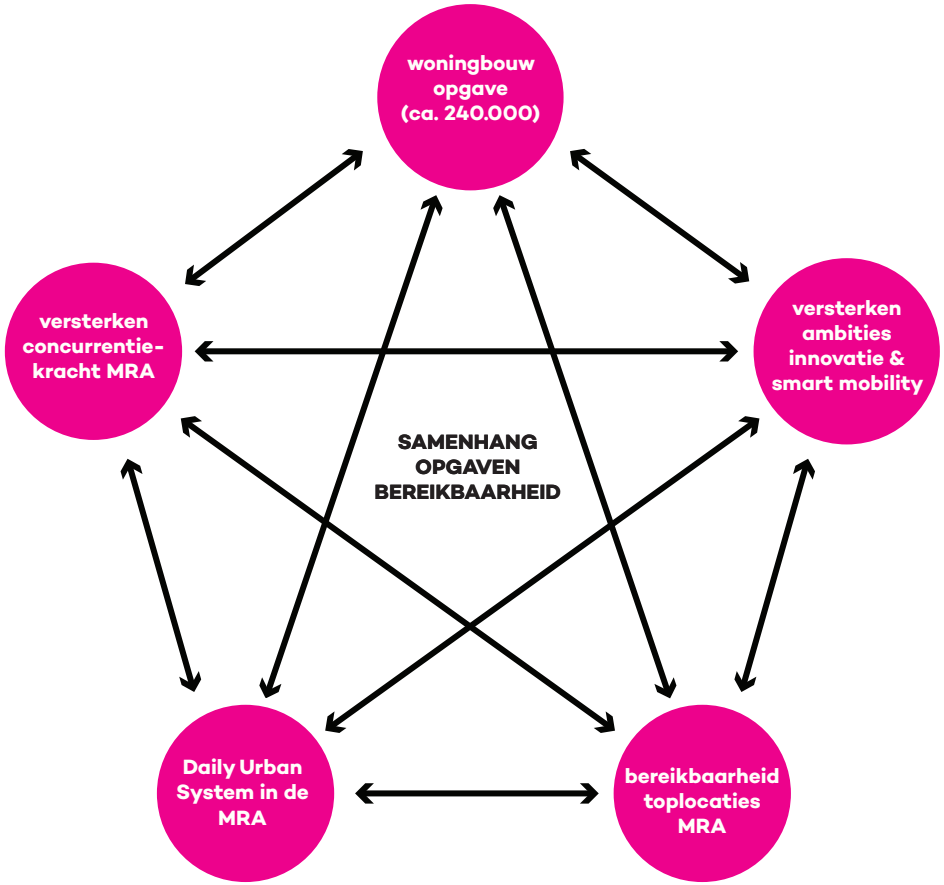
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid
Metropoolregio Amsterdam 'Van, naar en in de MRA'

Juni 2017

BEREIKBAARHEID & CONCURRENTIEKRACHT MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de belangrijkste economische regio van Nederland. Hier ligt de grootste internationale luchthaven van ons land, een belangrijke greenport (Aalsmeer), een internationale haven, grote industrie en niet te vergeten: het stadsgewest Amsterdam met de grootste dienstensector in Nederland inclusief het internationale zakelijk-financiële centrum op de Zuidas. De economische waarde van de regio, gekoppeld aan de internationale concurrentiekracht en het aantrekkelijke vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners maakt deze regio uniek in Nederland en zelfs Europa. Dit bracht Amsterdam eind 2014 in de top-4 van meest concurrerende steden ter wereld in een internationale vergelijking tussen 31 wereldsteden . Steevast komt de stedelijke regio Amsterdam daarnaast voor in de top 10 van meest leefbare en aantrekkelijke steden ter wereld, vaak naast steden als Vancouver, Zürich, Kopenhagen, Wenen en Seattle. Tegelijkertijd leidt de ontwikkeling van de MRA als magneet en de verschillende magneten binnen de MRA tot urgente opgaven op het vlak van onder andere economie, woningbouw en (daarmee samenhangend) bereikbaarheid. Om de positie in de internationale top te behouden en te versterken is goede bereikbaarheid in de MRA van essentieel belang. Daarnaast weten we niet precies hoe de toekomst zich gaat ontwikkelen en is het nodig om programma's adaptief en flexibel in te zetten. Hiervoor is het gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid 'van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam' in het leven geroepen¸ met als doel de bereikbaarheidsopgaven van de belangrijkste economische toplocaties in de MRA van deur-tot-deur aan te pakken in samenhang met de verstedelijkingsopgave en - waar van meerwaarde - andere ruimtelijke opgaven als natuur, energie en water.



DE TOP 5 OPGAVEN GEBIEDSGERICHT PROGRAMMA BEREIKBAARHEID: 'VAN, NAAR EN IN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM'

• Hoe zorgen we ervoor dat investeringen in bereikbaarheid de concurrentiekracht van de MRA maximaal versterken? En hoe beperken we de economische verlieskosten als gevolg van hinder en vertraging?

• Hoe houden we de (huidige en toekomstige) economische toplocaties van de MRA, waaronder de corridor Schiphol/Zuidas, bereikbaar op een manier die past bij de functie en gebruikers van deze locaties?

• Hoe accommoderen we de urgente woningbouwopgave in de MRA zodanig dat een aantrekkelijk (vraaggericht) woningaanbod wordt gerealiseerd én dat de stad en (boven)regionale toplocaties bereikbaar en leefbaar blijven? Met specifieke aandacht voor de grote verdichtingslocaties.

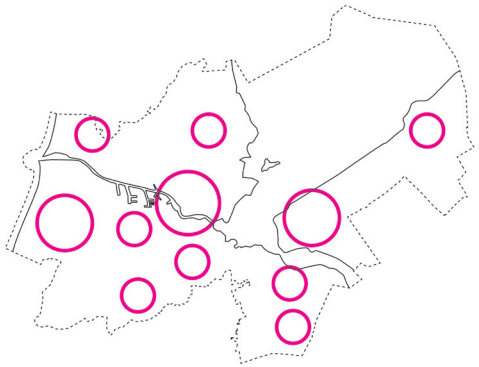
• Hoe zorgen we voor een goed functionerend vraaggericht daily urban system van de MRA (met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid, beleving)? Met specifiek aandacht voor de stedelijke bereikbaarheid en verbindingen tussen de toplocaties.

• Hoe benutten en versterken we de ambities van het Rijk, MRA, bedrijven en maatschappelijk veld met betrekking tot innovatie/smart mobility, (verkeers-) veiligheid en verduurzaming bij het aanpakken van de bereikbaarheidsopgaven?

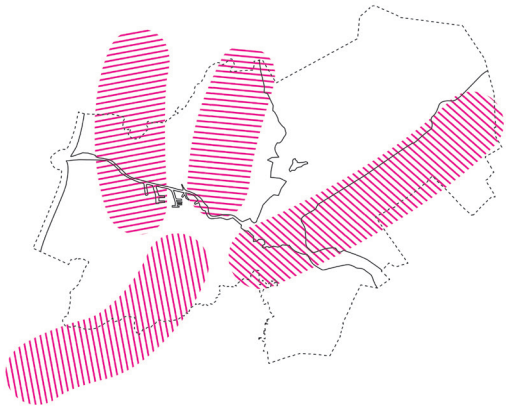
DE MRA IN BREDER PERSPECTIEF

Belangrijker nog dan alle individuele losse opgaven in het gebied, is het besef dat al deze opgaven met elkaar verbonden zijn. De bereikbaarheid van de toplocaties vanuit de stad, de regio, Nederland als geheel en vanuit internationale verbindingen is van wezenlijk belang voor het functioneren van de toplocaties en van de metropoolregio. Juist deze connecties binnen het netwerk van de MRA maken dat er synergie mogelijkheden zijn tussen deze opgaven. Het denken en beschouwen op het niveau van de MRA (en daarboven) kan er toe leiden dat opgaven in groter verband gezien kunnen worden en kruisbestuiving kan plaatsvinden. Waar in de huidige corridor-studies en projecten integraal wordt gekeken op lokaal en regionaal niveau, vragen de complexe opgaven in de MRA om een groter perspectief. Door samenhang te creëren tussen de opgaven en de verschillende schaalniveaus kan worden vastgesteld hoe de bovenstaande opgaven het best kunnen worden opgepakt en welke partijen nodig zijn om op integrale wijze met de opgaven aan de slag te gaan.

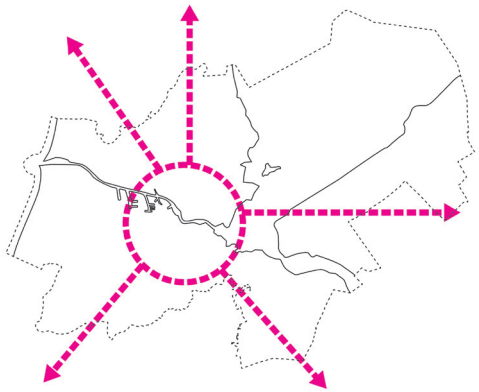
REGIONALE PROJECTEN

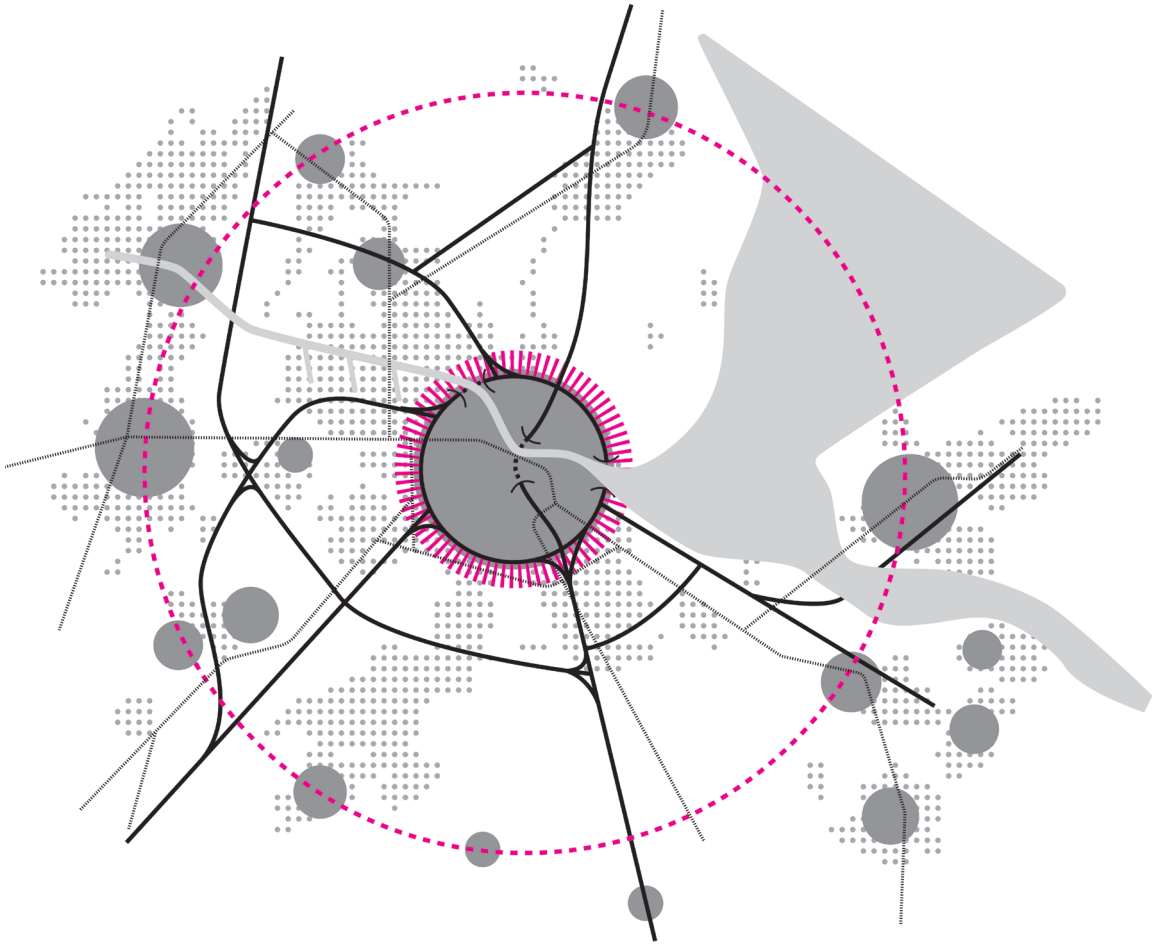


CORRIDOR ONTWIKKELING



GROTE STRUCTUREN





RUIMTELIJKE CONTEXT

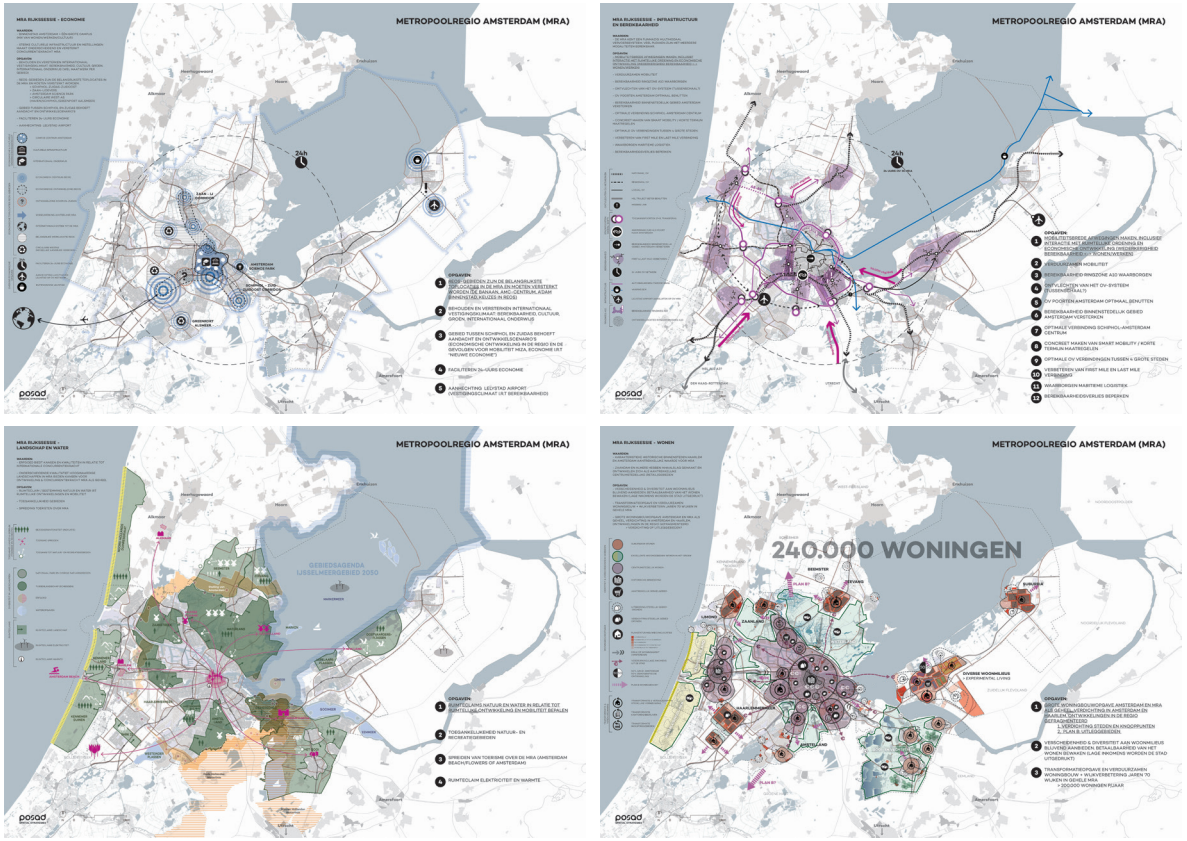
De ruimtelijke context van de MRA kenmerkt zich door een duidelijk metropolitaan centrum met daar omheen, op afstand, een aantal kernen. De afstand tussen de stad Amsterdam en de ring van plaatsen eromheen, is onder andere historisch bepaald door de stelling van Amsterdam. Deze tussenruimte is het gebied waar veel van de dienende functies van de MRA landen. Het is een groot en divers gebied, met uitlopers van het stedelijk gebied, plaatsen die met de stad Amsterdam vergroeid zijn geraakt, landschappelijk en recreatief waardevolle gebieden en plekken waar de grote infrastructuren voor water, energie, logistiek en bereikbaarheid zich bevinden.

Dit gebied, van de ringweg tot aan de stelling, is de context waar de opgaven voor bereikbaarheid in het gebiedsgerichte programma 'van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam' het meest duidelijk naar voren komen. Het is een gebied dat veel verschillende invullingen kent en waar ook op een aantal plekken duidelijk gedefinieerde ruimtelijke kaders ontbreken. Tegelijkertijd is het gebied ook geen leeg blad dat eenvoudig ingevuld kan worden ten behoeve van de nieuwe uitdagingen. Het is van belang dat er voor deze diverse ruimte een even sterke visie komt als voor het stedelijk gebied waar het omheen ligt en de ring van kernen en natuur- en groengebieden die erbuiten liggen. Het gebiedsgericht Programma Bereikbaarheid 'van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam' kan bijdragen aan een integrale visie voor deze zo belangrijke 'tussenzone'.

INZET ONTWERPEND ONDERZOEK: KOMEN TOT GEZAMENLIJKE OPGAVEN

Creatieve integrale ontwerpsessies over het MRA-gebied voor Rijk en Regio hebben een veelvoud aan opgaves, knelpunten en oplossingsrichtingen opgeleverd. Rijp en groen, abstract en specifiek en van concreet tot diffuus door elkaar. In een aantal synergie- en confrontatiesessies zijn deze opgaven benoemd, gerangschikt en van de nodige nuance voorzien.

Redenerend vanuit de waarden en geconstateerde opgaven van het landschap, de natuur, de steden, de woonkwaliteiten en de economische kracht zijn, naast reeds bekende bereikbaarheidsopgaven, een aantal belangrijke bereikbaarheidsopgaven benoemd. Belangrijke constatering is ook dat veel van de opgaven nadrukkelijk met elkaar samenhangen in de MRA, dat opgaven dus ook in samenhang opgepakt moeten worden. Het ontwerpend onderzoek heeft daarnaast geholpen in de gezamenlijke ontwikkeling van de 'basics' van het programma en in verdere netwerkvorming.



VOORBEELDEN KAARTEN WERKSESSIES

VAN WAARDEN NAAR OPGAVEN

WERKEN, LEREN EN INNOVEREN

De economie van de MRA is op het moment zeer krachtig en dat moet zo blijven. Daarvoor is het nodig flexibel en snel in te kunnen spelen op veranderende economie. Een belangrijke verandering is dat niet alleen meer grote (internationale) bedrijven belangrijke werkgevers zijn, maar dat ook steeds meer werkgelegenheid wordt geboden door kleine en middelgrote bedrijven. Bedrijven met andere wensen en voorkeuren voor hun vestiging(en), veelal op plekken waar gewoond én gewerkt wordt; op plekken waar de 'buzz' van het stedelijk leven zich concentreert. De nieuwe diensteneconomie is sterk afhankelijk van aanbod van hoog opgeleid personeel.

De MRA is door haar uitgebreide aanbod aan onderwijs met meerdere universiteiten en internationale scholen op dit vlak een aantrekkelijke regio. Ook draagt het innovatievermogen van de regio bij aan de sterke concurrentiepositie. Het werk concentreert zich meer op plekken waar gewoond wordt: in de stad in plaats van erbuiten. En steeds meer op informele en verspreide werklocaties in plaats van de formele kantoren- en bedrijvenlocaties. Dat heeft ook belangrijke consequenties voor de bereikbaarheid van deze arbeidsplaatsen. Tegelijkertijd zijn door rijk en regio in REOS-verband afspraken gemaakt om te focussen op toplocaties (REOS) als Schiphol, de Zuidas, het centrum van Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied. De bereikbaarheid van deze toplocaties heeft prioriteit, voor zowel rijk als regio. Niet alleen vanuit de MRA maar juist ook er naartoe en er vandaan. Daartegenover staat de wens vanuit de regio om de economische druk op Amsterdam juist meer te verdelen over de regio zoals de Zaan-IJcorridor, Haarlem en Almere. Het is daarbij van belang het type bereikbaarheid aan te laten sluiten bij de functie/gebruikers van de gebieden; zo kent een internationaal zakencentrum een ander bereikbaarheidsprofiel dan een creatief cluster of een logistiek gebied.

WONEN

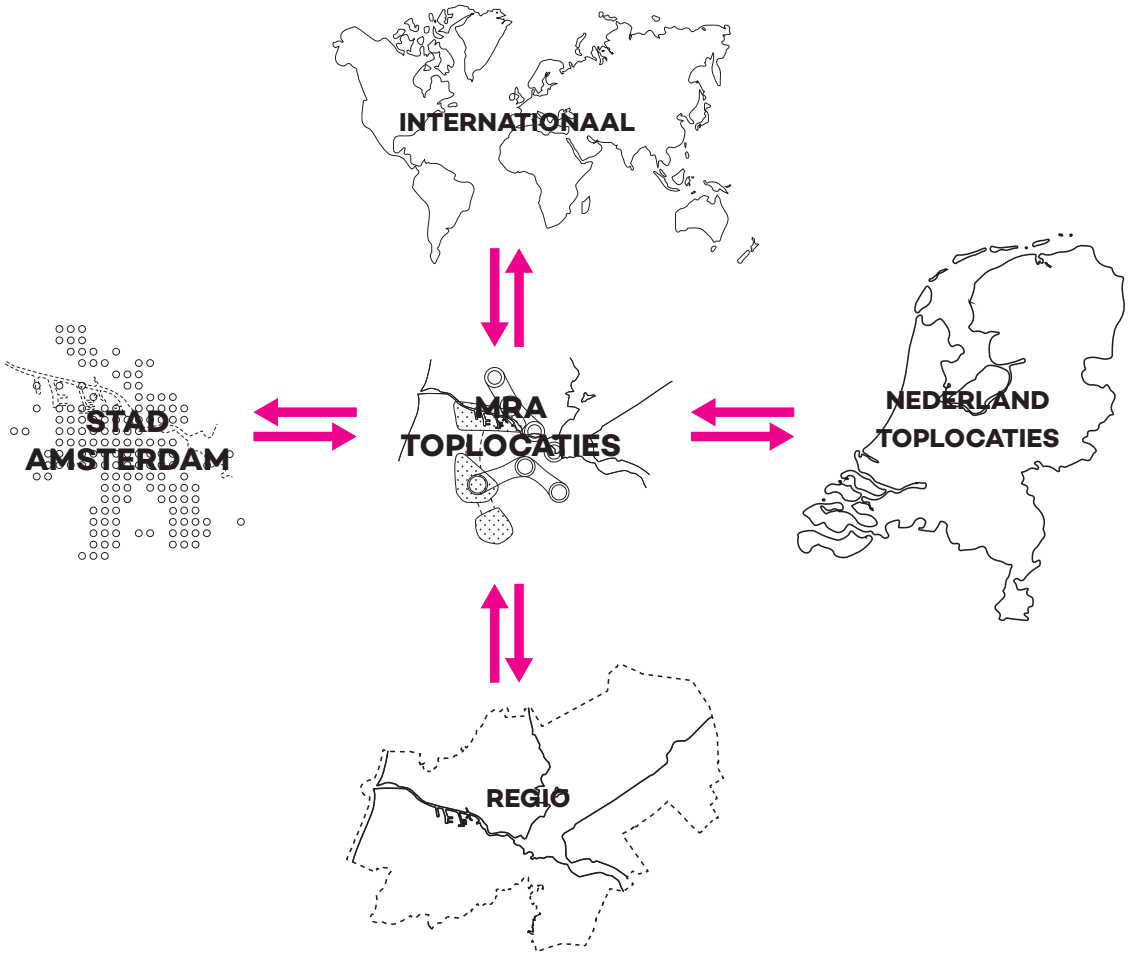
De MRA biedt een grote diversiteit aan woonmilieus: van 'excellente' extensieve woonmilieus als Waterland, de Gooi- en Vechtstreek en de Kennemerduinen, dichtbevolkte (historische) stedelijke centra in Amsterdam en Haarlem tot aan suburbane leefomgevingen in Hoofddorp en experimentele woonvormen in Almere. Tegelijkertijd komen er grote sociaal-maatschappelijke vraagstukken op de metropoolregio af. Er is een grote woningbouwopgave (240.000 extra woningen tot 2040) geprojecteerd voor de hele MRA met als brandpunt Amsterdam, waar op dit moment de woningmarkt onder grote druk staat en de ruimte schaars is. Oververhitting ligt hier op de loer, net als de verdrukking van lagere inkomens in de stad. Wie kan zich op termijn nog veroorloven om in Amsterdam te wonen?

Verdichting van steden, zo mogelijk rond OV-knooppunten, is op dit moment de norm en vaak ook beleid, zowel bij rijk als regio. Dit brengt specifieke bereikbaarheidsvraagstukken met zich mee. Maar ook: kunnen we al die woningen wel kwijt binnen bestaand stedelijk gebied en is hier wel vraag naar? En als verdichting nu de norm is, wat is dan alternatief als alleen verdichten niet voldoende blijkt? Wat betekent dit voor de afspraken over afstemming en programmering van woningbouw? Zijn die adaptief te maken?

LANDSCHAP, NATUUR EN ENERGIE

De rijkdom en diversiteit aan (natuur)landschappen wordt als grote waarde van het gebied beschouwd, voor bezoekers, toeristen maar vooral ook voor bewoners. Maar ditzelfde landschap staat hierdoor wel onder druk. Openheid en landschappelijke kwaliteit voor de ene gebruiker betekent minder inkomsten voor de ander. Of zijn er mogelijkheden om de 'businesscase' van het landschap anders en eerlijker te verdelen? Wat is de natuur en het landschap ons waard? En hoe toegankelijk maken we dit landschap? Toerisme (internationaal en nationaal) is een belangrijke inkomstenbron voor de regio die de stad Amsterdam alleen niet aankan. Het spreiden over de regio van toerisme is economisch interessant maar betekent ook een opgave voor de regio, kan de regio en het landschap dit wel aan?

In één adem met het landschap wordt vaak de rijkdom aan erfgoed en culturele voorzieningen in de metropoolregio genoemd. Met culturele instituten van topniveau, geconcentreerd in een relatief overzichtelijke metropool en een cultuurlandschap dat al eeuwenlang kunstenaars, schrijvers en intellectuelen blijvend inspireert. Daarnaast zien we een groot vraagstuk rond de energietransitie op ons afkomen. Het is op dit moment nog lastig om deze opgave ruimtelijk te duiden, maar het is wel evident dat deze transitie een groot ruimtelijk effect zal hebben en daarom integraal beschouwd zal moeten worden met opgaven op het vlak van bereikbaarheid.



BEREIKBAARHEIDSOPGAVEN

De MRA kent een breed aanbod aan modaliteiten. Met name het aandeel van de fiets is in internationaal perspectief uniek te noemen. Door de ruimtelijke context van de metropoolregio zijn ook het openbaar vervoer en de weginfrastructuur fijnmazig aanwezig. Deze veelheid aan modaliteiten en de sterke onderlinge verwevenheid van de bijbehorende mobiliteitsnetwerken is een sterke troef voor de regio.

Het belang van een goede bereikbaarheid van de toplocaties binnen de MRA speelt op verschillende schaalniveaus. De internationale verbindingen en de interregionale verbindingen met andere toplocaties in Nederland zijn van levensbelang voor de economische concurrentiepositie. Daarnaast zijn een goede stedelijke bereikbaarheid en de bereikbaarheid binnen de regio ook van groot belang om de toplocaties goed te laten functioneren. Wanneer de bereikbaarheid op een van deze schaalniveaus onder druk komt te staan, heeft dit zijn weerslag op het gehele systeem en op de economische motor van de toplocaties. De opgaven voor de bereikbaarheid liggen binnen de stad Amsterdam, tussen de toplocaties binnen en buiten de MRA, en in de regionale bereikbaarheid. Deze bereikbaarheidsopgaven en de ruimtelijke opgave op het vlak van verstedelijking komen samen in de ringzone waar een belangrijk deel van de infrastructuur en de overstappunten in het vervoerssysteem zich bevinden en waar de druk op de ruimte het grootst is.

DAILY URBAN SYSTEM MRA

Binnen het 'Daily Urban System' van de Metropoolregio Amsterdam worden zo'n 85% van alle reizen binnen de regio afgelegd. Het merendeel van deze reisbewegingen (55%) wordt met de auto afgelegd, 25% met het OV en 20% met de fiets. De bereikbaarheid van economische centra is niet alleen essentieel voor de regio maar ook voor de Randstad en Nederland als geheel. Een slimme afstemming tussen vervoersmogelijkheden onderling (auto-fiets-ov), het versterken (slim, veilig en duurzaam) van de weginfrastructuur op systeemniveau en het verbeteren van de reissnelheid, betrouwbaarheid en beleving van weg, ov- en fietssystemen is hiervoor van levensbelang. Door de toenemende druk op Amsterdam wordt de noodzaak gevoeld om de stad toegankelijk te houden vanuit (top) locaties binnen en buiten de MRA. Bijvoorbeeld door het optimaliseren van het integrale mobiliteitssysteem of door op gepaste afstand van de stad 'OV-poorten' te ontwikkelen waarbij meerdere modaliteiten samenkomen en op comfortabele wijze van vervoer kan worden gewisseld. Deze knooppunten kunnen niet alleen de bereikbaarheid de regio verbeteren, maar ook als centra voor stedelijke verdichting fungeren. Zodat de vruchten van een verbeterd vervoersysteem ook voor nieuwe ontwikkelingen beschikbaar zijn. Op verschillende schaalniveaus en in wisselende urgentie spelen diverse bereikbaarheidsopgaven binnen het (groot)stedelijk gebied, mede in relatie tot leefbaarheidsopgaven.

RINGZONE A10

Centraal in vrijwel alle bereikbaarheidsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam ligt de ringzone rondom de A10 en het spoor. Hier komen veel (tegenstrijdige) aspecten ruimtelijk samen en wordt de urgentie van de opgave duidelijk. De stad Amsterdam wil graag verdichten (bv Havenstad: 25.000-80.000 woningen) rondom de Ring A10 om zo haar woningbouwopgave het hoofd te bieden. Een logisch gevolg van een verregaande verstedelijking van het bebouwd gebied en de economische en sociale druk die daar aan ten grondslag ligt. Tegelijkertijd staat op dit moment het autoverkeer op grote delen van de A10 en op meerdere momenten op de dag al vast, staat de doorstroming onder druk en wordt de leefkwaliteit in de directe omgeving aangetast. De NMCA geeft bovendien de ring aan als grootste toekomstig knelpunt in de bereikbaarheid van de regio. Het toevoegen van grote aantallen woningen in de ringzone vraagt dus om een heroverweging van het bereikbaarheidsprofiel van deze gebieden en de stad er omheen. Verdichting kan ruimte bieden om versnippering van het omliggende landschap tegen te gaan, immers wat binnenstedelijk wordt gerealiseerd hoeft niet ten koste te gaan van waardevol groen. Maar de verdichting van de stad levert mogelijk ook knelpunten op in de bereikbaarheid van diezelfde stad. Tegelijkertijd roept het de vraag op hoe deze ontwikkelingen zich verhouden tot de bredere (regionale) bereikbaarheid en hoe het doorgaande verkeer (auto en OV) het beste kan worden gefaciliteerd. De oplossing ligt dus breder dan alleen dichtbij Amsterdam en spreidt zich uit tot het tussengebied, ingeklemd tussen de stedelijke gebieden in de MRA. Het oude 'schootsveld' en de inundatievelden van de Stelling van Amsterdam – dat hiermee samenvalt - blijkt wederom een belangrijke rol te gaan spelen in de ontwikkeling van de regio.

COLOFON

Deze studie is uitgevoerd door Posad in opdracht van het Ministerie van I&M en de Metropoolregio Amsterdam.

Ministerie van I&M:
Robert Hijman, Clement Jager, Joop Kokje

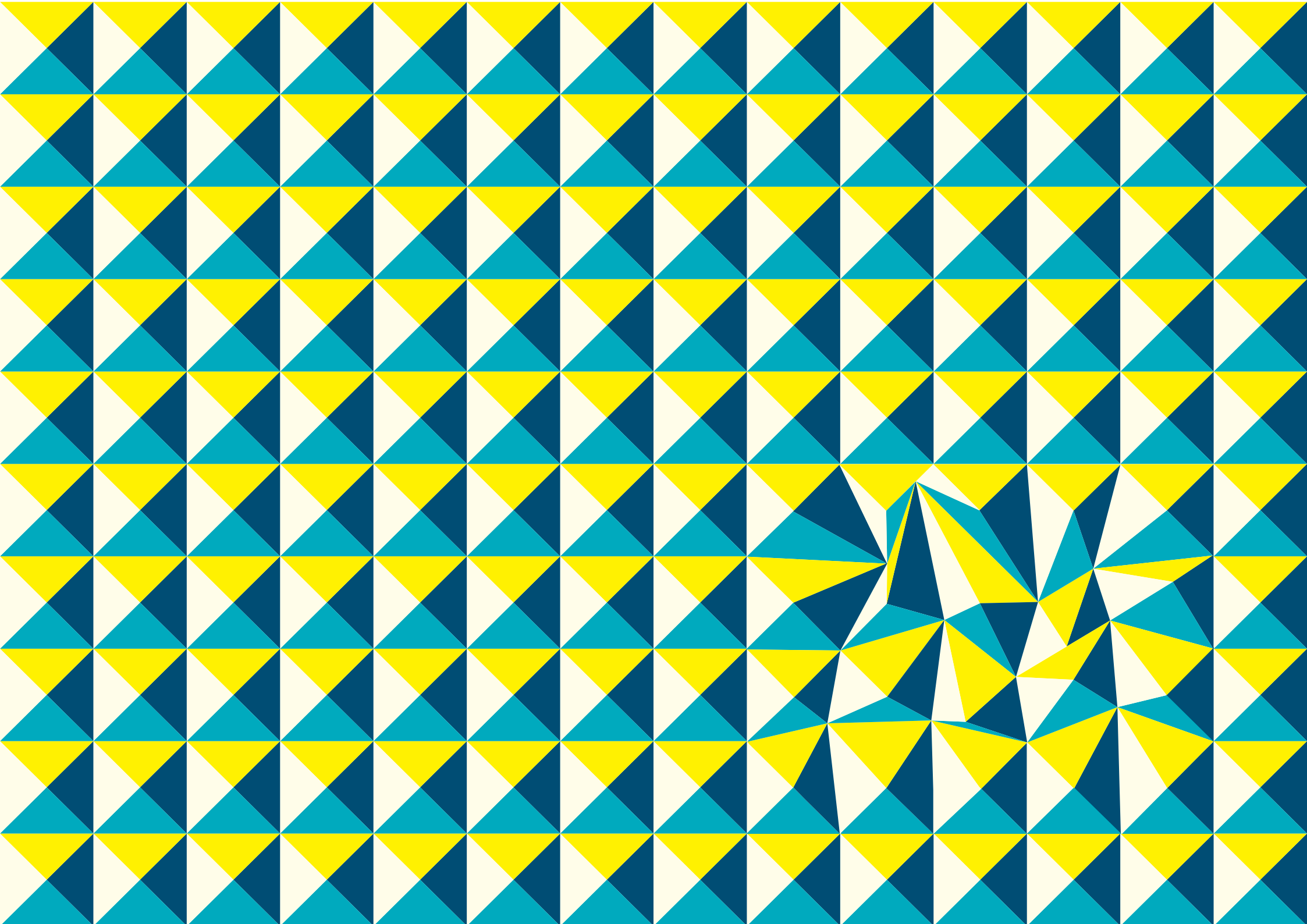
Metropoolregio Amsterdam:
Frans Hasselaar, Jonas Baud, Björn Hutten

Posad:
Emile Revier, Boris Hocks, Elbert Arens, Koen Hezemans, Martijn Hollestede, Elena Bulanova, Maarten Timisela, Maarten Vermeer

Posad spatial strategies
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869
emile@posad.nl

juni 2017

posad SPATIAL STRATEGIES

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

metropool regioamsterdam