

Scaling up Public Transport in a cyclist's capital

Impacts Tallinn 31st may 2018
Senta Modder - Germa Bakker



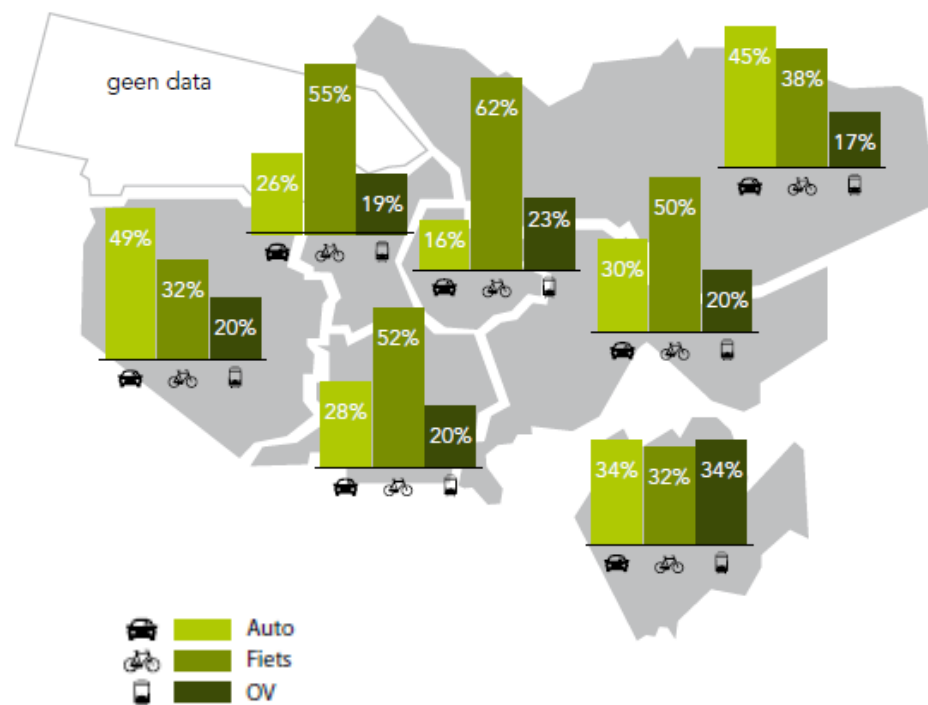
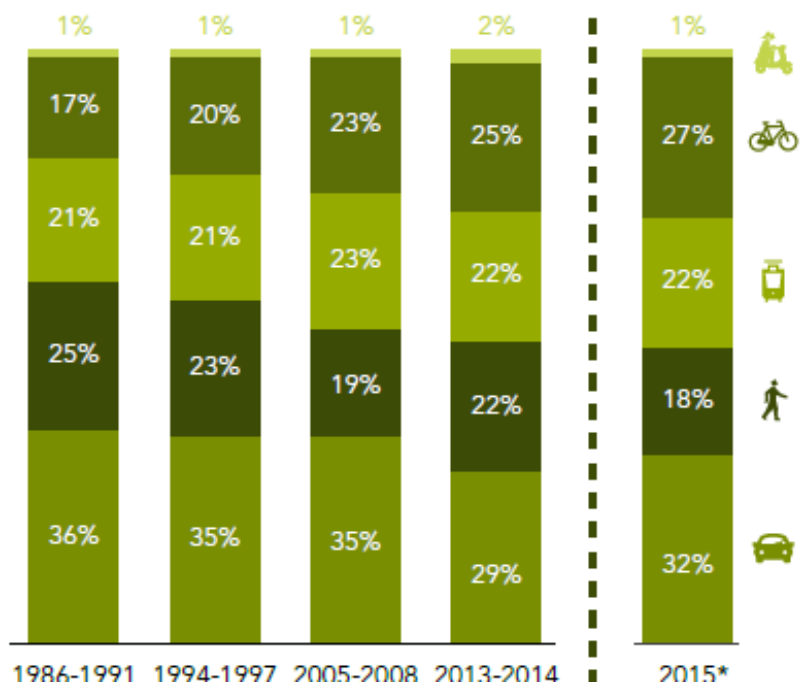
Summary

- 1. modal split for cycling & public transport
- 2. inner city centre –reducing car traffic
- 3. urban development (2025)
- 4. new metrolines ?
- 5. questions for Impacts colleagues



1. Modal split for cycling & Public Transport in Amsterdam

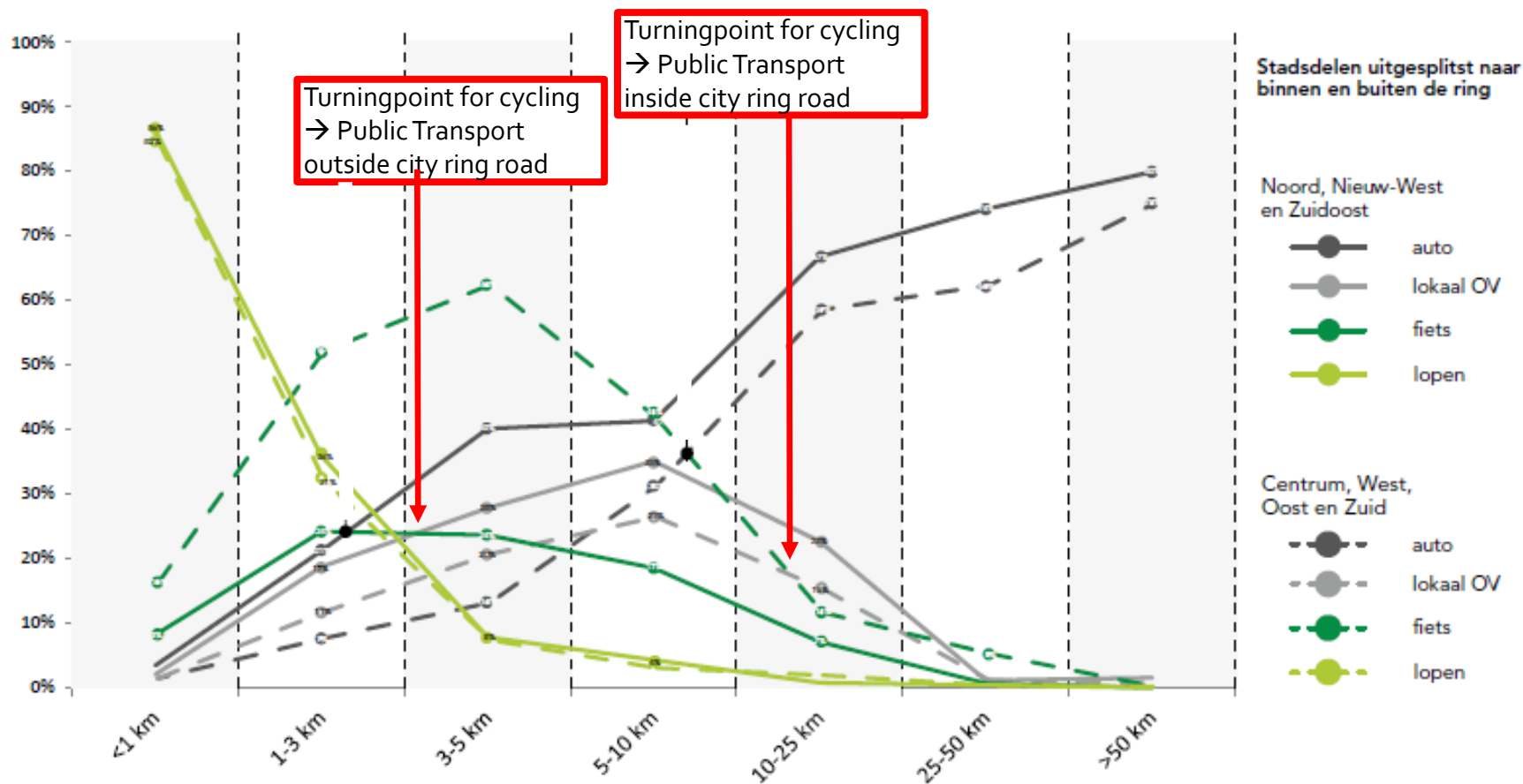






Gemeente
Amsterdam





Verklaring/Key

- Spoorlijn met station
Metrolijn met station
Tramlijn met halte
Busroute met halte
Streekbusroute
Spitslijn
Veerdienst
Tramroute in tunnel
Busroute in tunnel
Zonegrens
Halte in 1 richting
Doorgaande lijn
Begin/eindhalte
- Railwayline with station
Metro route with station
Tram route with stop
Bus route with stop
Regional Bus
Peak service
Ferry
Tram route in tunnel
Bus route in tunnel
Tariff zone boundary
Stop in 1 direction
Through service
Begin/end stop
- Roelstoeltoegankelijke halte/
Wheelchair accessible stop
Busroute met beperkte
dienstregeling/
Bus route with
limited service
- Museum/Museum
Theater/Theatre
- Zonenummer/Zone number



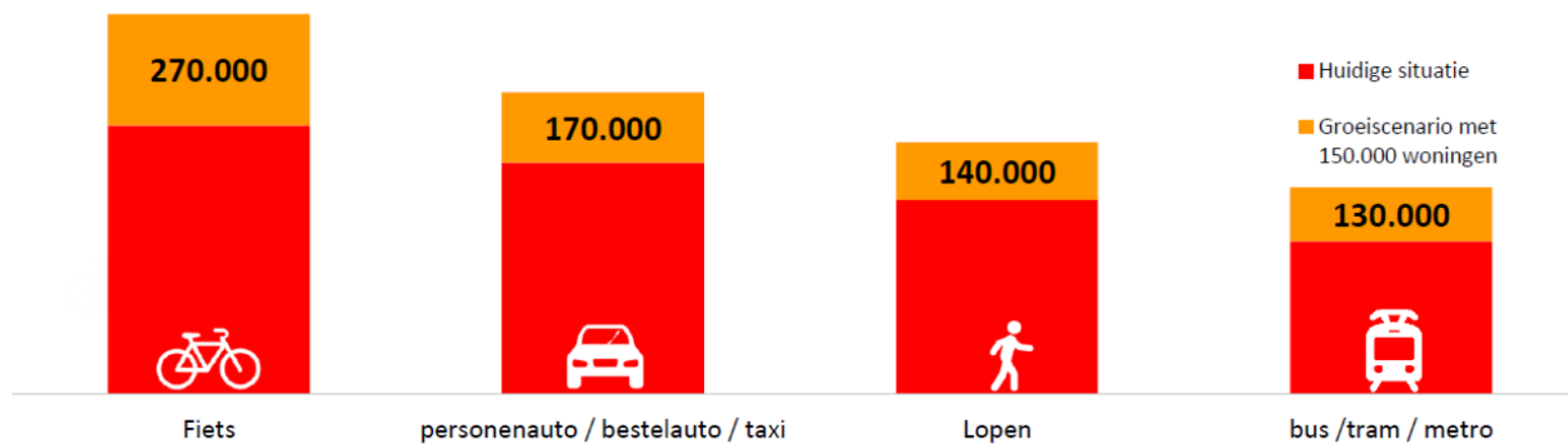
Colofon:
Uitgave: GVB Amsterdam
december 2014
Wijzigingen voorbehouden
Kaartontwerp en productie: Carto Studio BV
Nadruk verboden.
De uitgever/maker is niet aansprakelijk voor schade die
het gevolg zou zijn van verkeerde vermelding van enig
gegeven in deze kaart.



Krantenartikel autoluw

2. Inner city centre – reducing car traffic ?

Number of trips within Amsterdam (daily)





Donderdag 31 mei 2018 | Het laatste nieuws het eerst op NU.nl



Voorpagina

Net binnen

Algemeen

Achtergronden

Economie

Sport

Tech

Entertainment

Overig

Video's

Regionaal

Alphen a/d Rijn

Amsterdam

Breda

Groningen

Haarlem

Leiden

Midden-Zeeland

Utrecht

[NU.nl](#) > [NUregio](#) > Amsterdam (In samenwerking met AT5)



Amsterdam wil stappen zetten om stad autoluw te maken

Gepubliceerd: 02 mei 2018 22:09

Laatste update: 03 mei 2018 14:47



De gemeente wil delen van het centrum en wijken daaromheen zoveel

- ✖ **Ambition:**
- ✖ **more open area public space &**
- ✔ **more space for pedestrians, cyclist's and Public Transport**



Maar, een autoluwe stad draagt óók nog bij aan de volgende doelen



Verbeterde
oversteekbaarheid



Hogere
verkeersveiligheid



Betere luchtkwaliteit en
minder geluid



Waardegevoel:
hogere esthetiek en
tevredenheid

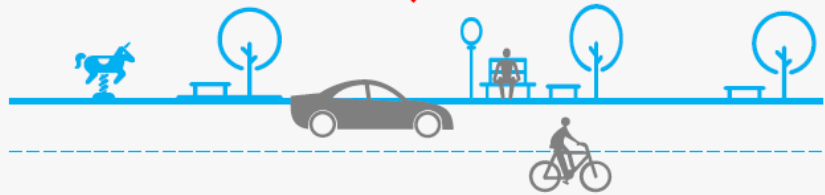
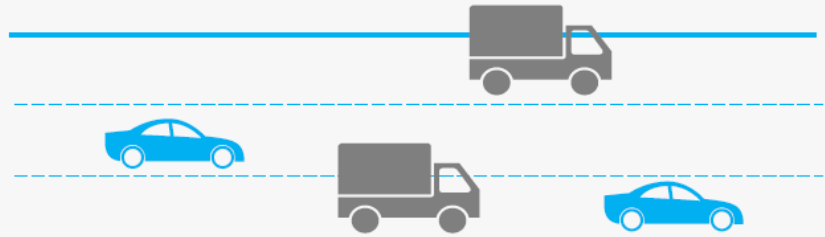
Transformation ideas

1



Verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat

2



Minder autokilometers, plus vermindering van auto-infrastructuur



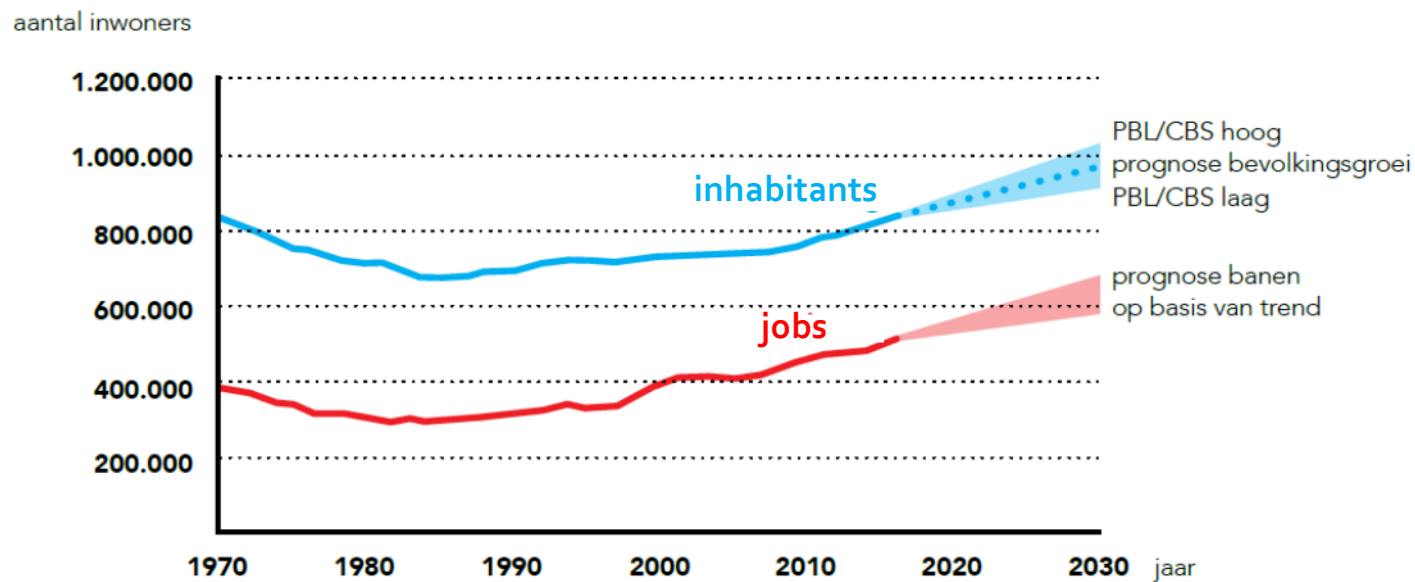
Work in progress



- Projects to reduce traffic in progress
- Projects to reduce traffic in study
- Projects to improve liveability



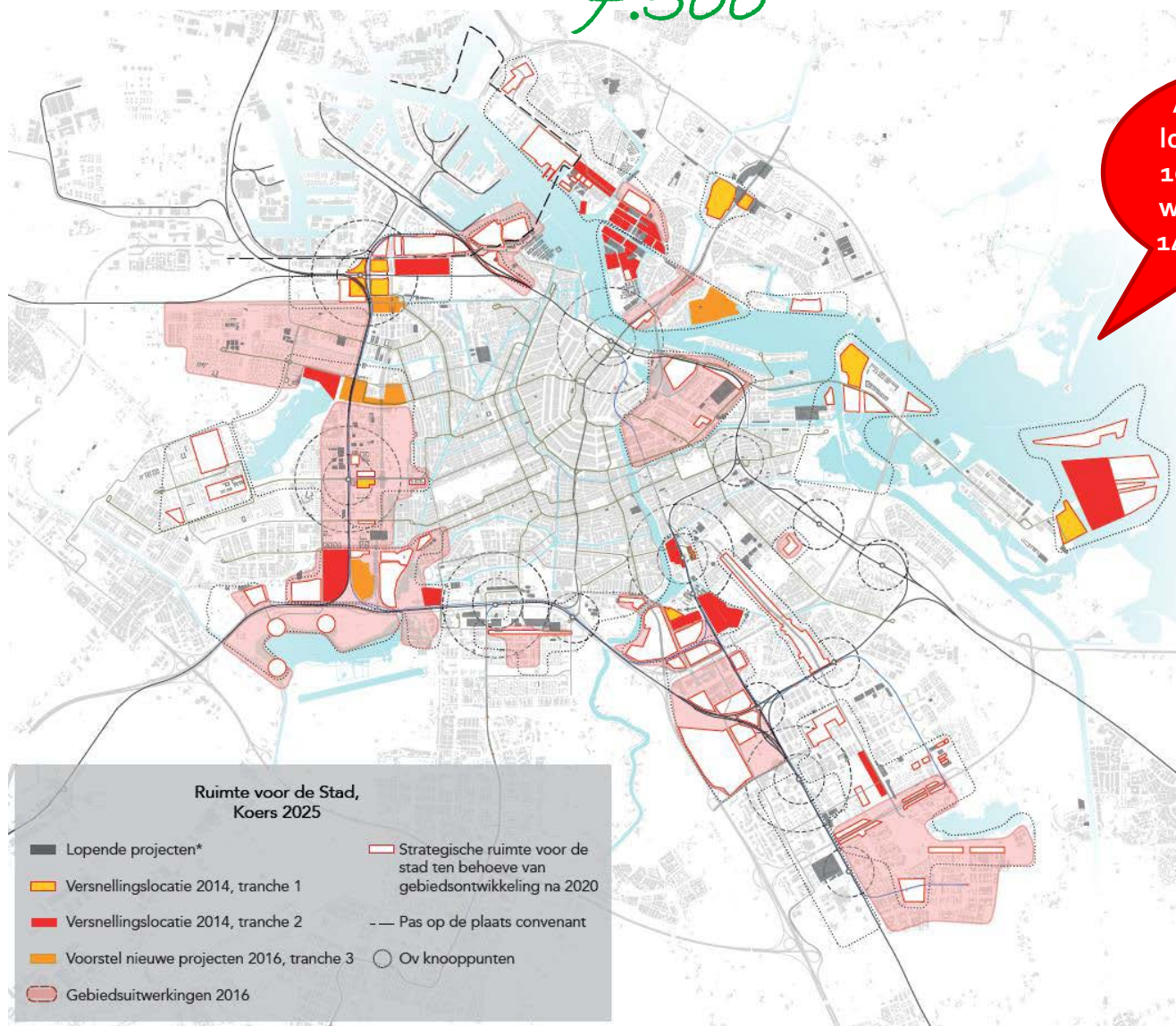
3. Urban development (2025)





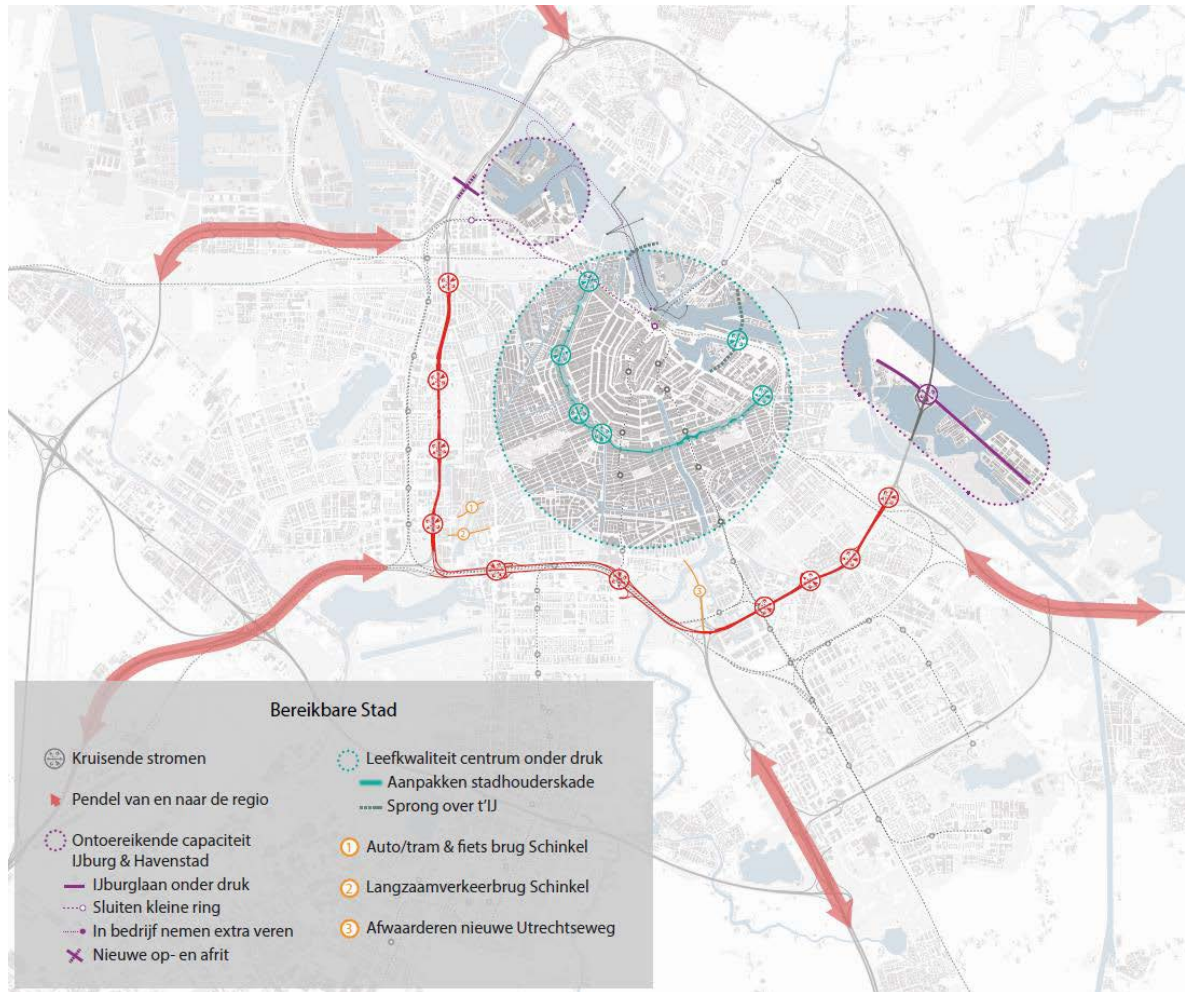
Minimal growth ~~5.000~~ houses a year

7.500



Ambition 2025:
long term building
105.000-140.000,
with a window to
145.000 – 200.000

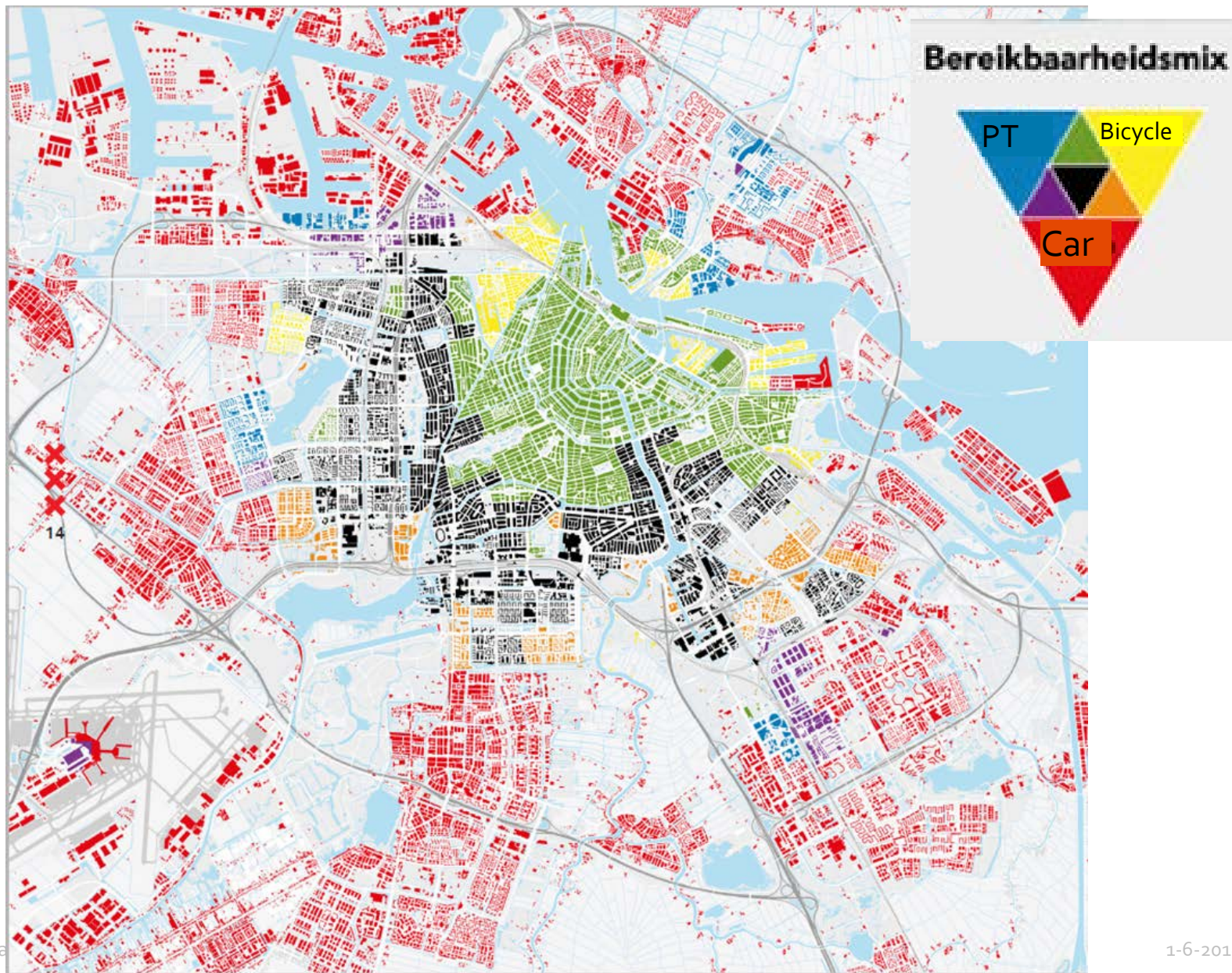
XXX Mobility Challenges for the city

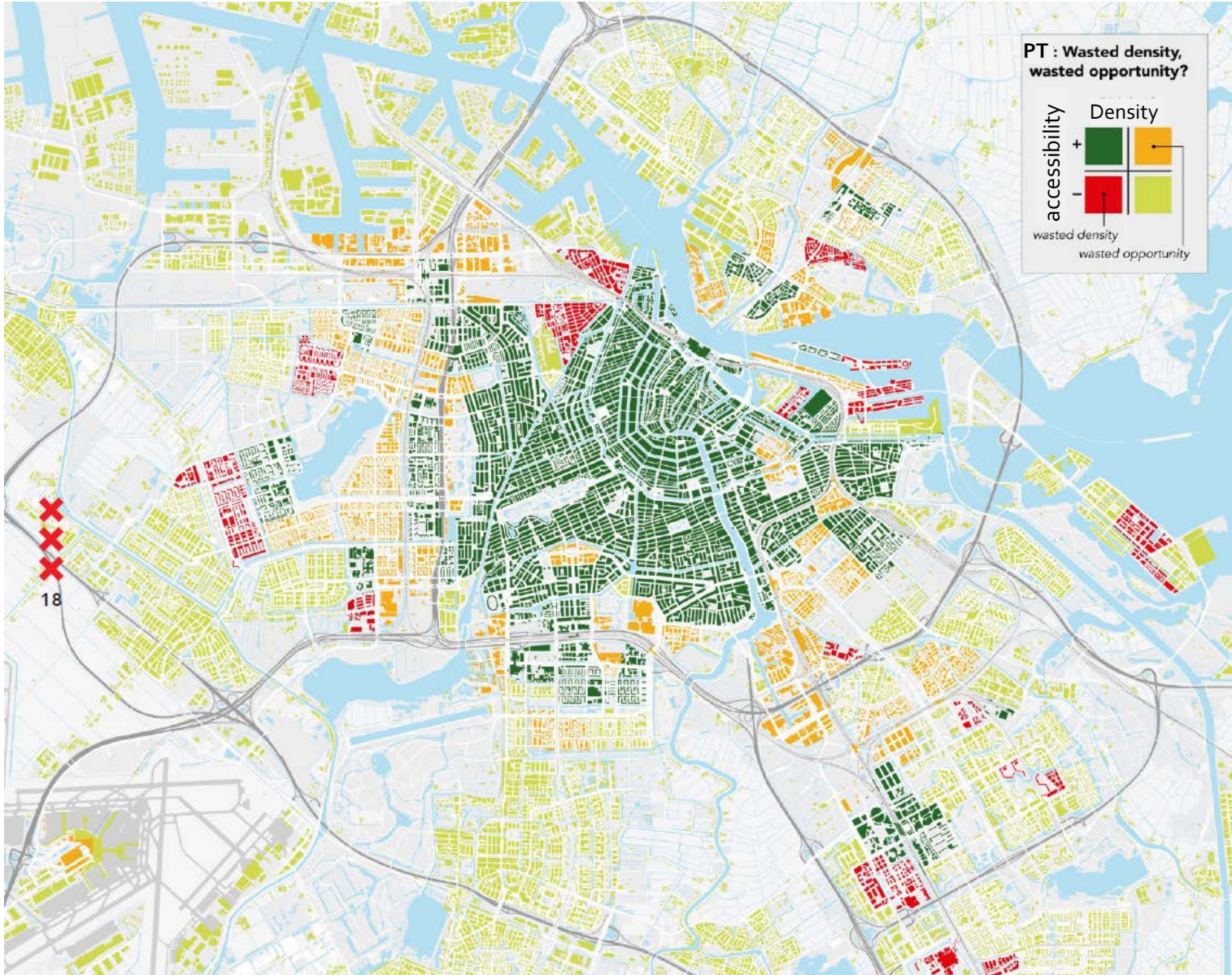


- Increasing traffic
- Commuting traffic to /from wider region
- Heavy pressure on intersections
- Accessibility issues for new housing area's
- New intersections on highways
- A bridge to the northern part of the city
- Livability in the city centre



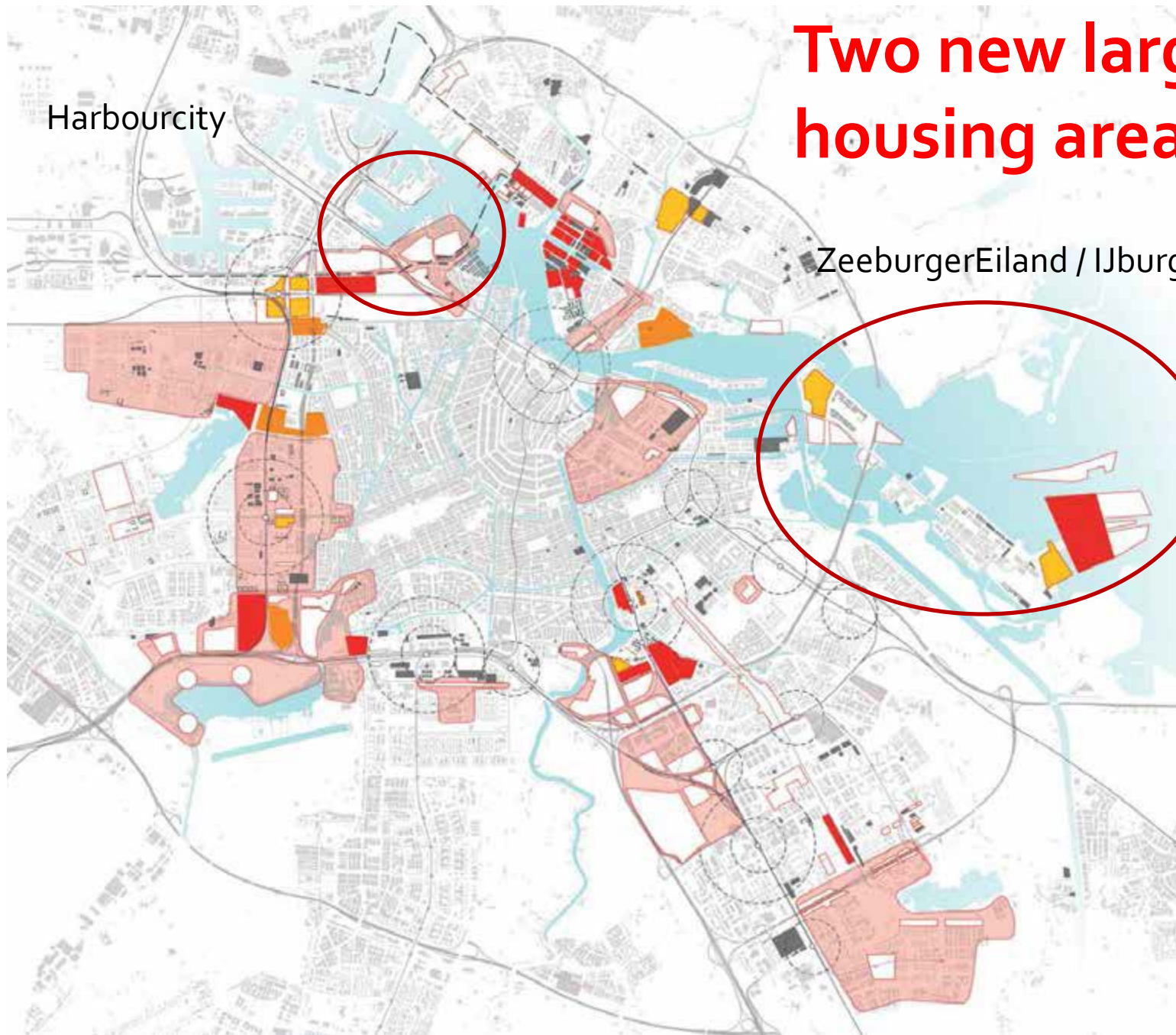
General mix of best mobility options







Two new large housing areas:





Mobility plan for Zeeburgereiland / IJburg





Fasering

Fase 1a
> 2018

Onmiddellijk
toelatingen
aanvragen



Deelgebieden

- Stadsdijk Centrum
- Stadsdijk 1 - Zuid
- Daarnaast Emplacement

Aantallen

- 1.800.000 m² totaal BVO
- 18.000 woningen
- 614.000 m² BVO niet-wonen
- 20.500 arbeidplaatsen

Fase 1b
> 2018

Mogelijke
ontwikkeling
in samenwerking
met
partners



Deelgebieden

- Stadsdijk Centrum Noord
- Stadsdijk 1 - Noord

Aantallen

- 627.000 m² totaal BVO
(totaal 2.427.000)
- 6.300 woningen (totaal 21.300)
- 125.500 m² BVO niet-wonen
(totaal 739.500)
- 4.200 arbeidplaatsen (totaal 24.700)

Fase 2
> 2020

Ontwikkeling
na afsluiting van
aanpak



Deelgebieden

- Sportpark Transformatieweg / Amstelbaken
- Zonnesteek / Minervahaven - Zuid
- Cornelis Douma 2-3
- Melweg Oostzanerwerf

Aantallen

- 1.914.000 m² totaal BVO
(totaal 4.341.000)
- 19.300 woningen (totaal 40.600)
- 372.000 m² BVO niet-wonen
(totaal 1.111.500)
- 12.000 arbeidplaatsen (totaal 36.700)

Fase 3
> 2029

Ontwikkeling
na de
reconstrueren
van Coen- en
Vlothaven
provisioneel
worden



Deelgebieden

- Alfabach
- Rampgoud / Minervahaven - Noord
- Cornelis Douma 0-1

Aantallen

- 1.753.000 m² totaal BVO
(totaal 6.094.000)
- 17.500 woningen (totaal 58.100)
- 650.000 m² BVO niet-wonen
(totaal 1.761.500)
- 11.700 arbeidplaatsen (totaal 48.400)

Fase 4
> 2040

Indien in 2029
herontwikkeling
wordt voor
reconstruatie
van de Coen-
en Vlothaven



Deelgebieden

- Coen- en Vlothaven

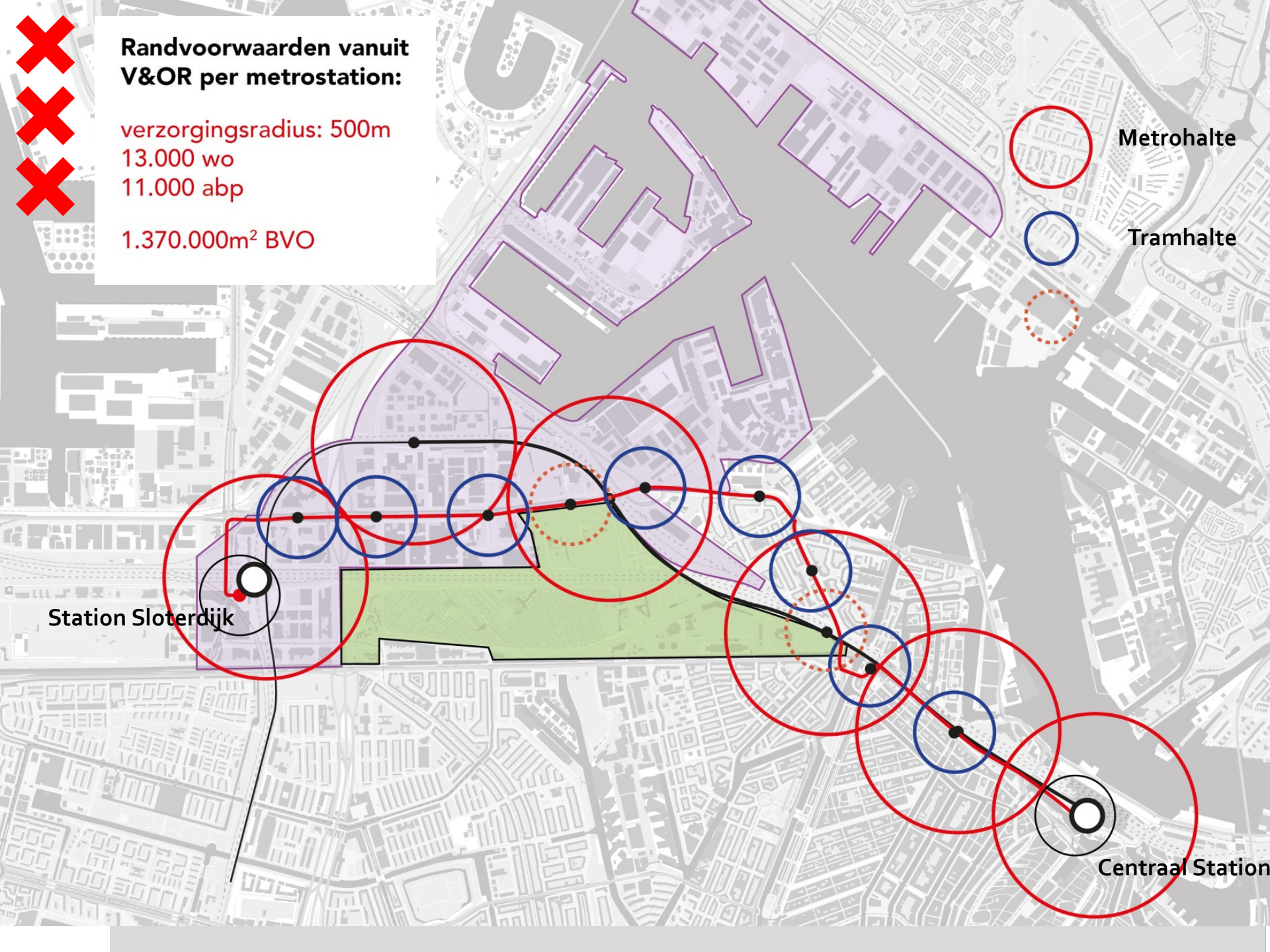
Aantallen

- 1.565.000 m² totaal BVO
(totaal 7.659.000)
- 15.600 woningen (totaal 73.700)
- 508.000 m² BVO niet-wonen
(totaal 1.769.500)
- 10.300 arbeidplaatsen (totaal 58.700)



**Randvoorwaarden vanuit
V&OR per metrostation:**

- verzorgingsradius: 500m
- 13.000 wo
- 11.000 abp
- 1.370.000m² BVO





Central challenge

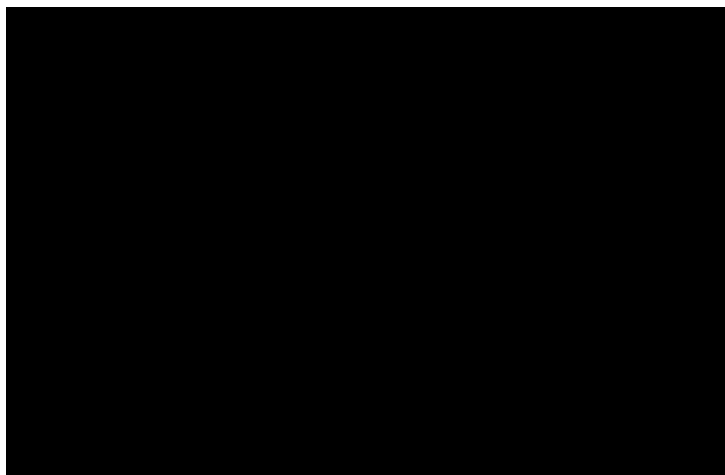
- Conditions for growth & low cartraffic in the city centre is better public transport, particularly for regional commuting

(Affordability is a big question, while extra funding through roadcharging is political no-go.....)

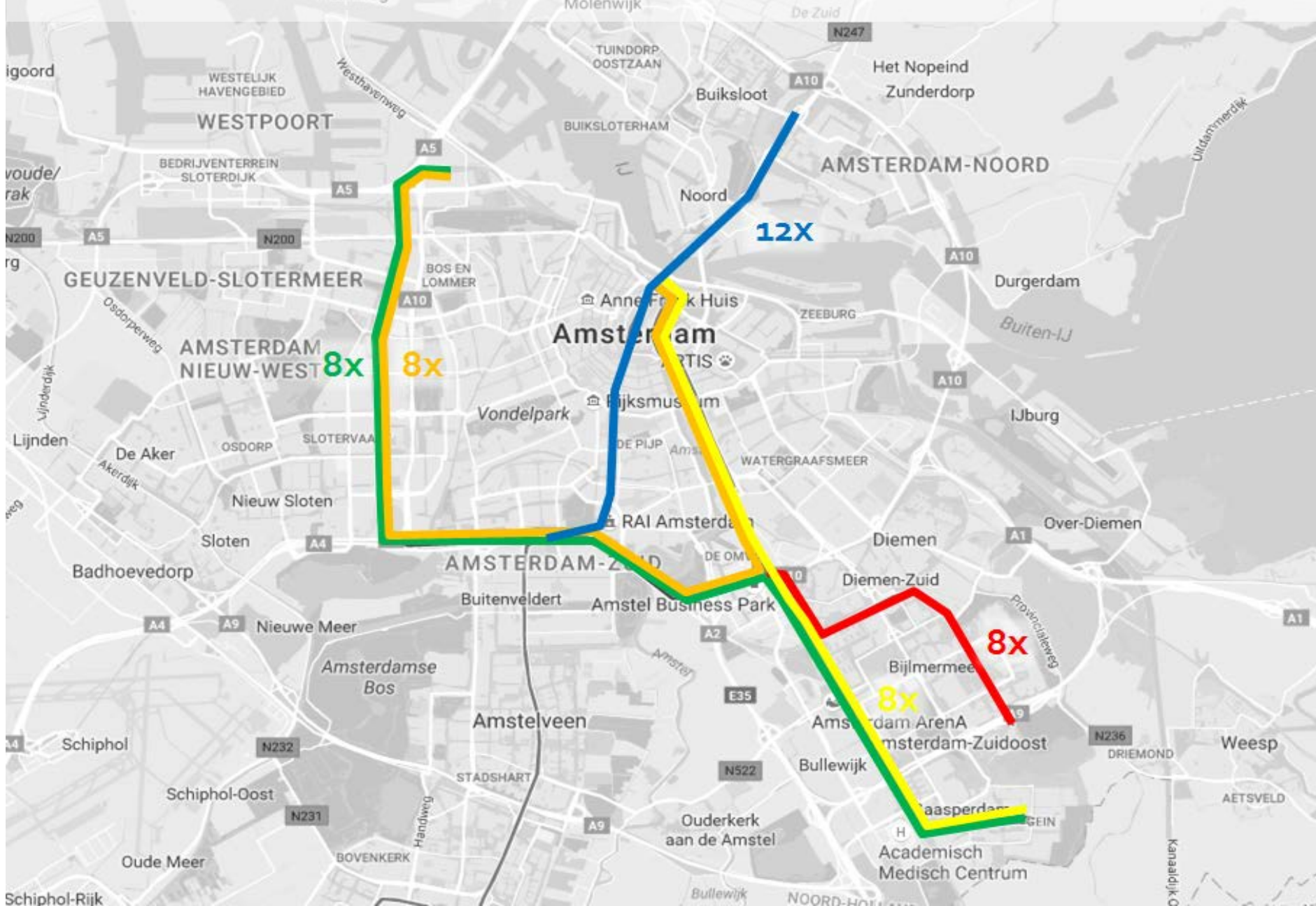


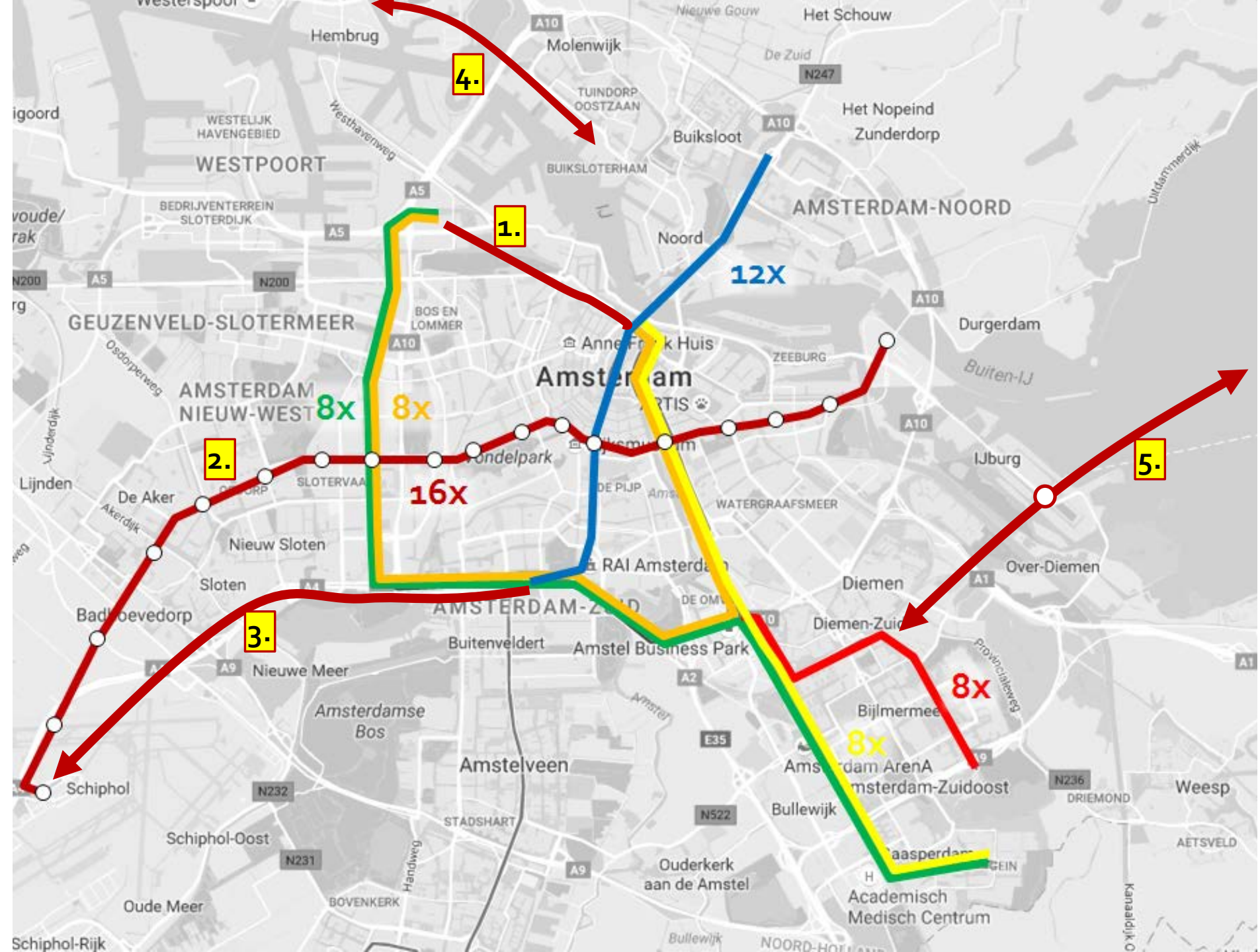
3. New metrolines ?

- First: Opening 22nd july : NoordZuidlijn



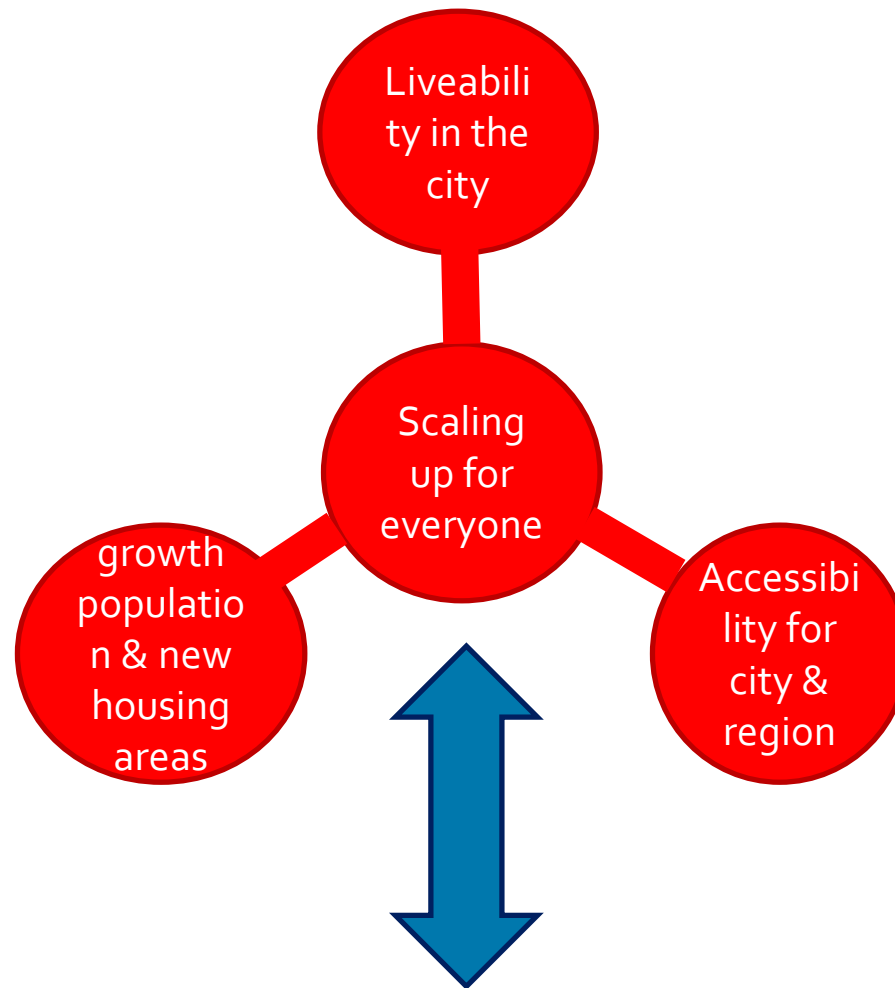
Referentienetwerk metro 2030







Strategic scaling up decision



Costefficient & affordable

Political and socially support

Technically feasible

✖✖✖ 5. Questions for Impacts cities

- 1. Cycling in Amsterdam seems an antagonist for public transport : Will a more detailed network of Public Transport attract more passengers? (And a better cost benefit rate?)
- 2. Could reducing car traffic in the centre improve chances for Public Transport? Or should policy focus be on pedestrian, cyclers, liveability?
- 3. Stations and stops for metro and tram cover distances for 800 meter from door to stop – what are international standards?
- 4. If cost benefit for Public Transport is positive, should further focus be on social aspects or a more detailed network.
- 5. New housingarea's would benefit from trams, what could be advantages of choosing for busses?



Thank you!

- Senta Moddder – s.modder@amsterdam.nl
- Germa Bakker – g.bakker@amsterdam.nl