarktbevoorrading: het gaat hier om forse stromen, meerdere keren per dag. Omdat een supermarkt vanwege levendigheid een goede combinatie is met een HUB voor reizigers, ligt een logistieke koppeling met een HUB ook voor de hand. Dit kan door inpandige docking stations voor bevoorradende vrachtwagens direct tegen de voertuigenzijde van een HUB te plaatsen. Zo worden de voertuigenstromen geconcentreerd op één plek/invalsroute. Op termijn is het denkbaar om hier ook logistieke stromen (bijvoorbeeld horeca) te bundelen.
- Servicelogistiek: het gaat hier om busjes van loodgieters, servicemedewerkers, installateurs enzovoort, waarbij de bus vaak ook als opslag voor materialen en gereedschap fungeert. Voor een deel van de servicelogistiek is het denkbaar om het voertuig te stallen in een HUB, waarbij de servicemedewerker lopend of met een cargobike/stint zijn afspraken in de wijk afwerkt.
- Pakketbezorging: een deel van de bezorging kan plaatsvinden in een HUB, waarbij de ontvanger zijn pakketten op een zelfgekozen moment afhaalt. Daarnaast zal ook pakketbezorging plaatsvinden bij de voordeur (bijvoorbeeld met pakketkluizen in appartementencomplexen zelf). Voor deze stromen kan een HUB fungeren als overslagpunt op kleine bezorgvoertuigen, die ook in autovrije straten bij de voordeur kunnen komen.

De overige logistieke stromen zullen grotendeels bij de voordeur moeten plaatsvinden, zeker als het gaat om grote bezorgingen bij bedrijven. De openbare ruimte moet hiervoor voldoende flexibiliteit bieden (zie kader 'Flexibiliteit nodig in mobiliteitssysteem Hamerkwartier').

Hier is nadere uitwerking nodig in het vervolgproces.







Organisatorische randvoorwaarden vastleggen

MaaS gekoppeld aan stedelijke ontwikkeling vraagt om samenwerking tussen gemeente en markt, zeker als het gaat om een combinatie van MaaS en mobiliteitshubs. Dan gaat het onder andere om de vraag van wie de HUB's zijn.

Als ene uiterste is het een optie dat de gemeente aan de projectontwikkelaars verplicht om een deel van de te realiseren parkeerplaatsen beschikbaar te stellen voor deelmobiliteit. Deze parkeerplaatsen fungeren dan als HUB. Als andere uiterste kan de gemeente besluiten om zelf parkeercapaciteit te bouwen, waarbij de marktpartijen parkeercapaciteit moeten inkopen bij de gemeentelijke HUB's.

Er zijn allerlei tussenvarianten denkbaar met verschillende invullingen, bijvoorbeeld met een parkeerschap of varianten waarbij de gemeente parkeerplaatsen aankoopt van de ontwikkelaar om deze te verhuren aan een MaaS-exploitant, enzovoort.

De gemeente moet sturen om het mobiliteitsconcept en het HUB-concept mogelijk te maken, bijvoorbeeld:

- De gemeente stelt eisen aan de parkeeroplossingen die projectontwikkelaars realiseren. Dan gaat het om scherpere parkeernormen dan in het reguliere parkeerbeleid of om eisen ten aanzien van openbare toegankelijkheid.
- De gemeente kan kwaliteitseisen stellen aan te bouwen parkeervoorzieningen. Bijvoorbeeld dat parkeervoorzieningen altijd direct aan de Meeuwenlaan, Motorkade of Johan van Hasseltweg ontsloten moeten zijn. Dit voorkomt dat er parkeergarages worden gebouwd aan autoluwe of autovrije straten. Wanneer dit niet mogelijk is, dan kan de projectontwikkelaar bijvoorbeeld de benodigde parkeercapaciteit aankopen in een HUB
- Afspraken rondom het aanstellen van een mobiliteitsregisseur, die zorgt voor het coördineren en matchen van bovenstaande parkeerbehoeften en -capaciteit in het Hamerkwartier. Ook kan de regisseur een intermediaire rol vervullen tussen eindgebruikers en MaaS-providers als het gaat om het aanbieden van mobiliteitsabonnementen. Ook kan de regisseur een rol spelen in beheer en/of eigenaarschap van de parkeercapaciteit.
- Eisen aan MaaS-providers die mobiliteitsproducten gaan bieden, bijvoorbeeld ten aanzien van emissievrije mobiliteit, het integraal aanbieden van deelauto's én -fietsen, en openheid van gebruiksregime (geen exclusief lidmaatschap) en dat het systeem met dockingstations functioneert in plaats van met free floating voertuigen.

Flexibiliteit nodig in mobiliteitssysteem Hamerkwartier

Flexibiliteit in ontwerp van de openbare ruimte

De ruimtelijke transformatie van het Hamerkwartier vindt plaats gedurende een langere periode, waarbij ruimtelijke functies stapsgewijs veranderen. De openbare ruimte zelf moet ook flexibel zijn. Het totale profiel tussen de gebouwen krijgt een minimale breedte van 15-20 m. Dit schept flexibiliteit voor extra groen, nieuwe verkeerssoorten, laden en lossen, enzovoort).

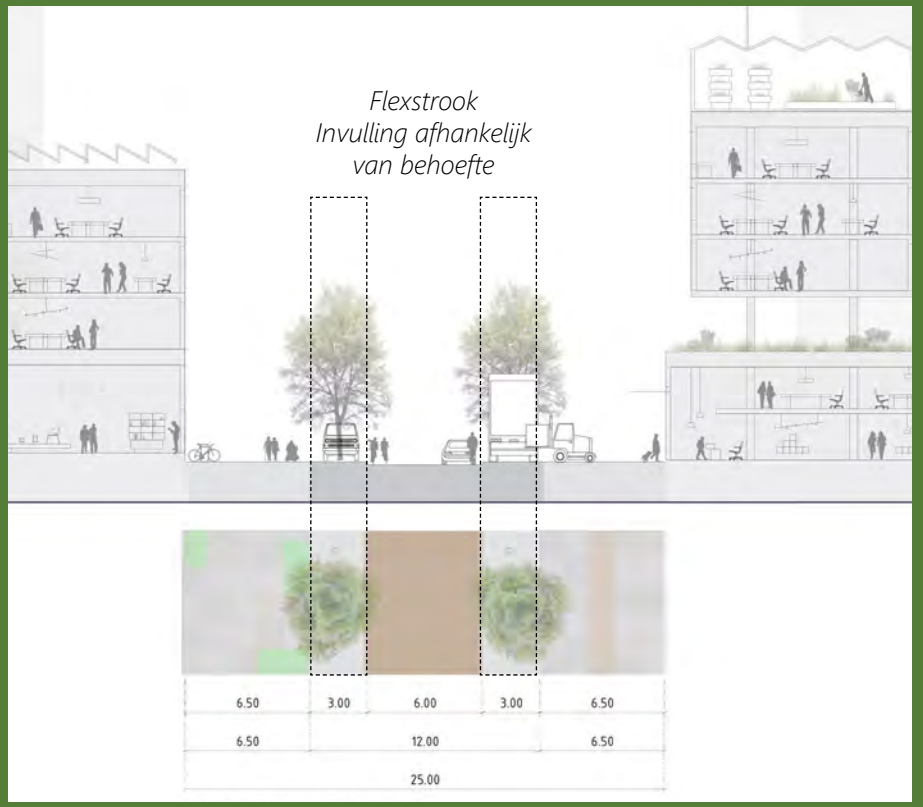
Flexibiliteit in de netwerkstructuur

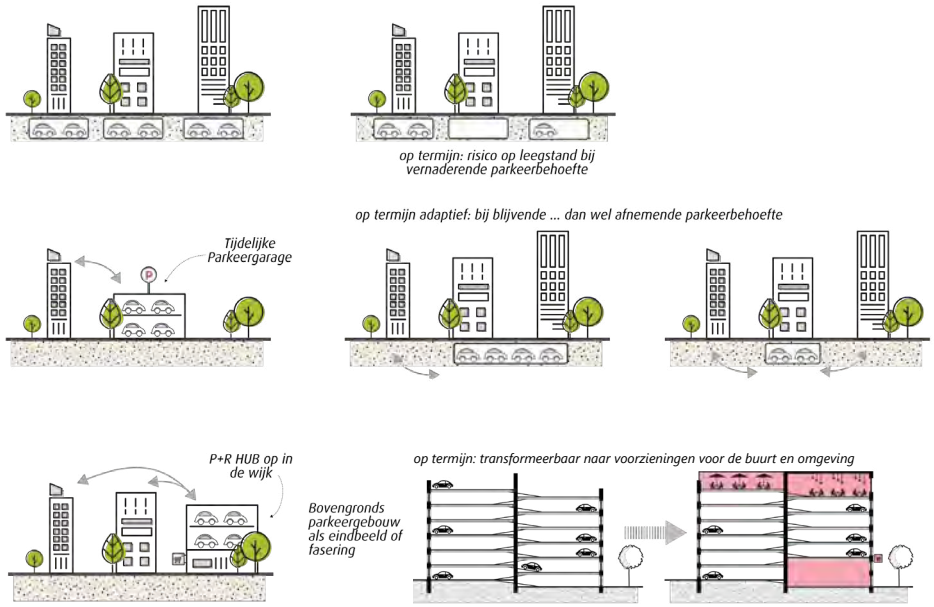
Een gridachtige ruimtelijke hoofdstructuur geeft flexibiliteit bij de geleidelijke transformatie van het Hamerkwartier. Daarnaast ontstaan door technologische en maatschappelijke trends telkens nieuwe vervoerwijzen die een plek moeten krijgen. De ordening naar ontwerpsnelheden in plaats naar bestaande vervoerwijzen helpt hierbij. Nieuwe vervoerwijzen krijgen dan een plek in de openbare ruimte op basis van ontwerpsnelheden.

Flexibiliteit in autotoegankelijkheid

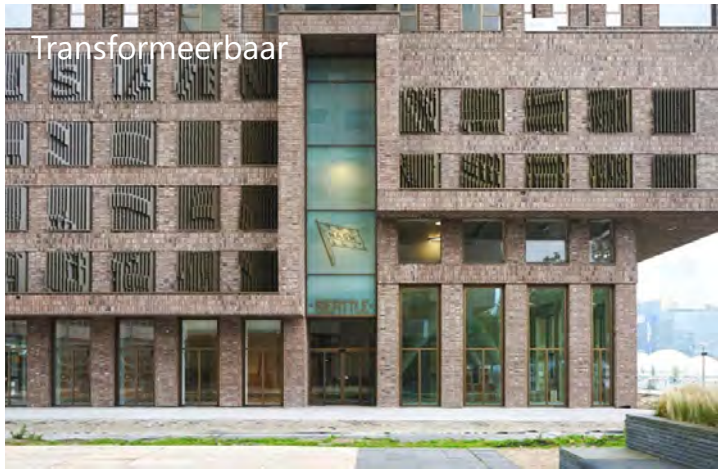
Naast een goed ruimtelijk ontwerp dat zorgt voor de gewenste beperkte autostromen in de woonstraatjes, worden elektronische handhavings- en ontheffingstechnieken steeds beter geschikt om flexibel om te gaan met toegankelijkheid van verkeer (autovrij of toch autoluw). De huidige elektronische kentekenhandhaving onder het Rijksmuseum is een voorbeeld. Hiermee is het mogelijk om straten autovrij te maken (volledig of met venstertijden), zonder verregaande fysieke herinrichtingen.






op termijn: risico op leegstand bij vernaderende parkeerbehoefte
op termijn adaptief: bij blijvende ... dan wel afnemende parkeerbehoefte
Tijdelijke Parkeergarage
P+R HUB op in de wijk
Bovengronds parkeergebouw als eindbeeld of fasering
op termijn: transformeerbaar naar voorzieningen voor de buurt en omgeving


Demontabel
PARKING


Transformeerbaar

Verkeers-effecten kwantitatief getoetst

De mobiliteitsprincipes voor het Hamerkwartier uit hoofdstuk 3 zijn kwantitatief doorgerekend met het Amsterdamse verkeersmodel. Dit leidt tot inzicht in de verkeersstromen per vervoerwijze.

4.



Waarom kiezen voor een autoluw Hamerkwartier?

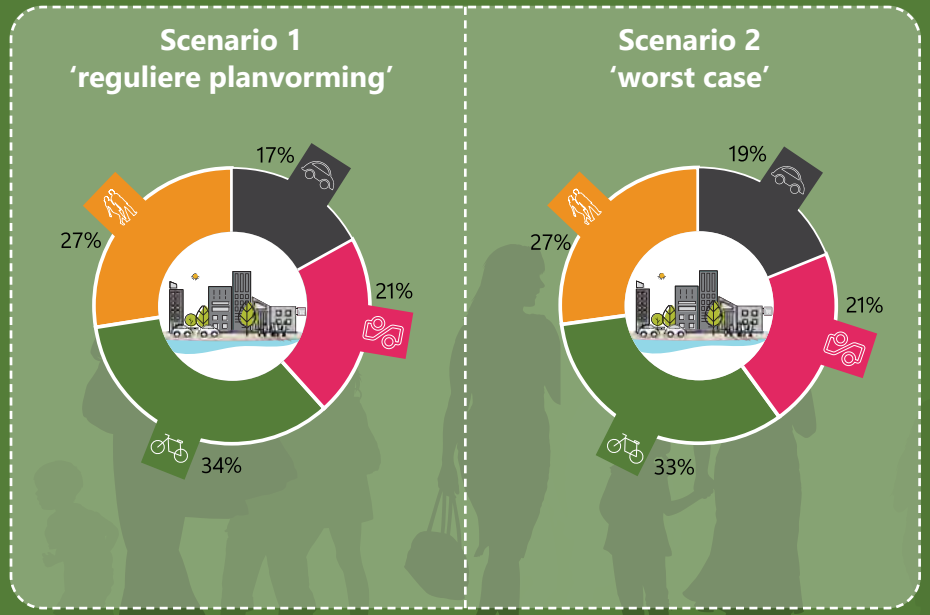
Twee scenario's doorgerekend
Om het effect van mobiliteitskeuzes voor het Hamerkwartier in beeld te brengen, zijn met het verkeersmodel verschillende rekenscenario's onderzocht met verschillende ambitieniveaus:

- **Scenario 1 'reguliere planvorming':** parkeernorm binnen de gemeentelijke bandbreedte, aangevuld met deelmobiliteit (met het programma voor het Hamerkwartier voor wonen resulterend in een gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats/woning), in lijn met het reguliere Amsterdamse beleid.
- **Scenario 2 'worst-case':** autoparkeernorm binnen de gemeentelijke bandbreedte (met het programma voor het Hamerkwartier voor wonen resulterend in een maximum parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning)

Voor beide ambitieniveaus zijn verschillende (tussen-)varianten voor 2035 en 2040 met het verkeersmodel berekend. In dit mobiliteitsplan wordt alleen naar de eindsituatie in 2040 gekeken omdat dit de worst-case situatie is (volledige Hamerkwartier is ontwikkeld).

Scenario 1:
Scenario 1 zorgt voor een forse toename van de hoeveelheid verplaatsingen in, van en naar het Hamerkwartier. Circa 52.000 motorvoertuigbewegingen (mvt) per werkdagetmaal (ca. 83%), en daarmee een groot deel van de in totaal ca. 63.000 mvt/werkdagetmaal wordt te voet, met de fiets of met het OV afgelegd. De verplaatsingen die met de auto worden afgelegd zorgen voor extra verkeersdrukte op de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg.

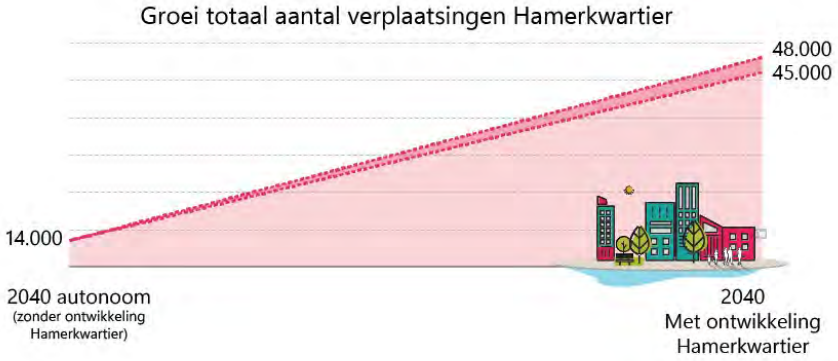
Scenario 2 leidt tot extra hinder door autoverkeer
Scenario 2 zorgt voor een nog grotere toename van de hoeveelheid verplaatsingen dan scenario 1. Uit de analyse blijkt dat scenario 2 niet wenselijk is: er zijn meer parkeerplaatsen nodig en het scenario leidt daarmee tot meer autoverplaatsingen in de modal split: ca. 12.700 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal in plaats van ca. 10.900 in scenario 1. Ook het auto- aandeel in de totale vervoerwijzekeuze is hoger: 19% in plaats van 17% in scenario 1. Dit alles geeft extra verkeersdrukte op het omliggende wegennet en vooral op de Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg. Het kruispunt zit daarmee sneller aan zijn maximale capaciteit en zal eerder uitgebreid moeten worden.



Algemene mobiliteitspatronen

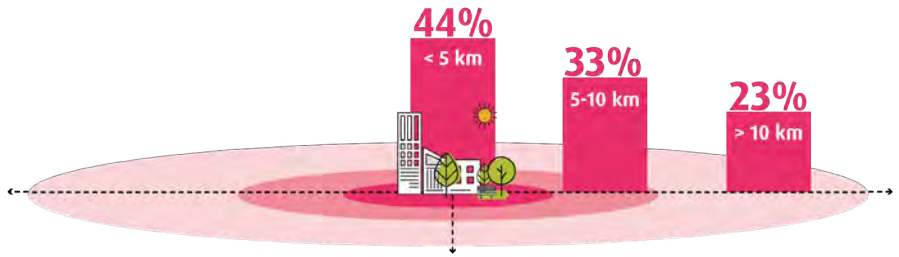
Toename aantal verplaatsingen na transformatie Hamerkwartier

Uit de resultaten van de verkeersmodelberekeningen met het verkeersmodel VMA 5.0 van de gemeente Amsterdam blijkt dat de transformatie van het Hamerkwartier tot intensief woon- werkgebied zorgt voor een groei in het aantal verplaatsingen van en naar het gebied. In de huidige situatie ligt het totaal aantal verplaatsingen per dag rond de 14.000 per dag. In de situatie 2040 met transformatie van het Hamerkwartier zal dit zijn gegroeid tot circa 45.000 verplaatsingen per dag (alle vervoerwijzen samen).



Gros van de verplaatsingen is korter dan 10 km

Met het verkeersmodel VMA 5.0 is ook gekeken naar de afgelegde afstanden van alle toekomstige verplaatsingen. Opvallend is dat het circa 77% van alle verplaatsingen van en naar het Hamerkwartier korter zal zijn dan 10 km. Dit betekent dat voor het Hamerkwartier een focus op lopen en fietsen als hoofdvervoerwijze inderdaad voor de hand ligt.



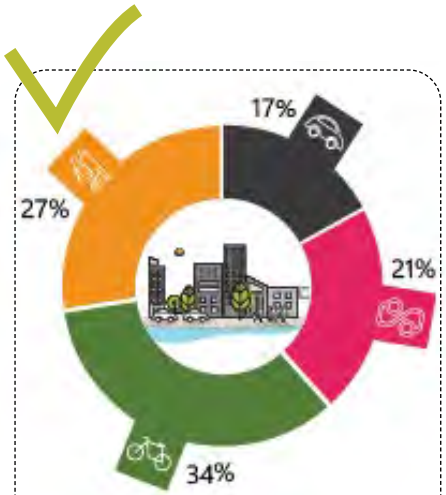
Afstandsklasse voor de verplaatsingen van en naar het Hamerkwartier

Nieuwe verdeling naar vervoerwijze

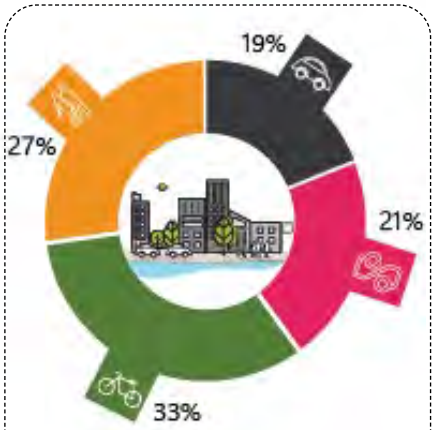
De toekomstige bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier reizen op verschillende manieren. Na de transformatie van het Hamerkwartier conform de principes uit het vorige hoofdstuk, gaat circa 27% van alle verplaatsingen te voet, 34% met de fiets, 21% met het OV en 17% met de auto.

Het toekomstige loop- en fietsaandeel in het Hamerkwartier scoort hoger dan het huidige Amsterdams gemiddelde. Met name het autoaandeel scoort een stuk lager. Uit ODiN data (2023) blijkt dat in Amsterdam als geheel circa 23% van alle verplaatsingen te voet gaat, 29% met de fiets, 17% met het OV en 31% met de auto (inclusief 'overig'). Vergeleken met het gemiddelde van Amsterdam Noord zullen de verschillen met de vervoerwijzeverdeling van het toekomstige Hamerkwartier nog groter zijn. De toekomstige vervoerwijzeverdeling van het Hamerkwartier is te vergelijken met de toekomstige vervoerwijzeverdeling van Houthavens.

Als het Hamerkwartier een 'worst-case'-mobiliteitsconcept zou krijgen, met een hoger gemiddeld autobezit, dan neemt het autogebruik iets toe. In dat geval zou circa 27% van alle verplaatsingen te voet gaan, 33% met de fiets, 21% met het OV en 19% met de auto. Het aandeel auto neemt dus toe, ten koste van fiets en OV.



Modal split Hamerkwartier 2040 'reguliere planvorming'



Modal split Hamerkwartier 2040 "worst case"



Modal split Amsterdams gemiddelde

De modal split voor het Hamerkwartier is bepaald op basis van de modeluitkomsten uit het VMA 5.0 verrijkt met voetgangersverplaatsingen in Amsterdam jaar 2023 op basis van het ODIN. Een toelichting op de 2 scenario's zoals hier geschetst, bevindt zich op *pagina 44.*

Fietsstromen

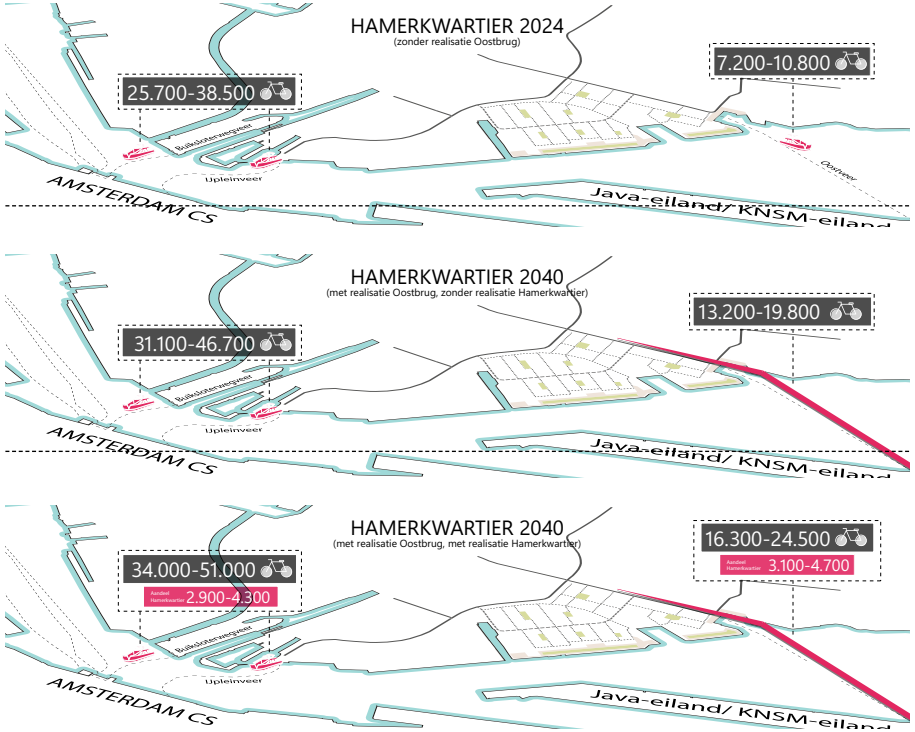
Algemene analyse

Met de transformatie van het Hamerkwartier neemt het aantal fietsers van en naar het Hamerkwartier sterk toe. In de modal split neemt het aandeel fiets toe van 23% naar 34%. Op verschillende wegen rondom het Hamerkwartier nemen de fietsintensiteiten (sterk) toe. Volgens de modeldoorrekeningen met het VMA gaan circa 1.400-2.100 fietsers per etmaal langs de Meeuwenlaan rijden, waar dit nu 1.000 – 1.600 zijn. Ook de Johan van Hasseltweg (ten oosten van de Meeuwenlaan) wordt drukker: van 5.200 – 7.800 fietsers per etmaal nu naar circa 9.700 – 14.500 in 2040. Veel reizigers uit het Hamerkwartier, die zich met de metro zullen verplaatsen, zullen de fiets als voortransport gebruiken. In de huidige situatie is de fietsparkeercapaciteit bij station Noorderpark nog ontoereikend. De gemeente onderzoekt momenteel, naast het verbeteren van de sociale veiligheid en het optimaliseren van de omgeving rondom te tunnel, mogelijkheden om extra fietsparkeercapaciteit bij het station toe te gaan voegen. Binnen het Hamerkwartier verdelen de fietsstromen zich naar verwachting over meerdere routes. In de eindsituatie geldt dat hiermee de toekomstige fietsdrukte zich binnen het getransformeerde Hamerkwartier goed verhouden met de beoogde verblijfskwaliteit en niet tot structurele problemen zal leiden.

De toename van fietsintensiteiten is naast de ontwikkeling van het Hamerkwartier ook gerelateerd aan de realisatie van de Oostbrug.

Inzoom fietsstromen: effect Oostbrug voor het fietsverkeer

De planning is er op gericht dat de de Oostbrug in 2034 wordt gerealiseerd. De Oostbrug biedt een vaste verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het Hamerkwartier en Java-eiland/KNSM-eiland. Door de realisatie van de Oostbrug neemt de hoeveelheid fietsers tussen Hamerkwartier en Java-eiland/KNSM-eiland sterk toe: van 7.200 -10.800 fietsers per etmaal (via het Oostveer) naar circa 13.200-19.800 fietsers per etmaal. Ontwikkeling van het Hamerkwartier zorgt voor een verdere toename waardoor de intensiteit tussen de 16.300 en 24.500 per etmaal uitkomt. Binnen het Hamerkwartier zorgt de realisatie van de Oostbrug vooral voor forse toenames van de hoeveelheden fietsers op de Aambeeldstraat. Deze straat vormt de verbinding tussen het Hamerkwartier en de beoogde aanlandingslocatie van



Aantal fietsverplaatsingen over het IJ na de realisatie van het Hamerkwartier met en zonder Javaverbinding. Bron: VMA 5.0.

de Oostbrug en Johan van Hasseltweg en zal op deze hoeveelheden fiets moeten worden ontworpen.
Via de Meeuwenlaan rijden in de plansituatie 2040 maximaal 10.000 fietsen per etmaal (per richting). Voor het drukste spitsuur zijn dit 660 fietsen per uur per richting. De Meeuwenlaan heeft op het noordelijke deel fietspaden en op het zuidelijke deel fietsstroken. De capaciteit van een fietsstrook is 1.500 tot 2.000 fietsers per uur. Op een eenrichtingsfietspad kunnen 2.000 tot 2.500 fietsers per uur rijden. Er is daarmee ruim voldoende capaciteit beschikbaar op de fietsinfrastructuur.

Via de Johan van Hasseltweg rijden in de plansituatie 2040 maximaal 10.000 fietsen per etmaal (per richting). Voor het drukste spitsuur zijn dit 660 fietsen per uur per richting. De Johan van Hasseltweg heeft een tweerichtingen fietspad. Op een dergelijk fietspad kunnen 4.000 fietsers per uur rijden. Er is daarmee ruim voldoende capaciteit beschikbaar op de fietsinfrastructuur.

Het fietsverkeer binnen de autoluwe straatjes in het Hamerkwartier verdeelt zich volgens het VMA ongeveer evenredig over de verschillende straten en zal per etmaal maximaal 1.500 fietsen per etmaal (per richting) zijn. Voor het drukste spitsuur zijn dit circa 100 fietsen per uur per richting. Het voorlopige ontwerp van de straatjes in het Hamerkwartier kan deze hoeveelheden fietsen goed afwikkelen.

De gemeente constateert in de Nota Veren een toename van gebruik van de veerverbindingen over het IJ, onder meer als gevolg van de realisatie van het Hamerkwartier. In de nota zijn concrete maatregelen genoemd om het verensysteem betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig te maken. De maatregelen in de nota zijn gebaseerd op het Advies Oeververbindingen van de commissie D' Hooghe.





Openbaar vervoer

Algemene analyse

Voor het Hamerkwartier is de Noord/Zuidlijn de belangrijkste OV-voorziening. Het aantal Noord/Zuidlijnreizigers dat vanuit Noorderpark naar het zuiden reist neemt toe van ruim 31.000 reizigers per etmaal zonder getransformeerd Hamerkwartier, tot ruim 40.000 reizigers met getransformeerd Hamerkwartier. Hiermee is het geen klein openbaar vervoersknooppunt, maar is het vergelijkbaar in het aantal reizigers met station Haarlem.
Conform het programma van eisen van de concessie Amsterdam 2025 draagt de concessiehouder zorg dat er op geen moment meer dan 60% van het maximaal aantal zit- en staanplaatsen in de voertuigen is bezet. Gegeven de huidige opzet van de Noord-Zuidlijn passen er 960 reizigers in een metrostel, dus 576 om aan de geschetste 60% capaciteit te komen. 12 ritten per uur betekent dus een rekenkundige capaciteitsgrens van 6.912 reizigers per uur. In de huidige situatie bedraagt de intensiteit ca. 7.100 reizigers in zuidelijke richting vanaf metrostation Noorderpark in de 2-uur ochtendspits. Uitgaan van een toename van ca. 29% (40.000 reizigers / 31.000 reizigers) bedraagt dit aantal met ontwikkeling van het Hamerkwartier ca. 9.150 reizigers in de 2 uur-ochtendspits. Dit ligt nog ruim onder de capaciteitsgrens van 13.824 reizigers (6.912 reizigers per uur x 2 uur). Naast de capaciteit in de metro zelf is ook de infrastructuur van het station belangrijk.
De gemeente is momenteel bezig met planvorming om het groeiend reizigersaantal als gevolg van de groei van Noord op dit station beter te faciliteren i.h.k.v. het project Johan van Hasseltzone (zie hoofdstuk 5). Dit houdt o.a. in om het voortransport met de fiets beter te kunnen faciliteren en meer fietsparkeerplaatsen aan te gaan leggen.

Het aantal reizigers van de buslijnen (lijnen 38 en 35) in de omgeving van het Hamerkwartier verandert nauwelijks. Alleen lijn 35 tussen Molenwijk en Olaf Palmeplein laat een toename zien van circa 10% op het traject in de directe nabijheid van het Hamerkwartier. De buslijnen hebben voldoende capaciteit om het beperkt groeiende reizigersaantal af te gaan wikkelen.

Inzoom HOV-verbinding naar Zaanstad

De ZaanIJ-verbinding, een directe HOV-verbinding tussen metrostation Noorderpark, noordelijke IJ-oevers en Zaandam biedt kansen voor het Hamerkwartier. Hoewel het aantal gebruikers vanuit Hamerkwartier naar verwachting beperkt blijft (circa 150 in- en uitstappers op basis van het verkeersmodel), kan het gebied hier wel van profiteren indien de mogelijke keerlus van deze verbinding nabij de aanlanding van de Oostbrug komt te liggen. Vanuit het Hamerkwartier ontbreekt nu een goede stads-bus bereikbaarheid richting het westen van Amsterdam Noord. Van een verbeterde oost-west verbinding met een halte in het Hamerkwartier en mogelijk eindpunt in Zaanstad, zal de bereikbaarheid per bus van het Hamerkwartier significant verbeteren. Deze HOV-verbinding en de ruimtelijke inpassing van de lijn wordt uitgewerkt in het kader van het project HOV ZaanIJ-corridor.

Autostromen

Algemene analyse

Volgens het verkeersmodel neemt de hoeveelheid autoverkeer toe als gevolg van autonome ontwikkelingen in de stad. Daarbovenop geeft de transformatie van het Hamerkwartier een extra toename van het autoverkeer.

De Johan van Hasseltweg vormt de hoofdontsluiting vanaf de Leeuwarderweg. Hier neemt in 2040 zonder transformatie van het Hamerkwartier, de verkeersdrukte toe van circa 15.500 auto's per etmaal nu naar circa 16.000. Met de transformatie van het Hamerkwartier stijgt dit tot circa 18.200 mvt per etmaal in scenario 1 en 18.800 mvt per etmaal in scenario 2.

Vanaf het kruispunt Johan Van Hasseltweg met de Meeuwenlaan splitst de hoofdstroom in tweeën:

- Op de Meeuwenlaan gaat de verkeersdrukte van 10.000 auto's per etmaal nu naar 13.300 mvt per etmaal met transformatie van het Hamerkwartier 2040 in scenario 1 en 13.500 mvt per etmaal in scenario 2.
- Op de Johan van Hasseltweg oostzijde gaat de verkeersdrukte van 5.400 auto's per etmaal nu naar 9.700 mvt per etmaal met transformatie van het Hamerkwartier in 2040 in scenario 1 en 10.400 mvt per etmaal in scenario 2.

Scenario 1



Scenario 2



Intensiteiten (2040) in mvt/etmaal op geselecteerde wegen in het studiegebied (beide richtingen)

Bij deze verkeersdruktes past op deze schakels een inrichting met één autorijstrook per richting (3,50 m breed) met oversteekeilanden, aan weerszijden aparte loop- en fietsvoorzieningen, ontwerpsnelheid van 30 km/h en langsparkeren en laden/lossen naast de rijstroken.
Binnen het Hamerkwartier verspreidt het autoverkeer zich naar de parkeervoorzieningen, in kleinere stromen. Op het Gedempt Hamerkanaal blijft de verkeersdrukte met getransformeerd Hamerkwartier beperkt tot circa 3.200 auto's per etmaal in scenario 1. Hier past een 30 km/u-inrichting, met fietsers en auto's gemengd op een rijbaan van 6,50 m breed. Daarnaast vindt langsparkeren/laden en lossen en entrees naar parkeergarages plaats. De verkeersdrukte in de kleinere straatjes in het Hamerkwartier blijft grotendeels onder circa 1.200 auto's per etmaal in scenario 1, mede dankzij geclusterde parkeervoorzieningen. Hier is een shared space-achtige inrichting mogelijk met een informele beweegzone van circa 4,50 m breed, met aan weerszijden een flexibele ruimte van circa 5,50 m (bedoeld voor verblijven en kort laden en lossen waar dit niet mogelijk is in HUB's, geen parkeren). Alleen bij de ontwikkeling aan de Hamerkop en van de Kromhouthal is de verkeersintensiteit hoger tot aan de in- en uitgangen van de parkeergarages.

Inzoom autostromen: drukke aansluiting Johan van Hasseltweg op Leeuwarderweg

De aansluiting Johan van Hasseltweg op de Leeuwarderweg vormt een drukke verkeersknoop. Uit verkennende onderzoeken blijkt dat de knoop in 2030 zonder getransformeerd Hamerkwartier een belastinggraad heeft van 1,09 (gemiddelde ochtend- en avondspits). Daarmee is de knoop het grootste interne knelpunt binnen Noord. Voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier is de knoop dé ontsluiting. Met getransformeerd Hamerkwartier loopt de belastinggraad verder op. In het Mobiliteitsplan Noord is de keuze op hoofdlijnen gemaakt dat de knoop versterkt moet worden. Hiertoe is een eerste schetsverkenning uitgevoerd, waaruit blijkt dat er mogelijkheden zijn om de verschillende opgaven, die spelen op de knoop, aan te pakken.
In het Mobiliteitsplan Noord is reeds de keuze gemaakt dat de Johan van Hasseltknoop moet worden versterkt om alle verschillende vervoersstromen, ook in de toekomst, beter te kunnen opvangen. Het is een sleutelproject van het Mobiliteitsplan Noord. Momenteel wordt er gewerkt aan verschillende varianten, waarin de ontwikkeling van het Hamerkwartier ook wordt meegenomen. Einde dit jaar kiest de gemeente een voorkeursvariant, waarnaar deze verder dient uitgewerkt te worden.

Inzoom autostromen: kruispunt Johan van Hasseltweg-Meeuwenlaan

De rotonde Johan van Hasseltweg-Meeuwenlaan is in 2024-2025 heringericht tot kruispunt met verkeerslichten. Deze maatregel is in de huidige situatie al nodig om het verkeer op dit punt goed af te wikkelen. De gemeente heeft hier gekozen voor een ingroeimodel voor het kruispunt, wat inhoud dat de vormgeving van het kruispunt voor de komende jaren voldoende capaciteit biedt en er op langere termijn mogelijkheden zijn om het kruispunt aan te passen indien noodzakelijk. De vormgeving van het ingroeimodel is zichtbaar in de afbeelding rechts.

Om te toetsen of de vormgeving in de toekomst voldoende capaciteit biedt, zijn voor drie scenario's kruispuntberekeningen uitgevoerd:

- Plansituatie 2035 (met de ruimtelijke ontwikkelingen van het Hamerkwartier t/m 2035)
- Plansituatie 2040 – regulier beleid (eindsituatie Hamerkwatier met de beoogde parkeernorm)
- Plansituatie 2040 – worst-case (eindsituatie Hamerkwartier met een hoger gemiddelde parkeernorm)

Het kruispunt is daarbij getoetst op de regelkundige voorwaarden van de gemeente Amsterdam ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Daarbij is onder andere gekeken naar de gemiddelde wachttijd:

- Fiets/ voetganger: < 45 seconden
- OV: < 25 seconden
- Auto: geen directe voorwaarde, wel twee indirecte voorwaarden: verzadigingsgraad van <90% en een maximale cyclustijd van 100 seconden.

Deze vormgeving functioneert tot 2035 goed. De maatgevende cyclustijd ligt dan met 81 seconden ruim onder de bovengrens van 100 seconden. Uitgaande dat het OV prioriteit krijgt kan het voorkomen dat de cyclustijd op piekmomenten (als de bus op een ongunstig moment komt aanrijden) oploopt tot maximaal 100 seconden. Dit is nog steeds binnen de Amsterdamse regelkundige voorwaarden. Voor langzaam verkeer ligt de gemiddelde wachttijd op 25 seconden, wat ruim onder de gestelde bovengrens ligt.

Met de volledige realisatie van het Hamerkwartier in 2040 neemt de cyclustijd verder toe, tot vlak onder de bovengrens in de avondspits. Wanneer er in dat geval gewacht moet worden op bussen die voorrang krijgen loopt de cyclustijd op tot circa 130-140 seconden. Ook langzaam verkeer moet langer wachten bij het kruispunt. De gemiddelde verliestijd neemt voor voetgangers en fietsers toe tot gemiddeld 35 seconden. De Worst-case planontwikkeling zorgt voor een lichte verdere stijging van de wachttijden en benodigde opstelruimte ten opzichte van de reguliere planvariant. Tot 2040 moet er gemonitord worden of de intensiteiten inderdaad zo stijgen als verwacht. Als dat het geval is en bussen dan nog dezelfde routes rijden, dan zijn tegen die tijd aanpassingen aan de kruispuntvormgeving noodzakelijk. Hier is bij de herinrichting van de kruising in 2024-2025 al rekening mee gehouden. Met een kleine ingreep kan de stijging in verkeersintensiteit relatief eenvoudig worden opgevangen.



Uitwer-kingsa-genda

De nieuwe inzichten in de mobiliteit van het Hamerkwartier bieden een goede basis voor de verdere planuitwerking in de komende periode. Dit hoofdstuk bevat een aantal uitwerkingsopgaven, die door de gemeente Amsterdam dienen opgepakt te worden.

5.



Oplossingsrichtingen aansluiting Johan van Hasseltweg op Leeuwarderweg

De aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Leeuwarderweg raakt ook zonder transformatie van het Hamerkwartier voor 2030 overbelast. De ontwikkeling van het Hamerkwartier verergert dit probleem. In het kader van het project Johan van Hasseltzone wordt er gekeken naar de mogelijke oplossingsrichtingen om te komen tot een toekomstige inrichting van de strook. De planning is om in 2025 de nota van uitgangspunten voor het ontwerp vast te stellen en dat het uiterlijk in 2035 moet uitgevoerd zijn.

Monitoren kruispunt Johan van Hasseltweg - Meeuwenlaan

Het kruispunt Johan van Hasseltweg - Meeuwenlaan is in 2024-2025 heringericht tot geregeld kruispunt met verkeerslichten. Omdat het nog onzeker is hoe snel het Hamerkwartier uiteindelijk zal ontwikkelen, zal de verkeersafwikkeling van het kruispunt gemonitord worden, zodat er tijdig bijgestuurd kan worden indien nodig. Het ontwerp is echter voldoende robuust om in de toekomst met beperkte aanpassingen meer capaciteit te creëren.

HOV-ZaanIJ biedt kansen voor Hamerkwartier

Er wordt momenteel gewerkt aan de inpassing van het voorkeurstracé van de nieuwe HOV-verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam Noord. Deze verbinding biedt mogelijk extra kwaliteit aan de ontwikkeling van het Hamerkwartier afhankelijk van waar het eindpunt komt te liggen. Momenteel wordt nog onderzocht of de eindhalte van deze HOV-lijn op de Johan van Hasseltknoop zal komen te liggen of dat deze tot aan de aanlanding van de toekomstige oostbrug komt. Deze uitwerking wordt binnen het project HOV-ZaanIJ opgepakt. Deze Verbinding is niet randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van het Hamerkwartier.

Uitwerking aanlanding Oostbrug en effect Hamerkwartier

De planning is er op gericht dat de de Oostbrug in 2034 wordt gerealiseerd. De verdere uitwerking hiervan wordt samen met de projectteams van HOV-ZaanIJ en Johan van Hasseltzone gedaan. Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat een uitvoering als vaste loop- en fietsverbinding veel meerwaarde heeft voor Amsterdam Noord en het Hamerkwartier in bijzonder. Door het aanleggen van de Oostbrug is de verwachting dat de vervoerwijze keuze binnen het Hamerkwartier ook meer zal verschuiven naar fietsen. Dit biedt in de toekomst kansen om het autobezit verder te verlagen.

Inhoudelijk uitwerken van het HUB-concept

Een succesvol HUB-concept is een belangrijke voorwaarde voor een goede mobiliteitsoplossing voor het Hamerkwartier. In de uitwerking moet het concept verder inhoudelijk worden uitgewerkt. Dan gaat het om het vinden van geschikte locaties voor mobliteitshubs en het gewenste voorzieningenniveau (parkeeroplossingen en deelmobiliteit, bezoekersvoorzieningen en een eventuele koppeling met logistiek). Ook moet worden verkend welke governance- en finance-oplossingen nodig en mogelijk zijn.

Vertalen van mobiliteits- en parkeeruitgangspunten naar randvoorwaarden ontwikkelaars

Voor het Hamerkwartier is het nodig om mobiliteits- en parkeervoorzieningen deels collectief op te lossen. De gemeente Amsterdam moet hiertoe randvoorwaarden stellen aan gebiedseigenaren/ontwikkelaars van de kavels, zoals opgenomen op pagina 26.

Dit mobiliteitsplan wordt daar waar mogelijk en nodig vertaald in publiekrechtelijke kaders en privaatrechtelijke overeenkomsten. Zo worden de in dit document beschreven parkeernormen vastgelegd in de toekomstige Omgevingsplannen in het Hamerkwartier. Binnen het privaatrechtelijke spoor wordt gestuurd op deelmobiliteit. Ook moet worden nagegaan welke mobiliteitsuitwerking elke gebiedseigenaar/ontwikkelaar moet opstellen voor deelplannen binnen het Hamerkwartier. Dit gaat in het Hamerkwartier in de uitwerkingen en omgevingsvergunningen per deelgebied landen.

Nieuwe bedrijven die zich in het Hamerkwartier vestigen, doen vanaf het begin mee in de mobiliteitsstrategie. Hierbij is het belangrijk om te kijken naar de vestigingslocaties voor de bedrijven die auto afhankelijk zijn. Het goed positioneren van deze bedrijven die veel laad- en losverkeer genereren aan de randen van het Hamerkwartier zorgt ervoor dat het grootste deel van dit logistiek verkeer aan de randen wordt afgevangen en niet het gebied in hoeft te rijden. Dit zullen voornamelijk de categorieën ambachtelijke productie en reparatie en Kleinschalige stadsverzorgende bedrijvigheid zijn.

Uiteindelijk moet er worden toegewerkt naar een integraal Mobiliteitsprogramma van Eisen, dat naast een stedenbouwkundig plan van eisen onderdeel kan worden van het planproces. Het is belangrijk dat er uiteindelijk een samenhangende, eenduidige aanpak ontstaat voor de planontwikkelingen in Amsterdam (Noord).

Goudappel BV
De Ruyterkade 143 | 1011 AC Amsterdam

Snipperlingsdijk 4 | 7417 BJ Deventer
Anna van Buerenplein 46 | 2595 DA Den Haag
Emmasingel 15 | 5611 AZ Eindhoven
F. HaverSchmidtwei 2 | 8914 BC Leeuwarden

+31(0) 570 666 222
Goudappel@goudappel.nl

www.goudappel.nl