

Mobiliteitsvragen werkagenda

Pampus

Rebel: Robert Boshouwers, Hannah Kandel, Djavan Braumuller

Opdrachtgever Gemeente Almere: Paola Huijding, Sarah Benschop, Laurens Kooij

12 juli 2022

Inhoudsopgave

1. Introductie	2
1.1 Dit document werkt de mobiliteitsvragen uit de werkagenda Pampus nader uit.....	2
1.2 Dit document is tot stand gekomen op basis van brede expert-input	3
1.3 Leeswijzer.....	4
2. Context	5
2.1 Almere is één van de kralen in de verstedelijkingsketting in de MRA.....	5
2.2 De nieuwe (OV-)verbinding met Noord-Holland is bepalend voor Pampus.....	6
3. Ontwerpprincipes Pampus 2030	7
3.1 Ontwerpprincipe ruimtelijke ordening.....	8
3.2 Ontwerpprincipe lopen	9
3.3 Ontwerpprincipe fiets	10
3.4 Ontwerpprincipe OV	11
3.5 Ontwerpprincipe deelmobiliteit.....	12
3.6 Ontwerpprincipe auto.....	13
4. Beantwoording vragen Werkagenda	14
5. Aanvullende vragen voor de Werkagenda.....	18
Bijlage 1: Deelnemerslijst	21

1. Introductie

1.1 Dit document werkt de mobiliteitsvragen uit de werkagenda Pampus nader uit

Almere Pampus zal plaats bieden aan maar liefst 25.000 tot 35.000 woningen en 16.000 banen. Voor de eerste stap in de sociaaleconomische en fysieke planvorming van Almere Pampus voert de gemeente Almere de Werkagenda Pampus (2021-2024) uit. Daarin werkt de gemeente de kaders, de strategie en samenwerking voor de ontwikkeling van Almere Pampus (2030-2050) uit als een integraal, duurzaam en natuurinclusief stadsdeel. Uiteindelijk zal de werkagenda medio 2024 resulteren in een boven- en ondergronds masterplan dat kan worden gebruikt als input voor beleidsdocumenten zoals het omgevingsplan en het stedenbouwkundig programma van eisen voor de uitwerking van deelgebieden. In een later stadium zal er ook een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) voor Pampus worden ontwikkeld.

De werkagenda is opgezet langs verschillende vraagstukken binnen 19 thema's (zie figuur 1). Deze thema's zijn gekoppeld met de Sustainable Development Goals (SDG's, zie figuur 2), de mondiale duurzame ontwikkelingsagenda van de Verenigde Naties. Met name SDG 11: "Sustainable cities and communities". Voor ieder thema heeft de gemeente kennisvragen opgesteld die met het oog op integraliteit worden onderzocht en later in een systeembenadering als geheel worden uitgewerkt. Mobiliteit is één van de thema's.

Lang niet alle mobiliteitsvragen kunnen in dit stadium al beantwoord worden. Toch doen we in dit document een eerste poging. Daarbij geven we ook aan welke antwoorden nog niet gegeven kunnen worden, en welke nieuwe vragen we zijn tegengekomen.



Figuur 1 De 19 thema's van werkagenda Pampus



Figuur 2 De 17 sustainable development goals

Ervaring leert ons dat het werken met een casus zaken blootlegt die je niet tegenkomt als je je beperkt tot een theoretische exercitie. Daarom werkten we in de totstandkoming van dit document met een concrete casus: de eerste fase¹ van Pampus, die in 2030 gerealiseerd moet zijn. Voor de eerste fase Pampus werkten we ontwerpprincipes uit, die ook in dit document zijn opgenomen.

Bij het uitwerken van de ontwerpprincipes kan niet voorbij worden gegaan aan de sociale, ruimtelijke en bestuurlijke context waarin Almere Pampus wordt gerealiseerd. Almere is een vrij jonge stad met een mobiliteitssysteem dat uniek is in Nederland. De stad is met haar brede wegen, vrijliggende busbanen en dreven een auto-georiënteerd, en veel Almeerders ervaren dat als een belangrijke waarde. De ontwerpprincipes spelen daarom ook in op de krachten van het bestaande Almeerse mobiliteitssysteem en vult deze daar waar mogelijk aan.

1.2 Dit document is tot stand gekomen op basis van brede expert-input

Dit document is tot stand gekomen op basis van expert-input van binnen en buiten de gemeente, onder regie en penvoerderschap van Rebel en in opdracht van de projectleider Werkagenda Pampus. De expertise is in vier rondes verzameld, waarin steeds aandacht was voor het eindbeeld Pampus in 2050 en de terugvertaling daarvan naar 2030:

1. Zes brede oriënterende gesprekken met experts op het gebied van mobiliteit en stedenbouwkunde om algemene input op te halen over ontwikkelingen, trends en inrichtingsprincipes op het snijvlak van mobiliteit en ruimte.
2. Een kick-off in de vorm van een brede werksessie waarbij experts van verschillende achtergronden aanwezig waren. In deze sessie haalden we multidisciplinaire input op voor ontwerpprincipes, met speciale aandacht voor hoe die ontwerpprincipes adaptief en flexibel gemaakt kunnen worden.
3. Vier modaliteit-specifieke werksessies, respectievelijk over lopen & fietsen, openbaar vervoer (OV), auto & logistiek en hubs & innovatie. In deze sessies verdiepten we ontwerpprincipes voor de modaliteiten verder.
4. Een afsluitende brede bijeenkomst in de vorm van een werksessie met experts met verschillende achtergronden. In deze sessie toetsen we de opgehaalde inzichten.

¹ Over hoe de wereld eruitziet in 2050, als Pampus in zijn geheel gerealiseerd moet zijn, is nog zoveel onbekend dat die casus niet concreet genoeg zou zijn.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 start met een schets van de Almeerse context. Hierin komen de uitdagingen van de Metropoolregio Amsterdam en de doorwerking op Almere aan bod. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 de ontwerpprincipes weer die we gedurende het proces hebben geïdentificeerd, geordend naar onderwerp: ruimtelijke ordening, lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en auto. Hoofdstuk 4 beantwoordt de acht mobiliteitsvragen uit de Werkagenda. Tot slot gaat hoofdstuk 5 in op de aanvullende vragen die opkwamen gedurende het traject en grote invloed hebben op het gebied van mobiliteit, maar nog geen plaats hebben in de werkagenda.

De focus van dit document ligt op mobiliteit. In de volgende stap is het belangrijk de thema's aan elkaar te verbinden.



Figuur 3 Inspiratie uit werksessies: bij het maken van een ware systeemverandering kan er niet eendimensionaal worden gedacht. Dit beperkt het denken doordat er naar één (snelle) oplossing wordt gezocht. In bovenstaande afbeelding zien we een stad waar oude (fossiele) technologie is vervangen door nieuwe (hernieuwbare) energie. Een succesvolle energietransitie - maar toch staat er nog een file...



Figuur 4 Burning Man. Bron: REUTERS/Jim Urquhart. Dit is een van de voorbeelden die langskwam tijdens de werksessies. Burning Man is een festival midden in de woestijn in Nevada. Ieder jaar wordt hier een stad gebouwd voor de bijna 80.000 participanten (even veel mensen als de stad Schiedam). Na afloop verdwijnt de stad volledig volgens het principe 'leave no trace'. Een inspirerend voorbeeld van adaptiviteit en flexibiliteit.

2. Context

2.1 Almere is één van de kralen in de verstedelijkingsketting in de MRA

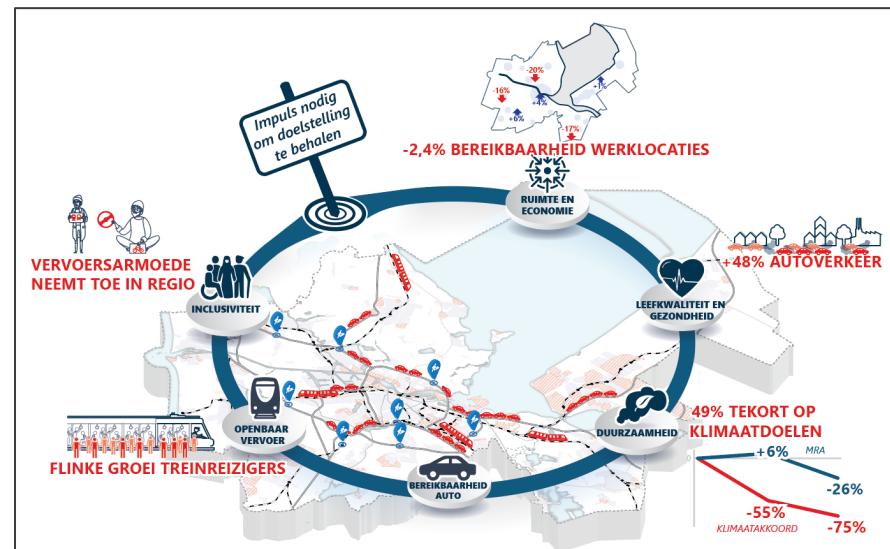
Almere is onderdeel van Amsterdam Bay Area (hierna: ABA), wat op haar beurt weer deel is van de Metropoolregio Amsterdam (hierna: MRA). De MRA heeft gekozen voor een polycentrische verstedelijkingstrategie. Dat wil zeggen dat er een centrumstad is (Amsterdam) met een aantal steden er omheen die sterk samenhangen en als geheel worden benaderd en ontwikkeld. Dit is het tegenovergestelde van monocentrische verstedelijking zoals bijvoorbeeld London of Parijs. Het voordeel van polycentrische verstedelijking is dat bepaalde functies zich niet (te veel) concentreren op één plaats, maar in plaats daarvan verspreid zijn in de verschillende steden.

Almere is één van de kralen in de verstedelijkingsketting in de MRA. De manier waarop Pampus straks met haar omgeving is verbonden heeft dan ook een grote invloed op de manier waarop de stadswijk ontwikkeld wordt en functioneert.

Zelfs zonder Pampus zijn er al forse mobiliteitsproblemen in de Metropoolregio en Almere. De behoefte aan een mobiliteitstransitie is dan ook groot. Uit het rapport 'Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040' blijkt dat als we de vervoersvraag blijven faciliteren zonder aanvullende mobiliteitsmaatregelen, de negatieve gevolgen enorm zullen zijn. Denk aan negatieve gevolgen voor de leefkwaliteit, het klimaat, sociale gelijkheid en economische verliezen als gevolg van een vastlopend mobiliteitssysteem. Kortom, er ligt een enorme opgave om binnen de polycentrische verstedelijkingsstrategie scherpe systeem-keuzes te maken.

De opgave vraagt om op een nieuwe manier naar mobiliteit te kijken. Het Multimodaal Toekomstbeeld formuleert hiervoor zes principes:

1. Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei
2. Stem verstedelijking af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken
4. Schaalsprong OV door stapsgewijs ontvlechten van openbaar vervoer
5. Ringen draaiende houden
6. Ontwikkel één of twee regionale hubs per corridor



Figuur 5 Probleemanalyse van Mutimodaal Toekomstbeeld

2.2 De nieuwe (OV-)verbinding met Noord-Holland is bepalend voor Pampus

Cruciaal voor de verbinding van Pampus met de MRA is een (OV-)verbinding met Noord-Holland. Hiervoor bestaan drie ontwikkelstrategieën:

1. Ontwikkelstrategie met nieuwe IJmeerverbinding voor metro en langzaam verkeer
2. Ontwikkelstrategie met nieuwe IJmeerverbinding voor metro, langzaam verkeer en auto
3. Ontwikkelstrategie met 4-sporen Hollandse brug (volledige inzet op OV)

Welk van deze drie verbindingen gekozen wordt, is medebepalend voor het ontwerp, programma en fasering van Pampus. Deze keuze is nog niet gemaakt. Voor de ontwikkelstrategieën met een IJmeerverbinding geldt dat deze technisch op zijn vroegst gerealiseerd kan worden rond 2035 (meer waarschijnlijk: 2040). Een groot aantal ontwikkelingen in Almere – zowel in Pampus als in het centrum – zal dus in ieder geval tijdelijk geen gebruik kunnen maken van de IJmeerverbinding. De voorziene ontwikkelingen moeten ook zonder deze verbinding kwalitatief hoogwaardig zijn, en zowel in kunnen spelen op een toekomst met als een toekomst zonder IJmeerverbinding.

3. Ontwerpprincipes Pampus 2030

De Almeerse mobiliteitsvisie 2020 – 2030 zet in op 4 hoofdlijnen:

1. Gezonde en duurzame mobiliteit
2. Netwerken voor lopen, fiets, OV en auto
3. Regionale bereikbaarheid
4. Knooppunt ontwikkeling



Figuur 6 Vier hoofdlijnen uit de Almeerse mobiliteitsvisie

De in dit document opgestelde ontwerpprincipes dragen bij aan de doelen zoals deze zijn gesteld in de mobiliteitsvisie en spelen in op de trends in mobiliteit en daarbuiten. Uit het traject komen een aantal ontwerpprincipes

voor Pampus waar veel draagvlak voor is, en die daarmee 'no regret' zijn. Die geven we hieronder weer.

Uitgangspunt is dat de mens centraal staat en dat verplaatsingen duurzaam zijn. Dat betekent een keuze voor lopen, fietsen en OV (maar (nog) niet tegen de auto). Lopen, fiets en OV worden hierbij zoveel mogelijk integraal ontworpen. Hoewel ons traject zich richt op mobiliteit, kan mobiliteit niet los gezien worden van ruimtelijke inrichting. Zeker niet omdat de ruimtelijke druk in Pampus naar verwachting hoog zal zijn. Daarom starten we hierin met een aantal ontwerpprincipes voor de ruimtelijke inrichting. Daarna volgen de ontwerpprincipes voor mobiliteit, geordend naar lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit en auto.

Als overkoepelende opmerking geldt dat het belangrijk is dat de fysieke aspecten van Pampus ook een goede digitale onderlegger hebben. Bijvoorbeeld: een gebouw heeft een digitale kopie, de ondergrond is digitaal in kaart gebracht, etc.

Duurzame verplaatsingen

Onder duurzame verplaatsingen verstaan wij:

- Verplaatsingen over korte afstanden.
- Gezonde verplaatsingen.
- Verplaatsingen voor iedereen ('inclusieve verplaatsingen').
- Schone verplaatsingen.
- Veilige verplaatsingen.
- Efficiënte verplaatsingen. Het gaat over drie vormen van efficiëntie:
 - Verkeersefficiënte verplaatsingen.
 - Ruimte-efficiënte verplaatsingen.
 - Tijd-efficiënte verplaatsingen.

3.1 Ontwerpprincipe ruimtelijke ordening

- Het gebied is compact, gemengd en adaptief. Dat betekent:
 - De belangrijkste voorzieningen (wonen, werken, winkels, zorg, scholing, entertainment) zijn vanaf dag 1 in het gebied aanwezig of nabij, bevinden zich op loopafstand van de woningen en zijn waar mogelijk verspreid over het gebied.
 - Het woningaanbod is divers (sociale huur, vrije sector en koop; verschillende prijsklassen) waardoor er een gemengde groep bewoners van het gebied ontstaat.
 - De werkgelegenheid is divers (verschillende soorten banen) en flexibel (kan meegroeien met ontwikkelingen en / of bevolking), en sluit aan bij de lokale bevolking om in- en uitgaande pendels te beperken.
 - De openbare ruimte is dusdanig ontworpen dat het gebruik ervan kan meebewegen met veranderende behoeften en ruimtedruk, zowel op een dag (dubbelgebruik, bijvoorbeeld een autoweg als het regent, een voetgangersgebied als de zon schijnt), als over tientallen jaren.
 - Rondom OV-knooppunten zoals stations wordt maximaal verdicht. M.n. de eerste 300 meter rondom de halte – waarvoor geen ander natransport dan lopen nodig is – wordt maximaal benut voor verschillende functies.
 - Er is ruimte voor nieuwe en / of alternatieve woonvormen.
- Het gebied is leefbaar, ook bij toenemende ruimtedruk. Dat betekent:
 - In de openbare ruimte staat de mens centraal; dus de mens is het uitgangspunt, niet het voertuig.
 - De openbare ruimte is aantrekkelijk, veilig en toegankelijk en nodigt uit tot buiten zijn en ontmoeting.
 - Het gebied is levendig. Bijvoorbeeld door rijke gevels en actieve plinten. Om het aantal plintmeters zo groot mogelijk te maken én snelle looproutes mogelijk te maken, is er sprake van een fijnmazige verkaveling.
 - Het gebied heeft een duidelijke identiteit / eenduidig karakter.
 - In het gebied is sprake van een combinatie van reuring, rust en ruis.
 - Groen en blauw in het gebied blijven behouden (al dan niet via compensatie binnen het gebied) en worden waar mogelijk verrijkt.

3.2 Ontwerpprincipe lopen

- Looproutes zijn
 - Toegankelijk: obstakelvrije, ruime loopruimtes, aanwezigheid van opritjes en hellingbanen
 - Aantrekkelijk: aanwezigheid van groen, levendig, ruimte voor ontmoeting en spelen
 - Logisch: duidelijke oriëntatiepunten, herkenbare looproutes
 - Vindbaar: heldere bewegwijzering, aanwezigheid van gids- en geleidelijnen
 - Veilig: ontvlochten van snel verkeer, oversteekplaatsen zijn voor voetgangers, voldoende ogen op straat, goede verlichting
 - Comfortabel: ruimte om te rusten
- Looproutes verbinden
 - de belangrijkste bestemmingen in de directe leefomgeving binnen Pampus met elkaar (wonen, scholen, voorzieningen, OV, ontmoetingsplekken, etc.). Onder het mom van 'binnenplans excellent verblijven'.
 - Pampus met wijken en belangrijke bestemmingen rondom Pampus. Het loopnetwerk van Pampus sluit naadloos en veilig aan op het loopnetwerk in omliggende gebieden. Nieuwe barrières worden vermeden en bestaande barrières worden geslecht. Onder het mom van 'buitenplans excellent verbinden'.
- Looproutes vormen samen een compleet en samenhangend netwerk. Het loopnetwerk bevat verschillende kwaliteitsniveaus, waaronder in ieder geval:
 - Plusnetwerk: dit netwerk vormt de 'ruggengraat' van het stadsbrede voetgangersnetwerk. Het heeft zeer aantrekkelijke, toegankelijke en brede trottoirs die de verschillende delen van de stad op een logische en veilige manier met elkaar verbinden. Via het plusnetwerk kunnen mensen aantrekkelijk van A naar B komen, maar het Plusnetwerk is juist ook gemaakt om ommetjes te komen maken. Het plusnetwerk is binnen 5 minuten lopen van ieders voordeur te bereiken.
 - Basisnetwerk: alle overige voetgangersroutes. Het basisnetwerk is fijnmazig en voldoet minimaal aan de landelijke voetgangersrichtlijnen van het CROW.

Idealiter worden er ook andere niveaus aan toegevoegd. Zie bijv. het handboek "[de ontwikkeling van het stedelijke loop- en wandelnetwerk](#)" en "Taxonomie van stedelijke loop- en wandelroutes" van Martine de Vaan voor inspiratie.

3.3 Ontwerpprincipe fiets

- Fietsroutes zijn
 - Veilig: fietspaden zijn ontvlochten van snel verkeer (fietsers hoeven bijv. geen weg te delen met 50km/u rijdende auto's), oversteken zijn veilig, voldoende ogen op straat, goede verlichting, fietspaden zijn voldoende breed
 - Aantrekkelijk: afwisselend (niet alleen maar rechte lijnen), groen, prettige verharding
 - Logisch: duidelijke oriëntatiepunten, herkenbare fietsroutes, heldere bewegwijzering
 - Fijnmazig: wie dat wil kan met de fiets zonder (veel) omrijden van A naar B
 - Mogelijk drijvend: personenvervoer over water kan fungeren als 'drijvend fietspad'
 - Toekomstvast: fietspaden faciliteren toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk, zoals bijv. autonome lichte elektrische voertuigen (LEV's).
- Fietsroutes verbinden
 - de belangrijkste bestemmingen in Pampus met elkaar (wonen, scholen, voorzieningen, OV, ontmoetingsplekken, etc.)
 - Pampus met wijken en belangrijke bestemmingen rondom Pampus. Het fietsnetwerk van Pampus sluit naadloos aan op het omliggende fietsnetwerk. Nieuwe barrières worden vermeden en bestaande barrières worden geslecht.
- De fietsroutes in Pampus vormen samen een compleet en samenhangend netwerk, en maken onderdeel uit van het stads- en regio brede hiërarchische fietsnetwerk dat bestaat uit:
 - Regionale fietssnelweg. Dit is de slagader van het Almeerse fietsnetwerk en biedt een regionale verbinding met Amsterdam en Lelystad
 - Hoofdfietsroutes. Deze routes bieden snelle, aantrekkelijke en veilige verbindingen tussen de stadsdelen. Deze gaan veelal naar centra en stations. Dit zijn, naast de fietssnelweg, de drukste routes in het fietsnetwerk. Aan hoofdfietsroutes worden hogere kwaliteitseisen gesteld qua breedte en inrichting dan aan de basisroutes. Hoofdfietsroutes worden met rood asfalt aangelegd.
 - Basisfietsroutes. De basisfietsroutes zorgen ervoor dat alle wijken van Almere goed ontsloten worden. En deze routes ontsluiten de belangrijke recreatieve bestemmingen, veelal aan de randen van de stad. Via de basisfietsroutes sluit je aan op het hoofdfietsroutenetwerk. Het basis fietsnetwerk is niet altijd in vrijliggende fietspaden uitgevoerd: door rustige woonstraten vorm te geven als fietsstraat kan prima meegefietsd worden met het overige verkeer.
- Fietsparkeren in Pampus
 - Is overgedimensioneerd: er is voorzien in ruim voldoende (bewaakte) fietsenstallingen voor verschillende typen fietsen. Bij woningen, maar ook bij voorzieningen.
 - Is laagdrempelig: de fiets kan dichtbij huis geparkeerd kan worden, met maximaal één tussendeur en zonder hoogteverschil.
 - Biedt op sommige plekken ook de mogelijkheid tot het laden van de elektrische fiets

3.4 Ontwerpprincipe OV

- Het OV in Pampus
 - is schoon en duurzaam
 - is inclusief en toegankelijk
 - is verkeers- en sociaalveilig
 - bevindt zich op loopafstand (max. x minuten) van alle woon- en werkplekken in Pampus
 - is aangetakt op zowel Almere Centrum als Almere Poort
 - minimaliseert het benodigde aantal overstappen
 - faciliteert multimodaliteit en ontmoedigt lopen en fietsen niet
 - is aanwezig alvorens de eerste bewoner zijn intrek in het gebied neemt
 - is zo ingericht dat vraagafhankelijke (mogelijks zelfs automatische rijdende) systemen erop aangesloten kunnen worden, met name op trajecten van en naar haltes
- Het OV in Pampus bestaat uit lijnen en haltes op verschillende schaal- en kwaliteitsniveaus:
 - Grofmazig, snel en frequent hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) dat gebruik maakt van vrijliggende busbanen (die gebruikt kunnen worden als reservering voor een eventueel toekomstig groter tracé). HOV verbindt Pampus met Centrum, Poort en de regio.
 - Fijnmazig regulier openbaar vervoer (OV). Regulier OV verbindt bestemmingen in Pampus met elkaar, en verbindt Pampus met de rest van Almere.
- HOV-stations
 - worden gerealiseerd op plekken met (toekomstig) hoge bevolkingsdichtheden
 - bevinden zich op loopafstand van x% van de woon- en werkplekken
 - zijn alzijdig (zonder duidelijk voor- of achterkant)
 - bieden reuring, bijvoorbeeld met allerlei voorzieningen (supermarkt, sportschool, etc.); ze zijn een aantrekkelijke plek om te verblijven en te wachten
 - hebben veel ruimte voor fietsparkeren
- Reguliere OV-haltes
 - worden geplaatst op strategische plekken waar kan worden ingespeeld op (kleine) groei zoals verzorgingstehuizen
 - zijn aantrekkelijk verbonden met woningen, werk of andere voorzieningen
 - bieden beschutting en reisinformatie

3.5 Ontwerpprincipe deelmobiliteit

- Er is een divers aanbod van elektrische deelmobiliteit aanwezig dat
 - Digitaal goed is ontsloten en daarbij ook analoge boekingsalternatieven biedt voor personen die minder digivaardig zijn.
 - Ruimtelijk is geclusterd in mobiliteitshubs (van klein naar groot: van een geofence waarbinnen deelmobiliteit geparkeerd moet worden tot een in pandige mobiliteitshub met allerlei vormen van privé- en deelmobiliteit en extra functionaliteiten zoals werkplekken, horeca en energie-opwek en -opslag)
 - Hiërarchisch is opgezet. Deel(bak)fietsen en -scooters zijn aantrekkelijker dan het OV, het OV is aantrekkelijker dan deelauto's, deelauto's zijn aantrekkelijker dan de privé-auto.
 - Kan dienen als batterij voor de wijk.
- Mobiliteitshubs
 - Bieden deelvervoer aan.
 - Bevatten waar nodig ook andere functies. Bijvoorbeeld maatschappelijk, commercieel en / of logistiek.
 - Zijn er in verschillende soorten, die samen een hiërarchisch netwerk vormen. De voorzieningen in een hub verschillen al naar gelang de hubsoort. Van kleine hubs met deelfietsen en -scooters op de hoek van de straat tot grote hubs aan de rand van de wijk waar men kan parkeren maar waar bijvoorbeeld ook ruimte is voor ontmoeting.
 - Zijn zo ontworpen dat ze verplaatsbaar en op- en afschaalbaar zijn.
- Wekken energie op.
- Vrijliggende busbanen worden ter beschikking gesteld aan van collectieve en vraagafhankelijk vervoer. Deze infrastructuur wordt waar mogelijk ook gebruikt door autonoom rijdende voertuigen.

3.6 Ontwerpprincipe auto

- Autoparkeren
 - is gebundeld aan de rand van de wijk, zoveel mogelijk in combinatie met mobiliteitshubs.
 - Gaat uit van dubbel gebruik, bijv. door bewoners en bezoekers. Er worden geen eigen/ vaste parkeerplaatsen uitgegeven.
 - is ingericht op 100% elektrisch laden. Het elektriciteitsnet heeft voldoende capaciteit voor het grootschalig laden van elektrische voertuigen.
 - wordt ontwikkeld incl. een herbestemmingsvisie (wat te doen met de plot / gebouw als de vraag naar parkeren afneemt). Dat betekent bijvoorbeeld niet onder de grond bouwen (kelder laat zich niet transformeren naar bijv. woningen) en bouwen met voldoende hoge verdiepingen om te kunnen transformeren naar leefbare ruimte.
 - Is op basis van een parkeernorm die niet alleen afhankelijk is van kenmerken van de woning, maar ook van de kwaliteit van het voetgangers- en fietsnetwerk, het openbaar vervoer en deelmobiliteit.
 - Is betaald / via vergunningen om een waterbedeffect (parkeeroverlast in omliggende gebieden) te voorkomen.
- Autobewegingen in de wijk worden zo veel mogelijk beperkt, zowel voor bewoners als voor bezorgdiensten. Bijvoorbeeld door een slimme locatie van voorzieningen en werkplekken.
- De auto-infra wordt zo ontworpen, dat het autonoom rijden in de toekomst zoveel mogelijk faciliteert.

4. Beantwoording vragen Werkagenda

De Werkagenda bevat acht mobiliteitsvragen. In dit hoofdstuk doen we een eerste poging deze te beantwoorden. Voor een deel verwijzen we daarbij terug naar de ontwerpprincipes uit hoofdstuk 3.

1. Hoe maken we een Mobiliteit Programma van Eisen (MPVE) met het oog op de mobiliteitstransitie? Personen/mobiliteit, goederen/logistiek, bereikbaarheid/toegankelijkheid, verkeer/vervoerstromen?

De ontwerpprincipes zoals genoemd in hoofdstuk 3 kunnen nader uitgewerkt worden tot een MPvE.

2. Hoe maken we Pampus aantrekkelijk voor lopen/fietsen (infrastructuur, kwaliteit routes, functiemenging, ...)

De ontwerpprincipes over lopen en fietsen zoals genoemd in hoofdstuk 3 gaan hier nader op in.

3. Hoe maken we optimaal gebruik van OV – dichtheden rond haltes/stations? (Transit Oriented Development)

De ontwerpprincipes over OV zoals genoemd in hoofdstuk 3 gaan hier nader op in.

4. In hoeverre moeten/mogen we al rekening houden met ontwikkelingen als mobility as a service (MaaS), elektrificatie en zelfs automatisch rijden? (ruimte voor hubs of parkeerplaatsen; geluidzones, emissiezones)

Hieronder lopen we de drie onderwerpen uit de vraag langs:

- Mobility as a service (deelmobiliteit) is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsconcept, zie het kopje deelnobiliteit in hoofdstuk 3. Hoe essentieel deelnobiliteit wordt voor Pampus, is o.a. afhankelijk van de ontwikkelingen rondom autogebruik en de doelgroep van Pampus.
- Uitgangspunt voor de ontwikkeling is 100% elektrische voertuigen. Dat is wellicht in 2030 nog niet haalbaar, maar later wordt dat het wel. Voor de laadinfrastructuur geldt dat die er over 10 jaar waarschijnlijk heel anders uit ziet dan nu. Wat wel essentieel is, is dat het netwerk het laden van een groot aantal voertuigen aankan.
- Het is belangrijk de infrastructuur in Pampus zo aan te leggen, dat deze goed leesbaar is voor autonome voertuigen (auto's, maar bijv. ook robots). Ook is het van belang bij het aanleggen van wegen na te denken over verschillende snelheidsregimes van de (autonome) voertuigen. En om zo min mogelijk kruisingen te ontwerpen.

5. Hoe borgen we inclusieve toegang tot het mobiliteitssysteem? (financiële draagkracht, fysieke en mentale capaciteiten, ...)

In de ontwerpprincipes zitten een aantal onderdelen die bijdragen aan de inclusieve toegang tot het mobiliteitssysteem voor mensen met een fysieke beperking:

- Inzetten op lopen. Goede loopinfrastructuur is ook toegankelijk voor een rolstoel of scootmobiel, en ook te navigeren voor mensen met een visuele handicap.
- Inzetten op OV. De goede OV-dekking van Pampus zorgt ervoor dat mensen die geen auto kunnen rijden, toch goed naar andere plekken kunnen reizen. Randvoorwaarde is natuurlijk dat het OV (zowel de haltes / stations als de voertuigen) rolstoeltoegankelijk zijn.

Toegankelijkheid voor mensen met een smalle beurs is een aandachtspunt. Lopen kost niets, maar de actieradius van lopen is beperkt. Idealiter krijgen mensen met een smalle beurs gratis of met korting toegang tot een (deel)fiets, deelscooter of het OV.

Om de inclusiviteit te borgen is het daarnaast belangrijk toekomstige bewoners en andere gebruikers van Pampus vanaf het begin mee te nemen in het ontwerpproces. Juist ook de kwetsbare groepen. Bijvoorbeeld jonge gezinnen, ouderen, mensen met een beperking en mensen met een smalle beurs.

Wees er ook van bewust dat de mobiliteitsbehoeften van bewoners door de tijd heen kunnen veranderen. Dit vereist regelmatige monitoring en – indien nodig – aanpassing.

6. Wat gaat een verdere digitalisering betekenen voor fysieke mobiliteit van personen en goederen?

Data, digitalisering en innovatie kan op allerlei manieren worden ingezet, bijvoorbeeld:

- Beter sturen op inkomende stroom bezoekers
- Goederen op de meest efficiënte en schone manier de stad in te krijgen
- Mobiliteitsruimte adaptief toewijsbaar en boekbaar maken

Het is daarbij belangrijk dat alles wat in het gebied wordt aangeboden ook goed en toegankelijk digitaal ontsloten is. En het gaat dan niet alleen over mobiliteitsdata maar vooral ook om de koppeling met 'stedelijke' data. Bijvoorbeeld verkeersmanagement koppelen aan sensordata rond luchtkwaliteit of meervoudig gebruik van laad- en losplekken. Of het koppelen van bi-directioneel laden voor voertuigen met belasting van het energienetwerk.

7. Wat is het effect van een restrictief of ruimhartig autobeleid en de effecten op het netwerk/ bereikbaarheid Almere/ Pampus?

Het gebruik van de auto en daarmee het vraagstuk rond parkeren is een groot punt van aandacht in Almere. De beoogde hoge verdichtingsgraad van Pampus in combinatie van de vele ruimteclaims (groen, blauw etc.) maakt dat er meer ruimtedruk zal ontstaan in de nieuwe gebieden dan nu in Almere. Het is een no regret-oplossing om parkeren in Pampus aan de rand van de wijk te faciliteren. Als we in de toekomst naar een lagere parkeernorm of mogelijk zelfs autoluw gaan, heb je daarvoor dan al de juiste voorziening getroffen. En blijft Pampus in de toekomst toch meer gericht op de auto, dan is er met parkeren aan de rand van het gebied geen man overboord. Datzelfde geldt voor het plaatsen van voorzieningen op zo'n manier dat ze niet leiden tot grote hoeveelheden auto- en logistieke bewegingen dwars door het gebied.

Keuzes over autoluwe of zelfs autovrije gebieden zijn in deze fase nog niet te maken.

8. Hoe kunnen we de ontwikkelingen t.a.v. bereikbaarheid in de tijd wegzetten, welke afhankelijkheden zijn er en zijn de oplossingen robuust mochten onverhoopt (ruimtelijke) ontwikkelingen anders lopen dan verwacht?

Pampus wordt ontwikkeld in de periode 2030 – 2050. We weten nog niet hoe Pampus er in 2050 uit zal zien. Dit hangt enerzijds samen met bredere ontwikkelingen in de wereld. Bijvoorbeeld technologische innovaties, demografische ontwikkelingen, economische ontwikkelingen, etc. Maar bijvoorbeeld ook: blijven we thuiswerken? Anderzijds hangt het sterk samen met ruimtelijke keuzes die specifiek voor Pampus gemaakt worden, maar die nu nog niet gemaakt zijn. Daarbij gaat het in het bijzonder om het wel of niet realiseren van een IJmeerverbinding en het wel of niet onder water zetten van een deel van Pampus. Overigens is een IJmeerverbinding er hoe dan ook niet voor 2035.

Om ondanks die onzekerheden goede, toekomstvaste keuzes te kunnen maken, is het zinvol scenario's uit te werken voor 2050 (of liever nog: voor 2120). Daarbij is het in ieder geval nuttig om twee uiterste scenario's uit te werken: één waarin de systemen zoals we die nu kunnen min of meer nog bestaan, en één extreem scenario waarin er allerlei disruptieve ontwikkelingen hebben plaatsgevonden.

Vanuit die scenario's kan vervolgens 'backcasting' plaatsvinden. Met backcasting wordt vanuit een scenario teruggedeneerd naar het heden, om te identificeren welke stappen en ontwikkelingen wanneer nodig zijn om tot het eindbeeld te komen. Andersom is het ook nuttig om te 'forecasten': om los van de mogelijke scenario's te beredeneren welke stappen zich naar verwachting voor zullen doen.

Dit proces van back- en forecasten maakt inzichtelijk op welke thema's en op welke momenten de verschillende toekomstbeelden uit elkaar gaan lopen. Dat maakt het mogelijk om te identificeren welke maatregelen 'no regret' zijn (ongeacht ontwikkelingen een goede keuze) en welke keuzes

wellicht beter nog even uitgesteld kunnen worden, totdat meer duidelijk is over verdere ontwikkelingen.

Een mogelijke no regret-oplossing is het werken met een modulaair concept waarin woningen, groen, mobiliteit, etc. op- en afschaalbaar en verplaatsbaar zijn. Denk bijvoorbeeld ook aan parkeerplaatsen die herbestemd kunnen worden, of een systeem van superblocs waar de auto eerst wel tot overal mag rijden, en later alleen nog aan de 'buitenring'. Dit soort oplossing roept wel een heel scala van aanvullende vragen af, bijv. op het gebied van wet- en regelgeving.

Andere no regrets zijn parkeren aan de rand (zie de vorige vraag) en het realiseren van adaptieve werkmilieus. Het werken met een grid-structuur is adaptief en daarmee mogelijk ook een no regret.

Voorbeelden van manieren om keuzes nog even uit te stellen zijn bijvoorbeeld het OV gefaseerd aanleggen en opties zo lang mogelijk openhouden (bijvoorbeeld: hoeveel stations, waar precies en wanneer open). Niet alle keuzes kunnen uitgesteld worden. Soms kan dat ertoe leiden dat bewoners ergens aan gewend raken, en dat vervolgens – voor hun gevoel – weer van hen afgenomen wordt. Het is belangrijk om in zo'n geval altijd direct iets anders aan te bieden.

Ten slotte: adaptief plannen betekent ook werken terwijl de winkel openblijft. Ook in de tussentijd moet de openbare ruimte een prettige plek zijn. Het gebruik van de 6D-planningsgedachte (lengte, breedte, hoogte, tijd, kosten en beheer) kan hierbij helpen.

5. Aanvullende vragen voor de Werkagenda

Gedurende het traject zijn aanvullende vragen opgenomen die nog niet in de Werkagenda stonden, maar wel van groot belang zijn voor het maken van keuzes op het gebied van mobiliteit. Deze vragen zijn hieronder opgenomen, grofweg gecategoriseerd van meer naar minder urgent.

Doelen

Het mobiliteitsconcept en de (financiële) haalbaarheid daarvan hangt sterk samen met de doelen voor Pampus. Wat zijn de doelen van Pampus, hoe zijn die geprioriteerd, en wat mogen die kosten? Aandachtspunt daarbij is dat de meeste MKBA's vrij nauw zijn, en vooral vanuit reistijd worden ingestoken. Maar wat is bijv. leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit waard?

Bewoners, andere gebruikers en economisch profiel

Het programma, het mobiliteitssysteem en bewoners en andere gebruikers kunnen niet los van elkaar gezien worden. Het is dus essentieel om in gezamenlijkheid over die drie na te denken. Vragen daarbij zijn onder andere:

- Wie komen er in Pampus wonen? De Almeerder, de Amsterdammer, of misschien nog een andere groep? Is Pampus een buitenwijk van Amsterdam of een woon/werkgebied in Almere?
- Welke bedrijven of welke soort bedrijvigheid vestigen zich op Pampus? En wie zijn hun werknemers? En wanneer worden economische functies gerealiseerd t.o.v. woningen?
- Wat is het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van de mensen die in Pampus komen wonen en werken?

- In welke mate is het maakbaar wie er in Pampus komen wonen ('ik bouw dit type en daardoor komt deze doelgroep') en werken?
- Hoe ga je om met vervoersarmoede / vervoersongelijkheid en inclusiviteit? Bijv.: door zeer autoluw te bouwen kunnen mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto er niet komen wonen.
- Wat betekenen de demografische ontwikkelingen voor de doelgroep van Pampus? Bijvoorbeeld: meer dan in andere steden (Lelystad uitgezonderd) groeit het aandeel hoger opgeleiden in Almere niet. Ondertussen neemt het overgewicht toe. En zijn er veel bewoners met een migratie-achtergrond voor wie fietsen geen aantrekkelijke optie is.

Het is zinnig om op korte termijn met een duidelijke verhaallijn voor Pampus te komen. Anders ontstaat – ten onrechte – het beeld dat Pampus een 'suburbia' wordt. Ervaring leert dat dat frame kan blijven hangen en de ontwikkeling in de weg kan zitten.

IJmeerverbinding

De IJmeerverbinding ligt er op z'n vroegst in 2035. De eerste paar jaar kan Pampus daar dus sowieso nog geen gebruik van maken. Maar wat gebeurt er als er helemaal geen nieuwe OV-verbinding komt? Wat betekent dat voor Pampus?

Daarnaast is het van belang om de IJmeerverbinding niet alleen vanuit Pampus te bekijken, maar ook vanuit de Amsterdamse zijde: welk programma komt er op de andere oever rond de IJmeerverbinding? En wat betekent dat voor Pampus? NB: momenteel werken partijen aan een visie op drijvend wonen en werken rond de IJmeerverbinding op het IJmeer. Het is nuttig die visie ook mee te nemen in het denken over Pampus.

Dichtheid

Vanuit de ontwerpprincipes is het wenselijk om in hoge dichtheden te bouwen. Ook voor andere doelstellingen – bijv. klimaatadaptatie en groen – zijn hoge dichtheden wenselijk. Tegelijkertijd is de vraag welke dichtheid past bij Almere. Wan een hoge dichtheid in Almere, is iets anders dan een hoge dichtheid in Amsterdam.

Autostad

Almere wordt door velen nog steeds gezien als 'dé autostad'. Tegelijkertijd is het wenselijk Pampus juist (ook) in te richten voor lopen, fietsen en OV. Wat betekent dat voor Pampus? Hoe verhoudt Pampus zich tot de rest van Almere als Pampus qua automobilititeit geen 'kopie' is van de rest? Hoe kunnen we de sterke punten uit het Almeerse mobiliteitssysteem meenemen naar Pampus, en de aandachtspunten aanpakken?

Schaalgrootte en ligging van voorzieningen

Een autoluw concept is gebaat bij nabijheid, met voorzieningen binnen in het gebied. Tegelijkertijd zien we een schaalvergroting, waarbij supermarkten en andere voorzieningen op afstand geplaatst worden, aan de rand van een gebied. Hoe zorgen we voor een optimale schaal van voorzieningen? Zodat mensen enerzijds gestimuleerd worden er heen te lopen en te fietsen, en de voorzieningen anderzijds een voldoende groot afzetgebied hebben om winst te kunnen maken? Hierbij moet in ieder geval ook gekeken worden naar bewoners van omliggende wijken.

Lopen

Voetgangersinfrastructuur was lang een onderschoven kindje. Dat begint te veranderen. Maar er is nog geen duidelijke visie op een loopnetwerk in Almere (of in de meeste andere gemeenten). Het is belangrijk hier vanaf de start goed naar te kijken. Wat voor soorten voetgangers en loopnetwerken onderscheiden we? En hoe ziet het netwerk er dan uit? Zie bijv. de taxonomie van het lopen van Martine de Vaan.

Logistiek

Logistieke bewegingen kunnen een groot beslag leggen op de ruimte. Hoe kunnen we de logistieke / pakketstroom het gebied in zoveel mogelijk beperken? Logistieke ontwerpprincipes moeten nog nader uitgewerkt worden. Hierbij dient geredeneerd te worden bij de ontvangers van de stromen.

Bouwfase

Pampus is een langjarige gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat het risico bestaat dat de eerste bewoners en gebruikers zich jarenlang in een bouwput bevinden. Hoe kunnen we de bouwfase zo inrichten dat bewoners er zo min mogelijk last van hebben en de leefbaarheid optimaal blijft? Kijk hierbij bijv. naar De Groene Boog bij Rotterdam.

Participatie

Een goed participatieproces is essentieel om van Pampus een succes te maken. Toekomstige bewoners, werknemers en mobiliteitsaanbieders moeten goed meegenomen worden. Het is belangrijk dat die participatie op het gebied van mobiliteit zich niet richt op de vraag hoe we het snelst

van A naar B kunnen komen, of hoe we kunnen voorkomen dat het mobiliteitssysteem vastloopt. De centrale vraag zou veel meer moeten gaan over hoe mensen fijn kunnen wonen, werken en recreëren in Pampus, en wat daarvoor nodig is.

Andere ordeningsprincipes

De ontwerpprincipes zijn nu opgebouwd rondom het STOMP-principe. Maar er zijn ook andere – vergelijkbare – ordeningsprincipes te hanteren. Komen we tot nieuwe inzichten als we die principes op Pampus leggen? Neem bijvoorbeeld de zeven D's: dichtheid, diversiteit, design, distance to destination, distance to public transport, doelgroepen en demandmanagement.

Alternatieve bekostiging

Voor grote mobiliteitsinvesteringen is het niet altijd mogelijk om op de traditionele weg voldoende bekostiging te borgen. Het is daarom nuttig om alternatieve vormen van bekostiging te inventariseren, en te bekijken hoe die bij kunnen dragen aan het mobiliteitssysteem in en om Pampus. Bijvoorbeeld: kunnen woningen voor x euro per woning meer verkocht worden, en kan dat extra bedrag dan gebruikt worden om een bijdrage te leveren aan de IJmeerverbinding?

Bijlage 1: Deelnemerslijst

In het kader van dit onderzoek hebben wij individuele gesprekken gehouden met:

- Frank Aikema (gemeente Groningen)
- Iskander Smit (INFO and Cities of Things Foundation)
- Marco Broekman (Bura Urbanism)
- Esther Vlaswinkel (SVP architectuur en stedenbouw)
- Sanneke van Wijk (gemeente Utrecht)
- Karst Geurs (Universiteit Twente)

Hierna volgt een overzicht van aanwezigen bij de zes werksessies.

Eerste brede werksessie:

- Justien Marseille (Hogeschool Rotterdam)
- Thalia Verkade (journalist en schrijver)
- Caspar de Jonge (ministerie van IenW)
- Martin Guit (gemeente Rotterdam)
- Sarah Benschop (gemeente Almere)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Laurens Kooij (gemeente Almere)
- Ruben Mateboer (gemeente Almere)
- Mario Nijland (gemeente Almere)
- Henk Talsma (gemeente Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)
- Hannah Kandel (Rebel)

Openbaar vervoer:

- Niels van Oort (TU Delft)
- Frank Visser (Rover)
- Jos van den Hende (Spoorbouwmeester)
- Thijs Struijlaart (Keolis)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Sarah Benschop (gemeente Almere)
- Laurens Kooijs (gemeente Almere)
- Ellen Pot (gemeente Almere)
- Michiel van Bokhorst (gemeente Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Hannah Kandel (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)

Lopen en fietsen:

- Paul van de Coevering (BUAS)
- Frank Hart (Wandelnet)
- Esther van Garderen (Fietzersbond)
- Martine de Vaan (Citydeal Ruimte voor Lopen)
- Ross Goorden (Fietzersbond)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Harmen Otto Smedes (gemeente Almere)
- Ruben Mateboer (gemeente Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)
- Hannah Kandel (Rebel)

Auto, Logistiek en afval:

- Danielle de Bruin (gemeente Amsterdam)
- Alwin Bakker (The Future Mobility Network)
- Gerard Veldhuijzen (Renewi)
- Bas Timmers (Timmers Bouwlogistiek)
- Thierry Verduijn (Flow Innovation)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Sarah Benschop (gemeente Almere)
- Laurens Kooij (gemeente Almere)
- Michiel van Bokhorst (gemeente Almere)
- Michelle Dalmulder – de Reijke (Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)
- Hannah Kandel (Rebel)

Innovatie:

- Toon Zijlstra (KiM)
- Justin Rienks (Arriva)
- Emile Revier (PosadMaxwan)
- Tarik Fawzi (MobiOne, Mywheels)
- Menno Lijkendijk (Advier)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Sarah Benschop (gemeente Almere)
- Michelle Dalmulder-de Reijke (gemeente Almere)
- Pascal Boonstra (gemeente Almere)
- Laurens Kooij (gemeente Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)

Afsluitende brede sessie:

- Arjan Klok (gemeente Amsterdam)
- Gijs van den Boomen
(KuiperCompagnons)
- Leon de Graaf (gemeente Utrecht)
- Frans Bekhuis (CROW)
- Paola Huijding (gemeente Almere)
- Laurens Kooij (gemeente Almere)
- Gerry de Koning (gemeente Almere)
- Vivian Klein Robbenhaar (gemeente Almere)
- Robert Boshouwers (Rebel)
- Djavan Braumuller (Rebel)
- Hannah Kandel (Rebel)