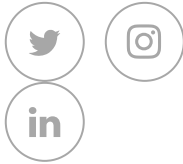




← TERUG NAAR HET OVERZICHT

1 OKTOBER 2020



## Deelmobiliteit van nul tot nu | n#5: Deelmobiliteit in transformatiegebied Haven- Stad





*In de serie Deelmobiliteit van 0 tot nu schetsen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland met collega's, partners en opdrachtgevers. We belichten onze initiatieven, opdrachten en ervaringen en werken zo met u toe naar onze visie op de samenhang tussen deelmobiliteit en binnenstedelijke (gebieds)ontwikkelingen.*

**We blijven in Amsterdam, maar verplaatsen ons naar Haven-Stad. Een gebied van 650 hectaren aan de noordwestkant van de stad en op dit moment de grootste binnenstedelijke gebiedsontwikkeling van Nederland. Het gebied wordt getransformeerd van havengebied met industrie, naar een hoogstedelijk woon-werkgebied. **Micha Sijtsma**, mobiliteitsexpert bij APPM, is in opdracht van de gemeente Amsterdam als mobiliteitsmanager verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Mobiliteitsstrategie en uitwerking daarvan. Micha neemt ons mee in de uitdagende opgave voor Haven-Stad.**



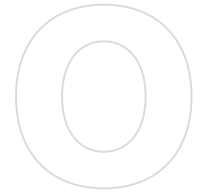
## **Een enorme opgave**

Haven-Stad ligt voor het grootste deel binnen de Ring A10. Het gebied is nu in gebruik als haven en bedrijfsterrein, maar wordt de komende 35 jaar



M

getransformeerd naar een hoogstedelijk gebied met een mix van wonen en werken. In Haven-Stad wordt gebouwd in hoge dichtheid om te kunnen voldoen aan de Amsterdamse woningbouwopgave, een verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen én om ervoor te zorgen dat het landschap buiten de stad groen kan blijven. In de eindsituatie wonen er ca. 140.000 mensen in Haven-Stad (40.000 – 70.000 woningen). Dat zijn bijna 20.000 mensen per vierkante kilometer (ofwel 200 per hectare). Daarnaast zijn er 45.000 – 58.000 arbeidsplaatsen in deze nieuwe stadswijk. Dat is een ongekend hoge dichtheid voor Nederland. Dit heeft natuurlijk consequenties voor de mobiliteit.



## Mobiliteitsoplossingen voor Haven-Stad

Samen met Wouter van Iperen (adviseur Mobiliteit APPM) en een team van de gemeente, werk ik aan diverse mobiliteitsoplossingen voor Haven-Stad. Veel van deze oplossingen komen terug in de Mobiliteitsstrategie. Daarnaast werken we aan een Mobiliteitsplan Zuidflank voor de eerste deelgebieden met concrete maatregelen voor de komende 10 jaar. Aandachtspunten daarbij zijn dat het gebied gaat verkleuren van werken naar werken én wonen, dat gedurende de transformatie er nog steeds havenactiviteiten en andere bedrijvigheid in het gebied zijn



O

en dat er op meerdere plekken tegelijk gebouwd gaat worden. Hierbij moeten

M

we telkens rekening houden met de nieuwe bewoners en dat we voor hen een prettige en verkeersluwe woonomgeving realiseren.



**‘Het idee van de ‘15 minuten Stad’ van Parijs sluit haarfijn aan bij onze plannen voor Haven-Stad’.**

Door relatief korte afstanden tussen woningen, winkels, scholen, kinderdagverblijven en werkgelegenheid dragen we bij aan de kwaliteit van leven en maken we lopen en fietsen goed mogelijk. De ‘15 minuten Stad’, het idee dat de burgemeester van Parijs onlangs lanceerde, sluit haarfijn aan bij onze plannen voor Haven-Stad. Fietsers en voetgangers krijgen in Haven-Stad heel veel ruimte, door bijvoorbeeld extra brede fiets- en voetpaden. Om ook andere type fietsen en voertuigen zoals speed-pedelecs, bakfietsen en LEV’s (Light Electric Vehicles) een plek te kunnen geven, zorgen we voor brede fietspaden van ca. 5,5 meter breed. Zo borgen we ook de verkeersveiligheid. Vanwege de hoge dichtheid hanteren we een parkeernorm van 0,2 per woning. Dat is erg laag en daarmee ligt autobezit en -gebruik in Haven-Stad lager dan in andere wijken van de stad. Haven-Stad lijkt daarmee eerder op het centrum van Amsterdam dan op IJburg of Osdorp. Straatparkeren is in Haven-Stad vrijwel niet aan de orde. Het parkeren van



auto's, en op diverse plekken ook het stallen van fietsen, moet in pandig

M

worden opgelost. Zo worden veel straten in Haven-Stad straks het domein van het langzame verkeer en de spelende kinderen. Een auto bezitten in Haven-Stad is niet per se nodig als er voldoende alternatieven in de buurt zijn. Ik ben er van overtuigd dat mensen het gemis van een eigen auto prima kunnen accepteren, mits ze er wel eentje kunnen gebruiken als ze deze nodig hebben. Deelauto's in mobiliteitshubs aan de rand van de wijk zijn hiervoor een oplossing.

O

**'Ik ben nog een beetje sceptisch als het gaat om deelmobiliteit'**

## Deelmobiliteit

Eerlijk gezegd ben ik nog een beetje sceptisch als het gaat om deelmobiliteit. In Nederland praten we al meer dan 10 jaar over de waarde van deelmobiliteit, maar het komt nog maar mondjesmaat van de grond. Het beste voorbeeld voor de lastmile is wat mij betreft de OV-fiets van NS. Maar deelmobiliteit moet zich echt nog bewijzen. Ik zie in Haven-Stad wel degelijk kansen voor deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Daarom maken we ook werk van een netwerk van mobiliteitshubs: OV-hubs, multimodale hubs, wijkhubs en buurthubs. Met de multimodale hubs kunnen we ook autoverkeer bij de A10 afvangen en daar vandaan kun je dan met een deelfiets, deelscooter of de tram naar je bestemming in Haven-Stad. In de

O

wijkhubs kunnen ook 'specials' worden aangeboden zoals deelbakfietsen

M

waarmee je bijvoorbeeld een kastje op kunt halen bij de IKEA. Tegelijk verwachten we dat ook de bewoners van Haven-Stad nog steeds zelf 1 of 2 fietsen bezitten. En kanttekening bij deelauto's is dat als iedereen straks massaal een deelauto pakt voor korte ritjes in en vanuit Haven-Stad, het netwerk vast komt te staan en we geen recht doen aan onze doelstellingen. Kortom: we moeten heel slim omgaan met de locaties en precieze invulling van de mobiliteitshubs.



## Knopen doorhakken

Dat vraagt ook dat we serieus nadenken over een eigen rol van de gemeente bij deze hubs zodat je zelf aan de knoppen kunt draaien en goed kunt blijven aansluiten bij de behoefte van de gebruikers. Ook vind ik dat we op een bepaald moment echt knopen door moeten hakken over dit governance-vraagstuk. Ga je als gemeente zelf mobiliteitshubs bouwen en exploiteren of laat je dit over aan de markt? Dat is een cruciale vraag. Dit vraagt om een visie op het langdurig functioneren van een gebied en zelfs van de gehele stad, zodat je dit aan de voorkant goed kunt inrichten. Door de gefaseerde bouw in Haven-Stad kunnen we volop experimenteren en leren. Zo kunnen we in de eerste deelgebieden van Haven-Stad deelmobiliteit uitproberen en leren

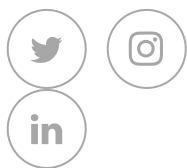


van de eerste gebruikers en hun reisbehoeftes. Deze kennis kunnen we in een volgende fase van de transformatie benutten. Zo kunnen we nog betere keuzes maken over locatie, omvang en invulling van de mobiliteitshubs met deelmobiliteit.

M

O

Volgende week verplaatsen we ons van 020 naar 010, waar collega Marcel Touset werkt aan de inrichting van het (deel)mobiliteitssysteem voor de ontwikkeling van Merwe4Havens.



023 - 562  
16 30

[info@appm.nl](mailto:info@appm.nl)

© APPM 2019  
[Algemene voorwaarden](#)  
by Offff

O