

Parkeernorm 0,1: extra woningbouw binnen bestaande infrastructuur

Florence Bloemkolk – Gemeente Amsterdam – f.bloemkolk@amsterdam.nl

Lotte Bekenkamp – Gemeente Amsterdam – l.bekenkamp@amsterdam.nl

Denise Last - Van den Hooven – Gemeente Amsterdam – d.last-vanden.hooven@amsterdam.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Parkeernorm 0,1: extra woningbouw binnen bestaande infrastructuur

De gemeente bouwt komende jaren tientallen duizenden woningen met bijbehorende voorzieningen in de stad. Bestaande stadsdelen groeien door een hogere bewoningsfactor. Mobiliteit lijkt het sluitstuk van deze opgave te worden. In het verleden werd gebouwd op locaties die goed bereikbaar waren. Inmiddels zijn deze locaties volgebouwd en is de woningopgave dermate urgent, dat bereikbaarheid als probleem wordt doorgeschoven naar 'later'. Oplossingen zoals zelfrijdende voertuigen, gedragsbeïnvloeding, Mobility as a Service en minimaal autogebruik door lage parkeernormen worden als oplossing gepresenteerd. Dit terwijl tientallen jaren nodig zijn voordat dergelijke ontwikkelingen op straat verandering teweeg brengen. Met verkeersmanagement faciliteren we de bestaande vervoersstromen zo goed mogelijk over de beschikbare infrastructuur en stellen we het moment uit dat het netwerk overbelast raakt.

De huidige plannen voor de Sluisbuurt, Elzenhagen Zuid en Amsterdam Zuid Oost tonen de urgentie en complexiteit in de woningopgave. We zien een explosieve toename van bewoners en voorzieningen in gebieden waar het wegennet en openbaar vervoer al overbelast zijn en het omliggende netwerk niet toereikend is. Daarnaast zien we infrastructuur die nu intensief gebruikt wordt door evenementenverkeer waar nu functiemenging plaats gaat vinden. Met deze hoeveelheid woningbouwplannen zal het, ook met verkeersmanagement, bereikbaar houden van locaties een bijzonder lastige opgave worden.

Dit artikel is bedoeld als inspiratiestuk voor het verder ontwikkelen van de mobiliteit als aanjager van de woningopgave, in plaats van de sluitpost te zijn. Waar kunnen we leren van de huidige gebiedsontwikkelingen? Hoe kunnen we ons voorbereiden op de toekomstige ontwikkelingen en mobiliteitsvraag die dit met zich mee brengt? En hoe zorgen we voor een bereikbare, leefbare maar groeiende stad, wetende dat de gepresenteerde oplossingen voor de toekomst nog geen werkelijkheid zijn? Je zou kunnen denken aan financiering van mobiliteit als onderdeel van een nieuwe woonwijk, het betrekken van het gehele netwerk (realistisch plannen) en het toepassen van duidelijke beleidskeuzes in prioriteringen van modaliteiten.

1. Inleiding

De gemeente bouwt komende jaren tientallen duizenden woningen met bijbehorende voorzieningen in de stad. Mobiliteit is het sluitstuk van de opgave, het kost geld en levert (schijnbaar?) niets op. Bovendien biedt de groeiende economie alle kansen om hier goed aan te verdienen als gemeente met het grootste erfpachtstelsel in Nederland. Amsterdam bezit 42 procent van de totale erfpacht in Nederland bestemd voor wonen (F. Ten Have, juli 2016). De infrastructuur ligt er, maar kan moeilijk aangepast worden, laat staan uitgebreid worden. *Dus de vraag, of we de dat met (dynamisch) verkeersmanagement kunnen oplossen?*

Diverse moties en raadsvragen worden ingebracht binnen het stadsbestuur over het belang van doorstroming, drukte op de wegen (Torn, september 2016) en spitsmijden (Vroege, juli 2017). Hoewel deze moties en vragen terecht zijn (...*'de fractie van de VVD ontvangt echter signalen dat er geregeld verkeersopstoppingen en problemen met de doorstroming zijn rondom het Zeeburgereiland.'*), positioneren deze vragen verkeersmanagement onvoldoende (vraag 2: *'Welke oorzaken van de opstoppingen ziet het college?'*[.....]), (Torn, september 2016). De woonopgave zelf als veroorzaker komt in het beantwoorden van deze raadsvragen niet naar voren.

Dorpen, steden en uitbreidingen hiervan zijn ontstaan op locaties die goed bereikbaar waren. Later kwam hier het spoor netwerk (openbaar vervoer) bij. Want bereikbaarheid is aantrekkelijk. Nu deze locaties al volgebouwd zijn of de plannen voor de ontwikkeling rond deze locaties rond zijn, zoals bij station Amstel en Sloterdijk, worden elders bouw/ontwikkel locaties gezocht. Deze gaan niet uit van het principe dat gebouwd wordt rond bereikbare locaties.

Het probleem (mobiliteit) wordt genegeerd, naar anderen doorgeschoven, is pas zichtbaar wanneer de ontwikkelaar lang en breed op een andere locatie nieuwe stenen aan het leggen is. Een ander element wat het zwijgen de voorkeur geeft: het is complex, zal geen makkelijke ingreep en uiteraard kostbaar zijn.

Tegelijkertijd vertrouwen we mogelijk te veel op de oplossingen in de toekomst. Een toekomst die naar onze inschatting verder weg ligt dan we willen en die niet met een toverstokje alle problemen zomaar zal oplossen.

Nieuwe mobiliteitsconcepten en zelfrijdend vervoer worden zonder gêne genoemd als oplossingen voor de actuele uitdagingen. In de toekomst kunnen deze concepten ook een bijdrage leveren aan de mobiliteitsbehoefte. Echter, vandaag moeten we rekening houden met het huidige gebruik van de diverse modaliteiten en de modal split hiervan. Er vanuit gaan dat bewoners geen auto bezitten en allemaal fietsen, het OV gebruiken of een deelauto pakken, is niet reëel.

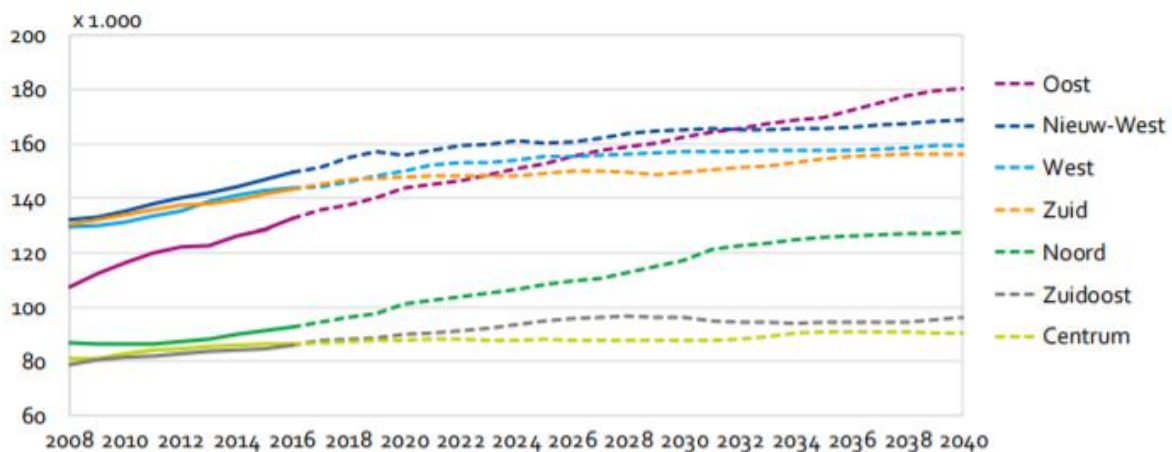
Daarom werken we in dit artikel verder uit waar de huidige problematiek zichtbaar is (spanning in de tijd tussen bouwen en infrastructuur) en waar we de oplossingen willen vinden (prestatie indicatoren voor een succesvolle woonwijk en haar omgeving).

Dit doen we door middel van 3 casus (hoofdstuk 2), de prestatie indicatoren te meten (hoofdstuk 3) en een conclusie te trekken (hoofdstuk 4).

2. Rondje Amsterdam: de woningopgave in drie casus

Het gaat goed met de woningbouw in Amsterdam. Na jaren van stilstand, hebben ontwikkelaars en kopers weer het volste vertrouwen in de Amsterdamse woningmarkt. In 2015 werd een recordaantal van 8.376 woningen in aanbouw genomen. En het ziet er niet naar uit dat dit in de nabije toekomst een uitzondering is. We lopen daarmee voor op het doel om in 2018 5.000 woningen per jaar te bouwen. Amsterdam zal de komende jaren in hoog tempo nieuwe bouwgrond moeten realiseren om aan de vraag te kunnen voldoen. De belofte dat er per 2018 minimaal 5.000 woningen per jaar bij gaan komen in Amsterdam is daarmee nu al ingelost. (Hernieuwing van het coalitieakkoord Amsterdam blijft van iedereen, mei 2016)

De bevolkingsprognose (Gemeente Amsterdam, maart 2017) verwacht dat Amsterdam in 2019 een nieuw hoogtepunt in het aantal inwoners bereikt. Het hoogste inwonersaantal was 872.000 inwoners in 1959. Naast de nieuwe gebiedsontwikkelingen groeit het aantal bewoners in de bestaande wijken gestaag binnen Amsterdam. Omdat de vraag naar woningen hoog is, is de hoeveelheid inwoning groot (woningdelers) en is er een hoge bewoningsfactor (verhouding tussen het aantal bewoonde adressen en woningen). In Amsterdam stijgt de bewoningsfactor sinds 2006. Dit houdt in dat de mogelijkheden om te kunnen wonen steeds beter benut worden. De leegstand van woningen neemt af en de bewoning van niet-woningen neemt toe.



Figuur 1: Bevolking naar stadsdelen, 2010-2040, OIS prognose 2016

Woningbouw betekent niet enkel meer bewegingen van bewoners. Er zijn voorzieningen nodig, er moet bevoorrading plaats vinden van winkels en het aantal pakketdiensten neemt toe. In Amsterdam vinden dagelijks 25.000 logistieke vervoersbewegingen stad in en stad uit plaats (Geert Kloppenburg, september 2017). Dit aantal blijft naar verwachting stijgen door de groei van de online economie. In nieuwbouwwijken zullen deze bewegingen ook plaats vinden. Deze bewegingen moeten dan ook meegenomen worden in de mobiliteitsberekeningen.

2.1 Sluisbuurt: versnellingslocatie woningbouw



Figuur 2: impressie van de Sluisbuurt, Gemeente Amsterdam 2017

Tabel 1: De Sluisbuurt en haar kenmerken

Locatie	Onderdeel van Zeeburgereiland, ingeklemd tussen de Amsterdamse brug, Piet Heintunnel, Schellingwouderbrug en de S114/ring oost A10
Kenmerken	Duurzaam en groen. De Sluisbuurt wordt ontwikkeld als een wijk waar fietsers, voetgangers en OV prioriteit hebben. Er wordt onderzoek gedaan naar de verkeersdoorstroming.
Aantal	5.500 woningen
Start bouw	Q1/2 2018, circa 600 per jaar.
Gereed	10 jaar = tot circa 2028
Parkeren	Parkeren op straat alleen voor bezoekers. Bewoners kunnen een parkeerplaats in een ondergrondse parkeergarage kopen of huren. Er zal niet voor elke woning 1 parkeerplaats beschikbaar zijn. Verkoop beschikbare parkeerplaatsen, is aan de ontwikkelaars/verhuurders.

Sluisbuurt: verkeerskundige analyse

De sluisbuurt ligt op het oog op een goed bereikbare locatie. De buurt ligt aan een corridor (S114), dicht bij de ring A10 en heeft een tramverbinding richting centraal station. De fiets wordt gestimuleerd door de (mogelijke) aanleg van een nieuwe fietsbrug richting het centrum.

In de huidige situatie kunnen we een aantal constateringingen doen:

- De aansluiting S114 op de A10 is overbelast (Regionaal Tactisch Team, augustus 2017). De kruising kan de verkeersstromen niet aan zonder lange wachtrijen. De maatregelen om de A10 prioriteit te geven, worden hier al niet meer ingezet omdat de filelussen op de S114 altijd worden aangesproken als het druk is op de A10.
- De S114 van en naar het centrum gaat door de Piet Heintunnel. Het wegvak van de Piet Heintunnel tot de aansluiting A10 staat in de top 10 van verkeersknelpunten in Amsterdam. Deze heeft op het gebied van doorstroming prioriteit. Hierdoor hebben zijrichtingen op de wegvakken voor en na de tunnel bij drukte beduidend minder groen. Dit geldt ook voor fietsers en voetgangers.

- De OV lijnen die halteren bij de Sluisbuurt zijn tramlijn 26 en buslijn 37. De tramlijn richting het centraal station zit aan zijn maximum capaciteit. De buslijn vangt dit niet op, want gaat vanaf Amsterdam Noord richting Amstel en vice versa.
- De planning van de bouw van de fietsbrug is pas in 2019/2020 en zal circa 2 jaar duren. Dit is geruime tijd nadat de eerste bewoners hun intrek nemen in de woningen.

Nu de start van de bouw nadert, begint de urgentie door te dringen. Zowel de gemeente Amsterdam als GVB geven aan op zoek te gaan naar oplossingen. De grootste ontsluiting van de wijk op de S114 (Zuiderzeeweg, IJbuglaan) kan opnieuw ontworpen worden. Zou dit ongelijkvloers moeten worden, dan zal de planvorming en bouw jaren in beslag nemen. Daarnaast is de vraag, wordt het knelpunt dan niet verlegd naar de aansluiting met de ring A10?

De wens is om bij de nieuwe bewoners een laag autobezit af te dwingen. Dit is een mooi streven maar de behoefte tot mobiliteit blijft. Een wijk met een laag autobezit is haalbaar, mits alternatieven beschikbaar zijn. Met het huidige OV netwerk, lijn 26 en bus 37, is dit niet het geval. GVB geeft aan na te denken over oplossingen en het verlengen van tram 7 en 14 wordt onderzocht. Hierbij geldt ook, indien een van de plannen als kansrijk wordt gezien, dat de planvorming en bouw nog jaren duren.

De zorg rond de S114 wordt door het Regionaal Tactisch Team (RTT) gedeeld. In de knelpuntanalyse 2017 wordt gesteld: 'Er is onvoldoende ruimte en te veel verkeer'.

2.2 Noord: groei van 1.800 woningen in plaats van 500



Figuur 3: impressie van Elzenhagen-Zuid in stadsdeel Noord, Gemeente Amsterdam 2016

Tabel 2: Elzenhagen-Zuid en haar kenmerken

Locatie	Onderdeel van het plan Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN). Aan de S116, corridor tussen het centrum (IJtunnel) en de ring A10 noord.
Kenmerken	Elzenhagen Zuid zal bestaan uit 30% sociale huur, 20% middelhoge huur en de rest vrije huur. Een deel van deze woningen wordt eerst tijdelijk bewoond door studenten, starters en statushouders. Daarnaast komen er honderd zelfbouw kavels en voorzieningen (Moskee met 600 gebedsplekken, één basisschool, één school voor voortgezet onderwijs, een bioscoop en een park met atletiekbaan).

Aantal	1.800 woningen(oorspronkelijk plan was 500) voor Elzenhagen Zuid (totale bouwplan CAN ca. 4.000)
Start bouw	Planning 2018 (Vaststelling stedenbouwkundigplan november 2017)
Gereed	Nog niet bekend
Parkeren	Voorzieningen en bezoekers parkeren in de openbare ruimte krijgen 300 parkeerplekken. Sociale huur: 0,1 parkeerplaats/woning. Vrije sector: Tot 30 m2: 0,1 parkeerplaats/woning, tussen 30m2 en 60m2: 0,3 parkeerplaats/woning, boven 60m2: 0,6 parkeerplaats/woning

Noord: verkeerskundige analyse

Centrumgebied Amsterdam Noord sluit volledig aan op de bestaande weginfrastructuur. Het ligt ingesloten tussen de Ring A10 (4 toe- en afritten) en het IJ. Alle zuid-noord verbindingen zijn tunnels, uitgezonderd de Schellingwouderbrug. Al deze verbindingen zijn kunstwerken, tunnels en bruggen, dus extra kwetsbaar.

Voor autoverkeer komt de ontsluiting op de IJdoornlaan aan de noordkant en de Nieuwe Purmerweg aan de zuidkant. Beide wegen hebben een aansluiting op de corridor S116, Nieuwe Leeuwarderweg.

Voor het OV komt het nieuwe station Noord beschikbaar aan de S116. Deze heeft overstapmogelijkheden tussen de bussen en de metro richting het centrum. Vanaf 22 juni 2018 (GVB) gaat de noord- zuid lijn rijden tussen Amsterdam Noord en Amsterdam Zuid. Voor de OV bereikbaarheid van Amsterdam Noord is dit een belangrijke verbetering. Noord wordt beter verbonden met het Centrum.

Met de plannen voor dit gebied, kunnen we de volgende constatering doen:

- In Amsterdam Noord is nog ruimte om te bouwen maar na uitbreiding van het aantal woningen binnen bestaande plannen is geen extra infrastructuur gebudgetteerd.
- De huidige aansluitingen A10 Noord zijn druk en lopen in de spitsen tegen hun maximale capaciteit aan. De bereikbaarheid van het OV-knooppunt Noord kan niet gegarandeerd worden.
- Bij een incident of een (gedeeltelijke) tunnelsluiting is het netwerk direct overbelast. Sturen met verkeersmanagementmaatregelen zal beperkt mogelijk zijn. De capaciteit van elke oeververbindingen is onvoldoende voor het opvangen van een van de andere oeververbindingen.
- Door de ligging is dit deel van Amsterdam afhankelijk van diverse tunnels, die kwetsbaar zijn. Het gehele netwerk zal beïnvloed worden, van Alkmaar tot Monnickendam en Purmerend.
- De buitenring A10 Noord heeft dagelijks filevorming door dosering van de Coentunnel.
- Bij sluiting van de IJtunnel kan verkeer vanuit noord (specifiek omgeving Centrumgebied Amsterdam Noord) enkel nog richting aansluiting S116 A10.
- Tunnelprotocol: geen file in de tunnel. Er wordt gedoseerd voor de tunnel, op de Nieuwe Leeuwarderweg.
- OV is nu nog afhankelijk van de IJtunnel (geen ondergrondse verbinding).
- Naast extra verkeersdruk door groei van het aantal bewoners, moet ook rekening gehouden worden met de voorzieningen die het gebied krijgt. Deze trekken bezoekers, aanvullend op de extra inwoners.

Het stadsdeel Noord kenmerkt zich op dit moment door, na Zuidoost, het hoogste autogebruik van Amsterdam (Gemeente Amsterdam, 2017). Dit is mede historisch ontstaan, met dank aan de beschikbare ruimte en de keuze om juist gezinnen en autobezitters aan te trekken. De nieuwe ontwikkelingen spelen in op fiets en OV-gebruik. Met het nieuwe knooppunt Noord wordt de OV-verbinding naar het centrum verbeterd. Echter staat de bereikbaarheid voor OV wat gebruik maakt van de weg onder druk. Er is er nog geen plan om de bereikbaarheid van het OV-knooppunt te verbeteren. Het OV-knooppunt is wel gereed voor de oplevering van de eerste woningen in het deelgebied Elzenhagen Zuid.

2.3 Zuidoost: woningen op een evenementenlocatie



Figuur 4: Zuid Oost, Gemeente Amsterdam 2017

Tabel 3: Zuid Oost en haar kenmerken

Locatie	ArenApark, een lege kavel tussen de ArenAbolevard, Haaksbergweg en De Corridor.
Kenmerken	Het ArenApoortgebied is ontwikkeld als werk- en verblijfsgebied. Er vinden vele events plaats en de woonboulevard trekt winkelend publiek. Er is nog vrije ruimte in het gebied. De plannen zijn nu om hier ook woningbouw te ontwikkelen.
Aantal	700 woningen, kantoren, een theater, een poppodium en een hotel
Start bouw	Ontwerp gereed december 2017
Gereed	Nog niet bekend
Parkeren	De huidige parkeergarages hebben een dubbel gebruik: tijdens kantoortijden door werknemers en tijdens avonden en weekenden door winkelend publiek en evenementbezoekers. Bij toekomstige plannen is dit nog niet benoemd. Naar verwachting geen parkeren op straat, wel veel parkeergarages.

Zuidoost: verkeerskundige analyse

Het centrumgebied van Amsterdam Zuid Oost is goed bereikbaar met de auto en het OV. Deze locatie is uitgegroeid tot een centrum voor winkelen, werken en evenementen. Tijdens evenementen wordt het wegen- en spoornetwerk zeer zwaar belast, bij grote evenementen overbelast. Daarom wordt actief verkeersmanagement uitgevoerd tijdens in- en uitstroom van evenementen om bezoekers zo snel mogelijk het gebied in en uit te faciliteren. Voor het optimaal gebruiken van het netwerk zijn compromissen nodig: niet alle locaties zijn te allen tijde bereikbaar of enkel beschikbaar voor één specifieke doelgroep.

De uitdaging voor verkeersmanagement in dit gebied in de huidige situatie is beheersbaar door diverse maatregelen. Let wel, in- en uitstroom van evenementen tijdens werktijden is een extra uitdaging omdat er twee doelgroepen tegelijk gebruik maken van het netwerk. Werknemers hebben een vaste locatie waar ze moeten zijn en bezoekers willen hun auto parkeren. Het maakt niet uit, als het maar in het Arena-gebied is. Deze laten zich dus sturen. Deze combinatie is haalbaar omdat er actief gestuurd wordt door operationeel verkeersmanagement. Ook speelt mee dat gedurende een evenementen nooit sprake is van een ochtendspits, enkel een avondspits. Werknemers verlaten het gebied en hoeven niet specifiek op één locatie in het gebied te zijn.

Deze uitdaging verandert met het toevoegen van woningbouw. Met de woningbouwplannen in het centrumgebied van Zuid Oost wordt namelijk een doelgroep toegevoegd. Naast het feit dat het netwerk structureel drukker gebruikt wordt zal de bewoner tijdens evenementen de verkeersstromen frustreren. Effectief sturen op evenementenverkeer wordt vermoeilijkt. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden welke doelgroep het beste wanneer gefaciliteerd wordt om bij zijn bestemming te komen.

2.4 Samenvattend en beschouwing

De beschreven gebiedsontwikkelingen zorgen allen voor specifieke bereikbaarheidsuitdagingen:

Sluisbuurt

Een voorbeeld van bouwen op een locatie waar het wegen- en OV-netwerk al aan de maximale capaciteit zit. De mobiliteitsbehoefte blijft. Zonder het realiseren van alternatieven zal het bereikbaarheidsprobleem op deze locatie verder vergroten. Het stimuleren van fiets, zowel door extra infrastructuur als het verdrukken van de auto is positief. Maar fietsen is niet voor iedereen en niet altijd een mogelijkheid. Bovendien lijkt het erop dat dit alternatief niet op tijd gereed is.

Elzenhagen Zuid

Amsterdam Noord komt steeds meer onder druk te staan. De oeververbindingen Zuid-Noord zijn kwetsbaar omdat dit allemaal kunstwerken zijn. De bouwplannen in dit gedeelte van Amsterdam Noord zijn ruim verdriedubbeld. De infrastructuur is hier niet op aangepast. Bij een enkele tunnelsluiting heeft het verkeer in Noord nauwelijks alternatieven. De alternatieven die er zijn kunnen het aanbod niet aan in de spitsen. Het nieuwe OV-knooppunt Noord is een verbetering. Het centrum is hierdoor beter bereikbaar.

Zuid Oost

Het ArenApoortgebied in Zuid Oost is goed bereikbaar, maar de functies van het gebied vragen dit ook. In de spitsen is het druk door werknemers die komen en gaan. Tijdens evenementen is de capaciteit, zowel voor de weg als voor het OV, niet altijd toereikend. Doordat er op dat moment weinig overig verkeer is, is deze overbelasting van het netwerk vaak te beperken tot enkele uren per evenement met behulp van inzet van operationeel verkeersmanagement.

Het toevoegen van een woonfunctie aan dit gebied zal zorgen voor een hogere dagelijkse belasting van het netwerk. Of de piekbelasting tijdens evenementen dan nog terug te dringen is tot enkele uren per evenement is de vraag.

Binnen deze verscheidenheid zien we bij de drie casus een gemene deler: mobiliteit is net zo hard nodig als de woningen zelf.

Ook andere aspecten spelen een rol: Hoe zit het met leefbaarheid, duurzaamheid en innovaties? In het volgende hoofdstuk gaan we in op de aspecten die we als prestatie-indicatoren willen benoemen om niet alleen woningen te realiseren, maar dat deze ook bereikbaar zijn en blijven en de omgeving niet frustreren.

3. Mobiliteit als sluitpost? Mobiliteit als aanjager van stedelijke ontwikkeling!

De trein van de woningbouw dendert voort, terwijl er te weinig of te laat aandacht is voor het vraagstuk in de context van de bestaande stad en haar infrastructuur. Met als resultaat alleen maar verliezers: ontevreden bewoners, gebieden die onaantrekkelijk zijn omdat ze slecht bereikbaar zijn. Vanuit verkeersmanagement zien we gemiste kansen voor een bereikbare stad met ruimte voor woningen én mobiliteit.

We willen onze mobiliteit op een kwalitatief hoog niveau houden: geen vertragingen die de norm worden, geen onnodige opstoppingen maar prettige overstapmogelijkheden.

Onze hartekreet: infrastructuur en bijbehorend verkeersmanagement zijn integraal onderdeel van bouwprojecten. Of we het nou hebben over nieuwbouw, intensivering of (kantoor)transformaties. Deze hebben elk hun eigen problematiek, maar veranderen onderstaand betoog niet.

Vraag = woningen, antwoord = mobiliteit, duurzaamheid, technologie

Het is geen nieuws meer dat de stad een woningopgave heeft. Let op: het antwoord is niet: 'woningen bouwen'. Het antwoord is: mobiliteit, infrastructuur, duurzaamheid, leefbaarheid, gedragsbeïnvloeding, voertuigbezit, innovaties..... en woningen bouwen.

Hoe zorgen we er voor dat het oplossen van de woningnood, geen nieuwe problemen op zoveel andere vlakken oplevert? Gemeente Amsterdam is een lerende organisatie. Centraal staat dan ook, kunnen we van de huidige plannen, waaronder de drie casus, leren en zorgen dat de diverse disciplines gezamenlijk zorgen voor een bereikbare, leefbare en groeiende stad?

In de tabel op de volgende pagina staan de factoren benoemd die tijdens de woningopgave net zo veel aan het antwoord bijdragen als de woningen zelf. Kortom, hoe wordt een wijk succesvol in haar omgeving?

Tabel 4: Succesbepalende factoren voor het volledig naar wens functioneren van een woonwijk en haar omgeving

Succesbepalende factoren voor het naar wens functioneren van een woonwijk en haar omgeving	
Oranje balk geeft aan wat huidige prestatie is	Groene balk geeft aan wat nog nodig is om succes te vergroten naar 100%
1 Snelheid beschikbaarheid woningen	
Amsterdam belooft vanaf 2018 jaarlijkse 5.000 nieuwe woningen op te leveren. Snelheid is geboden: het risico ligt op de loer dat het stadsbestuur eieren voor z'n geld kiest.	
2 Infrastructuur	
Het aspect infrastructuur is het ons om te doen. Wanneer een weg is aangelegd voor het ontsluiten van een wijk van 20.000 inwoners (IJburg), zal deze niet toereikend zijn voor nog eens 10.000 extra bewoners (Zeeburgereiland).	
3 Mobiliteit	
Vaak is er focus op een of enkele aspecten, zoals autodelen, fietsen of een lage parkeernorm. Mobiliteit kan veel meer opleveren bij een integrale benadering.	
4 Parkeerbeleid, vergunningen, inpandig/straat, voertuigbezit	
Bij nieuwe woningen wordt de verhuur van parkeerplaatsen vaak aan de projectontwikkelaar overgelaten. Het gaat niet alleen over parkeren, het gaat ook over autobezit, gedrag en de faciliteiten om tot andere keuzes te komen. Er wordt nog 'gespeeld' met parkeernormen zonder voldoende de relatie met autobezit en gedrag te maken: parkeernorm 0,1.	
5 Multimodaliteit, ketenvervoer, deur tot deur oplossingen	
OV wordt fragmentarisch meegenomen. Het ontbreekt aan een integrale visie van mobiliteit.	
6 Duurzaamheid, leefbaarheid	
We behandelen het hier niet, maar de duurzaamheid en leefbaarheid in nieuwe wijken mag natuurlijk niet ontbreken. Het centrum van Amsterdam wordt het domein van de voetganger en fietser. Dat betekent dat autoverkeer naar de randen wordt gedrukt. Hoe staat dat in verhouding met deze nieuwe wijken op afstand? Hoe zit het met de luchtkwaliteit?	
7 Gedragsbeïnvloeding	
Met alleen een fietsbrug ben je er niet. Hoe zorgen we dat al die nieuwe bewoners ook alles met de fiets gaan doen?	
8 Innovaties durven toepassen	
Innovatie (waar we op hopen) komt pas veel later dan de ontwikkeling van de nieuwe gebieden. Denk aan zelfrijdend vervoer, elektrisch, grootschalig delen, andere manier van werken/indeling werk-prive, mobility hubs, multimodaliteit, nieuwe soorten voertuigen, speed pedelecs, mobility as a service etc.	
9 Bouwfase	
De bouwfase moet niet onderschat worden. Vaak gaat het over periodes van zeker 10 jaar waarin overlast is zoals bouwverkeer die de doorstroming beïnvloeden.	

3.1 *Van de huidige situatie naar succes*

De tabel met succesfactoren laat zien dat we het beter kunnen doen. Hieronder volgt op welke vlakken we kunnen (moeten?) ontwikkelen, zodat het succes ook daadwerkelijk voor iedereen een succes wordt.

Wie betaalt voor mobiliteit?

We constateren een ongezonde spanning tussen de woningopgave die op korte termijn gerealiseerd moet worden en de infrastructurele ingrepen die daar voor nodig zijn, maar meer tijd vragen. Voor een bereikbare stad moeten nieuwe ontwikkellocaties voldoen aan de huidige mobiliteitsbehoefte. Door vanaf het begin een passende infrastructuur aan te leggen (ook uitbreiding van bestaande OV lijnen) kan de mobiliteit aansluiten bij de nieuwe (woon)situatie.

Waarom worden de kosten voor de mobiliteitsopgave eigenlijk niet meegenomen in de totale woningbouwkosten? Kunnen we stellen dat een scheve verhouding is ontstaan? De opbrengst van woningbouw gaat grotendeels naar de projectontwikkelaars (snel woningen opleveren), maar de burger betaalt uiteindelijk voor de oplossing voor mobiliteit (passende infrastructuur aanleggen), of door langer in de file te staan.

Aandacht voor gehele netwerk

Op netwerkniveau hebben we ook nog werk te verzetten. Bij ontwikkellocaties die spoedig in realisatie gaan wordt gekeken naar de bestaande infrastructuur en hoe daarop aan te sluiten. De wegen in het nieuwe plan kunnen de verkeersdruk dan aan. Dit wordt in de berekeningen mee genomen. De verkeersdruk die nieuwe wijken op netwerkniveau met zich mee brengen blijft vaak buiten beeld. Deze (vaak Rijks-) infrastructuur ligt er en grote aanpassingen worden niet gedaan. Pas als blijkt dat er een probleem is, wordt er naar oplossingen gezocht (verbreding A2, tunnels A9, A10).

Gedragsverandering

In deze tijd wordt veel over gedragsverandering gesproken. Dit zou veel meer benut kunnen worden. Meer onderzoek naar mogelijkheden om te beïnvloeden en ook meer alternatieven om gedragsverandering te ondersteunen. Gedragsverandering bij keuze in modaliteit kan uiteindelijk alleen bereikt worden door goede alternatieven aan te bieden vanaf oplevering van de woningen. En ook hierbij moeten we verder kijken dan alleen de stad Amsterdam. Het raakt de hele regio en alle verbindingen in de Randstad. Enkel dan kan een echte gedragsverandering plaats vinden.

Openbaar vervoer

Bij nieuwe wijken, bijvoorbeeld bij de Houthavens, worden de OV-plannen aangepast. Duurzame OV-verbindingen zijn niet aangelegd. Over het doortrekken van de metrolijn (OV-netwerk met eigen infrastructuur) wordt nu over gediscussieerd, maar de woningen en voorzieningen zijn al gedeeltelijk opgeleverd. Dit terwijl voldoende, hoogfrequent en betrouwbaar OV een oplossing kan bieden (noodzakelijk is?) in combinatie met gedragsverandering en parkeernormen. Nieuwe vervoersconcepten zijn ook in opkomst (Dubai start met de eerste bestuurderloze taxidrone), maar bieden op dit moment nog niet de oplossing.

Beleid, keuzes en prioritering

Wat ook meespeelt, is het maken van beleidskeuzes: welke functie geven we prioriteit? Dit speelt met name in ontwikkelgebieden waar ook andere functies de overhand hebben, zoals het ArenApoortgebied. Bij het regelen van verkeer met verkeersmanagement moeten beleidsmatig keuzes gemaakt worden over de afwikkeling en prioritering. Zonder hier vooraf keuzes in te maken, zal de uitvoering minder goed verlopen.

Kunnen we bijvoorbeeld dynamisch gaan sturen op basis van beschikbaarheid van wegen? Bijvoorbeeld in samenwerking met private partijen. Kunnen we met

gedragsverandering doelgroepen sturen zodat deze pas gaan rijden als de weg weer 'groen' is.

Innovaties en projecten en programma's

Naast de infrastructurele aanpassingen wordt in de regio Amsterdam gewerkt aan nieuwe manieren van mobiliteit. Voorbeelden hiervan zijn MaaS, Praktijkproef Amsterdam, slimme verkeerslichten en het actieprogramma Smart Mobility.

- Op de Zuidas wordt nu samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu gekeken naar de toepassing Mobility As A Service (MaaS).
- Vanuit de PraktijkProef Amsterdam wordt een grote proef gestart met Europese subsidie over zelfrijdend vervoer (Socrates).
- Met de gezamenlijke partners in de regio wordt gekeken naar slimme verkeerslichten.
- Met het actie programma Smart Mobility Amsterdam worden op allerlei gebieden slimme oplossingen in de praktijk gebracht.

3.2 Samenvattend en beschouwing

Het antwoord op de woningopgave is divers en complex, het vraagt om woningen, mobiliteitsbeleid en keuzes voor het waarborgen van leefbaarheid en bereikbaarheid. De huidige spanning tussen de urgentie van extra woningen drukt de noodzaak voor het mee veranderen van de infrastructuur naar de achtergrond. Dit levert uiteindelijk minder op voor de maatschappij. Financiering en prioritering spelen hierbij een grote rol.

Vanuit de ervaring van huidige ontwikkelingen in Amsterdam werken we toe naar een proces waarin mobiliteit niet langer het sluitstuk van de gebiedsontwikkeling is, maar hier zoals vanouds weer de aanjager van kan worden. Goede bereikbare gebieden zijn grote kanshebbers op een goede woonlocatie. Gedragsbeïnvloeding en innovaties zullen hier een bijdrage aan leveren, maar nog veel meer dan dat, zullen keuzes in beleid en het toekennen van financiering hierin bepalend blijven.

4. Conclusie en discussie

De urgente grote woningopgave vergroot het risico dat wijken ontstaan waar de mobiliteit niet meer gegarandeerd kan worden. De woningopgave wordt hiermee ook een mobiliteitsopgave.

We stellen dat de bereikbaarheid niet achteruit mag gaan ten opzichte van het huidige niveau. Het netwerk moet beschermd worden: hoe groot moet het infrastructuurprobleem worden om er ook geld in te steken?

Het punt waarop een netwerk overbelast is, kan door-middel van verkeersmanagement uitgesteld worden. Het maken van beleidskeuzes is nodig te kunnen sturen in het netwerk. Waar 'moet' het verkeer kunnen doorstromen en welke modaliteit heeft op welk punt in het netwerk prioriteit? Door direct te sturen bij knelpunten en incidenten kan het netwerk zo optimaal mogelijk benut worden binnen de bestaande capaciteit. Met nieuwe ontwikkelingen wordt aan verkeersmanagement gevraagd om het netwerk nog efficiënter te benutten om de bereikbaarheid verder te verbeteren. Echter, met de huidige woningbouwontwikkelingen wordt de druk op het netwerk zo groot, dat verkeersmanagement hier niet of nauwelijks meer een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid. De aanleg van nieuwe infrastructuur, ander gebruik van infrastructuur en gedragsverandering zijn nodig voor de bereikbaarheid van Amsterdam.

De komende jaren zullen meer plannen gerealiseerd worden. Dit is een kans om de mobiliteit hierin wel mee te laten nemen door te leren van de problematiek die we op ons af zien komen. Door vanaf de oplevering van de eerste woningen de infrastructuur en het mobiliteitsaanbod gereed te hebben kan gedragsverandering plaats vinden. De bewoner heeft vanaf de start goede alternatieven in plaats van autogebruik. De noodzakelijke mobiliteit die nodig is over de weg, bevoorrading, pakketdiensten en incidenteel autogebruik kan over de bestaande en aangepaste infrastructuur. Deze infrastructuur kan met behulp van verkeersmanagement zo efficiënt mogelijk benut worden.

Literatuurlijst

Amsterdam blijft van iedereen, Een hernieuwing van het coalitieakkoord van Amsterdam voor de periode 2014-2018, D66, VVD, SP, mei 2016.

Frank ten Have, Erfpacht in de lift, Het aantal gemeenten dat erfpacht gebruikt neemt toe, 2 juli 2016, Deloitte Real Estate Advisory.

Gemeente Amsterdam, Bevolkingsprognose 2016, versie maart 2017

Gemeente Amsterdam, Mobiliteitsverkenning, versie concept september 2017

Gemeente Amsterdam, Stedenbouwkundig Plan Elzenhagen Zuid, versie 20 maart 2017

Gemeente Amsterdam, Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. Versie concept november 2016

Motie in de raadscommissie ID, Gemeente Amsterdam, Motie van het lid Vroege inzake de Voorjaarsnota 2017 (spitsmijden), publicatiedatum 28 juli 2017, aangenomen, nummer 711.

Regionaal Tactisch Team (RTT), Knelpuntanalyse 2017 concept, versie augustus 2017

Schriftelijke vragen aan de Gemeenteraad, Gemeente Amsterdam, beantwoording schriftelijke vragen van het lid Torn van 5 augustus 2016 inzake het verkeer op Zeeburgereiland, publicatiedatum 15 september 2016, nummer 1093.