

Ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoer verenigd in de ZaanIJoevers



Casper Stelling
MuConsult BV
c.stelling@muconsult.nl

Chiel de Jager
Stadsregio Amsterdam
c.dejager@stadsregioamsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2011
24 en 25 november, Antwerpen**

Samenvatting

Sinds 2007 is het MIT uitgebreid naar MIRT. De toevoeging van de R van Ruimte dient te zorgen dat ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerplanning beter op elkaar afgestemd worden. In de eerste vier jaar heeft de verandering nog niet het beoogde effect gehad. De grote complexiteit en procesonzekerheid van een integraal MIRT project maken dat er weinig mee wordt geëxperimenteerd. In het MIRT-onderzoek ZaanIJoeverers speelt de afstemming tussen de verschillende beleidsvelden echter een essentiële rol. De opgave voor het gebied is een duurzame en evenwichtige waterfrontontwikkeling van de ZaanIJoeverers. In de door Rijk en regio vastgestelde gebiedsagenda Noordwest Nederland staat de ambitie opgenomen om in het gebied circa 45.000 woningen en 20.000 arbeidsplaatsen toe te voegen, en daarbij de economische functie van het havengebied te behouden. Het proces is nog in volle gang, maar de kans bestaat dat dit project daadwerkelijk een miRt project zal blijken te worden.

De Stadsregio Amsterdam heeft het deelonderzoek bereikbaarheid uitgevoerd, bijgestaan door een werkgroep met bereikbaarheidsexperts van betrokken overheden en adviesbureau MuConsult. Doel van het bereikbaarheidsonderzoek was achterhalen hoe de ruimtelijke ontwikkelingen in de periode 2020-2040 kunnen worden ingepast op de ZaanIJoeverers op zodanige wijze dat de bestaande verkeer- en vervoernetwerken optimaal worden benut, kansen voor openbaar vervoer worden gecreëerd en inzichtelijk wordt waar en wanneer het aanleggen van nieuwe infrastructuur absoluut noodzakelijk wordt.

De conclusie van het bereikbaarheidsonderzoek is dat transformatie van de ZaanIJoeverers wenselijk is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid. De transformatie versterkt de regionale samenhang, draagt bij aan optimale benutting van de aanwezige infrastructuur en schept kansen voor verdere ontwikkeling van het regionale OV. De invulling van de opgave voor de ZaanIJoeverers leidt tot extra verplaatsingen in het gebied, maar de gemiddelde afgelegde afstand wordt wel kleiner. Waarschijnlijk komen vooral de regionale auto- en OV netwerken komen extra onder druk te staan. Wel leiden transformatie en verdichting van de ZaanIJoeverers tot een grotere rol voor de auto indien er niet geïnvesteerd wordt in het ontsluiten van deze gebieden met openbaar vervoer en een fietsnetwerk. Ook veerponten kunnen hierbij een rol spelen.

De integrale afweging is gebaseerd op de conclusies van alle deelonderzoeken. De dilemma's blijken groter dan gedacht. Groei van haven en stad kunnen feitelijk niet als parallelle ontwikkelingen worden beschouwd. Het integrale MIRT-onderzoek heeft de consequenties van de keuzemogelijkheden in kaart gebracht.

1. Inleiding

Aanleiding voor het kabinet om in 2007 het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) met Ruimte te verrijken (MIRT), is "om een grotere samenhang tussen ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer" te bewerkstelligen (V&W en VROM 2009, p7). Op deze wijze dienen investeringen in het ruimtelijk fysieke domein gericht te worden gedaan. Tot op heden heeft deze verandering echter nog niet het beoogde effect gehad om ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerplanning nader tot elkaar te brengen. Mogelijk komt daar met het MIRT-onderzoek ZaanIJoever's verandering in.

In september 2008 zijn in de Structuurvisie Randstad 2040 (VROM 2008) keuzes gemaakt over de toekomstige ruimtelijke inrichting van de Randstad. Eén opgave is de toevoeging van 500.000 woningen in de Randstad in de periode tot 2040. In de Gebiedsagenda Noordwest Nederland (MIRT 2009) is aangegeven dat in het gebied ZaanIJoever's in potentie ruimte bestaat voor de bouw van 45.000 woningen en 20.000 extra arbeidsplaatsen in de periode tot 2040¹. Het betreft een uitdagende opgave in bestaand stedelijk gebied die voor de Metropoolregio Amsterdam noodzakelijk is om zijn 'edge' in economisch opzicht te behouden en te versterken.

Om te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om deze opgave in het gebied te realiseren, en om te bepalen in hoeverre rijksbetrokkenheid gewenst is, is een MIRT-onderzoek gestart. De gemeente Amsterdam, bijgestaan door het Platform ZaanIJoever's met alle betrokken partijen, trekt dit onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot één duurzaam ontwikkelingsbeeld en -proces. Door de afzonderlijke deelnemers in het Platform zijn sectorale deelonderwerpen uitgewerkt met een duidelijke afstemming en samenhang.

Dit paper heeft als doel om aan te tonen hoe het integrale onderzoek tot nu toe heeft geleid tot concrete invulling van de R in MIRT, hoe afstemming tussen ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerplanning is gewaarborgd, en hoe het vervolg er uit kan zien. Hiervoor wordt het onderdeel bereikbaarheid van het MIRT-onderzoek ZaanIJoever's als casus genomen. Het paper is als volgt opgebouwd. In paragraaf twee wordt eerst ingegaan op het gebied ZaanIJoever's. In de paragrafen drie tot en met vijf volgt een beschrijving van het totstandkomingproces van twee ontwikkelvarianten. In paragraaf zes tot en met acht worden de uitkomsten van de varianten gepresenteerd (voorlopige resultaten) en worden aanbevelingen gedaan. In paragraaf negen ten slotte wordt stilgestaan bij de meerwaarde van een MIRT onderzoek voor dit gebied.

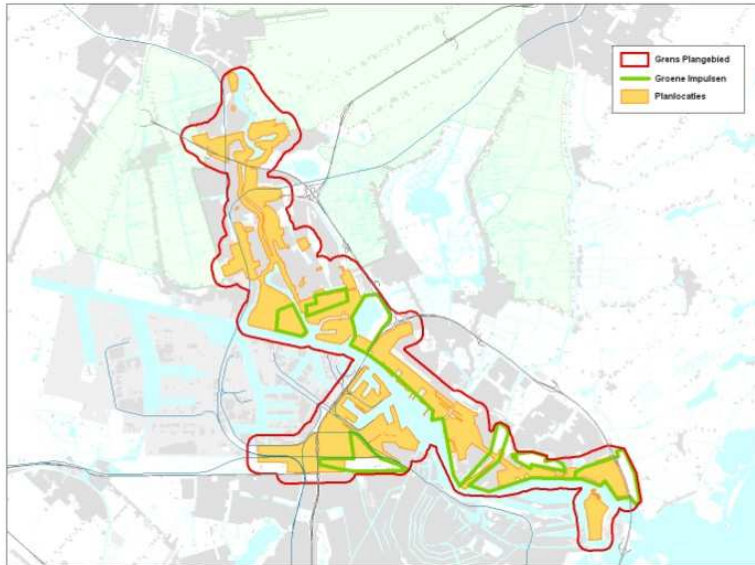
2. Typering van de ZaanIJoever's

De ZaanIJoever's beslaan, niet geheel verrassend, ruwweg het gebied aan de oevers van de rivieren Zaan en IJ. Grote delen van de gemeente Zaanstad, de stadsdelen Amsterdam Noord en (deels) West, en de Amsterdamse Havens zijn onderwerp van de ZaanIJoever's. Het plangebied is in figuur 1 weergegeven. Het plangebied laat zich het beste typeren als een stedelijk landschap dat een divers spectrum aan activiteiten herbergt. Op een betrekkelijk klein oppervlak bevinden zich havens, bedrijventerreinen, grootschalige detailhandel, (hoogstedelijke) woonmilieus, cultuurhistorisch waardevolle elementen, braakliggende terreinen en (recent ontwikkelde) creatieve hotspots. In contrast hiermee zijn de open, groene gebieden als de polder Westzaan en 't Twiske waarbinnen deze

¹ Deze opgave is bovenop de bestaande planvoorraad.

stedelijke brij is ingebed. Als laatste kan ook de grote hoeveelheid water in het gebied niet ongenoemd blijven. Er zijn grofweg drie deelgebieden te onderscheiden; de noordelijke IJoevers van Amsterdam Noord, de Zuidelijke IJoevers in Amsterdam grofweg tussen het centraal station en station Sloterdijk, en de (oostelijke en westelijke) Zaanoevers.

Figuur 1: plangebied ZaanIJoevers (bron: Atelier ZaanIJoevers 2010, p9)



Er is een uitgebreid en gevarieerd verkeer- en vervoernetwerk, waar deels door achterstallig onderhoud en deels door bestaande problematiek aan verbeteringen wordt gewerkt. De bereikbaarheid van Amsterdam Noord wordt belemmerd door de barrièrewerking van het IJ. Voor auto en fietsverplaatsingen is men afhankelijk van de Ring A10 en de IJtunnel en verschillende veren. Het OV in Amsterdam Noord krijgt een sterke impuls door de ontwikkeling van de Noord/Zuidlijn en de HOV buscorridor naar Zaandam. De zuidelijke IJoevers ten westen van Amsterdam zijn slecht bereikbaar met het OV. Hier wordt wel hard gewerkt aan het wegennet met de ontwikkeling van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg. De Zaanoevers zijn bereikbaar via de A8. Grote delen van het gebied zijn aangesloten op het treinnetwerk. De oostelijke Zaanoevers zijn beperkt bereikbaar met het OV. Daarom wordt de HOV buscorridor hier ontwikkeld. Voor fietsers vormt de ring A10 een barrière tussen Zaanstad en Amsterdam. Mede hierdoor wordt gewerkt aan de aanleg van een zogenaamde fietssnelweg tussen de twee steden.

Op de Zaan/IJoevers is een eventuele transformatie van (hoofdzakelijk) werkmilieu naar stedelijk woon/werkmilieu mogelijk. De typerende woon/werkmilieus langs de Zaan en IJ kunnen een uniek profiel bieden voor de Metropoolregio Amsterdam. Ruimtelijk gezien is de transformatie van de oevers een logische volgende stap. Haaks op deze stedelijke ontwikkelingen staat de Amsterdamse haven, de vierde haven van Europa. De groeiende havenactiviteiten drukken een grote stempel op het gebied in de vorm van milieucontouren. Haven en stad kunnen dan ook niet zonder meer samen groeien in dit gebied. Voor de ontwikkeling van het gebied als onderdeel van de Metropoolregio is het van belang de ontwikkeling van de stad en de haven in breder perspectief te zien. Het is daarbij belangrijk om zowel de groei van de stad als de groei van de haven te erkennen. Om deze belangen te onderbouwen zijn verschillende deelonderzoeken uitgewerkt: economie, wonen, milieu, water, landschap en bereikbaarheid.

3. Aanpak deelonderwerp bereikbaarheid

In het onderdeel bereikbaarheid van het MIRT-onderzoek ZaanIJoevers is gepoogd om te achterhalen hoe de ruimtelijke ontwikkelingen in de periode 2020-2040 kunnen worden ingepast op de ZaanIJoevers op zodanige wijze dat de bestaande verkeer- en vervoernetwerken optimaal worden benut en kansen voor fiets en openbaar vervoer worden gecreëerd. Daarnaast is de vraag bij welke schaa sprong het aanleggen van nieuwe infrastructuur absoluut noodzakelijk wordt.

Het onderzoek is uitgewerkt door de Stadsregio Amsterdam, ondersteund door een werkgroep waarbij bereikbaarheidsexperts van alle betrokken overheden inbreng hebben en adviesbureau MuConsult BV. Het onderzoek is uitgevoerd in vier fasen:

Fase 1: verkennen van de ontwikkeling van de bereikbaarheid tussen 2008 en 2030

Fase 2: de opgave vertalen in twee concrete varianten die verder bekeken worden

Fase 3: doorrekenen van de opgestelde varianten om het effect inzichtelijk te maken

Fase 4: de varianten beoordelen op bereikbaarheid en aanbevelingen doen

In het onderzoek wordt ingegaan op de autonome ontwikkeling van de bereikbaarheid in het plangebied van nu tot 2030, op de effecten van twee varianten voor de invulling van de opgave voor de ZaanIJoevers tot 2040 en op de vertaling van de bevindingen in conclusies en aanbevelingen.

Het realiseren van de invulling van beide varianten is alleen mogelijk als de milieueffecten van de havenactiviteiten in en nabij het plangebied worden ingeperkt (zie het deelonderzoek milieu). Dit betekent in feite dat een deel van de hinderveroorzakende bedrijven uitgeplaatst zal moeten worden als gekozen wordt voor transformatie. Voor de berekeningen met het verkeersmodel geeft dit een dilemma: er zijn nog geen beleidsmatige keuzes gemaakt over uitplaatsing, noch over het beschikbaar stellen van specifieke nieuwe haventerreinen. Een nieuw te kiezen locatie kan flinke effecten hebben op de verplaatsingen in de verschillende deelgebieden. Voor het bereikbaarheidsonderzoek is het echter wel van belang dat verplaatsingen van de werknemers wel meegenomen worden in de varianten. Als oplossing voor dit probleem is ervoor gekozen de uitgeplaatste arbeidsplaatsen in de modelberekeningen naar rato te verdelen over de Noordvleugel. Op deze wijze blijven de arbeidsplaatsen bestaan maar leiden zij niet tot knelpunten die het gevolg zijn van aannames die niet op beleidskeuzes gebaseerd zijn. Als besloten wordt tot uitplaatsing naar een geconcentreerde locatie dan zal die nieuwe plek wellicht met nieuwe infrastructuur moeten worden ontsloten. Daarnaast dient dan extra onderzoek te worden gedaan.

Om het bereikbaarheidseffect van de opgave voor de ZaanIJoevers te bepalen moeten de varianten vergeleken worden met een referentievariant. Om een indruk te krijgen van de toename van de mobiliteit door de transformatie van de ZaanIJoevers zijn de modelruns uitgevoerd met de voorlopige versie van VENOM 2030. Vanwege de nog lopende discussie over de parameters van dit model kunnen de resultaten van de berekeningen niet worden gepresenteerd. Dit paper richt zich daarom op de kwalitatieve analyse van de werkgroep bereikbaarheid ZaanIJoevers, bestaande uit verkeer- en vervoerdeskundigen van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, de Stadsregio, de provincie Noord Holland en Rijkswaterstaat. Tijdens het CVS in november 2011 zijn de definitieve uitkomsten van de eerste berekeningen van VENOM naar verwachting beschikbaar.

4. Referentiebeeld en varianten 2030

Er wordt momenteel veel geïnvesteerd in de weg- en OV infrastructuur in Groot Amsterdam. Relevant voor de ZaanIJoeverers zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van de tweede Coentunnel, de Westrandweg van Amsterdam en de Zuidelijke Randweg van Zaandam. Ook op het gebied van OV gebeurt er veel: het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal de capaciteit op de Zaanlijn sterk verbeteren, de Noord/Zuidlijn sluit Amsterdam Noord aan op het metronetwerk en de in ontwikkeling zijnde HOV Zaancorridor bedient de relatie Zaanstad – Amsterdam Noord. Ook het fietsnetwerk is in ontwikkeling om de regionale samenhang te versterken.

Het resultaat van al deze inspanningen is dat de groei van de mobiliteit vanwege autonome ontwikkeling en bestaande ruimtelijke programma's (denk aan de nieuwe centra van Zaandam en Amsterdam Noord) grotendeels opgevangen kan worden zonder dat er veel nieuwe knelpunten ontstaan. Tot 2020 verbetert de bereikbaarheid van de regio hierdoor. In de periode daarna, tot 2030, is de verwachting dat de knelpunten autonoom weer terugkomen omdat de betere bereikbaarheid extra verkeer aantrekt (latente vraag). De modal split zal ongeveer gelijk blijven omdat in alle modaliteiten wordt geïnvesteerd. (in, van en naar het plangebied 34% auto, 27% OV, 39% fiets/lopen).

Om de bereikbaarheidseffecten van de opgave voor de ZaanIJoeverers te bepalen is ervoor gekozen een tweetal varianten op te stellen, door te rekenen en te vergelijken met de hierboven beschreven autonome ontwikkeling. De varianten zijn samengesteld in nauwe samenspraak met het platform ZaanIJoeverers waarbij rekening is gehouden met de inzichten uit de verschillende sectorale deelonderzoeken. Met name is veel afgestemd met het deelonderzoek naar de woonmilieus. Zo is vanuit een sectorale aanvliegroute toch ook een sterke integrale component als rode draad door alle vervolgonderzoeken verweven.

De twee varianten die in het bereikbaarheidsonderzoek zijn doorgerekend geven inzicht in de bandbreedte van het bereikbaarheidseffect van het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen in het kader van de opgave voor de ZaanIJoeverers. Het betreft de varianten *pluriform* (een mix van wonen en werken) en *uniform hoog* (vooral veel woningen). In de variant pluriform worden circa 28.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen toegevoegd in het model, in de variant uniform hoog circa 47.000 woningen en 21.000 arbeidsplaatsen. De varianten zijn uitgewerkt door de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam in het deelonderzoek woonmilieus.

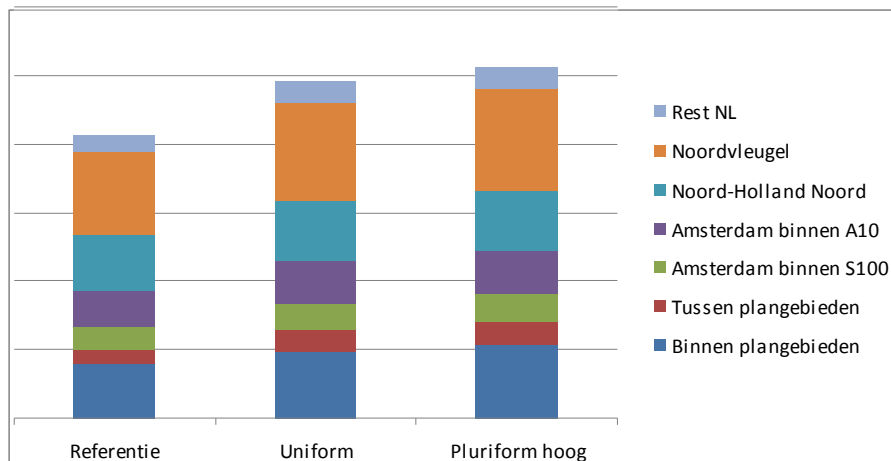
De twee varianten zijn zodanig opgesteld dat de bandbreedte van de ontwikkeling van de bereikbaarheid in het plangebied inzichtelijk wordt gemaakt ten opzichte van de referentievariant. De varianten geven de bovengrens aan van de extra mobiliteit die gegenereerd wordt door de ruimtelijke opgave voor de ZaanIJoeverers. De varianten gaan uit van dezelfde infrastructuur en hetzelfde openbaar vervoeraanbod als in de referentie. Er worden dan ook geen beleidskeuzes verondersteld over verdere aanpassingen in het verkeer- en vervoernetwerk. In de aanbevelingen van dit onderzoek wordt wel gekeken naar mogelijke beleidskeuzes voor aanpassingen in infrastructuur en openbaar vervoer.

5. Eerste resultaten doorrekenen varianten

In de inleiding is al melding gemaakt van de status van het verkeersmodel VENOM en de consequenties daarvan voor dit paper. De resultaten worden op hoofdlijnen beschreven. Tijdens het CVS zijn er naar verwachting meer gedetailleerde resultaten beschikbaar. De toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen leidt in beide varianten tot een toename van het aantal verplaatsingen in, van en naar de plangebieden (zie figuur 2). Daarbij geldt dat woningen meer verplaatsingen genereren dan arbeidsplaatsen.

Verder valt op dat in beide varianten het aandeel regionale verplaatsingen sterk toeneemt ten koste van het aandeel lange afstandsverplaatsingen. De transformatie van de ZaanIJoeverers leidt dus tot een beleidsmatig wenselijke verandering in het verplaatsingsgedrag. Met betrekking tot de gebruikte vervoerwijze valt op dat de transformatie van de ZaanIJoeverers leidt tot relatief meer OV verplaatsingen in de gemeente Zaanstad. De transformatie leidt in Amsterdam Noordwest en Noordoost en de IJoeverers van het Westelijk Havengebied juist tot relatief meer autoverplaatsingen. De verklaring hiervoor ligt in de kwaliteit van het aanwezige OV aanbod.

Figuur 2: aantal verplaatsingen in de referentie, variant uniform en variant pluriform hoog per etmaal op een werkdag (bron: door 4cast en MuConsult bewerkte presentatie van gegevens van de voorlopige versie van VENOM 2030)



De capaciteit van het wegennet komt op een aantal plaatsen verder onder druk te staan vanwege de transformatie van de ZaanIJoeverers. De capaciteitsknelpunten nemen waarschijnlijk vooral toe op de ring A10 Noord en op de toegangswegen ten westen van Sloterdijk, in Zaandam Zuid en in de kop van Amsterdam Noord. Ook in de IJtunnel neemt het knelpunt toe vanwege extra verkeer van en naar Amsterdam Noord. Het aantal voertuigverliesuren groeit in beide varianten het snelst op de stadsontsluitingswegen.

Ook het OV netwerk komt op een aantal plaatsen onder druk te staan vanwege de transformatie van de ZaanIJoeverers. Op de dikke OV lijnen (treinverbinding Amsterdam-Zaandam, Metroverbinding Amsterdam-Amsterdam Noord, HOV Busverbinding Amsterdam Noord-Zaanstad, tramverbinding Amsterdam-Zeeburgereiland-IJburg) groeit het aantal reizigers sterk.

6. Voorlopige conclusies van het bereikbaarheidsonderzoek

Doel van het bereikbaarheidsonderzoek was om te achterhalen hoe de ruimtelijke ontwikkelingen in de periode 2020-2040 kunnen worden ingepast op de ZaanIJoevers op zodanige wijze dat de bestaande verkeer- en vervoernetwerken optimaal worden benut, kansen voor openbaar vervoer worden gecreëerd en inzichtelijk wordt waar en wanneer het aanleggen van nieuwe infrastructuur absoluut noodzakelijk wordt. Dit vroeg om een aanpak waarin met name de samenhang tussen ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerplanning van belang was.

De invulling van de opgave voor de ZaanIJoevers leidt tot extra verplaatsingen in het gebied. De verwachting is dat hierdoor vooral de regionale infrastructuur extra onder druk te staan. Daarnaast leidt de transformatie en verdichting van de ZaanIJoevers waarschijnlijk tot een grotere rol voor de auto indien er niet geïnvesteerd wordt in het ontsluiten van deze gebieden met openbaar vervoer en een fietsnetwerk. Het bestaande OV netwerk wordt in 2030 met de in de twee varianten voorgestelde ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen nog niet optimaal benut. Deze lijnen vertonen groei vanwege de transformatie van de ZaanIJoevers, maar er is meer groei mogelijk.

De verwachting is dat de knelpunten op de weg niet veel toenemen door de transformatie van de ZaanIJoevers. De aantallen toegevoegde woningen en arbeidsplaatsen zijn relatief gering ten opzichte van de bestaande voorraad in Groot Amsterdam. Wel kan de transformatie leiden tot plaatselijke knelpunten op het onderliggend wegennet in en rond de plangebieden.

7. Aanbevelingen bereikbaarheidsonderzoek

Het deelonderzoek bereikbaarheid was geen traditioneel verkeer- en vervoeronderzoek. Er moest rekening gehouden worden met grote onzekerheden over de opgave over een langere periode. Dit werd nu juist niet ondervangen door heel sterk te leunen op uitkomsten van verkeersmodellen, maar door te zoeken naar de samenhang met de andere ruimtelijke belangen die in het gebied spelen. Hierin heeft met name grote afstemming plaats gevonden met de deelonderzoeken woonmilieus en economie, waarmee de varianten *pluriform* en *uniform hoog* zijn uitgewerkt op een manier die aansluit bij de informatiebehoefte van de verschillende onderzoeken. Ook is dankbaar gebruik gemaakt van de inzichten uit de werkgroep bereikbaarheid, waarin verschillende bereikbaarheidsexperts van de betrokken overheden zitting in hadden. Daar waar de modellen te grote onzekerheidsmarges vertoonden, is door middel van de kennis uit deze groep toch gekomen tot aannemelijke uitkomsten ('*educated guess*').

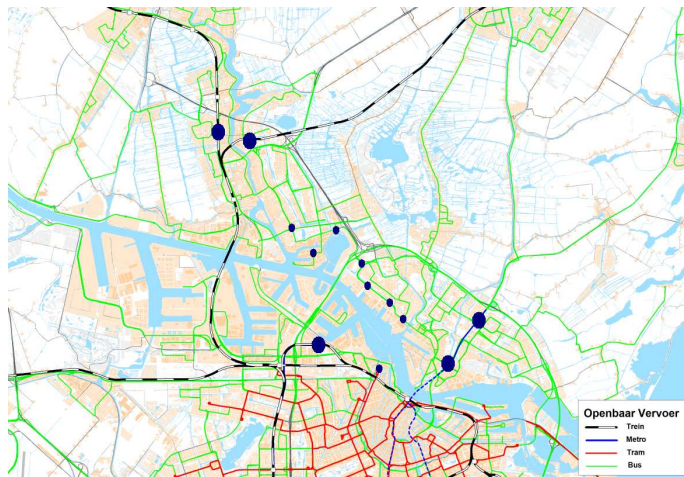
De ontwikkeling van de ZaanIJoevers behoeft op zichzelf geen grootschalige investeringen in het hoofdwegennet en de railinfrastructuur. Wel zullen er door de ontwikkeling van de ZaanIJoevers in de periode 2030-2040 extra ingrepen wenselijk worden. De aanbevelingen naar aanleiding van het bereikbaarheidsonderzoek zijn verdeeld in een aantal onderwerpen. De aanbevelingen zijn gebaseerd op een ontwerpessie van de werkgroep bereikbaarheid ZaanIJoevers, gehouden op 15 september 2011.

Oriëntatie op haltes van OV

Ten eerste is aanbevolen om de transformatie van de ZaanIJoevers meer te oriënteren op bestaande haltes van openbaar vervoer. Veel OV lijnen hebben in 2030 ondanks de groei

nog capaciteit om meer reizigers te vervoeren. Hoge dichtheden nabij OV haltes stimuleert het OV gebruik (zie figuur 4). Op regioniveau gaat het hierbij vooral om het (extra) concentreren van (betaalbare) woningen rondom de grote knooppunten IJplein en Buikslotermeerplein (Amsterdam Noord, Metrostations), Isolatorweg (Westelijk Havengebied, Metrostation) en Koog-Zaandijk en Zaandam Kogerveld (Zaanoevers, treinstations). Daarnaast wordt aanbevolen om ook op microniveau te kijken naar de concentratie van (betaalbare) woningen nabij de haltes van het bus en tramnetwerk. Dit geldt vooral voor de bushaltes langs de Noordwestelijke IJoevers.

Figuur 3: potentiële concentratiegebieden voor (betaalbare) woningen nabij OV haltes. (bron: kwalitatieve analyse van de werkgroep bereikbaarheid ZaanIJoevers d.d. 15-09-2011)



Het intensiever ontwikkelen van deze knooppunten en haltes leidt tot een hoger aandeel OV gebruik en dus een lager aandeel autogebruik, wat ook de knelpunten op de weg kan verminderen. Uit het woonmilieuonderzoek is gebleken dat hier een afweging gemaakt moet worden tussen meest wenselijke woonmilieus (dichtbij het water, maar met slechte OV ontsluiting) en knooppuntontwikkeling (minder unieke woonomgeving, betere OV ontsluiting).

Bestaand OV opwaarderen en uitbreiden

Uit het bereikbaarheidsonderzoek is gebleken dat er op een aantal trajecten potentieel is om het OV op te waarderen en/of uit te breiden. Opwaarderen is van toepassing op bestaande lijnen die vanwege de transformatie van de ZaanIJoevers meer reizigers kunnen trekken; uitbreiden is van toepassing op bestaande lijnen die in verband met de transformatie verlengd zouden kunnen worden tot in de nu nog minder goed door OV ontsloten transformatiegebieden.

Voorbeelden van een OV verbinding die misschien opgewaardeerd zou kunnen worden is de HOV ZaanCorridor die langs de Noordwestelijke IJoevers naar Zaandam en Kogerveld rijdt. Uit het onderzoek blijkt dat de transformatie van de ZaanIJoevers leidt tot groei van de relatie tussen Zaanstad en Amsterdam Noord. Wanneer deze verbinding verder wordt opgewaardeerd met vrije infrastructuur kan de ZaanCorridor verder groeien tot vergelijkbare reizigersaantallen als de Zuidtangent. Een OV verbinding die misschien uitgebreid kan worden is de tramlijn van Amsterdam naar het Westelijk Havengebied. Deze eindigt nu aan de oostelijke rand van het plangebied.

Investeren in onderliggend wegennet

Naar aanleiding van het onderzoek wordt verder aanbevolen om te investeren in de stads- en wijkontsluiting van de transformatiegebieden. Vooral op de stadsontsluitingswegen ontstaan vanwege de transformatie van de ZaanIJoeveren waarschijnlijk extra knelpunten en voertuigverliesuren. Wel dient voorkomen te worden dat de problematiek verplaatst wordt. Het verbeteren van de ontsluitingswegen kan in de ochtendspits bijdragen aan het verminderen van knelpunten op de hoofdwegen (ring A10) maar in de avondspits de problematiek op die wegen juist vergroten (betere doorstroming naar de snelweg toe). Investerings in het onderliggend wegennet zouden daarom aangevuld moeten worden met dynamisch verkeersmanagement om de verkeersafwikkeling te kunnen reguleren. Ten slotte dient te worden vermeld dat deze investeringen in het wegennet de keuze voor de auto ook aantrekkelijker maakt en extra automobilititeit kan genereren.

Verminderen van barrièrewerking van het water

Water is kenmerkend voor de identiteit van de ZaanIJoeveren. Niet alleen omdat de locaties vooral aan de Zaan of het IJ liggen, maar ook vanwege de vele vaargeulen in de plangebieden. Het water biedt kansen voor de ontwikkeling van unieke hoogstedelijke woonmilieus. Daar staat tegenover dat het water een barrière vormt voor verplaatsingen. Hierdoor worden fietsafstanden langer en ook de afstand tot de dichtstbijzijnde OV halte is gemiddeld groter.

De werkgroep bereikbaarheid concludeert dat grootschalig ontsluitingswegen over de aanwezige vaargeulen niet passen in het beoogde woonmilieu, maar dat kleinschalige, slim vormgegeven verbindingen voor fietsers en voetgangers wel passen in dat milieu. Ook intensievere inzet van veerponten en OV over water kan bijdragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het water in het plangebied. Dergelijke investeringen stimuleren fiets- en OV gebruik (gemiddeld kortere fietsafstanden en afstand tot de dichtstbijzijnde OV halte) en kunnen daarmee ook bijdragen aan het vergroten van het aandeel fiets en OV en het verminderen van de druk op het wegennet.

Vervolgonderzoek

Het onderzoek heeft het effect van de transformatie van de ZaanIJoeveren op de bereikbaarheid in het gebied inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd is dat bereikbaarheid in beide varianten geen bepalende factor hoeft te zijn. Wel is een aantal aanbevelingen gedaan die kunnen bijdragen aan het voorkomen van een hoger aandeel autogebruik in de gebieden. Concentreren van (betaalbare) woningen rondom haltes van OV, investeren in OV- en fietsnetwerken en toepassen van barrièrebeperkende maatregelen verbeteren de positie van de fiets en het OV ten opzichte van de auto. Hierdoor treedt *substitutie* op; een deel van de autoverplaatsingen zal met de fiets of het OV gemaakt worden (maximaal ca 10%). Het effect van de aanbevolen maatregelen (zoals opwaarderen HOV Zaancorridor, doortrekken tramlijn in Westelijk Havengebied, barrièrebeperkende maatregelen voor fietsers) kan inzichtelijk gemaakt worden door de maatregelen door te rekenen met een verkeersmodel. Wanneer maatregelen nader onderzocht worden wordt aanbevolen een dergelijke doorrekening uit te voeren.

8. Tussentijdse conclusies MIRT onderzoek

Dit paper heeft als doel om aan te laten zien hoe de bereikbaarheid in de ZaanIJoeveren zich verder zou kunnen ontwikkelen in verschillende varianten van transformatie. Het integrale onderzoek heeft tot nu toe geleid tot concrete invulling van de R in MIRT, omdat er een zeer intensieve afstemming heeft plaatsgevonden tussen ruimtelijke ordening en verkeer- en vervoerplanning.

De integrale afweging wordt in het najaar van 2011 aangeboden aan de bestuurders van alle betrokken partijen, gebaseerd op de (voorlopige) conclusies van alle deelonderzoeken. De dilemma's blijken groter dan gedacht. Groei van haven en stad kunnen niet zonder meer als parallelle ontwikkelingen worden beschouwd. Het integrale MIRT-onderzoek heeft de consequenties van de keuzemogelijkheden in kaart gebracht. De haven zal in de planperiode tot 2040 tegen de grenzen van de (milieu)ruimte aan lopen zonder dat er überhaupt woningen worden toegevoegd in de directe omgeving. Tegelijk betekent stilstand achteruitgang, en vormt de onzekerheid over de toekomst van het Westelijke Havengebied een risico voor investeerders in de haven. Het is vanuit economie en haven van belang dat er snel duidelijkheid komt over de toekomst op de lange termijn. Die duidelijkheid is er nog niet. De gemeenteraad van Amsterdam heeft weliswaar bepaald dat transformatie van het havengebied binnen de ring A10 vaststaat, maar het tempo en de aard van de transformatie moeten nog worden ingevuld. Vast staat dat de Metropoolregio Amsterdam de ontwikkeling van zowel haven als stad wil stimuleren in dit gebied.

Daar staat tegenover dat afzien van transformatie van de ZaanIJoeveren betekent dat de woningbouwopgave van de gebiedsopgave elders in de Noordvleugel van de Randstad gerealiseerd dient te worden. Hoe die alternatieven zich verhouden tot de kansen en knelpunten van de ZaanIJoeveren is niet bekend. De ontwikkeling van de ZaanIJoeveren biedt kansen voor bijzondere woonmilieus aan het waterfront. Vanuit bereikbaarheid zijn de ZaanIJoeveren interessant vanwege de stimulerende werking op kortere, regionaal georiënteerde verplaatsingen, betere benutting van recente investeringen in infrastructuur (Noord/Zuidlijn, Tweede Coentunnel) en extra kansen voor regionaal openbaar vervoer (gebruik maken van het programma hoogfrequent spoor, verder doorontwikkelen van het hoogwaardige busnetwerk, doorontwikkelen van de knooppunten nabij trein, metro en tramhaltes).

Transformatie van de ZaanIJoeveren vraagt grote investeringen. Niet direct in infrastructuur, maar wel in uitplaatsing van een deel van de hinderveroorzakende bedrijven in het gebied. Omvangrijke kosten gaan voor de baten uit, en kosten en baten komen niet op dezelfde plaats terecht. De opgave is, om in het kader van het MIRT een gezamenlijke strategie te vinden voor de gewenste ontwikkelingen. Pas dan kunnen de ZaanIJoeveren bewijzen dat de R in MIRT echt iets veranderd heeft. Vanuit bereikbaarheid is de boodschap duidelijk: transformatie van binnenstedelijke gebieden is wenselijk. In de varianten worden nog niet alle mogelijkheden benut, maar de ontwikkeling versterkt regionale samenhang, verkleint gemiddelde verplaatsingsafstanden en schept kansen voor openbaar vervoer.

Referenties

Atelier ZaanIJoevers (2010). *Plan van Aanpak MIRT-onderzoek ZaanIJoevers*. Amsterdam: Dienst Ruimtelijke Ordening

Gemeente Amsterdam (2011). *Structuurvisie Amsterdam 2040*. Amsterdam: Drukkerij Callf & Meischke.

MIRT (2009). *Gebiedsagenda Noordwest-Nederland – Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland*. Amsterdam: MUST stedenbouw

VROM (2008). *Structuurvisie Randstad 2040 – Naar een duurzame en concurrerende Europese topregio*. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

V&W en VROM (2009). *Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport*. Ministeries van Verkeer en Waterstaat, en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer