

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Mobiliteitsplan Hammerkwartier Amsterdam

Actualisatie Mobiliteitsplan
Hammerkwartier en Uitwerking
Parkeren en Mobiliteitshubs
Hammerkwartier

Kenmerk: 010647.20211109.R1.01

Datum: 16 november 2021



Inhoud

- Aanleiding
- Actualisatie verkeer
- Actualisatie Parkeren
- Actualisatie Hubs
- Fasering Hamerkwartier
- Bijlagen:
 - Bijlage 1: Planontwikkeling Hamerkwartier + Mobiliteitsplan Noord nieuw
 - Bijlage 2: Onderbouwing modelkeuze VMA 3.02
 - Bijlage 3: Uitgangspunten parkeren

Aanleiding

Ten behoeve van de Investeringsnota Hamerkwartier zijn het Mobiliteitsplan Hamerkwartier, 2017 en de daarbij horende Uitwerking Parkeren en mobiliteitshubs, 2020 opgesteld. Deze plannen zijn gebaseerd op verkeersmodel VMA 2.5 en zichtjaar 2030. In de tussentijd zijn er nieuwe modelversies beschikbaar gekomen van het VMA en is in 2021 het mobiliteitsplan Noord vastgesteld, waar voor heel Amsterdam Noord maatregelen zijn opgesteld ter verbetering van de bereikbaarheid. Dit samenhangende maatregelenpakket, voor nu en de lange termijn 2040, bestaat uit maatregelen voor fiets, OV, de auto en gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit.

Daarnaast is er ondertussen voor het Hamerkwartier een actuelere fasering bekend die uitgaat van ontwikkelingen die voor 2030 en ontwikkelingen die na 2030 van start gaan.

Om hierbij aan te sluiten is er voor gekozen om het ontwikkelprogramma van Hamerkwartier met de laatste inzichten in programma, fasering, mobiliteitsmaatregelen voor Noord door te rekenen. Deze notitie beschrijft de uitkomsten van deze actualisatie voor verkeer, parkeren en de mobiliteitshubs en vergelijkt deze met de verkeersprognoses voor het Mobiliteitsplan uit 2017 en de parkeereffecten uit de rapportage 'Uitwerking Parkeren en Mobiliteitshubs Hamerkwartier, 2020'.

Modelversie VMA 3.02

Voor deze studie is gekozen om het verkeersmodel VMA versie 3.02 mobiliteitsplan Noord te gebruiken. Hierin zijn parallel aan de ontwikkeling van VMA 3.1 een aantal verbeterlagen van VMA 3.1 meegenomen in VMA 3.02 Mobiliteitsplan Noord. Namelijk:

- Parkeerzoektijden in ontwikkelgebieden
- Het autobezit in ontwikkelgebieden
- Parkeertarieven in Noord
- Fietsnetwerk aangepast en verbeterd
- OV-lijnen – netwerkfouten aangepast.

De modeluitkomsten en de onderbouwing voor de modelkeuze die zijn opgesteld door de gemeente Amsterdam zijn opgenomen in Bijlage 1 en 2.

Actualisatie Verkeer

Onderzoeksvragen:

1. Vergelijking verkeerscijfers VMA 2.5 en VMA 3.02 voor de plansituatie Hamerkwartier.
2. Houden de resultaten en conclusies uit het mobiliteitsplan met de nieuwe cijfers nog stand.

Uitgangspunten

Uitgangspunten Mobiliteitsplan Hamerkwartier

- **Modelversie: VMA 2.5**
- **Volledige planontwikkeling 2030**
 - 6.648 woningen
 - 269.809 m2 bvo werkprogramma
- **Voorkeursscenario met autoluwe mobiliteitsambities:** lage parkeernorm aan de onderzijde van de gemeentelijke bandbreedte, aangevuld met deelmobiliteit. Instellen één-richtingsverkeer in de straatjes in het Hamerkwartier.
- Gevoeligheidsanalyses uitgevoerd naar de invloed van de Javaverbinding, Schellingwouderlaan (auto en OV) en de metrohalte Sixhaven op de mobiliteit van het Hamerkwartier.

Uitgangspunten actualisatie Hamerkwartier

- **Modelversie: VMA 3.02** met maatregelen mobiliteitsplan Noord (met o.a. Oostbrug, fietsroutes en (H)OV verbinding naar Hamerkwartier. Deze verbindingen zijn, zoals geconcludeerd in het mobiliteitsplan Hamerkwartier niet randvoorwaardelijk aan de ontwikkeling, maar bieden wel een meerwaarde. In deze versie zijn verder de belangrijkste wijzigingen opgenomen en betaald parkeren in heel Amsterdam Noord in 2040.
- Geactualiseerd programma met een gefaseerde planontwikkeling in twee fases:
 - 1. Fase 1 - 2030:**
 - 4.322 woningen
 - 197.986 m2 bvo werkprogramma
 - 2. Fase 2 - volledige planontwikkeling – 2040:**
 - 6.289 woningen
 - 266.726 m2 bvo werkprogramma
- **Voorkeursscenario met autoluwe mobiliteitsambities:** lage parkeernorm aan de onderzijde van de gemeentelijke bandbreedte, aangevuld met deelmobiliteit. Instellen één-richtingsverkeer in de straatjes in het Hamerkwartier.



Autonome situatie 2030 VMA 2.5 / 3.0

Verkeersdrukke op de Meeuwenlaan en het kruispunt Meeuwenlaan-J.v. Hasseltweg neemt in VMA 3.02 ten opzichte van VMA 2.5 toe. Vanuit de Havikslaan komen er in 2030 in het VMA 3.02 ca. 1.000 mvt/etm. meer over de Meeuwenlaan gereden dan in het VMA 2.5. op de Meeuwenlaan noord rijden er ca. 2.000 mvt/etm. meer.

Het totaal aantal motorvoertuigen op de Meeuwenlaan tussen het kruispunt en de Havikslaan ligt in het VMA 3.02 lager. Dit heeft te maken met de routekeuzeverschuiving in het Hamerkwartier, waardoor er ca. 2.500 mvt/etm via de Johan van Hasseltweg gaan rijden in plaats van de Meeuwenlaan. Het aantal voertuigen op de J.v. Hasseltweg ten noorden van het kruispunt blijft gelijk.

De kruispuntbelasting van het Kruispunt Meeuwenlaan-J.v.Hasseltweg ligt echter wel hoger. Dit is met het VMA 2.5 ca. 41.000 mvt/etm. in 2030, waar dit met het VMA 3.02 ca. 43.500 mvt/etm. in 2030. De verkeersgroei tussen VMA 2.5 en 3.0 heeft te maken met een groter aantal ontwikkelingen in Amsterdam Noord dat opgenomen is.

Autonome situatie 2030 VMA 2.5 Autonome situatie 2030 VMA 3.02



Toename verkeer door planontwikkeling Hamerkwartier

- De herinrichting van de straatjes in het Hamerkwartier zorgt voor een nieuwe verdeling van het verkeer. Hierdoor wordt het Gedempt Hamerkanaal naar verwachting rustiger en op de Hamerstraat en Motorkade drukker.
- Daarnaast stijgen de intensiteiten de Meeuwenlaan t.h.v het Hamerkwartier en de Johan van Hasseltweg. Er zit geen toename op de Meeuwenlaan ten noorden of zuiden van het Hamerkwartier, wat betekent dat de Nieuwe Leeuwarderweg de belangrijkste ontsluiting blijft voor het Hamerkwartier.
- De kruispuntbelasting aansluiting Johan van Hasseltweg - Nieuwe Leeuwarderweg blijft daarmee een aandachtspunt.

Autonome situatie 2030 VMA 3.02



Plan 2030 VMA 3.02



Vergelijking planvariant VMA 2.5 / VMA 3.02

Plan 2030 VMA 2.5



Plan 2030 VMA 3.02



Verschuiving in auto intensiteiten van de motorkade naar de Hamerstraat.

Plan 2040 VMA 3.02

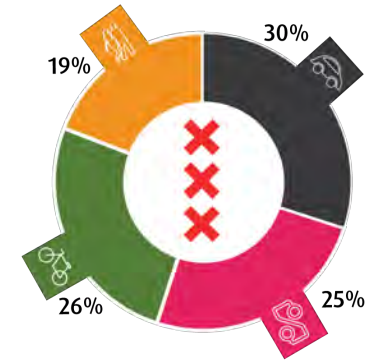


Afname van de intensiteiten op de Meeuwenlaan door autoluwe maatregelen mobiliteitsplan Noord. In de eindsituatie 2040 ligt de kruispunt belasting ca. 1.000 mvt/etmaal hoger dan met het VMA 2.5 model in 2030.

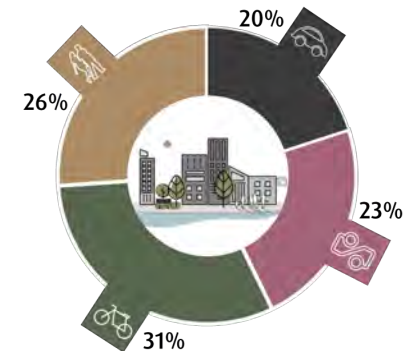
Modal split Hamerkwartier

- De vervoerwijzeverdeling van de verplaatsingen in het Hamerkwartier in het voorkeursscenario ligt net als de verkeersintensiteiten in 2030 in de zelfde orde grote als berekend met het VMA 2.5. Het autoverkeer ligt in 2030 zelfs 3%-punt lager dan in berekend met het VMA 2.5. Dit komt ten goede aan lopen en fietsen.
- In 2040 zakt het aandeel autogebruik zelfs naar 14% en stijgt het aandeel fiets naar 36%. Dit heeft naar verwachting te maken met de mobiliteitsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord, met onder andere de realisatie van de Oostbrug.

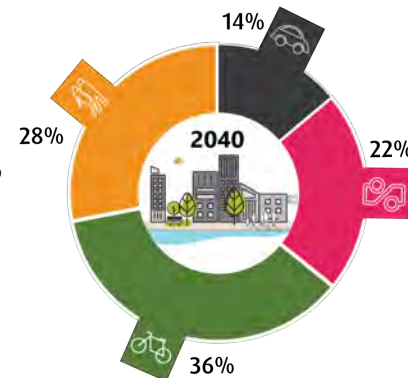
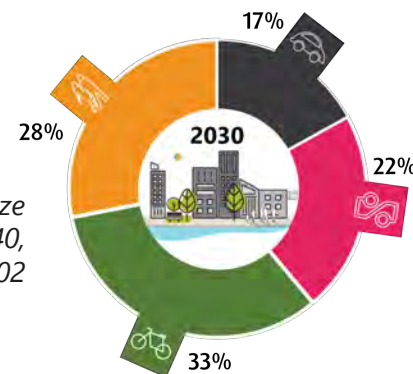
Amsterdams gemiddelde



Hamerkwartier met ambitieuze mobiliteitsambities, 2030 VMA 2.5



Hamerkwartier met ambitieuze mobiliteitsambities, 2030 en 2040, VMA 3.02



Conclusies verkeer

- De verkeersintensiteiten in het Hamerkwartier liggen met het VMA 3.02 in de planvariant in 2030 en 2040 in lijn met de resultaten van de voorkeursvariant uit het mobiliteitsplan. Voor de meeste straten liggen de intensiteiten zelfs iets lager (ca. 500 mvt/etm) dan in de berekeningen met VMA 2.5. Deze afname heeft naar verwachting voornamelijk te maken met het minder aantal woningen en m2 bvo werkprogramma dat wordt gerealiseerd.
- De Hamerstraat blijft een aandachtspunt. Dit blijft een logische ontsluitingsroute naar de Meeuwenlaan voor de kavels aan de zuidzijde van het Hamerkwartier. Hier liggen de intensiteiten hoger dan gewenst (ca. 1.500 mvt/etm). Met een goede ruimtelijke inrichting (zoals deze ook wordt beoogd) kan een deel van dit verkeer mogelijk via de Motorkade worden gestuurd, waardoor de intensiteiten op de Hamerstraat rond de 1.000 mvt/etmaal blijven.
- De intensiteiten, op basis van de berekeningen met VMA 3.02, op de Johan van Hasseltweg Noord liggen in lijn met de verwachte intensiteiten uit het mobiliteitsplan Hamerkwartier. Het aantal voertuigen per etmaal ligt zelfs 500-1000 mvt/etmaal lager dan berekend met het VMA 2.5 model.
- De intensiteiten op de Meeuwenlaan liggen (in alle varianten) met het VMA 3.02 ca. 1.000-2.000 mvt/etmaal hoger dan in het mobiliteitsplan is berekend. Dit heeft met enerzijds te maken met een hogere autonome groei op de Meeuwenlaan (door ontwikkelingen elders in Noord) en anderzijds een andere routing in het Hamerkwartier, waardoor het verkeer anders verdeeld wordt over de Meeuwenlaan en de Johan van Hasseltweg. De verkeersbijdrage van het Hamerkwartier op de Meeuwenlaan blijft gelijk. Voor het Kruispunt zal bekeken moeten worden of de groei in verkeer past binnen het voorgestelde ontwerp.
- De mobiliteitsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord hebben een positief effect op het verlagen van de auto intensiteiten in en om het Hamerkwartier en zorgen er voor dat toename in woningen en arbeidsplaatsen in het Hamerkwartier in 2040 niet voor een toename in autoverkeer leidt in het Hamerkwartier ten opzichte van 2030. Ze zorgen daarnaast zelfs voor een afname op een aantal straten rondom het Hamerkwartier ten opzichte van 2030. Daarbij gaat het met name om de Meeuwenlaan en de Havikslaan.

Actualisatie Parkeren

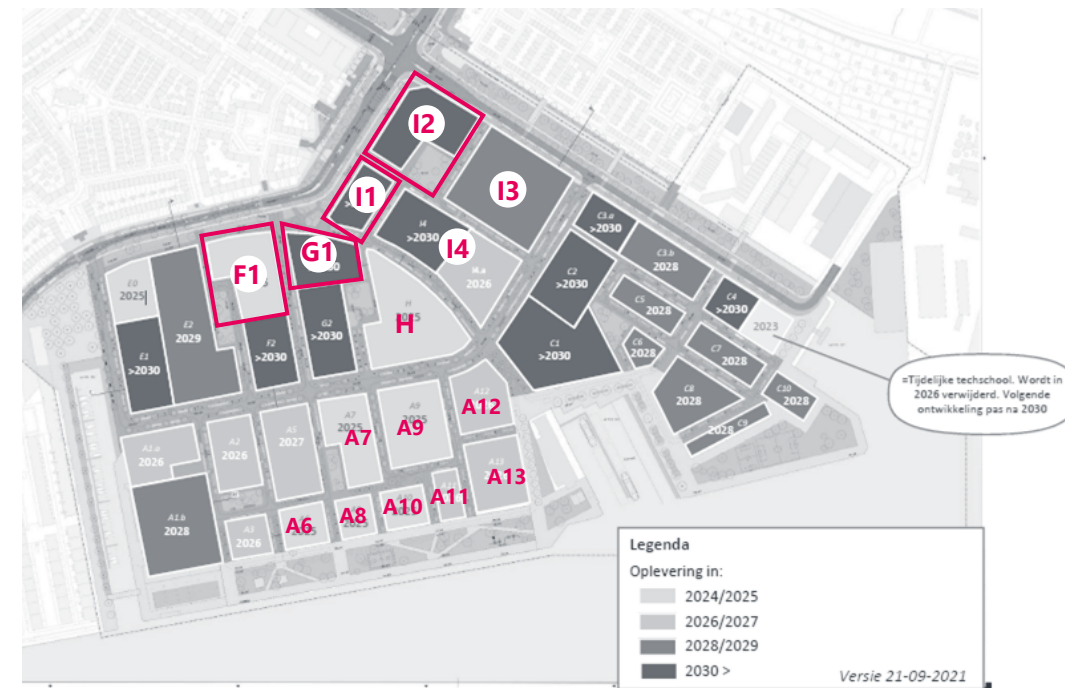
Onderzoeksvragen:

1. Actualisatie van de parkeerbalans Hamerkwartier
2. Effecten op de parkeerdruk in en in de omgeving van het Hamerkwartier
3. Effect van het inzetten op een lagere parkeernorm in het Hamerkwartier
4. Juridische verankering van de gewenste parkeernormen

Actualisatie van de parkeerbilans

Actualisatie parkeerbalans

- Het meeste actuele functieprogramma inclusief aanpassingen voor:
 - Kavel H (Exclusiva): functieprogramma conform bestemmingsplan
 - Kavels A3 t/m A7 (nu A6 t/m A13) (Draka): functieprogramma conform Stedenbouwkundig plan – ‘worst case’ scenario (dit betreft het maximaliseren van de functies met de hoogste parkeer en verkeervraag)
- Fasering kavels aangepast naar meest recente fasering (stand van zaken 21-09-2021 aangeleverd door projectteam Hamerkwartier, zie afbeelding rechts)
- Fasering vervallen openbare parkeerplaatsen aangepast (stand van zaken 21-09-2021 aangeleverd door projectteam Hamerkwartier, zie tabel op pagina 22)
- Parkeerbalans geactualiseerd voor (voorkeurs)parkeerscenario 1: opvangen noodzakelijke parkeervraag
 - Vrijwel alle kavels realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewoners, bezoekers en functies.
 - Enkele kavels (I1, I2, F (mogelijk), G (mogelijk)) voldoen niet aan de gestelde randvoorwaarden voor parkeren en nemen hun te realiseren aantal parkeerplaatsen af in de mobiliteitshub.



Actualisatie fasering kavels

- Uitgangspunten fasering inmiddels geactualiseerd
 - Fasering van ontwikkeling kavels (stand van zaken 21-09-2021 aangeleverd door projectteam Hamerkwartier)
 - Fasering van vervallen parkeerplaatsen openbare ruimte
- Maar: enkele wijzigingen t.o.v. gegevens 2020

Wijziging tov 2020	Uitgangspunt actualisatie
Subkavels opgesplitst in meerdere subkavels	Splitsingen niet doorgevoerd, want onbekend hoe verdeeld in functieprogramma
Bij opgesplitste subkavels verschilt de fasering	Jaartal van realisatie van eerste subkavel gehanteerd
Naamgeving subkavels veranderd	Vanwege eenduidigheid met eerdere rapportage, 'oude' naamgeving behouden
Verschillende kavels fasering >2030	Aanname realisatie in 2031, sloop vindt vanaf 2030 plaats (kavels C1, I1 en I2)



Bijvoorbeeld: Subkavel A1 is opgesplitst in A1a (realisatie in 2026) en A1b (realisatie in 2028). Voor actualisatie subkavel A1 rekening gehouden met realisatie in 2026.

Geactualiseerde fasering kavels

Kavel	Subkavel	Jaartal sloop	Jaartal realisatie	Opgesplitst en naamgeving recente fasering
A	A1	2025	2026	A1a (2026) en A1b (2028)
A	A2	2025	2026	A2 (2026) en A3 (2026)
A	A3	2026	2027	A5 (2027)
A	A3 Draka	2024	2025	A6 (2025)
A	A4	2024	2025	A7 deels (2025) en A8 (2025)
A	A5	2024	2025	A7 deels (2025), A9 deels (2025) en A10 (2025)
A	A6	2024	2025	A9 deels (2025) en A11 (2026)
A	A7	2025	2026	A12 (2026) en A13 (2026)
C	C1	2030	2031	-
C	C3	2027	2028	C5 (2028) en C6 (2028)
C	C4	2027	2028	C3a (>2030) en C3b (2028)
C	C5	2027	2028	C7 (2028) en C8 (2028)
C	C6	2030	2031	C4 (2023 tijdelijk, daarna >2030)
C	C7	2027	2028	C9 (2028) en C10 (2028)

Kavel	Subkavel	Jaartal sloop	Jaartal realisatie	Opgesplitst en naamgeving recente fasering
E	E1	2024	2025	E0 (2025) en E1 (>2030)
E	E2	2028	2029	-
F	F	2024	2025	F1 (2025) en F2 (>2030)
G	G	2030	2031	G1 (>2030) en G2 (>2030)
H	H	2024	2025	-
I	I1	2030	2031	-
I	I2	2030	2031	-
I	I3	2030	2031	I4 (>2030)
I	I3 Midvast	2025	2026	I4a (2026)
I	I4	2027	2028	I3 (2028)

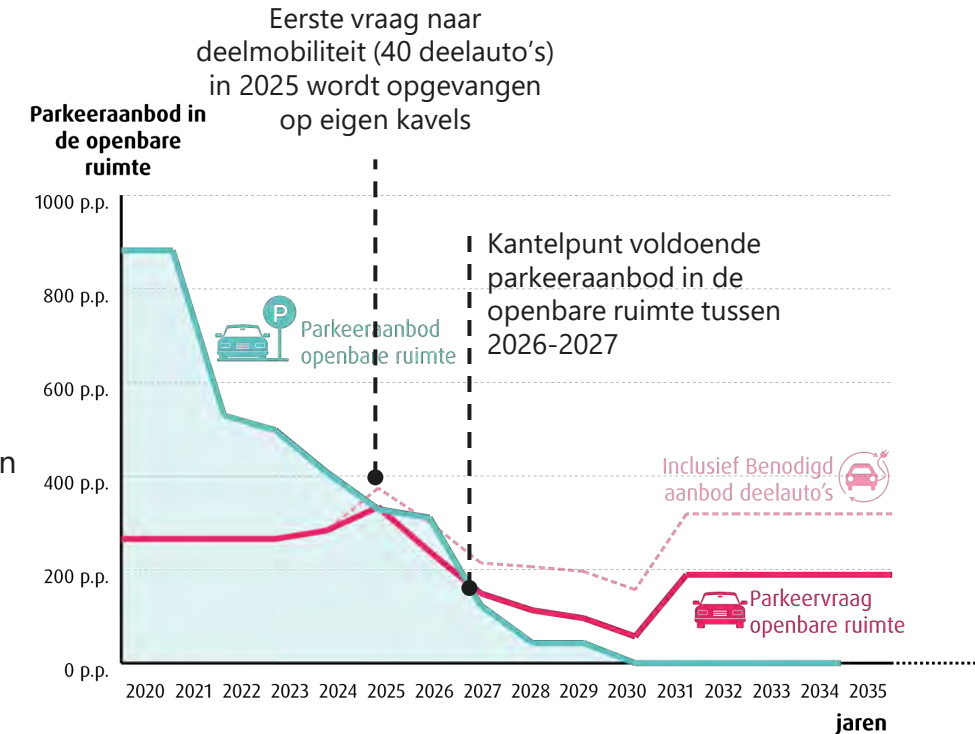
Geactualiseerde fasering vervallen openbare parkeerplaatsen

- Aantal op te heffen parkeerplaatsen onveranderd
- Jaartal van opheffen geactualiseerd
 - Conform opgave gemeente Amsterdam (stand van zaken 21-09-2021 aangeleverd door projectteam Hamerkwartier)
- Voor overige straten: parkeerplaatsen komen te vervallen bij straat sloopwerkzaamheden aangrenzende kavel
 - Uitgangspunt onveranderd t.a.v. eerdere parkeerbalans

straat	aantal parkeerplaatsen	jaar opheffen	gekoppeld aan subkavel
Meeuwenlaan (Motorkade - Schaafstraat)	31	2023	-
Meeuwenlaan (Schaafstraat - Johan v. Hasseltweg)	70	2022	-
Motorkade	56	2025	-
Spijkerkade	80	2028	E2
Hamerstraat (Meeuwenlaan - Gedempt Hamerkanaal)	18	2030	G
Hamerstraat (Gedempt Hamerkanaal - Ketelstraat)	38	2024	A4
Gedempt Hamerkanaal	249	2022	-
Ketelstraat	18	2026	A3
Boorstraat	23	2025	A2
Beitelkade	34	2022	
Schaafstraat	52	2024	H
Aambeeldstraat	25	2030	C1
Mokerstraat	25	2027	C3
Johan van Hasseltweg	163	2027	I4

Resultaat geactualiseerde parkeerbalans

- Vanaf 2025 ontstaat er een behoefte aan deelmobiliteit (ca. 40 deelauto's). Deze vraag wordt op de kavels opgevangen die als eerste in ontwikkeling gaan (o.a. Exclusiva/Draka) in openbare parkeergarages.
- De vraag naar deelauto's groeit door tot circa 130 deelauto's in het eindstadium. Hiervan wordt 70% voorzien in de mobiliteitshub (circa 90 deelauto's). Deze auto's zijn primair bedoeld voor bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier.
- Tot en met 2026 voldoende parkeeraanbod in openbare ruimte beschikbaar.
- In 2027 ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In 2026 zal de start van de bouw van de mobiliteitshub moeten plaatsvinden om het tekort vanaf 2027 op te vangen.
- In 2027 tot en met 2030 zijn circa 135 parkeerplaatsen in mobiliteitshub benodigd:
 - Waarvan 50 tot 70 openbare parkeerplaatsen
 - Waarvan circa 65 tot 70 parkeerplaatsen voor deelauto's
- In het eindstadium (2031) zijn 280 parkeerplaatsen benodigd in de mobiliteitshub:
 - 90 parkeerplaatsen voor deelauto's
 - 190 parkeerplaatsen voor de kavels die parkeerplaatsen afnemen in de hub



Effecten op parkeerdruk in en in de omgeving van het Hamerkwartier

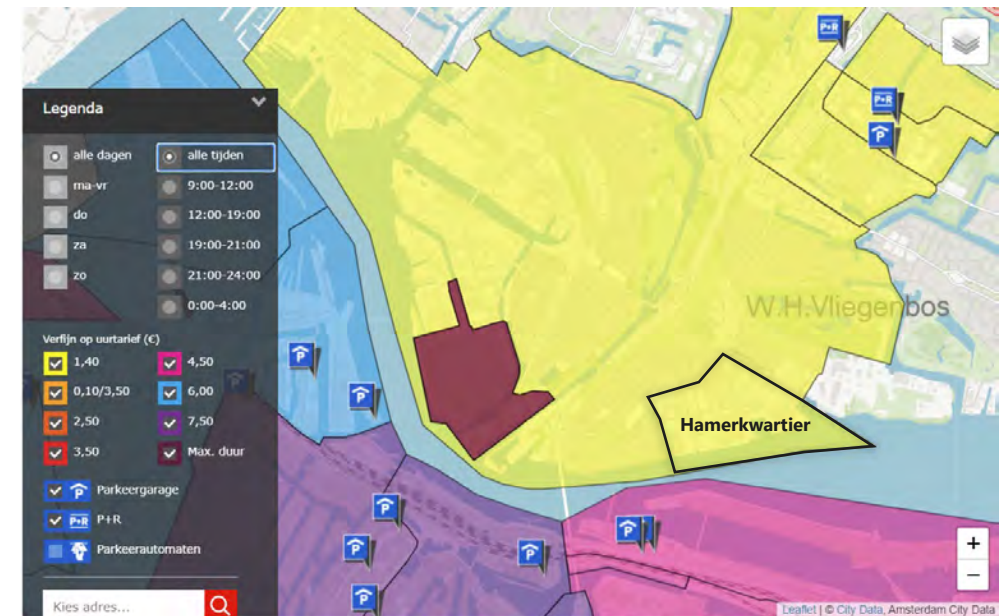
Effecten parkeerdruk in Hamerkwartier

De parkeervraag in het Hamerkwartier wordt opgevangen in in pandige openbare parkeerplaatsen. Hierin wordt voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners, medewerkers en bezoekers. Deze vraag wordt:

- Voor het grootste deel in openbare in pandige parkeergarages op eigen kavels opgevangen
- Deels in één of twee mobiliteitshubs, voor de kavels die niet kunnen voldoen aan de randvoorwaarden ten aanzien van parkeren, zoals opgenomen in de 'Uitwerking Parkeren en mobiliteitshubs Hamerkwartier Amsterdam, 2020'.

Daarnaast wordt er in het Hamerkwartier een kwalitatieve hoogwaardige openbare ruimte gerealiseerd met goede verbindingen met de omliggende wijken en buurten die uitnodigt om te lopen en fietsen.

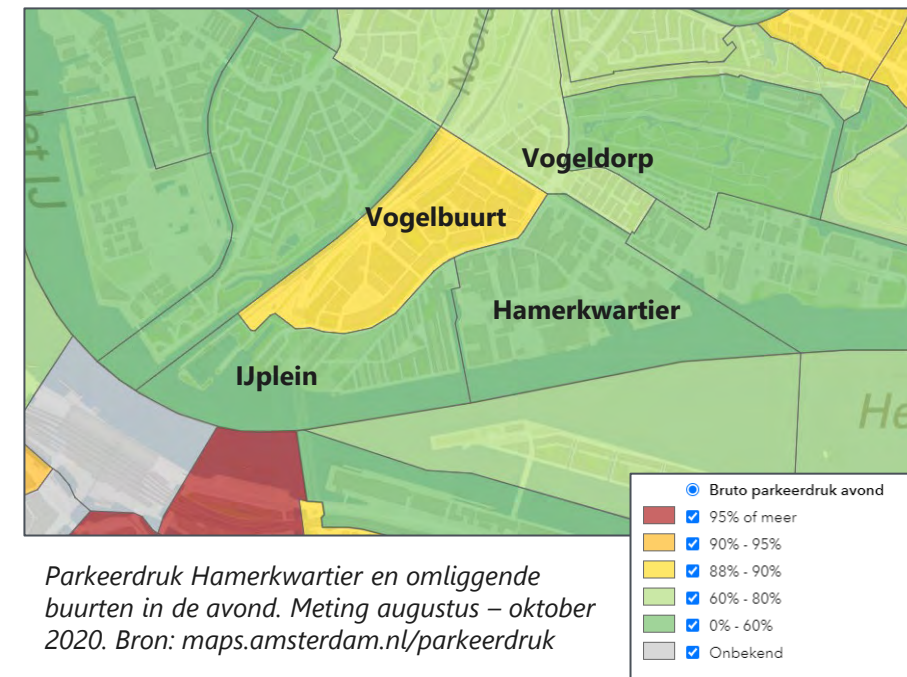
Voor het Hamerkwartier en de omliggende buurten geldt in de huidige situatie al een betaald parkeerregime.



Gebieden met betaald parkeren. Bron: amsterdam.nl/parkeren-verkeer/parkeertarieven

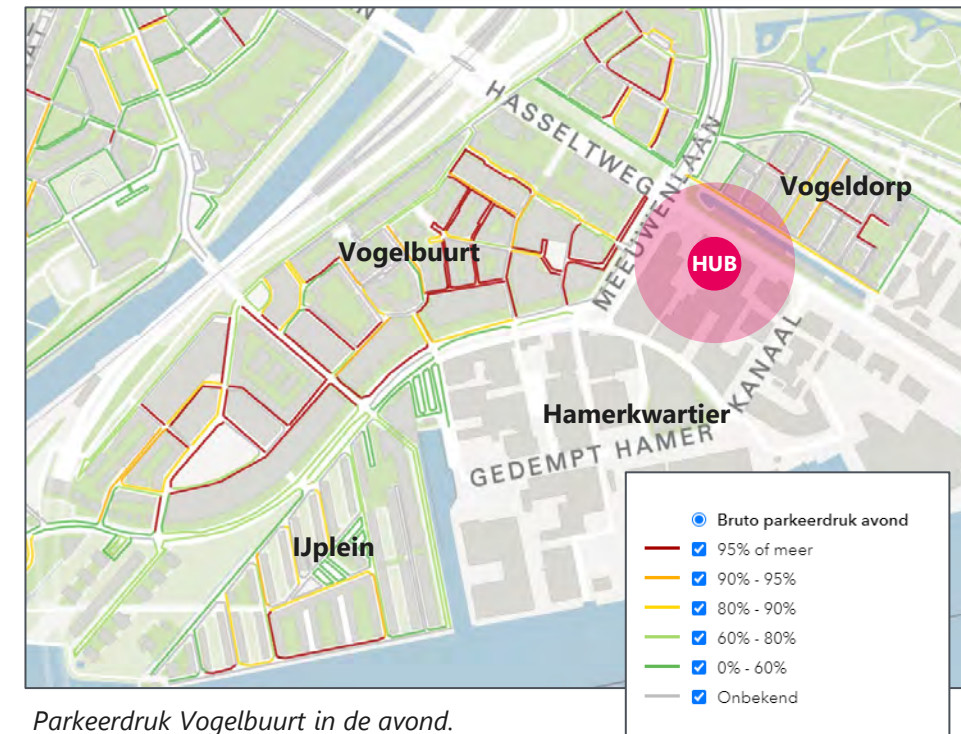
Effecten parkeerdruk omgeving: **IJplein**

- Ontwikkeling Hamerkwartier zorgt naar verwachting niet voor verschuiving van parkeerders met bestemming IJplein
 - Huidige parkeerdruk IJpleinbuurt maximaal 60% (avond en middag)
 - Zowel overdag als in de avonden is er voldoende parkeercapaciteit in die wijken
 - Er is dus geen noodzaak om in de huidige situatie buiten de eigen wijk te parkeren, daarmee ook geen verschuiving bij ontwikkeling Hamerkwartier
- IJplein geen aantrekkelijke optie voor bezoekers Hamerkwartier
 - Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar voor de verwachte parkeervraag bij ontwikkeling van het Hamerkwartier, inclusief bezoekers
 - Daarnaast worden voldoende alternatieven geboden (deelmobiliteit, HOV, fiets)
 - Eventuele tariefsverhoging in de omgeving kan worden overwogen mocht er toch overloop van parkeerders plaatsvinden



Effecten parkeerdruk omgeving: Vogelbuurt en vogeldorp

- Ontwikkeling Hamerkwartier zorgt niet voor verschuiving van parkeerders die Vogelbuurt of Vogeldorp als bestemming hebben:
 - Huidige parkeerdruk vogelbuurt tussen 81% en 90% (middag en avond)
 - Parkeerdruk in de Vogelbuurt is hoog, maar voldoende ruimte om auto te parkeren
 - Bijvoorbeeld parkeerplaatsen langs Meeuwenlaan beperkte gebruikt.
 - Huidige parkeerdruk in Vogeldorp tussen 60% en 80% (middag en avond)
 - Zowel overdag als in de avonden is er voldoende parkeercapaciteit in die wijken.
 - Er is dus geen noodzaak om in de huidige situatie buiten de eigen wijk te parkeren, daarmee ook geen verschuiving bij ontwikkeling Hamerkwartier.
- Vogelbuurt en Vogeldorp geen aantrekkelijke optie voor bezoekers Hamerkwartier
 - Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar voor de verwachte parkeervraag bij ontwikkeling van het Hamerkwartier, inclusief bezoekers.
 - Daarnaast worden voldoende alternatieven geboden (deelmobiliteit, HOV, fiets).
 - Eventuele tariefsverhoging in de omgeving kan worden overwogen mocht er toch overloop van parkeerders plaatsvinden.



Parkeerdruk Vogelbuurt in de avond.
Meting augustus – oktober 2020.
Bron: maps.amsterdam.nl/parkeerdruk

Aandachtspunten effecten parkeerdruk

- Zorgen voor goede routing naar openbare parkeerplaatsen in Hamerkwartier
 - Locatiekeuze van belang (vindbaarheid/bereikbaarheid), zodat bezoekers eerst bij de mobiliteitshub komen
 - Bewegwijzering om zoekverkeer te voorkomen belangrijk, zowel naar de mobiliteitshub als op de kavels zelf (ontsluiting parkeergarages aan de hoofdstructuur)
- Zorgen voor gelijkwaardig parkeertarief in Hamerkwartier
 - Zodat tarief geen reden is om parkeerplaatsen elders (in omliggende buurten) te zoeken
 - Zowel in de mobiliteitshub als op de kavels zelf

Effect van verlagen parkeernormen ten opzichte van het voorkeurs- en autovrije parkeerscenario

Verder verlagen parkeernormen in Hamerkwartier

- In de Nota Parkeernormen Auto zijn parkeernormen opgenomen, per functietype verschillend, dit is de basis voor de parkeerbalans van het Hamerkwartier
- In het mobiliteitsplan Hamerkwartier is het voorkeursscenario opgenomen, hierin zijn de maximum gewenste parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen opgenomen
- Om de maximum gewenste parkeernormen te bereiken wordt ingezet op:
 - Hoogwaardige kwaliteit fietsverbindingen en voorzieningen (reductie 20% op parkeervraag nieuwe functies)
 - Hoogwaardige kwaliteit OV-verbindingen en voorzieningen (reductie 10% op parkeervraag nieuwe functies)
 - Deelmobiliteit ter (gedeeltelijke) vervangen van eigen auto's bewoners
 - 30% reductie op parkeerbehoefte bewoners door inzet deelmobiliteit
 - Iedere deelauto vervangt 4 reguliere auto's
- Voor wonen en werken geldt de bandbreedte voor parkeernorm zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Auto, 2017. Voor het Hamerkwartier is conform het Mobiliteitsplan Hamerkwartier met een reductie van 30% gekomen tot de maximum gewenste parkeernormen (zie ook tabel rechts)
- Voor voorzieningen is de maximum gewenste parkeernorm tot stand gekomen door toepassing van een reductie van 30% op het minimum van de bandbreedte van kencijfers van CROW (zeer sterk stedelijk, schil van het centrum). In een ruimtelijke onderbouwing kan hier vanaf worden geweken.

Functie	Bandbreedte normen Nota	Gewenste bandbreedte	Eenheid
Sociale huur	0,0 - 1,0	0,0 - 0,1	Per woning
Middel dure huur	0,0 - 1,0	0,0 - 0,4	Per woning
Vrije sectorwoning < 30 m2 bvo	0,1 - 1,0	0,1 - 0,4	Per woning
Vrije sectorwoning 30-60 m2 bvo	0,3 - 1,0	0,3 - 0,5	Per woning
Vrije sectorwoning > 60 m2 bvo	0,6 - 1,0	0,6	Per woning
Bezoekers wonen	0,1	0,1	Per woning
Kantoor	0,0 - 0,8	0-0,6	Per 100 m2 bvo

Tabel 1: Bandbreedte parkeernormen wonen en werken in Nota Parkeernorm en gewenste maximum parkeernormen (na 30% reductie voor bieden hoogwaardige kwaliteit fiets- en OV-voorzieningen) om te komen tot de gewenste mobiliteitsuitwerking van het Hamerkwartier

Mogelijkheden verder verlagen parkeernorm

- Wat kan worden gedaan om de maximum parkeernormen in het Hamerkwartier verder te verlagen?
- In het mobiliteitsplan Hamerkwartier ook een scenario onderzocht met een 'autovrije' ambitie met een gemiddelde parkeernorm van 0,1.
 - In dit autovrije scenario zijn, om deze ambitie te halen, een aantal maatregelen randvoorwaardelijk, waaronder:
 - Twee fietsbruggen over het IJ ter hoogte van het Hamerkwartier (Oostbrug en Javabrug)
 - Bewonersparkeervraag voor 70% vervangen met deelmobiliteit
 - HOV verbinding over de Schellingwouderlaan naar Zaandam
 - Deze autovrije ambitie is vergaand en afhankelijk van veel onzekerheden. De mobiliteitsmaatregelen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan Noord bieden echter wel mogelijkheden voor een verdere verlaging van de maximum gewenste parkeernormen ten opzichte van voorkeursscenario mobiliteitsplan Hamerkwartier.

Resultaat parkeerbalans verdere verlaging parkeernorm

Met de ingang van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord zijn er een aantal mogelijkheden om de maximum gewenste parkeernorm op termijn te verlagen. Het gaat daarbij om:

- Extra reductie parkeernormen door verbeteren fietsverbinding met realisatie Oostbrug in 2040.
- Extra reductie parkeernormen door verbetering OV (tram over de Oostbrug richting via noord richting Sloterdijk) in 2040.
- Sterker sturen op het gebruik van de deelmobiliteit door een reductie parkeerbehoefte bewoners van 40% (in plaats van 30%).

Voor de analyse naar het verder verlagen van de parkeernorm is uitgegaan van het (voorkeurs)parkeerscenario 1: opvangen noodzakelijke parkeervraag.

- In onderstaande tabel zijn de resultaten opgenomen. Dit leidt in het eindstadium tot minder parkeerplaatsen in het Hamerkwartier en minder parkeerplaatsen in de hub.
 - Minder parkeerplaatsen voor ontwikkelde kavels.
 - Wel meer parkeerplaatsen voor deelmobiliteit nodig (+15 parkeerplaatsen).
 - Naar verwachting zorgt dit voor een reductie van ca. 10%-15% op de verkeersgeneratie van het Hamerkwartier.

	Voorkeursscenario mobiliteitsplan Hamerkwartier	Extra verlaging parkeernorm en inzet op deelmobiliteit
Totaal aantal parkeerplaatsen (inclusief dubbelgebruik)	3.300	2.900
Gemiddelde parkeernorm wonen (incl. 0,1 voor bezoekers)	0,30	0,24
Vanaf 2025 behoefte aan deelmobiliteit	40 deelauto's	45 deelauto's
Benodigde deelauto's in eindstadium	130 deelauto's	150 deelauto's
waarvan in mobiliteitshub (70%)	90 deelauto's	105 deelauto's
Benodigde parkeerplaatsen in mobiliteitshub (2027 t/m 2030)	135 parkeerplaatsen	140 parkeerplaatsen
Waarvan openbaar	50 tot 70 parkeerplaatsen*	20 tot 65 parkeerplaatsen*
Waarvan voor deelauto's	65 tot 70 parkeerplaatsen*	50 tot 80 parkeerplaatsen*
Benodigde parkeerplaatsen in mobiliteitshub (eindstadium)	280 parkeerplaatsen	270 parkeerplaatsen
Waarvan openbaar	190 parkeerplaatsen	165 parkeerplaatsen
Waarvan voor deelauto's	90 parkeerplaatsen	105 parkeerplaatsen

**Afhankelijk van het wel of niet meenemen van de parkeervraag van de kavel (I3) waar de hub op wordt gerealiseerd*

Parkeernormen verder verlagen

Met de ingang van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord zijn er een aantal mogelijkheden om de maximum gewenste parkeernorm op termijn te verlagen. Het gaat daarbij om:

- Extra reductie parkeernormen door verbeteren fietsverbinding met realisatie Oostbrug in 2040
 - Reductie parkeernorm bij nieuwe functies met 25% (in plaats van 20%)
- Extra reductie parkeernormen door verbetering OV (tram over de Oostbrug richting via noord richting Sloterdijk) in 2040
 - Reductie parkeernorm met 15% (in plaats van 10%)
- Meer inzet op deelmobiliteit: sterker sturen op het gebruik van de deelmobiliteit
 - Reductie parkeerbehoefte bewoners van 40% (in plaats van 30%)

Bovenstaande maatregelen zorgen er voor dat de maximum gewenste parkeernorm omlaag kan. Dit resulteert in een reductie van ca. 300 parkeerplaatsen in het Hamerkwartier. Dit verlaagt de gemiddelde parkeernorm voor wonen van 0,3 inclusief bezoekersparkeren naar 0,24 inclusief bezoekersparkeren.

Doordat de maatregelen uit het Mobiliteitsplan Noord nog niet allemaal zeker zijn en pas op de lange termijn worden gerealiseerd, is het verlagen van de parkeernorm op basis van deze maatregelen naar verwachting pas mogelijk na 2030. Door het monitoren van de parkeervraag in een dynamische parkeerbalans kan hier tijdig op worden bijgestuurd.

Juridische verankering van gewenste parkeernormen

Juridische verankering van parkeernormen

- In bestemmingsplannen dient te worden vastgelegd hoe met parkeren om dient te worden gegaan
 - Veelal verwijzing naar vigerende Nota Parkeernormen
 - Ook mogelijk separate - specifieke - parkeernormen op te nemen
- Omdat de Nota Parkeernormen Auto en Fiets de juridische basis blijft, is de meest gangbare wijze om in de investeringsnota, waar ook de spelregels voor ruimtelijke inrichting en kwaliteit worden vastgelegd, de noodzakelijke maximum parkeernormen op te nemen om te komen tot de gewenste ruimtelijke inrichting. Deze normen worden daarmee als wenselijke parkeernormen naar ontwikkelaars gecommuniceerd om te komen tot de wenselijke ruimtelijke kwalitatieve inrichting van het Hamerkwartier.

Actualisatie Hubs

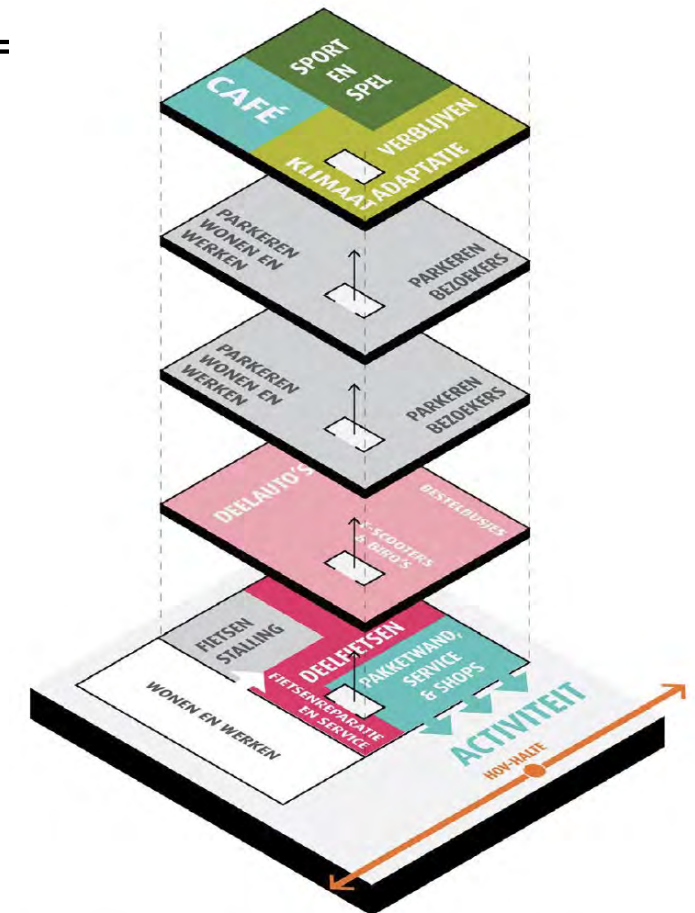
Onderzoeksvragen:

1. Actualisatie van de bandbreedte voor het parkeeraanbod en aantallen deelmobiliteit
2. Analyse mobiliteitshub hoek van de J. v. Hasseltweg-Meeuwenlaan
3. Toelichting voorkeurslocatie mobiliteitshub en mogelijkheid realiseren van twee hubs.

Ruimtelijke uitgangspunten HUB

Bij de parkeerstrategie voor het Hamerkwartier zijn mobiliteitshubs een belangrijk ingrediënt. Ze spelen een onmisbare rol in het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en deelmobiliteit voor bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier. Een HUB is daarom meer dan alleen een parkeergarage. Een parkeergarage is een clustering van voertuigen. Een HUB is een clustering van menselijke activiteit en ontmoeting. De HUB transformeert een moment van discomfort (overstappen e.d.) tot een moment van comfort.

- Voor bezoekers van het Hamerkwartier is de HUB een aantrekkelijke, comfortabele parkeerlocatie en tevens de plek waar zij makkelijk deelmobiliteit (bijvoorbeeld een deelfiets) kunnen vinden.
- Voor ontwikkelaars biedt dit kansen naast parkeren ook andere functies te exploiteren (bv horeca, logistiek en pakketdiensten).
- De 'mensenkant' van de HUB ligt bij voorkeur direct aan de interne loophoofdstructuur en nabij voorzieningen.
- De 'voertuigenkant' van de HUB is bij voorkeur georiënteerd op de randen van het gebied, om onnodig autoverkeer door autoluwe delen te voorkomen.



Opbouw mobiliteitshub, koppeling van functies en voorzieningen

Ruimtelijke uitgangspunten HUB

- De koppeling van de HUB met (H)OV-knopen en de aanlandingsplekken van veerverbindingen stimuleert het gebruik van functies en faciliteert de overstap tussen modaliteiten
- In de toekomst kan de fietsbrug over het IJ zorgen dat de HUB een aantrekkelijke locatie wordt om met de (deel)fiets vanuit en richting Amsterdam-Oost/Centrum naartoe te reizen
- De exacte locatie binnen het Hamerkwartier is van groot belang, want wanneer het invloedsgebied van acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies (circa 400 meter) overlapt met zoveel mogelijk omliggende kavels vergroot de aantrekkingskracht van de HUB
- Voor bewoners zonder parkeerplek op eigen kavel dient de HUB op loopafstand te zijn
- De HUB kan ook bestaan uit twee kleinere deelhubs, waarmee extra mogelijkheden ontstaan qua functies (parkeren/niet-parkeren) en ruimtelijke inpassing van de mensen- en voertuigenkant.



Parkeerscenario's mobiliteitshub(s) (in bestaande autoluwe scenario)

- Zoals eerder geconcludeerd ontstaat de eerste vraag naar (40) deelauto's in 2025, deze vraag wordt op eigen kavels opgevangen
- De HUB moet tijdig gebouwd worden om ervoor te zorgen dat er in 2027 geen tekort aan openbare parkeerplaatsen ontstaat. De HUB lost tevens de parkeervraag van de hubkavel(s) op

Voorkeursscenario 1: opvangen noodzakelijke parkeervraag (kavel I1, I2, (deels) F en G)

- De HUB(s) moet(en) in het eindstadium voorzien in op z'n minst 280 parkeerplaatsen, waarvan 90 parkeerplaatsen voor deelauto's
- In 2027 tot en met 2030 zijn 135 parkeerplaatsen in een HUB benodigd

Parkeerscenario 2: naast noodzakelijke kavels, parkeervraag omliggende kavels (kavels I3 en I4) opvangen

- De HUB groeit verder als de parkeervraag van de omliggende kavels I3 en I4 ook in de HUB wordt opgelost, zodat deze kavels geen aparte parkeeroplossing hoeven te zoeken en het dubbelgebruik geoptimaliseerd kan worden.
- De mobiliteitshub(s) moet(en) dan in het eindstadium voorzien in ca. 495 (280+215) parkeerplaatsen, waarvan 90 parkeerplaatsen voor deelauto's
- In 2027 tot en met 2030 zijn ca. 260 parkeerplaatsen in een mobiliteitshub nodig



Hublocatie hoek van de J. v. Hasseltweg-Meeuwenlaan (6)

Voor het realiseren van de hub is de vraag ontstaan of kavel I2 op de hoek Meeuwenlaan-Johan van Hasseltweg geschikt is voor dergelijke uitwerking en welke randvoorwaarden hieraan verbonden zijn. Om deze reden is naast de eerdere hublocaties ook deze locatie geanalyseerd en getoetst aan de verschillende criteria.

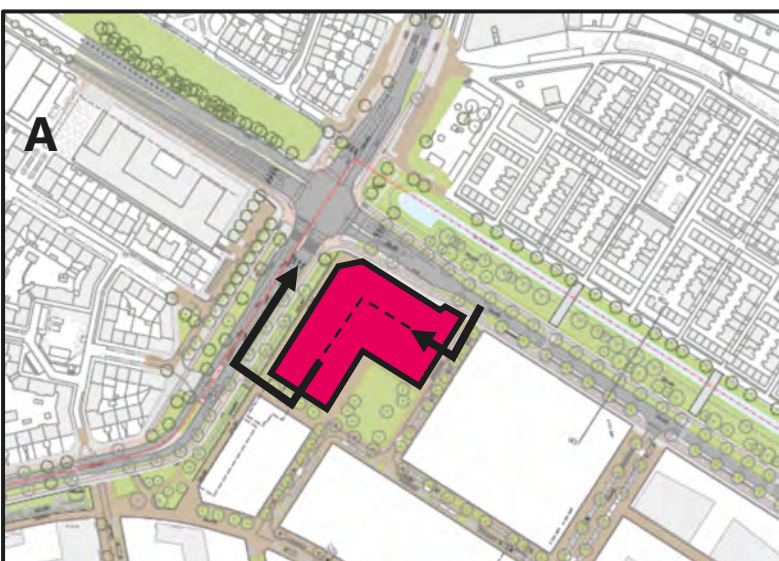
- Huidige functie als garage op plot I2
- Zeer ruim plot met aantrekkelijke groenstrook aan de zijde langs de Meeuwenlaan en pocketpark aan de achterzijde die als ontmoetingsplek kan dienen
- De strategische hoekligging bij noordoostelijke entree van het gebied zorgt voor zichtbaarheid, vindbaarheid, en toegankelijk van de HUB (ook voor omliggende buurten)
 - *Kans voor buurtfuncties die de gehele dag door zorgen voor activiteit en sociale veiligheid, zoals supermarkt, detailhandel, horeca, pakketdiensten etc.*
- Door de ligging aan de gebiedsontsluitingswegen J. v. Hasseltweg en de Meeuwenlaan wordt het verkeer meteen bij het begin van de buurt opgelost. Dit zorgt voor minder overlast in de rest van de wijk.
- Goede koppeling met OV is belangrijk voor buurtfunctie, want dichtbij HOV-halte
- Op acceptabele loopafstand van groot deel Hamerkwartier, behalve kavel A1, A2, C5, C6 en C7
- De ontsluiting van de HUB is een belangrijk aandachtspunt (zie diverse uitwerkingen op volgende bladzijde)



Aandachtspunten ontsluiting hublocatie 6

- In de toekomstige situatie is zowel de Meeuwenlaan als J. v. Hasseltweg voorzien van ruime loop-, fiets- en groenstructuren, waarbij op de J. v. Hasseltweg een twee-richtingen fietspad is voorzien. De Meeuwenlaan is een drukker gebiedsontsluitingsweg ten opzichte van J. v. Hasseltweg in 2030.
- Een aandachtspunt bij een oostelijke ontsluiting van de hublocatie ter hoogte van de Zamenhofstraat is dat het in- en uitrijdend autoverkeer het geplande twee-richtingenfietspad op de J. v. Hasseltweg moet kruisen, wat voor onveilige situaties kan zorgen.
 - Randvoorwaarde voor een oostelijke inrit is dat deze gecombineerd wordt met de geplande woonstraat en daarmee het autoverkeer het fietsverkeer maar in één richting hoeft te kruisen.
- Een aandachtspunt bij een westelijke ontsluiting van de hublocatie ter hoogte van de Fazantenlaan is dat de Meeuwenlaan een redelijk drukke gebiedsontsluitingsweg is
 - Randvoorwaarde voor een westelijke inrit is een verkeerskundige inrichting van een linksafstrook op de Meeuwenlaan richting de hub die de doorstroming zo weinig mogelijk hindert. Daarvoor zal de groenstrook versmalt moeten worden. Daarnaast is een onderbreking van de groenstrook nodig voor de in- en uitritconstructie. Een andere optie is een verplichte rechtsaffer
- Daarmee blijven er drie mogelijkheden over voor de ontsluiting van een mogelijke Hub op de hoek Meeuwenlaan – Johan van Hasseltweg.

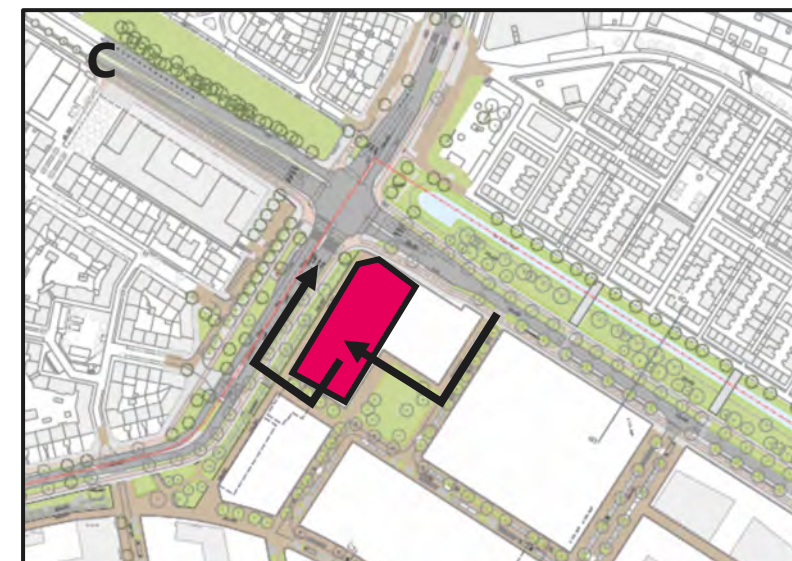




Minimale belasting woonstraatjes met verkeer. Beperkt aantal kruisende bewegingen door aan en afrijdend verkeer. Logische routing vanaf het kruispunt naar de HUB



Verkeerskundig mogelijk, maar wel extra ruimte nodig op de Meeuwenlaan voor linksafslaande strook richting HUB. Daarmee minder ruimte voor groenstrook. Logische routing vanaf het kruispunt naar de HUB

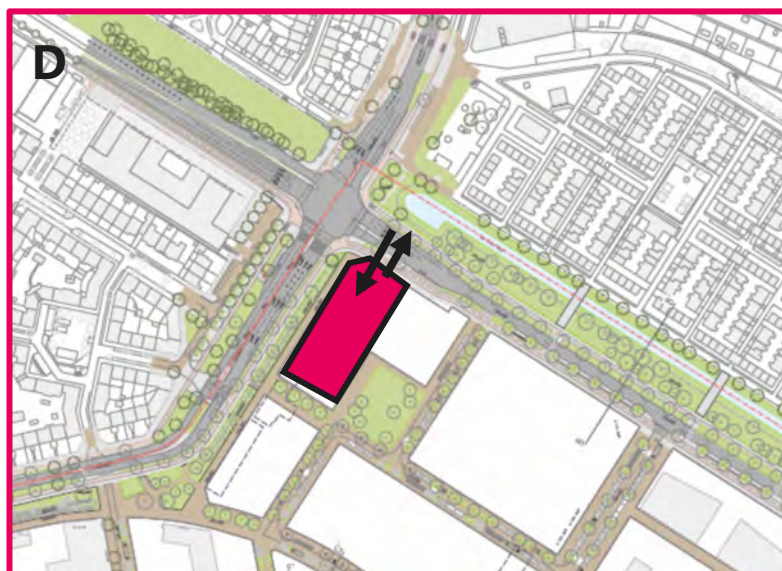


Belasting autoluwe woonstraatjes met verkeer. Beperkt aantal kruisende bewegingen door aan en afrijdend verkeer. Geen logische route naar de entree van de HUB.

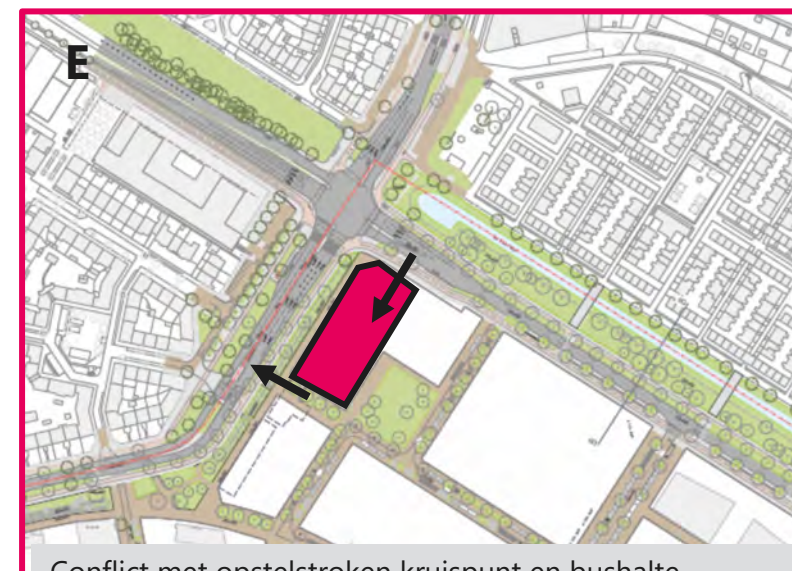
Diverse uitwerkingen voor de ontsluiting van hublocatie 6.

Randvoorwaardelijk aan een hub is dat het autoverkeer niet in twee richtingen het fietspad langs de Johan van Hasseltweg kruist. Dit is de route naar Station Noorderpark en zal met de realisatie van de Oostbrug een doorgaande route (fietsring) vormen die Noord met Oost verbindt.

Daarnaast is het verkeerskundig onwenselijk om de ontsluiting direct op het kruispunt te leggen, waarmee opties zoals D en E afvallen.



Conflict met opstelstroken kruispunt, bushalte en fietspad. Logische routing vanaf het kruispunt naar de HUB. **Verkeerskundig geen acceptabele situatie.**



Conflict met opstelstroken kruispunt en bushalte. Kruisende bewegingen met fietspad en meeuwenlaan zijn beperkt. Logische routing vanaf het kruispunt naar de HUB. **Verkeerskundig geen acceptabele situatie**

Score hublocatie 6 tov andere hublocaties

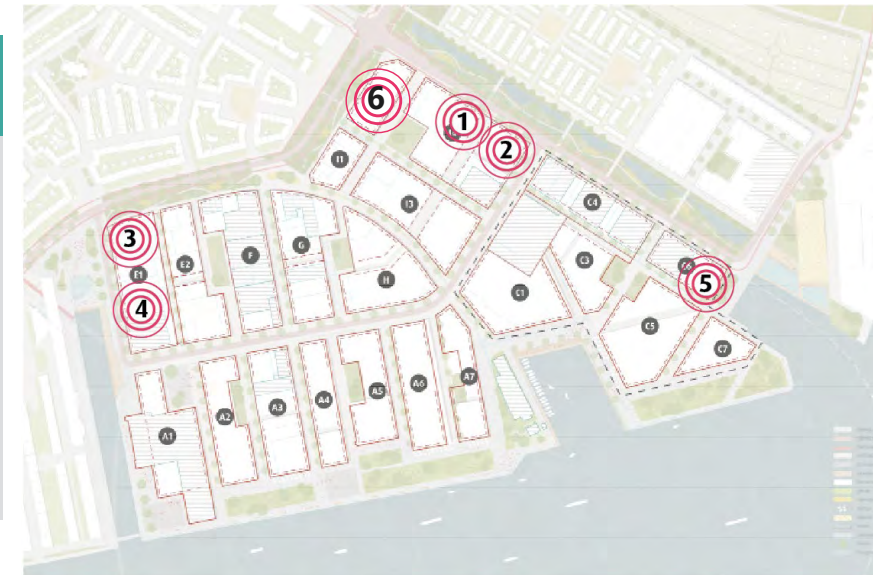
Voorkeur tot dusver



Score toegevoegd



	Locatie 1: Gunters en Meuser Noord	Locatie 2: Johan van Hasseltweg, Gedempt Hamerkanaal	Locatie 3: Motorkade - Meeuwenlaan	Locatie 4: Motorkade	Locatie 5: Zamenhofstraat	Locatie 6: van Vloten
Parkeercapaciteit	circa 420 parkeerplaatsen	circa 420 parkeerplaatsen	circa 300 parkeerplaatsen	circa 300 parkeerplaatsen	circa 270 parkeerplaatsen	circa 400 parkeerplaatsen
Bijdrage autoluw Hamerkwartier	●	●	●	●	●	●
Bedieningsgebied	●	●	●	●	●	●
Koppeling met HOV-knoop	●	●	●	●	●	●
Ruimtelijke Inpasbaarheid	●	●	●	●	●	●
Verkeerskundige Inpasbaarheid	●	●	●	●	●	●
Grondeligenaar	1 private eigenaar	1 private eigenaar	1 private eigenaar	1 private eigenaar	gemeente Amsterdam	1 private eigenaar



Afhankelijk van de locatie en aanrijroutes scoort dit onderdeel goed, matig of slecht

Fasering Hamerkwartier

Onderzoeksvragen:

1. Welke mobiliteitsmaatregelen moeten op welk moment genomen worden om ook gedurende de fasering van het Hamerkwartier het gewenste mobiliteitsgebruik te hebben en tot een gewenst eindbeeld te komen.

Van bedrijventerrein naar levendig woon-werkgebied

Gedurende de komende 20 jaar zal het Hamerkwartier transformeren tot levendig woon-werkgebied, waarbij lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit de primaire vervoerwijzen zijn. Om tijdens deze transformatie te zorgen dat de nieuwe bewoners en gebruikers vanaf het begin af aan ook het gewenste mobiliteitsgedrag gaan vertonen, is het belangrijk dat niet alleen de kavels ontwikkeld worden, maar ook de ruimtelijke kwaliteit, loop en fietsstructuren en deelmobiliteit aanbod op orde is. Om te zorgen dat gedurende de transformatie de bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier ook al meegaan in de mobiliteitsambities worden de volgende stappen gezet:

Stap 1: Versterken van de bereikbaarheid van het Hamerkwartier door de herinrichting tussen 2022-2024 van het Gedempt Hamerkanaal, Motorkade en Meeuwenlaan en de transformatie van het kruispunt Meeuwenlaan-Johan van Hasseltweg. De herinrichting van de straten zorgt voor een eerste slag in het maken van hoogwaardige loop- en fietsverbindingen van, naar en in Hamerkwartier en het verbeteren van de oversteekbaarheid tussen het Hamerkwartier en de Vogelbuurt. De Noord/Zuidlijn blijft daarnaast de belangrijkste OV-verbinding, met metrohalte Noorderpark op 5 fietsminuten afstand. Met de herinrichting van de straten komen er daarnaast ca. 350 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervallen.

Stap 2: Realisatie van de eerste planontwikkelingen rond 2025 die voorzien in parkeervraag van de eerste nieuwe bewoners en gebruikers en daarmee ook in de eerste vraag naar deelmobiliteit. Deze vraag wordt ondergebracht op eigen kavels in openbare parkeergarages. Tevens worden de straatjes op of aangrenzend aan de ontwikkelingen ingericht als autoluwe straatjes met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast wordt de kade aan het IJ ter hoogte van de A kavels ingericht als stadspark. Hiermee wordt er voor de eerste nieuwe bewoners en gebruikers van het Hamerkwartier vanaf het begin een prettig verblijfsklimaat en goede verbindingen voor lopen en fietsen naar de Vogelbuurt, IJpleinbuurt en het Buiksloterwegveer geboden.

Van bedrijventerrein naar levendig woon-werkgebied

Stap 3: In 2027 ontstaat het eerste tekort aan openbare parkeerplaatsen in het Hamerkwartier. Om deze vraag op te vangen wordt aan de Johan van Hasseltweg de eerste mobiliteitshub met ca. 135 parkeerplaatsen (waarvan ca. 65 voor deelauto's). Hiermee wordt een centrale plek in het Hamerkwartier gerealiseerd waar bewoners worden voorzien in hun mobiliteitsbehoefte en bezoekers van het Hamerkwartier kunnen parkeren. Door middel van goede bewegwijzering/routegeleiding worden bezoekers naar de hub geleid. Daarnaast wordt de Johan van Hasseltweg heringericht en vergroent. Tevens wordt hier de nieuwe HOV-verbinding voorzien met een halte ter hoogte van de mobiliteitshub.

Stap 4: In 2027-2028 start de realisatie van de eerste ontwikkelingen op de Amvestkavel en het herinrichten van de bijbehorende straatjes in het gebied. Hiermee wordt ook de fietsroute langs het IJ doorgetrokken richting het Vliegenbos en legt daarmee een nieuwe kwalitatieve verbinding met Tuindorp.

Stap 5: In 2029 ontstaat het tweede tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om deze vraag op te vangen moeten er 145 extra parkeerplaatsen in de reeds gerealiseerde hub of in een tweede hub geplaatst worden. Daarmee voorziet de hub in totaal in 280 parkeerplaatsen, waarvan 90 voor deelauto's. Door gedurende de fasering gebruik te maken van een dynamische

parkeerbalans wordt de parkeervraag en de behoefte naar deelmobiliteit gemonitord en kan er tijdig worden bijgestuurd indien nodig.

Stap 6: Realisatie van de Oostbrug, waardoor het Hamerkwartier verbonden wordt met Amsterdam Oost per fiets en HOV. Hiermee is het Hamerkwartier in alle richtingen optimaal verbonden met de omliggende buurten en wijken. Daarnaast gaan de laatste kavels in ontwikkeling.

Fasering Hamerkwartier



2022-2024



Herinrichting Gedempt Hamerkanaal, motorkade en Meeuwenlaan.
Transformatie Kruispunt meeuwenlaan – J.v.H weg

2025



Realisatie kavels: A6, A7, A8, A9, A10, E0 en F1. Oplossen parkeervraag en voorzien in **40 deelauto's** voor het Hamerkwartier (30% van het totaal)

2025-2026



Fietsroute langs het IJ realiseren (deel 1)

2026



Realisatie kavels: A1a, A2, A3, A11, A12, A13 en I4a. En oplossen parkeervraag

2026-2027



Realisatie HUB met 135 p.p. (240 p.p. incl. I4).
Herinrichting J.v.H weg inclusief OV-lijn en haltes

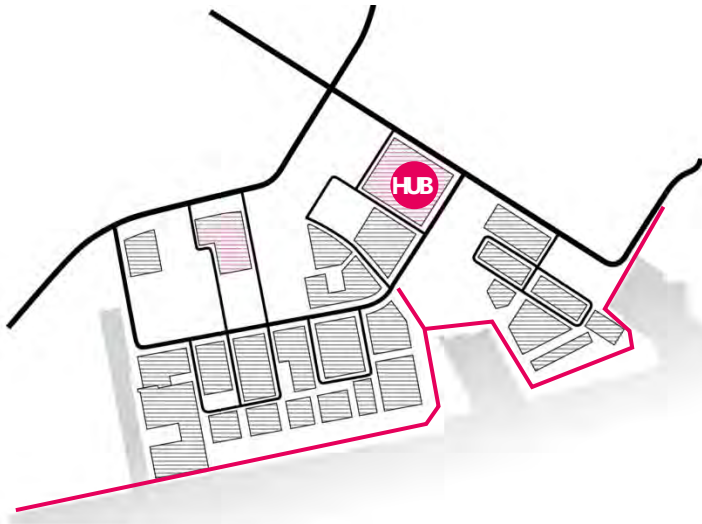
2027



Realisatie kavels: A5. En oplossen parkeervraag



Fasering Hamerkwartier



2027-2028

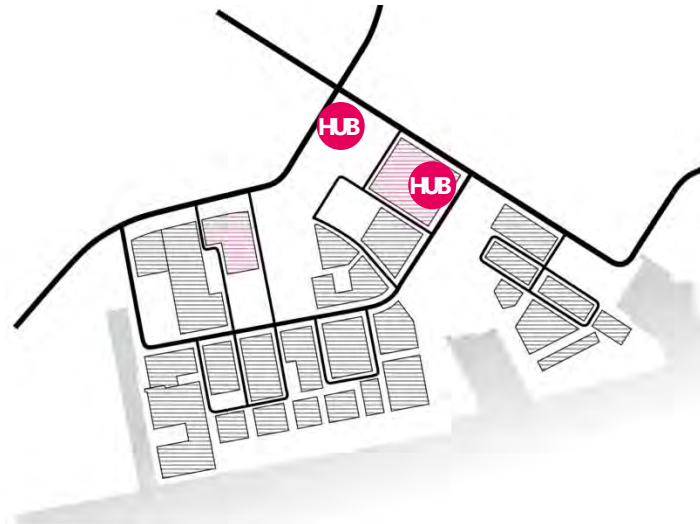


Fietsroute langs het IJ realiseren (deel 2)

2028



Realisatie kavels: A1b, C5, C6, C7, C8, C9, C10 en I3. En oplossen parkeervraag



2028-2029

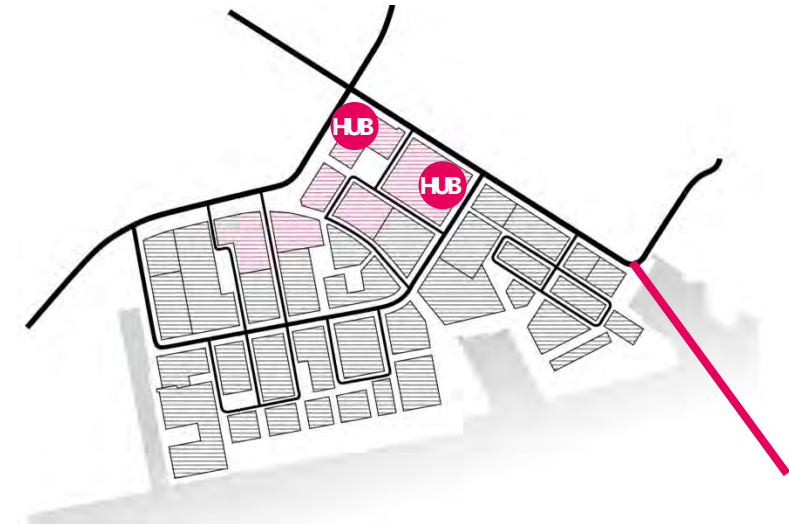


Realisatie 2^e HUB met ca. 145 p.p. (255 p.p. inclusief I3)

2029



Realisatie kavels: E2. En oplossen parkeervraag



2030+



Realisatie Oostbrug over het IJ inclusief HOV verbinding

Realisatie kavels: C1, C4, E1, F2, G1, G2, I1, I2 en I4. En oplossen parkeervraag



Bijlage 1: Planontwikkeling Hamerkwartier + Mobiliteitsplan Noord nieuw

Voorlopige bevindingen doorrekenen effecten
planontwikkeling Hamerkwartier inclusief
maatregelen Mobiliteitsplan Noord 0-210145



Planontwikkeling Hamerkwartier + Mobiliteitsplan Noord nieuw

Voorlopige bevindingen doorrekenen effecten
planontwikkeling Hamerkwartier inclusief maatregelen
Mobiliteitsplan Noord

0-210145



Overzicht van punten

- Modelkeuze
- Doorgerekende varianten
- Aanpassing netwerken Hamerkwartier (1-richting en zone 1006)
- Inwoners en arbeidsplaatsen
- Ritten uit de Hamerkwartierzones
- Verschilplot etmaal
- VC ratio en aandachtspunten
- Wegvakken en intensiteiten op etmaalniveau
- Bevindingen en nog uit te voeren analyses.



Modelkeuze

- Toelichting modelkeuze:
- VMA 3.0 is vrijgegeven op januari 2020 en VMA 3.5 is vrijgegeven in januari 2021. De uitgangspunten van het model zijn niet gewijzigd.
- Voor de studie Hamerkwartier is gebruik gemaakt van VMA 3.0 versie Mobiliteitsplan Noord. In deze versie zijn de meest recente wijzigingen van het netwerk meegenomen. Voor stadsdeel Noord zijn er extra analyses uitgevoerd op het netwerk en de sociaal economische gegevens. Alle maatregelen van het mobiliteitsplan zijn in dit model meegenomen.
- Voor het Hamerkwartier zijn gebied specifieke maatregelen zoals het autoluwe karakter meegenomen.
- Hierdoor is de keuze VMA 3.0 mobiliteitsplan noord onderbouwd.
- De resultaten zijn bruikbaar en houdbaar.
- Het uitgangspunt is dat berekeningen tot twee jaar houdbaar zijn na het uitvoeren van de berekeningen. Indien het model niet te veel is gewijzigd kan deze periode langer zijn. Tussen VMA 2.5 en VMA 3.0 zit echter wel grote wijzigingen vandaar het eerdere advies om de berekeningen opnieuw uit te voeren zoals nu gebeurt is.



Ontwikkelingen Hamerkwartier (1)

- De ontwikkelingen voor het Hamerkwartier zijn doorgerekend met VMA 3.0 inclusief de maatregelen van het Mobiliteitsplan Noord (MpN)
- De maatregelen van het MpN bestaan uit aanpassingen in het autonetwerk, OV, pont en fiets verbeteringen. Voor 2040 ook een fietsburg over het IJ in de directe omgeving van het Hamerkwartier.
- De maatregelen MpN zijn 1 op 1 opgenomen in deze studie.

- De volgende situaties zijn doorgerekend:
 - A. 2030 zonder ontwikkelingen Hamerkwartier
 - B. 2030 met ontwikkelingen Hamerkwartier
 - C. 2040 met ontwikkelingen Hamerkwartier



Ontwikkelingen Hamerkwartier (2)

2030 autonoom

- 2030 zonder ontwikkelingen Hamerkwartier.
- De 1-richtings inrichting en de nieuwe ontsluiting van zone 1006 op de Johan van Hasseltweg zijn onderdeel van het planontwerp dus niet in de autonome situatie meegenomen.
- Voor de sociaal economische gegevens is uitgegaan van de volgende ontwikkelingen.
- Hamerkwartier niet ontwikkeld (320 inwoners en 1.580 arbeidsplaatsen)
- Totaal Stadsdeel Noord 2030 autonoom:
 - 77.000 huishoudens
 - 154.400 inwoners
 - 47.600 arbeidsplaatsen



Ontwikkelingen Hamerkwartier (3) 2030 planvariant

- 2030 met ontwikkelingen Hamerkwartier.
 - De 1-richtings inrichting en de nieuwe ontsluiting van zone 1006 op de Johan van Hasseltweg zijn in het planontwerp meegenomen.
 - Voor de sociaal economische gegevens is uitgegaan van de volgende ontwikkelingen.
 - Hamerkwartier is ontwikkeld (8.644 inwoners en 3.970 arbeidsplaatsen)
 - Totaal Stadsdeel Noord 2030 plansituatie:
 - 81.200 huishoudens
 - 162.700 inwoners
 - 50.000 arbeidsplaatsen
- (Afronding op 100-tallen)



Ontwikkelingen Hamerkwartier (3) 2040 planvariant

- 2040 met ontwikkelingen Hamerkwartier.
 - De 1-richtings inrichting en de nieuwe ontsluiting van zone 1006 op de Johan van Hasseltweg zijn in het planontwerp meegenomen.
 - Voor de sociaal economische gegevens is uitgegaan van de volgende ontwikkelingen.
 - Hamerkwartier is ontwikkeld (12.578 inwoners en 5.308 arbeidsplaatsen)
 - Totaal Stadsdeel Noord 2040 plansituatie:
 - 105.500 huishoudens
 - 208.800 inwoners
 - 60.600 arbeidsplaatsen
- (Afronding op 100-tallen)



Inwoners en Arbeidsplaatsen

2030 Autonoom
Inwoners en arbeidsplaatsen gelijk aan

Zone	Inwoners	Arbeidsplaatsen
1004	0	295
1005	304	755
1006	9	161
1187	5	121
1007	2	248
totaal	320	1.580

Plansituatie HKT fase 1
Inwoners en arbeidsplaatsen

Zone	Inwoners	Arbeidsplaatsen
1004	4.210	1.244
1005	1.928	1.403
1006	1.628	613
1187	876	462
1007	2	248
Totaal	8.644	3.970

Plansituatie HKT fase 1 + fase 2
Inwoners en arbeidsplaatsen

Zone	Inwoners	Arbeidsplaatsen
1004	4.992	1.495
1005	2.620	1.572
1006	3.227	1.136
1187	1737	857
1007	2	248
totaal	12.578	5.308



Modelaanpassingen

- Het Hamerkwartier betreft de VMA zones 1004, 1005, 1006.
- Voor de modellering is de zone 1006 gesplitst in een noordelijke en zuidelijke zone [1006 + 1187].
- Het uitgangspunt is dat de kruising Johan van Hasseltlaan – Meeuwenlaan met een VRI geregeld is (maatregel MpN).
- Het netwerk in het Hamerkwartier in de plansituaties is aangepast naar de 1-richtingsweg voorstel





Netwerk 2030 planontwikkeling

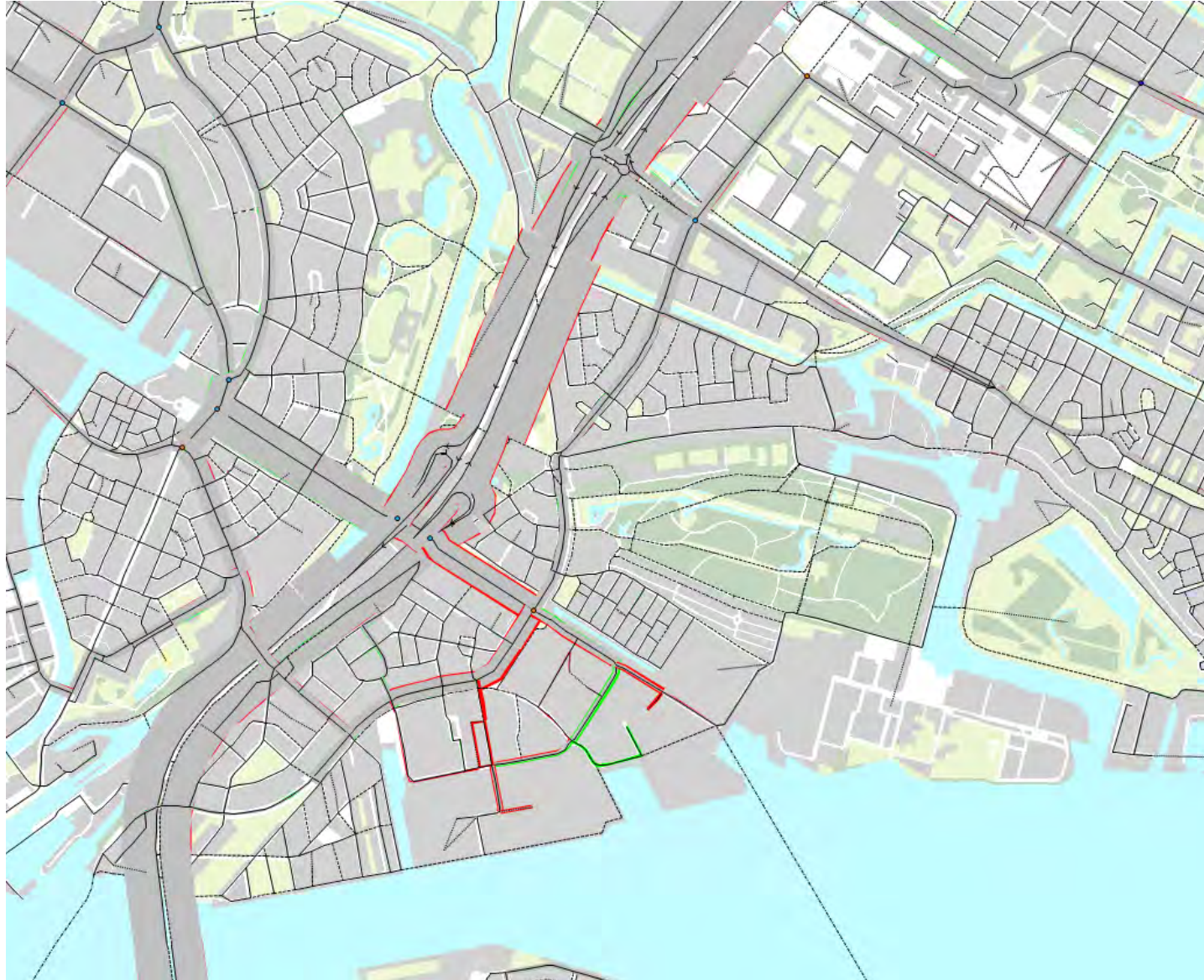




Netwerk 2040 planontwikkeling

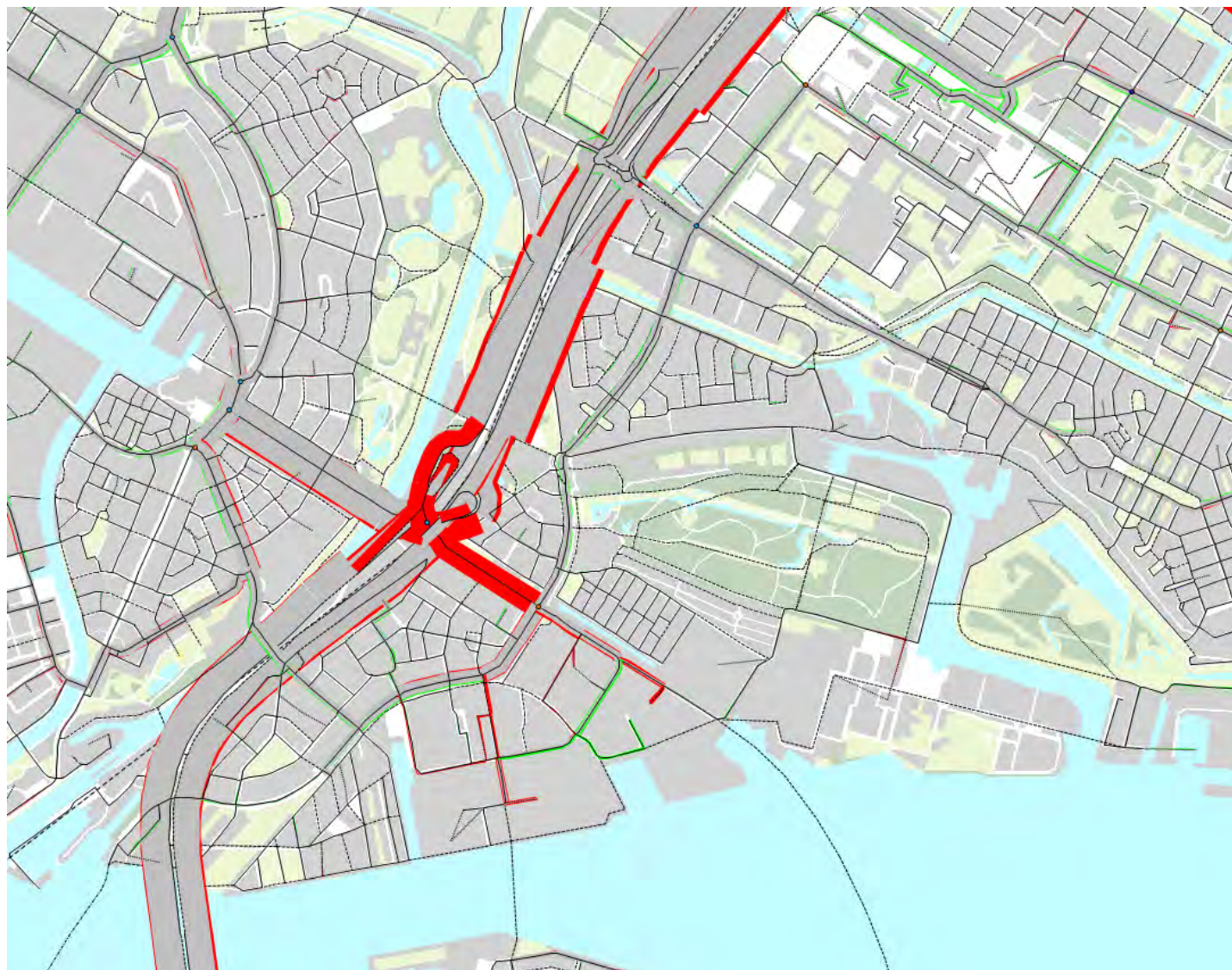


Verschilplot 2030 plan fase 1 t.o.v. 2030 autonoom





Verschilplot 2040 plan fase 1 t.o.v. 2030 autonoom



De Johan van Hasseltknoop is opnieuw ingericht. Vandaar dat deze volledig rood kleurt.



Ritten uit zones Hamerkwartier

	Etmaal				
VMA zones	Autonoom 2030	2030 plan fase 1	2040 plan fase 2	toename 2030 fase 1 t.o.v. van autonoom2030	toename 2040 fase 1+2 t.o.v. van autonoom2030
1004	870	2,700	2,730	1,830	1,860
1005	2,220	2,680	2,610	460	390
1006	2,100	2,590	3,190	490	1,090
1187	370	830	1,780	460	1,410
1597	1,520	1,520	1,540	0	10
1007	1,060	1,060	870	0	-190
totaal aantal MVT	8,140	11,380	12,720	3,240	4,580

Zones 1597 en 1007 wijzigen niet ten opzichte van de huidige situatie. Wel heeft zone 1007 in 2040 minder autoverplaatsingen door autoluw maatregelen.

Toename 2030 plan fase 1 -> circa 3.240 ritten per etmaal

Toename 2040 plan Fase 1 +2 -> circa 4.600 ritten per etmaal t.o.v. huidige situatie

Effecten op kruispunten

VC waarde maximale waarde ochtend-en avondspits

Autonome situatie 2030 zonder HKT fase 1, maximale VC waarde.

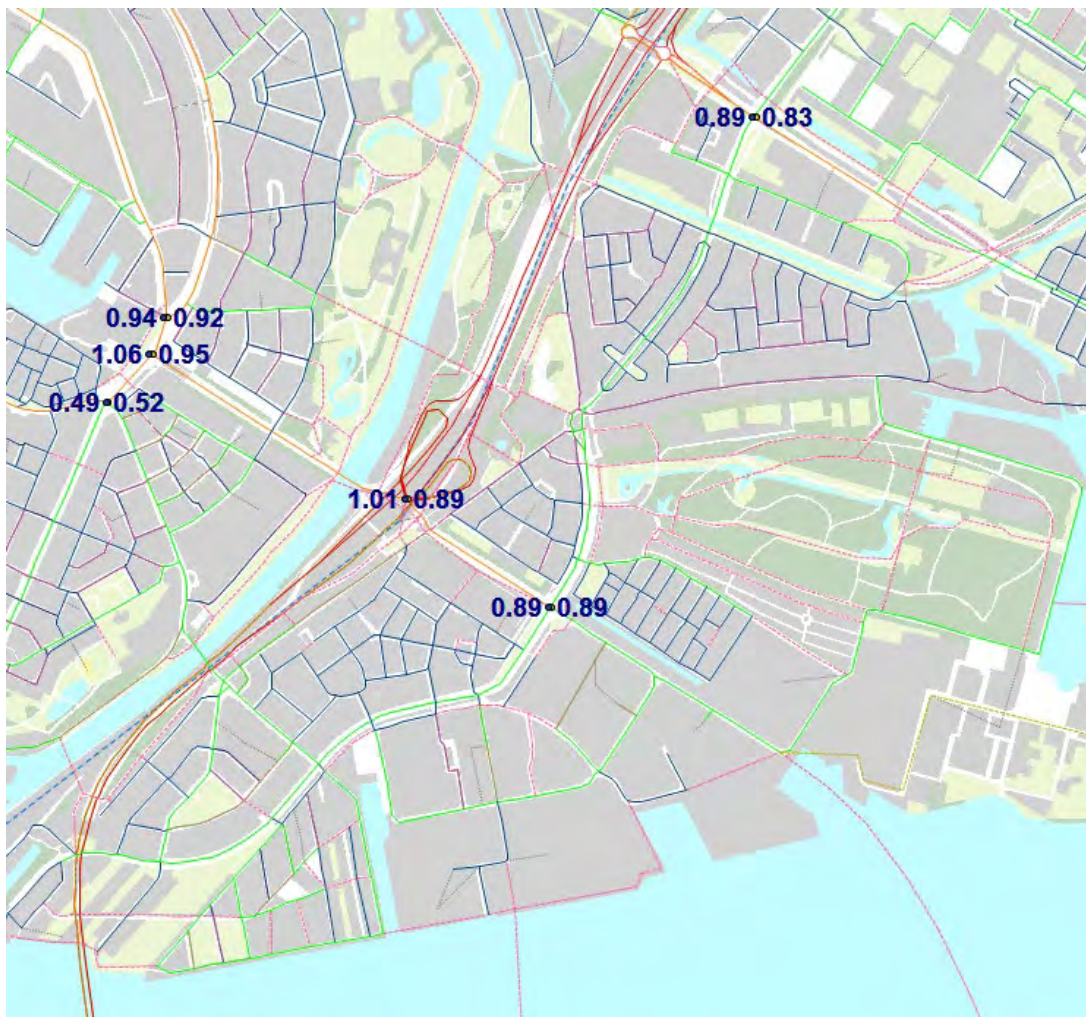


Ontwikkeling Hamerkwartier 1^e fase maximale VC waarde. Zoals ook in de verschilplot zichtbaar is – toename verkeer op Nieuwe Leeuwarderweg – JvH [circa 600- 750 mvt per etmaal t.o.v. autonoom en t.o.v. MpN 2030 vrijwel gelijk - routekeuze effect zone 1006 en 1005].





Effecten op kruispunten vervolg



Effecten HKT fase 1 + 2 2040,
maximale VC waarde.

Volgt nog – verschilplot tov
2040_beter laat zien dat run te veel
verkeer geeft en dus niet alle
instellingen correct zijn.



VC ratio maximale waarde os en as. Scenario MpN 2030_beter en 2040_beter (met ontwikkeling HKT)

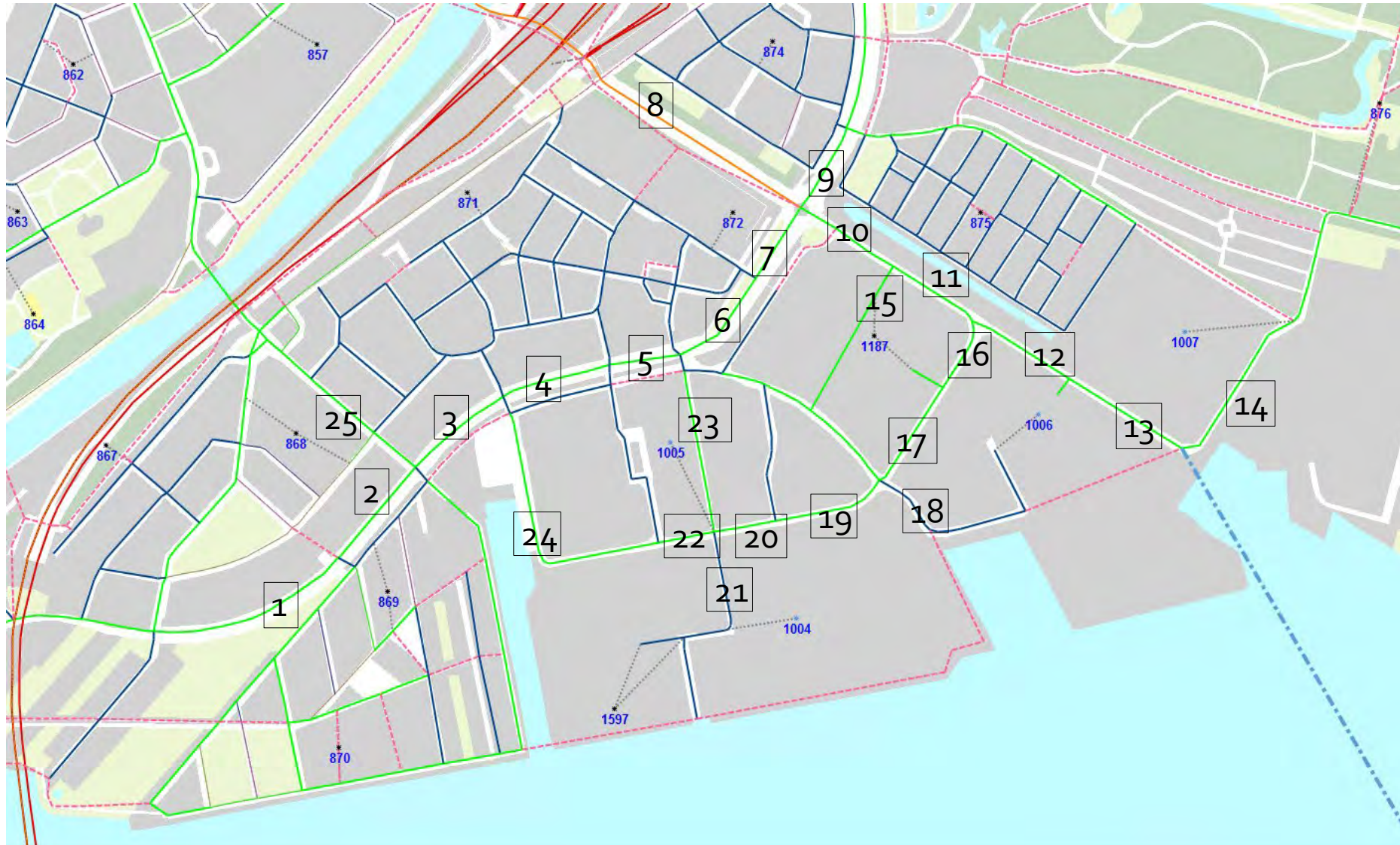
Max VC ratio MpN 2030_beter Aandachtspunt is Mosplein en JvH knoop



Max VC ratio 2040_beter aandachtspunt Mosplein en JvH knoop



Wegvaknummering





Wegvakintensiteiten

	wegvakintensiteiten	etmaal				
		2030 autonoom	2030 plan	2040 plan	toename 2030 plan fase 1	toename 2040 plan fase 1 + 2
1	Meeuwenlaan	1650	1610	1340	-40	-310
2	Meeuwenlaan	5880	5820	5510	-60	-370
3	Meeuwenlaan	9060	9130	8180	70	-880
4	Meeuwenlaan	10850	11690	10580	840	-270
5	Meeuwenlaan	10990	11730	10620	740	-370
6	Meeuwenlaan	11660	13760	12870	2100	1210
7	Meeuwenlaan	12730	14780	13920	2050	1190
8	Johan van Hasselweg	16340	18570	19510	2230	3170
9	Meeuwenlaan	7550	7730	7130	180	-420
10	Johan van Hasselweg	7140	7710	9020	570	1880
11	Johan van Hasselweg	6770	7380	8190	610	1420
12	Johan van Hasselweg	1910	4460	5120	2550	3210
13	Johan van Hasselweg	1910	1900	1970	-10	60
14	Johan van Hasselweg	1910	1900	1970	-10	60
15	inrit nieuwe zone	370	330	830	-40	460
16	Gedempt Hamerkanaal	4910	3000	3180	-1910	-1730
17	Gedempt Hamerkanaal	4910	3000	3180	-1910	-1730
18	Aambeeldstraat	2100	0	0	-2100	-2100
19	Gedempt Hamerkanaal	3190	2540	2290	-650	-900
20	Gedempt Hamerkanaal	3190	2540	2290	-650	-900
21	Hamerstraat	2400	3860	3880	1460	1480
22	Gedempt Hamerkanaal	1140	1020	910	-120	-230
23	Hamerstraat	630	2480	2650	1850	2020
24	Motorkade	1050	1540	1580	490	530
25	Havikslaan	6800	6950	6330	150	-470

Toename verkeer
verklaarbaar door
planontwikkeling en
andere inrichting van
netwerk [o.a. zone
1006 aansluiting van
Aambeeldstraat naar
Johan van
Hasseltweg]

De **afname** komt
door verplaatsing
zone 1006 en
routekeuze effect.



Bevindingen (1)

- I. De toename van 2030 ontwikkeling Hamerkwartier met 8.324 inwoners 2390 arbeidsplaatsen heeft als effect dat er een toename van 3.240 gemotoriseerde ritten uit het studiegebied bij komen. Door de nieuwe inrichting van het netwerk is er een toename van ritten op de Johan van Hasseltweg en een afname van het gedempt Hamerkanaal en het begin van de Meeuwenlaan. Hierdoor wordt het ook iets drukker op de Johan van Hasseltknoop.
- II. De toename van 2040 ontwikkeling Hamerkwartier 2^e fase is 3.934 inwoners en 1338 arbeidsplaatsen t.o.v. de patsituatie 1^e fase. Het Hamerkwartier heeft in 2040 plansituatie 12578 inwoners en 5308 arbeidsplaatsen. Het aantal gemotoriseerde ritten neemt met 1.340 toe t.o.v. fase 1 en met 4.580 t.o.v. de autonome situatie 2030.
- III. In het wegvakkenbestand is er op sommige wegvakken een afname van verkeer tussen 2030 autonoom en 2040 plan heeft te maken met maatregelen en routekeuze effect. In het studiegebied is een andere ontsluiting van het gebied en 1-richtingswegen in de plansitautie. Dit effect is met name zichtbaar op de Meeuwenlaan.

Bijlage 2: Onderbouwing modelkeuze VMA 3.02

210145 uitleg keuze VMA versie

Voor de studie 210145 ontwikkelingen Hamerkwartier is gekozen om het verkeersmodel VMA versie 3.02 mobiliteitsplan Noord te gebruiken.

VMA 3.0 – naar VMA 3.1

Nieuwe kalibratie methode auto en vracht – vertrekken en aankomsten nagenoeg gelijk in VMA3.1

Gewijzigde methode groei in gebieden.

Correcties van invoer netwerk: Amstelstroomlaan, parkeergarages Arenapoort, correctie groei vracht, rijkswegen naar 100km/uur

Effecten van 20% meer verschil voor 2014 treedt alleen buiten Noord op. De uitgangspunten voor de prognosejaren zijn gelijk gebleven. Wel meer verkeer als gevolg van de aanpassing van de nieuwe methode groei in ontwikkelgebieden. Dit heeft in Noord ook een effect.

Verschilanalyse op netwerk en intensiteit niveau

VMA 3.0 naar VMA 3.02

Parallel aan de ontwikkeling van VMA 3.1 zijn een aantal verbeterlagen van VMA 3.1 ook meegenomen in VMA 3.02 Mobiliteitsplan Noord.

Namelijk:

Parkeerzoektijden in ontwikkelgebieden [8 minuten om hoog dus gelijk aan parkeernorm 0.2]

Het autobezit in ontwikkelgebieden [parkeernorm 0.2]

Parkeertarieven in Noord [verhoogd]

Fietsnetwerk aangepast

OV-lijnen – netwerkfouten aangepast.

Daarnaast is in het MpN het hele netwerk van Noord langs gelopen en waar nodig verbeterd. Dit zit voornamelijk ook in de routekeuze omgeving Meeuwenlaan.

210145 uitleg keuze VMA versie

VMA 3.1 – VMA 3.5

Aangepaste pivot en her kalibratie fiets (veren).

Pivotmethode is om verschillen tussen synthetische en gekalibreerde basisjaar wordt toegepast op het synthetische prognosejaar (methode wordt in de nieuwe NRM gebruikt). Beter dan de vorige methode omdat de groei in de prognosejaren na kalibratie effect beter overeenkomst met de synthetische groei.

Gewijzigde methode voor zones met extreme groei.

Gewijzigde methode fiets op de veren. De wachttijd voor de veren wordt nu verdisconteerd in de afstand. En een veer bonus – de vaartijd wordt als positief ervaren.

Herstelde netwerkfouten:

- A1 – A4 er ontbrak een deel van de wisselstrook.
- Geen doorgaand verkeer meer mogelijk op treinstations.
- Netwerkcorrectie Wibautstraat
- Aanpassingen in de gebruikte tellingen.
- Correcties in de modelmodule
- Correctie in Modest
- Correctie voor de parkeeroverheveling
- Dagdeel verdeling speciale voorzieningen. Ochtendspits en avondspits fractie.

Versie VMA 3.5 naar 3.6 doel: Extra variant 2030 COVID gevoeligheidsanalyse – middellange termijn effecten

Niet veranderd - > resultaten

Verschil in versie:

- Bug in milieu model opgelost
- Los draaien van fietstoedeling
- Extra analysejobs pax-km's
- Extra corona effect.
- Sneller openen van netwerk
- Snellere doorlooptijd bij berekeningen

Conclusie:

Noord zit daar het beste in VMA 3.02 met het MpN en is daarmee de beste modelversie om de berekeningen voor het Hamerkwartier uit te voeren en hiermee juridisch 3.1 houdbaar..

Bijlage 3: Uitgangspunten parkeren

Uitgangspunten parkeernormen

- Te hanteren parkeernormen voor en na 30% reductie voor het bieden van hoogwaardige kwaliteit fiets- en OV-voorzieningen

Functie	Nota Parkeernormen	Maximum gewenste parkeernorm (30% reductie)	Eenheid
Sociale huur	0.0 - 1.0	0.0 - 0.1	Per woning
Middel dure huur	0.0 - 1.0	0.0 - 0.35	Per woning
Vrije sectorwoning < 30 m2 bvo	0.1 - 1.0	0.1 - 0.30	Per woning
Vrije sectorwoning 30-60 m2 bvo	0.3 - 1.0	0.46	Per woning
Vrije sectorwoning > 60 m2 bvo	0.6 - 1.0	0.56	Per woning
Bezoekers wonen	0,1	0.1	Per woning
Bedrijf	1.30	0.91	Per 100 m2 bvo
Kantoor	0.80	0,56	Per 100 m2 bvo
Detailhandel	3.77	2.64	Per 100 m2 bvo
Maatschappelijk (gezondheidscentrum etc.)	1.20	0.84	Per behandelkamer
Onderwijs	2.60	1.82	Per 100 leerlingen

Uitgangspunten dubbelgebruik parkeerplaatsen

- In Hamerkwartier is het uitgangspunt dat sprake is van optimaal dubbelgebruik: parkeerplaatsen kunnen door verschillende doelgroepen worden gebruikt. Hier wordt rekening mee gehouden door toepassing van aanwezigheidspercentages. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in onderstaande tabel. Voor deelmobiliteit worden wel exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar gesteld.

Doelgroep	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Deelmobiliteit	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Wonen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijf	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Maatschappelijk (gezondheidscentrum etc.)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%