

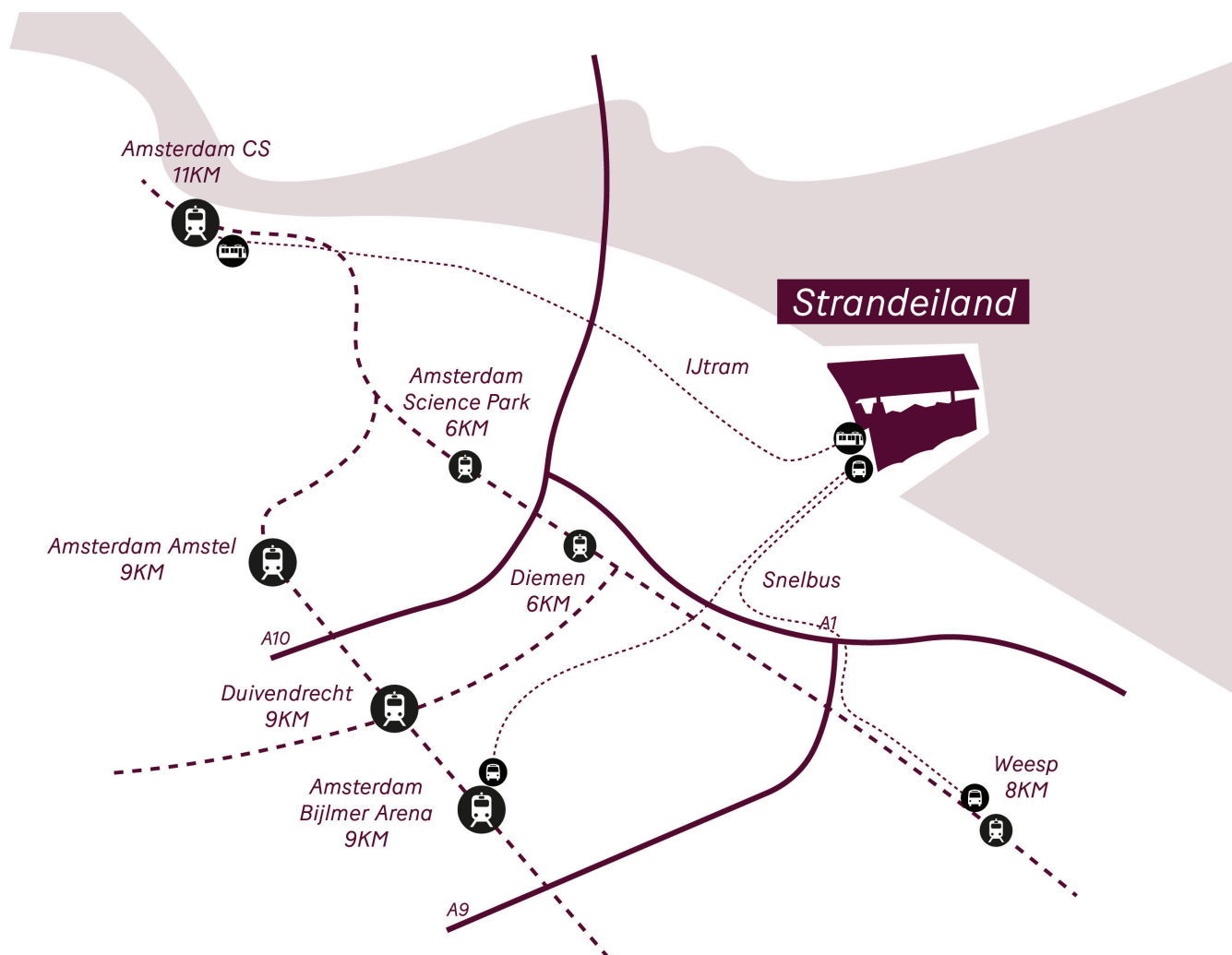


Verdiepingsstudie mobiliteitshubs Strandeiland

Mei 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding en opgave	05
2	Proces ontwikkeling mobiliteitshubsvarianten	06
3	Voorkeursvariant: Communityhubs	07
4	Persona's	10
5	Mobiliteit	11
6	Ruimtelijk	12
7	Businesscase en governance	13
8	Conclusies en aanbevelingen	16



Strandeiland

Strandeiland in context

1 Inleiding en opgave

Strandeiland, de nieuwe uitbreiding van de archipel IJburg, is een stedenbouwkundig plan met een ambitie: leefbaarheid staat centraal, de openbare ruimte wordt ingericht voor duurzaam gebruik met veel ruimte voor sport, spel en natuurlijke elementen. Het eiland wordt (zo veel mogelijk) emissievrij en bewoners en bezoekers worden gestimuleerd om op een duurzame manier over het eiland te verplaatsen. Wandelen, fietsen, openbaar vervoer en elektrische voertuigen zijn de norm en de impact van parkeren en gebruik van (traditionele) auto's wordt op strandeiland zoveel mogelijk beperkt.

Door mobiliteit en ruimtegebruik op een slimme manier te organiseren is het doel een **leefbare en bereikbare** wijk waar mensen bij voorkeur zich op een duurzame manier verplaatsen op en naar Strandeiland. Het doel van dit onderzoek is om in beeld te brengen óf en in welke configuratie Mobiliteitshubs kunnen bijdragen aan de ambitie van leefbaarheid en bereikbaarheid. De focus ligt hierbij op de grootte, spreiding en hiërarchie van de hubs en het parkeren op Strandeiland.

LEEFBAARHEID EN BEREIKBAARHEID STRANDEILAND

Voorwaarde voor succes van het reduceren van autogebruik is een goede bereikbaarheid met fiets en OV. De context en locatie van Strandeiland zijn hierop het meest van invloed. Strandeiland is gesitueerd aan de oostzijde van Amsterdam, op 30 minuten reizen met de tram vanaf Amsterdam Centraal en op 6 km van de stoptreinstations Diemen en Amsterdam Science Park en circa 9 kilometer afstand van de intercitystations Bijlmer Arena en Amsterdam Amstel. De stations Weesp en Bijlmer-ArenA zijn per snelbus bereikbaar. Gezien de positie van Strandeiland in het openbaar vervoer netwerk zijn veel bewoners afhankelijk van de auto voor het bereiken van locaties buiten Amsterdam. In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van een parkeernorm van gemiddeld 0,7 pp per woning voor Strandeiland.

Hiermee verschilt Strandeiland sterk van andere locaties in Nederland waar plannen zijn voor mobiliteitshubs; zowel de Merwedekanaalzone in Utrecht en de Binckhorst in Den Haag liggen dicht bij het centrum van de stad en op loop- of fietsafstand van één of meerdere intercitystations. Het is daarom belangrijk om mobiliteitshub(s) te ontwikkelen voor Strandeiland, passend bij het gebied.

LEESWIJZER

Dit document is het hoofdrapport dat een weergave geeft van het proces, de voorkeursvariant "Communityhubs", de persona's en een toelichting op de aspecten mobiliteit, ruimte en businesscase & governance. Voor de onderbouwing en toelichting verwijzen wij u naar het bijlagenrapport.

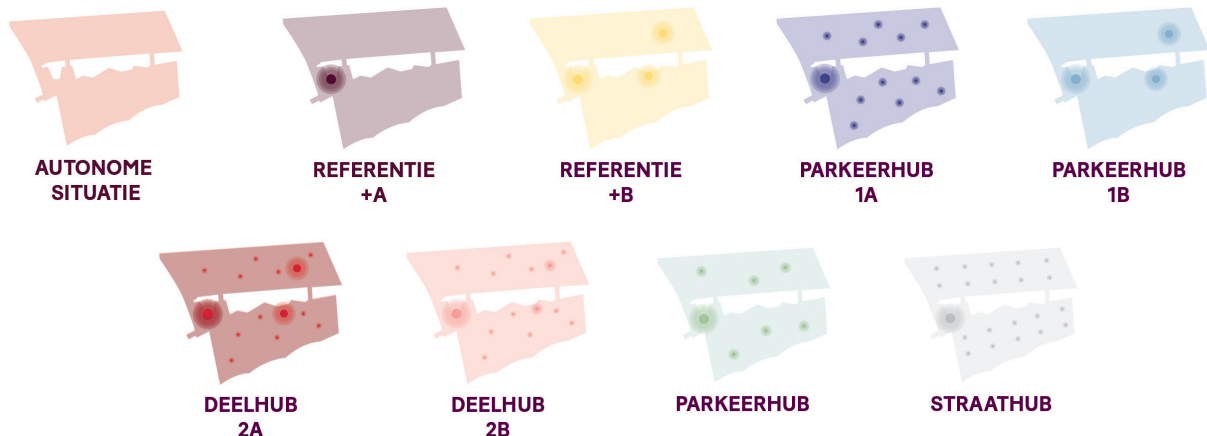
2 Proces ontwikkeling mobiliteitshubvarianten

De kern van dit onderzoek bestaat uit variantontwikkeling (divergeren) en het afwegen van de ontwikkelde varianten (convergeren). Om erachter te komen óf en in welke configuratie Mobiliteitshubs kunnen bijdragen aan de ambitie van de gemeente om een leefbaar en bereikbaar Strandeiland te ontwikkelen

DIVERGEREN

Als eerste stap zijn er verschillende varianten ontwikkeld door te variëren met de ruimtelijke structuur en mobiliteitssysteem. Variatie in de ruimtelijke structuur verkent het spectrum verspreid versus compact, van één grote centrale hub tot een veelheid aan kleine hubs verspreid over het eiland. Centraal hierin staat de structuur van het stedenbouwkundig plan en de 4 afstandklassen voor voorzieningen.

Variatie in het mobiliteitssysteem verkent de diversiteit van het aanbod van mobiliteit en de verspreiding van mobiliteiten over de hubs. Het uitgangspunt daarbij is duurzame, actieve en gedeelde mobiliteit dicht bij huis en de privé auto op afstand geplaatst. Op basis hiervan zijn 8 varianten ontwikkeld.



Variantontwikkeling op basis van ruimtelijke structuur en mobiliteitsambities: schematische weergave van de 8 varianten en de autonome situatie

CONVERGEREN

Om de varianten te beoordelen zijn drie methodes toegepast: twee kwalitatieve en een kwantitatieve beoordeling. Op basis van de eerste twee methoden is getrechterd tot 3 varianten en na de kwantitatieve beoordeling naar één voorkeursvariant.

	Beschrijving methode	Resultaat
1.	Kwalitatieve beoordeling met behulp van fictieve persona's	Inzicht in het gebruik van de hubs vanuit de behoeften van de verschillende gebruikers. Inzicht in de effecten op leefbaarheid op basis van de ervaring van persona's.
2.	Kwalitatieve beoordeling van de varianten op basis van expert judgement door de expertgroep op de drie inhoudelijke thema's: vervoerswaarde, stedelijke waarde en businesscase	Businesscase en stedelijke waarde hebben de meeste invloed op de effectbeoordeling: Varianten met hubs op buurtniveau (max. 200m van woning) scoren het best. Heel Strandeiland bedienen met enkele grote hubs is onwenselijk vanuit leefbaarheid van de wijk en grote afstand vanaf woningen (bereikbaarheid en gebruiksgemak) en geven een negatieve businesscase.
3.	Kwantitatieve beoordeling	Het effect op mobiliteit (autokilometers, reistijd, modal split en aantal parkeerplaatsen) blijkt in de verschillende varianten beperkt, pas als een lagere parkeernorm wordt gehanteerd wordt het effect groter. Bij toepassing van meerdere kleine hubs ontstaat een bouwvolume dat past in het stedenbouwkundig plan. Het combineren van bewonersparkeren in de hubs zorgt ervoor dat meer straten autoluw kunnen worden. Daarnaast kan bij kleinere hubs de ontwikkeling van de hub meer gelijkje tred houden met de ontwikkeling van de omliggende woningen. Dit zorgt voor meer adaptiviteit gedurende de ontwikkelperiode en voorkomt te hoge overcapaciteit en dus mogelijke aanloopverliezen in de exploitatiefase. Ook zijn kleinere hubs eenvoudiger te organiseren.

3 Voorkeursvariant: Communityhubs

In samenwerking met de expertgroep is een voorkeursvariant ontwikkeld, de 'Communityhubs', gebaseerd op de 'straathubs'. Uitgangspunt is een hub toegankelijk vanuit elke straat, met een maximale loopafstand van 200 meter van de woning tot de hub. Dit resulteert in een buurtschaal waarin gebruikers elkaar kennen en de hub de sociale cohesie versterkt door het bieden van deelmobiliteit. Dit hoofdstuk is een beschrijving van de eigenschappen op het gebied van mobiliteit, ruimte en businesscase. De onderbouwing is uitgewerkt in het bijlagenrapport.

RUIMTELIJK

Kleinschalig en verspreid; Door het ontwikkelen van een twintigtal hubs zijn parkeren en deelvoorzieningen zo verdeeld dat de hub een maat en schaal krijgt die aansluit op het buurtniveau, één van de bouwstenen van het stedenbouwkundig plan.

Autoluw; Communityhubs zorgen voor bijna-autovrije straten. Wat autoluw precies betekent kan ingevuld worden door de ontwerpers van Strandeiland (bijv. shared-space). Autoluwte biedt ruimte om straatprofielen leefbaarder in te richten. Maximale autoluwte is niet het doel, dat is de balans tussen prettige straten en georganiseerde hubs.

Aanvullende voorzieningen; De spreiding van de hubs sluit aan bij de voorzieningen zoals aangegeven in het stedenbouwkundig plan. Deze voorzieningen kunnen daardoor deels verwerkt worden in de hubs. Hierdoor kunnen de hubs zich ontwikkelen tot verzamelplekken.

MOBILITEIT

Parkeren; ca. 190 bewonersparkeerplaatsen per hub, in totaal zijn dit ca. 4300 parkeerplaatsen voor eigen auto's van bewoners verspreid over de hubs. Daarnaast zijn er 800 parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte bij wijkvoorzieningen en 100 parkeerplaatsen op straat voor commerciële deelauto's.

Deelmobiliteit; 100 (commerciële) deelauto's met een vaste standplaats. Deze zijn zichtbaar in het straatbeeld om het gebruik van deelauto's aan te moedigen. Er zijn in totaal ca. 300 peer-to-peer deelauto's. Free-floating deelauto's maken gebruik van de bezoekersparkeerplaatsen. Er zijn circa 100 Light-electric vehicles: E-bikes, Speed pedelecs, E-bakfietsen en E-scooters. Per hub verschilt de exacte invulling en het aanbod groeit mee met het gebruik. Informatie over beschikbaarheid en gebruik wordt actief gemonitord en realtime beschikbaar gesteld aan gebruikers. Ondersteunende mobiliteitsvoorzieningen bestaan uit bijvoorbeeld een LEV-uitgiftepunt, kinderzitjes en accessoires, pakketdienst, sleutelkluisen etc.

GOVERNANCE EN BUSINESSCASE

Ontwikkeling hubs; Projectontwikkelaar kunnen kosten besparen door parkeerplaatsen voor bewoners in de community hubs te organiseren en financieel bijdragen aan de kosten van de afvanghub en centrale bezoekershub inclusief mobiliteitsdiensten








Doorontwikkeling hubs; De continuïteit van de mobiliteitshubs kan worden geborgd door verplichte structurele bijdragen van vastgoedeigenaren die zich kunnen verenigen in een Vereniging van Mobiliteit.

Mobiliteit	
Parkeerplaatsen bewoners	190 bewonersplekken per hub, totaal ca. 4300.
Deel-Light electric vehicles	5 E-scooters of Speed-pedelecs per hub & aanvullende voorzieningen
Deelauto's	Totaal 100 klassieke deelauto's, 300 peer-to-peer, wisselend aantal free-floating.
Ruimte	
Maximale loopafstand van woning tot hub	200 meter
Aantal hubs	20-25
Afmetingen hub	35x55 meter, 2-4 verdiepingen (aantal verdiepingen afhankelijk van plaats en aanvullende functies)
Oppervlakte hub	5.000 m ²
Autoluwe straten	12.000 meter (60% van het totaal)
Businesscase	
Mogelijke besparing op stichtingskosten door bewonersparkeren in communityhubs	0 tot 40 mln
Stichtingskosten centrale hub	24 tot 29 mln
Stichtingskosten tijdelijke afvanghub	22 tot 32 mln
Bekostiging centrale en tijdelijke afvang	Kan door de gemeente (deels) op projectontwikkelaars worden verhaald
Bekostiging community hubs	Door projectontwikkelaars
Bekostiging doorontwikkeling community hubs	Door vastgoedeigenaren





Legenda

-  Loopafstand 200 m
 -  Tram
 -  Bus
 -  Halte
 -  Mobiliteit Hubs
 -  Toegankelijk voor autoverkeer
- 

4 Persona's

Om de impact van de verschillende hubs op het dagelijks leven van de toekomstige bewoners van Strandeiland te begrijpen zijn alle varianten gescoord aan de hand van zes fictieve huishoudens (persona's). Deze huishoudens zijn gebaseerd op de beschrijvingen van toekomstige bewoners in het stedenbouwkundig plan, statistieken over huishoudentypes van IJburg door OIS Amsterdam en weggebruikersprofielen uit een onderzoek van de fietsersbond. De huishoudens variëren in leeftijd, gezinsopbouw, het gebruik van mobiliteit, reisafstanden, frequentie en reden om op Strandeiland te wonen. Door in te beelden hoe de persona's gebruik maken van de verschillende hubs en op die manier alle varianten te scoren kwamen met name twee thema's in beeld die voor toekomstige bewoners belangrijk zijn bij het ontwikkelen van mobiliteitshubs: Leefomgeving en gebruiksgemak.

Een prettige leefomgeving

Veel van de bewoners van Strandeiland zijn naar het eiland verhuisd vanwege de ligging van het gebied. Kinderen kunnen er eindeloos buitenspelen op het strand, langs het water of in het groen, de luchtkwaliteit is bijzonder goed doordat enkel elektrische auto's toegestaan zijn op het eiland, de mix van woningtypen, spreiding van scholen en de schaal van woonblokken zorgt voor een ontspannen buurtsfeer.

Over het algemeen scoren hubs die zorgen voor autoluwe straten goed bij de potentiële bewoners. Er zijn weliswaar enkele straten waar het drukker wordt, maar de positieve score wordt behaald door de autoluwe overige straten die een bijdrage leveren aan veilige speelplekken op loopafstand en rustige fiets- en wandelpaden.

Ook de schaal van de hubs is belangrijk. Wanneer deze passend is binnen het stedenbouwkundig plan worden ze positiever beoordeeld door de

persona's. Grote hubs met veel parkeerplekken doen af aan de ruimtelijke kwaliteit van het eiland. De sleutel tot een goede schaal is de inpasbaarheid binnen een enkel bouwblok.

Gebruiksgemak

Vanwege de ligging van Strandeiland zal de auto voor woon-werkverkeer een belangrijk vervoermiddel zijn. Varianten die autoparkeren ver weg organiseren van de woningen, scoren daarom slecht bij veel persona's. Dit betekent niet dat de bewoners geen concessies willen doen aan het parkeren voor de deur. Wanneer een hub andere voordelen oplevert zijn gebruikers best bereid een stukje te lopen. Wanneer de bewoners verder dan één of twee straten naar de (eigen) auto moeten lopen heeft dit zijn weerslag op hun waardering.

Een deel van de bewoners zal de emissievrije en duurzame insteek positief meewegen in de keuze voor Strandeiland als woonplek. Zij zijn daardoor bereid te experimenteren met concepten als deelmobiliteit. Ze zijn echter wel kritisch op het nut van deze deelconcepten, zowel vanuit duurzaamheidsoogpunt als de praktische dagelijkse insteek. Dagelijkse autogebruikers zullen niet snel kiezen voor een deelauto om deze redenen. Een tweede, minder gebruikte auto wordt sneller gedeeld als deze in de buurt staat. De varianten waarin deelvoorzieningen in centrale plekken worden aangeboden scoren slecht bij de persona's.

De centrale hub bij het oprijden van het eiland wordt daarmee vooral voor bezoekers die hun eigen (niet-emissievrije) auto bij de ingang van het eiland hebben moeten achterlaten. Echter, wanneer een ouder na het naar school brengen van een kind op een zonnige ochtend snel bij een elektrische deelfiets kan, zal dit ervaren worden als een voordeel van wonen op Strandeiland. Ook voor dit gebruikersgemak is de verspreiding van hubs op buurtniveau optimaal.

5 Mobiliteit

In deze verdiepingstudie naar de mobiliteitshubs kijken we naar het mobiliteitsaanbod en de effecten op het mobiliteitsgedrag op Strandeiland. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van basisgegevens van de Gemeente Amsterdam (waaronder uitkomsten van het Verkeersmodel Amsterdam VMA), literatuuronderzoek en expert judgement obv de expertgroep die tijdens dit onderzoek 3x is samengekomen.

MOBILITEITSVOORZIENINGEN

De genoemde voorzieningen in de Communityhubs passen bij het karakter van de wijk. Strandeiland is een typische herkomstlocatie met veel woningen. Hier passen deelvoorzieningen bij die bewoners niet dagelijks gebruiken en die ze niet in bezit hebben. De voorkeursvariant past zich aan de precieze bewoners in de directe omgeving van de hub aan op basis van gebruik en beschikbaarheid. De uiteindelijke invulling verschilt daardoor per hub. Het aantal parkeerplaatsen en de deelmobiliteit past bij de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners. Deze invulling is in het bijlagerapport onderbouwd.

Naast de 20-25 communityhubs is er een centrale hub bij het voorzieningencluster met:

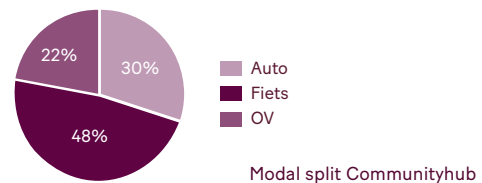
- **600 vaste parkeerplaatsen** voor de centrale voorzieningen
- **1.400 tijdelijke parkeerplaatsen** voor bewoners en bezoekers zonder EV auto
- **25 tot 50 deelfietsen** voor bezoekers
- **150 fietsparkeerplaatsen** voor bewoners

De voorziening met 1.400 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers zonder EV auto is tijdelijk, gebaseerd op het verwachte aandeel elektrische auto's van bezoekers en bewoners op

Strandeiland in 2030. Als het aandeel elektrische auto's stijgt kan deze voorziening (gefaseerd) worden afgebouwd.

MOBILITEITSEFFECTEN

De effecten op mobiliteit worden onder meer bepaald door de gehanteerde parkeernorm en of het parkeren plaatsvindt op afstand van de woning. Een verlaging van de parkeernorm ten opzichte van de autonome situatie is een voorwaarde om minder autobezit en -gebruik op Strandeiland te realiseren.



Voor de voorkeursvariant worden de volgende mobiliteitseffecten geschat ten opzichte van de autonome situatie:

- De extra **reistijd** voor het ophalen van eigen- of deelauto in de mobiliteitshubs is ca. 2 tot 5 minuten.
- **Afname autogebruik:** ca. 9% door een lagere parkeernorm in combinatie met deelmobiliteit en parkeren op afstand.
- **Modal shift:** Het verwachte autogebruik neemt af van 33% naar 30%, ten gunste van fiets en OV. Met een reductie tot 30% wordt de doelstelling van het mobiliteitsplan gehaald.
- Afname aantal **parkeerplaatsen** voor privé auto's: 550 tot 800.
- Ca **60-70%** van de straten geven een autoluw straatbeeld, wat een bijdrage levert aan een prettig verblijfsklimaat op straat en veilig(er) spelen voor kinderen op straat;

De effecten zijn in detail beschreven in het bijlagenrapport.

6 Ruimtelijk

Om de communityhub in te passen binnen het stedenbouwkundig plan van Strandeiland, zijn een aantal zaken belangrijk: de dynamiek en aanpasbaarheid van de hubs en de plaatsing en inrichting van de hub binnen het stedenbouwkundig weefsel van Strandeiland.

DYNAMIEK EN AANPASBAARHEID

Om een leegstaande of ondergebruikte hub te voorkomen is een strategie voor langdurige tijdelijkheid nodig. Het eiland kan zich anders ontwikkelen dan verwacht door de komst van andere doelgroepen dan verwacht en onder invloed van veranderende wensen en eisen van eilandbewoners. Maar ook de wereld om het eiland heen kan in beweging komen, onder invloed van nieuwe vormen van vervoer, of ander gebruik van mobiliteit door nieuwe technologie. De hub moet kunnen meebewegen met de veranderende vraag, door te kunnen krimpen, te transformeren, of in extremis zelfs te worden vervangen. Dit vraagt dus niet om een oplossing die volledig is verweven en geïntegreerd met een woningbouwblok, maar om een gebouw dat in enige mate op zichzelf staat. Echter, een compleet op zichzelf staand blok past niet binnen de opzet van het gebied. Een hub moet dus worden ontwikkeld als onderdeel van een blok, zonder dat het onmogelijk wordt om de hub later weer te transformeren of te verwijderen en te vervangen door een aangepast concept. Buiten autonoom moet de hub dus ook circulair en makkelijk afbreekbaar zijn, zonder al teveel impact op de directe omgeving en de samenhang van de omliggende openbare ruimte.

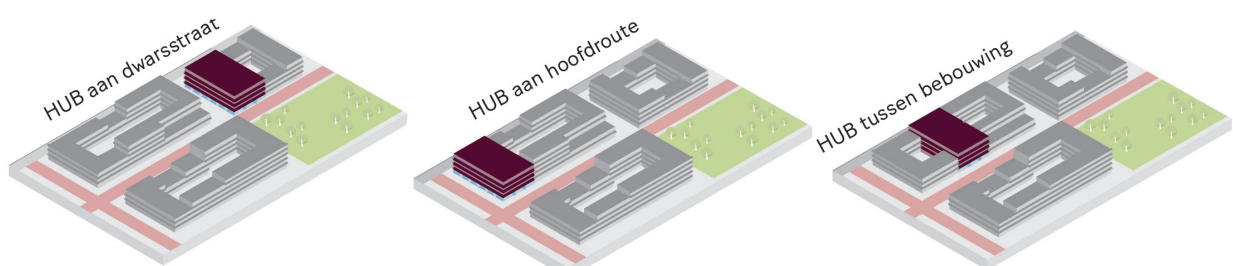
PLAATSING EN INRICHTING

De communityhub gaat uit van een basisvorm: een blok van 35 meter bij 55 meter waarin de verdiepingen een gradiënt vormen, meer publieke functies op de begane grond en privé-parkeren op de hogere verdiepingen. Door te schuiven met de positie van de hub binnen een bouwblok wordt de basis gelegd voor verschillende invullingen.

Drie basispositioneringen zijn voor te stellen:

- De kop van het blok. Op deze manier wordt de hub een prominent onderdeel van het weefsel van Strandeiland, er ontstaat veel plintruimte op zichtbare plekken. Daardoor is er een focus op voorzieningen en functies die zichtbaarheid vragen en de buurtschaal kunnen overstijgen.
- Middenin het blok. De hub is geïntegreerd in de structuur van het stedenbouwkundig plan. Er ontstaat minder plintruimte, de hub wordt minimaal aangevuld met extra functies.
- Tussen de blokken. De hub is zo minder opvallend. Door de plintruimte leent deze positie zich goed voor buurtfuncties die minder expliciete zichtbaarheid vragen.

Door de variatie in positioneringen kunnen verschillende functies als plugins aan de hub worden toegevoegd. Gedacht kan worden aan o.a. winkels, buurthuizen of buurtbatterijen. De communityhub krijgt zo een bredere functie op buurtniveau als een plek van interactie. Dit biedt de kans om het gevoel van eigenaarschap van de buurt over de hub te vergroten, er werd tijdens de expertsessies al gesproken over een Vereniging van Mobiliteit (VVM).



Plaatsing van de communityhubs

7 Governancemodel van de mobiliteitshubs

In de verdiepingstudie naar de governance en de business case van de mobiliteitshubs gaan we in op de wijze waarop de mobiliteitshubs georganiseerd en bekostigd kunnen worden.

We adviseren een **governancestructuur** waarbij de gemeente:

- de ontwikkeling, het eigenaarschap en de exploitatie van de **community hubs voor bewoners** (incl. parkeervoorziening) aan de markt over laat en hierop stuurt middels randvoorwaarden en incentives;
- de ontwikkeling en de exploitatie van de **centrale hub bij het voorzieningencluster** en de **tijdelijke parkeerplaatsen in de afvanghub** voor bezoekers en bewoners zelf doet, en deze ook in eigendom houdt;
- de **straatparkeerplaatsen in de openbare ruimte** zelf in eigendom houdt en beheert.

Wat betreft de **business case**, kunnen **eenmalige investeringskosten** van de:

- **community hubs voor bewoners door projectontwikkelaars worden bekostigd** doordat de **gemeentelijke randvoorwaarden** voor hen zo zijn dat dit een aantrekkelijkere (en goedkopere) optie is dan het realiseren van in pandige of ondergrondse parkeergelegenheid;
- tijdelijke **parkeerplaatsen in de afvanghub (22 tot 32 mln)** en **centrale hub bij het voorzieningencluster (24 tot 29 mln)** in ieder geval deels worden bekostigd door projectontwikkelaars;
- de straatparkeerplaatsen in het openbaar gebied verrekend worden in de grondprijs die aan ontwikkelaars gevraagd wordt.

Wat betreft de **exploitatiekosten** in de business case kunnen:

- **projectontwikkelaars financieel bijdragen** aan (eventuele) aanloopverliezen van de afvanghub, centrale hub, community hubs en hun vervoersdiensten;
- **vastgoedeigenaren en hun opvolgers** (eventueel verenigd in een Vereniging van Mobiliteit) **een structurele financiële bijdrage** leveren aan de (eventuele gebiedsorganisatie ten behoeve van) de continuïteit van de mobiliteitshubs.

De ontwikkeling en exploitatie van de community hubs

kan door ontwikkelaars in de markt worden gezet binnen de randvoorwaarden die de gemeente hiervoor stelt. Wel dient gerealiseerd te worden dat (aanvullende) randvoorwaarden die de gemeente aan de ontwikkeling van mobiliteitshubs stelt, bovenop andere verplichte financiële bijdragen, er toe kunnen leiden dat ontwikkelaars een lagere grondprijs willen betalen. Indirect kunnen deze randvoorwaarden voor de gemeente daardoor wel leiden tot lagere grondopbrengsten.

Het voordeel van bovengenoemde governance- en business case structuur

is dat het samenhangende risico van woningbouw- en mobiliteitshub(door)ontwikkeling grotendeels wordt gelegd bij de partijen die dat risico het beste kunnen beheersen. Gemeentelijke randvoorwaarden en incentives moeten er hierbij voor zorgen dat de doelen die de gemeente met de mobiliteitshubs wil bereiken ook gerealiseerd worden. In een marktconsultatie kan nader worden onderzocht welke incentives en randvoorwaarden het meest effectief zouden kunnen zijn.



Impressie van een communityhub op Strandeiland



8 Conclusies en aanbevelingen

Mobiliteitshubs zijn een manier om mobiliteit en ruimtegebruik op een slimme manier te organiseren met als doel een leefbare en bereikbare wijk. Een goede configuratie van de hubs is essentieel voor het creëren van leefbaarheid in het gebied. Grote, centrale hubs hebben een te grote schaal voor Strandeiland en zijn bovendien niet prettig in het gebruik, als is het maar vanwege hun afstand vanaf de woning. Meer dan de helft van de straten autoluw is een voordeel van meer gespreide hubs, die dus ook een kleinere omvang hebben en op maximaal 200 meter lopen van de woningen liggen.

EFFECT OP DE MOBILITEIT

Parkeren op afstand heeft vooral invloed op het mobiliteitsgedrag van mensen die zich verplaatsen binnen de grenzen van Strandeiland. Het aantal hubs en de locatie van de hubs hebben hierdoor een beperkte invloed op de totale modal split. Ook verschillen in organisatie van de hubs hebben hier weinig invloed op. Het verlagen van de parkeernorm heeft een sterkere invloed op de modal split als dit plaatsvindt in combinatie met een goed deelmobiliteitsaanbod. De ligging van Strandeiland op ca. 10 km van Amsterdam Centrum is niet geschikt voor een extreem lage parkeernorm, omdat vanuit gebruikersperspectief de reductie van het autogebruik niet te onderbouwen is. Parkeren op afstand kan bijdragen aan duurzaam mobiliteitsgedrag, maar ondersteuning met goed OV is essentieel voor een modal shift, anders wordt de gebruikersacceptatie een probleem.

De voorkeursvariant met een lagere parkeernorm van ca. 0,6 parkeerplaats per woning (inclusief 0,1 bezoekersparkeerplaats) in combinatie met een goed aanbod deelmobiliteit is noodzakelijk

om een reductie van autogebruik mogelijk te maken. De exacte locatie en het programma van de hubs bepalen of dit in de praktijk daadwerkelijk plaatsvindt.

KLEINSCHALIGE HUBS

Het beeld van één of een klein aantal grote centrale mobiliteitshub(s) zoals voorgesteld voor aanvang van onze opdracht moet worden losgelaten bij het ontwikkelen van een hubconcept op Strandeiland. Kleinschalige hubs passen beter bij de schaal van het eiland, zorgen voor sociale verbinding, zijn gebruiksvriendelijk en zijn bovendien dynamisch en divers te ontwikkelen. Maximaliseren op diversiteit in mobiliteitsaanbod past niet bij de locatie Strandeiland, het optimaliseren van de hub als sociale ontmoetingsplek in de buurt wel.

MOBILITEITSAANBOD VERSCHILT PER HUB

Het voordeel voor gebruikers van mobiliteitshubs is dat ze hun (tweede) auto inruilen voor een divers aanbod aan mobiliteit. We hebben geleerd dat Strandeiland vooral herkomst-hubs heeft, waardoor bewoners vooral behoefte hebben aan deelmobiliteit als zij die niet dagelijks gebruiken (anders koop je het zelf) en/of bij voertuigen met een hoge aanschafwaarde (deelauto, e-bakfiets, speed pedelec, e-scooter, steps etc.). Voordeel voor de gebruiker is dat zij verschillende elektrische auto's kunnen gebruiken voor specifieke doelen. Hiervoor moet het concept van de hub uitgewerkt worden, waarin de hub door middel van bijvoorbeeld een coöperatie steeds wordt ge-upgrade met nieuwe voertuigen. Door het gebruik en beschikbaarheid van de diverse deelvoertuigen bij te houden en

actueel beschikbaar te maken voor de gebruiker, ontwikkelt elke hub zich naar de behoefte van de gebruikers in de directe omgeving van dit hub. Hierbij bestaat ook de mogelijkheid dat de hubs gezamenlijk een grotere gecombineerde hub vormen voor Strandeiland waar een veelheid aan bijzonder aanbod beschikbaar is voor iedereen.

GEMEENSCHAPSFUNCTIE EN ORGANISATIE

Een hub is meer dan een parkeergarage, het is een plek van ontmoeting waar meerdere functies samenkomen. Doordat ontwikkelende partijen binnen de gemeentelijke randvoorwaarden zelf invulling kunnen geven aan de community hubs kan hier maatwerk voor de eindgebruikers worden gerealiseerd.

STRATEGISCH TOEPASSEN AUTOLUWE STRATEN

Een belangrijk voordeel van community hubs op Strandeiland zijn de autoluwe straten die ontstaan. Door de hubs strategisch te plaatsen kan in de planningsfase worden bepaald welke plekken autoluw of zelfs autovrij worden. Hierdoor kunnen met hardlooprondjes, rustige parken of speelstraten een extra laag in het stedenbouwkundig plan gevormd worden, met meerwaarde op leefbaarheid, klimaatadaptatie en ecologie.

LIGGING STRANDEILAND ZEER GESCHIKT VOOR NIEUWE MOBILITEITSCONCEPTEN

Strandeiland kan door haar unieke ligging (en duidelijke begrenzing) een goede onderzoekslocatie worden voor nieuwe vervoersconcepten, bijvoorbeeld zelfrijdende

vervoersconcepten of MaaS concepten. Hierbij kunnen de hubs ook een belangrijke schakel vormen in het bij elkaar brengen van vraag en aanbod. Mobility as a Service is gericht op verlagen van drempels in de complete reis, waarbij plannen, boeken, betalen, on-boarden en reizen belangrijke stappen zijn. Bekendheid met elektrische en deelmobiliteit vergroot de kans op het gebruiken van dit soort concepten sterk.

GOVERNANCE EN BUSINESS CASE

De voorkeursvariant lijkt op basis van de aannamen zoals beschreven in de hoofdstukken governance en business case van het bijlagerapport zowel organisatorisch uitvoerbaar als financieel haalbaar te kunnen worden. Een marktconsultatie met projectontwikkelaars, vervoerspartijen en (mogelijke) vastgoedeigenaren is echter nodig om aannamen aan te scherpen en na te gaan:

- of projectontwikkelaars daadwerkelijk bereid zijn om losstaande mobility hubs te ontwikkelen in plaats van inpandige garageblokken op basis van de kostenbesparingen die ze hiermee kunnen realiseren;
- welke randvoorwaarden en incentives er nodig zijn om community hubs te ontwikkelen die vanuit het perspectief van de gemeente de gewenste resultaten opleveren.
- in hoeverre de randvoorwaarden die de gemeente aan projectontwikkelaars stelt effect hebben op de grondprijs die zij bereid zijn om te betalen en daarmee op de grondinkomsten van de gemeente.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan, Arcadis en Deloitte in opdracht van Programma Bereikbaarheid Zeeburgereiland en IJburg op tijd op orde en CTO Smart mobility Amsterdam, gedelegeerd opdrachtgever: projectmanager Strandeiland, dienst Grond en Ontwikkeling gemeente Amsterdam

PosadMaxwan:

Emile Revier, Corné Strootman, Emma Lomas
Escribano, Koen Hezemans

Arcadis:

Nanet Rutten, Guido Hagen, Martijn Derksen

Deloitte:

Wouter de Wit, Frank ten Have, Hakan Celik

Binnen de studie is samengewerkt met een
Expertgroep van de gemeente Amsterdam:

Alfons Oude Ophuis, Nelleke Stelling, Steven
Puylaert, Jorden Steenge, Marten Bolt, Debbie
Dekkers, Mark Verbeet, Esther Reith, Elsa Eskes,
Michel Cossee, Yvette de Roos, Marco van Leeuwen

Posad Maxwan

Binckhorstlaan 36

2516 BE Den Haag

+31(0)70 3222 869

