Gemeente
Amsterdam



Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II

Inhoud

Samenvatting **3**

1 Inleiding **8**
1.1 Inleiding 8
1.2 Waarom dit Mobiliteitsplan 8
1.3 Scopeafbakening mobiliteitsplan 8
1.4 Relatie mobiliteitsstrategie en mobiliteitsplan 10
1.5 Context mobiliteitsplan 10
1.6 Kaders en ambitie gemeente Amsterdam 12
1.7 Programmatische aanpak en status maatregelen 13

2 Achtergrond **14**
2.1 Plannen deelgebieden 14
2.2 Haven-Stad 14
2.3 Gebiedsvisie Sloterdijk West 16
2.4 Eerdere verkeersonderzoeken en plannen 16

3 Gebiedsanalyse **18**
3.1 Ontwikkelingen deelgebieden 18
3.2 Huidige verkeerssituatie 21
3.3 Havengebied 21
3.4 Foodcenter 22

4 Maatregelenpakket **23**
4.1 Maatregelenpakket 23
4.2 Hoogwaardig openbaar vervoer 25
4.3 Fiets en voetganger 32
4.4 Auto 44
4.5 Mobiliteitshubs en deelmobiliteit 50
4.6 Parkeren 58
4.7 Logistiek 61
4.8 Gedragsbeïnvloeding 64
4.9 Effecten maatregelen 65

5 Planning & fasering **66**

6 Financiën **68**

7 Risico's **70**

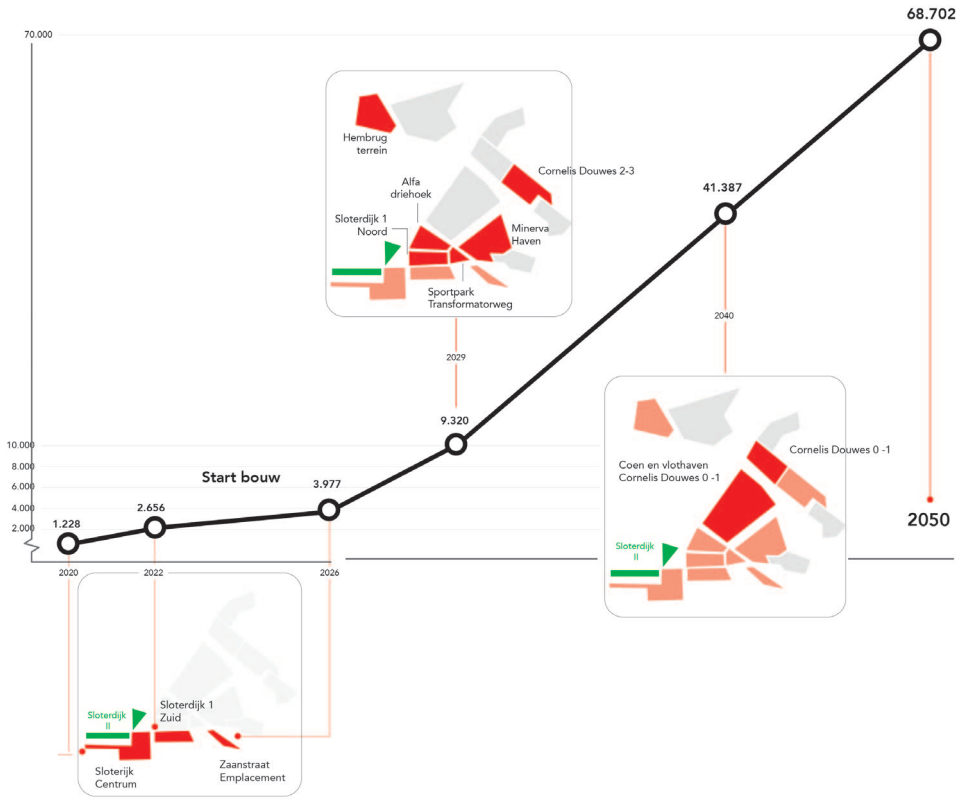
8 Vervolg **72**

Bijlage 1: beleidskaders en -onderzoeken **74**

Samenvatting

Groei van de stad

Amsterdam groeit naar verwachting naar een inwonertal van circa 1 miljoen rond 2040. Om ruimte te bieden aan deze groei en de druk op de woningmarkt te verlichten vinden op verschillende plekken in de stad gebiedsontwikkelingen plaats. Naast bevolkingsgroei moet er in de stad ook ruimte zijn voor economische groei. Haven-Stad is een van de grote ontwikkelgebieden in de stad waar deze ambities een plaats krijgen. Hier worden 40.000 – 70.000 woningen gerealiseerd en komt er ruimte voor ca. 58.000 arbeidsplaatsen. Om het gewenste programma te kunnen realiseren is een goede bereikbaarheid echter een randvoorwaarde.



Dit Mobiliteitsplan omvat het integrale maatregelenpakket dat tussen nu en 2030 moet worden gerealiseerd om een goede mobiliteit te garanderen voor de te ontwikkelen gebieden in de zuidflank van Haven-Stad en Sloterdijk II. Tezamen gaat het om de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I – Zuid, Zaanstraat Emplacement en Sloterdijk II, waarvan de laatste onderdeel uitmaakt van de gebiedsvisie Synergie Sloterdijk – West. In totaal worden er in deze deelgebieden tot 2030 ca. 15.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Naast de ontwikkelingen binnen de scope wordt er ook gekeken naar de projecten in de directe omgeving, die invloed hebben op hetzelfde mobiliteitssysteem. In de projecten Houthavens, Westerpark-West en Food Center Amsterdam worden in de komende jaren ca. 4600 woningen gerealiseerd.

Naar autoluwe stadswijken

De huidige monofunctionele bedrijventerreinen in de deelgebieden maken plaats voor gemengde stedelijke gebieden met hoge dichtheden. Het aantal verplaatsingen van personen zal meegroeien met de verdichting in de gebieden. Om te voorkomen dat met name het autonetwerk overbelast raakt, moet er ingezet op een ander mobiliteitsgedrag (zoals ook vastgesteld in de MER van Haven-Stad). Het doel is om te komen tot een lager autogebruik en een groter aandeel openbaar vervoer en fiets, waarmee autoluwe stadswijken worden gecreëerd. Deze wijziging van de zogeheten 'modal split' bereiken we door enerzijds autobezit en -gebruik te ontmoedigen en anderzijds te zorgen voor aantrekkelijke alternatieven. Tegelijk moet er op de doorgaande routes door het gebied, zoals de Basisweg / Transformatorweg en Nieuwe Hemweg, voldoende capaciteit beschikbaar zijn om het verkeer van en naar de stad af te kunnen wikkelen.

Door het uitvoeren van de maatregelen in dit plan is er straks voldoende OV, is het fietsnetwerk op orde, zijn er voldoende stallingsmogelijkheden, is de doorstroming van het autoverkeer op orde en worden toekomstige gebruikers van het gebied verleid om duurzame keuzes te maken op het gebied van mobiliteit.

Opgaven

De belangrijkste opgave in dit mobiliteitsplan is om het gewenste stedelijk mileu te realiseren dat is beschreven in de plannen voor de diverse deelgebieden. Zoals de (concept) Investeringsnota Sloterdijk Centrum en de Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid. De maatregelen in dit mobiliteitsplan sluiten dan ook aan bij de genoemde visies. Verschillende maatregelen kwamen ook al in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad en

gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West aan bod. Hierin zijn strategische keuzes gemaakt op het gebied van mobiliteit en zijn concrete projecten benoemd. De verschillende plannen zetten in op een lager autogebruik. De kernopgave van dit mobiliteitsplan is dan ook niet om voldoende capaciteit te bieden aan het autoverkeer, maar om voldoende alternatieven te bieden om de gewenste afwaardering van het autonetwerk mogelijk te maken.

Het mobiliteitsplan biedt een nadere uitwerking van de voorgestelde maatregelen. Daarbij is in samenhang gekeken welke maatregelen op welke termijn nodig zijn om de gestelde ambities waar te kunnen maken. Uit de analyses is gebleken dat sommige maatregelen (nog) niet nodig zijn, maar op onderdelen zijn ook maatregelen toegevoegd. Daarbij is breder gekeken dan alleen de deelgebieden binnen de scope. De ontwikkelingen in de deelgebieden zorgen er soms voor dat elders verbeteringen nodig zijn, bijvoorbeeld om de stroom fietsers richting het centrum van de stad af te wikkelen.

Ambities

Bij het opstellen van dit mobiliteitsplan zijn de volgende stedelijke ambities relevant:

- Stimuleren van een duurzame manier van verplaatsen
- Ontwikkelen van een stedelijk gebied dat verbonden is met de rest van de stad
- Bevorderen van een gezonde, actieve manieren van verplaatsen

Samenhangende maatregelen

Het maatregelenpakket in dit mobiliteitsplan is per thema uitgewerkt, om de maatregelen op een overzichtelijke manier te presenteren. De verschillende thema's vullen elkaar daarbij aan en versterken elkaar, zij vormen een uitgebalanceerd en samenhangend pakket. Zo is verbetering van het fietswerk nodig om afwaardering van autoroutes mogelijk te maken. Of zijn deelfietsen uit de mobiliteitshubs van groot belang om gebruik van het OV aan te moedigen. Het gedeeltelijk niet uitvoeren van het pakket kan mogelijk leiden tot ongewenste effecten voor de andere modaliteiten en voor capaciteitsproblemen in het netwerk.

Het totale maatregelenpakket is geraamd op ca 183 miljoen euro (exclusief nog nader te onderzoeken maatregelen). Daarvan is 112 miljoen geraamd voor fietsmaatregelen, waarvan het overgrote deel voor fietsenstallingen rondom Station Sloterdijk. Verder is 57 miljoen euro geraamd voor de busverbinding tussen Station Sloterdijk en Amsterdam CS. Voor automaatregelen is 13,6 miljoen euro geraamd.

Gemeente en Vervoerregio zetten zich gezamenlijk in om financiering voor dit pakket in hun meerjarenbegroting en investeringsagenda's te regelen. Daarbij is het van belang dat de investeringen steeds in samenhang met de andere mobiliteitsplannen en gebiedsontwikkelingen in de stad worden afgewogen.

Maatregelenpakket

Openbaar Vervoer

1. HOV-Bus Station Sloterdijk – Amsterdam CS: aanleg van deze hoogwaardige busverbinding geeft de deelgebieden voor de korte termijn de benodigde ontsluiting met OV op het gewenste hoge kwaliteitsniveau. In samenhang met deze nieuwe HOV-verbinding is het wenselijk om een aanlandingsplaats voor bussen aan de noordzijde van Station Sloterdijk te realiseren.

2. Onderzoek frequenties bussen Sloterdijk – West: om de werkgebieden beter met het OV te ontsluiten dient onderzocht te worden welke bus frequenties passen bij het toekomstige programma in de gebieden.

3. Onderzoek doortrekken tramlijn 5: voor de middellange termijn is doortrekken van tramlijn 5 naar de Minervahaven wenselijk en voor de lange termijn ook een doortrekking naar de Coen- en Vlothaven. Voor reizigers uit het scopegebied van dit mobiliteitsplan wordt daarmee een overstap geboden richting de centrumring. Het is wenselijk de onderzoeken naar deze verbinding nu reeds op te starten om de maatregel straks tijdig te realiseren.

Fiets en voetganger

1. Verbeteren fiets- en voetgangersnetwerk: om te komen tot een groter aandeel fietsers en voetgangers binnen Haven-Stad moeten in de eerste plaats de routes binnen de deelgebieden van voldoende kwaliteit zijn. Waar de huidige openbare ruimte vooral gericht is op de auto, moet deze straks een prettige plek voor fietsers en voetgangers vormen. De maatregelen in dit plan voorzien daarin.

2. Verbindingen met de bestaande stad: voor de nieuwe bewoners en werknemers in het transformatiegebied zijn goede verbindingen met de woon- en werkgebieden in de bestaande stad van groot belang. Maatregelen in dit plan voorzien in het opwaarderen van bestaande verbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels. Hierbij is er aandacht voor de oost-west, maar zeker ook voor de noord-zuid georiënteerde routes. Met name die laatste zijn in de huidige situatie ontoereikend.

3. Stallingscapaciteit: voldoende stallingscapaciteit voor fietsen, met name bij het OV, van belang om fiets- en OV-gebruik te stimuleren. Het plan voorziet hierin met name rondom Station Sloterdijk, waar in de komende jaren een grote behoefte wordt voorzien.

Auto

1. Afwaardering Transformatorweg: de afwaardering van deze route is opgenomen in het Investeringsnota Sloterdijk 1 Zuid en in de plannen voor Haven-Stad. Voor het oostelijk deel van de Transformatorweg is afwaardering op korte termijn mogelijk. Voor het deel nabij de A10 zijn aanvullende ingrepen nodig.

2. Doorstroming rondom aansluiting S102: de doorstroming op deze locatie is in de toekomst problematisch. Het is nodig deze te verbeteren. Dit maakt afwaardering van de Transformatorweg mogelijk en zorgt ervoor dat het Havengebied (buiten de ringweg A10) bereikbaar blijft. Het plan voorziet in kleine aanpassingen van kruispunten en verkeersmanagement maatregelen om de doorstroming te verbeteren.

3. Knip Sloterdijkerweg voor autoverkeer: deze maatregel uit het Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid en de Ontwikkelstrategie voor Haven-Stad heeft tot doel om het gewenste autoluwe karakter in Sloterdijk 1 – Zuid te bereiken. Ongewenst noord – zuid gericht sluipverkeer door de wijk heen wordt hiermee voorkomen.

4. Aanvullende maatregelen: het plan voorziet daarnaast in kleine aanvullende maatregelen aan kruispunten buiten het scopegebied. Daarnaast is het wenselijk om een bufferzone voor taxi's te onderzoeken.

Hubs en deelmobiliteit

1. Netwerk van mobiliteitshubs: het plan beschrijft een netwerk van mobiliteitshubs op verschillende niveaus. Hubs kunnen een rol spelen in het aanbieden van deelmobiliteit in de gebieden waar weinig autobezit mogelijk is. Tegelijk helpen zij om (auto)verkeersstromen te concentreren op wenselijke locaties in de deelgebieden.

2. Aanbieden van deelmobiliteit: het aanbieden van verschillende vormen van deelmobiliteit is nodig om de mobiliteitsdoelstellingen te halen. Daarbij kunnen deelauto's helpen om het autobezit te ontmoedigen en kunnen deelfietsen en -scooters bijdragen aan een hoger OV-gebruik, wanneer zij gericht worden ingezet voor de first- en last mile.

Parkeren

Uit de onderzoeken ten behoeve van de in 2017 vastgestelde Ontwikkelstrategie Haven-Stad is naar voren gekomen dat de ontwikkeling van 40.000 – 70.000 woningen alleen mogelijk is door het stimuleren van alternatieven voor de auto én het hanteren van een zeer lage parkeernorm van 0,2 voor bewoners. Tegelijk draagt een passend parkeerregime tijdens de transformatie van het gebied er aan bij dat bezoekers en werknemers niet met de auto naar het gebied komen. Beschikbare parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk geconcentreerd in hubs, bij voorkeur (maar niet uitsluitend) op enige afstand van de woning. Ook hiermee wordt autogebruik ontmoedigd.

Logistiek

Het plan voorziet in maatregelen op hoofdlijnen om de logistieke stromen in het gebied op een goede en verkeersveilige manier af te handelen. Verdere invulling hiervan is nodig bij de uitwerking van de diverse deelgebieden.

Gedragsbeïnvloeding

Maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding kunnen een aanvullende bijdrage leveren om toekomstige bewoners en werknemers daadwerkelijk hun verplaatsingsgedrag te laten aanpassen. Het plan voorziet op dit vlak in maatregelen op hoofdlijnen, die in het vervolg nader uitgewerkt moeten worden. De maatregelen betreffen het vergroten van zichtbaarheid van gewenste modaliteiten, marketing voor nieuwe bewoners en een werkgeversaanpak.

Vervolgtraject

Wanneer het mobiliteitsplan is vastgesteld kunnen vervolgstappen worden voorbereid. De eerste stap behelst een start te maken met de verdere uitwerking van maatregelen. Het plan heeft een adaptieve aanpak: de maatregelen worden in wisselwerking met de gebiedsontwikkeling verfijnd en gepland.



De verschillende maatregelen zullen door verschillende projectteams worden opgepakt. Ook zullen er andere ontwikkelingen zijn die van invloed zijn op de voorgestelde maatregelen. Om te zorgen dat bij de afzonderlijke projecten afwegingen worden gemaakt die passen binnen het totaalpakket zal een vorm van regie en programmasturing noodzakelijk zijn. Door de betrokken directies G&O, V&OR en R&D wordt bekeken hoe deze rol kan worden belegd.

Ook moeten vanaf de oplevering van het plan afzonderlijke projecten worden opgestart en uitgevoerd. Hetzij door middel van reguliere PBI-planprocedures, hetzij meegenomen in de gebiedsontwikkelingsprojecten. De daadwerkelijke besluitvorming vindt plaats binnen deze projecten.

Maatregelenpakket

Fiets en voetganger

Profielen fietsroutes

F1. Onderzoek aanleg fietsbanen langs 50km wegen t.b.v. logistiek en verschillende snelheden (5,5 meter breed)
F2. Overige fietsroutes richtlijn Plusnet fiets (4,5 meter breed)

Zuidelijke oost-westroute Sloterdijk – binnenstad
(Sloterdijk II – Sloterdijk-Centrum – Sloterdijk I Zuid – Westerpark)

F3. Route zuidzijde Sloterdijk II
F4. Route door sportpark Spieringhorn en verbeterde verbinding met Sloterdijk-Centrum
F5. Route parkrand Sloterdijk I Zuid
F6. Oostzijde Westerpark (ontwerpopgave)

Noordelijke oost-westroute Sloterdijk – binnenstad
(Basisweg – Transformatorweg – Spaarndammerbuurt)

F7. Opwaardering fietsroute Mediacollege – Hemknoop
F8. Oost-westroute Zaanstraat Emplacement
F9. Optimalisatie Spaarndammerstraat voor fietsers (onderzoek)
F10. Optimalisatie Van Diemenstraat voor fietsers (ontwerpopgave)

Fietsintensiteiten rondom Haarlemmerplein

F11. Route Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen
F12. Kruispunt Spaarndammerstraat – Westerpark – Houtmankade
F13. Oversteek Spaarndammerdijk naar Minervahaven

Noord-zuidroutes Haven-Stad – westelijke binnenstad

F14. Route door volkstuinencomplex
F15. Comfortabele fietsersoversteek Haarlemmerweg naar Bos en Lommerweg
F16. Fietsroute Molenwerf
F17. Nieuwe volwaardige fietsroute Haven-Stad – westelijke binnenstad (onderzoek)

Fietsparkeren Sloterdijk-Centrum

F18. Fietsenstalling noordzijde Station Sloterdijk (aan route Sloterdijk – binnenstad)
F19. Fietsenstalling zuidwestzijde Station Sloterdijk
F20. Fietsenstatlling zuidoostzijde Station Sloterdijk
F21. Verbeteren bewegwijzering rondom Sloterdijk Station (ook naar stallingen)

Voetganger

F22. Uitgangspunt looproutes: 3,6 meter vrije loopruimte
F23. Verbeteren oversteekbaarheid Transformatorweg / Basisweg

Openbaar vervoer (OV)

OV1. HOV-bus Station Sloterdijk – Centraal Station
OV2. Busstation noordzijde Sloterdijk Piarcoplein
OV3. Onderzoeken frequentieverhoging OV Sloterdijken - West
OV4. Onderzoek doortrekken tram 5 naar Minervahaven

Auto

A1. Aanpassing inrichting tussen Radarweg – Kabelweg
A2. Stimuleren routekeuze A5
A3. Afwaardering Transformatorweg
A4. Knip Sloterdijkerweg voor autoverkeer
A5. Opwaardering Nieuwe Hemweg tussen Contactweg en aansluiting A10
A6. Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk
A7. Onderzoek bufferzone taxi's
A8. Onderzoek verkeerssituatie Hugo de Grootplein

Mobiliteitshubs

M1. Pilot OV-hub Station Sloterdijk (2020)
M2. Wijkhubs Sloterdijk I Zuid (>2020)
M3. Wijkhubs Sloterdijk-Centrum (>2025)
M4. Wijkhub Zaanstraat Emplacement (>2028)
M5. Buurthubs Sloterdijk I Zuid (>2020)
M6. Buurthubs Sloterdijk-Centrum (>2020)
M7. Introduceren/stimuleren deelmobiliteit

Parkeren

P1. Collectieve parkeervoorzieningen
P2. Passend parkeerregime
P3. Sturen op parkeernorm bewoners

Logistiek

L1. Pakketbezorging in hubs
L2. Inventarisatie logistieke bewegingen
L3. Expeditieruimtes
L4. Dubbelgebruik laad&losplekken

Gedragsbeïnvloeding

G1. Vergroten zichtbaarheid en nabijheid
G2. Mobiliteitsaanpak nieuwe bewoners
G3. Werkgeversaanpak

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Amsterdam groeit per jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. De verwachting is dat het inwonertal in 2040 rond 1 miljoen ligt. Om de druk op de woningmarkt te verlichten wil de gemeente de komende decennia veel woningen bouwen. Naast bevolkingsgroei is ook sprake van een sterke economische groei van de stad. Ook daarvoor moet ruimte worden geboden. Haven-Stad is een van de grote ontwikkelgebieden in de stad waar deze ambities een plaats krijgen. Hier moeten 40.000 - 70.000 woningen komen en ca. 58.000 arbeidsplaatsen.

De gewenste groei van de stad is alleen mogelijk als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Eén van die voorwaarden is een goede bereikbaarheid.

1.2 Waarom dit Mobiliteitsplan

Tot 2030 worden de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I-Zuid, het Zaanstraat emplacement, en Sloterdijk II ontwikkeld tot (grotendeels) gemengd stedelijk gebied. Dit plan beschrijft het integrale maatregelenpakket dat tussen nu en 2030 moet worden gerealiseerd om een goede mobiliteit te garanderen voor de te ontwikkelen gebieden. Door het uitvoeren van deze maatregelen is er straks voldoende OV, is het fietsnetwerk op orde, zijn er voldoende stallingsmogelijkheden, is de doorstroming van het autoverkeer op orde en worden toekomstige gebruikers van het gebied verleid om duurzame keuzes te maken op het gebied van mobiliteit.

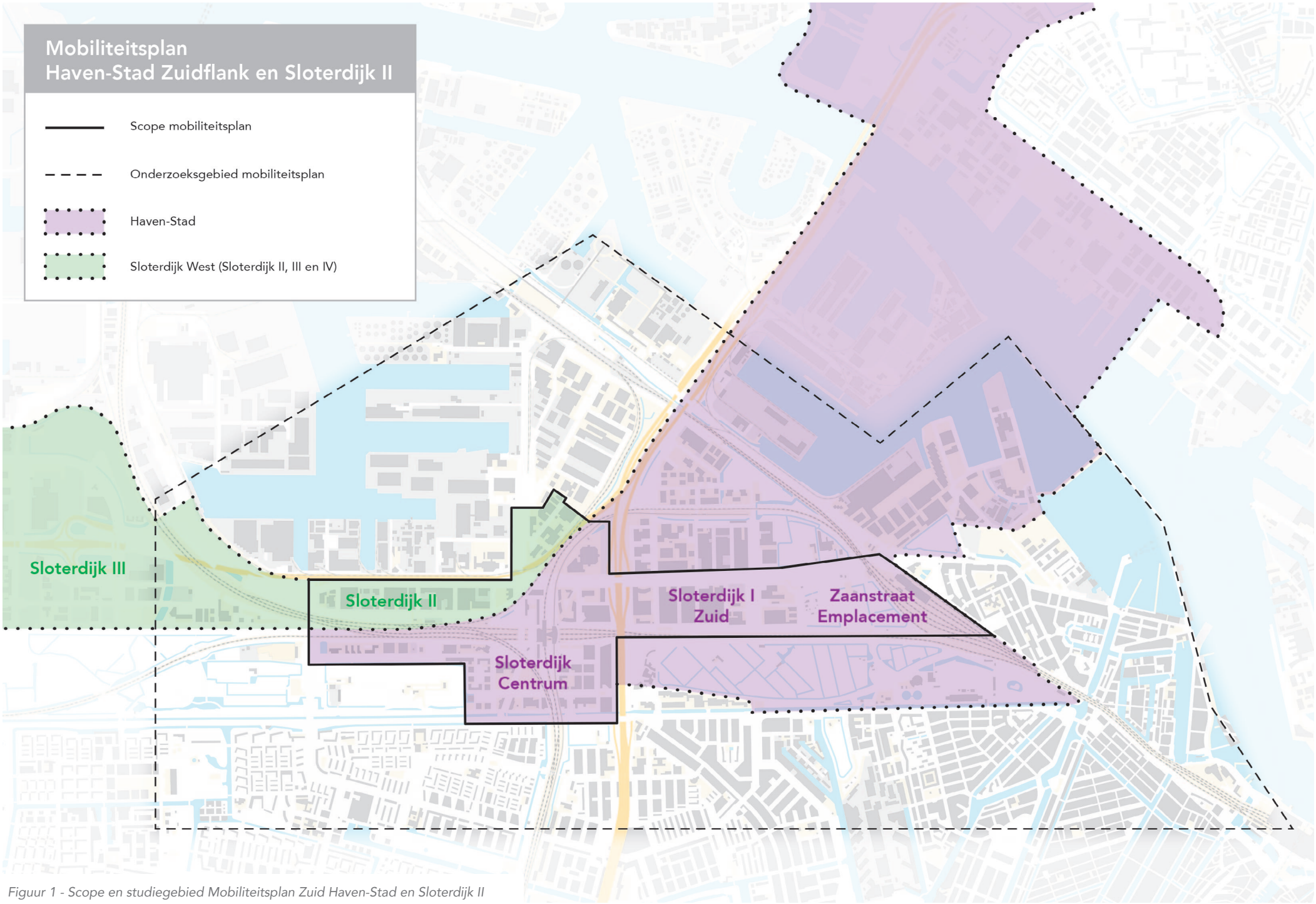
Dit mobiliteitsplan staat niet op zichzelf. In 2017 is een Milieueffectrapportage voor Haven-Stad opgesteld en is de Ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld. Hierin staan op hoofdlijnen de mobiliteitsmaatregelen beschreven die nodig zijn. Voorliggend mobiliteitsplan is een verdere uitwerking van die producten. Het gaat meer in detail in op de maatregelen uit Ontwikkelstrategie: wanneer zijn de maatregelen precies nodig? Hoe ziet het toekomstig fietsnetwerk er idealiter uit? Zijn er aanvullende maatregelen nodig voor het autonetwerk? Wat wordt de precieze functie van de mobiliteitshubs? Daarnaast geeft dit mobiliteitsplan een indicatie van de benodigde investeringen voor mobiliteit om de ontwikkeling van de deelgebieden mogelijk te maken.

1.3 Scopeafbakening mobiliteitsplan

Ruimtelijke scope

Het mobiliteitsplan heeft in hoofdlijn betrekking op het zuidelijke en westelijke deel van Haven-Stad. Hier liggen de gebieden die op korte termijn, in de periode tot 2030 in ontwikkeling gaan. Het gaat om Sloterdijk Centrum, Sloterdijk I-Zuid, het Zaanstraat emplacement, en Sloterdijk II (Noord en Zuid). Dit laatste gebied valt feitelijk buiten Haven-Stad, maar wordt net als de gebieden binnen Haven-Stad in de periode tot 2030 getransformeerd. De intensivering van het programma in Sloterdijk II heeft effect op de verkeersstromen binnen Haven-Stad (en andersom). De mobiliteit in de gebieden kan dan ook niet los van elkaar worden gezien. Daarom is deze ontwikkeling ook meegenomen in dit Mobiliteitsplan.

Naast de ontwikkelingen binnen de scope vinden in de directe omgeving ook andere ontwikkelingen plaats. Relevant zijn de ontwikkeling van de Houthavens (2.700 woningen), het Food Center Amsterdam (2.500 woningen), Westerpark West (800 woningen) en toekomstbestendig Westerpark, die allen in dezelfde periode worden ontwikkeld. Omdat zij impact hebben op hetzelfde mobiliteitssysteem zijn de betreffende ontwikkelingen wel meegenomen in de onderzoeken voor dit plan, het onderzoeksgebied is dan ook breder gedefinieerd dan het scopegebied. Er worden echter geen voorstellen gedaan voor de invulling van de mobiliteit binnen de genoemde ontwikkelingen.



Figuur 1 - Scope en studiegebied Mobiliteitsplan Zuid Haven-Stad en Sloterdijk II

In totaal worden voor Haven-Stad drie mobiliteitsplannen opgesteld. Het plan voor het middendeel van Haven-Stad bevat de rest van Haven-Stad ten zuiden van het IJ: de Minerva-, Coen- en Vlothaven en de driehoek tussen de A10, de Transformatorweg en de Nieuwe Hemweg. Een mobiliteitsplan voor dit gebied wordt later opgesteld omdat merendeel van dit gebied de komende jaren nog niet in ontwikkeling gaat. Het deel van Haven-Stad ten noorden van het IJ wordt onderdeel van het Mobiliteitsplan voor heel stadsdeel Noord.

Inhoudelijke scope
Het mobiliteitsplan heeft als zichtjaar 2030. Rond die tijd wordt verwacht dat een groot deel van de transformatie van de deelgebieden gereed is. Het plan kijkt naar alle aspecten van mobiliteit in het gebied. Het gaat daarbij onder meer om de toekomstige situatie en benodigde maatregelen voor de fiets, voetganger, het openbaar vervoer, de auto, logistiek en mobiliteitshubs.

Milieueffectrapportage Haven -Stad
In 2017 is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld voor Haven-Stad. De ambitie die is geformuleerd in de MER is om een mobiliteitsshift te bereiken waarbij het aandeel auto daalt tot 15% á 20%. Het is de verwachting dat het aandeel van de auto in alle verplaatsingen in Haven-Stad kan dalen van 37 procent tot 15 á 19 procent met het maatregelenpakket zoals dat in de MER is opgenomen (zie figuur 4). Haven-Stad blijft dan bereikbaar en het gewenste programma kan zonder grote knelpunten worden gerealiseerd. In de Ontwikkelstrategie is vervolgens een aandeel auto van 15% als ambitie opgenomen.

De MER voor Haven-Stad betreft een adaptieve MER. Gedurende de ontwikkeling van Haven-Stad vindt voortdurend monitoring plaats om te zien of de gestelde ambities worden gehaald. Indien nodig kan op basis van de monitoring worden bijgestuurd in de benodigde maatregelen of het te ontwikkelen programma. Voor dit Mobiliteitsplan is het bereiken van de modal-split (zoals benoemd in de MER) in de ontwikkelde deelgebieden dan ook een belangrijke ambitie.

1.4 Relatie mobiliteitsstrategie en mobiliteitsplan

Parallel aan dit Mobiliteitsplan wordt de Mobiliteitsstrategie voor Haven-Stad opgesteld. De Mobiliteitsstrategie vormt een nadere uitwerking van de strategische keuzes op het gebied van mobiliteit, zoals opgenomen in de Ontwikkelstrategie. Het document heeft als zichtjaar 2055, wanneer naar verwachting heel Haven-Stad is ontwikkeld. De strategie kijkt meer op hoofdlijnen naar de verschillende mobiliteitsopgaven dan dit Mobiliteitsplan. In de Mobiliteitsstrategie staat het gehele toekomstig OV-netwerk (en de fasering om dat te realiseren), het toekomstig fietsnetwerk en het gehele netwerk van mobiliteitshubs.

De mobiliteitsplannen vormen een verdere uitwerking van de Mobiliteitsstrategie. Zij hebben een kortere horizon en hebben betrekking op een deel van Haven-Stad, waarbij rekening wordt gehouden met de projecten in de directe omgeving. In het Mobiliteitsplan zijn alleen de maatregelen opgenomen die tot 2030 nodig zijn.

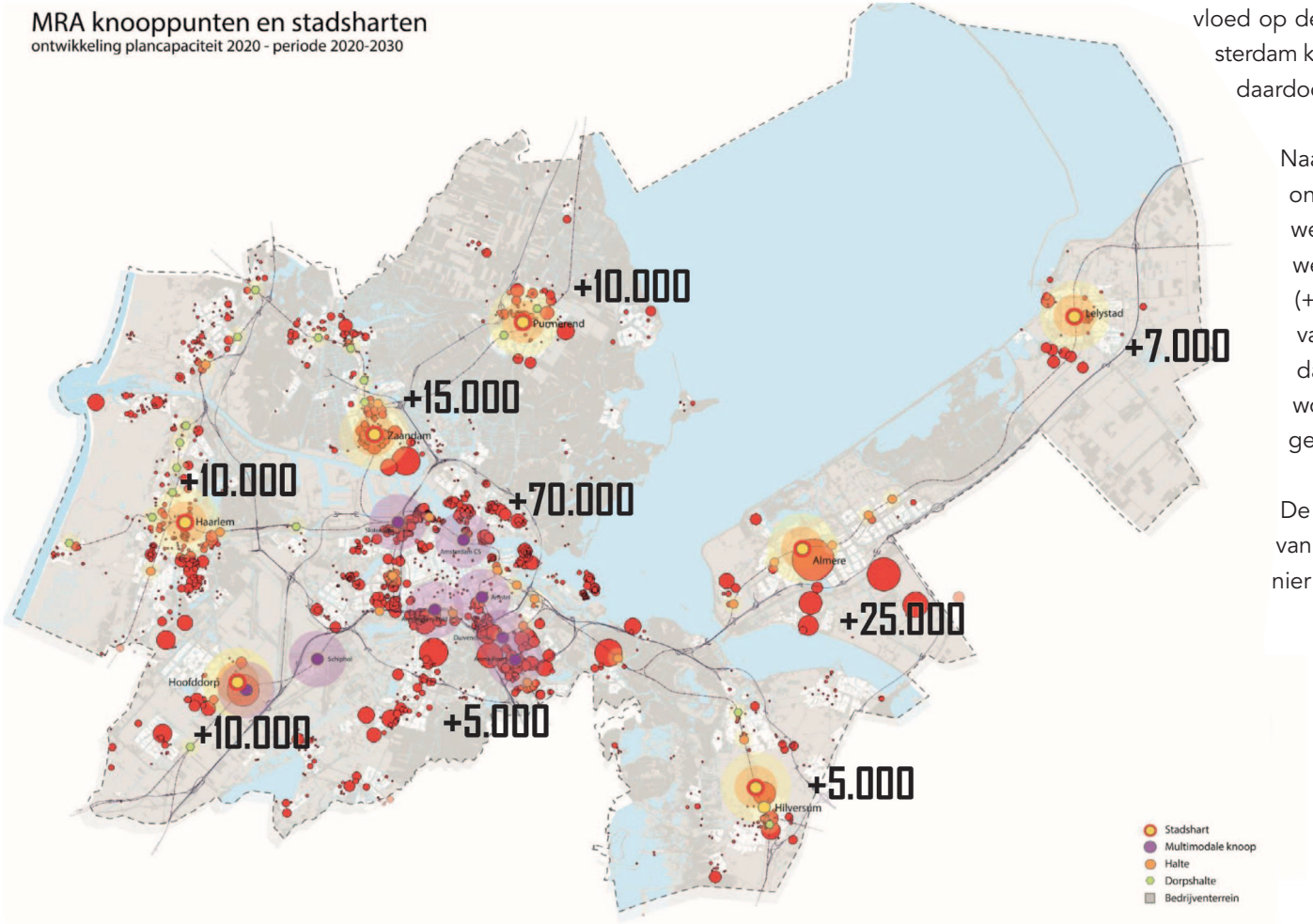
Omdat de deelgebieden in het zuidelijke deel van Haven-Stad al in ontwikkeling zijn of dat op korte termijn gaan, is er voor gekozen beide producten parallel op te stellen. In de onderzoeken en uitwerkingen voor het Mobiliteitsplan is gelijk opgetrokken met de Strategie, zodat geen licht tussen beide documenten ontstaat.

1.5 Context mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan beschrijft de opgave, de ambitie en het maatregelenpakket voor de gebiedsontwikkeling in het zuidelijke deel van Haven-Stad en in Sloterdijk II. Deze ambitie en de bijbehorende maatregelen zijn nodig om een goed functionerend, leefbaar en mooi stuk stad te realiseren. Deze ambitie en maatregelen zijn specifiek voor dit gebied, maar passen binnen de bredere visie die de gemeente heeft voor de stad en de regio, en binnen het al bestaande beleid. Naast dit mobiliteitsplan zijn en worden ook mobiliteitsplannen opgesteld voor de andere grote gebiedsontwikkelingen (Zeeburgereiland / IJburg, Noord, Zuidoostflank, Nieuw-West, Zuidflank). In dit hoofdstuk wordt de context beschreven waarbinnen de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen passen, hoe de verschillende mobiliteitsplannen onderling samenhangen en wat de status van de plannen is.

Relatie met ruimtelijke ontwikkeling en beleidsvoornemens

Amsterdam is de afgelopen jaren hard gegroeid. Vanwege het grote tekort aan woningen en de verwachte groei van de economie is het de verwachting en ambitie dat de groei van de stad, ondanks Corona, zal doorzetten. Tegelijk met deze groei moet uiteraard de ontwikkeling van de stedelijke, regionale en nationale infrastructuur gelijk oplopen. De grootste uitdagingen bij deze groei is de beperkte ruimte en de overstap naar meer duurzaamheid. Daarbij gaat het onder andere om andere energiebronnen, meer groen en een betere openbare ruimte, maar ook mobiliteit in de brede zin speelt hier een belangrijke rol in.



Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

In het kader van de Verstedelijkingstrategie MRA hebben Rijk en regio afgesproken om tot 2040 in de MRA 250.000 woningen te bouwen waarvan tot 2030 minimaal 70.000 woningen in Amsterdam worden gebouwd. Vanwege de druk op de woningmarkt hebben Rijk en regio voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 afgesproken om de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van vastgestelde plannen, van plannen in voorbereiding en van potentiële plannen tot 2030, en dat hierbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid. De groei van mobiliteit in, van en naar Amsterdam moet in samenhang met de ontwikkeling van de MRA bekeken worden. Niet alleen de groei van de stad heeft immers invloed op de mobiliteit. Veel bezoekers en werknemers in Amsterdam komen van buiten de stad. Een groeiende regio zorgt daardoor ook voor meer druk op Amsterdam.

Naast de ontwikkeling van de woningmarkt is voor de ontwikkeling van de mobiliteit ook de groei van de werkgelegenheid belangrijk. Ondanks Corona zal de werkgelegenheidsgroei in de MRA fors blijven groeien (+230.000 arbeidsplaatsen tot 2040). Het merendeel van deze groei zal opgevangen worden door Amsterdam. Om de pendel naar Amsterdam te verkleinen wordt ingezet op betere spreiding van de werkgelegenheidsgroei over de MRA.

De verschillende mobiliteitsplannen geven een analyse van de toekomstige situatie, en geven aan op welke manier de groei is op te vangen.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De groei in goede banen leiden is ook een van de doelen van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 die op dit moment wordt opgesteld. De groei wordt benaderd vanuit de volgende strategische keuzen. Hieronder staan deze keuzes en de wijze waarop de mobiliteitsplannen hier invulling aan geven:

- ***Meerkernige ontwikkeling.*** Deze strategie is er op gericht om van een verdere uitrol van het centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking te gaan. Hierdoor ontstaat een betere spreiding van stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid. De mobiliteitsplannen dragen hier bijvoorbeeld aan bij door de ontwikkeling van goede openbaar vervoer-verbindingen tùssen deze kernen en van deze kernen op het grotere OV-netwerk. Een belangrijk onderdeel hiervan is tevens het verbeteren van de first- en last mile van- en naar de OV-knooppunten, waaronder de realisatie van een goed fietsnetwerk en voldoende fietsenstallingscapaciteit. Hier mee sluiten de plannen ook aan bij de grote schaalsprongprojecten zoals de vaste IJ-oeververbindingen en de uitbreiding van het HOV en metronetwerk.
- ***Groeien binnen grenzen.*** Hierbij gaat het om verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling. Hiermee is ruimte voor 150.000 woningen in complete, duurzame buurten. Ook hierin is het belangrijk dat deze nieuwe, verdichte of getransformeerde woon-werkgebieden aansluiten op (H)OV-netwerk. Maar daarnaast is het net zo belangrijk dat deze verdichte gebieden een goede, mooie en gezonde openbare ruimte hebben waarin veel ruimte is voor de voetganger en de fietsers. De rol van de auto moet daarom worden verkleind in de openbare ruimte.
- ***Duurzaam en gezond bewegen en Rigoreus Vergroenen.*** Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad, met daarbij een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen. De mobiliteitsplannen dragen hieraan bij door meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. Concreet betekent dit het uitbreiden van het fietsnetwerk, het verbeteren van bestaande fiets- en looproutes en het stimuleren van parkeren op afstand. Op deze manier wordt de openbare ruimte verbeterd en blijft er meer ruimte over voor groen.
- ***Samen stad maken.*** Hierbij geldt vooral dat de afzonderlijke maatregelen uit de mobiliteitsplannen de reguliere processtappen doorloopt, waarbij ruimte is voor consultatie en inspraak.

Voor overige beleidskaders wordt verwezen naar bijlage 1.

1.6 Kaders en ambitie gemeente Amsterdam

Naast het feit dat de mobiliteitsplannen passen binnen de strategieën met betrekking tot de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling, sluiten de keuzes die in de mobiliteitsplannen worden gemaakt ook aan bij de ambities van het bestuur, en de reeds ingezette koers van verschillende bestaande beleidskaders. Belangrijke kaders hierin zijn het verbeteren van de openbare ruimte, het creëren van ruimte voor de groeiende stad en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Voor de mobiliteit in de deelgebieden binnen de scope zijn de volgende stedelijke ambities van belang:

1. Stimuleren duurzame manier van verplaatsen (Structuurvisie 2040): fiets en openbaar vervoer hebben de voorkeur boven gebruik van de auto. Maatregelen moeten bijdragen aan gebruik van fiets en OV waar mogelijk, auto waar nodig.

2. Nieuwe buurten verbinden met de stad en met woon/werklocaties in de omgeving (Koers 2025). Nabijheid van werk en voorzieningen, door middel van goede en directe verbindingen zorgt ervoor dat minder (lange) verplaatsingen nodig zijn. Een goede aantakking op het fiets- en openbaar vervoer netwerk is daarvoor noodzakelijk.

3. Stimuleren van een actieve manier van verplaatsen (Programma Bewegende Stad). Amsterdam zet zich in om actieve manieren van verplaatsen zoals lopen en fietsen te stimuleren, om hiermee ook een bijdrage te leveren aan de gezondheid van de inwoners. De ambities op dit vlak zijn benoemd in het Programma Bewegende Stad.

Deze ambities sluiten in grote mate aan bij de principes die ook in de plannen voor de deelgebieden worden gehanteerd; er wordt prioriteit gegeven aan de fiets, voetganger en OV, terwijl het autogebruik tegelijkertijd wordt teruggedrongen. Daarmee wordt bovendien een belangrijke bijdrage geleverd aan de gewenste kwaliteit van de (autoluwe) openbare ruimte.

Principes Mobiliteitsplan
Op basis van de stedelijke ambities en de MER van Haven-Stad zijn de volgende principes benoemd voor het mobiliteitsplan. Het integrale maatregelenpakket geeft invulling aan deze principes:

- Voldoende, snel en comfortabel openbaar vervoer;
- De ambitie is om in de deelgebieden een auto-aandeel in de modal-split van 15-19% te bereiken (in de eindsituatie waarin Haven-Stad volledig is gerealiseerd;
- De nieuwe woon-/werkgebieden zijn goed verbonden met de bestaande stad;
- Er zijn goede, snelle en comfortabele fietsverbindingen en looproutes binnen het gebied en naar buiten toe;
- De inrichting van de deelgebieden draagt bij aan een autoluwe openbare ruimte die aantrekkelijk is voor fietsers en voetgangers.

Het gebied wordt autoluw, en er wordt ingezet op een verlaging van het autogebruik. De auto heeft echter nog wel een rol in het gebied, zowel voor doorgaand verkeer als voor verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in het gebied. Een ander principe is daarom:

- De capaciteit van het netwerk op doorgaande routes is afdoende en de ontwikkelingen in de deelgebieden zorgen niet voor doorstromingsproblemen elders in de stad.

1.7 Programmatische aanpak en status maatregelen

Dit mobiliteitsplan bevat een maatregelenpakket dat nodig is om de bereikbaarheid op orde te krijgen en om de gestelde ambities te behalen. Dit maatregelenpakket is echter geen blauwdruk. Na vaststelling van het plan volgt een programmatische aanpak. Deze aanpak zorgt er voor dat de maatregelen uitgevoerd worden, maar ook dat het plan aangepast kan worden naar aanleiding van veranderde omstandigheden en inzichten.

Projecten volgen regulier plan- en besluitvormingsproces
Voor het uitvoeren van het programma wordt een programmateam gevormd. Dit team stuurt op de uitvoering en de samenhang van de maatregelen. De verschillende maatregelen uit het mobiliteitsplan worden als afzonderlijke projecten opgepakt, en volgen daarin de reguliere plan- en besluitvormingsprocedures. De uiteindelijke (financiële) besluiten over de afzonderlijke projecten vinden hierdoor op een later moment plaats. Het mobiliteitsplan biedt daarmee het overzicht van de noodzakelijke maatregelen. Met vaststelling van het mobiliteitsplan is nog geen besluit genomen over de financiële dekking van de maatregelen.

Het programmateam zorgt ervoor dat projecten worden opgestart. Het gaat hierbij zowel om het opstarten van de fysieke maatregelen binnen het gebied als de niet-fysieke maatregelen (zoals bijv. gedragsbeïnvloeding) die stadsbreed worden opgepakt. Omdat de maatregelen uit het mobiliteitsplan als afzonderlijke projecten worden opgepakt, is het mogelijk dat de maatregelen op een andere wijze worden ingevuld dan nu voorzien. Het programmateam bewaakt gaandeweg de samenhang tussen de verschillende lopende projecten, en of de invulling van de projecten past binnen de ambities uit het mobiliteitsplan.

Monitoring en herijking
Daarnaast stelt het team een monitoringsplan op, waarmee zowel het tempo van de woningbouwontwikkeling, de ontwikkelingen op het wegennet en in het openbaar vervoer, bredere ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en andere relevante ontwikkelingen worden bijgehouden. Nieuwe inzichten uit deze monitoring kunnen aanleiding geven om het plan bij te stellen. Hierbij kunnen zowel de planning van de maatregelen als de maatregelen zelf worden aangepast. De wijzigingen worden opgenomen in periodieke actualisaties van het plan.

Bij deze programmatische aanpak worden de belanghebbende directies betrokken, evenals de Vervoerregio en buurgemeenten. Door de programmatische aanpak kan worden omgegaan met de onzekerheden (o.a. financiën, tempo gebiedsontwikkeling, corona-effect, etc.) die deze lange-termijnplannen met zich meebrengen.

2. Achtergrond

Hieronder zijn verschillende ontwikkelingen en achtergronddocumenten met betrekking tot het gebied benoemd die aan de basis staan van dit Mobiliteitsplan.

2.1 Plannen deelgebieden

Voor verschillende deelgebieden binnen de scope zijn plannen opgesteld in de vorm van investeringsnota's. In het bijzonder gaat het om de gebieden Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1 – Zuid. De investeringsnota's beschrijven de beoogde ontwikkelingen in brede zin, waarbij er ook aandacht is voor mobiliteit. De maatregelen in dit mobiliteitsplan vormen een verdere uitwerking van de mobiliteitsprincipes uit deze plannen.

Concept Investeringsnota Sloterdijk Centrum
In juni 2020 is de concept Investeringsnota Sloterdijk Centrum opgeleverd. Deze nota inclusief bijlagen beschrijft de verdere ontwikkeling van het gebied tot een gemengd stedelijk gebied met een hoge dichtheid. Daarbij is er veel aandacht voor de kwaliteit in het gebied en de openbare ruimte in het bijzonder. De uitgangspunten op het gebied van mobiliteit sluiten daarbij aan, relevant zijn:

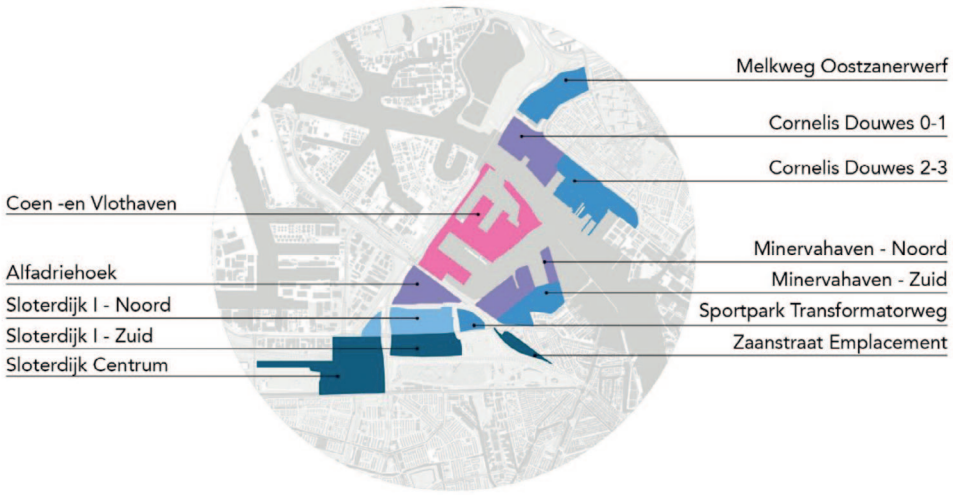
- Focus op fietsers en voetgangers
- Ontwikkeling van de OV-knoop
- Ruimte bieden aan nieuwe vormen van slimme mobiliteit en het realiseren van mobiliteitshubs (e-mobility hubs)
- Voor parkeren gelden lage parkeernormen en parkeren vindt zo min mogelijk in de openbare ruimte plaats.

Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid
De Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid (2019) vormt een uitwerking van de doelstellingen uit het strategiebesluit uit 2016. Aan de hand van 8 te realiseren ambities wordt de beoogde ontwikkeling van het gebied beschreven. Een van deze ambities is 'de bereikbare stad', waarin de opgave ten aanzien van mobiliteit zijn opgenomen:

"Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen; gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fi etsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd."

2.2 Haven-Stad

In het streven om zowel vóór- als ná 2025 woningen te bouwen is Haven-Stad in de Structuurvisie Amsterdam 2040 en in Koers 2025 aangewezen als transformatiegebied. Door Haven-Stad te transformeren naar een hoog stedelijk gemengd gebied kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de woningbouwbehoefte. Hier kunnen in de komende decennia 40.000 tot 70.000 woningen worden gerealiseerd, en kan worden bijgedragen aan de verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen. Op deze manier ontstaat een stad in een stad van meer dan 100.000 inwoners. Haven-Stad is daarmee de grootste transformatieopgave in Nederland. Het transformatiegebied bestaat uit het deel van het havengebied binnen de Ring A10, de aangrenzende bedrijventerreinen, het gebied rondom station Sloterdijk, het Westerpark en het westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever. Een gebied van circa 650 hectare (exclusief water).



Figuur 3 - deelgebieden Haven-Stad

Ontwikkelstrategie Haven-Stad

In december 2017 is de Ontwikkelstrategie Haven-Stad vastgesteld door de gemeenteraad. Deze strategie schetst het beeld van Haven-Stad op het gebied van o.a. stedenbouwkundige invulling, voorzieningen, duurzaamheid, identiteit én bereikbaarheid. Ook staat hierin de fasering van de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden, met daarbij de aantallen woningen en werkgelegenheid. De ontwikkelstrategie vormt de basis voor de nadere uitwerking van Haven-Stad in de verschillende deelgebieden.

Milieueffectrapportage Haven-Stad

Gelijktijdig met de Ontwikkelstrategie is de Milieueffectrapportage (MER) Haven-Stad aangenomen door de gemeenteraad. In het MER staan onder meer de randvoorwaarden voor de bereikbaarheid om de ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken. Deze vormen de basis voor de ontwikkelvisie en ook een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid. De belangrijkste keuzes uit de MER hebben betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets, en het autogebruik wordt beperkt, loopt het wegennet vast en stagneert de transformatie.

Maatregelen voor mobiliteit in Haven-Stad

Om de gewenste 'mobiliteitsshift' mogelijk te maken zijn in de Ontwikkelstrategie en MER de volgende maatregelen voorzien op het gebied van mobiliteit. Deze maatregelen zijn (voor zover ze binnen het onderzoeksgebied liggen) nader onderzocht en uitgewerkt in dit mobiliteitsplan:

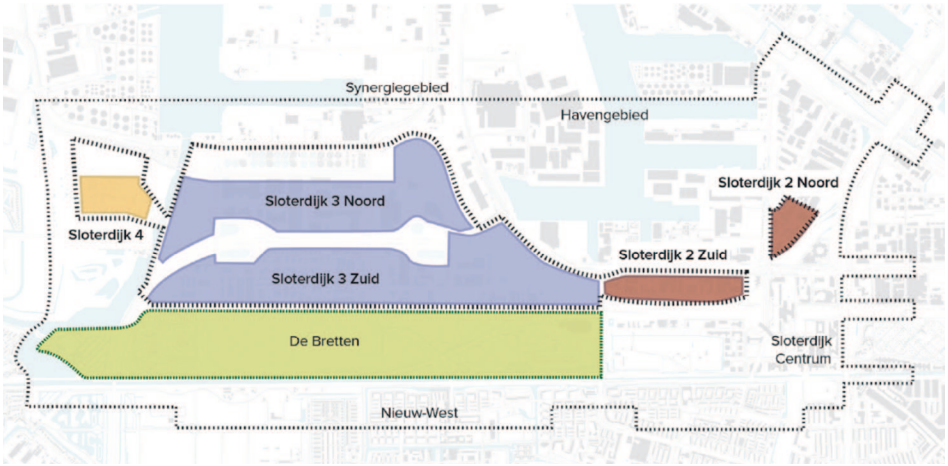
- Optimaal faciliteren fietsverkeer door aanleg snelle fietsverbindingen in alle richtingen;
- Hanteren van maximale parkeernorm van gemiddeld 0,2 plaatsen per woning;
- Realiseren hoogwaardige busverbindingen naar het centrum en in Noord ;
- Ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen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

Figuur 4 - Mobiliteitsmaatregelen Haven-Stad uit MER en Ontwikkelstrategie

2.3 Gebiedsvisie Sloterdijk West

De gebiedsvisie Synergie Sloterdijk West is een visie op hoofdlijnen voor de werkgebieden Sloterdijk 2, 3 en 4. Deze werkgebieden vormen het overgangsgebied tussen de stad en de haven, gelegen buiten de Ringweg A10 aan de westzijde van de stad. Het zijn grootschalige bedrijventerreinen. Sloterdijk 2 is het deelgebied dat het dichtst bij de stad ligt. Hier is vooral stedelijke bedrijvigheid gevestigd. Verder naar het westen liggen Sloterdijk 3 en 4, waar met name grootschalige detailhandel en logistieke functies te vinden zijn.

De gebiedsvisie beschrijft onder meer dat de Stadsentree van Sloterdijk Centrum naar Sloterdijk 2 verschuift doordat Sloterdijk 2 (dat binnen de scope van dit plan valt) transformeert naar een gemengd duurzaam werkgebied met ook voorzieningen en kantoren in een hogere dichtheid.



Figuur 5 - deelgebieden binnen Gebiedsvisie Sloterdijk West

2.4 Eerdere verkeersonderzoeken en plannen

Verkeersonderzoeken

Voor Haven-Stad in zijn geheel, en de Sloterdijken afzonderlijk, zijn al eerder onderzoeken gedaan op het gebied van verkeer en mobiliteit. Uit het onderzoek van de MER kwamen op hoofdlijnen de benodigde ingrepen naar voren zoals die zijn benoemd in de Ontwikkelstrategie. In een later stadium zijn voor verschillende deelgebieden afzonderlijk onderzoeken uitgevoerd met het Verkeersmodel Amsterdam (Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1-Zuid, Sloterdijk 2). Deze onderzoeken richtten zich met name op het autoverkeer. De centrale vraag daarbij was of het geplande programma per deelgebied kon worden gerealiseerd met het huidige beschikbare autonetwerk. Uit de diverse onderzoeken bleek dat de capaciteit van de beschikbare infrastructuur afdoende was om het programma te realiseren. Daarbij werd wel aandacht gevraagd voor de kruispunten rondom de aansluiting S102 – A10, die nog nadere uitwerking nodig hadden. Deze nadere uitwerking vindt plaats in dit mobiliteitsplan.



3. Gebiedsanalyse

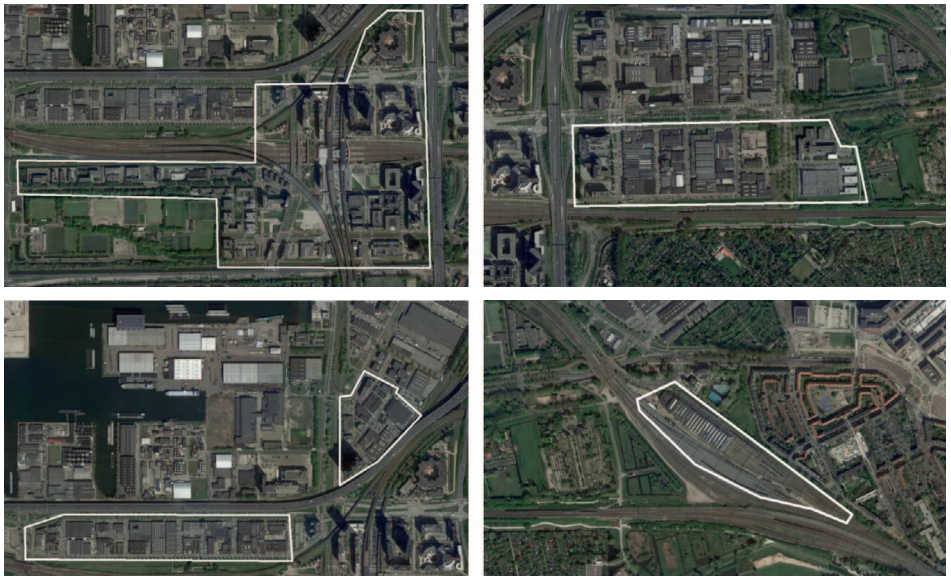
3.1 Ontwikkelingen deelgebieden

Binnen de scope van het Mobiliteitsplan vallen 4 gebiedsontwikkelingen: Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 – Zuid, Sloterdijk 2 en Zaanstraat Emplacement. Samen worden hier ca. 15.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. De grootste ontwikkelingen vinden plaats in Sloterdijk Centrum. Tot voor kort bevonden zich in dit gebied uitsluitend kantoren en een groot NS-station. De afgelopen jaren is een deel van de openbare ruimte rondom het station aangepakt en zijn (tijdelijke) studentenwoningen en horeca gerealiseerd. In de komende jaren transformeert dit gebied zich tot een gemengd woon-werkgebied met maximaal ca. 7.500[1] woningen en ca. 15.000 arbeidsplaatsen. Daarnaast worden voorzieningen als scholen, zorgcentra en sportvoorzieningen toegevoegd. Bij de start van de ontwikkeling waren er in het gebied geen woningen en circa 14.000 arbeidsplaatsen.



Figuur 6 - Ligging deelgebieden Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II

Ten oosten van de A10, en ten zuiden van de Transformatorweg ligt Sloterdijk 1-Zuid. Dit gebied ondergaat zo mogelijk een nog grotere metamorfose. Dit relatief extensieve

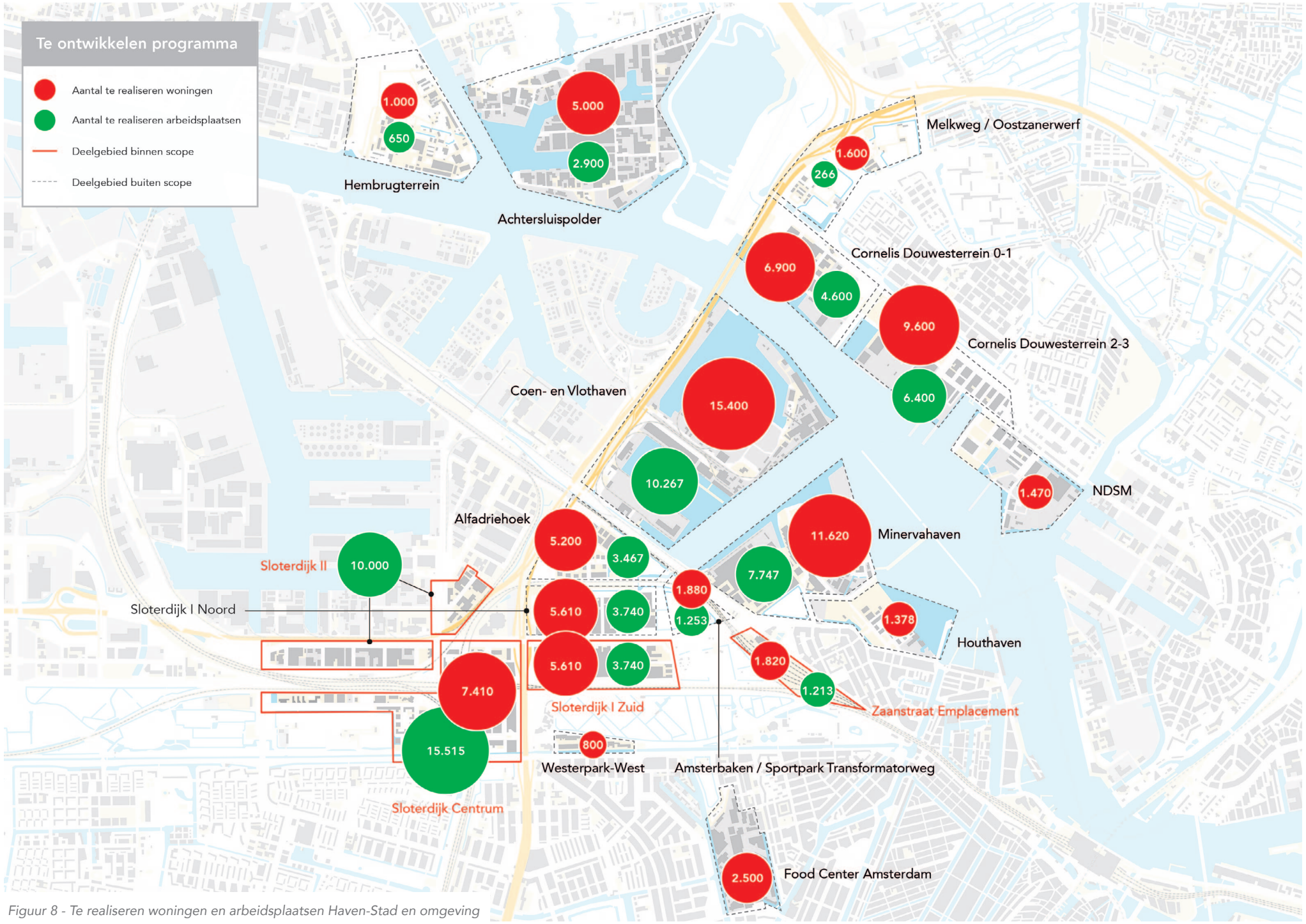


Figuur 7 - Deelgebieden binnen scope Mobiliteitsplan, met de klok mee vanaf linksboven Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid, Zaanstraat Emplacement, Sloterdijk 2

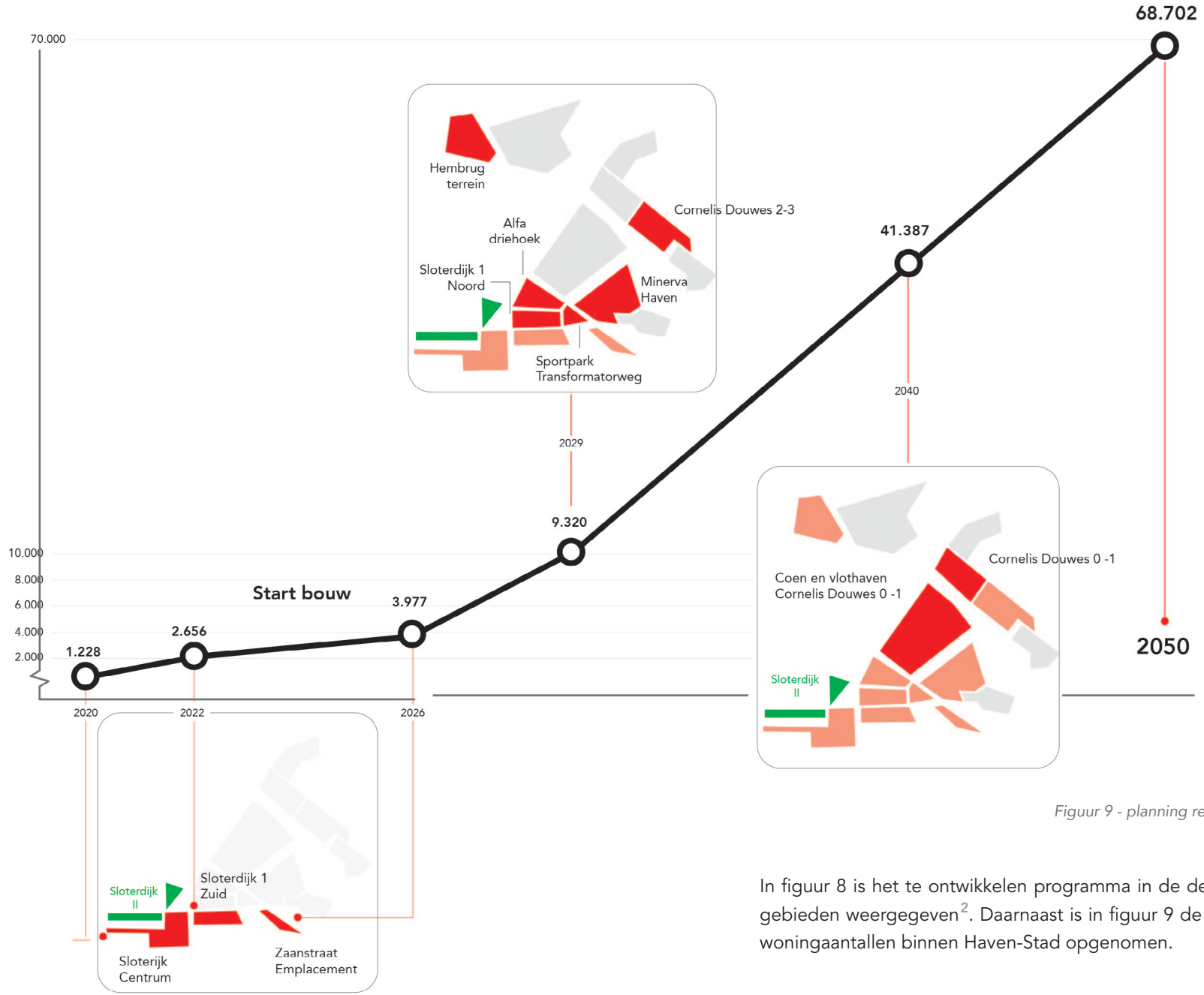
bedrijventerrein transformeert naar een gebied met ca. 5.600 woningen en 3.700 arbeidsplaatsen in 2030. Waar bebouwing nu veelal 1 of 2 bouwlagen kent, varieert de bouwhoogte straks van 20 tot 45 meter met accenten tot 60 meter.

Ten westen en ten noorden van Sloterdijk Centrum ligt Sloterdijk II. Dit gebied bestaat uit twee delen: Sloterdijk II-Zuid ten zuiden van de Basisweg en Sloterdijk II-Noord ten noorden hiervan. Dit bedrijvengebied blijft gericht op werkgelegenheid, maar wordt geïntensiveerd. Een mix van verschillende functies (kantoren, bedrijven, voorzieningen, horeca) zorgt voor een meer levendige stadsentree. Deze gebieden moeten straks plek bieden aan circa 10.000 arbeidsplaatsen.

1) *Omdat een groot deel van de woningbouwopgave in Sloterdijk-Centrum moet worden gerealiseerd door transformatie van kantoorruimte, kan het werkelijke aantal gerealiseerde woningen lager uitvallen. Prognoses variëren van 3.000 tot 7.500 woningen*



Figuur 8 - Te realiseren woningen en arbeidsplaatsen Haven-Stad en omgeving



Figuur 9 - planning realisatie woningen geheel Haven-Stad

In figuur 8 is het te ontwikkelen programma in de deelgebieden en de omliggende gebieden weergegeven[2]. Daarnaast is in figuur 9 de verwachte ontwikkeling van de woningaantallen binnen Haven-Stad opgenomen.

2) *Voor project Houthaven is het nog op te leveren aantal nog op te leveren woningen bij het opstellen van dit plan weergegeven. Het totale programma omvat ca. 2.700 woningen*

Meer naar het oosten ligt het Zaanstraat Emplacement. Direct ten westen van de Spaarndammerbuurt zijn voor dit emplacementterrein ca. 1.800 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen gepland. Een groot deel van het bestaande emplacement wordt daartoe verplaatst naar een andere locatie. Naar verwachting is deze verhuizing niet voor 2025 afgerond. Ontwikkelingen in het gebied kunnen dus pas na die tijd aanvangen.

3.2 Huidige verkeerssituatie

Het gebied waar dit mobiliteitsplan over gaat functioneert nu heel anders dan de bedoeling is na de transformatie. De auto is zowel in de openbare ruimte als in de vervoerwijze-keuze nog dominant in het gebied. Van alle verplaatsingen in het gebied is 37% met de auto, terwijl een aandeel van 15 tot 20% nodig is in de toekomst. Hieronder is een korte beschrijving van de huidige verkeerssituatie opgenomen. Bij de behandeling van het maatregelenpakket in hoofdstuk 4 komt deze nog nader aan de orde.

Langzaam verkeer
Het fietsnetwerk in het gebied is nog niet optimaal. In Sloterdijk Centrum is een relatief goed netwerk van fiets- en voetpaden, met uitzondering van de noord-zuidroutes rondom station Sloterdijk. Een goed netwerk ontbreekt grotendeels in de andere deelgebieden. Een inventarisatie leert dat er ontbrekende schakels zijn in het netwerk, de routes niet altijd sociaal- en/of verkeersveilig zijn en de vindbaarheid van het netwerk beter kan. Ook de routes voor de voetganger zijn nog niet optimaal in het gebied. Met name de oversteekbaarheid laat te wensen over door de grote infrastructuurbundels in het gebied.

Openbaar vervoer
De bereikbaarheid met openbaar vervoer verschilt van gebied tot gebied. Sloterdijk Centrum is zeer goed bereikbaar met zowel de (intercity) trein, de metro, de tram als met verschillende stedelijke en regionale buslijnen. Een groot deel van Sloterdijk Centrum ligt binnen 800 meter loopafstand van het station. Voor de andere deelgebieden is de bereikbaarheid met het OV veelal minder goed. Zij zijn met een of twee buslijnen aangesloten op het OV-netwerk.

Auto en parkeren
De prominente rol van de auto is terug te zien in de inrichting van de openbare ruimte. Door het scopegebied loopt de Transformatorweg. Deze heeft als Plusnet Corridor een belangrijke functie voor het ontsluiten van de westkant van de stad. Deze functie van de weg in het stedelijk wegennet is goed te zien in de hoeveelheid auto's die er rijdt. Vooral tussen de Radarweg en de Kabelweg is het in de spitsen zeer druk en stagneert het verkeer.

Uit de parkeerdrukcijfers van het gebied is af te lezen dat het hier gaat om een monofunctioneel werkgebied. In Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1-Zuid en Sloterdijk II is de parkeerdruk 's avonds erg laag. In Sloterdijk 1-Zuid is bovendien aan de cijfers af te lezen hoezeer het gebied gericht is op de auto. Er is een dusdanige overcapaciteit van het aantal parkeerplaatsen dat zelfs overdag een groot deel van de parkeerplaatsen leeg staat. Tegelijk is er in deelgebied Sloterdijk II overdag juist een parkeerdruk van 90%. Gedurende de dag is dus een groot deel van de parkeerplaatsen bezet. Hier is nog geen betaald parkeren ingevoerd en het gebied lijkt veelvuldig gebruikt te worden door bezoekers die elders in de stad moeten zijn.

3.3 Havengebied

De scope van dit mobiliteitsplan grenst aan de westzijde aan het Westelijk Havengebied. In de huidige situatie maakt veel wegverkeer met een bestemming in de haven gebruik van de aansluitingen van de Basisweg / Transformatorweg en Nieuwe Hemweg op de A10. De doorgaande routes in het scopegebied, zoals de Basisweg / Transformatorweg, zijn van belang voor de bereikbaarheid van de Haven. Het goed functioneren van het netwerk, met name rond de aansluitingen op het hoofdwegennet, is dan ook van strategisch belang voor het vestigingsklimaat in de haven.

In de toekomst zullen de functies in het havengebied zich meer gaan toespitsen op thema's als de energietransitie, bio-fuels, circulaire stromen en stadsdistributie. Daarmee zal de verbinding met de stad toenemen en neemt ook het belang van vol-

doende capaciteit op de routes naar de stad toe. Dit sluit aan bij de principes van dit mobiliteitsplan, waarin is benoemd dat de capaciteit op doorgaande routes afdoende moet zijn.

Van belang is dat het logistieke verkeer vanuit de haven niet eenvoudig een modal shift kan maken, zoals dat voor personenverkeer wel kan. De haven is daarmee in grote mate afhankelijk van de bereikbaarheid over de weg. Een scenario waarin de capaciteit van het autonetwerk ver wordt teruggebracht en er knelpunten ontstaan, om daarmee het autogebruik te ontmoedigen, is binnen de scope van dit Mobiliteitsplan dan ook niet wenselijk.

Ook personenmobiliteit naar het havengebied kent een hoog aandeel autogebruik. Door de omvang van de (extensieve) bedrijventerreinen en de beperkte dekking door het openbaar vervoer, zal de auto voor bezoekers en werknemers naar verwachting een aantrekkelijke optie blijven. Verschillende maatregelen uit dit plan kunnen bijdragen een verschuiving in dit reisgedrag. De bereikbaarheidsopgave van de haven valt echter buiten de scope van dit mobiliteitsplan.

3.4 Foodcenter

In de buurt van het scopegebied ligt ten zuiden van de Haarlemmerweg het Foodcenter. Dit gebied wordt de komende jaren getransformeerd. Het noordelijk deel blijft een afgesloten terrein voor voedselgerelateerde bedrijven, terwijl in het zuidelijke deel woningen worden gerealiseerd. Omdat de ontwikkeling van dit terrein mogelijk effect heeft op de ontwikkeling van Haven-Stad en de Sloterdijken, is het meegenomen in de analyses. Hieruit kwam naar voren dat de ontwikkeling van het Foodcenterterrein geen effect heeft op dezelfde wegen.

4. Maatregelenpakket

4.1 Maatregelenpakket

Uit verschillende expertsessies en onderzoeken is een integraal maatregelenpakket naar voren gekomen voor 2030. Met dit pakket wordt invulling gegeven aan de ambities zoals eerder geformuleerd. De geformuleerde maatregelen dragen bij aan het realiseren van de principes van dit Mobiliteitsplan, zoals geformuleerd in paragraaf 1.6:

- Voldoende, snel en comfortabel openbaar vervoer;
- De ambitie is om in de deelgebieden een auto-aandeel in de modal-split van 15-19% te bereiken (in de eindsituatie waarin Haven-Stad volledig is gerealiseerd);
- De nieuwe woon-/werkgebieden zijn goed verbonden met de bestaande stad;
- Er zijn goede, snelle en comfortabele fietsverbindingen binnen het gebied en naar buiten toe;
- De inrichting van de deelgebieden draagt bij aan een autoluwe openbare ruimte die aantrekkelijk is voor fietsers en voetgangers.

Zo ontstaat een maatregelenpakket waarin de verschillende modaliteiten samen komen. De maatregelen vullen elkaar aan en versterken elkaar. Maatregelen voor de auto zijn gericht op ontmoediging. Daarnaast is een uitgebreid pakket aan fietsmaatregelen opgenomen, bedoeld om fietsgebruik zoveel mogelijk te stimuleren. Aangevuld met een hoogwaardig OV-systeem en het aanbieden van deelmobiliteit is het totale pakket gericht op een kleinere rol voor de auto en een meer duurzame en actieve manier van verplaatsen.

Het totaaloverzicht van maatregelen is opgenomen op de kaart hiernaast. Vanaf paragraaf 4.3 worden de maatregelen per modaliteit nader toegelicht en onderbouwd. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen maatregelen binnen de ruimtelijke scope en maatregelen die daarbuiten liggen, maar wel het gevolg zijn van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de deelgebieden. In aanvullingen op de maatregelen per modaliteit worden in paragraaf 4.9 voorstellen gedaan voor de inzet van gedragsbeïnvloeding.

Integrale opgaven

Op diverse plekken op de maatregelkaart komen maatregelen voor verschillende modaliteiten samen. Het is van belang de uitwerking van deze plekken als een integrale opgave te benaderen. Zo kunnen maatregelen in samenhang worden uitgewerkt en kan werk met werk worden gemaakt. Hiermee kan worden voorkomen dat projecten elkaar 'in de weg' zitten of dat er op verschillende momenten in de tijd op dezelfde locatie gewerkt moet worden. De belangrijkste van deze locaties zijn:

- Piarcoplein: op deze locatie bij Station Sloterdijk zijn verschillende functies voorzien die in gezamenlijkheid een plaats moeten krijgen, zoals bijvoorbeeld een fietsenstalling, mobiliteitshub en aanlandingspunt voor de bus;
- Omgeving Nassauplein: op deze plek komen lopende fietsprojecten (en nieuwe fietsstromen vanuit Haven-Stad) samen met het onderzoek naar een toekomstige tramverbinding. Ook de afwikkeling van het autoverkeer is hier een aandachtspunt;
- Aansluiting Basisweg / Transformatorweg – A10: naast de opgave voor het autoverkeer loopt de route van de HOV-bus via deze knoop. Bovendien ligt er een opgave om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer hier te verbeteren om de barrièrewerking te verminderen. Deze vraagstukken dienen in samenhang opgepakt te worden.
- Van Diemenstraat & Spaarndammerstraat: naast de opgave voor de HOV-bus (die door een van beide straten zal gaan) ligt hier een ontwerpopgave voor de fietsroutes. Verder zal het autoverkeer in de Van Diemenstraat toenemen als gevolg van de Agenda Autoluw. In de Spaarndammerstraat speelt bovendien een leefbaarheidsvraagstuk en is op termijn een tramverbinding voorzien. Voor beide straten geldt dat deze opgaven in samenhang moeten worden bekeken.


GVB
GVB
GVB
GVB
G
Bus

De afzonderlijke projecten op deze locaties komen nader aan bod in de paragrafen per modaliteit.

Tijdige realisatie
Voor alle maatregelen in dit plan geldt dat tijdige realisatie een voorwaarde is om de ambities uit het plan te halen. Alternatieven voor de eigen auto moeten tijdig beschikbaar zijn om nieuwe bewoners te motiveren anders te reizen. Maar ook de maatregelen gericht op bijvoorbeeld de auto moeten tijdig gereed zijn. Enerzijds om autogebruik binnen Haven-Stad te beperken, maar ook om te voorkomen dat netwerken in omliggende gebieden vastlopen als gevolg van nieuwe verkeersstromen.

4.2 Hoogwaardig openbaar vervoer

4.2.1 Inleiding
Voor de mobiliteitsshift die is beschreven in de Ontwikkelstrategie is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk onontbeerlijk. Een goede ontsluiting met het OV is noodzakelijk om (in samenhang met de overige maatregelen) een goed alternatief te kunnen bieden voor het gebruik van de auto en zo te komen tot een meer duurzame manier van verplaatsen. Het openbaar vervoer moet samen met het fietsnetwerk de ruggengraat van het vervoersysteem vormen. Om de gebruikers van het gebied te motiveren juist van het OV gebruik te maken moeten de verbindingen bovendien tijdig beschikbaar zijn.

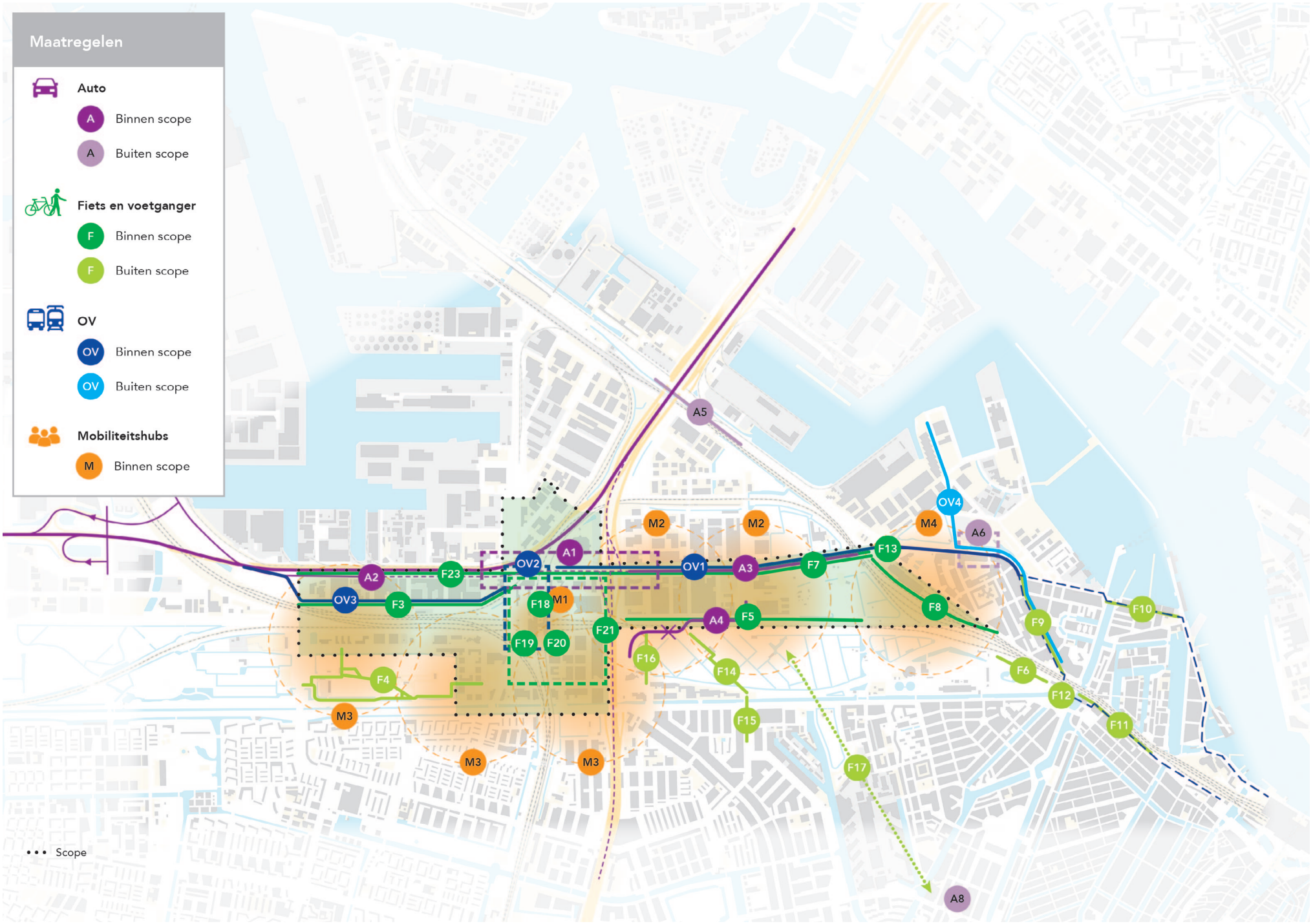
In dit hoofdstuk zijn de maatregelen beschreven die nodig zijn om de gebieden binnen de scope tot 2030 goed te ontsluiten,in aanvulling op het bestaande OV-netwerk. Behalve de HOV CS-Sloterdijk zorgt de ontwikkeling van Haven-Stad en Sloterdijk II tot 2030 nog niet voor een noodzaak voor extra verbindingen naar andere stadsdelen. Naar de toekomst is aandacht voor de kwaliteit van deze verbindingen uiteraard van belang. In de mobiliteitsstrategie Haven-Stad is meer te vinden over het beoogd toekomstig OV-netwerk en de aansluitingen op omliggende stadsdelen.

4.2.2 Huidige situatie
Door de ligging rondom het treinstation kent Sloterdijk Centrum een zeer goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Op dit station komen niet alleen treinen maar ook metro, bus en tram samen. Veel bestemmingen in de stad zijn goed te bereiken vanaf dit punt. Het deelgebied profiteert daarbij zowel van de busroutes over de route Basisweg – Transfomatorweg als de bus en tramroutes via de zuidzijde van het gebied over de Haarlemmerweg. Vrijwel heel Sloterdijk Centrum ligt binnen 800 meter van (hoogwaardig) OV.

Het openbaar vervoer in de overige deelgebieden binnen de scope is momenteel geregeld met reguliere bussen. Sloterdijk 1 is vooral ontsloten met buslijn 22 die van Station Sloterdijk via Centraal Station naar Station Muiderpoort rijdt en spitslijn 222 van Station Sloterdijk naar de Minervahaven. Ook het Zaanstraat Emplacement ligt straks aan lijn 22. Daarnaast kan het Zaanstraat Emplacement profiteren van lijnen 48 en 248 die vanuit de Minervahaven naar Centraal Station rijden, en daarna door naar Borneo Eiland (lijn 48). De directe verbindingen vanuit de gebieden zijn dus vooral op het Centraal Station gericht.

Een groot deel van Sloterdijk 2 profiteert door haar ligging van de nabijheid van Station Sloterdijk. Ook dit gebied ligt voor de helft binnen 800 meter van het station. Voor het overige deel is het gebied afhankelijk van de buslijnen die over de Rhoneweg rijden. Dit zijn:

- Lijn 231 (spitsbus) van Station Sloterdijk naar Sloterdijk 4
- Lijn 382 van Station Sloterdijk naar IJmuiden



Figuur 10 - Kaart maatregelen OV, Fiets, Auto en Mobiliteitshubs

Maatregelenpakket

Fiets en voetganger

Profielen fietsroutes

F1. Onderzoek aanleg fietsbanen langs 50km wegen t.b.v. logistiek en verschillende snelheden (5,5 meter breed)
F2. Overige fietsroutes richtlijn Plusnet fiets (4,5 meter breed)

Zuidelijke oost-westroute Sloterdijk – binnenstad (Sloterdijk II – Sloterdijk-Centrum – Sloterdijk I Zuid – Westerpark)

F3. Route zuidzijde Sloterdijk II
F4. Route door sportpark Spieringhorn en verbeterde verbinding met Sloterdijk-Centrum
F5. Route parkrand Sloterdijk I Zuid
F6. Oostzijde Westerpark (ontwerpopgave)

Noordelijke oost-westroute Sloterdijk – binnenstad (Basisweg – Transformatorweg – Spaarndammerbuurt)

F7. Opwaardering fietsroute Mediacollege – Hemknoop
F8. Oost-westroute Zaanstraat Emplacement
F9. Optimalisatie Spaarndammerstraat voor fietsers (onderzoek)
F10. Optimalisatie Van Diemenstraat voor fietsers (ontwerpopgave)

Fietsintensiteiten rondom Haarlemmerplein

F11. Route Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen
F12. Kruispunt Spaarndammerstraat – Westerpark – Houtmankade
F13. Oversteek Spaarndammerdijk naar Minervahaven

Noord-zuidroutes Haven-Stad – westelijke binnenstad

F14. Route door volkstuinencomplex
F15. Comfortabele fietsoversteek Haarlemmerweg naar Bos en Lommerweg
F16. Fietsroute Molenwerf
F17. Nieuwe volwaardige fietsroute Haven-Stad – westelijke binnenstad (onderzoek)

Fietsparkeren Sloterdijk-Centrum

F18. Fietsenstalling noordzijde Station Sloterdijk (aan route Sloterdijk – binnenstad)
F19. Fietsenstalling zuidwestzijde Station Sloterdijk
F20. Fietsenstatlling zuidoostzijde Station Sloterdijk
F21. Verbeteren bewegwijzering rondom Sloterdijk Station (ook naar stallingen)

Voetganger

F22. Uitgangspunt looproutes: 3,6 meter vrije loopruimte
F23. Verbeteren oversteekbaarheid Transformatorweg / Basisweg

Openbaar vervoer (OV)

OV1. HOV-bus Station Sloterdijk – Centraal Station
OV2. Busstation noordzijde Sloterdijk Piarcoplein
OV3. Onderzoeken frequentieverhoging OV Sloterdijken - West
OV4. Onderzoek doortrekken tram 5 naar Minervahaven

Auto

A1. Aanpassing inrichting tussen Radarweg – Kabelweg
A2. Stimuleren routekeuze A5
A3. Afwaardering Transformatorweg
A4. Knip Sloterdijkerweg voor autoverkeer
A5. Opwaardering Nieuwe Hemweg tussen Contactweg en aansluiting A10
A6. Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk
A7. Onderzoek bufferzone taxi's
A8. Onderzoek verkeerssituatie Hugo de Grootplein

Mobiliteitshubs

M1. Pilot OV-hub Station Sloterdijk (2020)
M2. Wijkhubs Sloterdijk I Zuid (>2020)
M3. Wijkhubs Sloterdijk-Centrum (>2025)
M4. Wijkhub Zaanstraat Emplacement (>2028)
M5. Buurthubs Sloterdijk I Zuid (>2020)
M6. Buurthubs Sloterdijk-Centrum (>2020)
M7. Introduceren/stimuleren deelmobiliteit

Parkeren

P1. Collectieve parkeervoorzieningen
P2. Passend parkeerregime
P3. Sturen op parkeernorm bewoners

Logistiek

L1. Pakketbezorging in hubs
L2. Inventarisatie logistieke bewegingen
L3. Expeditieruimtes
L4. Dubbelgebruik laad&losplekken

Gedragsbeïnvloeding

G1. Vergroten zichtbaarheid en nabijheid
G2. Mobiliteitsaanpak nieuwe bewoners
G3. Werkgeversaanpak

Figuur 11 - Overzichtstabel maatregelen

Internationale lijnbussen en touringcars
Naast reguliere bussen halteren in de huidige situatie ook internationale lijnbussen op het Piarcoplein bij station Sloterdijk. Bij station Duivendrecht wordt eind 2023 een nieuwe terminal voor deze lijndiensten gerealiseerd. Het is de vraag of de capaciteit van deze nieuwe terminal op termijn toereikend is om de grote groei van internationale lijndiensten te kunnen accommoderen. Het is daarmee waarschijnlijk dat ook na oplevering van Duivendrecht behoefte blijft aan halteerplekken voor internationale lijndiensten bij station Sloterdijk. Op 30 september 2020 is de Agenda Touringcar aangenomen door de gemeenteraad. Hierin staat onder meer opgenomen dat touringcars zoveel mogelijk geweerd worden uit de binnenstad en dat er overstap- en halteervoorzieningen moeten worden gerealiseerd rond mobiliteitsknooppunten rond de A10. Sloterdijk is een belangrijk mobiliteitsknooppunt waar nadrukkelijk naar wordt gekeken als overstappunt van touringcar op het ov (en omgekeerd).

De ruimtelijke opgave rondom station Sloterdijk is groot. In dit mobiliteitsplan worden geen nadere uitspraken gedaan over internationale lijnbussen en touringcars. Bij de uitwerking van de maatregelen uit dit plan dient rekening gehouden te worden met de verschillende ruimtelijke claims.

4.2.3 Ontwikkelstrategie en gebiedsvisie

Ontwikkelstrategie Haven-Stad
De Ontwikkelstrategie zet voor de middellange termijn voornamelijk in op het sluiten van de metroring: het doortrekken van de bestaande ringlijn van de metro tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal.

Om ook voor de korte termijn een hoogwaardige ontsluiting te bieden wordt in de Ontwikkelstrategie ingezet op het toevoegen van verschillende HOV-busverbindingen in het gebied.

Gebiedsvisie Sloterdijken-West
In de gebiedsvisie Sloterdijken-West is vastgesteld dat de huidige ontsluiting van de gebieden (Sloterdijk 2, 3 en 4) per OV te wensen over laat. Het huidige karakter van het gebied, met veel extensieve bedrijvigheid, leent zich niet per se goed voor het aanbieden van hoogfrequent openbaar vervoer. Voor dit Mobiliteitsplan is met name de ontsluiting van Sloterdijk 2 van belang. Enerzijds leent dit gebied zich door het toevoegen van intensieve bedrijvigheid en kantoren zich in de toekomst beter voor het aanbieden van openbaar vervoer. Anderzijds ligt een deel van het gebied binnen loopafstand van Station Sloterdijk, waardoor de betreffende ontwikkelingen op zichzelf minder aanleiding zullen geven tot een frequentieverhoging

Sluiten Metroring

Voor de ontsluiting van Haven-Stad op middellange termijn zet de gemeente in op het sluiten van de zogeheten kleine metroring: het doortrekken van de ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station, waarbij een metrostation wordt gebouwd bij de Hemknoop. De bestuurlijke ambitie is om deze metroverbinding in 2030 gerealiseerd te hebben. Omdat dit mobiliteitsplan een tijdshorizon heeft tot 2030 heeft het sluiten van de metroring geen centrale plek in het plan. Het sluiten van de metroring komt daarom aan bod in de Mobiliteitsstrategie voor Haven-Stad.

4.2.4 Beoogd resultaat

Het beoogde resultaat van de maatregelen in het mobiliteitsplan is om een hoogwaardig systeem van openbaar vervoer aan te bieden. Het OV vormt daarmee vanaf de start van de transformatie een volwaardig en duurzaam alternatief voor de auto. Andere modaliteiten zoals de fiets sluiten bovendien goed aan op het OV, door middel van deelmobiliteit en voldoende stallingsruimte bij haltes en stations. De keuze voor het OV wordt daarmee vergemakkelijkt. De OV-haltes zijn goed bereikbaar voor voetgangers.

Het OV-systeem dat is beschreven in dit Mobiliteitsplan volstaat minimaal voor de periode tot 2030. De ontwikkelingen van het systeem voor de langere termijn worden beschreven in de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad.

4.2.5 Maatregelen

HOV-bus Station Sloterdijk – Centraal Station (OV-1)
Deze HOV-verbinding over de Transformatorweg vormt de belangrijkste OV-ontsluiting voor Sloterdijk 1. Ook het Zaanstraat Emplacement en de Minervahaven profiteren hiervan. De snelle, betrouwbare en hoogfrequente buslijn krijgt waar mogelijk en nodig vrij liggende infrastructuur. Waar dit niet mogelijk is wordt gekeken op welke andere manier de bus prioriteit kan krijgen op het overige verkeer. De planuitwerking voor dit project is gestart, oplevering wordt in 2023 verwacht.

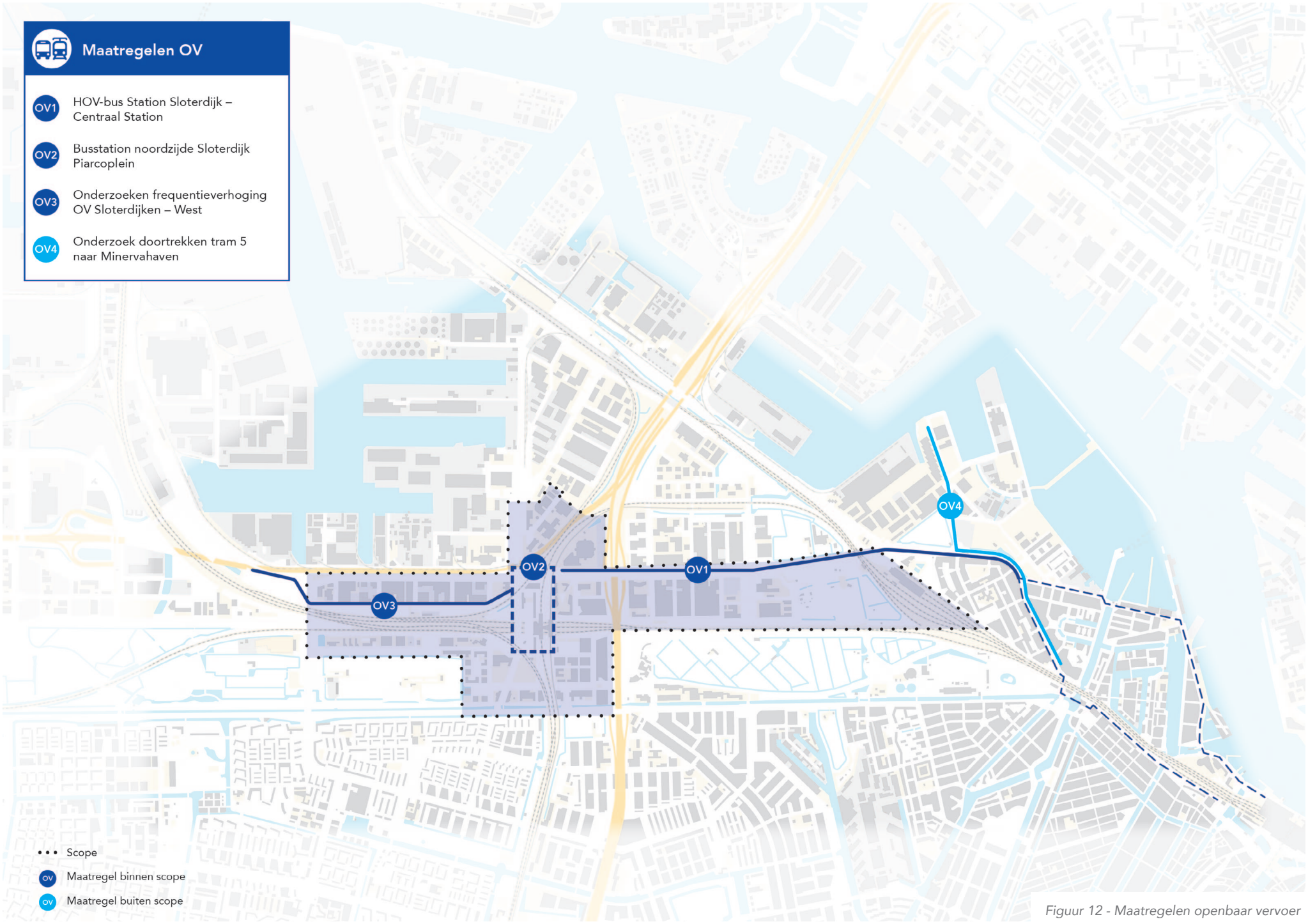
Met behulp van het verkeermodel VMA is onderzocht tot welk moment deze HOV-busverbinding tussen Sloterdijk en Centraal Station kan fungeren als ruggengraat van het OV in Havenstad. Hieruit is gebleken dat dit mogelijk is tot het moment dat circa 21.000 woningen zijn ontwikkeld. Binnen de fasering van Haven-Stad, gaat het dan om de periode tot en met fase 1b (2030). Daarna is een schaalsprong nodig naar een OV-systeem met meer capaciteit, zoals het sluiten van de metroring of het toevoegen van een hoogwaardig tramsysteem. Dit betekent dat voor ontsluiting van de ontwikkelingen binnen het scopegebied (tot 15.000 woningen) nog kan worden volstaan met de HOV-busverbinding. Op de langere termijn bieden de metrostations Isolatorweg en Hemknoop de belangrijkste ontsluiting van het gebied, als onderdeel van de gesloten metroring. Ook dan kan de HOV-bus een zinvolle verbinding zijn, zij het met een lagere frequentie. Er zal dan vanuit leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit opnieuw een zorgvuldige afweging moeten worden gemaakt tussen het behouden van infrastructuur voor de bus en alternatieve inrichting van de openbare ruimte.

Het oostelijk deel van het traject van de HOV-bus vormt daarbij een belangrijk ontwerpvraagstuk. Hoe kan de doorstroming van de bus worden gegarandeerd via een route door de Van Diemenstraat of Spaarndammerstraat, in samenhang met overige ruimteclaims en leefbaarheidsvraagstukken die er spelen. De verschillende opgaven op deze locaties moeten in samenhang worden bezien om tot een optimale oplossing te komen.

Busstation noordzijde Sloterdijk Piarcoplein (OV-2)
In de huidige situatie rijden bussen vanaf de Transformatorweg via de Radarweg en de Arlandaweg naar het busstation op het Carascoplein. Ze rijden hierdoor vrijwel het gehele station Sloterdijk rond om op het busstation te komen. Dit leidt tot extra reistijd voor de betreffende buslijnen. Door de ontwikkeling van Haven-Stad ontstaat de behoefte aan meer en frequentere OV-lijnen met een meer rechtstreekse verbinding. Daardoor wordt het zinvol om ook aan de noordzijde van het station een aanlandingspunt te maken voor bussen. De reistijdwinst die daarmee geboekt wordt maakt het OV-aantrekkelijker en bespaart bovendien exploitatiekosten. Een meer rechtstreekse aansluiting past ook bij het karakter van een HOV-verbinding. Dit aanlandingspunt zou op het Piarcoplein moeten komen. Voor de aansluiting vanaf de Basisweg zijn verschillende varianten mogelijk: rechtstreeks, via La Guardiaweg / Hatostraat of via de Hanedastraat. Voor de langere termijn wordt onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied. Hierbij wordt ook gekeken naar een koppeling tussen een noordelijk- en een zuidelijk busstation, danwel één centraal gelegen busstation. Een goede verbinding tussen deze busstations is nodig omdat station Sloterdijk met de verdere ontwikkeling van Haven-Stad, maar ook van Noord en Nieuw-West een nog belangrijker schakel wordt in het stedelijk OV.

Vanuit het project Sloterdijk Centrum bestaat de wens om de busbaan op de Radarweg te verwijderen om een meer aantrekkelijke openbare ruimte te creëren. Onderdeel van de opgave om een aanlandingspunt aan de noordzijde van het station te realiseren is ook het onderzoeken van de mogelijkheid om deze busbaan te verwijderen.

Onderzoeken frequentieverhoging OV-Sloterdijken – West (OV-3)
In de Gebiedsvisie Sloterdijken-West is vastgesteld dat de OV-ontsluiting in het gebied te beperkt is. Voor dit Mobiliteitsplan is vooral de ontsluiting van Sloterdijk 2 van belang. Deze lijkt voldoende gezien het huidige programma. Mogelijk dat bij de beoogde transformatie behoefte ontstaat aan een hogere frequentie van de buslijnen, zoals bijvoorbeeld lijn 382 naar IJmuiden. Dit is echter afhankelijk van het daadwerkelijk gerealiseerde programma en de mate waarin werknemers gebruik maken van de bus om zich naar Station Sloterdijk te verplaatsen. Bovendien kan Sloterdijk 2 meeprofiteren van een uitbreiding van het OV naar de verder weg gelegen gebieden Sloterdijk 3 en 4. Aanvullend onderzoek is nodig naar welk aanvullend OV-precies nodig en passend is voor deze gebieden.



Figuur 12 - Maatregelen openbaar vervoer

Doortrekken tram 5 naar Minervahaven (OV-4)
Uit onderzoeken is naar voren gekomen dat behalve aan oost-westverbindingen (die in grote mate parallel lopen aan de toekomstige metrolijn tussen Sloterdijk en CS) behoefte is aan kruisende Noord-Zuid verbindingen. Doortrekken van tramlijn 5 naar de Minervahaven (en op termijn naar de Coen- en Vlothaven) biedt voor de OV-reizigers vanuit Haven-Stad een verbinding naar de binnenring. Deze ontsluiting is van belang omdat niet alle reizigers op Amsterdam Centraal gericht zijn. Velen hebben een bestemming elders in de stad. Op basis van expert-judgement lijkt een dergelijke verbinding in ieder toekomstig OV-netwerk zinvol, hoewel de OV-onderzoeken laten zien dat de lijn in 2030 nog niet noodzakelijk is (en hij daarmee buiten de scope van dit plan valt). Dat zal veranderen wanneer er meer programma in respectievelijk de Minervahaven en Coen- en Vlothaven gerealiseerd zal worden. De aanleg van een tramlijn kent echter een flinke doorlooptijd. Daarom is het verstandig nu alvast te starten met nader onderzoek en de planuitwerking voor deze verbinding.

Knooppunt Station Sloterdijk

Station Sloterdijk ligt midden in het deelgebied Sloterdijk Centrum. Het vormt een belangrijk knooppunt binnen Haven-Stad waar verschillende OV-stromen samenkomen (trein, metro, tram, bus). In het toekomstige Haven-Stad vormt het OV de ruggengraat van het vervoersysteem. Daarmee zal het belang van het knooppunt voor het gebied nog verder toenemen. Met het sluiten van de metroring rondom de Hemknoop ontstaat een nieuw knooppunt waar verschillende stromen samen komen. Ook na realisatie van de Hemknoop zal Station Sloterdijk zijn functie als belangrijk OV-knooppunt in het gebied behouden.

Voor bewoners, werknemers en bezoekers van Haven-Stad is Station Sloterdijk straks een belangrijke aansluiting op het (hoofd)spoorwegennet. Het station vormt de poort van het gebied voor reizigers vanuit zowel Noord-Holland, de regio rond Haarlem als vanuit de richting Schiphol en Amsterdam-Zuid. Het is daarom ook een van de plekken waar routes binnen Haven-Stad samen komen.

>

Naast de genoemde OV-modaliteiten komen ook fiets- en looproutes samen bij het station. Dit is terug te zien in de voorgestelde maatregelen in dit Mobiliteitsplan. Deze zijn erop gericht om de zogeheten ‘first- en last mile’ rond station Sloterdijk optimaal te faciliteren.

Door de toevoeging van het programma van Haven-Stad zal het aantal reizigers op Station Sloterdijk naar verwachting sterk toenemen. Het gebied verandert van een werkgebied naar een stedelijk woon-werkgebied met hoge dichtheden. Het huidige station is mogelijk niet toegerust op het verwerken van de reizigersstromen die op termijn worden verwacht. Voor de langere termijn is daarom onderzoek nodig naar het functioneren van het station en de vervoersknoop als geheel. Om de gewenste rol in het vervoernetwerk van Haven-Stad te kunnen vervullen dienen alle vervoersfuncties op dusdanige wijze een plek krijgen dat een optimale overstapplek ontstaat. Binnen de tijdshorizon van dit mobiliteitsplan worden nog geen grote aanpassingen aan het gebouw van het treinstation verwacht.

Lopende verkenning

Voor Station Sloterdijk loopt een verkenning voor de stationsontwikkeling bij gemeente Amsterdam, NS, ProRail en VRA. De verkenning is gericht op een verbetering van het station (NS, metro, bussen en andere vervoersmodaliteiten) en omliggende openbare ruimte. De verkenning moet primair laten zien in hoeverre een vastgoedontwikkeling door middel van spooroverbouwing haalbaar is en kan bijdragen in de financiering van de verbetering van het NS station Sloterdijk. De verkenning richt zich daarmee in de eerste plaats op de haalbaarheid en de businesscase van spooroverbouwing en niet op hoe precies de verkeerskundige functies een plaats krijgen rondom het station. De verkenning zal wel een aanzet geven voor inhoudelijke contouren van de lange termijn ontwikkeling van het mobiliteitsknooppunt. Daarbij wordt beschreven welke onderzoeken de betrokken partijen zullen uitvoeren om per modaliteit de toekomstige behoeften in beeld te brengen. Eind 2021 worden de resultaten van deze verkenning verwacht.

4.3 Fiets en voetganger

4.3.1 Inleiding

Het bieden van snelle en comfortabele verbindingen voor de fiets is een van de uitgangspunten van dit mobiliteitsplan. Daarnaast wordt ingezet op een autoluwe openbare ruimte die aantrekkelijk is voor fietsers en voetgangers. Dit is nodig om langzaam verkeer tot een volwaardig en duurzaam alternatief te maken in een gebied dat nu vooral op de auto is gericht. Deze aantrekkelijke openbare ruimte wordt nader ingevuld in de stedenbouwkundige plannen en ontwerpen voor de deelgebieden. Het mobiliteitsplan richt zich in de eerste plaats op netwerkingrepen, zoals ontbrekende schakels. Mede hierdoor krijgen de fietsroutes meer aandacht dan de voetganger. Het belang van de voetganger in een gebiedsonwikkeling met hoge dichtheden is echter groot en verdient veel aandacht bij de nadere uitwerking van deelgebieden.

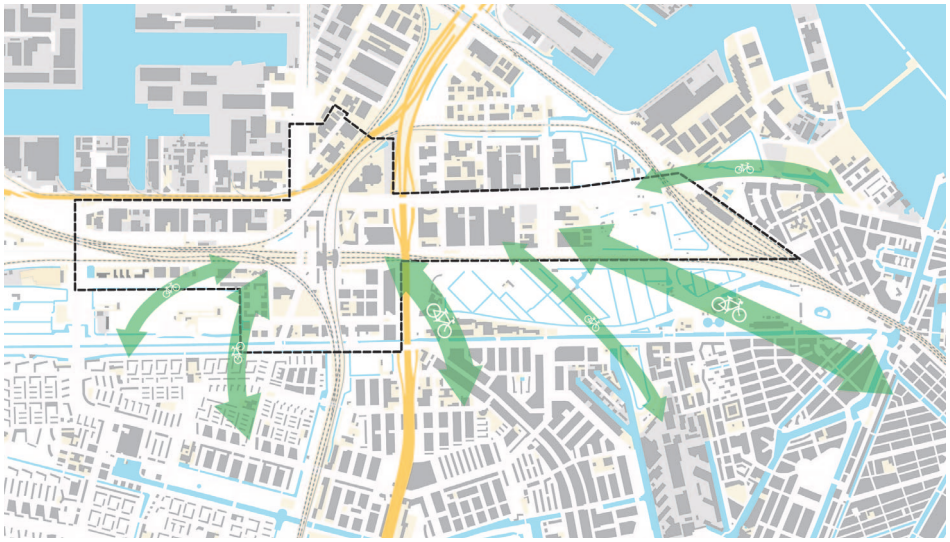
Het is belangrijk om verbindende routes al vroeg in de fasering op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen, om nieuwe gebruikers van het gebied vanaf de start te motiveren voor de fiets te kiezen voor dagelijkse verplaatsingen. Ook voor de voetgangersroutes door het gebied geldt dat deze vanaf het begin van de ontwikkeling aantrekkelijk moeten zijn.

In dit mobiliteitsplan staan maatregelen tot 2030. Deze passen binnen de bredere context van de Mobiliteitsstrategie Haven-Stad, waarin het beoogde fietsnetwerk voor de langere termijn van Haven-Stad is uitgewerkt.

4.3.2 Huidige en verwachte situatie

Binnen het scopegebied van het mobiliteitsplan is een groot deel van de openbare ruimte op dit moment met name ingericht op het faciliteren van de auto. Fietspaden zijn vooral aanwezig op de hoofdroutes, maar niet in het onderliggend wegennet. Er zijn weinig 30 km/u –straten in het gebied. Ook voor voetgangers is het gebied niet optimaal ingericht: er zijn verschillende barrières in het gebied door infrastructuur, er zijn onvoldoende veilige oversteekmogelijkheden, de trottoirs zijn vaak smal en veel routes zijn sociaal onveilig. Voor zowel fietsers- als voetgangers geldt dat er onvoldoende noord-zuidroutes zijn naar de stadsdelen ten zuiden van het Westerpark.

In onderstaande verbeelding zijn de verwachte fietsstromen vanuit het scopegebied weergegeven in verschillende windrichtingen. Te zien is dat er sprake is van een grote stroom fietsers richting het centrum van de stad, maar ook een grote stroom naar de westzijde van de (binnen)stad. Om te komen tot een volwaardig fietsnetwerk is het van belang deze stromen te faciliteren met goede verbindingen met voldoende capaciteit.



Figuur 13 - fietsstromen vanuit het scopegebied in 2030

4.3.3 Ontwikkelstrategie en Gebiedsvisie

In de ontwikkelstrategie van Haven-Stad is een voorstel gedaan voor een fijnmazig netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen. Dit netwerk en de strategische keuzes die daarbij horen zijn als vertrekpunt genomen voor het mobiliteitsplan. De Ontwikkelstrategie stelt de volgende maatregelen voor:

- Meerdere noord-zuid verbindingen via het Westerpark
- Verbeteren fietsroute via Sloterdijk-Dorp
- Realiseren fietsbruggen (bijvoorbeeld over spooremplacement)
- Fietsverbinding van en naar Minervahaven
- Oversteek en fietsbruggen naar Coen- en Vlothaven
- Verbeteren fietsroute via Spaarndammerbuurt
- Verbeteren route CS-Houttuinen-Westerpark-Sloterdijk-Spieringhorn-Brettenzone
- Dam-tot-Damroute: Dam-Noordelijke IJ-oevers – Noordelijke IJplas – Zaanse Dam
- Fietsverbinding van en naar Minervahaven
- Drie veerverbindingen: Haparandapierpark - NDSM, Coen-/Vlothaven - C. Douwesterrein, Zaandam – Minervahaven - CS

Figuur 14 - fietsmaatregelen Ontwikkelstrategie

Ook in de Gebiedsvisie Sloterdijk West worden voorstellen gedaan om de positie van fietsers en voetgangers in het gebied te verbeteren. In de huidige situatie zijn er nauwelijks prettige routes voor fietsers. De openbare ruimte en wegprofielen in het gebied worden daarom geschikter gemaakt voor intensief gebruik door fietsers (en voetgangers). Daarnaast wordt er voorzien in meer doorgaande routes door het gebied, waar die in de huidige situatie dood lopen. Concrete projecten die rondom Sloterdijk 2 zijn opgenomen zijn:

- Toevoegen oost-westverbinding voor fietsers langs de Rhoneweg met een aansluiting op het Brettenpark
- Fietsroute naar en langs sportpark Spieringhorn over de oude Spaarnwouderdijk (onderdeel van de langere route CS-Brettenzone, zie figuur 17)

Figuur 15 - fietsmaatregelen Sloterdijk 2, Gebiedsvisie Sloterdijk West

4.3.4 Beoogd resultaat

De aanleg van een fijnmazig en hoogwaardig fiets- en voetgangersnetwerk is daarom een van de belangrijkste doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid. De nadruk op langzaam verkeer is onder andere vastgelegd in de plannen voor Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk 1-Zuid. Haven-Stad wordt een echte fietswijk, waar de fietser centraal staat in het straatbeeld. Voorzieningen voor fietsers moeten daarbij duidelijk zichtbaar aanwezig zijn en eenvoudig toegankelijk zijn om het gebruik optimaal te stimuleren. Het toekomstige fietsnetwerk zorgt voor een goede verbinding van Haven-Stad met de rest van de stad, en zorgt daarnaast voor goede verbindingen binnen het gebied. Voor beide opgaven moeten zowel de oost-west- als de noord-zuidverbindingen worden verbeterd. De toename van het fietsgebruik gaat ook voor knelpunten zorgen. Dit mobiliteitsplan brengt de toekomstige knelpunten in kaart en doet op netwerkniveau suggesties voor maatregelen. Het slechten van de aanwezige barrières in het gebied (met name infrastructuurbundels) en het zorgen voor bereikbaarheid van fiets en voetganger in alle richtingen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.

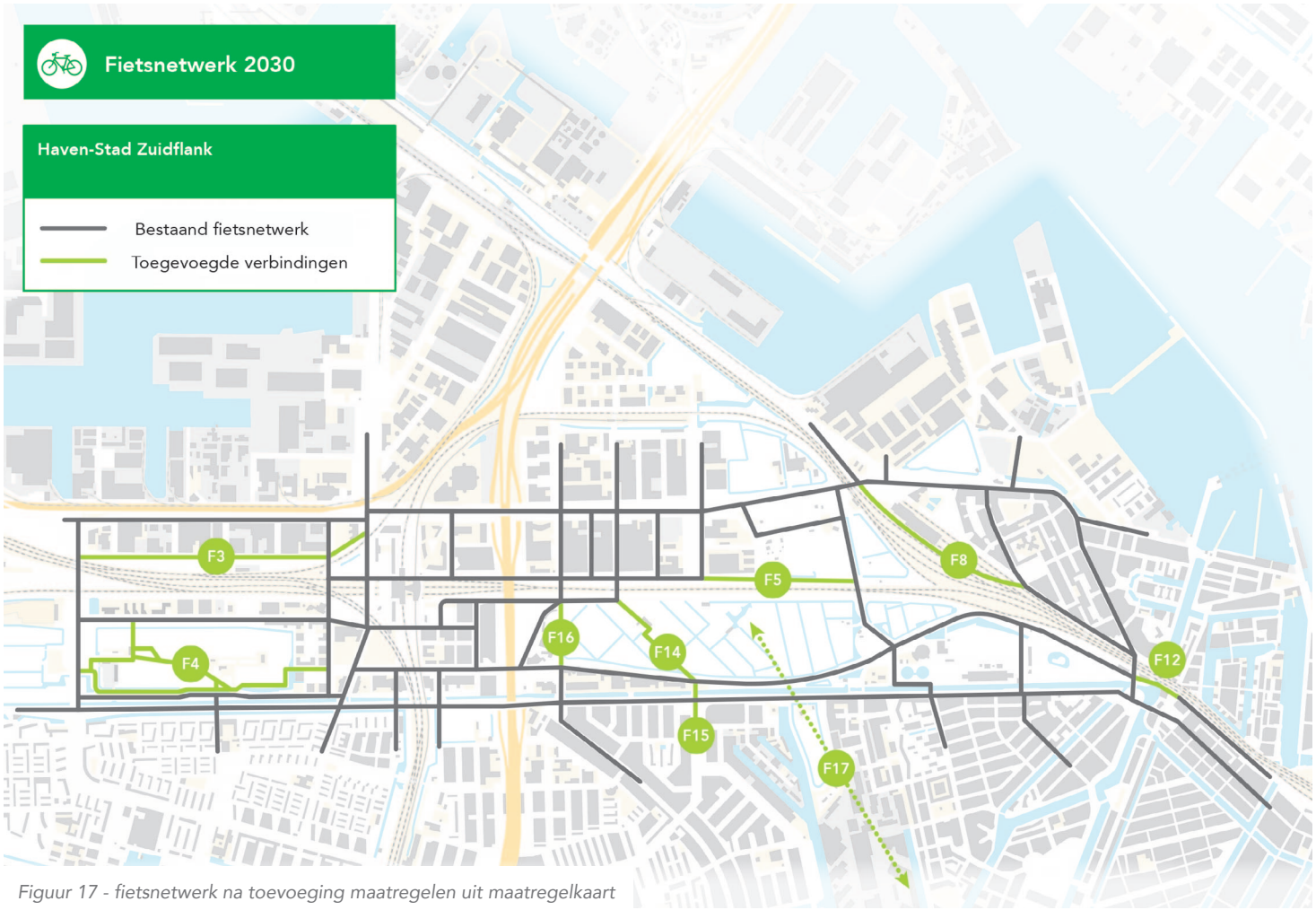
In de Milieueffectrapportage Haven-Stad is de ambitie opgenomen dat het aandeel van het langzaam verkeer in Haven-Stad 55% wordt. Dit is een forse toename ten opzichte van het huidige aandeel langzaam verkeer van 44%. De verschuiving naar meer langzaam verkeer vormt een belangrijke stap naar een meer duurzame mobiliteit.

Bij de ontwikkeling van het netwerk voor Haven-Stad moet ook rekening worden gehouden met diverse trends ten aanzien van de fiets:

- Een toename van het fietsgebruik: zowel binnen Amsterdam als in de rest van het land;



Figuur 16 - maatregelen Fiets en Voetgangers



Figuur 17 - fietsnetwerk na toevoeging maatregelen uit maatregelkaart

- De groei van de stad in combinatie met een afname van de (binnenstedelijke) ruimte voor de auto, die leidt tot een aanvullende impuls voor het fietsgebruik;
- De toename van het aantal typen fietsen dat wordt gebruikt. Fiets categorieën die allen hun eigen ruimtebeslag kennen in het netwerk. Naast de reguliere fiets gaat het bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) om: bakfietsen en cargobikes, elektrische fietsen en speed pedelecs;
- De opkomst van verschillende andere vervoersmiddelen die (mogelijk) gebruik maken van het fietspad. Waaronder elektrische vervoermiddelen zoals de Biro en de (nog niet toegestane) elektrische step.

4.3.5 Maatregelen

Bij het opstellen van het mobiliteitsplan heeft een nadere analyse van het netwerk uit de ontwikkelstrategie plaatsgevonden. Hieruit zijn een aantal knelpunten naar voren gekomen. In de lijst met maatregelen hieronder staan deze knelpunten benoemd en zijn voorstellen opgenomen voor aanvullende maatregelen. Ook is een meer concrete invulling gegeven aan de maatregelen uit de Ontwikkelstrategie.

Profielen fietsroutes

Naast het verbeteren van het netwerk en de stallingsmogelijkheden heeft ook de maatvoering van fietsverbindingen invloed op de kwaliteit van het fietsnetwerk. Dit netwerk moet niet alleen geschikt zijn voor het huidige gebruik, maar moet ook gereed zijn voor de toekomst.

Aanleg fietsbanen langs 50km wegen t.b.v. logistiek en verschillende snelheden (5,5 meter breed) (F1)

Fietspaden zijn al lang niet meer alleen het domein van traditionele fietsen. Steeds meer komen andere typen vervoer ook op het fietspad. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld bakfietsen, Canta's en Biro's, maar ook steeds vaker om kleine logistieke voertuigen. Gezien de verwachte toename van deze alternatieve vormen is het nodig om deze voertuigen langs de hoofdassen van Haven-Stad (Nieuwe Hemweg, Basisweg en Transformatorweg) zo goed mogelijk te faciliteren, zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid en het comfort van reguliere fietsers. Daarom wordt op deze routes ruimte gereserveerd om extra brede fietspaden aan te leggen van ca. 5,5 m. breed. Deze sluiten dan ook aan op de verschillende logistieke bedrijven die zich ten westen van de A10 bevinden.

Overige fietsroutes richtlijn Plusnet fiets (F2)

Binnen de deelgebieden komen veelal 30 km/u-straten waar auto- en fietsverkeer gemengd is. Gezien de lage verwachte aantellen auto's binnen de gebieden volstaat dit. De solitair of langs (overige) 50 km/u-wegen liggende fietspaden moeten mimimaal voldoen aan de eisen voor het Plusnet Fiets. Dat betekent minimaal 2,5 m. breed voor een eenrichtingsfietspad of minimaal 4,50 m. breed voor een 2-richtingenfietspad.

Zuidelijke oost-westroute Sloterdijk – Binnenstad (Sloterdijk II – Sloterdijk Centrum – Sloterdijk I-Zuid - Westerpark)

Om de Sloterdijken goed te verbinden met de binnenstad én met elkaar zijn goede oost-west routes noodzakelijk. Op de bestaande route langs de noordzijde van het spoor is sprake van ontbrekende schakels en potentiële knelpunten op het gebied van capaciteit en sociale veiligheid.

Route zuidzijde Sloterdijk II (F3)

Aan de zuidzijde van Sloterdijk II ligt de Rhoneweg. Hier rijdt auto- en fietsverkeer gemengd. In de plannen van Sloterdijk II is reeds opgenomen dat hier een vrijliggend fietspad moet komen aan de groene zone aan de zuidkant van het gebied. Dit verbindt Sloterdijk Centrum met het Brettenpark. Ook voor voetgangers moet de route tussen Sloterdijk 2-Zuid en het station worden verbeterd. Zowel de breedte van het voetpad als de sociale veiligheid moet worden verbeterd.

Routes door sportpark Spieringhorn en verbeterde verbinding met Sloterdijk Centrum (F4)

Om sportpark Spieringhorn beter toegankelijk te maken en beter te verbinden met Sloterdijk Centrum en om de Brettenzone beter aan te sluiten op het stedelijk gebied wordt een nieuwe oost-west fietsroute gerealiseerd door het sportpark. Daarnaast komt aan de oostkant van het sportpark een nieuwe brug naar Sloterdijk Centrum. Een aandachtspunt aan de westkant is de oversteek over de Seineweg. Hier moet samen met de ontwikkeling van de Brettenzone naar gekeken worden.

Route parkrand Sloterdijk I-Zuid (F5)

Dit deel van de route sluit aan op het fietsnetwerk rond Sloterdijk Centrum. Aan de oostkant van het station eindigt het fietsnetwerk in de huidige situatie bij de Kabelweg. Vanaf daar rijdt het fietsverkeer mee met het autoverkeer richting de Transformatorweg. Om een goed oost-westverbinding te creëren is een vrijliggend fietspad nodig van de Kabelweg tot aan de spoorwegonderdoorgang bij het Overbrakerpad. Deze fietsroute in de Parkrand is al voorzien in de plannen voor Sloterdijk 1-Zuid.

Oostzijde Westerpark (ontwerpopgave) (F6)

De nieuwe oost-westroute die deels door het Westerpark gaat, zorgt op deze locatie voor extra verkeersdruk aan de oostkant van het park. Omdat fietsers en voetgangers dezelfde route gebruiken ontstaat mogelijk een verkeersveiligheidsknelpunt, dat wordt versterkt omdat zich een BSO direct aan de route bevindt. Naast maatregelen om fietsers ook andere routes te laten nemen (zie verderop), ligt hier een ontwerpopgave.

Oost-west route Westerpark – zuidzijde spoor

In zowel de Ontwikkelstrategie als de visie Een Toekomstbestendig Westerpark staat het voornemen om het voetpad ten zuiden van spoor (tussen het Overbrakerpad en het fietspad ten noorden van de Speelweide) te transformeren tot fietsroute. Om verschillende redenen wordt voorgesteld om deze route niet tot fietsroute te transformeren en in te zetten op verbreding van de bestaande route over het Brettenpad:

- Beperkte meerwaarde van deze nieuwe fietsroute. De nieuwe route is slechts 150 meter korter dan de bestaande route;
- Afbreuk aan het rustige karakter van dit deel van park;
- Verkeersveiligheidsrisico's bij de aansluiting op het Overbrakerpad, waar het zicht op het kruisend verkeer beperkt wordt door de fietstunnel onder het spoor.

Deze wijziging dient nog afgestemd te worden met de stakeholders die betrokken waren bij Een Toekomstbestendig Westerpark.



Figuur 18 - Zuidelijke oost-westroute Sloterdijk – Binnenstad

Noordelijke oost-westroute Sloterdijk – Binnenstad (Basisweg – Transformatorweg – Spaarndammerbuurt)

Ook op de route vanaf de Basisweg / Transformatorweg naar de binnenstad moeten maatregelen getroffen worden voor een verbetering van de oost-west-verbinding. Van west naar oost gaat het om de volgende maatregelen:

Opwaardering fietsroute Mediacollege – Hemknoop (F7)
Tussen de Contactweg en de Hemknoop moet de fietsroute worden aangepakt. Deze voldoet niet aan de eisen voor doorgaande hoofdfietsroutes. Zo is de route is bijvoorbeeld niet sociaal veilig genoeg. Ook moet het fietspad aan de zuidkant geasfalteerd worden.

Oost-westroute Zaanstraat Emplacement (F8)
Met de ontwikkeling van het Zaanstraat Emplacement wordt het mogelijk om een fietsverbinding te maken tussen de Hemknoop en de Zaanstraat. Deze route biedt de toekomstige inwoners van het gebied rondom de Transformatorweg een goede, directe verbinding met de binnenstad. Hiermee wordt ook een alternatief gecreëerd voor de route door het Westerpark, waardoor de toename van het aantal fietsers daar wordt afgeremd.

Optimalisatie Spaarndammerstraat voor fietsers (onderzoek) (F9)
Vooral door de ontwikkeling van Minervahaven en de Coen- en Vlothaven neemt de hoeveelheid fietsers door de Spaarndammerstraat waarschijnlijk toe. Op termijn moet worden gekeken of de inrichting hier voldoet om deze intensiteiten te faciliteren.

Optimalisatie Van Diemenstraat voor fietsers (ontwerpopgave) (F10)
De toevoeging van Haven-Stad zorgt voor een toename van het aantal fietsers richting o.a. het Centraal Station, noord en oost. Hierdoor zal fietsverkeer op de route Tasmanstraat – van Diemenstraat en Westerdoksdijk in omvang toenemen. Dit zorgt naar verwachting voor een knelpunt op de Van Diemenstraat. Hier zijn de fietspaden te smal voor de hoeveel fietsers die worden verwacht. Onderzoek is nodig om te zien hoe deze stroom gefaciliteerd kan worden.



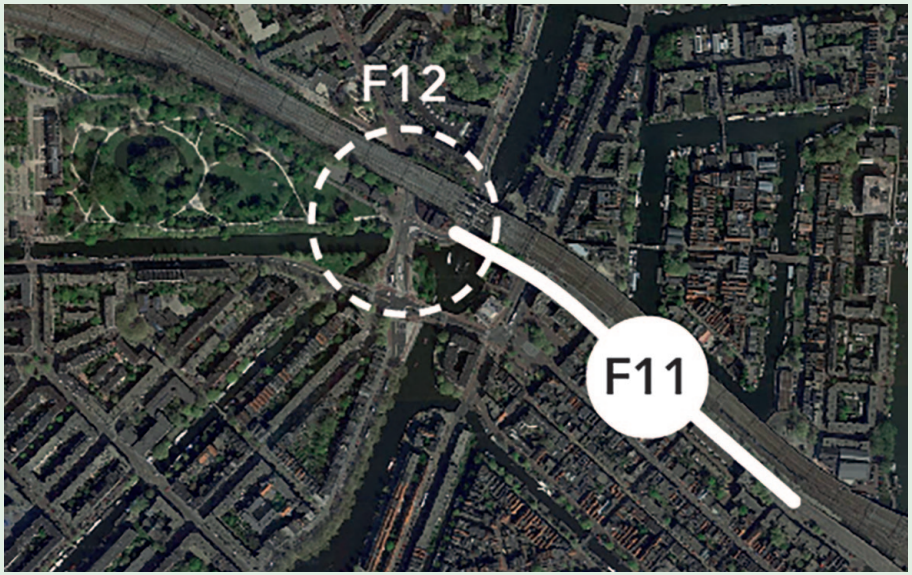
Figuur 19 - Noordelijke oost-westroute Sloterdijk – Binnenstad

Fietsintensiteiten rondom Haarlemmerplein

Een aanzienlijk deel van het nieuwe fietsverkeer tussen Haven-Stad en het centrum concentreert zich rondom het Nassau- en Haarlemmerplein. Hier komen aan de westkant de routes vanuit het Westerpark, de Spaarndammerstraat, de Houtmankade en de Haarlemmerweg bij elkaar. Zonder maatregelen ontstaan hier knelpunten vanwege de grote hoeveelheden fietsers

Route Haarlemmerplein – Haarlemmer Houttuinen (F11)
Het project Haarlemmer Houttuinen is bezig om over de Houttuinen een goede fietsroute te creëren die de druk van het fietsverkeer op de Haarlemmerstraat en – dijk verlicht. Om ook de druk op het Haarlemmerplein en het Nassauplein te verlichten wordt voorgesteld om een fietsbrug aan te leggen aan de zuidkant van de spoorbrug. Het ontwikkelen van Haven-Stad vergroot de noodzaak van deze nieuwe verbinding. Zonder die verbinding wordt de druk op de eerder genoemde straten en pleinen te groot.

Kruispunt Spaarndammerstraat – Westerpark – Houtmankade (F12)
Aandachtspunt bij bovengenoemde ontwikkeling is het knooppunt van het Westerpark, de Spaarndammerstraat en de Houtmankade. De huidige inrichting is niet berekend op de verwachtte verkeersstromen. Ook deze maatregel wordt al opgepakt binnen het project Haarlemmer Houttuinen.

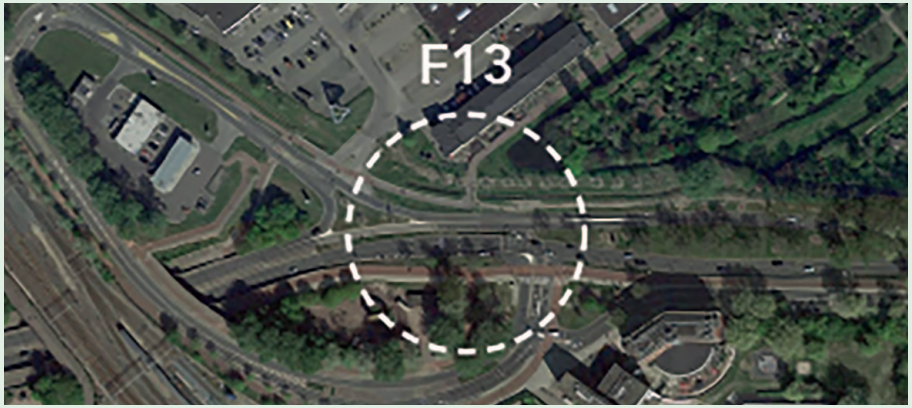


Figuur 20 - Situatie rond Haarlemmerplein / Nassauplein

Oversteek Spaarndammerdijk naar Minervahaven

Oversteek Spaarndammerdijk naar Minervahaven (F13)
Op de grens van de scope van dit mobiliteitsplan is de bereikbaarheid van de Minervahaven vanuit de Spaarndammerbuurt een aandachtspunt.

Met de komst van de Spaarndammertunnel is de oversteek voor voetgangers en fietsers tussen de Oostzaanstraat en de Archangelweg opgeheven. Gezien de toekomstige ontwikkeling van de Minervahaven en in de verdere toekomst de ontwikkeling van de Coen- en Vlothaven, wordt de route tussen de Spaarndammerbuurt en de Minervahaven belangrijker. Een oversteek voor langzaam verkeer wordt daarmee gewenst. Er komt een betere oversteeklocatie ter hoogte van de Hemknoop.



Figuur 21 - Locatie oversteek Spaarndammerdijk naar Minervahaven

Noord-Zuidroutes Haven-Stad – Westelijke binnenstad

Uit analyses is gebleken dat de ontwikkeling van Haven-Stad niet alleen zorgt voor een toename van het fietsverkeer richting het oosten (via Westerpark en de van Diemenstraat). Er ontstaat ook een grote fietsbeweging naar het zuiden, in de richting van west en de westelijke binnenstad. Hiermee ontstaat een behoefte aan goede noord-zuidverbindingen door het Westerpark.

Route door volkstuinencomplex (F14)

Op korte termijn worden de half-verharde routes door de volkstuinenparken overdag opengesteld voor fietsverkeer en voetgangers. Hiermee wordt een verbinding gecreëerd tussen de Contactweg in Sloterdijk 1 en de Bos en Lommerweg. Op de lange termijn (na 2030) zal het gezien het verwachte aantal fietsers nodig zijn om volwaardige fietsroutes door dit gebied aan te leggen die de hele dag geopend zijn. Hierover zullen gesprekken worden gevoerd met de betrokken stakeholders wanneer de behoefte aan volwaardige routes ontstaat.

Comfortabele fietsersoversteek Haarlemmerweg naar Bos en Lommerweg (F15)

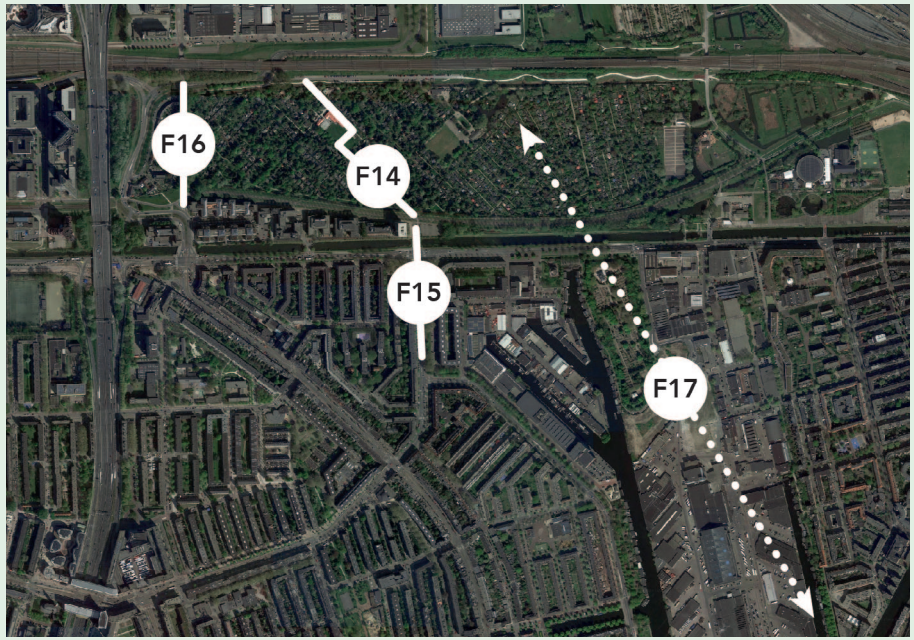
Door de toename van noord/zuid-fietsverkeer en het (deels) openstellen van routes door het volkstuinencomplex, steken straks meer fietsers over ter hoogte van de Bos en Lommerweg. Aan de Noordkant van dit kruispunt rijdt al het fietsverkeer (twee richtingen) aan de oostzijde van de weg., Ten zuiden van het kruispunt rijdt het fietsverkeer aan beide zijden van de weg. Verkeer in zuidelijke richting vanuit het volkstuinencomplex moet hierdoor twee keer oversteken. Bij een sterke toename van het fietsverkeer zorgt dit waarschijnlijk voor een onveilige, maar in ieder geval voor minder comfortabele route. Deze maatregel raakt aan de ontsluitingsroute voor het project Westerpark West en dient in samenhang met dat project opgepakt te worden.

Fietsroute Molenwerf (F16)

Het realiseren van een fietsroute achter het oude dorp Sloterdijk langs is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten van Een toekomstbestendig Westerpark. Deze fietsverbinding wordt toegevoegd op de plek van het bestaande voetpad en vormt een directe verbinding tussen de Kabelweg en de Molenwerf. Hiermee ontstaat een meer rechtstreekse fietsroute voor fietsers vanuit (onder meer) Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1 – Zuid richting de westflank van de stad.

Nieuwe volwaardige fietsroute Haven-Stad – westelijke binnenstad (onderzoek) (F17)

Belangrijke noord-zuid gerichte fietsroutes ten zuiden van de Haarlemmerweg zijn de Admiraal de Ruijterlaan / Willem de Zwijgerlaan en de Van Hallstraat. Om de toekomstige stromen te spreiden en zodoende knelpunten te voorkomen is het wenselijk dat tussen deze twee verbindingen een nieuwe hoogwaardige noord-zuidverbinding wordt gerealiseerd. Twee mogelijke alternatieven hiervoor zijn een route over/langs het terrein van het Foodcenter of een route via de Van Bossestraat. De mogelijkheden van deze routes moeten worden onderzocht. Afhankelijk van de gekozen locatie van deze noord-zuidroute, moet bekeken worden of een extra oversteek over de Haarlemmerweg en de Haarlemmertrekvaart nodig is.



Figuur 22 - Noord-Zuidroutes Haven-Stad – Westelijke binnenstad

Fietsparkeren Sloterdijk-Centrum

Met de ontwikkeling van Haven-Stad zal het aantal reizigers op station Sloterdijk sterk toenemen, en daarmee ook het fietsverkeer van- en naar het station. Om dit te faciliteren moet worden geïnvesteerd in routes en stallingen.

Fietsenstalling Noordzijde Station Sloterdijk (aan route SD – Centrum Stad) (F18)

Door de ontwikkeling van Sloterdijk II, Sloterdijk I-Zuid en later de gebieden ten noorden van de Transformatorweg zal steeds meer fietsverkeer aan de noordzijde van het spoor naar het station fietsen. Voor een goede overstap op het OV, en om zodoende het OV-gebruik te stimuleren is het nodig om een fietsenstalling te realiseren aan de noordzijde van het station. In een latere fase moet worden gekeken waar deze ingepast kan worden en voor hoeveel fietsen deze stalling geschikt moet zijn. De stalling dient te voldoen aan de kwaliteitseisen uit de nota Fietsparkeernormen van de gemeente. Daarbij is bijvoorbeeld van belang dat de stalling zo dicht mogelijk bij de ingang van het station wordt gerealiseerd. Op basis van prognoses van het benodigde aantal plaatsen wordt nu uitgegaan van een stallingscapaciteit van circa 6500 fietsen.

Fietsenstalling zuidwestzijde station Sloterdijk (F19)

Aan de zuidwestzijde van het station is er behoefte aan een stallingsvoorziening waar reizigers afkomstig uit West en Nieuw-West hun fiets kunnen stallen. Op basis van prognoses wordt uitgegaan van een stalling voor circa 4000 fietsen.

Fietsenstalling zuidoostzijde station Sloterdijk (F20)

Aan de zuidoostkant van het station bevinden zich nu het merendeel van de fietsparkeerplekken. Aan deze kant van het station komt straks een inpandige stalling waarin de groei van het aantal fietsen kan worden opgevangen. Naar verwachting zijn in deze hoek ca. 6.000 fietsparkeerplekken nodig. Op korte termijn worden al ca. 3.400 plekken gerealiseerd. Voor de overige fietsparkeerplekken moet nog een locatie worden gezocht. Mogelijk kan dit mee in de kavelontwikkelingen in dit gebied.

Verbeteren bewegwijzering rondom Sloterdijk Station (F21)

Door de barrières in het gebied vanwege de treinsporen, de wegen en de hoogteverschillen is het niet altijd mogelijk om de kortst mogelijke route naar de fietsenstallingen te nemen. Juist hierdoor is het noodzakelijk om goede bewegwijzering te hebben naar de stallingen.



Figuur 23 - Locaties fietsparkeren Sloterdijk Centrum

Planning realisatie fietsenstallingen

In totaal wordt verwacht dat ca. 16.000 fietsparkeerplekken nodig zijn als Haven-Stad volledig is ontwikkeld. In 2030 zijn deze plekken nog niet allemaal nodig. Omdat de ontwikkeling van het stationsgebied een integrale opgave is, is de planning van de realisatie van de stallingen echter afhankelijk van de overige ontwikkelingen in het gebied. Hierdoor is het mogelijk dat de stallingen toch voor 2030 gerealiseerd moeten worden. Wanneer de stallingen ná 2030 worden gerealiseerd, zal het nodig zijn om op een paar locatie tijdelijke fietsparkeerplaatsen aan te bieden.

Uitgangspunt looproutes: 3,6 meter vrije loopruimte

Uitgangspunt looproutes: 3,6 meter vrije loopruimte (F22)

Om lopen te stimuleren, en zodoende ook de ambitie voor het aandeel van lopen in de modal-split te halen, moeten de looproutes hoogwaardig zijn. Dit betekent naast goede routes ook voldoende ruimte op het trottoir. Omdat de auto een beperkte rol speelt in de openbare ruimte is er voldoende ruimte om de deze geschikt te maken als prettige verblijfsruimte én als hoogstaande looproute. Daarom is het uitgangspunt voor de looproutes in Haven-Stad een vrije doorloopruimte van 3,6 meter. Met vrije doorloopruimte wordt de obstakelvrije ruimte bedoeld, waar voorzieningen of straatmeubilair op het troittoir worden geplaatst is de totale breedte groter. Op bepaalde locaties kan hiervan worden afgeweken, maar niet op de belangrijke looproutes. Op onderstaande afbeelding is de heatmap weergegeven voor voetgangers in Haven-Stad. De plekken waar veel voetgangers verwacht worden lichten rood op in de kaart.

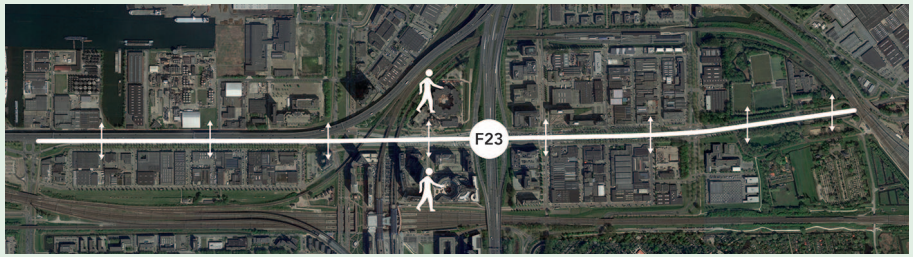


Figuur 24 - Heatmap toekomstige voetgangersstromen

Oversteekbaarheid Basisweg en Tansformatorweg

Oversteekbaarheid Basisweg en Transformatorweg (F23)

De route Basisweg – Transformatorweg vormt een grote infrastructuurbundel, ook na de geplande afwaardering van de Transformatorweg. Deze route vormt straks onderdeel van een intensief stedelijk gebied. De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers is daarmee een blijvend aandachtspunt: een goede oversteekbaarheid van de Basisweg en Transformatorweg is voorwaardelijk om een goede verbinding tussen alle deelgebieden te realiseren. Deze opgave vormt geen losstaand project, maar dient vormgegeven te worden binnen de afwaardering van de Transformatorweg (A3) en de aanpassingen aan de Basisweg – Transformatorweg (A1).



Figuur 25 - Oversteekbaarheid Basisweg-Transformatorweg'

Noord–zuid fietsroutes tussen Sloterdijk-Centrum en Nieuw-West

Nieuw-West en Sloterdijk-Centrum zijn door middel van de metro en de HOV Westtangent qua openbaar vervoer goed met elkaar verbonden. De verbinding met de fiets is de afgelopen jaren verbeterd door de versmalling van de Haarlemmerweg naar 2x1 rijstroken en het toevoegen van oversteken. Ten westen van het spoor kan de noord-zuid route verder verbeterd worden door verbeteringen van deze route in Nieuw-West. Deze verbeterde fietsroute is onderdeel van het Mobiliteitsplan Nieuw-West.



4.4 Auto

4.4.1 Inleiding

Het terugdringen van de rol van de auto is een belangrijk onderdeel van de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad, waar de deelgebieden Sloterdijk-Centrum, Sloterdijk 1 en Zaanstraat Emplacement onder vallen. Naast het ontmoedigen van autogebruik door het instellen van een lage parkeernorm en het aanbieden van goede alternatieven, wordt ook ingezet op een autoluwe openbare ruimte. Het gebied staat echter niet op zichzelf. Door het gebied lopen twee belangrijke wegen voor de ontsluiting van andere delen van Amsterdam, de Transformatorweg en Nieuwe Hemweg. Een groot deel van het verkeer in het gebied is dan ook doorgaand verkeer.

In Sloterdijk 2 wordt eveneens ingezet op een minder op de auto gerichte invulling van het gebied. Daarnaast wordt er in de gebieden buiten de ring A10 juist verder geïntensiveerd. Hier zal juist een groei van de automobiliteit plaatsvinden. Daarbij is de rol van het vervoerscentrum, ten noorden van Sloterdijk 2 met name relevant. Hier wordt ingezet op stadsgerichte logistieke functies. Naar verwachting zullen deze leiden tot meer (doorgaand) verkeer door de gebieden binnen de scope.

Het mobiliteitsplan kijkt vooral naar de benodigde ingrepen op netwerkniveau om de verwachte verkeersstromen te kunnen verwerken. Voor de inrichting (profielen) van verschillende straten in de deelgebieden wordt verwezen naar Integraal Raamwerk Haven-Stad dat in ontwikkeling is en de investeringsbesluiten per deelgebied.

4.4.2 Huidige en verwachte situatie

Naast de ligging nabij Station Sloterdijk kenmerken de deelgebieden zich ook door een goede bereikbaarheid met de auto. De ligging direct aan de Ringweg A10 draagt hier sterk aan bij. In Sloterdijk 1 en 2 is er bovendien veel parkeerruimte op straat en zijn de parkeertarieven laag. Deelgebied Sloterdijk Centrum kent weliswaar minder parkeren op straat, maar veel kantoren in het gebied beschikken over grote eigen parkeergarages. De grote infrastructuurbundels door het gebied zijn duidelijk ingericht op gebruik van de auto.

De geplande ontwikkelingen worden gerealiseerd met een lagere parkeernorm dan de huidige. Toch zal een toename van het aantal autobewegingen plaatsvinden als gevolg van de enorme intensivering van functies in het gebied. Ook het aantal logistieke bewegingen in het gebied zal toenemen. Naar verwachting leidt dit rond de aansluitingen met de A10 tot capaciteitsproblemen. Ook in de huidige situatie is de doorstroming hier al onvoldoende in de spitsperiode. Het betreft het hele gebied tussen het kruispunt Radarweg / Basisweg aan de westkant en het kruispunt Kabelweg/ Transformatorweg aan de vindt filevorming plaats (zie ook Figuur 26 - Aansluiting S102 en omgeving).

De toename van het autoverkeer rondom de aansluitingen en de toeleidende wegen komt niet alleen door de ontwikkelingen binnen de scope. Aan de westkant van de A10 verdicht en intensiveert het havengebied en ook dit zorgt voor een toename in het aantal verkeersbewegingen. Vooral de toename van het aantal op de stad gerichte logistieke centra zorgt voor veel extra verkeer.

4.4.3 Beoogd resultaat

De maatregelen zoals voorgesteld in het mobiliteitsplan hebben tot doel om te komen tot het gewenste autoluwe karakter van de deelgebieden. Het terugdringen van het autogebruik draagt bij aan een meer duurzame manier van verplaatsen. Tegelijk dient voldoende wegcapaciteit aanwezig te zijn om het doorgaande verkeer te faciliteren. Om een autoluwe inrichting mogelijk te maken is het noodzakelijk om het autoverkeer te bundelen op een aantal hoofdassen. Daarnaast geldt dat voor het personenverkeer het mogelijk is om te sturen op gebruik van alternatieven vervoerswijzen. Voor het verkeer van en naar het havengebied is dit echter slechts beperkt mogelijk. Voor de ontwikkeling van het havengebied is en blijft een goede ontsluiting via de weg cruciaal [3].

Conform de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad wordt ingezet op intensiever gebruik van de Nieuwe Hemweg en verminderd gebruik van de Transformatorweg. Het verkeer wordt zoveel mogelijk over deze gewenste route gestuurd.

3) *De tunnel Contactweg, die de Contactweg onder het spoor door met de Nieuwe Hemweg verbindt (als vervanging van de bestaande kruising Kabelweg met het spoor), is niet opgenomen als maatregel, maar onderdeel van de referentiesituatie*

4.4.4 Opzet analyses

De maatregelen voor het autonetwerk zijn onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). De ontwikkelstrategie van Haven-Stad en de gebiedsvisie Sloterdijken-West vormden het vertrekpunt. Het beoogde programma voor de deelgebieden, maar ook bijvoorbeeld de lage parkeernorm zijn opgenomen in het verkeersmodel. Centrale vraag bij de onderzoeken was: welke maatregelen aan het autonetwerk zijn nodig om de geplande ontwikkelingen mogelijk te maken. Daarbij is enerzijds gekeken of de maatregelen uit de ontwikkelstrategie al nodig zijn bij het verwachtte programma in 2030. Anderzijds is gekeken uit de onderzoeken aanvullende knelpunten blijken die moeten worden opgelost. In de diverse analyses is er gerekend met het verwachtte programma in 2030 volgens de laatste prognoses van het programma Haven-Stad en het project Sloterdijk 2.

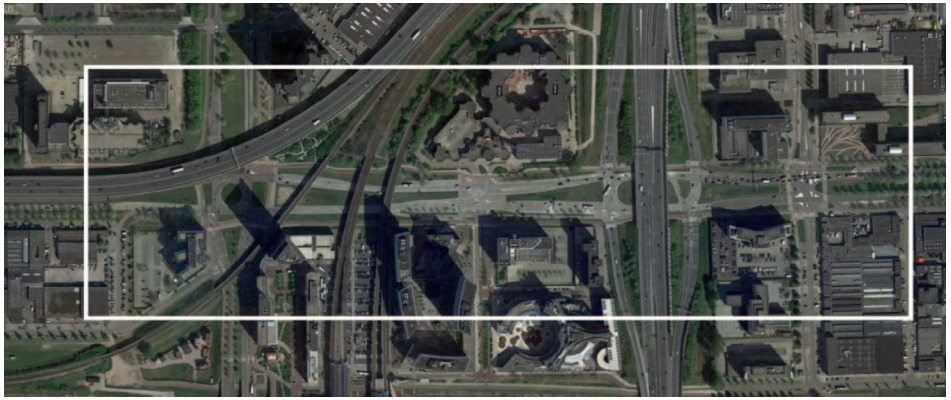
4.4.5 Maatregelen

Aanpassing inrichting S102 tussen Radarweg en Kabelweg (A1)

De kruispunten op de Transformatorweg en Basisweg nabij de aansluiting op de A10 hebben onvoldoende capaciteit om de toekomstige verkeersstromen te verwerken. Met name de grote verkeersstroom tussen de ringweg A10 – west en het havengebied kan niet verwerkt worden. In de onderzoeken is gekeken naar de mogelijkheden om de capaciteit te vergroten en naar maatregelen om de toestroom van verkeer te verminderen. Uit deze analyses is gebleken dat het knelpunt kan worden opgelost door een aantal kleine infrastructurele maatregelen. Het gaat hierbij om het toevoegen en verwijderen van een aantal rijstroken en opstelvakken. Door deze maatregelen wordt ook gezorgd dat het busverkeer rondom deze verkeersknoop beter door kan rijden. Dat geldt zowel voor busverkeer in oostelijke richting (naar Amsterdam CS, Minervahaven) als busverkeer naar Amsterdam-Noord.

Voorwaarde bij deze oplossing is dat er in de spitsperioden gemiddeld niet meer dan 15% zwaar vrachtverkeer is, omdat een hoog aandeel zwaar vrachtverkeer zorgt voor minder doorstroming op de kruispunten. Met behulp van monitoring moet worden bijgehouden of dit percentage inderdaad gehaald wordt.

Mocht het aandeel zwaar vrachtverkeer op termijn toch hoger uitvallen, dan zijn er nog drie alternatieven om de doorstromingsproblemen op deze locatie op te lossen:

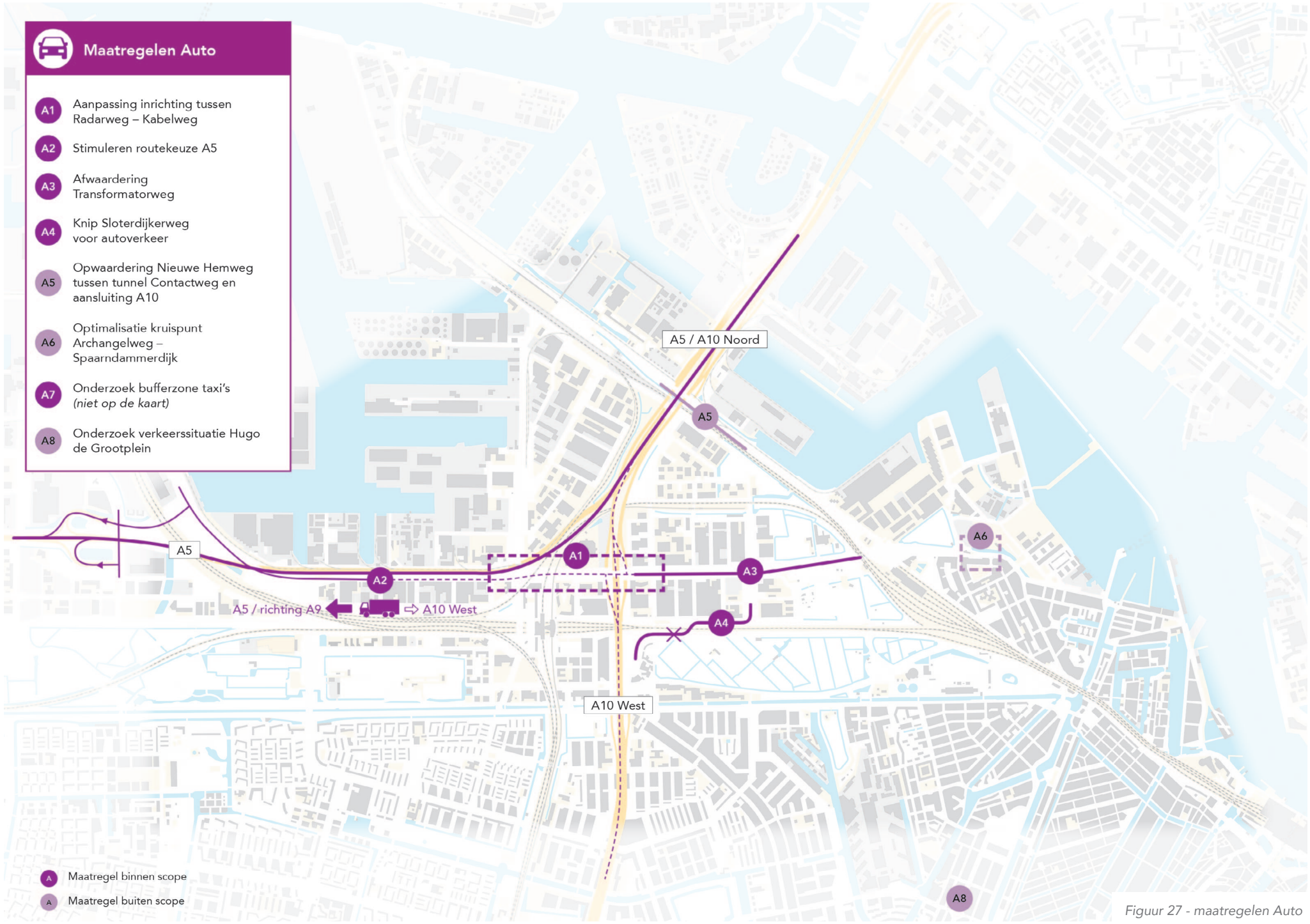


Figuur 26 - Aansluiting S102 en omgeving

1. Het knelpunt kan lokaal worden opgelost met behulp van een ongelijkvloerse kruising voor het busverkeer ter hoogte van de aansluiting A10. Het nadeel van deze maatregel is dat de openbare ruimte op de Basisweg nog meer wordt gedomineerd door asfalt en beton én dat het fiets- en voetpad aan de zuidzijde van de Basisweg moet worden opgeheven. Bovendien betreft het een grote nieuwe investering.

2. Ook een knip in de Transformatorweg (nabij de Hemknoop) kan het knelpunt voldoende ontlasten. Deze knip maakt een volledige opwaardering van de Nieuwe Hemweg en optimalisatie van aansluiting S101 direct nodig. Dit vergt een grote investering en afspraken met de energiesector (Vattenfall, Liander, Tennet, Gasunie), Rijkswaterstaat, de Haven en zittende erfpachters. De haalbaarheid van dit scenario op korte termijn lijkt daarmee niet groot. Een voordeel is dat er alleen maatregelen naar voren worden gehaald in de tijd die op lange termijn toch al worden voorzien voor de verdere ontwikkeling van Haven-Stad. Het vraagt slechts beperkt om nieuwe investeringen.

3. Een volledige herinrichting rondom de aansluiting kan het probleem ook oplossen. Mogelijk kan daarbij tegelijk invulling worden gegeven aan andere ambities vanuit Haven-Stad, zoals het realiseren van waterberging en het vergroten van ruimtelijke kwaliteit. Het nadeel van deze variant is dat dit deel van de Basisweg relatief kort geleden is aangepakt en door het gebruik van beton een levensduur heeft van ca. 50 jaar. Een volledige herinrichting van het profiel op korte termijn leidt daarmee tot kapitaalvernietiging. Ook betreft het een grote nieuwe investering naast de projecten uit de Ontwikkelstrategie.



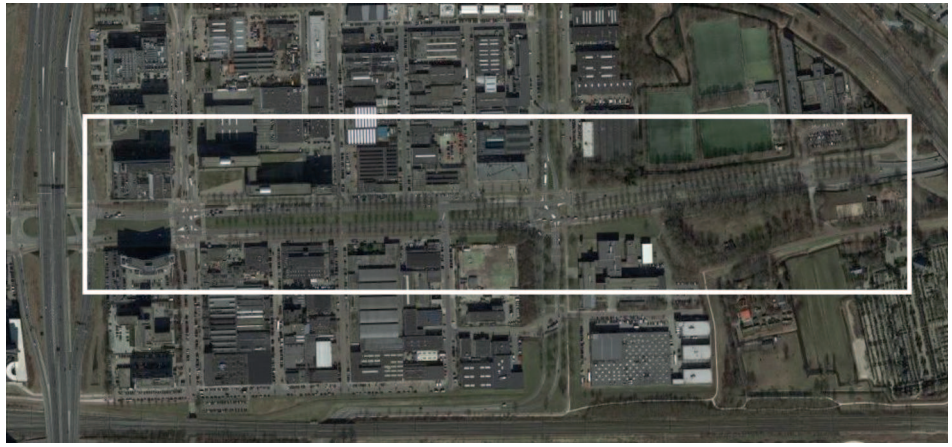
Figuur 27 - maatregelen Auto

Stimuleren routekeuze A5 (A2)
Dit betreft een aanvulling op maatregel A1 met als doel om het percentage vrachtverkeer rondom de aansluiting S102 lager dan de maximale 15% te houden. Om dit te bereiken is het zaak dat het vrachtverkeer vanuit Sloterdijk 3 en 4 en vanuit de haven niet de route langs de Basisweg naar de A10-West kiest. Dit kan worden bereikt door het verkeer te verleiden om een route via de A5 te kiezen. Vrachtverkeer richting het noorden (en noordoosten) kan via de A5 en de Coentunnel naar de A8 en A10-noord worden geleid. Verkeer richting het zuiden en zuidoosten kan zoveel mogelijk via de A5 naar de A4 en A9 worden geleid. De gewenste sturing kan worden bereikt door het verkeer met behulp van bebording naar de A5 te leiden en aanvullend door vrachtverkeer in het gebied goed te informeren over de actuele reistijd via de A10 en via de A5.

Afwaardering Transformatorweg (A3)
De afwaardering van de capaciteit van de Transformatorweg is als wenselijke maatregel opgenomen in het Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid en in de Ontwikkelstrategie. Om het gewenste stedelijke en autoluwe karakter in Sloterdijk 1 te krijgen is een afwaardering naar 2x1 rijstrook nodig. Voor het grootste deel van de Transformatorweg geeft de benodigde capaciteit op de wegvakken ruimte voor deze afwaardering. Vanwege de verkeersdrukte rondom de aansluitingen met de A10 en de nabij gelegen kruispunten is het echter nog niet direct mogelijk om de hele Transformatorweg als 2x1-weg in te richten. Ten oosten van het kruispunt met de Kabelweg is voldoende opstelruimte nodig, zolang het knelpunt rondom de aansluiting blijft bestaan. Dit betekent:

- Op het deel van de Transformatorweg tussen de Isolatorweg en de Hemknoop is direct een afwaardering mogelijk.
- Ten westen van de Isolatorweg is afwaardering mogelijk nadat het knelpunt rondom de aansluiting met de A10 is verholpen (zie maatregel A1 en A2).
  Het blijft echter noodzakelijk om bij het kruispunt Kabelweg / Transformatorweg voldoende opstelruimte te behouden.

Knip Sloterdijkerweg voor autoverkeer (A4)
Het afsluiten van de Sloterdijkerweg voor autoverkeer voorkomt dat deze noord-zuidgerichte route wordt gebruikt als sluiproute naar de aansluiting van de S102 op de A10. Deze maatregel draagt bij aan het gewenste autoluwe karakter van het deelgebied Sloterdijk 1 – Zuid, doordat autobewegingen door de wijk heen worden voorkomen. Daarnaast ontstaat meer ruimte voor groen. Ten noorden van het spoor komt de rijbaan te vervallen. Deze ruimte wordt gebruikt voor de aanleg van een park. Aan de zuidkant van het spoor blijven de volkstuinen bereikbaar, maar zal de inrichting van de weg wel veranderen. De fietsroute onder het spoor door blijft behouden. De maatregel is eerder al opgenomen in het Investeringsnota Sloterdijk 1 – Zuid en in de Ontwikkelstrategie van Haven-Stad.



Figuur 28 - Transformatorweg

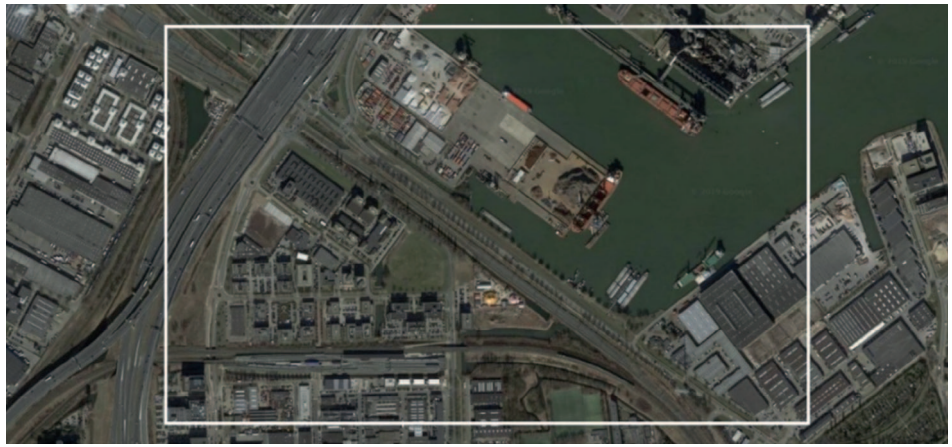


Figuur 29 - Contactweg en Sloterdijkerweg

Opwaardering Nieuwe Hemweg (A5)

De opwaardering van de Nieuwe Hemweg van 2x1 naar 2x2 rijbanen is op termijn nodig om de ontwikkelgebieden van Haven-Stad te ontsluiten en om een alternatief te bieden voor de afgewaardeerde Transformatorweg. Tot 2030 ontstaat er alleen een capaciteitsknelpunt op het deel van de Nieuwe Hemweg tussen de (nu in uitvoering zijnde) tunnel bij de Contactweg en de aansluiting A10. Tot 2030 kan worden volstaan met een gedeeltelijke opwaardering van de Nieuwe Hemweg op dit traject.

In de Ontwikkelstrategie staat dat de opwaardering van de volledige Nieuwe Hemweg nodig is om de afwaardering van de Transformatorweg mogelijk te maken. Uit analyses is echter gebleken dat het grootste deel van het verkeer vanaf de Spaandammertunnel via de Transformatorweg naar een bestemming in het zuiden rijdt. Zij vervolgen hun weg via de A10 in zuidelijke richting of de A5. De Nieuwe Hemweg wordt eigenlijk alleen gebruikt om via de A10 naar het noorden te rijden. De Nieuwe Hemweg is geen goed alternatief voor verkeer naar de A5 of in zuidelijke richting op de A10, omdat de route via de Transformatorweg korter en snelle is. Het opwaarderen van de capaciteit van de Nieuwe Hemweg is dus op termijn weliswaar noodzakelijk voor de ontsluiting van Haven-Stad, maar leidt nauwelijks tot een ontlasting van de Transformatorweg.



Figuur 30 - Nieuwe Hemweg

Optimalisatie kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk (A6)

Het kruispunt Archangelweg – Spaarndammerdijk ligt formeel net buiten de scope van het plan, maar is een belangrijke schakel in de verbindingen naar het centrum van de stad. Ook is dit de belangrijkste ontsluiting van de Houthaven en de Minervahaven. Onderzoek laat zien dat het kruispunt met het huidige programma in de Minervahaven en Houthaven in 2030 niet meer volledig voldoet.. Dit is mede te wijten aan de ligging ten opzichte van de Spaarndammertunnel. Wanneer file optreedt aan de westzijde van de de tunnel wordt het verkeer ter hoogte van dit kruispunt gedoseerd, omdat de tunnel filevrij moet zijn. Om de doorstroming voor de korte termijn te waarborgen is het nodig het kruispunt te optimaliseren door het opstelvak voor linksafgaand verkeer op de Archangelweg te verlengen. Wanneer aanvullend programma toegevoegd wordt in de Minervahaven is het nodig om direct een nieuwe aansluiting te realiseren naar de Nieuwe Hemweg, zoals reeds voorzien in de Ontwikkelstrategie.



Figuur 31 - Kruispunt Spaarndammerdijk - Archangelweg

Onderzoek bufferzone taxi's (A7)
Door het lage eigen autobezit in Haven-Stad is het waarschijnlijk dat taxivervoer een relatief grote rol gaat spelen binnen het gebied. Om te voorkomen dat er veel rondrijdende taxi's in de deelgebieden blijven (op zoek naar een rit), is het wenselijk om een bufferzone in te richten. Dit gebeurt ook op andere plekken in en om de stad waar veel taxi's nodig zijn, zoals Amsterdam Centrum en luchthaven Schiphol. Doel van de bufferzone is dat de taxi's daar wachten tot er vraag is in het centrumgebied van Haven-Stad. Onderzocht moet worden of het mogelijk en wenselijk is om maar een beperkt aantal taxi's toegelaten in het gebied zelf. Taxi's met een bestemming in het gebied worden in dat geval toegelaten, maar mogen niet in het gebied blijven wachten op een nieuwe rit. De bufferzone biedt niet alleen wachtruimte, maar ook laadvoorzieningen voor elektrische taxi's. Binnen dit mobiliteitsplan worden Sloterdijk Centrum en de gebieden binnen de ringweg A10 als centrumgebied aangemerkt. Een locatie voor de bufferzone zou dus gezocht moeten worden in het gebied direct buiten de ring (Sloterdijk 2 of 3). Naast de locatie dient de exacte benodigde capaciteit van de bufferzone nog nader bepaald te worden.

Onderzoek verkeerssituatie Hugo de Grootplein (A8)
Deze maatregel ligt buiten de ruimtelijke scope van dit mobiliteitsplan, maar uit de verkeersanalyses blijkt dat op de Jan van Galenstraat verschillende grote fietsstromen samen komen, waaronder de fietsers op de routes vanuit Haven-Stad. Ter hoogte van het Hugo de Grootplein ontstaat een grote concentratie fietsers (in 2030 ca. 40.000 fietsers per etmaal volgens VMA). De inrichting en voorrangssituatie op deze rotonde zorgen ervoor dat er waarschijnlijk een knelpunt ontstaat voor de doorstroming van het autoverkeer (door de grote fietsstromen kan het autoverkeer niet afgewikkeld worden). Nader onderzoek naar verbetering van de doorstroming op deze specifieke locatie is nodig.

Aanpassing Kruispunt Hemknoop

De Hemknoop kent in de huidige situatie een ingewikkelde vormgeving met verschillende verbindingsbogen. Om de stedenbouwkundige kwaliteit van en de doorstroming op dit knooppunt te verbeteren moet een eenvoudiger kruispunt worden aangelegd. Hiermee wordt ook ruimte gewonnen voor ontwikkeling van de beoogde stationsomgeving rondom het metrostation. Het kruispunt wordt in de toekomst vormgegeven als een T-splitsing, waarbij de doorgaande route vanuit de stad de Nieuwe Hemweg volgt.

Zowel vanuit de doorstroming, de gewenste routekeuze en het verbeteren van de openbare ruimte is dit een noodzakelijke maatregel voor Haven-Stad. Door van de Transformatorweg de afslaande beweging te maken wordt deze route minder vanzelfsprekend gemaakt en ontmoedigd. Omdat binnen de scope van het mobiliteitsplan nog geen volledige opwaardering van de Nieuwe Hemweg plaatsvindt is deze maatregel nu niet opgenomen. Het lijkt logisch om de herinrichting van dit punt op te pakken in samenhang met opwaardering van de Nieuwe Hemweg en/of de inrichting van het gebied rondom station Hemknoop.

4.5 Mobiliteitshubs en deelmobiliteit

4.5.1 Inleiding

In Haven-Stad wordt ingezet op een laag aandeel autobezit en autogebruik. De lage parkeernorm levert hier een bijdrage aan. Voor slechts 20% van de woningen is een parkeerplaats beschikbaar. Door daarnaast in te zetten op brede beschikbaarheid van deelconcepten wordt deze verandering naar een meer duurzame mobiliteit extra aangemoedigd. Daarnaast wordt door het aanbieden van deelmobiliteit ook gezorgd dat voor iedereen voldoende manieren beschikbaar zijn om zich te verplaatsen.
Door in te zetten op deelmobiliteit wordt ook ingezet op de bredere maatschappelijke ontwikkeling om te delen: naar gebruik in plaats van bezit. Op deze manier levert deelmobiliteit ook een bijdrage op het gebied van duurzaamheid. Verschillende deelconcepten krijgen een plaats binnen Haven-Stad. Hubs worden de plekken waar deze deelconcepten beschikbaar zijn. Deze hubs dienen ook als oplossing voor het parkeervraagstuk. In de deelgebieden is geen of slechts heel beperkt ruimte op straat voor parkeren.

Dit hoofdstuk beschrijft een mogelijke invulling van mobiliteitshubs. Het gaat om een invulling die vanuit de doelstellingen van het mobiliteitsplan wenselijk is. In de praktijk van de transformatie van de deelgebieden zal deze invulling mogelijk niet overal realiseerbaar zijn. Bijvoorbeeld omdat de gewenste ruimte niet beschikbaar is op de meest optimale locatie of omdat de gemeente geen eigenaar is van de betreffende percelen en daarom beperkt zeggenschap heeft. Per deelgebied zal daarom een nadere uitwerking nodig blijven, waarbij de in dit hoofdstuk geschetste uitgangspunten zoveel mogelijk van toepassing blijven.

4.5.2 Beoogd resultaat

Hubs worden dé plekken in Haven-Stad waar mobiliteit wordt aangeboden. Het gaat daarbij zowel om parkeerplekken van eigen voertuigen als om plekken waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Het netwerk van hubs omvat verschillende typen hubs met elk hun eigen doelgroepen en functies.

Een ander doel van het werken met (grootschalige) hubs is dat mobiliteit wordt geconcentreerd op specifieke locaties, waardoor wordt gestuurd in mobiliteitsstromen. Tegelijk hebben zij tot doel om mobiliteit te bieden aan de bewoners en werknemers in Haven-Stad. Iedereen die geen eigen auto (of bijvoorbeeld bakfiets) beschikbaar heeft, kan deze alsnog gebruiken via de mobiliteitshubs. De hubs met hun deelconcepten vormen een belangrijke aanvulling op de basis van het mobiliteitssysteem.
In de deelgebieden dragen hubs bij aan het autoluw karakter van de wijken, doordat autoverkeer op specifieke plekken wordt opgevangen. Zij zorgen daarmee voor minder autobewegingen door de wijk en een aantrekkelijkere openbare ruimte, waarin meer ruimte kan worden geboden aan voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd ervaren bewoners en werknemers in het gebied veel vrijheid om het vervoermiddel van hun keuze te gebruiken.

Bij station Sloterdijk vervult de OV-hub een aanvullende functie, doordat OV-reizigers worden gefaciliteerd in hun first en last-mile. Het bieden van een comfortabele overstap op een diversiteit aan vervoermiddelen bij aankomst in het gebied, maakt het gebruik van het OV extra aantrekkelijk. Op die manier wordt verder bijgedragen aan het autoluwe karakter van de deelgebieden.

De ontwikkeling van mobiliteitshubs staat relatief gezien nog in de kinderschoenen. In Nederland wordt op kleine schaal geëxperimenteerd met mobiliteitshubs. In het buitenland zijn inmiddels grotere concepten te vinden, waarbij in verschillende steden (onder andere in België en Duitsland) ook sprak is van een netwerk van hubs. Geen van de beschikbare voorbeelden kent echter de schaal van het beoogde netwerk van hubs in Haven-Stad.

Hoewel het hub-concept aansluit bij de huidige ontwikkelingen, is er veel onzekerheid over toekomstig gebruik van deelconcepten en wat de rol van hubs daarin precies is. Bij de ontwikkeling van hubs is het daarom van belang om flexibel te blijven. Hubs moeten relatief gemakkelijk uit te breiden of juist weer in te krimpen zijn als de mate van gebruik daar aanleiding toe geeft. Het is nodig om te experimenteren en het concept in de praktijk te testen. Om mee te gaan in de ontwikkelingen én om de toekomstige bewoners direct de gewenste mobiliteitskeuzes ter beschikking te stellen.

4.5.3 Deelconcepten

Deelauto's

De meerderheid van de inwoners van Haven-Stad heeft geen eigen auto. Er wordt ingezet op goede alternatieven voor autoverplaatsingen door goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen. Voor sommige verplaatsingen met de auto vormen het openbaar vervoer en de fiets echter geen goede alternatieven. Voor die momenten komen deelauto's beschikbaar. We houden daarbij een norm aan van1 deelauto per 50 huishoudens. Dit aantal is gebaseerd op vergelijkbare ontwikkelingen in het buitenland.

Deelfietsen- en scooters

Ook komen deelfietsen en deelscooters beschikbaar. De ontwikkeling van het gebruik van deelfietsen is nog ongewis. Enerzijds is er een grote groei in bijvoorbeeld het gebruik van de OV-fiets, anderzijds hebben andere deelfietssystemen nog geen grote verandering in het fietsgebruik- en bezit laten zien. Deelfietsen worden in de huidige situatie vooral gebruikt als aanvulling op het eigen fietsbezit. Vooralsnog gaat dit mobiliteitsplan er vanuit dat deelfietsen in de directe nabijheid van de woningen vooral als aanvulling worden gebruikt, bijvoorbeeld voor bezoek of wanneer de eigen fiets gerepareerd wordt. Ook deelbakfietsen voor het vervoer van kinderen en/of goederen moeten worden aangeboden. Deelscooters kunnen een rol hebben in de middellange stedelijke verplaatsingen die voor de fiets net te lang zijn. Het gebruik van deze deelconcepten wordt aangemoedigd door ze dicht bij de woning en zichtbaar aan te bieden. Het is wenselijk dat zij deels in de openbare ruimte worden aangeboden.

Deelfietsen bij OV-locaties hebben een andere functies dan deelfietsen bij de woningen. Hier dient het als voor- of natransport voor het OV. Dit maakt het OV aantrekkelijker. Daarom moet er bij alle HOV-haltes deelfietsen worden aangeboden. Deze maatregel is aanvullend op de maatregelen uit de Agenda Autoluw om bij alle metrostations deelfietsen aan te bieden.

Overige deelconcepten

In de hubs in Haven-Stad wordt ook ruimte geboden aan overige deelconcepten. Denk bijvoorbeeld aan specials zoals cargobikes of een verhuisbusje. Maar ook alternatieve kleine vormen van vervoer kunnen een plaats krijgen.

4.5.4 Inleiding

In Haven-Stad worden verschillende typen hubs gerealiseerd die aansluiten bij verschillende doelgroepen en het gewenste gebruik van de hubs. De verschillende typen hubs moeten bijdragen aan de gewenste mobiliteitsshift naar openbaar vervoer en fiets, maar de bewoners (en mogelijk werknemers) wel de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van een auto. Mede daarom zijn bepaalde vervoertypen die dagelijks gebruikt worden of waarvan gebruik wordt aangemoedigd juist dichtbij en in alle hubtypes beschikbaar. Terwijl andere typen die minder vaak gebruikt worden of waarvan gebruik ontmoedigd wordt (bijvoorbeeld deelauto's) juist meer op afstand staan.

Buurthubs. Dit is het laagste niveau, kortom het dichtst bij de woningen. Op deze locatie komen deelfietsen beschikbaar. Deelscooters hoeven niet per se op dit niveau beschikbaar te zijn, maar kunnen bijvoorbeeld per elke twee hubs op kavelniveau worden aangeboden.

Wijkhubs. Dit zijn dé plekken waar mobiliteit zich concentreert in de wijk. In deze grootschalige hubs worden naast kleinschalige concepten ook deelauto's aangeboden. De hubs worden gecombineerd met een (deels) openbare parkeervoorziening; hierin worden zoveel mogelijk parkeerfuncties voor de wijk geconcentreerd en gecombineerd. Hiermee ontstaan optimale mogelijkheden voor dubbelgebruik en om de hoeveelheid aangeboden deelauto's aan te kunnen passen aan de vraag. Het realiseren van grotere hubs biedt daarnaast een schaalvoordeel. Het verzorgingsgebied van een hub is groter, waardoor meer deelauto's moeten worden aangeboden. Hierdoor wordt de kans op 'misgrijpen' kleiner en is het mogelijk om een grotere variatie aan deelauto's aan te bieden, en om de oplaadvoorzieningen voor elektrische deelauto's efficiënter aan te leggen.

Om autogebruik niet aan te moedigen worden hubs met (deel)auto's aan de rand van de wijk en op afstand van de meeste woningen gerealiseerd. Voor een deelauto moet men daardoor maximaal ca. 400 meter lopen. De locaties van de mobiliteitshubs zijn een afweging tussen het aanbieden van automobiliteit en het niet stimuleren van autogebruik. Een grotere afstand om het gebruik van automobiliteit verder af te remmen is niet nodig. Door de lage parkeernorm in de gebieden wordt dit al bereikt. Het aanbieden van deelauto's binnen elk bouwblok maakt de drempel om de auto te gebruiken echter te laag.

Hubtype	Verzorgingsgebied	Doelgroep	Deelconcepten	Doel	Eisen
Buurthub	Bouwblok	Bewoners Werknemers	Fiets, scooter, overige kleine concepten	Wenselijke alternatieven voor de auto in de directe nabijheid beschikbaar stellen	- Zichtbaarheid deelconcepten
Wijkhub	Ca. 2.000 -3.000 woningen	Bewoners Werknemers Bezoekers	Auto, fiets, scooter, overige kleine concepten	Concentreren van auto-mobiliteit op specifieke locaties, autogebruik beschikbaar stellen voor iedereen, maar op afstand	- Loopafstand bewoners, maximaal 400 meter. - Minimaal 400 meter van station
Deelgebied overstijgende hubs	Meerdere deelgebieden	Bewoners Werknemers Bezoekers	Specials, (huur)auto's. Evt: fiets, scooter, overige kleine concepten	Aanbieden van alternatieven voor incidenteel gebruik	- Minimaal 400 meter van station
OV-hubs	Haven-Stad	OV-gebruikers: forensen, werknemers, bezoekers	Fietsen, scooters, overige kleine concepten	Aanbieden van deel-concepten om te voorzien in de first mile en last mile	- Direct bij station - Geen auto's

Figuur 32 - Tabel typen hubs

Een hub met deelauto's in de directe nabijheid van het station heeft als risico dat deelauto's gebruikt worden voor de last-mile verplaatsing, waarbij reizigers die met het OV aankomen overstappen op de auto om zich verder te verplaatsen binnen de stad. Dit kan zowel binnen Haven-Stad als naar andere bestemmingen binnen de stad zijn. Gezien de doelstelling om het autogebruik in Haven-Stad, maar ook in de rest van de stad af te remmen is dat ongewenst. Wijkhubs met deelauto's worden daarom op minimaal 400 meter van een station gerealiseerd.

Deelgebied overstijgende hubs. Deze hubs zijn een aanvulling op de wijkhubs. Het verzorgingsgebied beslaat meerdere deelgebieden. In deze mobiliteitshubs worden naast de reguliere deelconcepten zogenaamde 'specials' aangeboden zoals deelbakfietsen, (verhuis)busjes, etc. Ook is het mogelijk dat in deze hubs reguliere autoverhuurders komen. Dit kan gewenst zijn voor bijvoorbeeld vakanties en langere autoritten waarvoor deelauto's (op dit moment) niet aantrekkelijk zijn.

OV-hubs: bij Station Sloterdijk, maar in de toekomst ook bij metrostations of grotere tramhaltes worden OV-hubs gerealiseerd. Deze hubs zijn gericht op het faciliteren van de first- en last-mile van OV-reizigers. Gezien het gewenste autoluwe karakter van Haven-Stad moet het maken van deze bewegingen met de auto niet worden gestimuleerd. In de OV-hubs worden daarom in eindsituatie vooral deelfietsen en deelscooters voorzien. Op het Piarcoplein wordt de komende jaren een pilot gedaan met het aanbieden van deelauto's. Het gebruik van deze deelauto's moet goed worden gemonitord. Wanneer blijkt dat deze deelauto's voor andere motieven worden gebruikt dan de first- en last-mile in het gebied kan dit aanleiding geven om toch bij OV-locaties deelauto's aan te bieden.

De OV-hub op het Piarcoplein kan een rol vervullen voor personenvervoer van en naar de haven. Gezien de afstanden in het havengebied zouden elektrische fietsen en/of scooters een aantrekkelijke invulling van de last mile kunnen zijn. Hiermee kan het autoverbruik richting de haven worden verminderd.

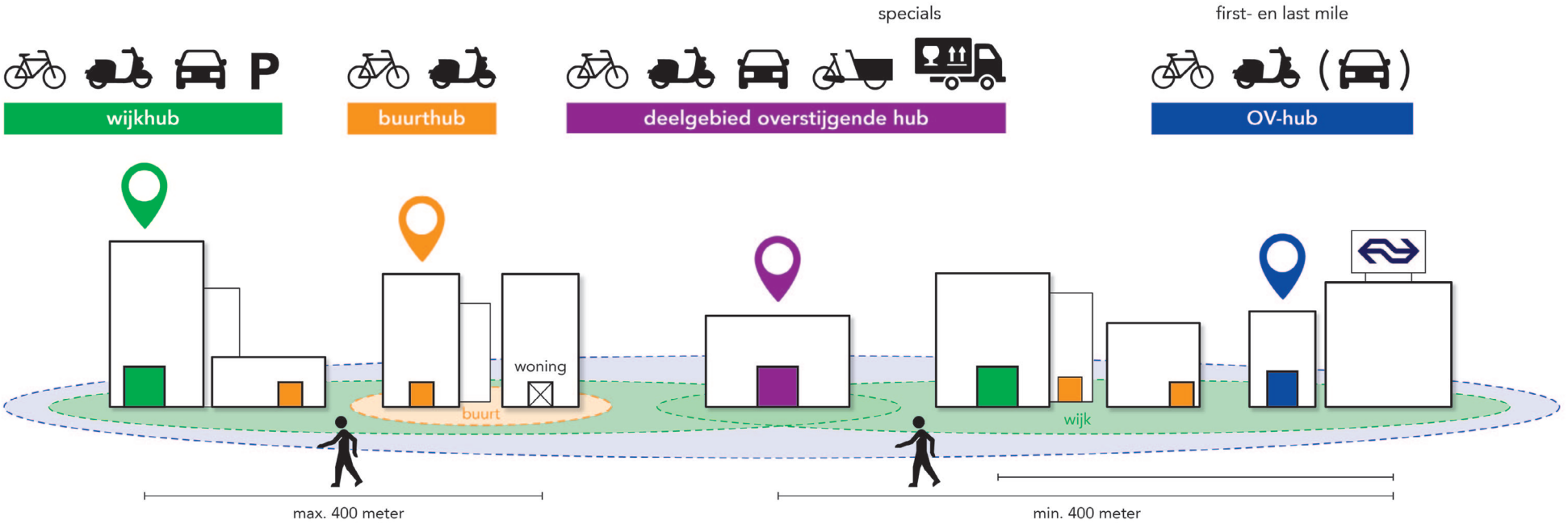
Uitgangspunten aantallen

- Ca. 1 deelauto per 50 woningen
- Ca. 1 deelfiets per 100 inwoners
- Ca. 1 (wijk)hub per 3000 woningen

Omvang en locatie hubs

- Hubs met auto's op minimaal 400 meter van een treinstation: voorkomen ongewenst gebruik
- Maximale loopafstand tot wijkhub met deelauto's: 400 meter vanaf de woning
- Wijkhubs zoveel mogelijk combineren met openbare parkeervoorziening
- Zoveel mogelijk parkeerfuncties combineren met mobiliteitshub
- Voordelen grotere hubs:
  - Variatie deelconcepten
  - Kleinere kans op 'misgrijpen' vervoermiddelen
  - Efficiëntere bedrijfsvoering
  - Efficiency m.b.t. aanleg oplaadvoorzieningen

Figuur 33 - Uitgangspunten hubs en deelmobiliteit



Figuur 34 - Schematische weergave hubsysteem

In bovenstaande verbeelding is schematisch weergegeven hoe het netwerk van hubs eruit kan komen te zien. Te zien is hoe de verschillende hubs zich tot elkaar verhouden en welke vormen van (deel)mobiliteit zij omvatten. Waarbij ook de maximale afstand tussen woning en wijkhub is weergegeven, net als de minimale afstand tussen station en wijkhub.

4.5.5 Te realiseren hubs per deelgebied (maatregelen)

Hieronder worden de te realiseren hubs per deelgebied toegelicht met hun beoogde zoeklocaties. Daarbij komen alleen de wijkshubs en OV-hubs aan bod. Dit zijn grote voorzieningen met specifiek vereiseten aan de locaties. De buurthubs zijn kleiner en worden per bouwblok gerealiseerd, hun locaties hoeven niet op het niveau van het deelgebied bepaald te worden. In de het overzicht met maatregelen zijn de buurthubs aangeduid als M5 en M6.

OV-Hub Sloterdijk-Centrum (M1)

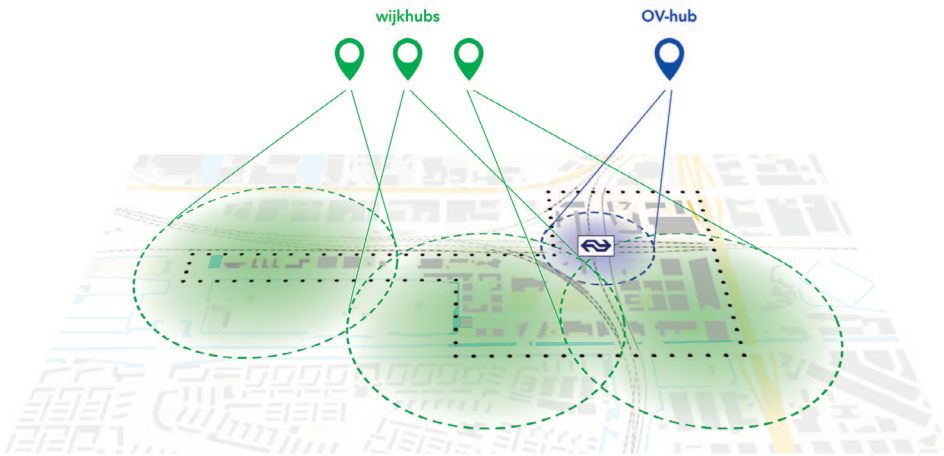
Het deelgebied Sloterdijk Centrum is door de centrale ligging van station Sloterdijk uitermate goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een groot deel van de woningen en arbeidsplaatsen liggen binnen 400 meter van het station en vrijwel alle woningen en arbeidsplaatsen liggen binnen de voorgeschreven 800 meter van hoogwaardig OV. Voor de bewoners en werknemers in het gebied geldt dus dat er een zeer goed alternatief voor de auto beschikbaar is. Ook in dit gebied wordt ingezet op 1 deelauto per 50 woningen. Er moet ruimte worden gereserveerd om het aantal deelauto's naar boven bij te stellen als dat nodig blijkt.

Bij het station wordt een OV-hub gerealiseerd. Er wordt daarbij gekeken naar de locatie op het Piarcoplein. Op dit moment wordt een pilot voorbereid voor het realiseren van een hub op deze locatie. In de pilot zal breed worden geëxperimenteerd met deelconcepten om zo een goed beeld te krijgen van het gebruik. De pilot betreft echter een kleinschalige hub, de beoogde OV-hub kent een veel grotere omvang en vormt een losstaand project.

Wijkhubs Sloterdijk-Centrum (M2)

Wijkhubs met deelauto's worden waar mogelijk op afstand van het station gerealiseerd. Het situeren van (in ieder geval) één mobiliteitshub aan de zuidelijke rand van het gebied biedt de mogelijkheid om het gebied nog beter te verbinden met de buurten ten zuiden van de Haarlemmerweg, zodat ook die buurten gebruik kunnen van de hub.

Voor Sloterdijk Centrum zijn in onderstaande afbeelding globale zoekgebieden aangewezen voor drie mobiliteitshubs, en geen exacte locaties. Vanuit het project worden inmiddels onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijke locaties voor openbare parkeervoorzieningen in dit gebied en de rol die de gemeente daarbij kan spelen. Op deze locaties wordt bezoekersparkeren gecombineerd met een hub-functie, waarbij de omvang van het hub-gedeelte flexibel kan worden gemaakt.

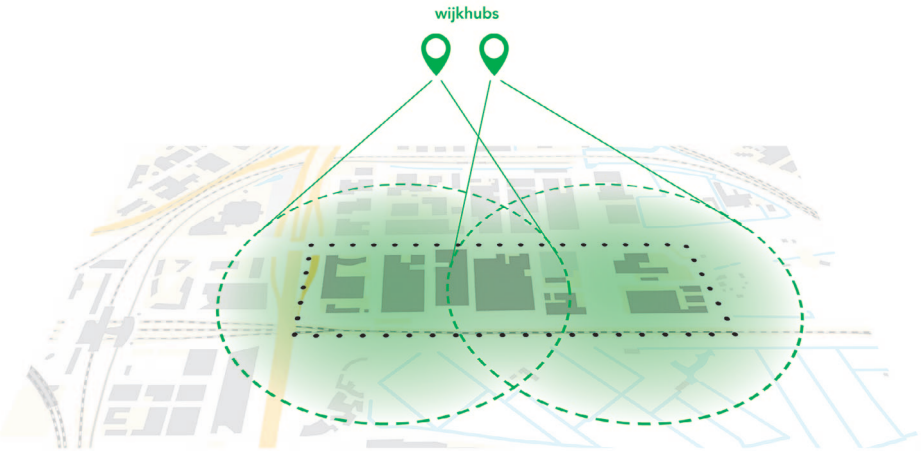


Figuur 35 - Zoeklocaties hubs Sloterdijk Centrum

Wijkhubs Sloterdijk 1 – Zuid (M3)

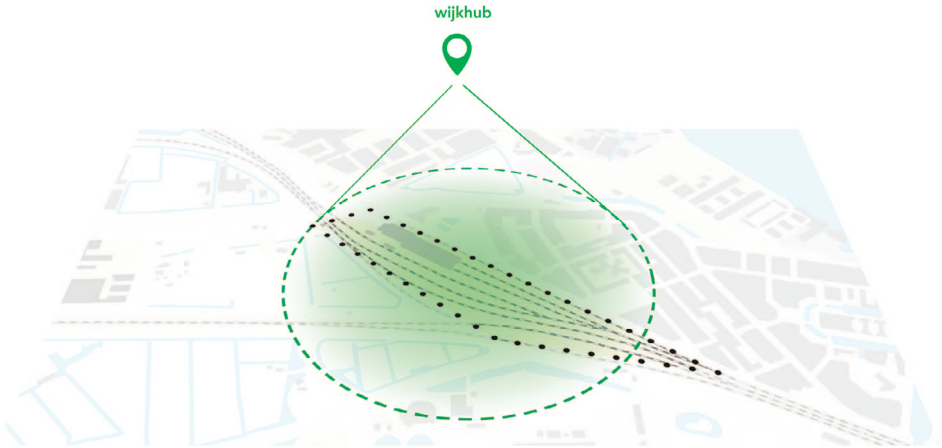
Ondanks dat (een deel van) het deelgebied Sloterdijk I – Zuid ook binnen loopafstand van station Sloterdijk ligt, ligt het minder voor de hand dat een mobiliteitshub gebruikt gaat worden door OV-reizigers die een deelauto willen gebruiken voor een verplaatsing naar de rest van de stad.

Sloterdijk I – Zuid bestaat uit 6 (clusters van) blokken. Binnen die blokken worden verschillende kavels ontwikkeld. Voor Sloterdijk I – Zuid wordt voorgesteld om twee mobiliteitshubs voor deelauto's te realiseren; één aan de west- en één aan de oostkant van het deelgebied. Beide zoveel mogelijk aan de noordkant om weinig verkeersbewegingen in het gebied te krijgen. In totaal gaat het naar verwachting om ca. 190 deelauto's. Aangezien er in Sloterdijk 1-Zuid geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd wordt in deze hubs wordt vervolgens ook het bezoekersparkeren voor het gebied opgelost, en het parkeren voor bewoners en werknemers van de blokken waar de mobiliteitshubs zijn gevestigd.



Figuur 36 - Zoeklocaties hubs Sloterdijk 1-Zuid

Wijkhub Zaanstraat Emplacement (M4)
Op het Zaanstraat emplacement worden naar verwachting ca. 1.800 woningen gebouwd. Een precieze invulling is nog niet bekend, maar het is aannemelijk dat het gebied voor autoverkeer enkel ontsloten wordt aan de kant van de Transformatorweg/Nieuwe Hemweg (westzijde). Om geen onnodig autoverkeer in het gebied te krijgen is het wenselijk om auto's zo snel mogelijk af te vangen aan het begin van het gebied. Gezien de langwerpige vorm van het gebied is dat nog een uitdaging, omdat de deelauto's bij voorkeur wel in het midden van het gebied worden aangeboden om voor iedereen bereikbaar te zijn.



Figuur 37 - Zoeklocaties hubs Zaanstraat Emplacement

4.5.6 Sturing door gemeente
Het is de wens van de gemeente om te komen tot een integraal systeem van mobiliteitshubs met een blijvend karakter. Het is daarom wenselijk om enige mate sturing te houden op de invulling van de hubs. Omdat de gemeente slechts beperkt grondpositie heeft in de verschillende deelgebieden is het echter lastig om direct te sturen op het realiseren van dit systeem door derden middels tenders of aanbestedingen.

Sloterdijk 2

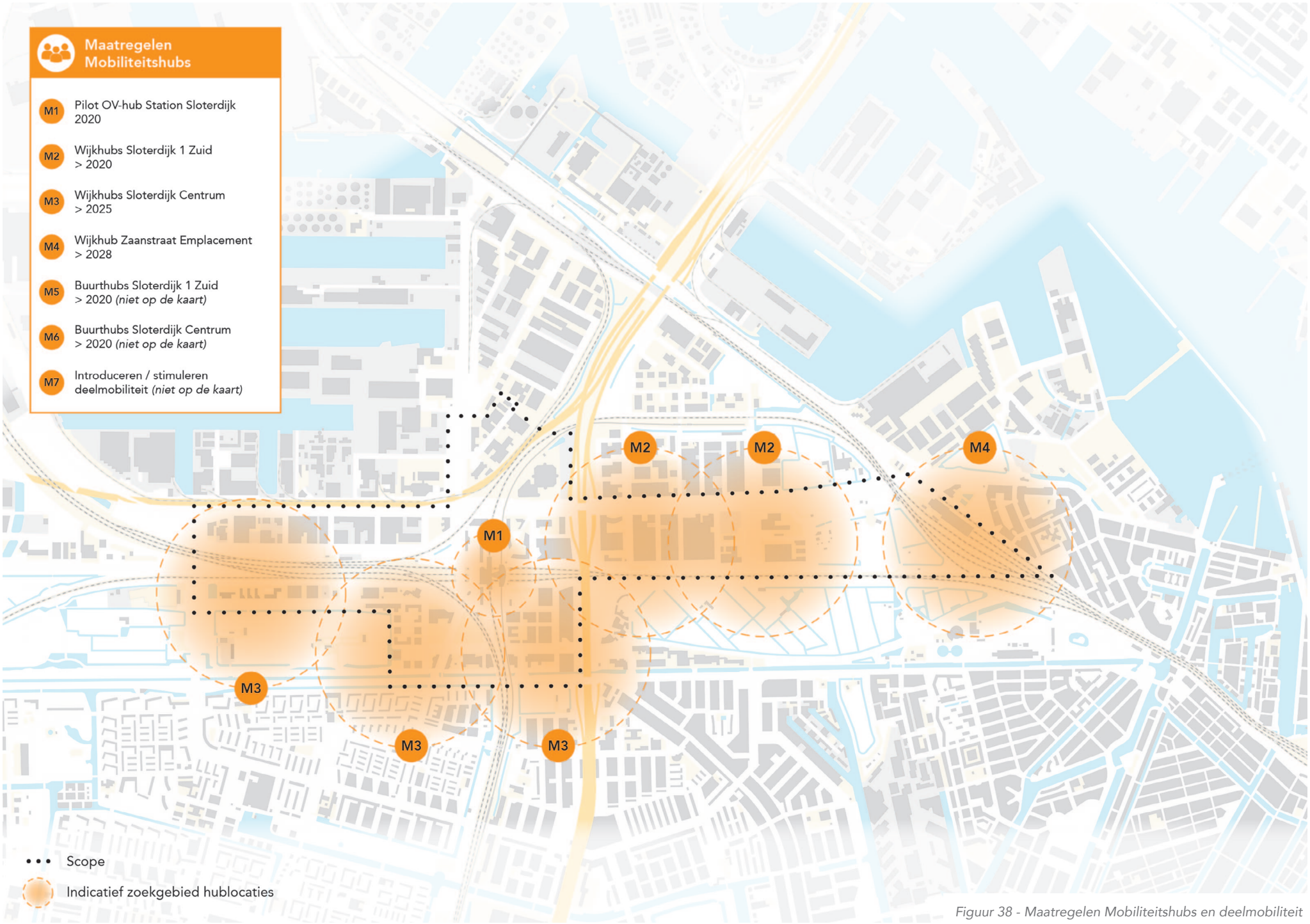
In Sloterdijk II –Zuid worden bedrijven, kantoren en voorzieningen gerealiseerd, maar - waarschijnlijk - geen woningen. Voor kantoren en bedrijven worden parkeerplaatsen gerealiseerd volgens de Nota Parkeernormen. Het is aan de bedrijven zelf om een deel van deze parkeercapaciteit aan te bieden als vorm van deelcapaciteit. Daarnaast kunnen de werknemers en bezoekers gebruik maken van de OV-hub op het Piarcoplein.

Ervaringen elders in de stad leren dat het met name lastig is om te sturen op de invulling en gebruik van inpandige parkeervoorzieningen in eigendom van derden. De gemeente zou daarom een rol moeten nemen in het eigendom of beheer van parkeervoorzieningen waar grootschalige hubs voorzien zijn. Op deze manier kan de gemeente sturen op:

- De omvang de hubs, en deze aanpassen indien omstandigheden erom vragen;
- De typen en aantallen van de aangeboden deelconcepten;
- Het blijvend karakter van de hubs;
- Prijsstelling openbare parkeerplaatsen.

Wanneer deze sturing volledig aan marktpartijen wordt gelaten is het lastig om te voorzien hoe de hubs zich zullen ontwikkelen.

4.5.7 Mobility as a Service (MaaS)
Door het combineren van verschillende vervoersvormen in een netwerk van hubs, de beschikbaarheid van openbaar vervoer en het aanbieden van deelsystemen bij OV-haltes wordt het gebied zeer geschikt voor het aanbieden van Mobility as a Service-concepten waarbij m-et één abonnement meerdere modaliteiten kunnen worden gebruikt. Vooralsnog wordt niet direct gestuurd op het realiseren van deze concepten, de verwachting is dat initiatieven op dit vlak vanuit de markt zullen ontstaan.



Figuur 38 - Maatregelen Mobiliteitshubs en deelmobiliteit

4.6 Parkeren

4.6.1 Inleiding

Binnen Haven-Stad is het de wens om te komen tot een modal shift met een zeer laag aandeel auto. Zonder deze modal-shift is het niet mogelijk om het gewenste programma te realiseren. In de huidige situatie zijn deelgebieden als Sloterdijk 1 – Zuid en Sloterdijk 2 in grote mate ingericht op gebruik van de auto. Parkeerplaatsen op straat zijn in ruime mate aanwezig. Dit ondanks een ligging nabij het treinstation. In Sloterdijk Centrum zijn relatief gezien minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De daar aanwezige bedrijven en kantoren hebben vaak hun eigen parkeergelegenheid.

In verschillende deelgebieden zijn de parkeertarieven voor Amsterdamse begrippen laag (zie kader) en in Sloterdijk 2 is parkeren op straat zelfs gratis. Het beeld bestaat dat dit ervoor zorgt dat Sloterdijk 2 veel wordt gebruikt door mensen die elders in de stad moeten zijn. Zij parkeren hun auto in het gebied en vervolgen hun weg met het OV of de fiets.

Deelgebied:	Tarief:	Tijden:
Sloterdijk Centrum	€ 2,50 p/u	9:00-19:00 uur
Sloterdijk 1 (Zuid)	€ 0,10 p/u eerste 3 uur, daarna € 3,50 p/u	9:00-19:00 uur
Sloterdijk 2	Gratis	nvt
Omgeving Zaanstraat	-	-
Emplacement	€ 4,50 p/u	9:00-0:00 uur

Figuur 39 - Parkeertarieven Haven-Stad Zuid

4.6.2 Ontwikkelstrategie en Gebiedsvisie

Ontwikkelstrategie Haven-Stad

In de ontwikkelstrategie zijn verschillende uitgangspunten opgenomen ten aanzien van autoparkeren. Deze uitgangspunten sluiten aan bij de wens en noodzaak om het autogebruik te beperken:

- Een lage parkeernorm van gemiddeld 0,2 auto's per woning;
- Beperken (of minimaliseren) van parkeren op straat: parkeren wordt zoveel mogelijk op de kavel/inpandig gerealiseerd. Dit geldt ook voor bezoekersparkeren;
- Het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen waar het autoverkeer zoveel mogelijk wordt afgevangen, om autobewegingen door het gebied te voorkomen.

De Ontwikkelstrategie doet alleen uitspraak over de parkeernorm voor bewoners. Voor overige parkeerfuncties, zoals parkeren voor bedrijven, voorzieningen en bezoekers, zijn geen uitspraken gedaan. Daarvoor is de Nota Parkeernormen Auto (2017) van toepassing.

In de Investeringsnota's van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1 – Zuid zijn de punten overgenomen ten aanzien het beperken van het parkeren op straat en een laag aantal parkeerplaatsen in het gebied. Om daarmee meer ruimte te bieden aan langzaam verkeer en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte te kunnen bieden.

Gebiedsvisie Sloterdijken-West

In de concept gebiedsvisie voor Sloterdijken-West is voor Sloterdijk 2 opgenomen dat ook hier wordt ingezet op zoveel mogelijk inpandig parkeren voor bedrijven en bezoekers. Daarnaast is het de wens om van Sloterdijk 2-Zuid een A-locatie te maken in de het kader van de Nota Parkeernormen Auto. Hiermee wordt de parkeernorm voor kantore /bedrijven omlaag gebracht en kan maatwerk worden toegepast voor voorzieningen.

4.6.3 Beoogd resultaat

Maatregelen ten aanzien van parkeren hebben tot doel om het autobezit en autogebruik binnen de deelgebieden te beperken. Binnen de ruimtelijke scope van het Mobiliteitsplan zal een geleidelijke transformatie plaatsvinden. Tot die tijd zal er telkens een situatie zijn waarin kavels ontwikkeld worden (of zijn) met beperkte parkeerruimte, terwijl in het omliggende gebied voldoende parkeerruimte op straat beschikbaar is. Er moet voorkomen worden dat de beschikbare parkeerruimte op aangrenzende kavels ervoor zorgt dat nieuwe bewoners en gebruikers worden aangemoedigd om de auto te blijven gebruiken. Bij voorkeur worden nieuwe bewoners en werknemers van het gebied bij het moment van verhuizen al aangemoedigd om de auto niet te gebruiken.

Volgens het huidige beleid krijgen nieuwe bewoners geen parkeervergunning. Wanneer de parkeertarieven in de omgeving laag zijn is het echter een risico dat men kiest om een abonnement te kopen. Dit moet ontmoedigd worden. Daarnaast is het betaald parkeren op dit moment slechts tot 19:00. Ook dit zorgt ervoor dat men de auto blijft gebruiken. Het gaat hierbij om de nog aanwezige parkeerplaatsen in de deelgebieden zelf, maar ook om parkeerplaatsen in de aanliggende transformatiegebieden als Sloterdijk 1 – Noord en Alfadriehoek.

In de te realiseren parkeervoorzieningen wordt rekening gehouden met de transitie naar elektrisch rijden. Concreet wordt 25% van de parkeerplaatsen uitgerust met een laadvoorziening. De overige 75% wordt voorbereid op het toevoegen van een laadvoorziening (benodigde verbindingen zijn aanwezig).

4.6.4 Maatregelen

Collectieve parkeervoorzieningen (P1)
Conform de ontwikkelstrategie wordt ingezet op collectieve (en openbare) parkeervoorzieningen. Deze parkeervoorzieningen krijgen een bredere functie dan in de Ontwikkelstrategie. In plaats van de destijds benoemde Parkeerhubs spreken we nu van Mobiliteitshubs, waarin verschillende modaliteiten worden gecombineerd en deelconcepten worden aangeboden. Zij hebben tot doel deelmobiliteit aan te bieden en verkeersstromen te concentreren op specifieke plekken in de deelgebieden. Zie voor een nadere toelichting ook het hoofdstuk over Mobiliteitshubs.

Passend parkeerregime (P2)
Ten aanzien van het parkeerregime worden de volgende maatregelen voorgesteld. Doel hiervan is om het autobezit en autogebruik binnen het scopegebied te ontmoedigen.

1. Conform de Nota Parkeernormen worden **geen parkeervergunningen** (voor parkeren op straat) uitgegeven aan bewoners, kantoren, bedrijven en voorzieningen van getransformeerde kavels. Dit is in lijn met de Nota Parkeernormen Auto.

2. Invoeren van een passend betaald parkeerregime in de deelgebieden binnen de scope en de deelgebieden direct daarbuiten (Minervahaven, Sloterdijk 1 – Noord, Alfadriehoek). Dat wil zeggen een tariefstelling passend bij een centrummilieu (Sloterdijk Centrum) en direct aangrenzende gebieden. Daarbij dient het betaald parkeren minimaal te geleden tot 19:00 uur, om te ontmoedigen dat bewoners na hun werkdag alsnog van de beschikbare openbare parkeerruimte gebruik maken. Om de nieuwe bewoners en werknemers direct een andere vervoerwijze te laten kiezen, moet dit passen parkeerregime bij voorkeur gelijktijdig met de ontwikkeling van de deelgebieden worden ingevoerd. Wanneer dit niet haalbaar is, moet goed worden gemonitord hoe de parkeerdruk in de gebieden zicht ontwikkelen.

Sturen op parkeernorm bewoners (P3)
In de Ontwikkelstrategie Haven-Stad staat een parkeernorm van gemiddeld 0,2 per woning voor het hele gebied. Bij de bouwplannen in alle gebieden dient te worden gezorgd dat de parkeernorm voor bewoners uitkomt op gemiddeld 0,2 plaatsen per woning.

De parkeernorm voor bezoekers van bewoners blijft – conform de Nota Parkeernormen – 0,1 per woning in de deelgebieden Sloterdijk 1-Zuid en het Zaanstraat Emplacement. Gezien de nabijheid van station Sloterdijk is de parkeernorm voor bezoekers in Sloterdijk Centrum onlangs vastgesteld op 0,05.



4.7 Logistiek

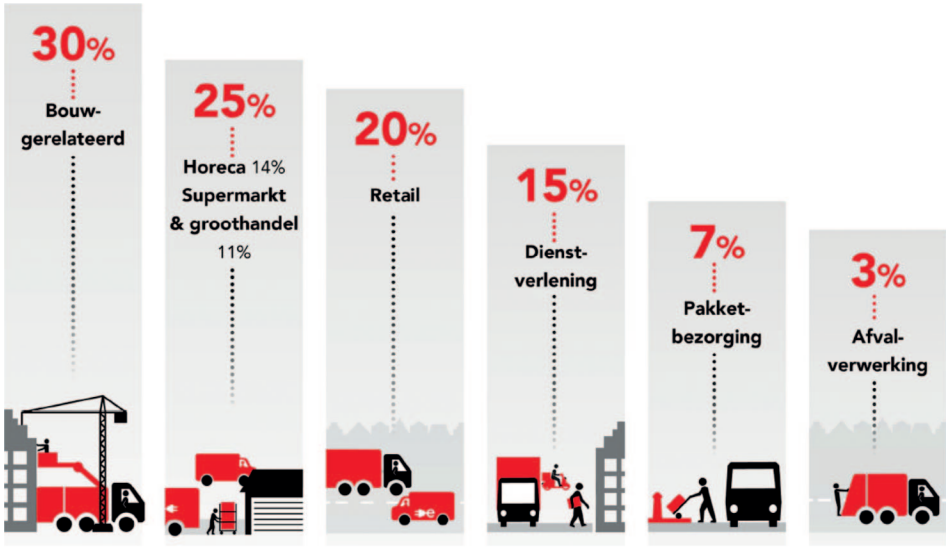
4.7.1 Inleiding

Logistieke stromen zijn van groot belang voor de stad. Bouwplaatsen moeten bevoorraad worden en winkels en restaurants gevuld. Daarnaast wordt er steeds meer online besteld en laten we in grote getalen onze maaltijden bezorgen. De grootste logistieke stroom is bouwgerelateerd. Daarna zijn de grootste stromen ten behoeve van horeca, supermarkten en retail. Pakketbezorging heeft nog maar een relatief klein aandeel in de totale logistieke stroom. De absolute aantallen hiervan stijgen de afgelopen jaren wel elk jaar met 5% doordat steeds meer online wordt gekocht.

Een andere ontwikkeling die zorgt voor een toename van logistiek verkeer is dat veel bedrijven relatief weinig voorraad willen hebben en goederen op het laatste moment 'just in time' laten bezorgen. Daarbij kom t ook nog dat steeds meer bedrijven de goederen op de dag zelf bestellen. Ongeveer een derde van de stadslogistiek is 'same day delivery'. Dit is efficiënt voor de bedrijfsvoering, maar niet voor de hoeveelheid logistiek verkeer. De verschillende logistieke stromen moeten in goede banen worden geleid. Juist de ontwikkeling van een nieuw gebied biedt kansen dit goed in te passen.

Routes voor gevaarlijke stoffen

Binnen de ruimtelijke scope van het mobiliteitsplan liggen twee routes die onderdeel zijn van het zogenaamde Basisnet. Het netwerk van wegen en vaarwegen die de aangewezen routes omvatten voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft de autosnelweg A5 en Basisweg door Sloterdijk 2 naar de A10-noord. Port of Amsterdam voert in samenwerking met de gemeente een quick scan uit naar deze routes voor gevaarlijke stoffen. Binnen dit plan worden geen uitspraken gedaan over gevaarlijke stoffen routes.

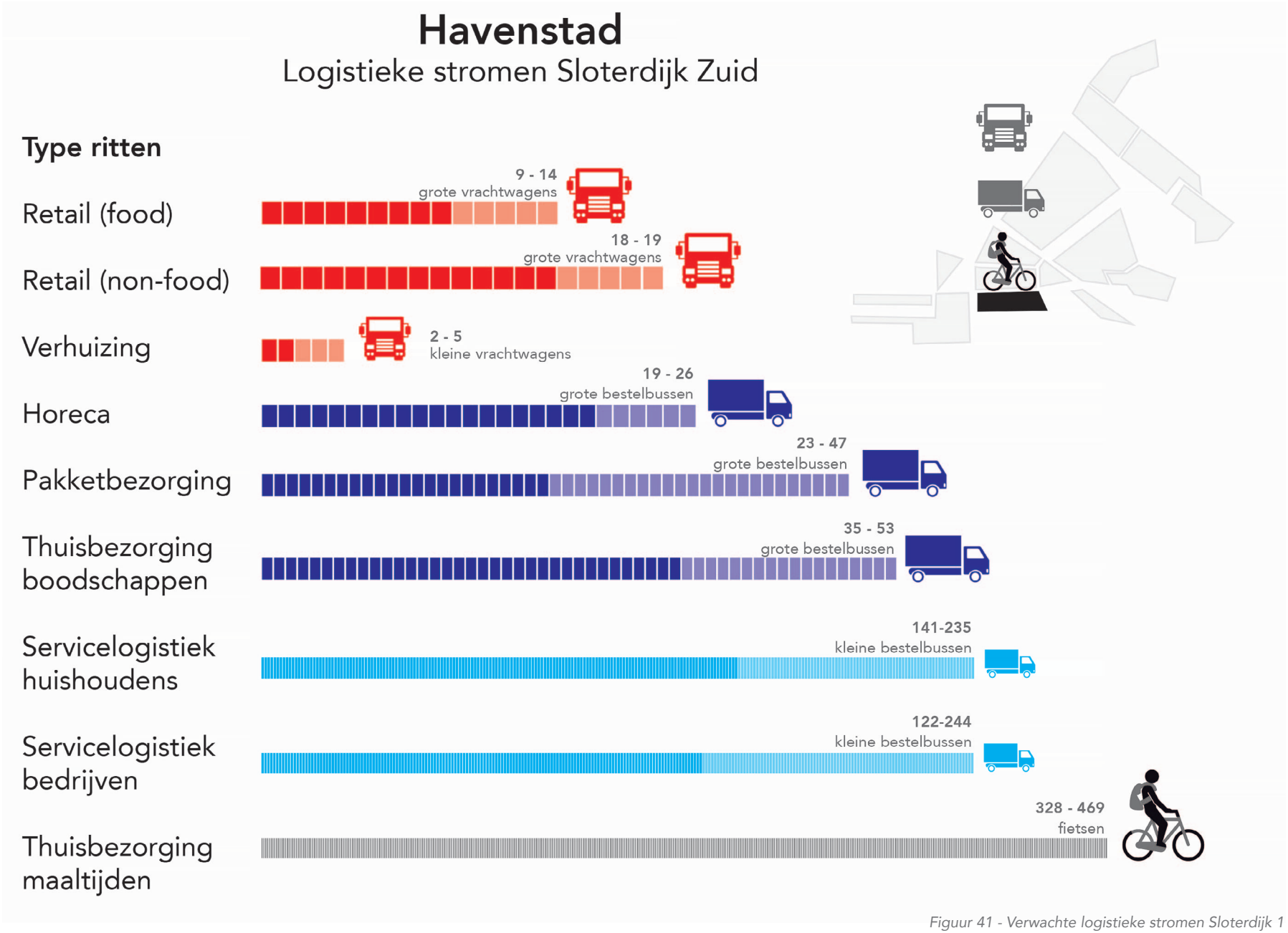


Figuur 40 - Verdeling logistieke stromen

4.7.2 Verwachte situatie

Om een eerste inschatting te maken van de te verwachten logistieke stromen in de deelgebieden, is een verkenning gedaan voor het gebied Sloterdijk 1 – Zuid. Uit verschillende onderzoeken zijn kengetallen ten aanzien van logistiek gecombineerd en afgezet tegen het te realiseren programma in het gebied. Daarbij zijn ruwe inschattingen gemaakt van bijvoorbeeld de aantallen bedrijven die zich vestigen in het gebied. Ook zijn aannames gedaan over de gebruikte vervoermiddelen. Deze kunnen in de praktijk afwijken. Het resultaat van deze verkenning is zichtbaar in onderstaand beeld. Hierin zijn de te verwachten logistieke stromen per dag weergegeven voor Sloterdijk 1 – Zuid.

Gezien het detailniveau van de gedane verkenning moeten de aantallen worden gezien als een ruwe schatting; er is daarom ook een bandbreedte gehanteerd. Toch geven de getallen enig inzicht in de aanzienlijke omvang van de te verwachte stromen. Dit onderstreept het belang om bij de ontwikkeling van de deelgebieden voldoende ruimte te bieden aan de afwikkeling van logistieke stromen.



Figuur 41 - Verwachte logistieke stromen Sloterdijk 1 – Zuid (per dag)

4.7.3 Beoogd resultaat

Er zijn een aantal aandachtpunten waar logistiek binnen de ontwikkelgebieden aan moeten voldoen:

• **Verkeersveilig.** Vrachtwagens zijn 7 keer vaker betrokken bij een ongeval dan regulier autoverkeer. Bij de inrichting van de nieuwe gebieden moet daarom goed worden gekeken hoe de verkeersveiligheid kan worden bevorderd.

• **Beperking logistieke bewegingen binnen de gebieden.** Voor zowel de verkeersveiligheid als voor de leefbaarheid in het algemeen is het wenselijk om logistiek vervoer aan de rand van het gebied te laten laden & lossen. Dit geldt in ieder geval voor grote voertuigen, maar vanwege de grote hoeveelheden ook voor een deel van de kleinere vervoerders.

• **Schoon.** Met het Actieplan Schone Lucht (april 2019) is bepaald dat alle logistiek binnen de Ring A10 in 2025 emissievrij moet zijn, een groot deel van het scopegebied valt daar binnen. In 2030 geldt dit voor de hele bebouwde kom.

• **Voldoende capaciteit.** Haven-Stad moet een gebied worden met een grote verscheidenheid aan functies. Dit betekent dat in alle gebieden logistieke bewegingen zijn. Voor een succesvolle functiemenging moet daarom voldoende capaciteit beschikbaar komen voor logistiek.

• **Geen hinder doorgaande routes.** Een beperking van logistieke bewegingen binnen de gebieden moet er niet toe leiden dat logistiek verkeer hinder veroorzaakt op de (weinige) doorgaande routes.

4.7.4 Maatregelen

Om bovengenoemde resultaten te halen worden in ieder geval onderstaande de volgende maatregelen voorgesteld. Daarnaast wordt stadsbreed gewerkt aan het programma logistiek. Mogelijk komen hieruit nog aanvullende maatregelen naar voren. Ook kunnen mogelijke logistieke hubs, zoals ze nu worden opgenomen in de hubvisie, effect hebben op de vorm en de hoeveelheid van de logistieke stromen in de deelgebieden.

Pakketbezorging in hubs (L1)

Om te voorkomen dat pakketbezorgers door de deelgebieden gaan rijden kunnen in de buurt- en/of wijkhubs pakketwanden worden aangelegd. Hier kunnen de pakketten in één keer worden bezorgd. Daarnaast is het wenselijk dat kleinschalig bouw- en serviceverkeer in de hubs parkeert.

Inventarisatie logistieke bewegingen (L2)

Gezien de grote dichtheden die worden gerealiseerd komen er ook veel logistieke bewegingen in een relatief klein gebied. De omvang van deze stromen moeten te ontwikkelen blok / gebied in kaart worden gebracht om te bepalen op welke manier de logistiek goed is in te passen. Daarmee kan worden getoetst of de geplande voorzieningen voor het laden&lossen toereikend en wenselijk zijn.

Expeditieruimtes (L3)

Op locaties waar veel leveringen worden verwacht, zoals bijvoorbeeld clusters van voorzieningen, is het wenselijk om logistieke stromen af te handelen in inpandige expeditieruimtes. Daar waar mogelijk dienen deze te worden gerealiseerd in de bouwblokken. Het grote aantal leveringen op dergelijke locaties zorgt voor onveilige situaties bij laden en lossen op straat. Bovendien zal er een groot aantal laad & los plaatsen of dropzones moeten worden gerealiseerd om laden en lossen op straat mogelijk te maken. In Haven-Stad zijn er niet of nauwelijks parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het realiseren van dropzones lokt mogelijk oneigenlijk gebruik uit. De plaatsen zullen worden gebruikt voor bijvoorbeeld kort parkeren of door stil staande taxi's. Het risico is dat juist het laden en lossen vervolgens veelvuldig op de rijbaan plaatsvindt.

Dubbelgebruik laad&losplekken (L4)

Laad&losplekken worden meestal niet de hele dag gebruikt. Voor een mooie en efficiënte openbare ruimte kunnen deze zodanig worden ingericht dat deze in de avonduren kunnen worden gebruikt voor fietsparkeren of verblijfsruimte.

Naast bovenstaande maatregelen wordt het gebruik van kleine elektrische voortuigen voor logistiek aangemoedigd binnen het scopegebied. De fietsbanen, zoals voorgesteld in het hoofdstuk fiets (maatregel F1A), dragen hieraan bij.

4.8 Gedragsbeïnvloeding

4.8.1 Inleiding

In de voorgaande paragrafen is een integraal pakket beschreven van vooral fysieke maatregelen. Door in te zetten op een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, hoogwaardig OV en een autoluwe openbare ruimte, wordt een ander mobiliteitsgedrag aangemoedigd in de deelgebieden. De effecten hiervan zijn terug te zien in de modal split, zoals beschreven in paragraaf 4.2. In aanvulling op de fysieke maatregelen kan gedragsbeïnvloeding worden ingezet om de effecten op de modal split te vergroten. Met gedragsbeïnvloeding kan gebruik van gewenste vormen van mobiliteit door toekomstige bewoners en werknemers worden aangemoedigd. Juist wanneer huishoudens en bedrijven verhuizen naar een nieuwe plek is er een kans om te starten met een nieuw mobiliteitsgedrag.

4.8.2 Beoogd resultaat

Met de inzet van gedragsbeïnvloeding wordt beoogd om nog meer (met name nieuwe) bewoners en werknemers van de deelgebieden te verleiden tot een meer actief en duurzaam verplaatsingsgedrag. De maatregelen zijn erop gericht om een groter deel van de verplaatsingen plaats te laten vinden met de fiets, het OV of de aangeboden deelconcepten. Er wordt ingezet op drie verschillende maatregelen, die na vaststelling van het mobiliteitsplan nader moeten worden ingevuld in samenwerking met de gebiedsontwikkelingen in de deelgebieden.

4.8.3 Maatregelen

Vergroten zichtbaarheid en nabijheid (G1)

Om gebruik van gewenste mobiliteitsvormen te stimuleren is het wenselijk dat deze zicht letterlijk in het zicht en in de buurt bevinden. De fiets moet bijvoorbeeld direct voorhanden zijn, terwijl de auto wordt ontmoedigd door hem iets verder weg te plaatsen. Hierop wordt ook gestuurd in de geschetste aanpak met mobiliteitshubs. Daarnaast is zichtbaarheid van groot belang. Stallingsplekken voor (deel)fietsen moeten zich in het zicht bevinden, evenals hubs met deelconcepten en OV-haltes. In het straatbeeld moet duidelijk zijn dat het om een fiets- en OV-gerichte wijk gaat. Dit betreft een voorwaarde in het ontwerp van de openbare ruimte en de bouwblokken die vorm moet krijgen in de uitwerking van de deelgebieden.

Mobiliteitsaanpak nieuwe bewoners (G2)

Om nieuwe bewoners te stimuleren gebruik te maken van de gewenste mobiliteitsvormen moeten zij enerzijds geïnformeerd worden over de mogelijkheden en anderzijds moet de overstap naar ander mobiliteitsgedrag vergemakkelijkt worden. Dit begint al bij de marketing van de woningen die in het gebied verkocht worden en waarin men geïnformeerd wordt over de lage parkeernorm en de beschikbare alternatieven. De overstap naar deelconcepten kan bijvoorbeeld aangemoedigd worden door voor een proefperiode kosteloos een abonnement beschikbaar te stellen. De aanpak gericht op bewoners dient in samenwerking met de gebiedsontwikkelingen en ontwikkelende partijen nader uitgewerkt te worden. Ontwikkelaars kunnen daarbij worden uitgedaagd om in hun plannen met uitgewerkte voorstellen te komen.

Werkgeversaanpak (G3)

De werkgeversaanpak is erop gericht om werknemers in het gebied te bewegen tot een ander reisgedrag. Het gaat daarbij niet alleen om de nieuwe werkgevers in het gebied, maar ook de al gevestigde bedrijven zoals die in Sloterdijk Centrum. Deze laatste kennen door de grote eigen parkeervoorzieningen een hoog aandeel autoverplaatsingen. In samenwerking met de werkgevers kan een pakket worden ontwikkeld waarmee het voor werknemers makkelijker wordt om anders te reizen. Zo kunnen er bijvoorbeeld gratis deelfietsen worden aangeboden om de last mile vanaf het station makkelijker te maken, of kan zelfs gedacht worden aan het aanbieden van thuiswerkfaciliteiten waardoor werknemers minder hoeven reizen.

4.9 Effecten maatregelen

In de MER van Haven-Stad is beschreven dat het aandeel van de auto in de modal split van de ontwikkelingen in Haven-Stad tussen de 15 en 20% moet zijn om realisatie van het gewenste programma mogelijk te maken. Een belangrijk doel van het mobiliteitsplan is om te zorgen dat dit aandeel wordt behaald en zo bij te dragen aan een duurzame mobiliteit. In de onderzoeken voor het mobiliteitsplan is daarom gekeken naar de modal-split in 2030. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de modal-split in de deelgebieden volgens het verkeersmodel.

Sloterdijk 1 – Zuid
In Sloterdijk 1 – Zuid is een forse afname van het autogebruik te zien ten opzichte van de huidige situatie. Met een aandeel van de auto van 19% in alle verplaatsingen wordt voldaan aan de belangrijkste eis uit de MER[4]. Daarbij valt vooral de toename van het aandeel langzaam verkeer op. De aanleg van een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk zorgt ervoor dat veel verplaatsingen per fiets of te voet worden gemaakt.

Sloterdijk Centrum
Dit deelgebied kent een ander karakter dan Sloterdijk 1 – Zuid. Waar dit laatste gebied volledig wordt getransformeerd naar een woon-werkmilieu, is er in Sloterdijk Centrum sprake van een gedeeltelijke transformatie. Er zijn zones in Sloterdijk Centrum waar helemaal geen transformatie plaats vindt (ten noorden van de Basisweg) en zones waar maar beperkte transformatie plaats vindt. Wanneer we naar het aandeel auto kijken voor heel Sloterdijk Centrum, blijft dat steken op 26%. Laten we de zones waar geen transformatie plaats vindt buiten beschouwing dan daalt dat aandeel al naar 22%. Bij die 22% zijn nog een aantal zones waar geen volledige transformatie plaatsvindt. Op basis van deze gegevens is de aanname dat de modal split van de geplande ontwikkelingen wel voldoet aan de doelstelling uit de MER (maximaal 20%).

De reden dat gebieden zonder transformatie of met gedeeltelijke transformatie een ander verplaatsingsgedrag kennen is dat de huidige werkfuncties daar behouden blijven. De huidige kantoren kennen ruime eigen parkeervoorzieningen en dus ook een groot aandeel autogebruik. Zonder aanpassingen in het programma verandert daar niets aan. Dit zie je terug in de modal split van het gebied.
Door middel van gedragsbeïnvloeding kan een verdere verlaging van het autogebruik worden bereikt (zie paragraaf 4.9). Deze effecten zijn niet meegenomen in onderstaande berekeningen.

Zaanstraat Emplacement
Het Zaanstraat Emplacement kent met 16% het laagste aandeel auto van de deelgebieden. Het aandeel langzaam verkeer is hier met 64% bijzonder hoog, vooral het aandeel fiets valt in positieve zin op. De verklaring hiervoor ligt waarschijnlijk in de gunstige ligging ten opzichte van belangrijke fietsroutes naar het stadscentrum.

Figuur 42 - tabel modal split berekeningen

Modal split	Aandeel auto (+passagiers)	Aandeel OV	Aandeel langzaam verkeer	Aandeel fiets	Aandeel voetganger
Modal split Haven-Stad huidig	37%	19%	44%	Niet bekend	Niet bekend
Sloterdijk I - Zuid 2030	19% (+2%)	23%	56%	35%	21%
Sloterdijk Centrum 2030	26% (+2%)	25%	47%	30%	17%
Sloterdijk Centrum 2030 *alleen deels getransformeerde gebieden*	22% (+2%)	24%	51%	32%	19%
Zaanstraat Emplacement	16% (+3%)	17%	64%	41%	23%

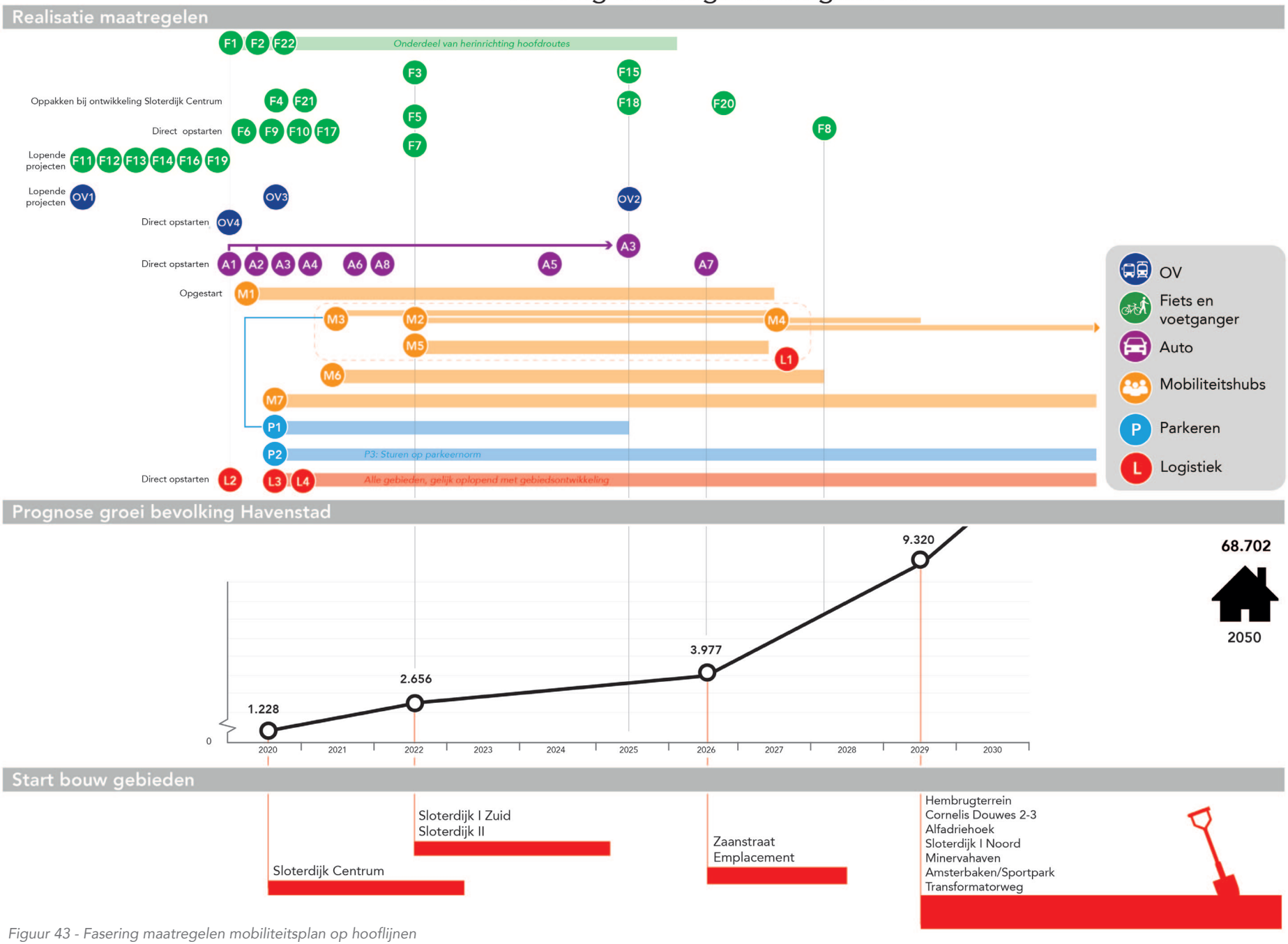
4) *Om de resultaten vergelijkbaar te maken zijn autopassagiers niet meegerekend in het aandeel auto, vergelijkbaar met de onderzoeken in het kader van de MER*

5. Planning & fasering

In de afbeelding hiernaast is de globale fasering van de maatregelen weergegeven. De maatregelen zijn daarbij zoveel mogelijk gekoppeld aan de ontwikkeling van het programma in het relevante deelgebied. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar maatregelen die bij voorkeur bij de start van de ontwikkeling gereed zouden moeten zijn en maatregelen die parallel met de gebiedsontwikkeling worden opgepakt. Dat laatste is in ieder geval aan de orde wanneer maatregelen onderdeel uitmaken van de inrichting van de openbare ruimte in een specifiek deelgebied. Voor nadere onderzoeken die voortvloeien uit dit mobiliteitsplan is opgenomen dat ze bij voorkeur direct worden opgestart.

Haven-Stad

Globale fasering maatregelen en gebieden



Figuur 43 - Fasering maatregelen mobiliteitsplan op hooflijnen

6. Financiën

Voor de maatregelen in dit plan zijn kosteninschattingen gemaakt van de investeringskosten. De totale benodigde investering voor de maatregelen bedraagt ca. 183 miljoen euro. Daarvan is ca. 57,4 miljoen euro bestemd voor het verbeteren van het openbaar vervoer, 112,0 miljoen euro voor de fiets en 13,6 miljoen voor automaatregelen.

De volgende kosten zijn niet opgenomen in deze raming voor het mobiliteitsplan:

- Projecten die redelijkerwijs onderdeel uitmaken van de gebruikelijke herinrichting van de openbare ruimte (bijv. aanleg fietsstraat);
- Kosten van lopende projecten die buiten de ruimtelijke scope liggen;
- Kosten van mobiliteitshubs, deze zijn in grote mate afhankelijk van de gekozen rol door de gemeente (zie hieronder);
- Kosten voor aanpassing (parkeer)beleid;
- Kosten van logistieke maatregelen, deze zijn grotendeels gebouw gebonden;
- Kosten voor beheer, onderhoud en exploitatie van de maatregelen.

Onderzoekskosten
Verschillende maatregelen zijn benoemd als ontwerp- of onderzoekskosten. In die gevallen is de oplossing nog onvoldoende concreet om er een raming aan te koppelen. Nadere uitwerking van de precieze maatregelen, de inpassing in het gebied of de urgentie van de maatregel is nog nodig. Voor deze maatregelen is daarom vooralsnog alleen een inschatting van de onderzoekskosten opgenomen. Kostenramingen van de uitgewerkte maatregelen volgen na verdere uitwerking.

Mobiliteitshubs
Op voorhand is het lastig om een inschatting te maken van de kosten van de Mobiliteitshubs. Deze is in grote mate afhankelijk van de gekozen rolverdeling tussen de gemeente en marktpartijen, maar ook van de mate waarin de exploitatie kostendekkend is. Mogelijk is een voorinvestering van de gemeente wenselijk, maar uitgaande van een kostendekkende exploitatie (wanneer de hub wordt geombineerd met andere (parkeer)functies) zou deze op termijn kunnen worden terugverdiend en zelfs geld kunnen opleveren. In een ander scenario zou er juist een grotere rol voor de markt kunnen zijn en is geen gemeentelijke investering nodig. Nader onderzoek naar de gewenste rol van de gemeente en de kosten van hubs zijn onderdeel van de bredere uitwerking van hubconcepten binnen de gemeente.

Met vaststelling van de mobiliteitsplannen staan richting en ambitie vast en is het maatregelpakket bepaald dat nodig is. Het maatregelpakket zorgt voor een aanzienlijke financiële claim op de verschillende gemeentelijke en niet-gemeentelijke fondsen. Met vaststelling van het mobiliteitsplan is echter nog geen besluit genomen over de financiële dekking van deze maatregelen. Deze moet in komende jaren gevonden worden.

NB 1: bij het definitieve mobiliteitsplan worden waar mogelijk voorstellen gedaan voor dekkingsbronnen en verdeling van kosten over betrokken partijen.

NB 2: Besluitvorming over de maatregelen en de kosten behorend bij dit plan, heeft een sterke relatie met de voorstellen die worden gedaan in de Mobiliteitsplannen voor diverse andere gebiedsontwikkelingen in de stad. Overkoepelend wordt de komende periode vanuit V&OR i.s.m. de andere directies gewerkt aan voorstellen hoe hiermee om te gaan inclusief eventuele inhoudelijke en financiële prioriteringsvraagstukken.

7. Risico's

Op programmaniveau worden een aantal risico's onderscheiden bij de (realisatie van dit) mobiliteitsplan. In de tabel hiernaast staan de toprisico's weergegeven en zijn mogelijke beheersmaatregelen geduid. In de volgende programmafase worden deze maatregelen verder uitgewerkt en wordt periodiek in beeld gebracht wat de stand van zaken is.

Ongewenste gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg	Toelichting/opmerkingen
Dekkingsbronnen zijn onvoldoende voor: *• Investeringen / aanleg* *• Exploitatiekosten* *• Beheer+onderhoud* *• Assets /materieel*	• Minder geld beschikbaar vanuit Mobiliteits-fonds • Lagere grond-opbrengsten dan verwacht • Lagere opbrengsten derden • Parkeeropbrengsten lager • Gemeentelijk/bestuurlijk andere prioriteiten	• Deel van de maatregelen kan niet worden uitgevoerd • Doelstelling modal split wordt niet gehaald; ruimtelijke ontwikkelingen komen onder druk te staan • Bereikbaarheid onder druk, langere wacht-tijden in OV en files op de weg	• Ambtelijke en politiek samenhang pakket borgen • Relevante fondsbeheerders hand in hand laten optrekken • In gezamenlijkheid zorg dragen voor beschik-baarheid budgetten • Investeren in relatie met het rijk
Sluiten kleine metroring gaat onverhoopt niet door	• Geen middelen vanuit het Rijk beschikbaar voor deze ingreep • Andere prioriteiten binnen de regio	• Project kan op korte termijn geen doorgang vinden • Aanvullende OV-maatregelen nodig om vervoercapaciteit van de metroverbinding op te vangen.	• Bestuurlijke lobby voor sluiten metroring • Monitoren besluitvorming metroverbinding • Actualiseren Mobiliteitsplan bij besluit niet doorgaan metroverbinding
Te weinig ambtelijke capaciteit	• Stedelijke ontwikkeling in de hele stad legt groot beslag op ambtelijk apparaat • Onvoldoende prioriteit ten opzichte van andere opgaven in de stad	• Vertraging bij zowel gebiedsontwikkeling als bij infra-projecten	• Urgentie ontwikkeling Haven-Stad voor woning-opgave blijvend onder de aandacht brengen
Samenhangende maatregelen worden niet gelijktijdig uitgevoerd	• Woningbouwontwikkeling gaat sneller dan OV en weg/infraprojecten • Verschillende urgentie bij opgaven op dezelfde locatie (bij rondom Nassauplein) • Bezwarenprocedures • Politieke keuzes	• Bereikbaarheid enorm onder druk, langere wachttijden in OV en files op de weg • Opeenvolgende investeringen op dezelfde locatie; aanvullende hinder en desinvestering	• Ambtelijke en politiek samenhang borgen • Bijsturing o.b.v. uitkomsten monitoring • Formuleren heldere kernboodschap met nadruk op samenhang
Tegenstrijdige belangen verschillende modaliteiten in dezelfde openbare ruimte	• Prioriteiten in oplossingsruimte verschuiven van OV/fiets naar auto • Bereikbaarheid Haven en Stad als geheel wegen zwaarder	• Afbreuk aan kwaliteit openbare ruimte • Afbreuk aan karakter van autoluwe fietswijk	• Gebiedsgerichte samenwerking gericht op integrale oplossingen
Uitvoering infra maatregelen wordt 'gedwongen' uitgesteld	• Stadsregie legt prioriteit bij uitvoeringprojecten elders in de stad. De stad loopt anders vast	• Doelstelling modal split wordt niet gehaald; ruimtelijke ontwikkelingen komen onder druk te staan • Vertraging uitvoering inframaatregelen en woningbouw gaat wel door waardoor bereik-baarheid extra onder druk komt	• Goede en tijdige stedelijke afstemming • Omgevingsmanagement op Programmaniveau organiseren
De markt kan de vraag niet aan: *• utiliteitsbouw* *• infra: weg + spoorweg*	• Economische groei Nederland: • druk op de civiele techniek/ bouwmarkt/ aannemerij/ grondstoffen	• hogere of onvoldoende inschrijvingen bij aanbesteding • Vertraging woningbouw en/of infraprojecten	• Monitoren: Bij Vertraging woningbouw ook inframaatregelen vertragen en v.v. • Extra reservering maken voor meerkosten • Tijdelijke alternatieven onderzoeken

Figuur 44 - Toprisico's en mogelijke beheersmaatregelen

8. Vervolg

Het opstellen van een mobiliteitsplan voor een gebied is slechts de eerste stap. Om het gebied bereikbaar te houden en om de gestelde ambities te verwezenlijken is het nodig na vaststelling van het definitieve mobiliteitsplan in ieder geval de volgende stappen te zetten:

Start projecten
De verschillende projecten moeten worden opgepakt. Het mobiliteitsplan inventariseert welke maatregelen nodig zijn en wanneer die nodig zijn. De afzonderlijke projecten moeten daarna worden uitgevoerd. Hetzij door middel van reguliere PBI-planprocedures, hetzij meegenomen in de gebiedsontwikkelingsprojecten. De daadwerkelijke besluitvorming vindt plaats binnen deze projecten.

Monitoring
Het Mobiliteitsplan heeft een zichtjaar van 2030, maar in de analyses is ook vooruit gekeken naar de situatie in 2050. Voor beide jaartallen geldt dat modelmatig is voorspeld hoe de mobiliteit zich gaat ontwikkelen. Om te toetsen of de mobiliteit zich ontwikkelt zoals verwacht en of het pakket aan maatregelen inderdaad toereikend is, moet een periodiek worden gemonitord. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de drukte op de fietsroutes in en nabij het gebied, de bezettingsgraad van het openbaar vervoer, de drukte op de wegen en de tevredenheid van de gebruikers. Hiervoor moet een monitoringsprogramma worden opgezet, dat kan gekoppeld aan de bestaande monitoring voor heel Haven-Stad.

Aanpassing maatregelenpakket
Vanwege de uitkomsten van de monitoring - of door andere factoren – kan het zijn dat het maatregelenpakket moet worden aangepast. Periodiek (na de monitoring) moet worden gekeken of hier aanleiding toe is.

Regie en programmamanagement
De verschillende maatregelen zullen door verschillende projectteams worden opgepakt. Ook zullen er andere ontwikkelingen zijn die van invloed zijn op de voorgestelde maatregelen. Om te zorgen dat bij de afzonderlijke projecten afwegingen worden gemaakt die passen binnen het totaalpakket zal een vorm van regie en programmasturing noodzakelijk zijn.

Vanuit het programma Haven-Stad wordt in de tweede helft van 2020 gewerkt aan een programmaplan voor Mobiliteit binnen Haven-Stad. De vervolgacties die voortvloeien uit dit plan kunnen daar worden belegd.

Bijlage 1: beleidskaders en -onderzoeken

De ontwikkeling van Haven-Stad en de verschillende mobiliteitsmaatregelen staan niet op zichzelf. In de afgelopen jaren zijn verschillende beleidsnotities en – onderzoeken vastgesteld die van belang zijn voor de woningbouwopgave en de rol die mobiliteit daarin heeft. Hieronder staan de meest relevante opgesomd.

Structuurvisie / Koers 2025

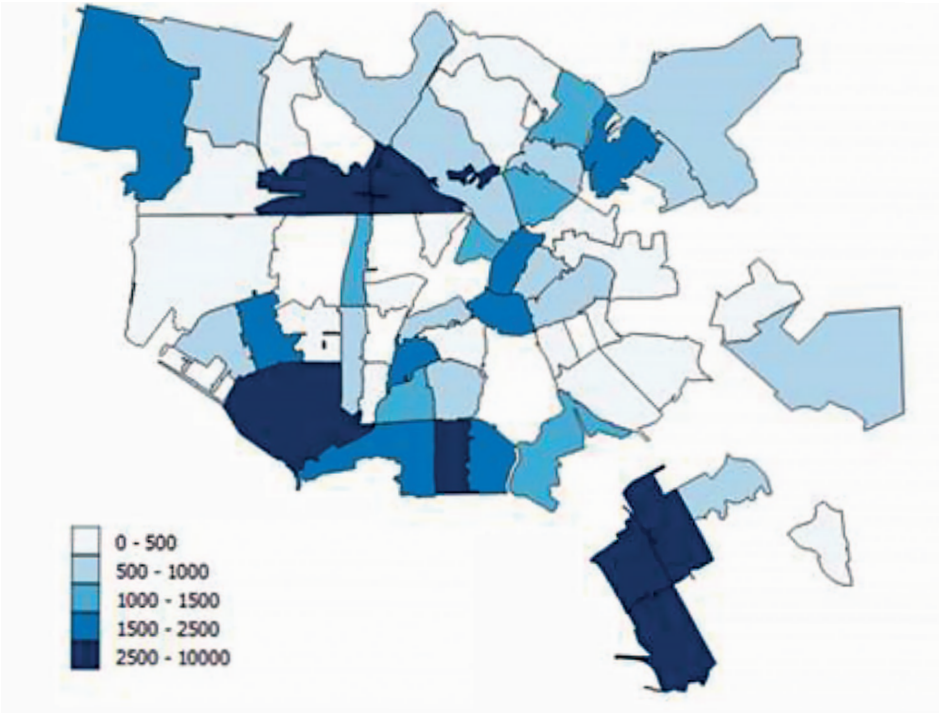
De Structuurvisie 2040 (d.d. 2011) is vertaald in Koers 2025 (d.d. 2016), een ontwikkelstrategie voor de bouw van 50.000 woningen tot 2025. Hierin staan de voorkeurslocaties voor nieuwbouw of transformatie van woningen, om aan de groeiende woningbehoefte van Amsterdam tegemoet te komen. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en in Koers 2025 is Haven-Stad aangewezen als transformatiegebied. Het realiseren van goede OV en fietsverbindingen met de bestaande stad wordt hier al als randvoorwaarde voor de ontwikkeling benoemd.

Mobiliteitsverkenning

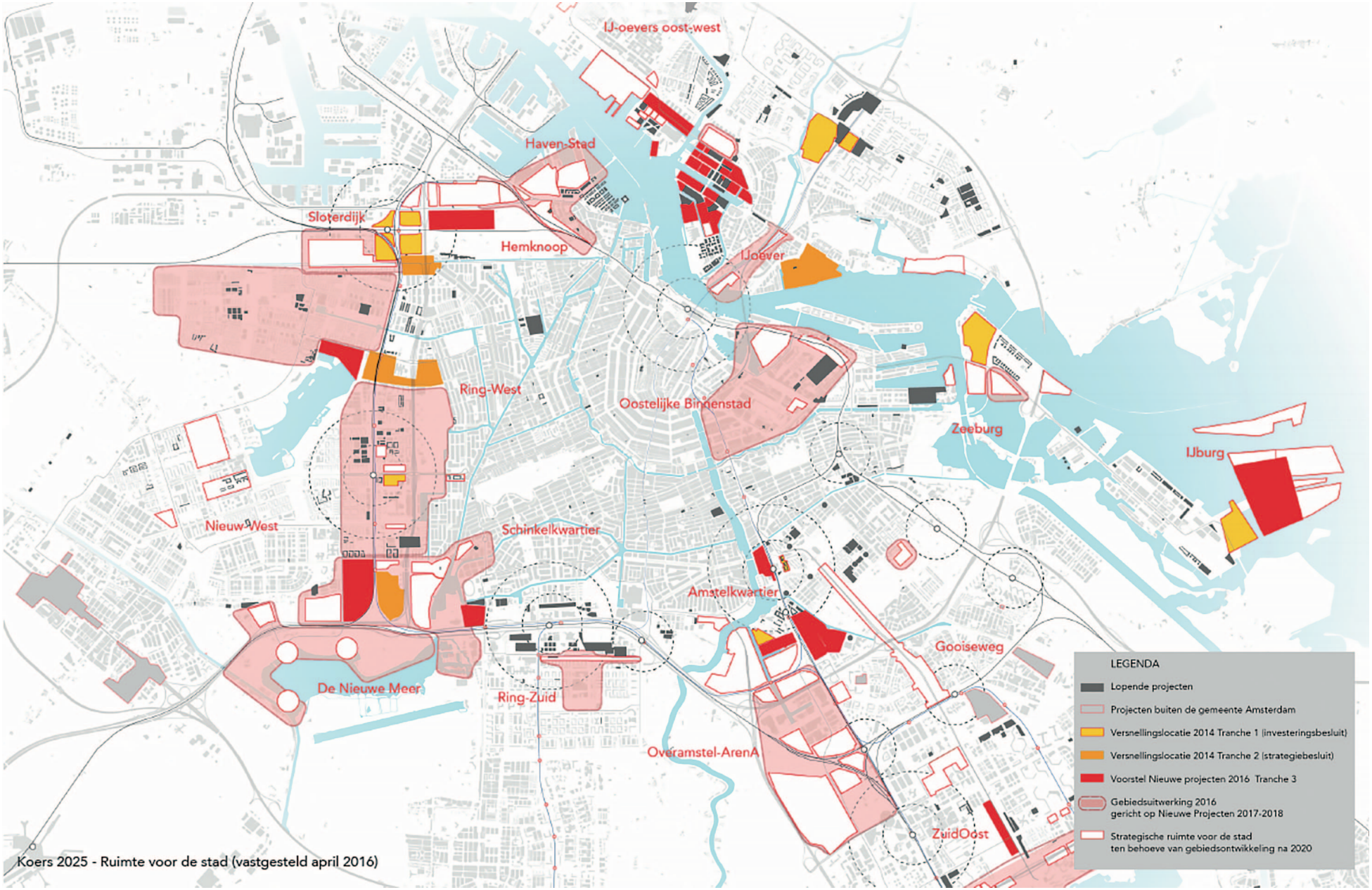
In 2017 is de Mobiliteitsverkenning – voor een groeiend Amsterdam vastgesteld. Deze mobiliteitsverkenning brengt in beeld wat de opgaven zijn en wat de mogelijke keuzes zijn om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, ook bij extreme groeiscenario's. Daarnaast groeit de werkgelegenheid hard. Deze groei wordt voor een klein deel opgevangen in nieuw aan te leggen gebieden (bijvoorbeeld IJburg 2), maar voor het overgrote deel wordt de bestaande stad getransformeerd. Dit zal zorgen voor een sterke groei van het aantal mensen per m2. Dit geldt ook zeker voor Haven-Stad. Dit zorgt voor een grotere druk op de openbare ruimte en een hogere druk op het vervoersnetwerk.

Een belangrijke conclusie uit de Mobiliteitsverkenning is dat in 2015 het aandeel auto in alle verplaatsingen (binnen, én van- en naar Amsterdam) slechts 24% was. Het aandeel van de auto in alle verplaatsingen ván en náár de stad is echter 56% (bezoekers) of 59% (Amsterdammers). Niet verassend zijn de meeste autoverplaatsingen naar gebieden die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Zoals in figuur 6 te zien geldt dat in sterke mate voor een groot deel van Haven-Stad.

Zonder gewijzigd beleid neemt de druk op het autonetwerk sterk toe. Aangezien een groot deel van het autoverkeer in- en uitgaande pendel betreft neemt vooral de drukte op de radialen toen, waaronder op de Transformatorweg en de Nieuwe Hemweg. In de Mobiliteitsverkenning staat daarom dat zonder investeringen in OV en fiets de bereikbaarheid van Haven-Stad onder druk komt te staan.



Figuur 45 - Mobiliteitsverkenning: aantal auto-aankomsten per dag door bezoekers



Figuur 46 - Ontwikkelgebieden uit Koers 2025

Investeringsagenda OV, Auto en Fiets
In de investeringsagenda's OV (IAOV), Fiets en Weg van de Vervoerregio Amsterdam staan analyses, ambities en investeringen op het gebied van de afzonderlijke vervoerswijzen. De investeringsagenda's zijn een uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Hierin staan de strategische opgaven van de Vervoerregio op het gebied van verkeer en vervoer. De verschillende investeringsagenda's hebben een looptijd tot 2025 (OV en fiets) en 2035 (auto). Maatregelen vanuit het mobiliteitsplan zullen (voor zover relevant) worden aangedragen voor opname in de Investeringsagenda's.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam
De Mobiliteitsaanpak is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030 en daarmee een belangrijk kader voor dit Mobiliteitsplan. Hierin staat beschreven hoe de economische vitaliteit van Amsterdam kan worden versterkt door de bereikbaarheid van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit
De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM, 2015) vertaalt de ambities van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam in 54 concrete maatregelen. Het versnellen van de maatregelen uit de Investeringsagenda OV (IAOV) is één van de maatregelen. Daarnaast is als maatregel het uitbreiden en verbeteren van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) opgenomen. Een van de genoemde verbindingen is die tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam – Centraal, die in het kader van Haven-Stad zeer relevant is.

Agenda Autoluw
In oktober 2019 is de Agenda Autoluw vastgesteld. In deze agenda staan maatregelen om meer ruimte te geven aan andere modaliteiten dan de auto. De doelstellingen van dit mobiliteitsplan sluiten in grote mate aan bij de doelstellingen en maatregelen van de Agenda Autoluw. Deze zijn bijvoorbeeld gericht op:

- Minder ruimte voor stilstaande en rijdende auto's;
- Meer ruimte voor alternatieven voor de auto. Maatregelen zijn gericht op een meer duurzame en actieve manier van verplaatsen. De focus licht op fietsers, voetgangers, OV en deelmobiliteit;
- Het bieden van een prettige openbare ruimte met meer ruimte voor voorzieningen.

De agenda omvat een breed scala aan maatregelen. Naast meer traditionele capaciteitsingrepen in de diverse netwerken zijn bijvoorbeeld ook het realiseren (mobiliteits) hubs en het aanbieden van deelfietsen bij metrostations opgenomen. Door het aanbieden van deelconcepten kan de totale hoeveelheid vervoermiddelen in de openbare ruimte worden verminderd.

Beleidskader Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam)
Het beleidskader Mobiliteit is in december 2017 vastgesteld door de Vervoerregio. Het bevat 5 strategische opgaven voor de regio als het gaat om Mobiliteit. De projecten binnen dit plan, maar ook de ontwikkeling in de deelgebieden (en geheel Haven-Stad) sluit in grote mate aan bij deze strategische opgaven:

- Van modaliteit naar mobiliteit: de integratie van vervoerwijzen tot een integraal en passend vervoersysteem;
- Naar een CO2 neutraal Mobiliteitssysteem: inzet op actieve en duurzame manier van verplaatsen;
- Veilig en prettig van deur tot deur: bijvoorbeeld het vergroten van de verkeersveiligheid en sociale veiligheid, maar ook inzetten op comfortabele hubs als knooppunten;
- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: per gebied worden passende keuzes gemaakt voor hoe het gebied ontsloten wordt. Bij hoge dichtheden passen bijvoorbeeld schone vervoerwijzen;
- Nabijheid van dagelijkse activiteiten: ruimtelijke plannen worden direct gekoppeld aan de mobiliteitsopgaven.

Colofon

Juni 2021

Bestuurlijk opdrachtgever
S. Dijksma en E. de Vries

Ambtelijk opdrachtgever
Marice de Lange en Sander Franse

Contactpersoon/auteur
Aart Breedt Bruijn en Wouter van Iperen

Vormgeving
Wisselwerking | Vanessa Rutgers

