

Vlothaven (fase 4) in 2040 start. Uitgangspunt is dat bij de transformatie van de Coen- en Vlothaven rekening gehouden zal worden met de looptijd van de geldende erfpachtcontracten. Op dit moment worden er nog geen afspraken gemaakt over een eventuele uitplaatsing van deze bedrijven. Zoals bij vaststelling van de transformatiestrategie (2013) is vastgelegd, wordt pas in 2025 een afweging gemaakt over tempo en condities van transformatie van onder meer de Coen- en Vlothaven. Het ligt in de rede dat dan zal worden besloten om de terreinen van Havenbedrijf Amsterdam binnen de ring te betrekken bij de geleidelijke transformatie naar gemengd stedelijk gebied. Dit betekent dat de onzekerheid voor deze bedrijven met de vaststelling van het Integraal Raamwerk niet zal veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Indien bedrijven aangeven te willen verhuizen naar een andere, meer toekomstbestendige locatie, zullen wij hen hierbij samen met het Havenbedrijf zoveel mogelijk ondersteunen en faciliteren zoals in de afgelopen periode ook het bedrijf ICL ondersteunt is bij hun voorgenomen verhuizing. Als buiten de Coen- en Vlothaven woningbouwplannen worden ontwikkeld die van invloed zijn op de milieucontouren van de bedrijven in Coen- en Vlothaven zal in overleg met de betrokken bedrijven worden gekeken of bronmaatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn. Daarbij is het vertrekpunt dat in een bedrijf de Best Beschikbare Technieken (BBT) worden toegepast. Samen met de bedrijven zal in dat geval worden gekeken welke financiële bijdrage de gemeente kan leveren aan het treffen van deze maatregelen.

Voorgestelde wijziging

Geen.

11.5 Fietsersbond

Reactie

103881RHS

- Ambitieuzer fietsnetwerk gevraagd
- Haven-Stad ontwerpen vanuit de fiets: snelle, veilige routes en voldoende ruimte en kwaliteit
- Complexe opgaven moet oplossing voor bedacht worden: HOV Diemenstraat, aansluiting Isolatorweg en Contactweg (tunnel), impact tramlijn Spaarndammerstraat op fietsroute
- Onderzoek verlenging van tunnel onder Spaarndammerdijk naar het Westen
- Fietsparkeren
- Maximumsnelheid en status verschillende straten
- Fietsverbinding Zaandam
- Vergissingen IR: aanpassen

Antwoord

De reactie van de Fietsersbond wordt erg gewaardeerd. Graag blijven wij in het vervolg met u in gesprek over de plannen voor Haven-Stad waarbij we ook deze reactie betrekken. Het Integraal Raamwerk functioneert als een stedenbouwkundige uitwerking van de Ontwikkelstrategie uit 2017. De verdere uitwerking en detaillering vindt vervolgens plaats binnen de aparte plannen en producten van de deelgebieden. Verschillende punten uit de reactie van de Fietsersbond vallen

binnen genoemde uitwerking en detaillering van de deelgebieden die pas in een volgende fase aan de orde is. Ook in die fase voeren we graag met de Fietsersbond overleg.

Rol van de fietser

De modal split is een resultaat van de modelberekeningen in het kader van de plannen en maatregelen voor Haven-Stad. Desalniettemin zal een hoger fietspercentage in de praktijk altijd een gewenste uitkomst zijn die ook kan worden opgevangen in onze plannen.

Ontwerpen vanuit de fiets

De verschillende plannen voor Haven-Stad worden opgesteld vanuit het perspectief van de fietser. Daar past ook bij dat de thans aanwezige fysieke barrières in het gebied bij de transformatie van Haven-Stad worden beslecht. Eventuele onvolkomenheden op de kaart van het 'Fietsnetwerk Haven-Stad Eindbeeld' zullen worden aangepast.

Voldoende ruimte en kwaliteit

De gemeente heeft de ambitie om het fietsnetwerk in Haven-Stad zo aangenaam en verkeersveilig mogelijk te maken. Wij baseren ons daarbij op vastgesteld beleid waaronder richtlijnen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Dit geldt onder andere voor de indeling van straten, de maatvoering en de materialisatie.

Complexe opgaven

Wij ondersteunen uw standpunt dat de complexe opgaven zoals genoemd in het Integraal Raamwerk er tijdig en adequate oplossingen moeten komen. Veelal is dit aan de orde bij de verdere uitwerking van deelgebied en afzonderlijke opgaven. De nieuwe aansluiting van de Nieuwe Hemweg op de A10 is hier een voorbeeld van.

Tram door Spaarndammerbuurt en HOV Van Diemenstraat

We erkennen de forse verkeerstechnische uitdagingen op beide plekken. Dit betekent niet dat wij deze scharen onder de 'complexe opgaven'. Wij zien op dit moment voldoende kansen en mogelijkheden voor passende oplossingen op deze plekken.

Fietsroute in het verlengde van de Bos en Lommerweg

Wij zij het eens met de door de Fietsersbond genoemde aandachtspunten en die wij betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen voor dit onderdeel van Haven-Stad.

Verlenging Spaarndammertunnel

Het beslechten van de barrière voor fietsers bij de westelijke tunnelmond van Spaarndammertunnel erkennen wij. Wij denken op voorhand dat hiervoor andere oplossingen mogelijk zijn dan het verlengen van de tunnel.

Fietsparkeren

Bij de uitwerking van de plannen voor de verschillende deelgebieden komt het fietsparkeren bij de woningen aan bod. Het schaalniveau dat het Integraal Raamwerk hanteert is hiervoor onvoldoende geschikt.

Proces

Wij delen de mening van de Fietsersbond dat idealiter alle mobiliteit op orde moet zijn voor de eerste bewoners. Echter, dit is ook afhankelijk van de beschikbare financiële dekking. De benodigde ruimtelijke reserveringen kan de gemeente tijdig doen. Over een 'projectleider fietsnetwerk' gaan wij graag met u in overleg om stil te staan bij de exacte beelden die u hierbij heeft.

Status straten

Wij erkennen dat bij er verschillende classificaties worden gehanteerd. De ene classificatie betreft een verkeerskundige indeling van straten en de andere classificatie (die in het Integraal Raamwerk) betreft een meer stedenbouwkundige indeling die meer gericht is op de aanwezige bestemmingen en voorzieningen.

Maximumsnelheid

Wij zijn het eens met dit punt van de Fietsersbond en schrappen in het Integraal Raamwerk de maximumsnelheid op fietspaden. E.e.a. is met deze aanpassing in lijn met het hierbij vigerende beleid en de CVC-richtlijnen.

Fietsverbinding naar Zaanstad

De fietsverbinding naar Zaanstad via de zuidoever is inderdaad, net als via de noordoever, een belangrijke verbinding. De eventuele noodzaak om de frequenties van de Hempont aan te passen houdt de gemeente samen met de andere betrokken partijen in de gaten.

Vergissingen in het Integraal Raamwerk

Dank voor uw scherpe blik op de plannen. Benoemde onbedoelde fouten worden hersteld.

Voorgestelde wijziging

Op pag. 121 wordt de benoemde maximumsnelheid van 15 km/uur voor fietspaden door buurtstraten geschrapt.

Op pag. 121 (onder het kopje Hoogwaardig fietswerk) wordt "het beleidskader Centrale Verkeerscommissie" vervangen door "de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie".

Het fietsnetwerk op de kaart van pag. 120 wordt, waar nodig, aangepast met de juiste status van de fietsroutes.

11.6 NS

Reactie

10378IRHS.

- Aanlanding sluiten Ringlijn op CS: NS is voorstander. Echter, oproep om Ringlijn door te koppelen op het bestaande metronet en geen gebruik te maken van de treinsporen. NS is kritisch over inleveren van spoorcapaciteit.
- Transferproblematiek CS: grote hoeveelheid metro-metro overstappers op Amsterdam CS, kan voor capaciteitsproblemen zorgen.
- Tot 2027 Zaanstraatemplacement nodig