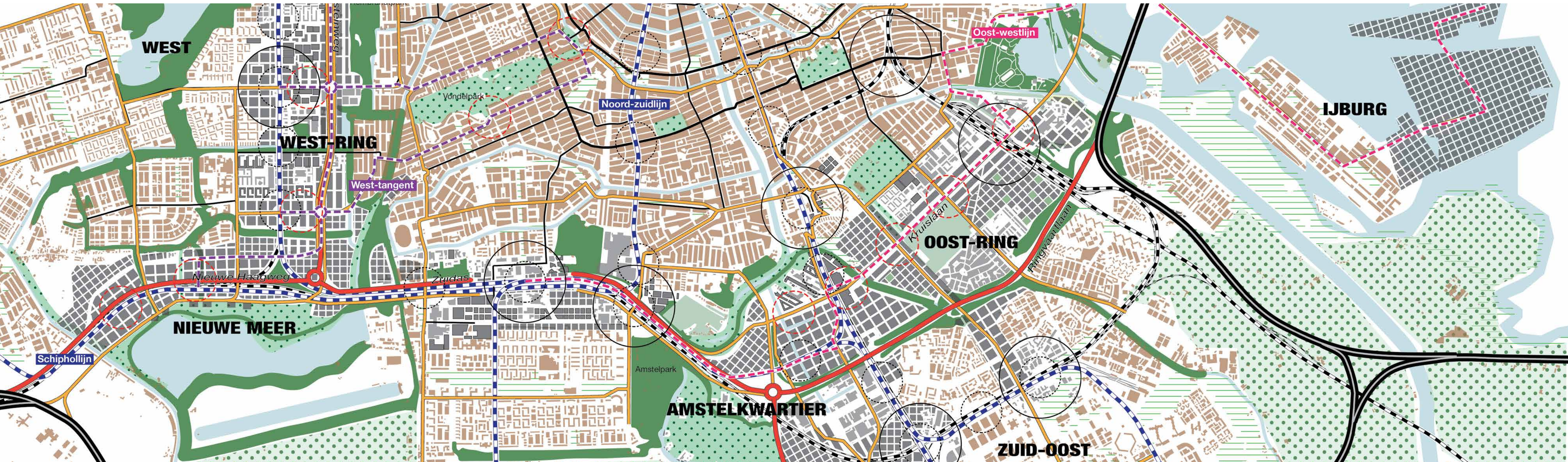


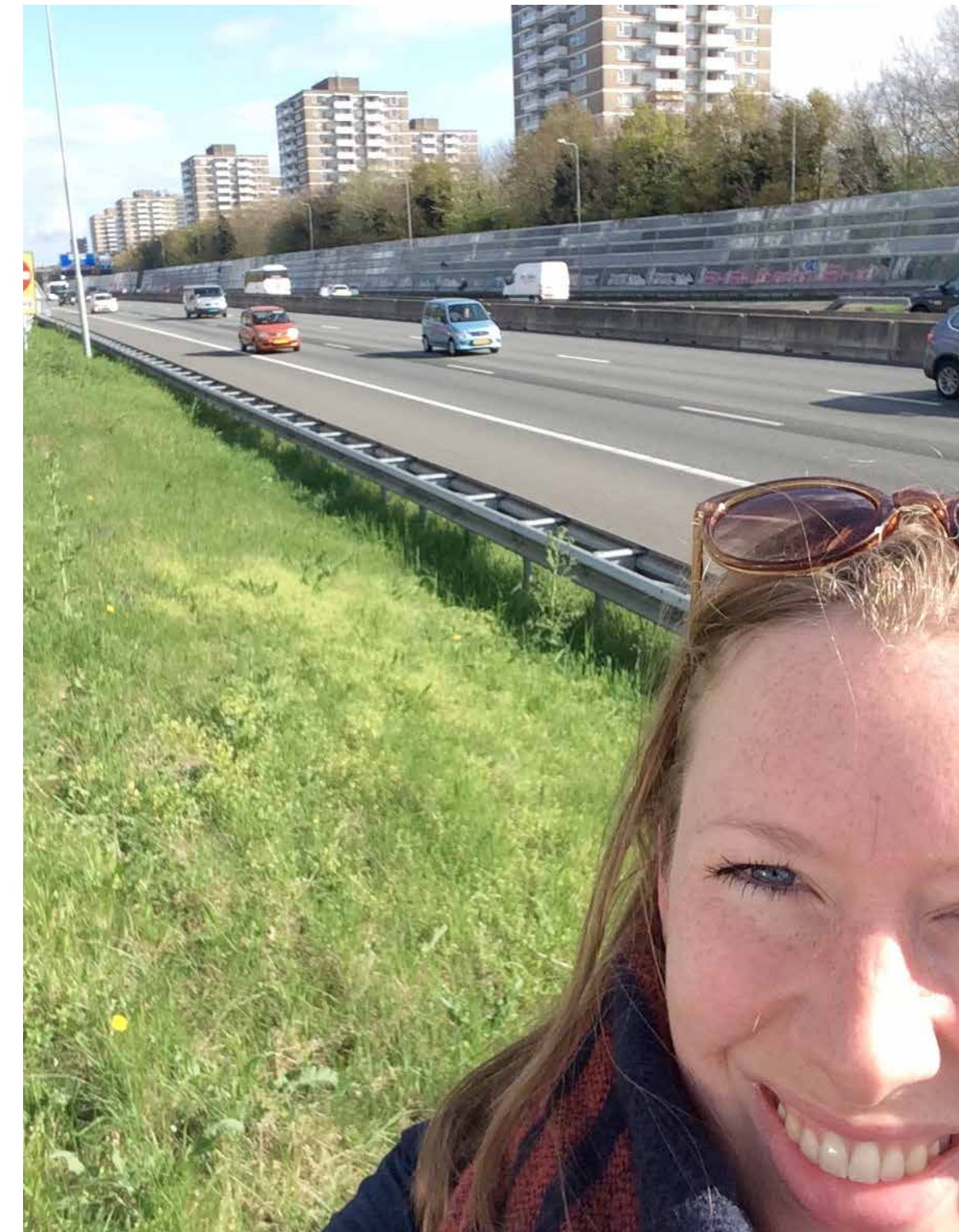
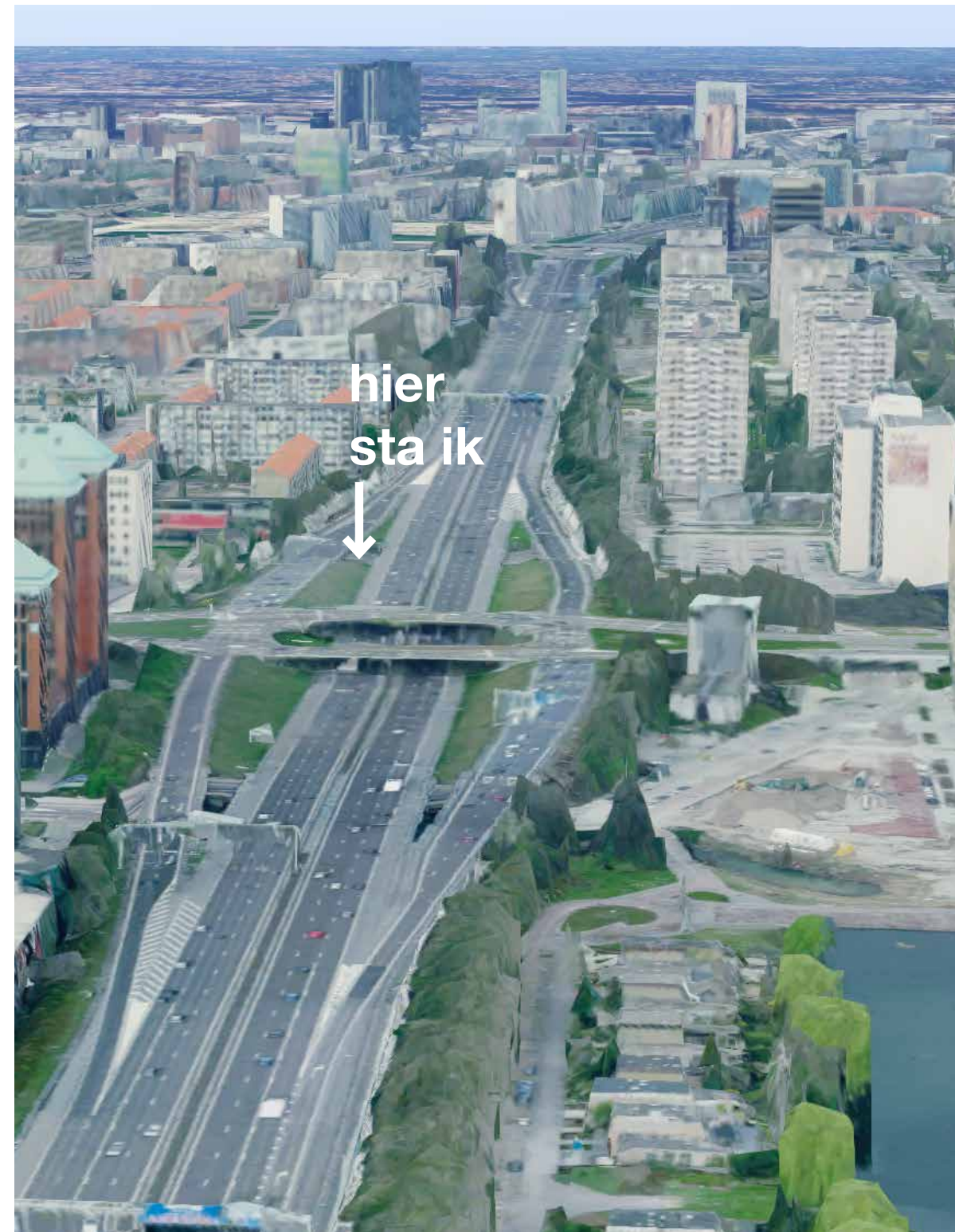
EXPLORING RINGCULTURE

in 21st century Amsterdam

Een zoektocht naar de rol van de Ring in de groei van de stad



Ruimtelijke verkenning van 'de Ring': verboden terrein voor voetganger en fiets



De Ring als draaischijf van het regionale verkeer

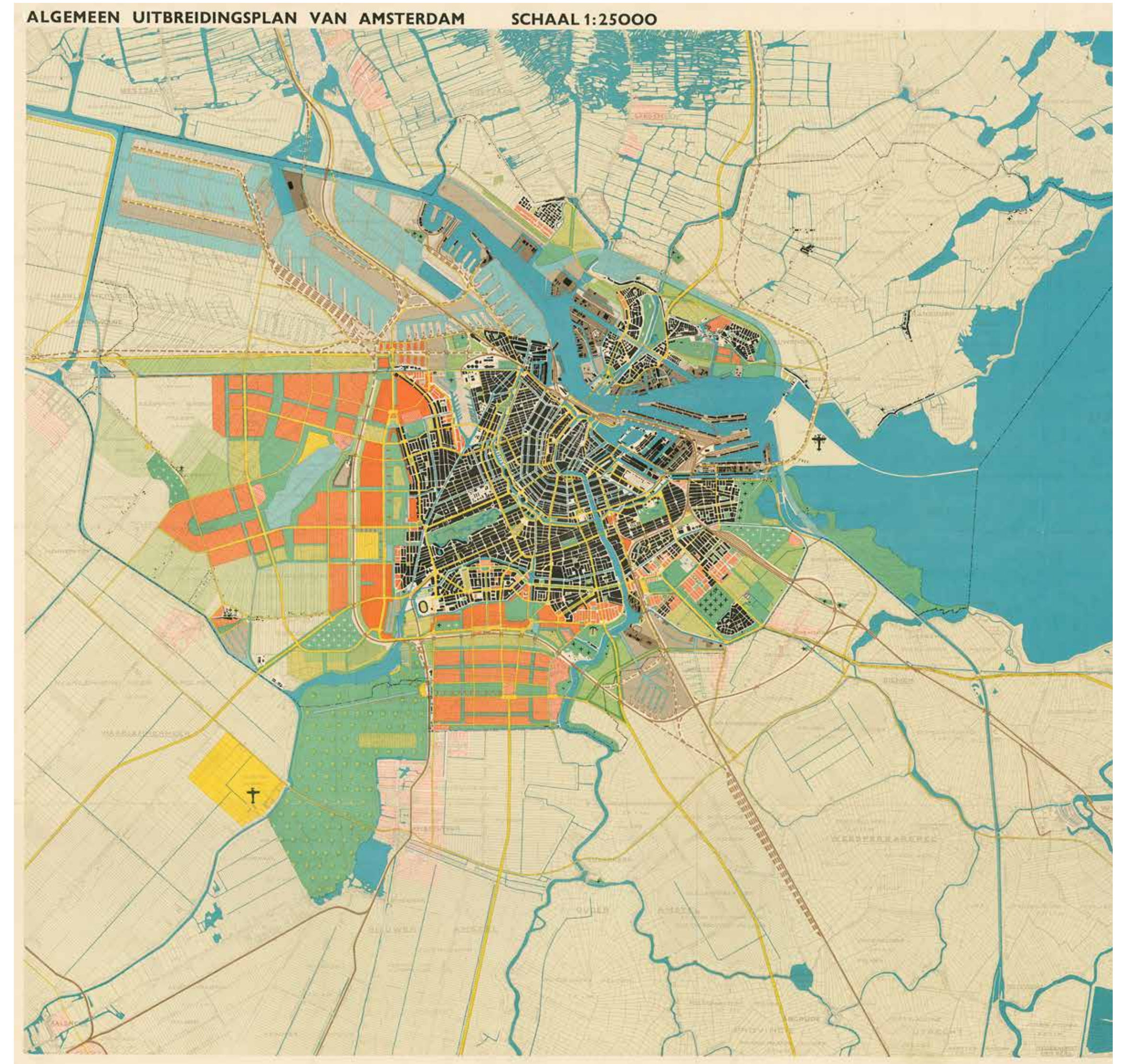
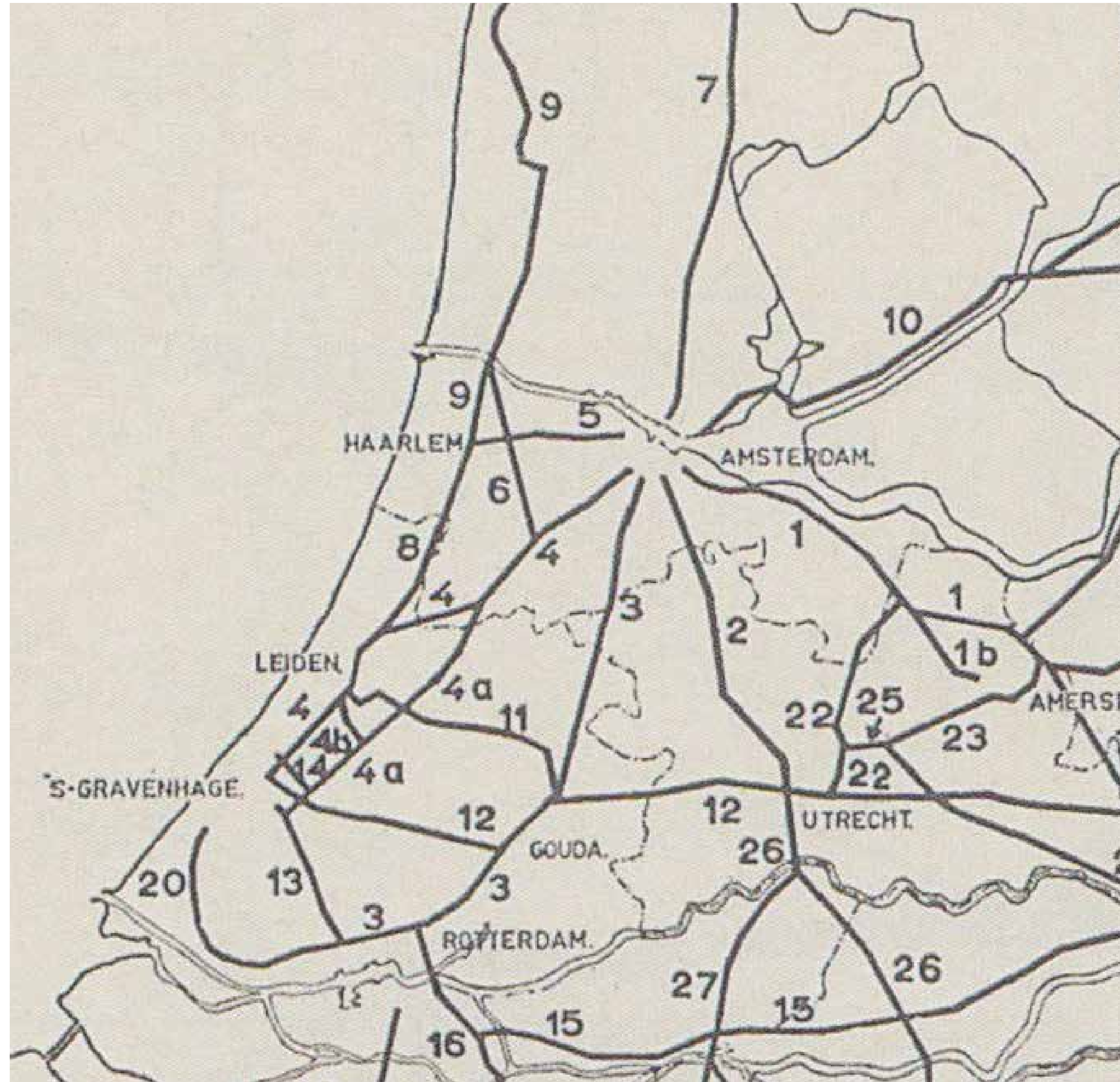
functioneel
mentaal
ruimtelijk?



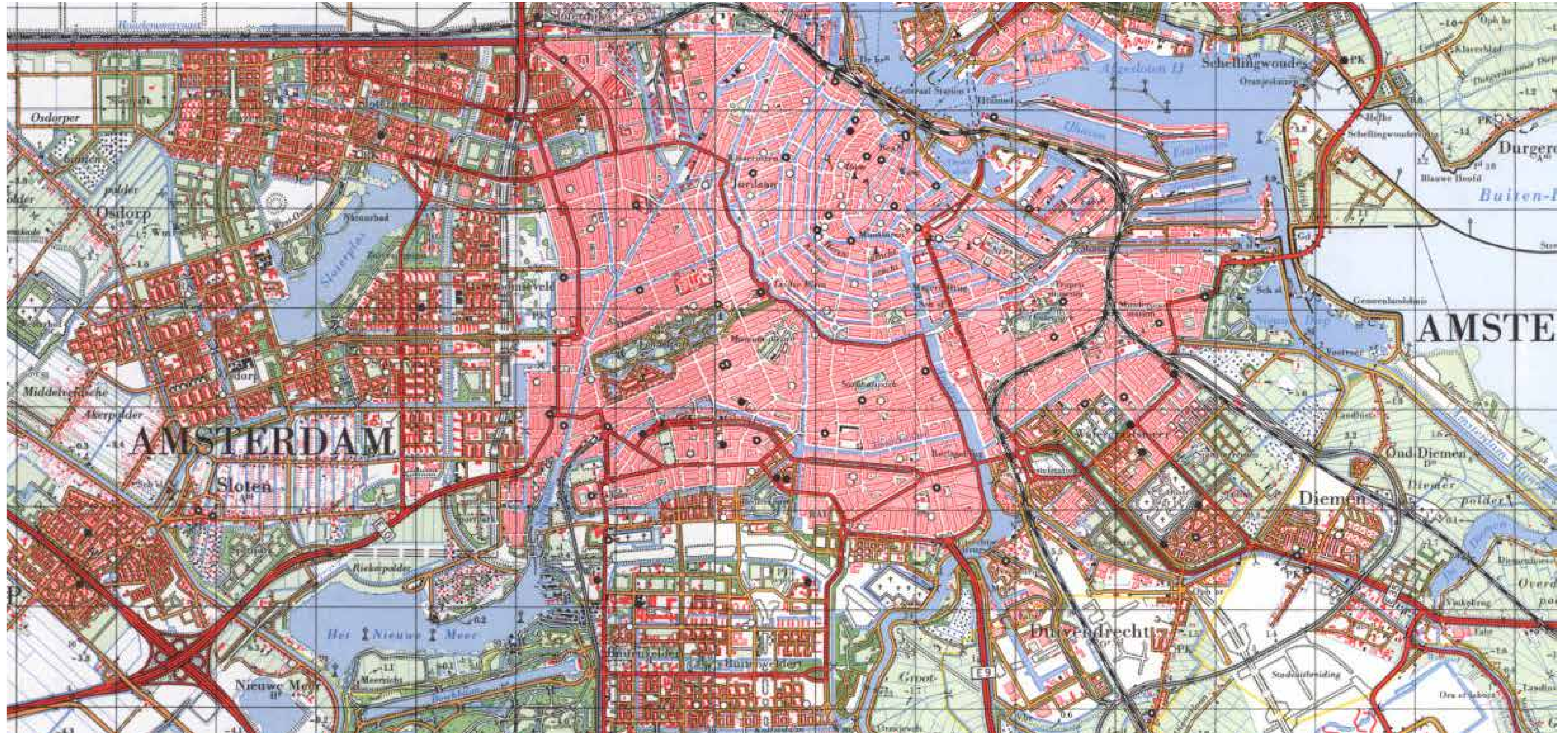
“De Ring lijkt nu iets eeuwigs, maar de weg is pas begin jaren negentig voltooid. In de tussentijd is hij al van karakter veranderd, van een autonome brok infrastructuur ver van alles in een wal waar de stad tegenaan klotst. Het is een barrière maar ook een luwte; een rafelrand waar nieuwe dingen kunnen ontstaan.”

Michiel van Iersel in NRC (2014)

Ontstaan uit behoefte Rijk en stad: de auto centraal



Positie van de Ring tussen 'oude' en 'nieuwe' stad



Inpassingsoefening gelukt?



In de tussentijd verder verbreed en verdicht



Levert problemen op, maar over het algemeen heerst acceptatie

'Ringweg A10 is gevaarlijkste snelweg van Nederland'



In juli 2015 viel een vrachtwagen bij het knooppunt Amstel van de A2 met de A10 dwars door de vangrail van een viaduct.
© ANP

'Amsterdammer rondom A10 leeft 79 dagen korter'

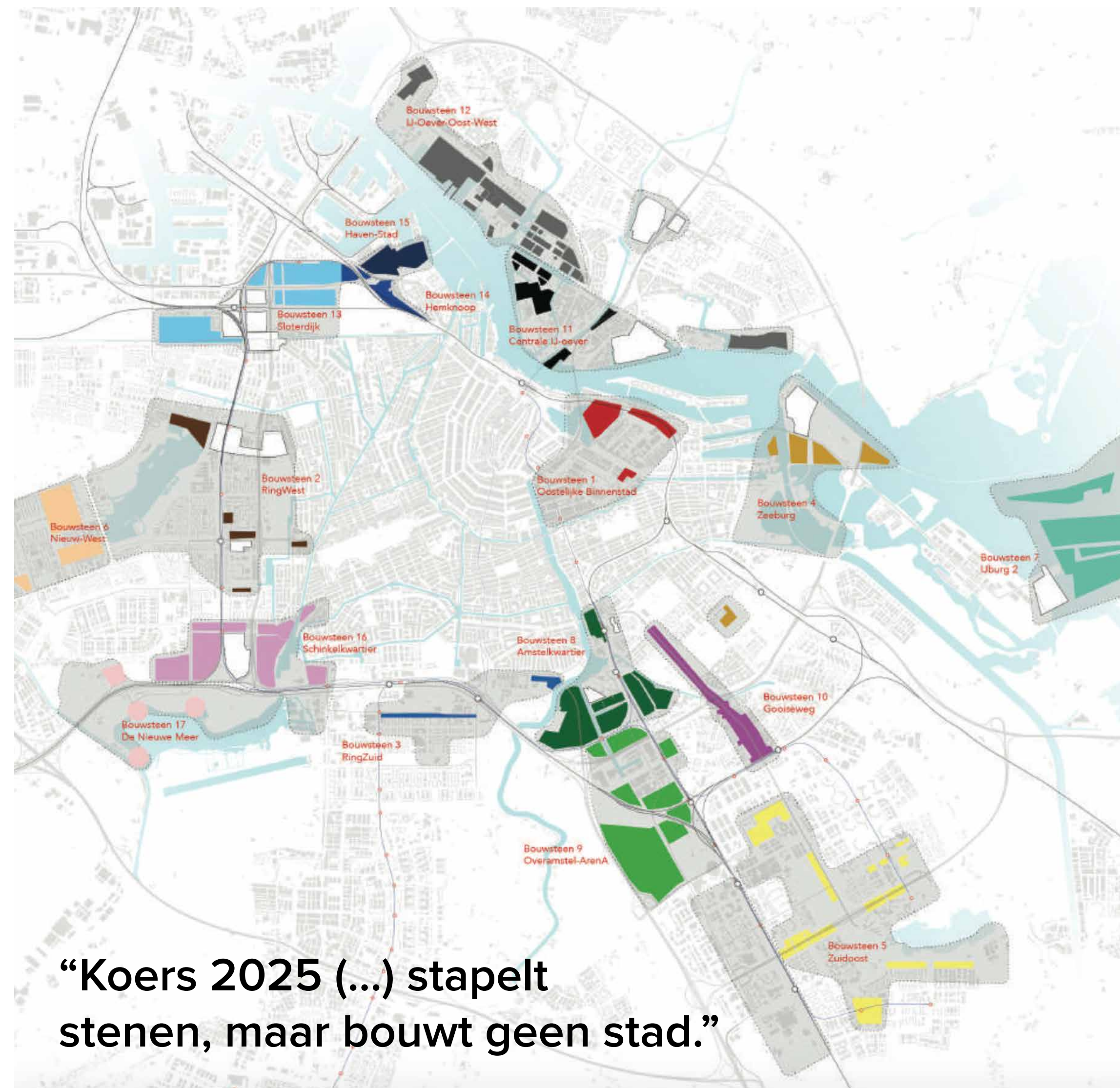


Flats langs de A10 in Amsterdam. © ANP

Nieuw voer voor discussie: binnenstedelijk verdichten

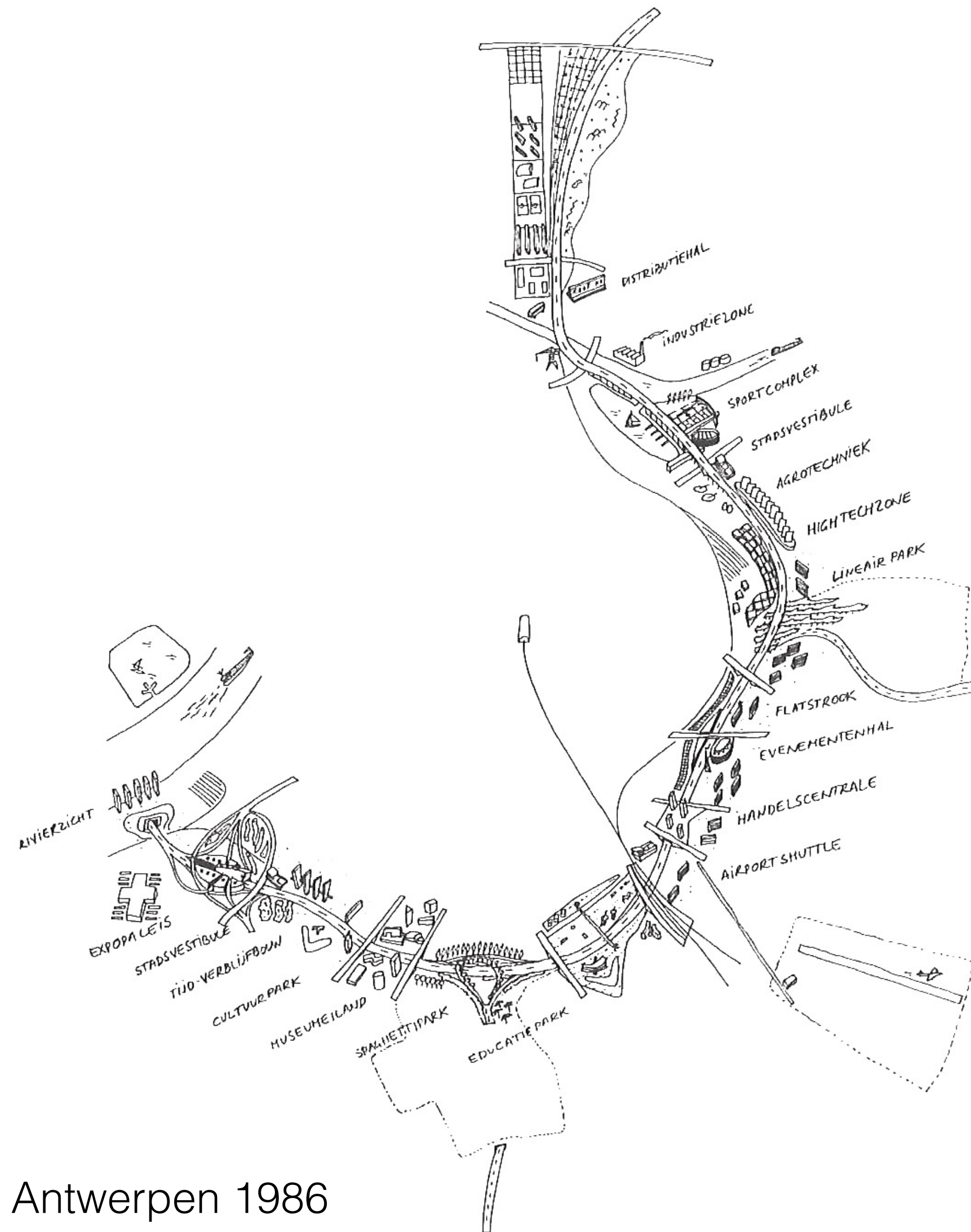


“De Ringweg is niet een zone aan de rand van de stad, maar een zone in het midden, precies op de juiste plek.”

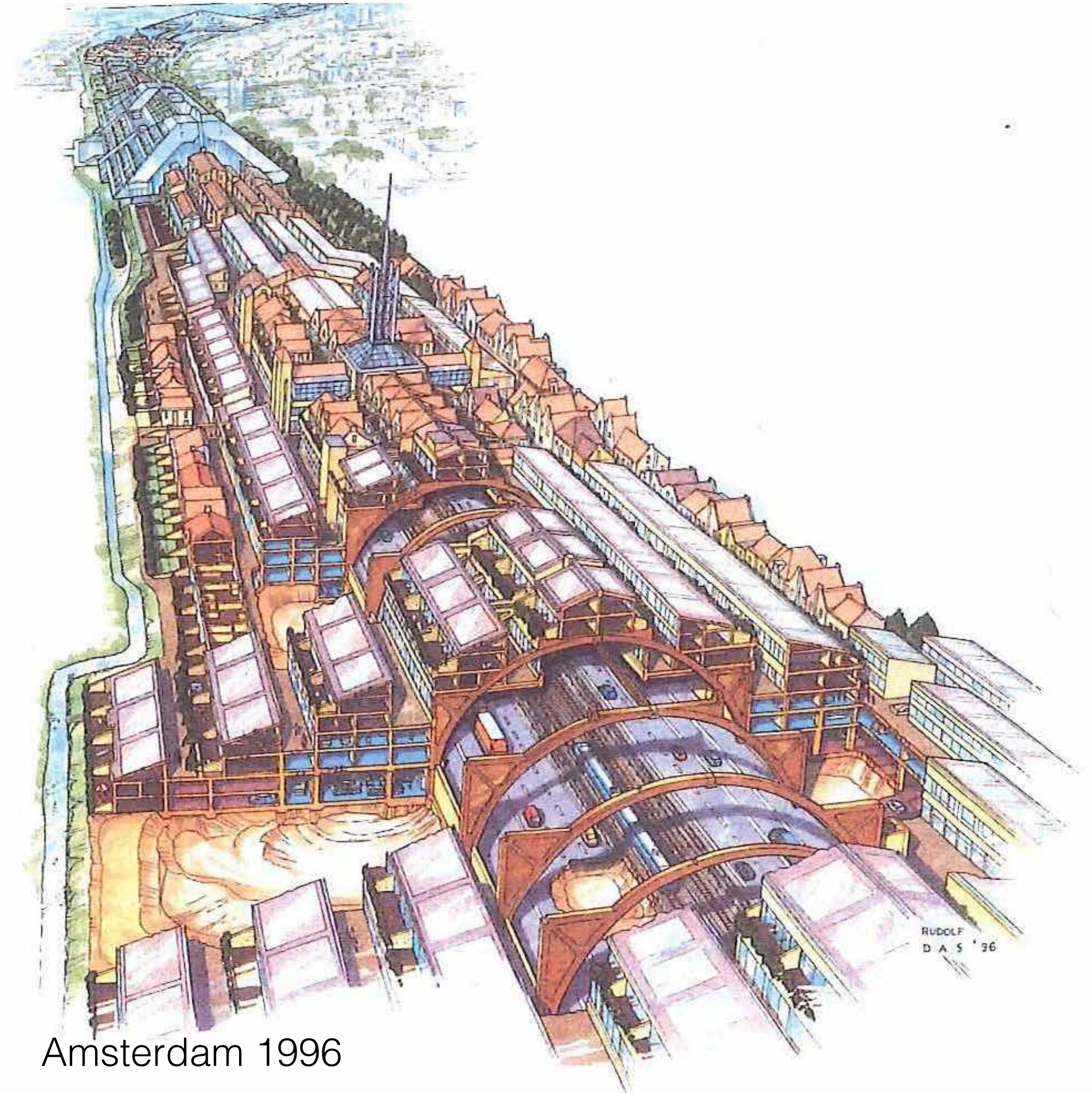


“Koers 2025 (...) stapelt stenen, maar bouwt geen stad.”

Ring was al vaker onderdeel stedenbouwkundig discours



Antwerpen 1986

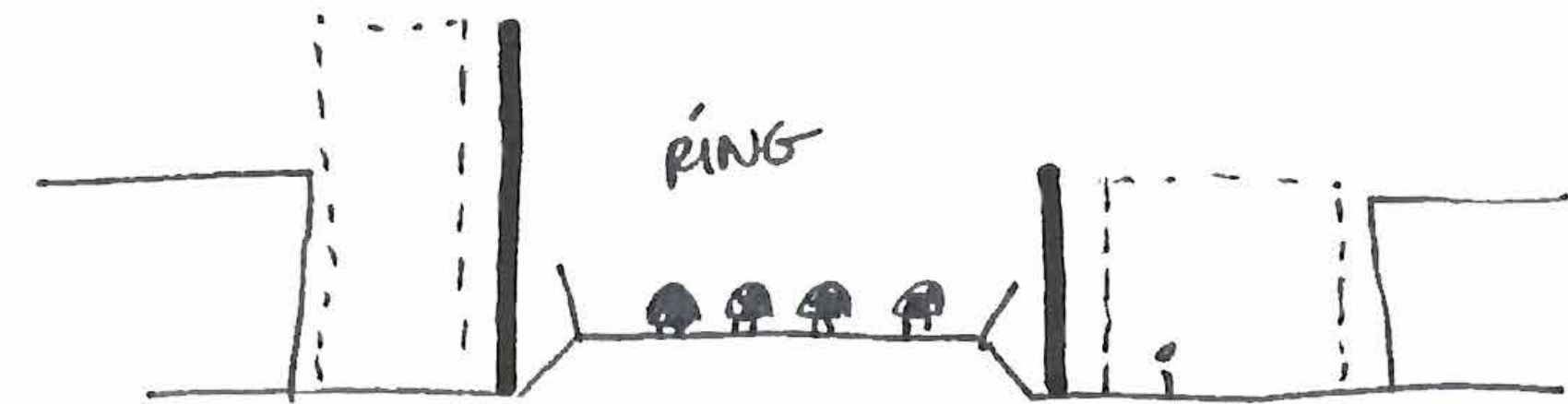
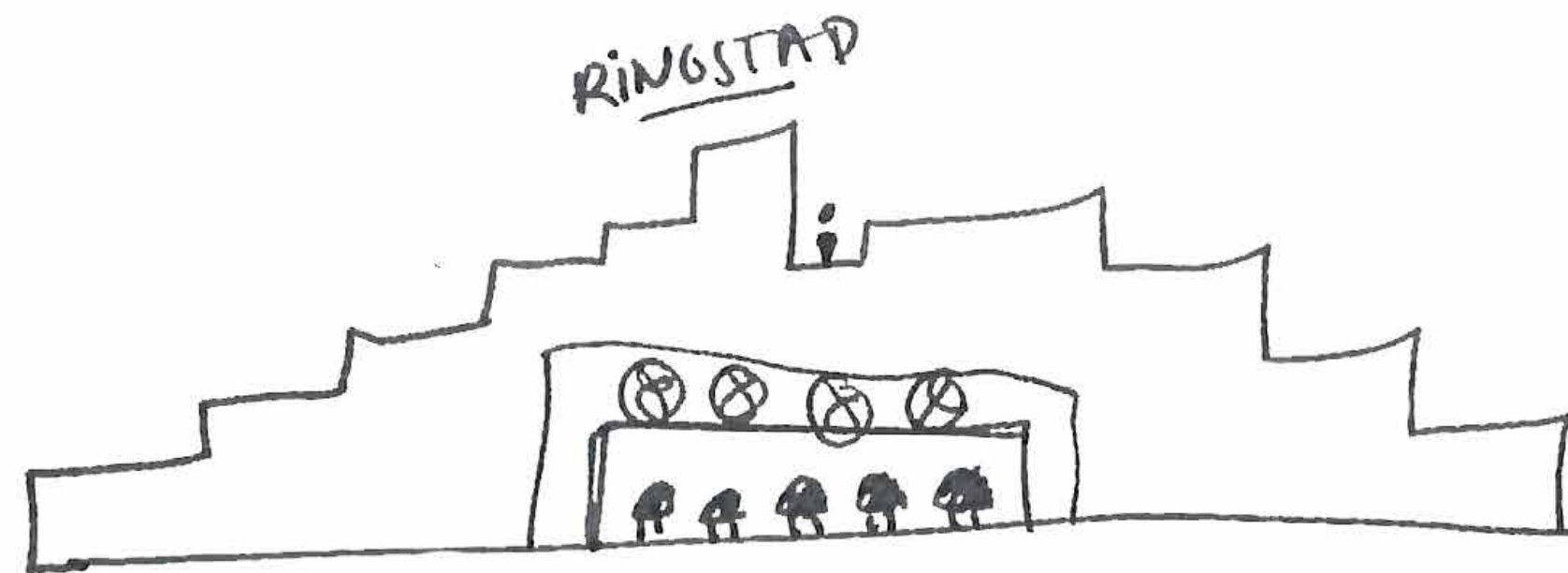
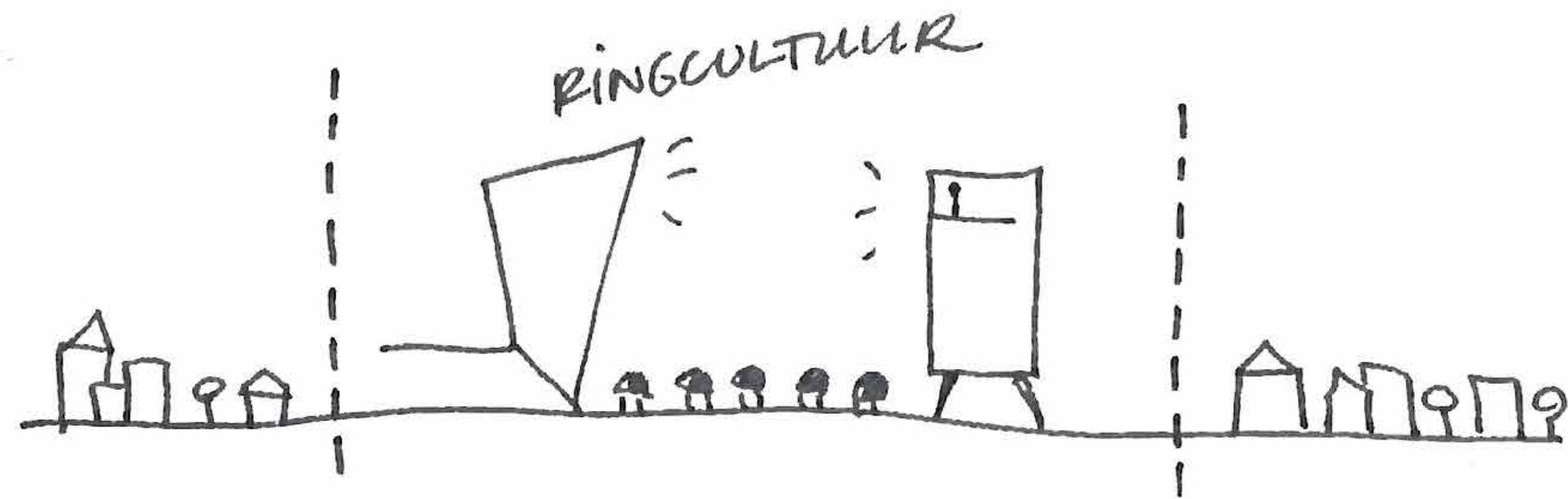


Amsterdam 1996

Trend van vandaag: verstoppen of bouwtechnisch de hinder verminderen



Kritiek: moet de Ring maar toegedekt en weggestopt worden?



Wat is de rol van de Ring in de groei van Amsterdam?

“Zijn er mogelijkheden, om de Ring op een andere manier vorm te geven, waardoor de stad de ring kan omarmen, i.p.v. isoleren of verstoppen?”



Mijn positie: hoe kun je stad maken in het gebied rond de Ring?



EXPLORING



In-between urban exploration

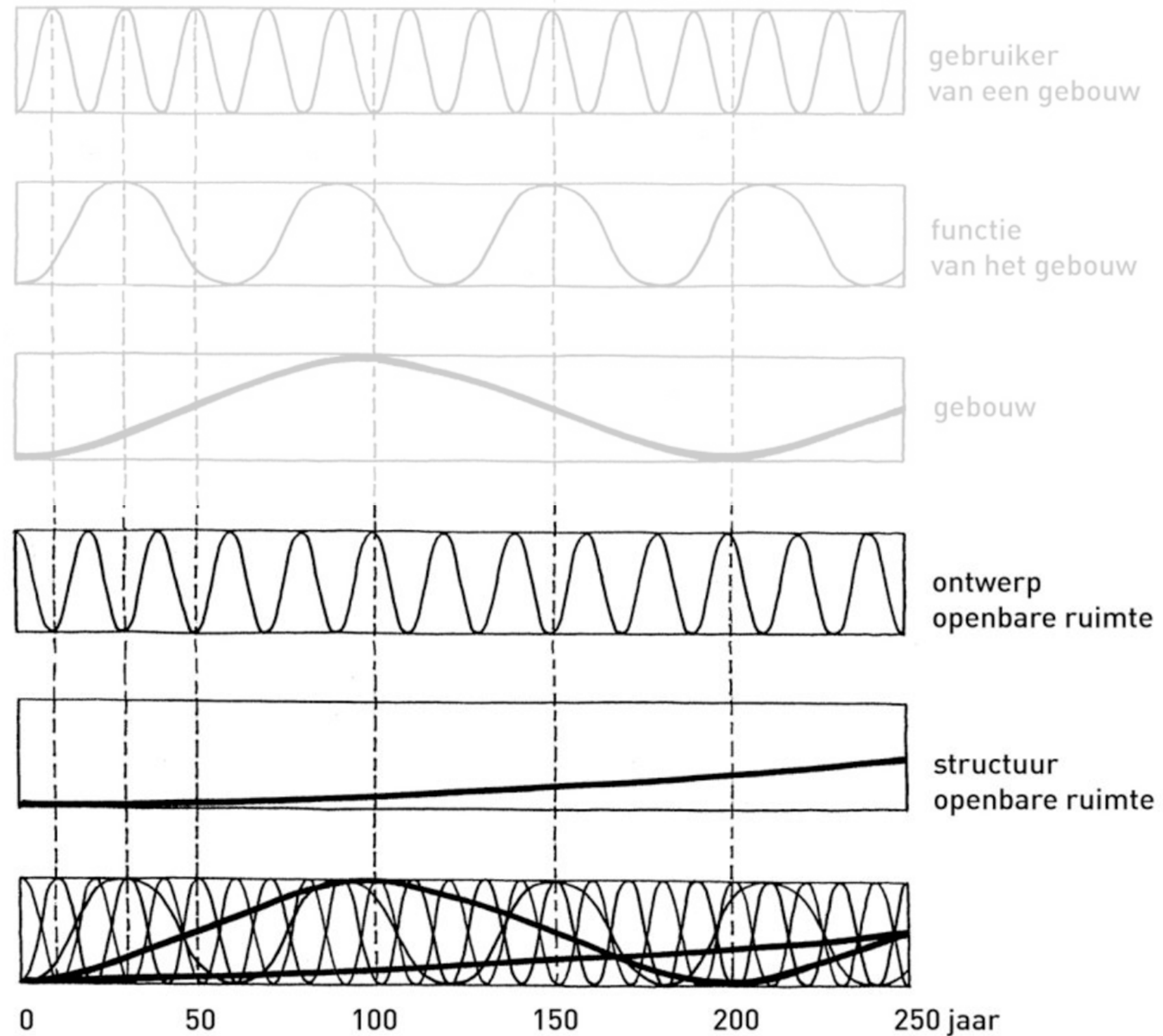
District/corridor scale



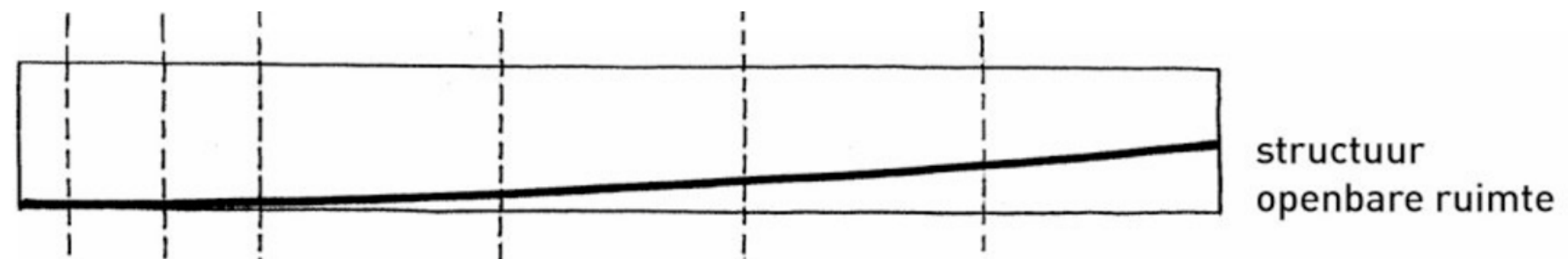
RINGCULTURE

Visie

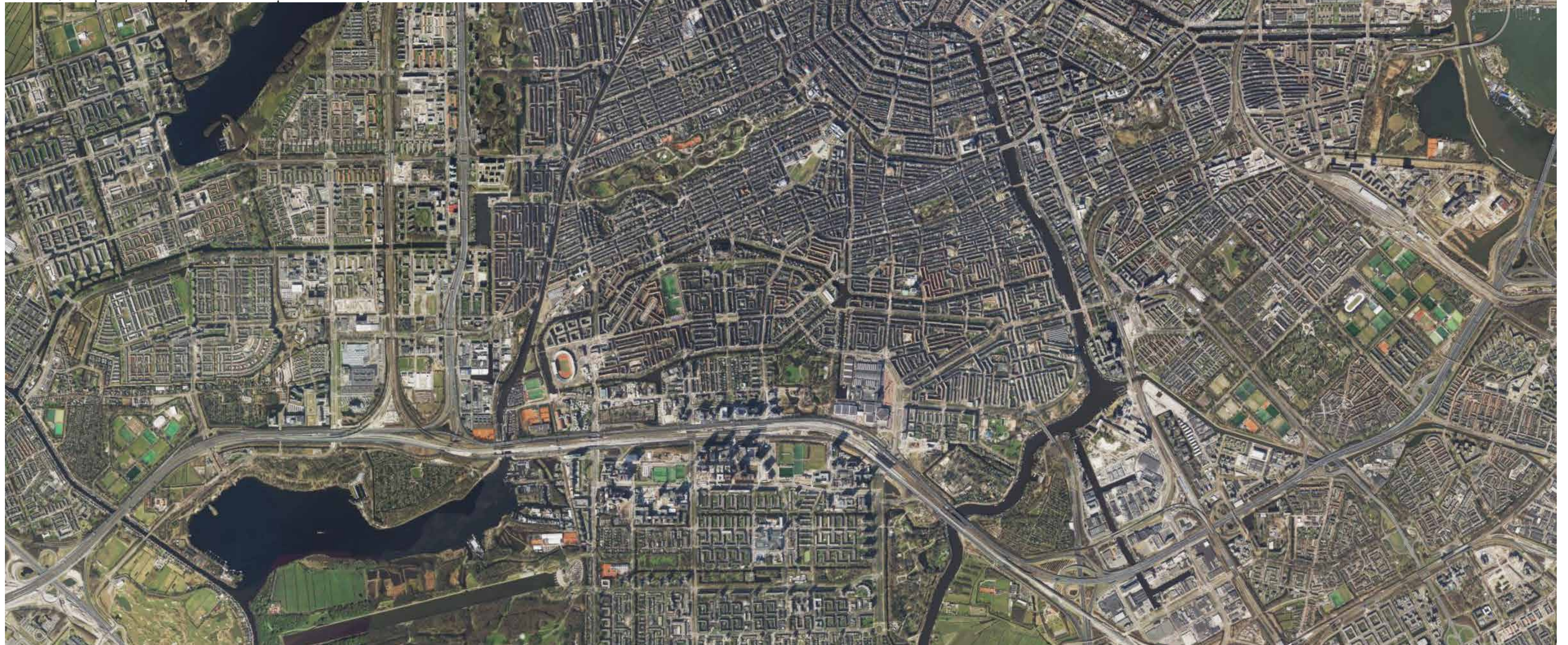
Onze stedelijke inrichting verandert sneller dan je denkt



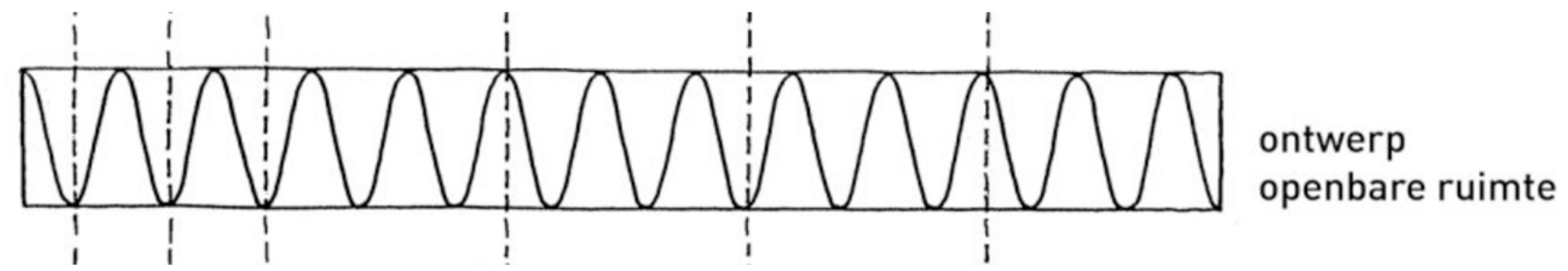
Ring als 'robuste' structuur die de tand des tijds zal doorstaan



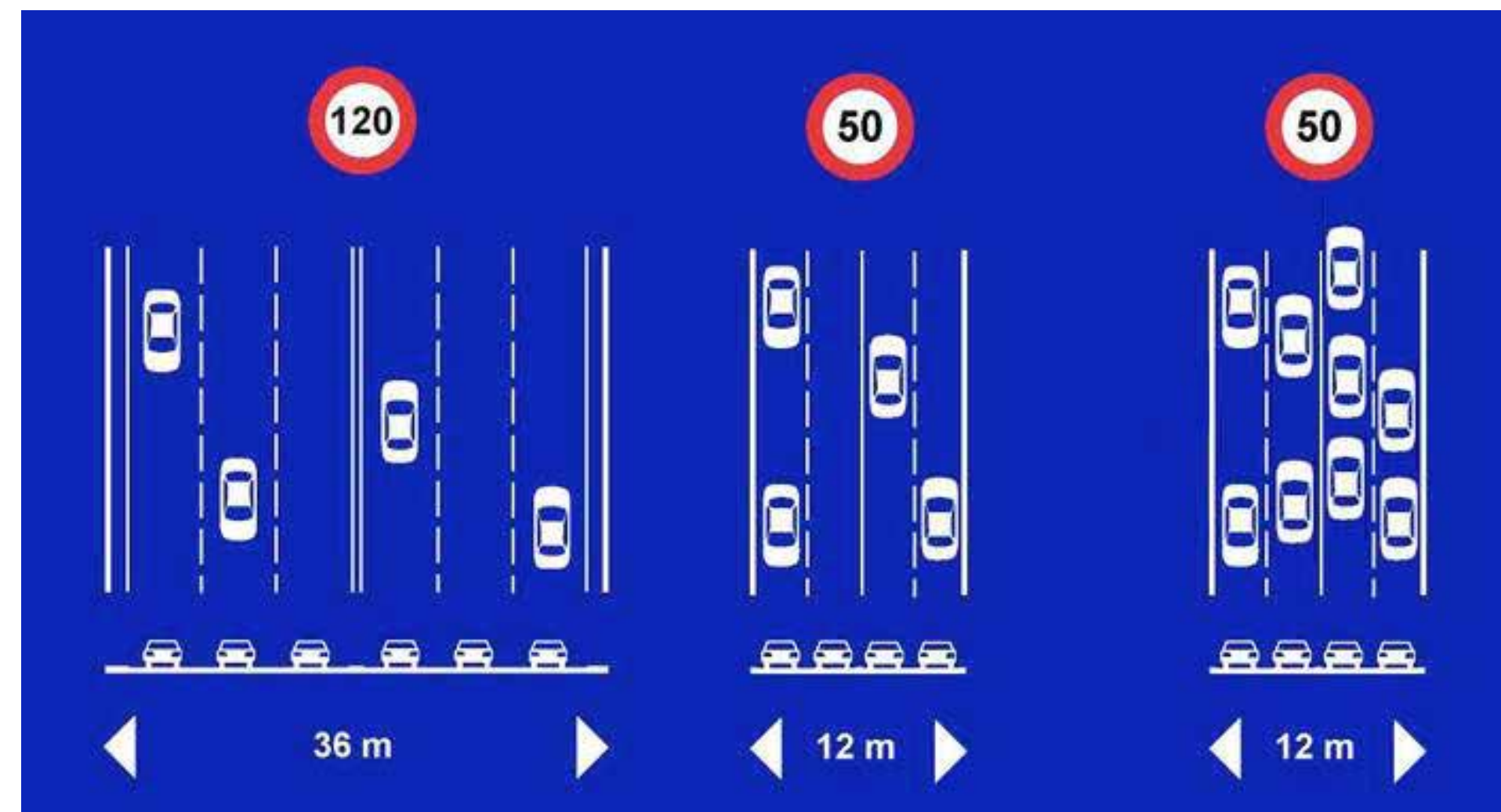
mentaal verankerd
functionele structuur



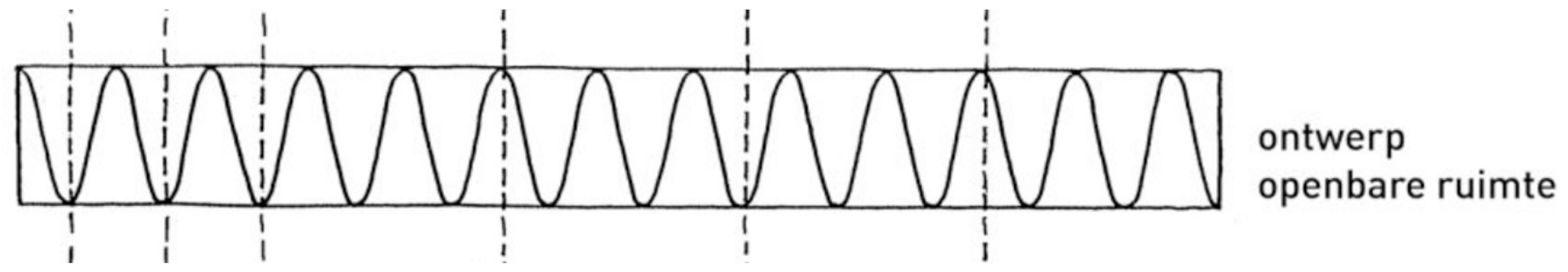
Mobiliteitstrends van invloed op de inrichting van de ring (1/3)



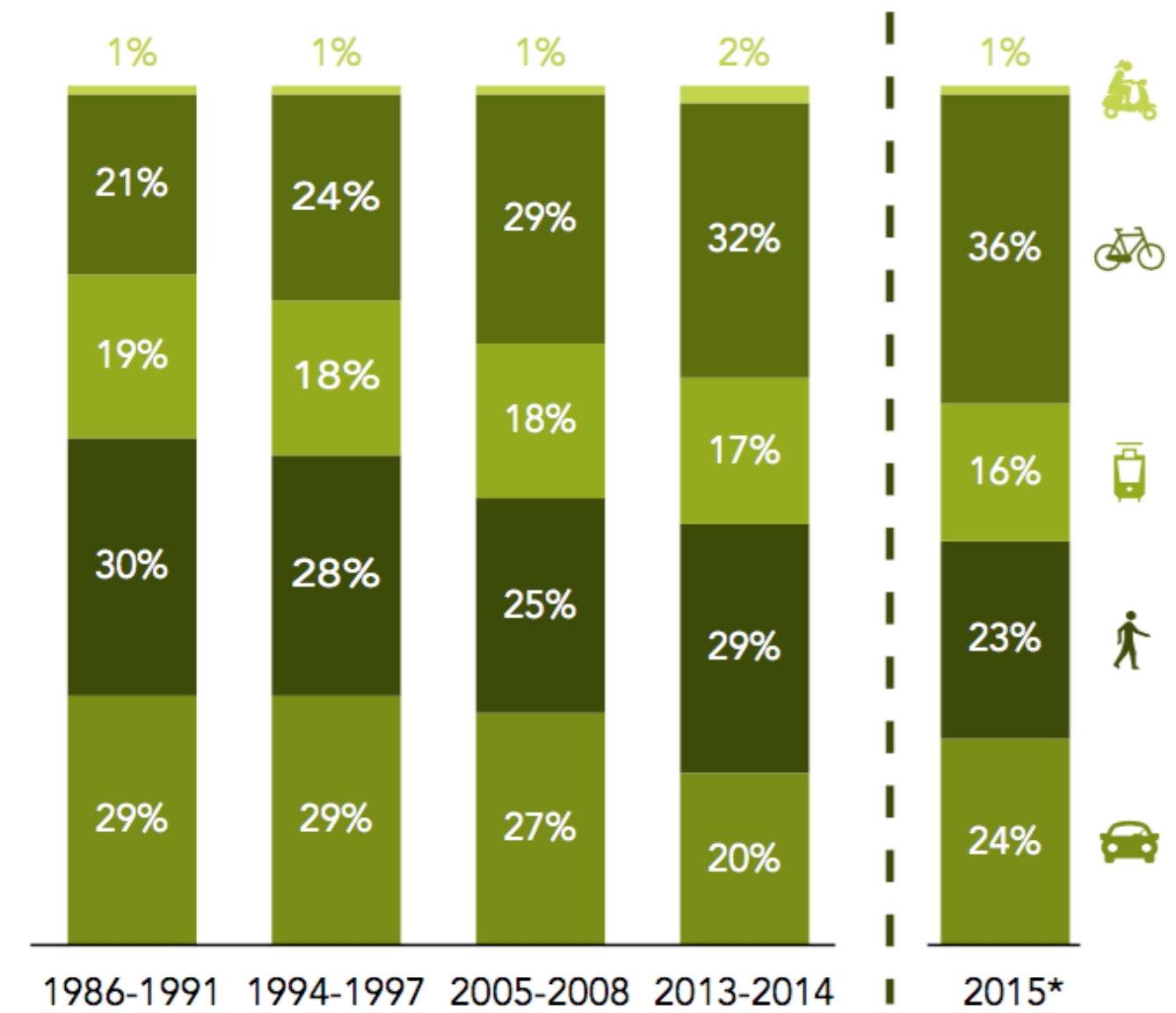
technologische veranderingen
elektrisch en automatisch: slankere weg



Mobiliteitstrends van invloed op de inrichting van de ring (2/3)

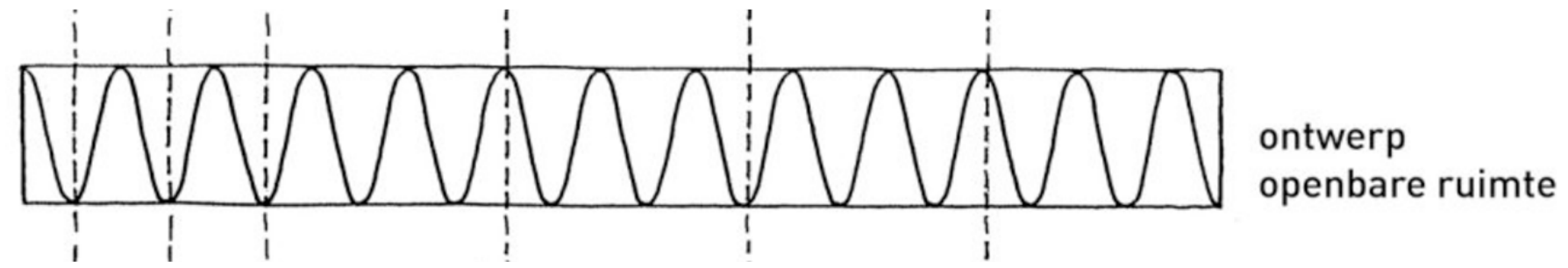


gedragsveranderingen
stedeling heeft voorkeur voor fiets,
auto als aanvulling



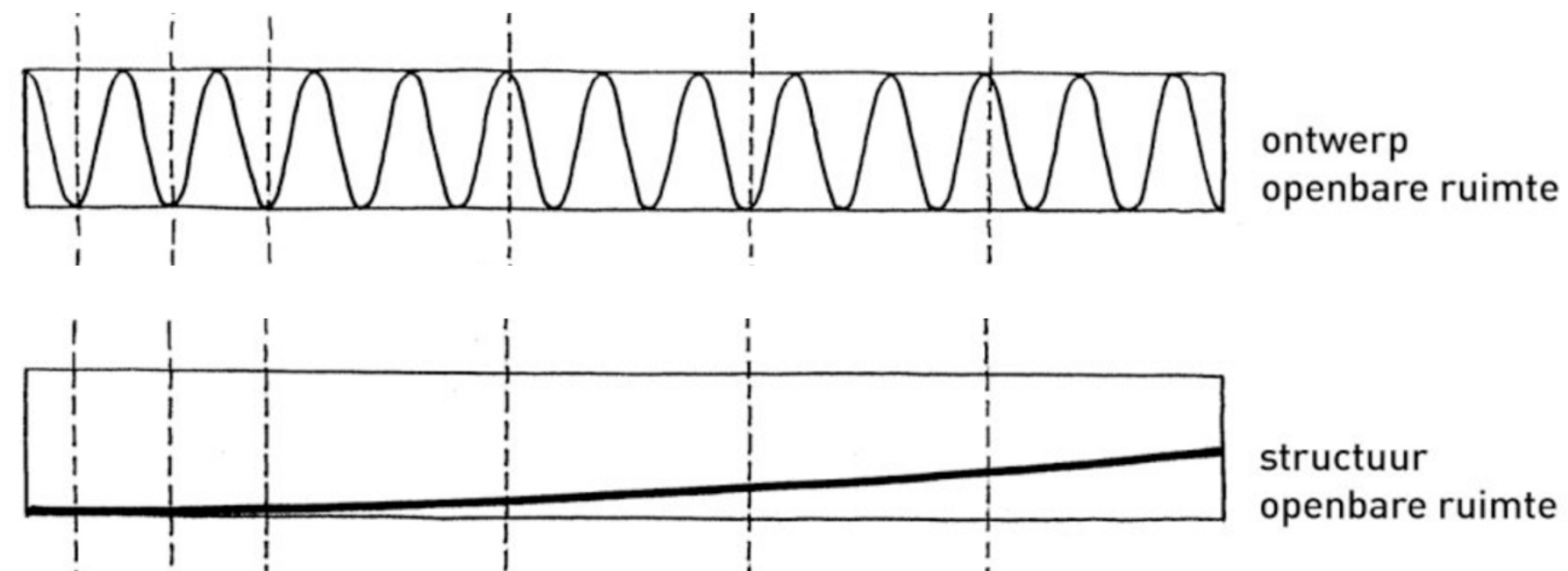
↳ Model split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

Mobiliteitstrends van invloed op de inrichting van de ring (3/3)



netwerk veranderingen
doorgaand verkeer hoeft niet meer over de Ring door 'Tweede Ring'

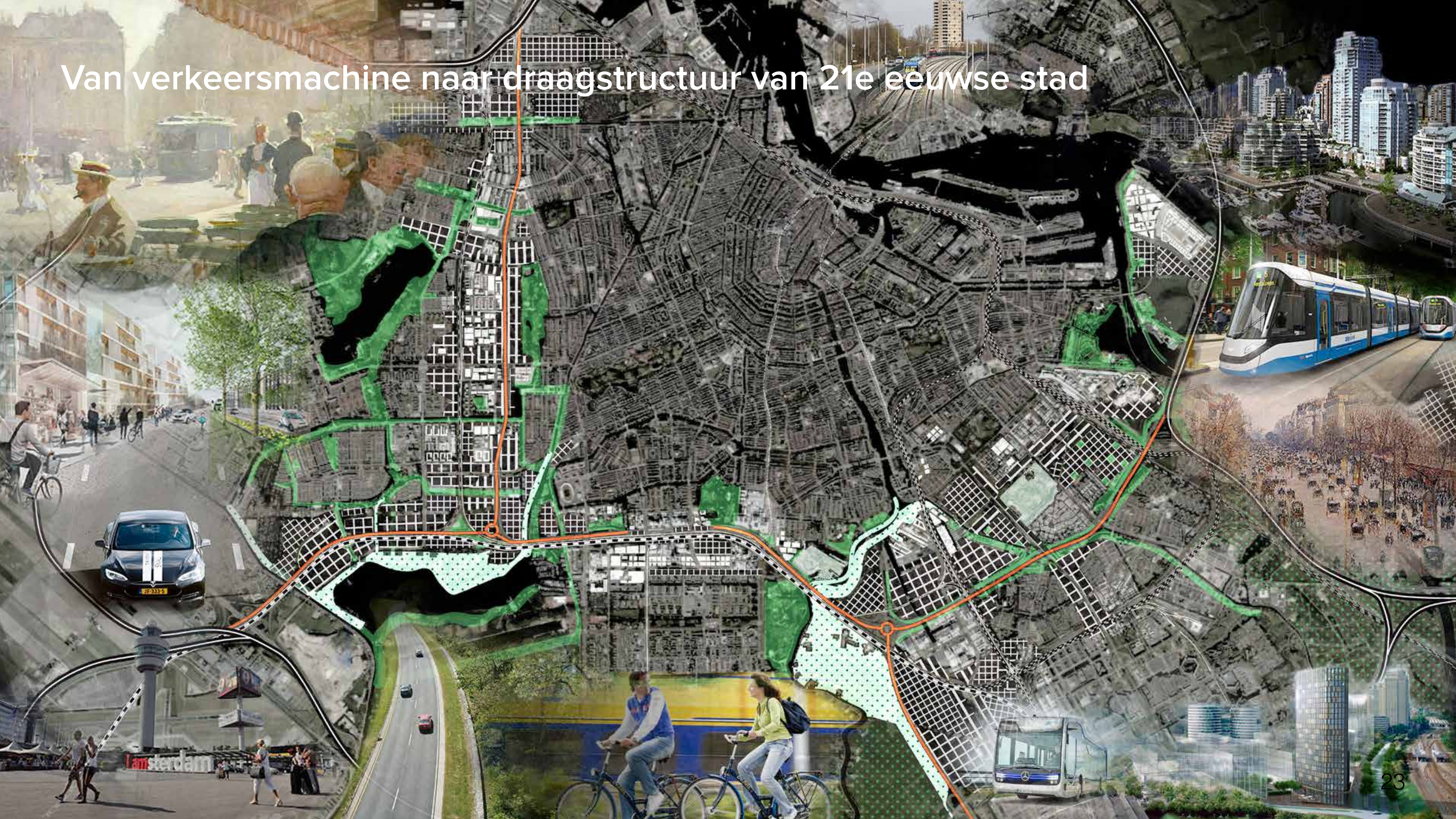




auto bezorgt minder overlast & krijgt niet langer voorrang

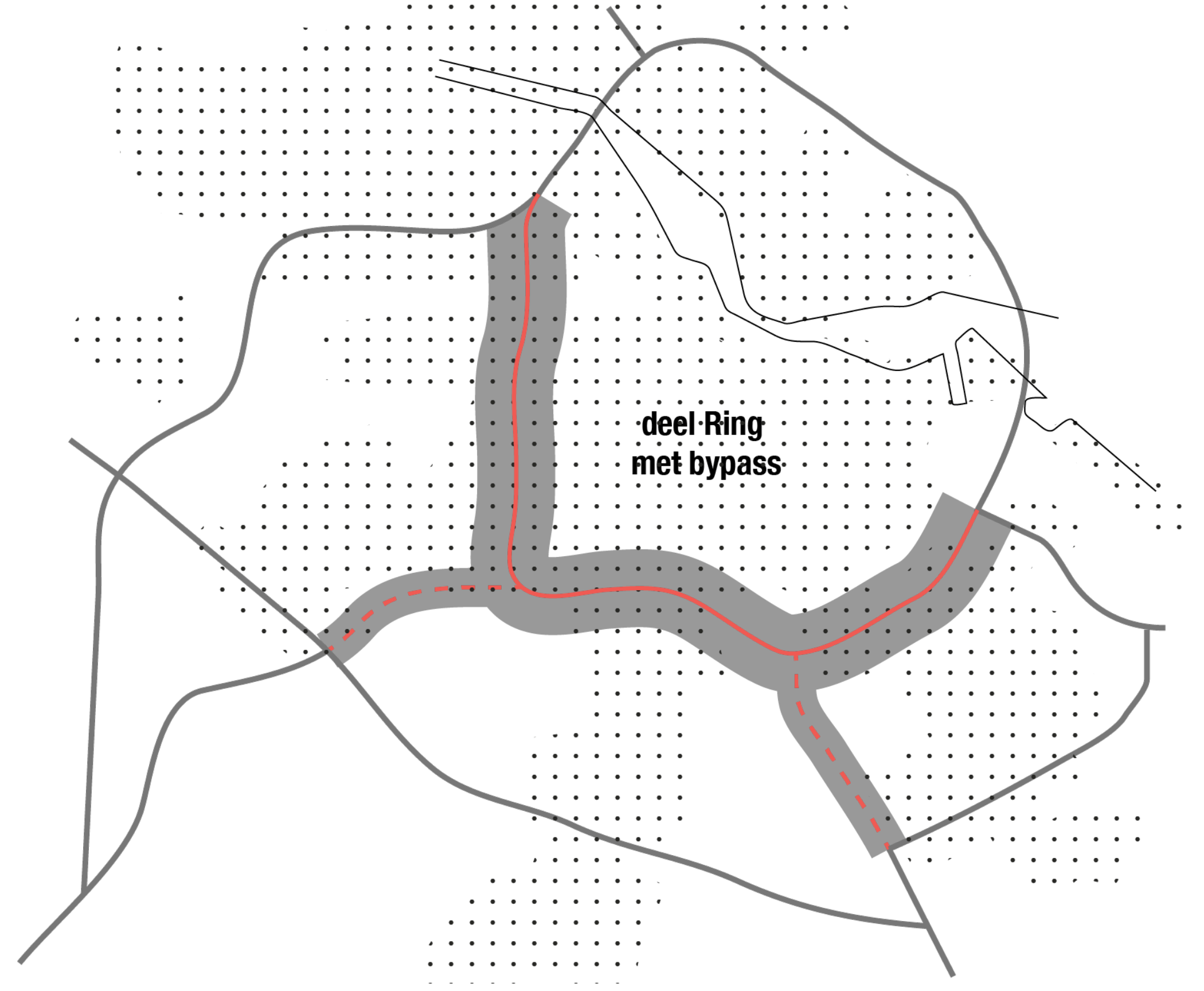
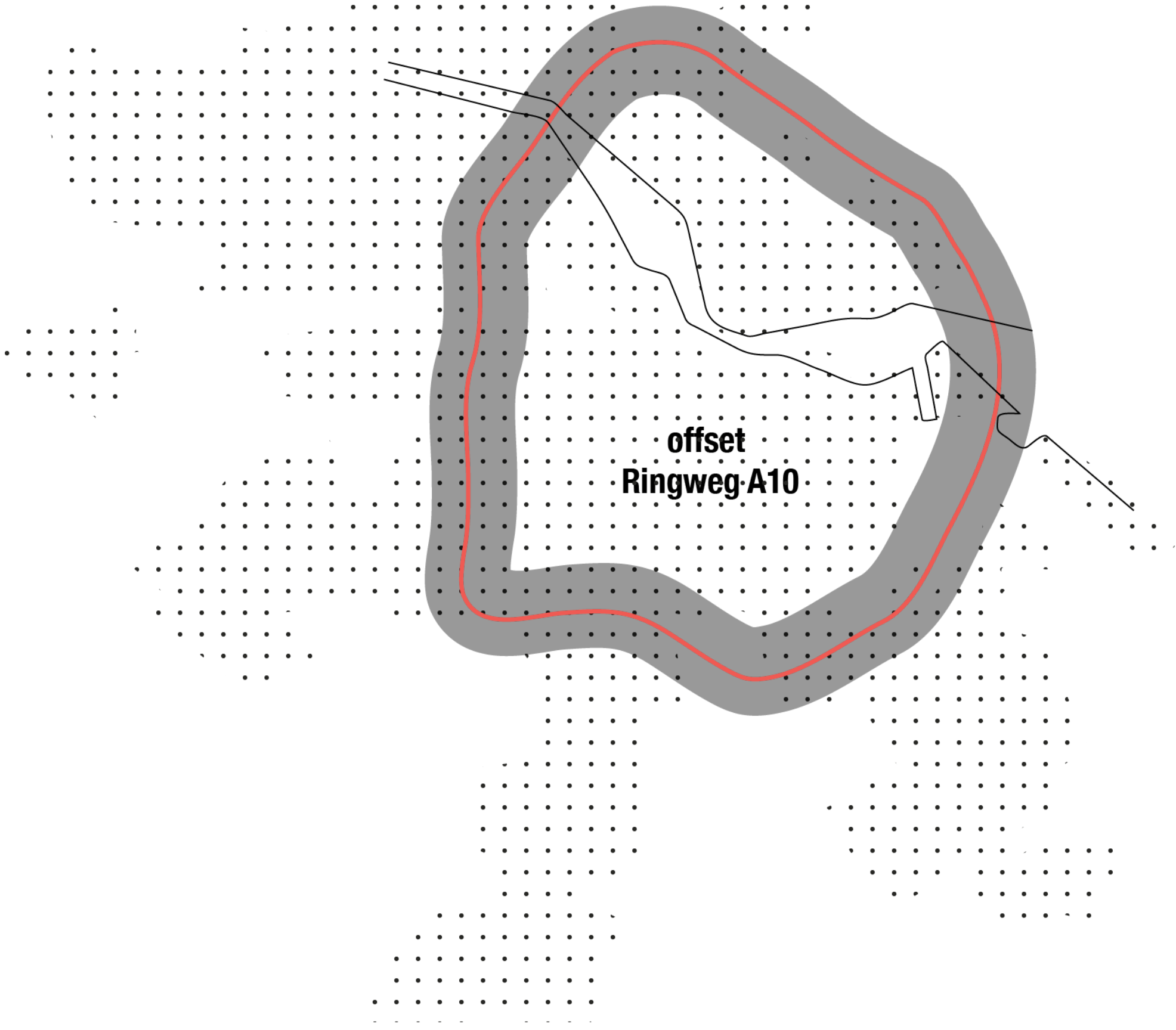
ring blijft ring, maar nu staat stadsontwikkeling centraal

Van verkeersmachine naar draagstructuur van 21e eeuwse stad



Verkenning

Verandering van het gebied gedurende het proces



Het gebied en de opgave

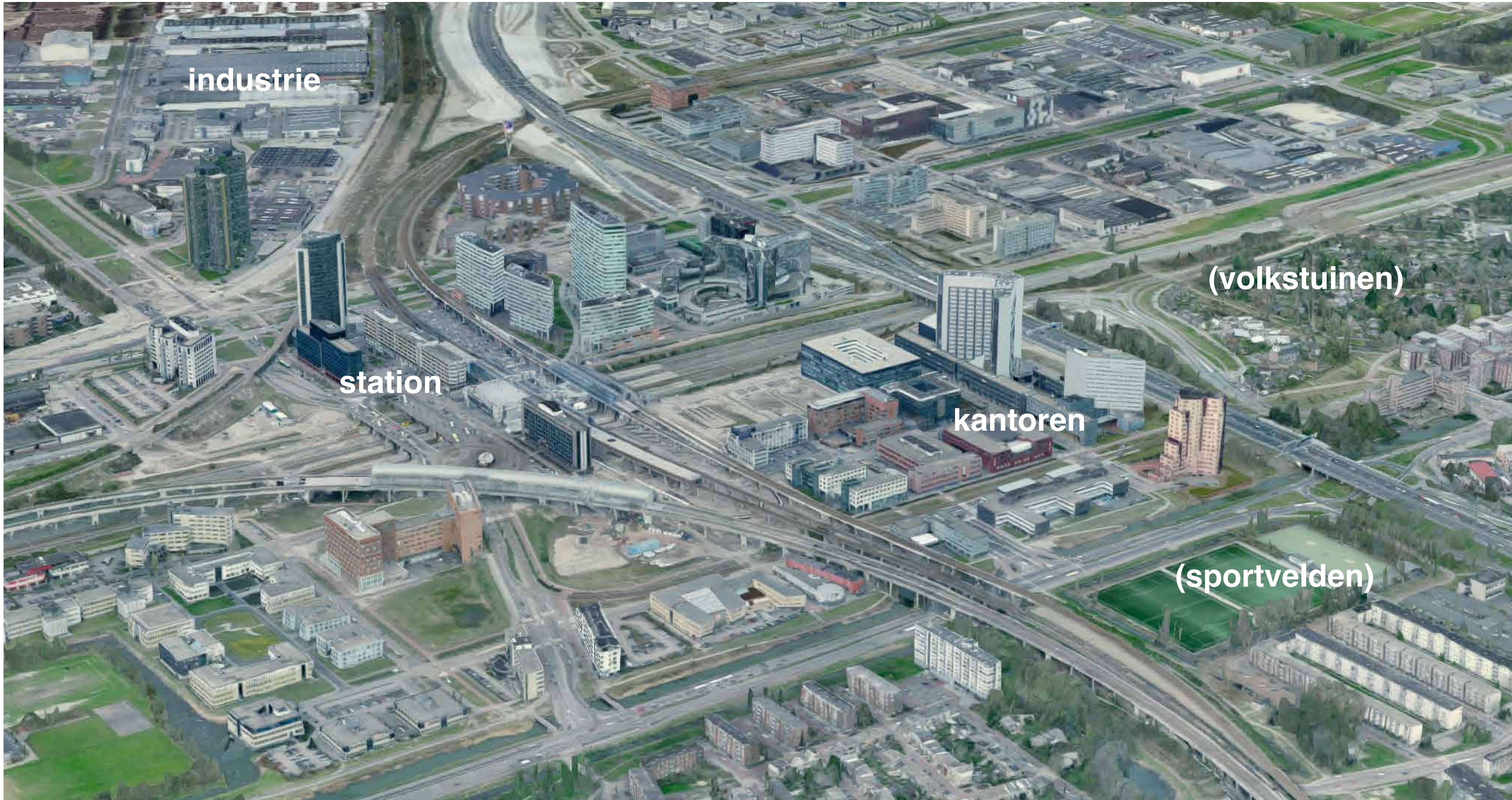


transformatieproces van sportveld/volkstuin, etc naar woon/werkgebied

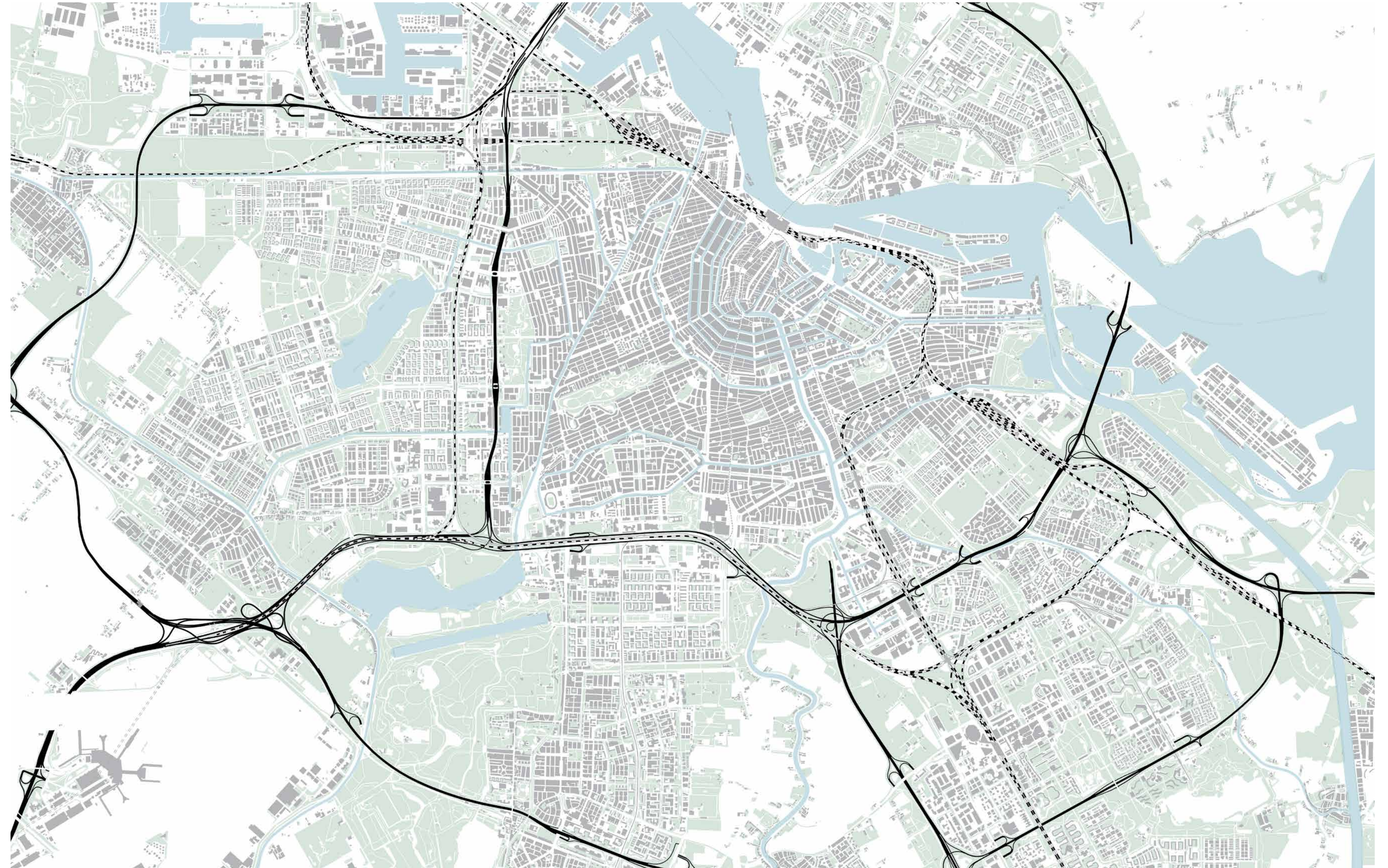
‘Snelwegfuncties’ waar hinder geen probleem vormt



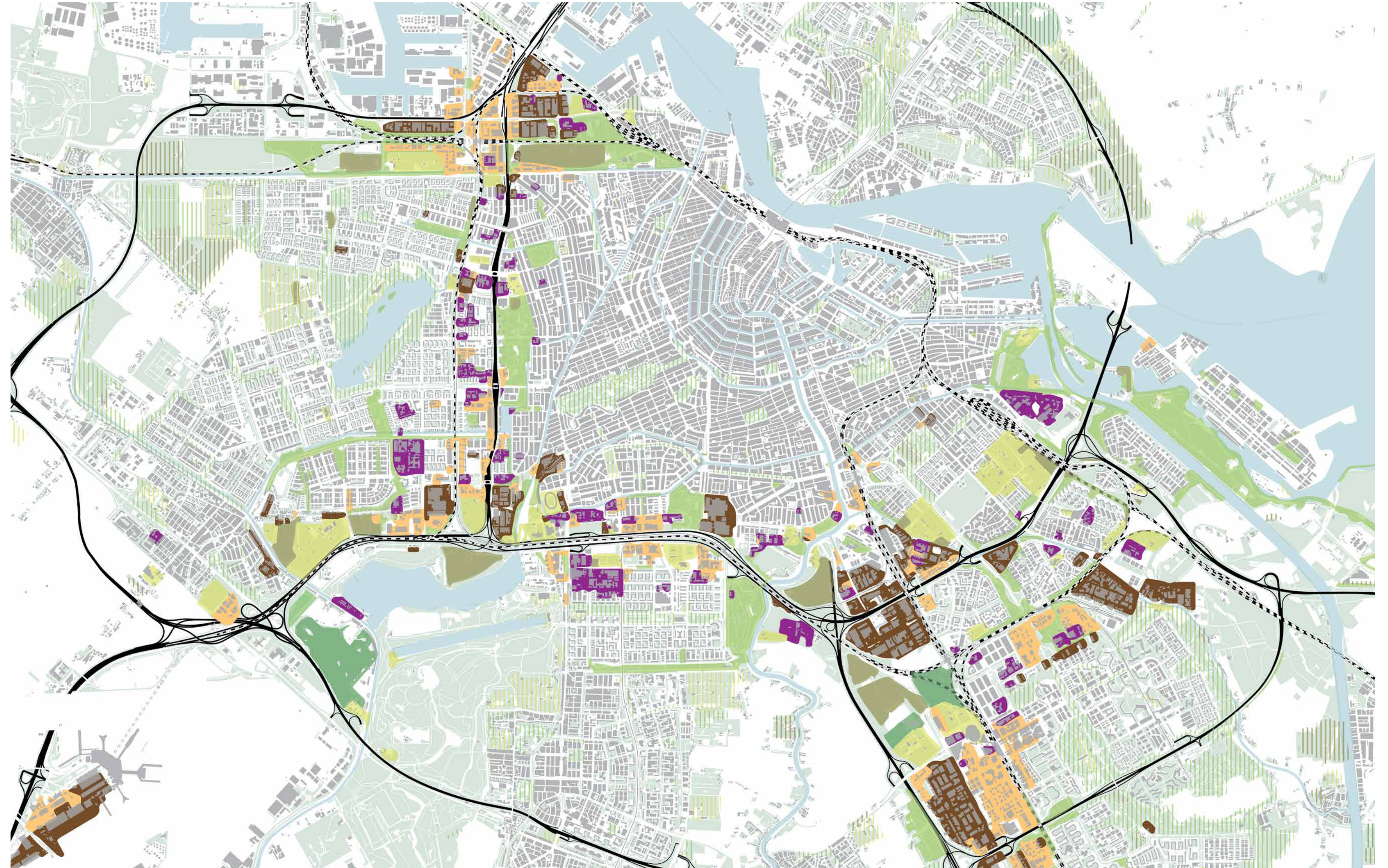
Maar ook hoogstedelijk gebied, goed verbonden



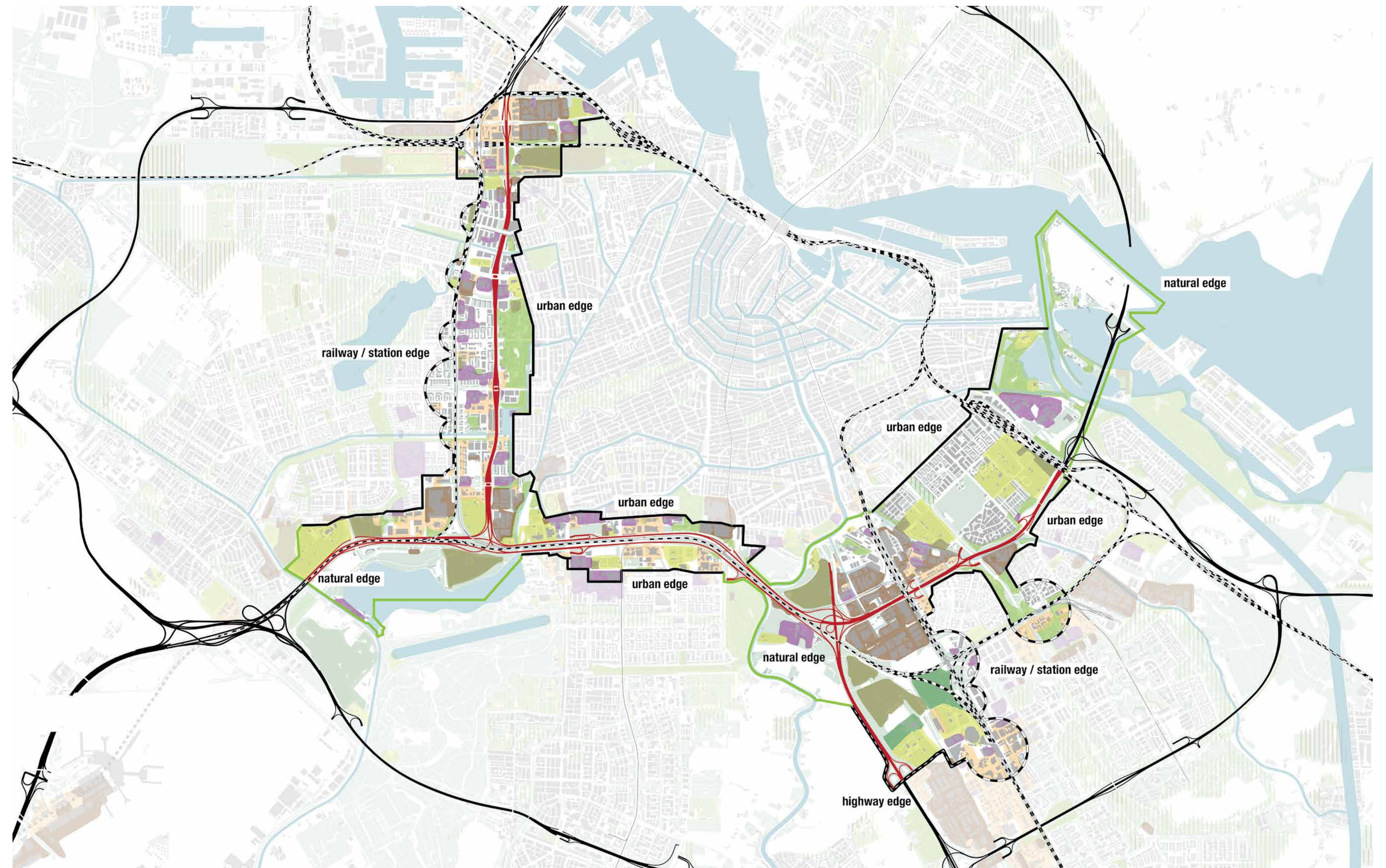
Amsterdam vandaag



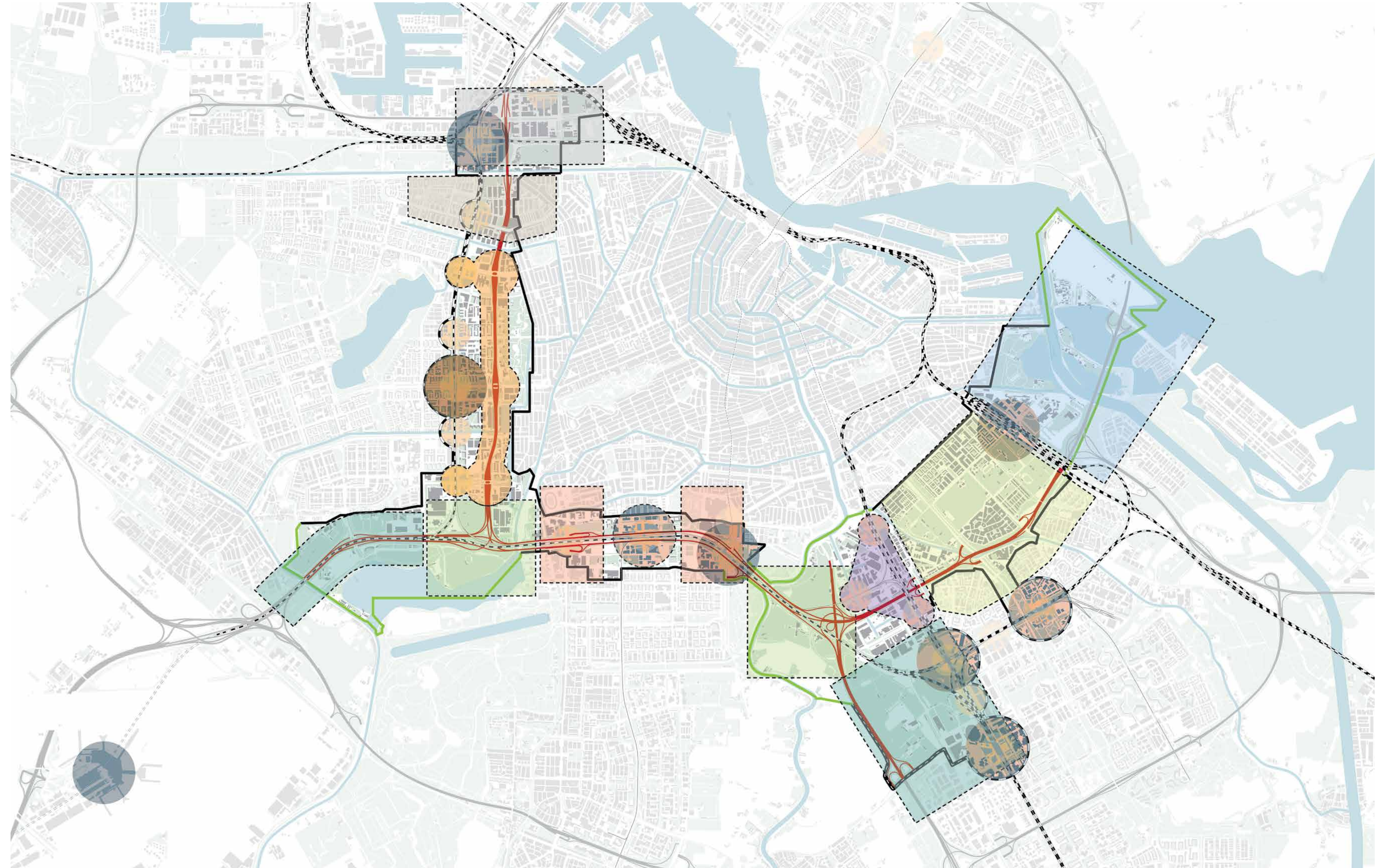
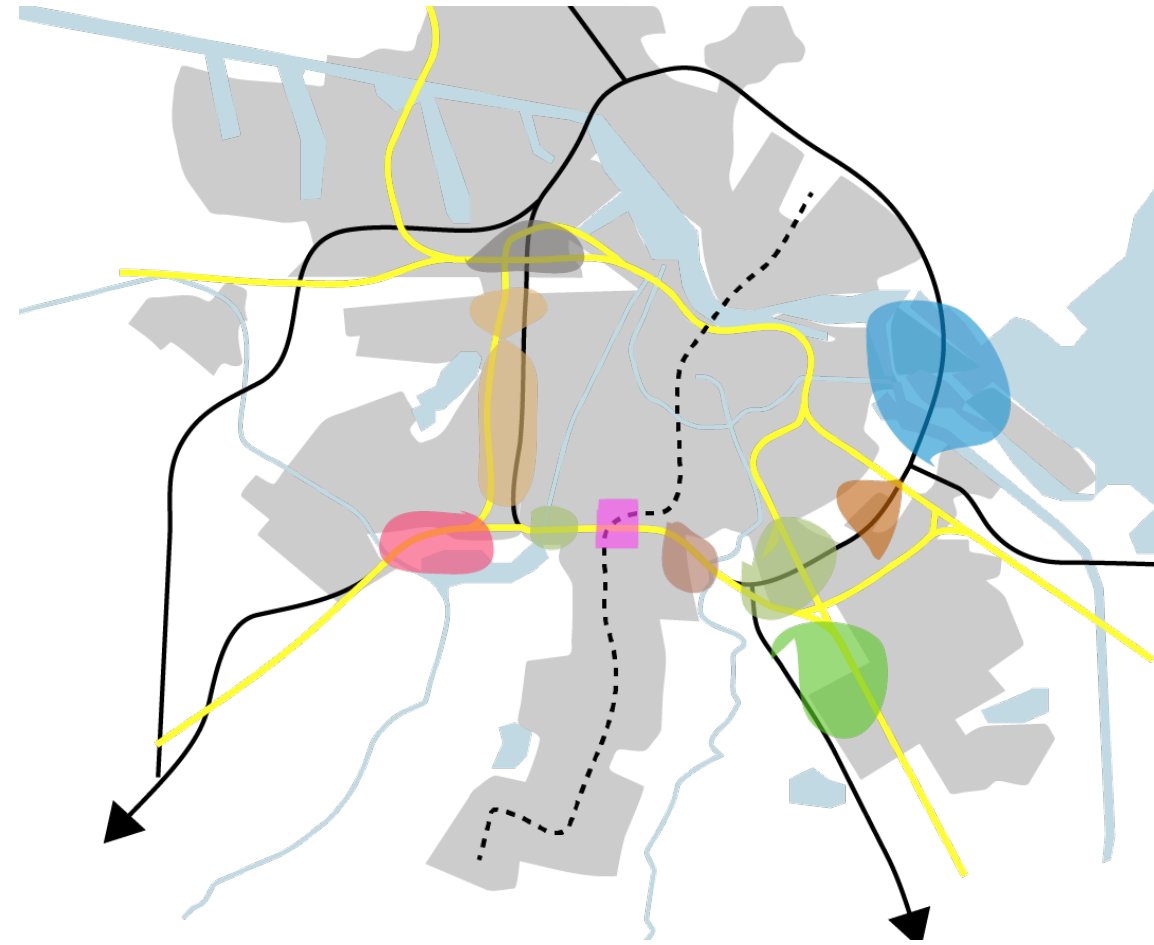
Snelwegmilieu



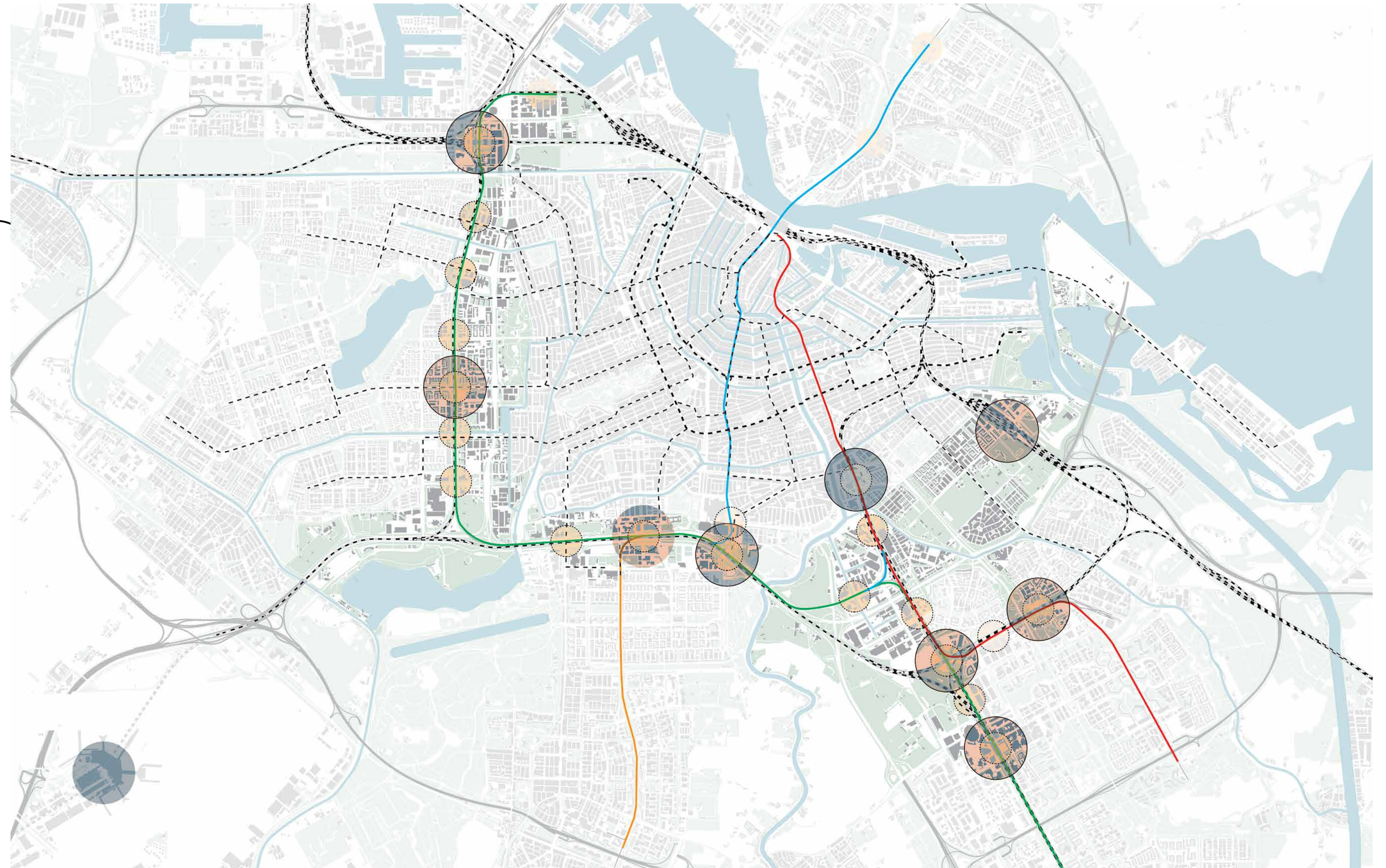
Door programmatische samenhang heeft de 'Ringzone' natuurlijke grenzen



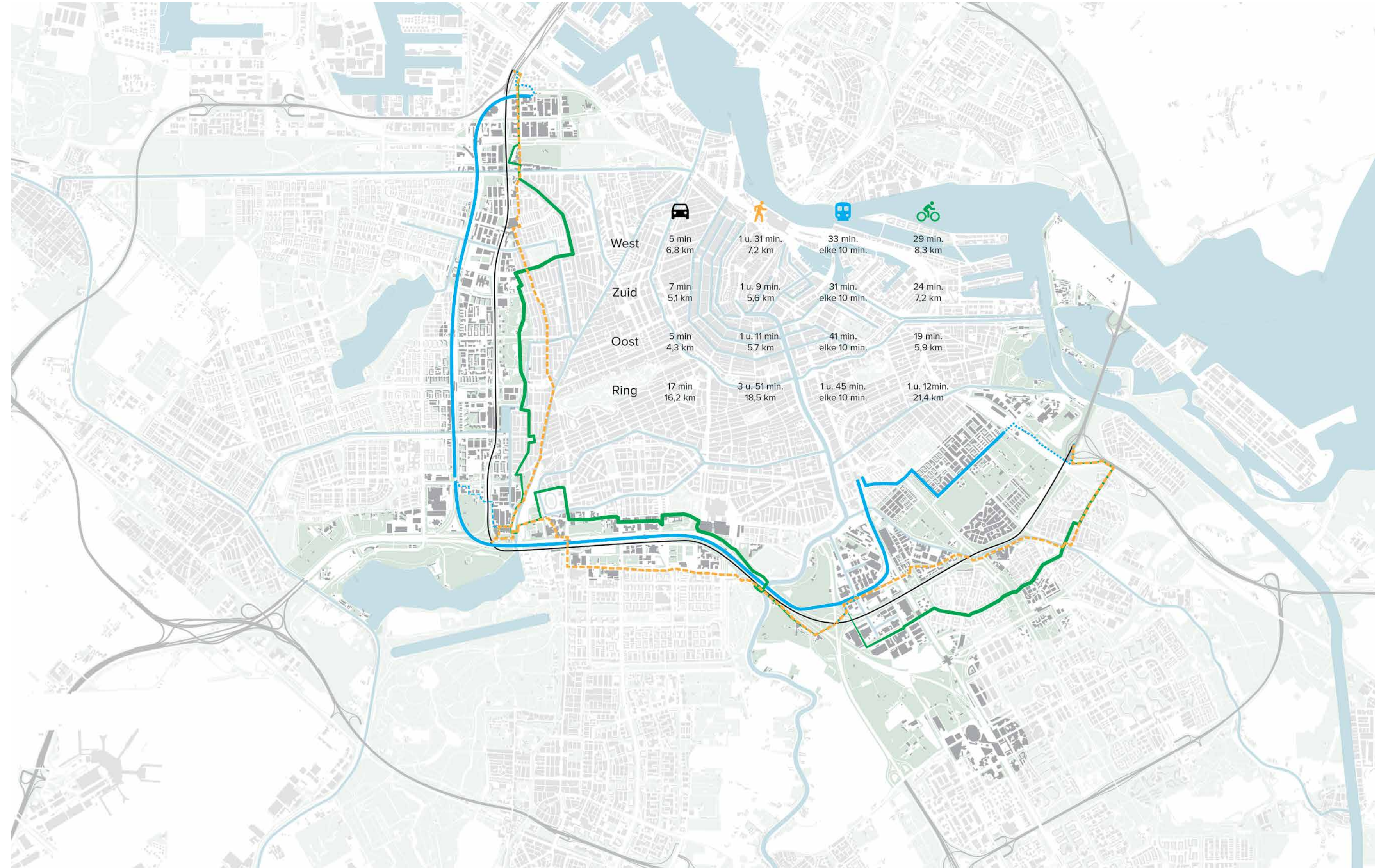
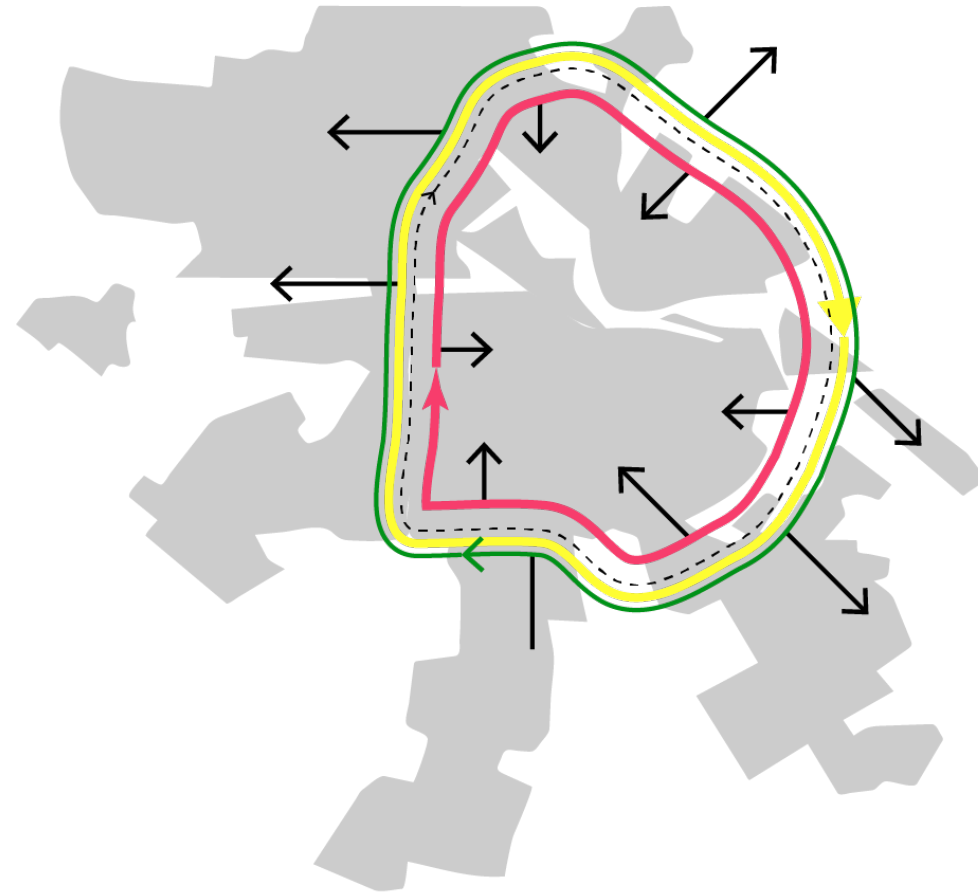
Ondanks de programmatische overeenkomsten, ruimtelijk zeer divers = kans



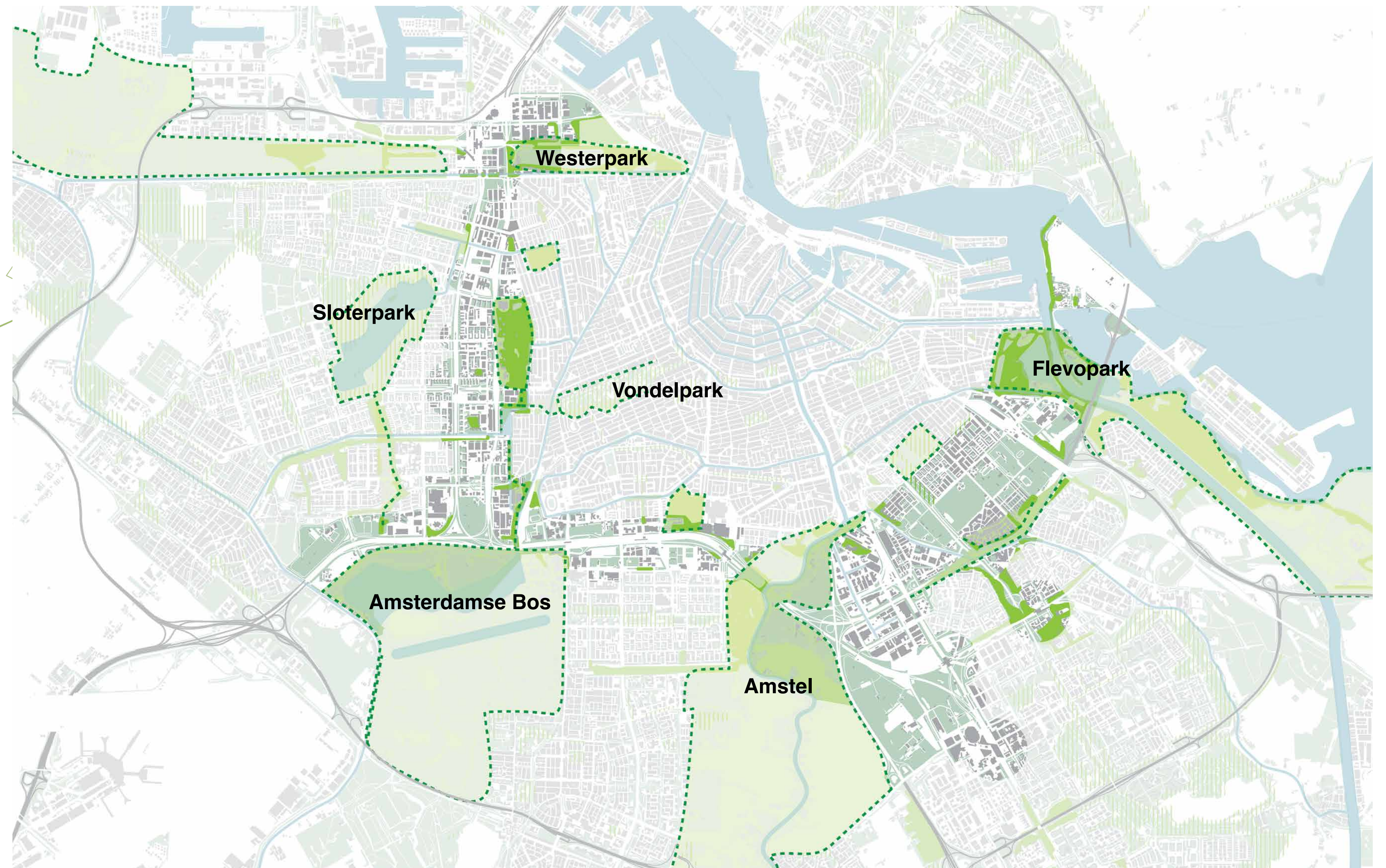
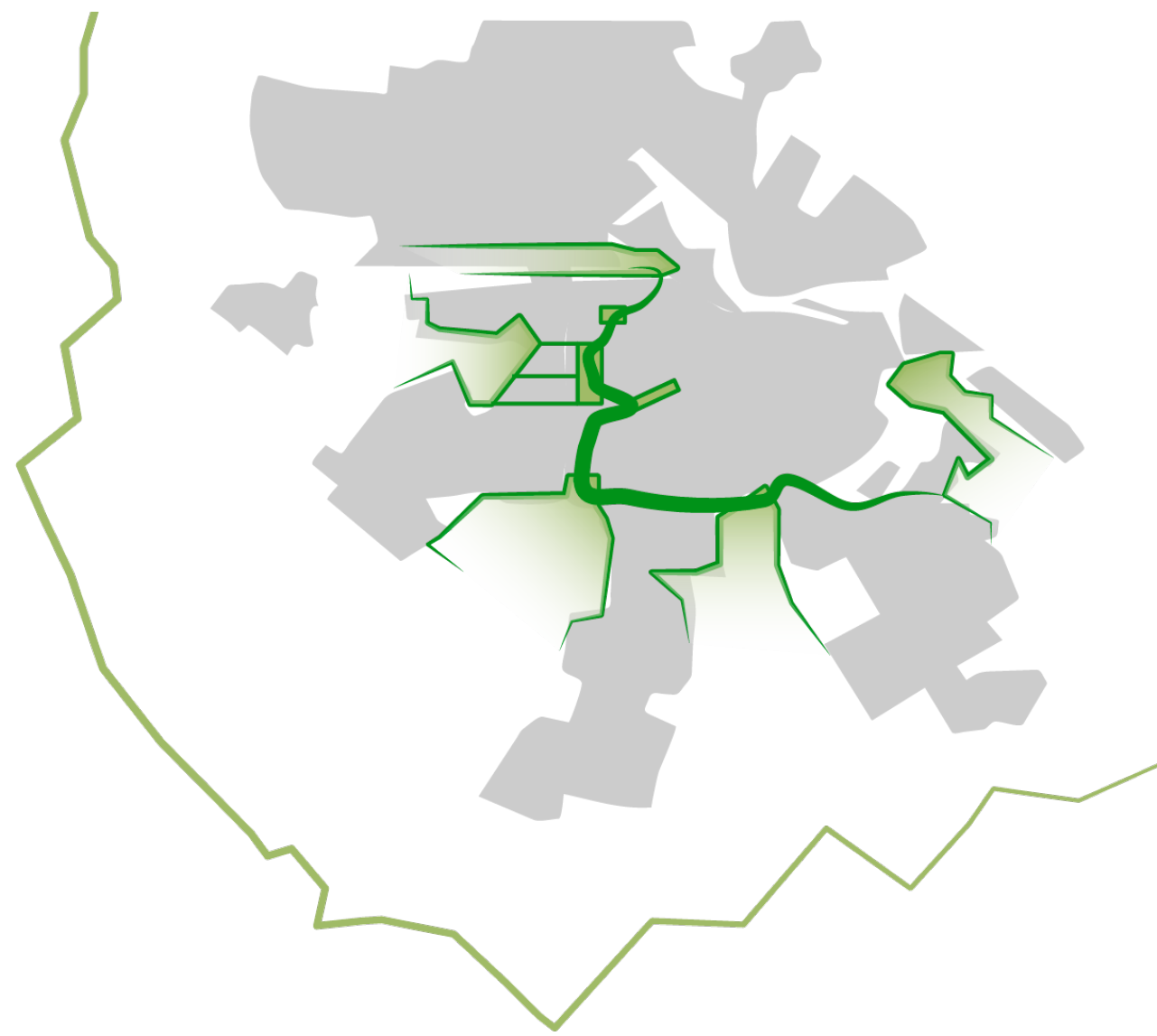
Veel (metro) stations, niet allemaal even goed benut = kans

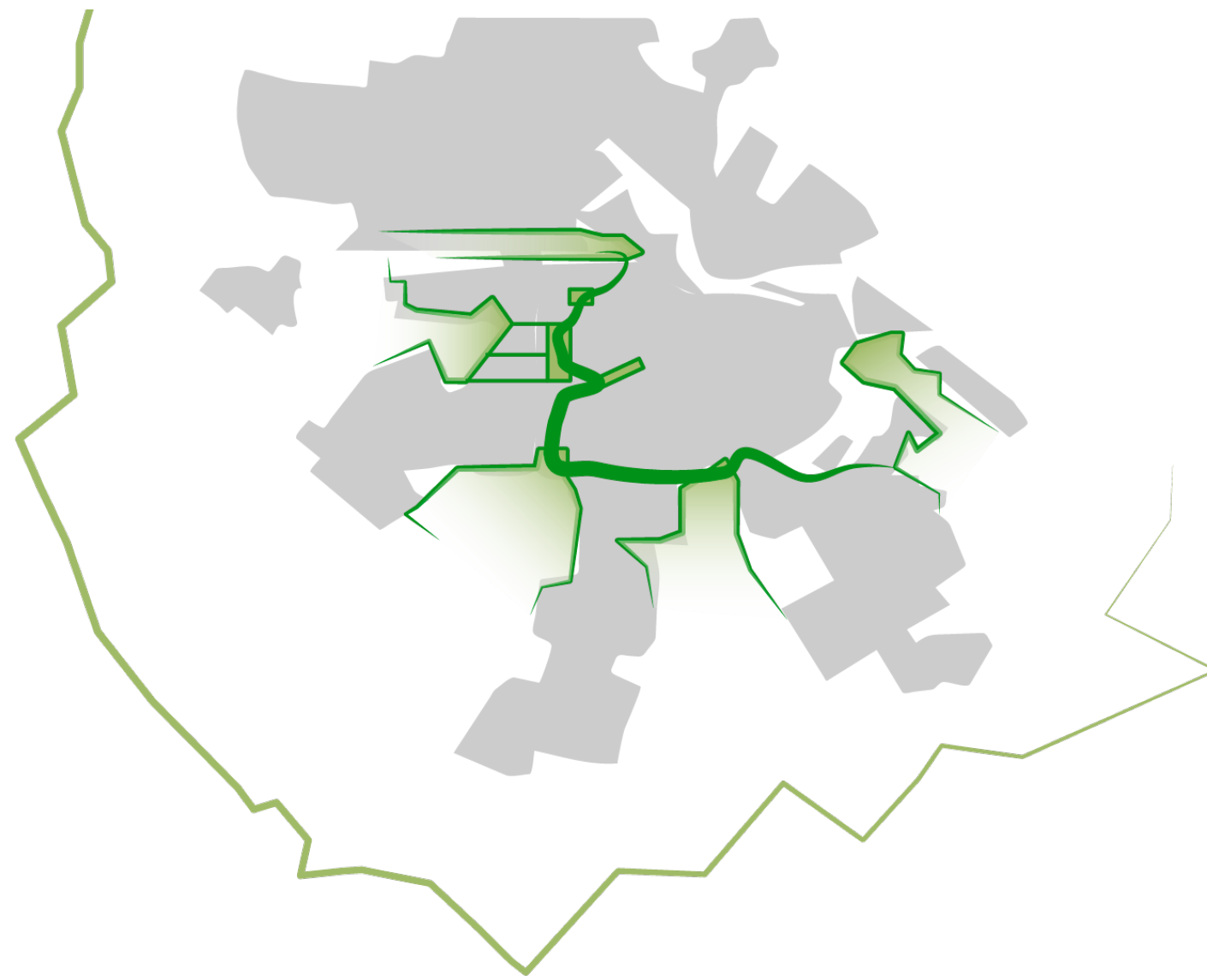
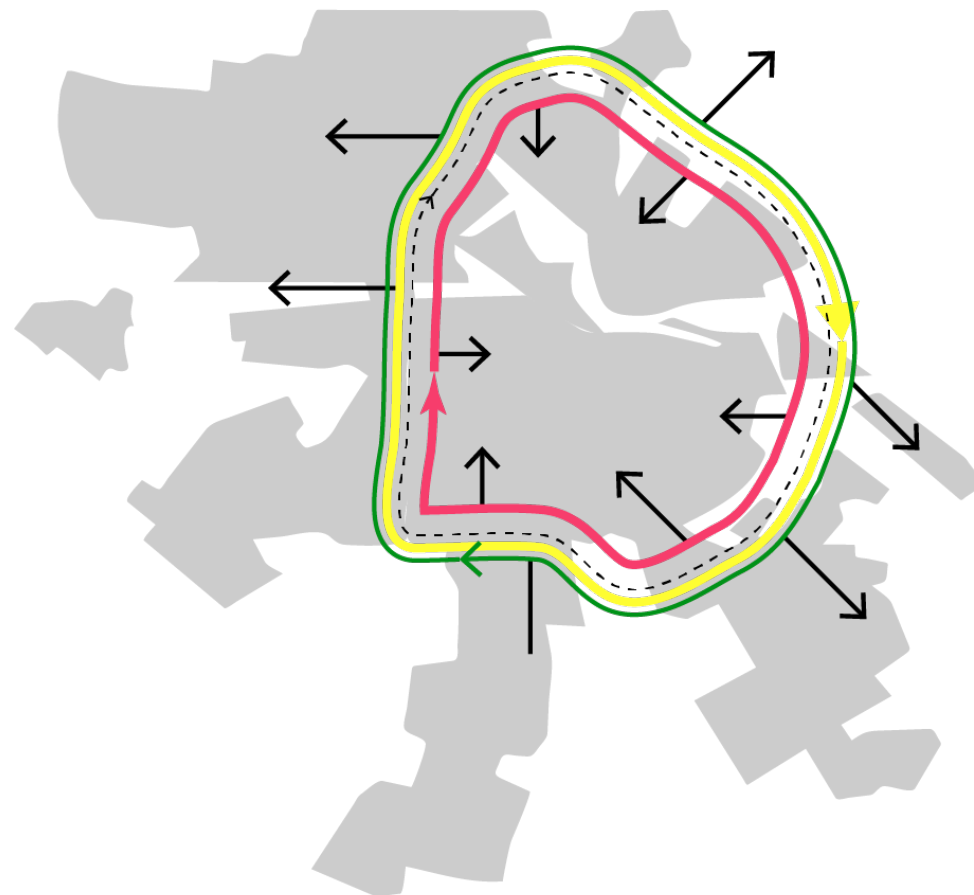
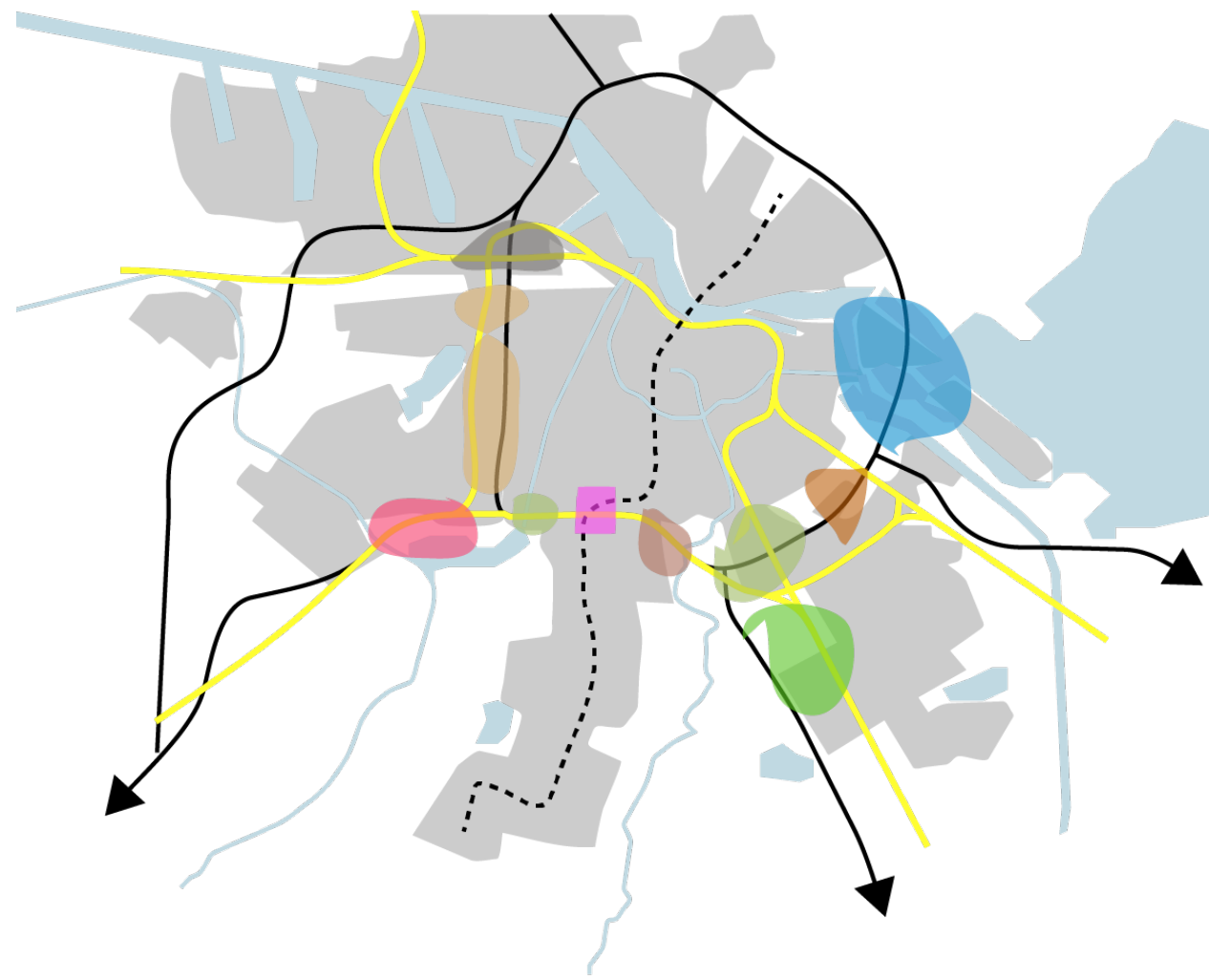


Goede doorgaande routes voor niet-autoverkeer ontbreken = kans

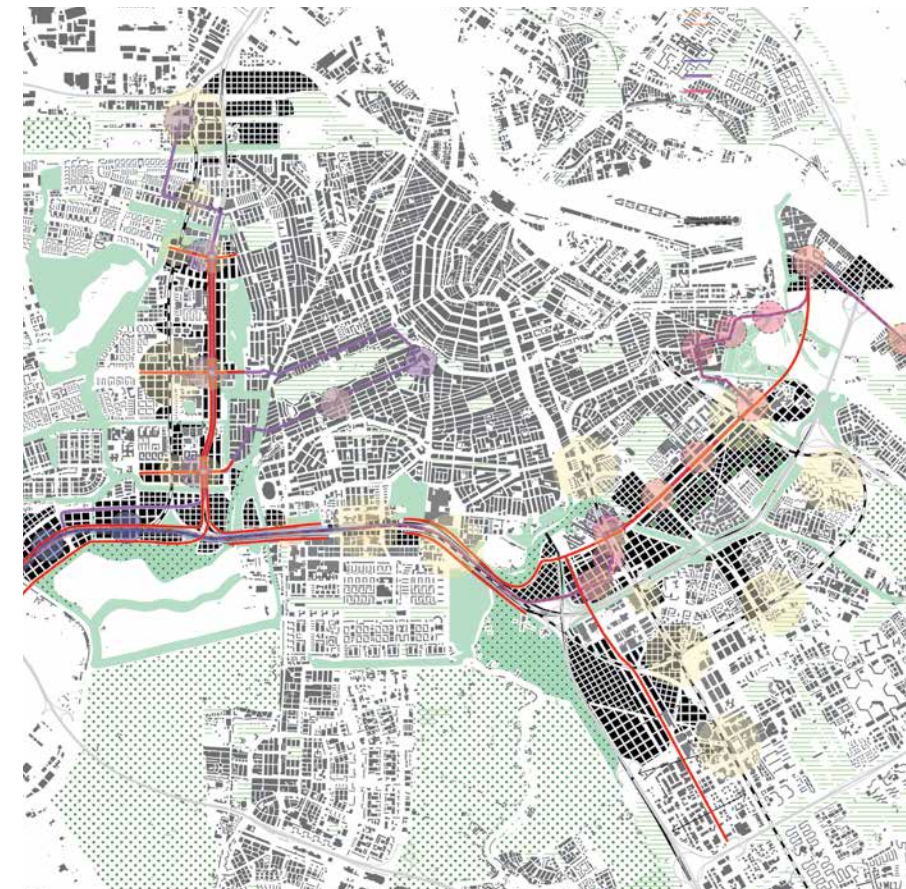
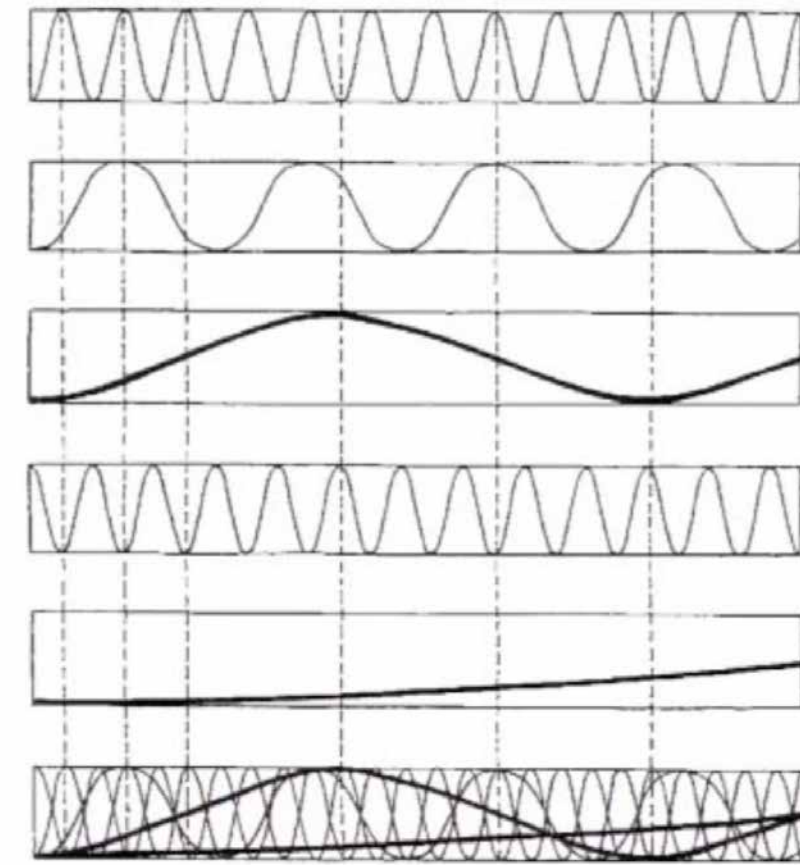
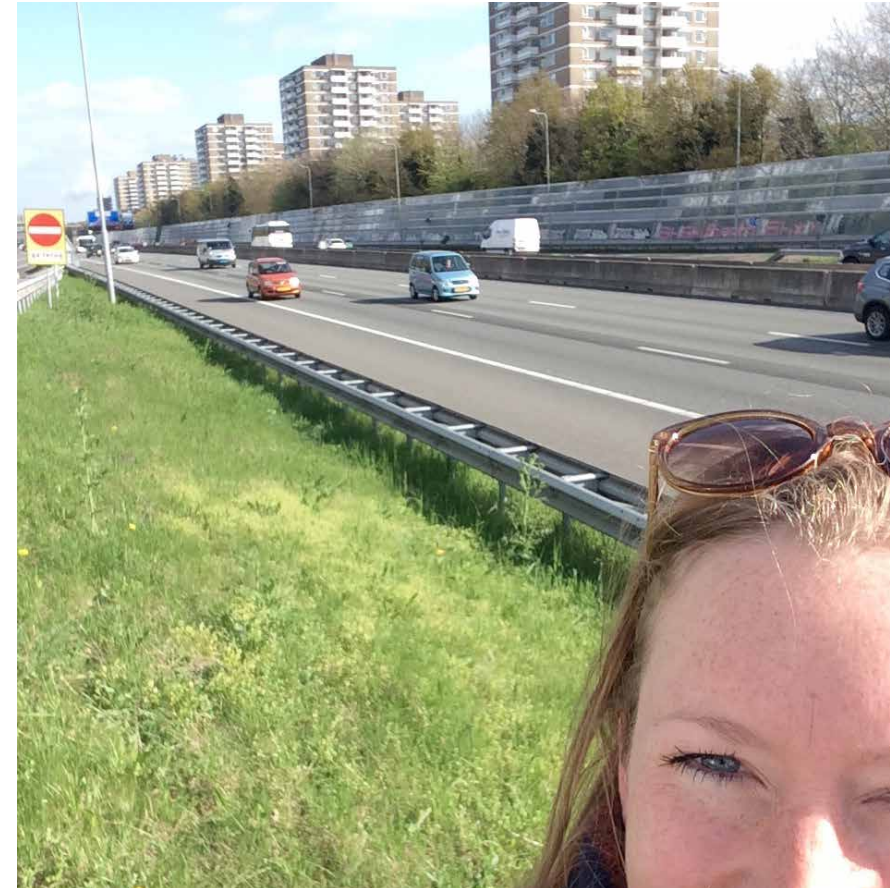
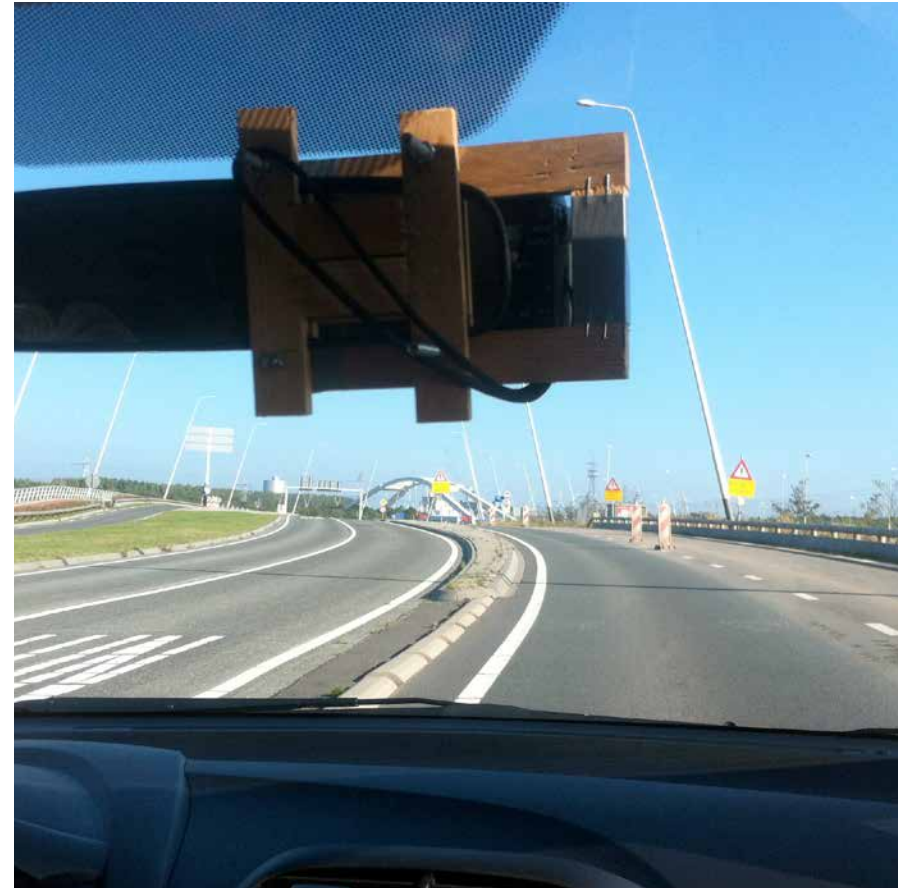


Er is veel groen en de Ring verbindt de 'schesggen' met elkaar = kans



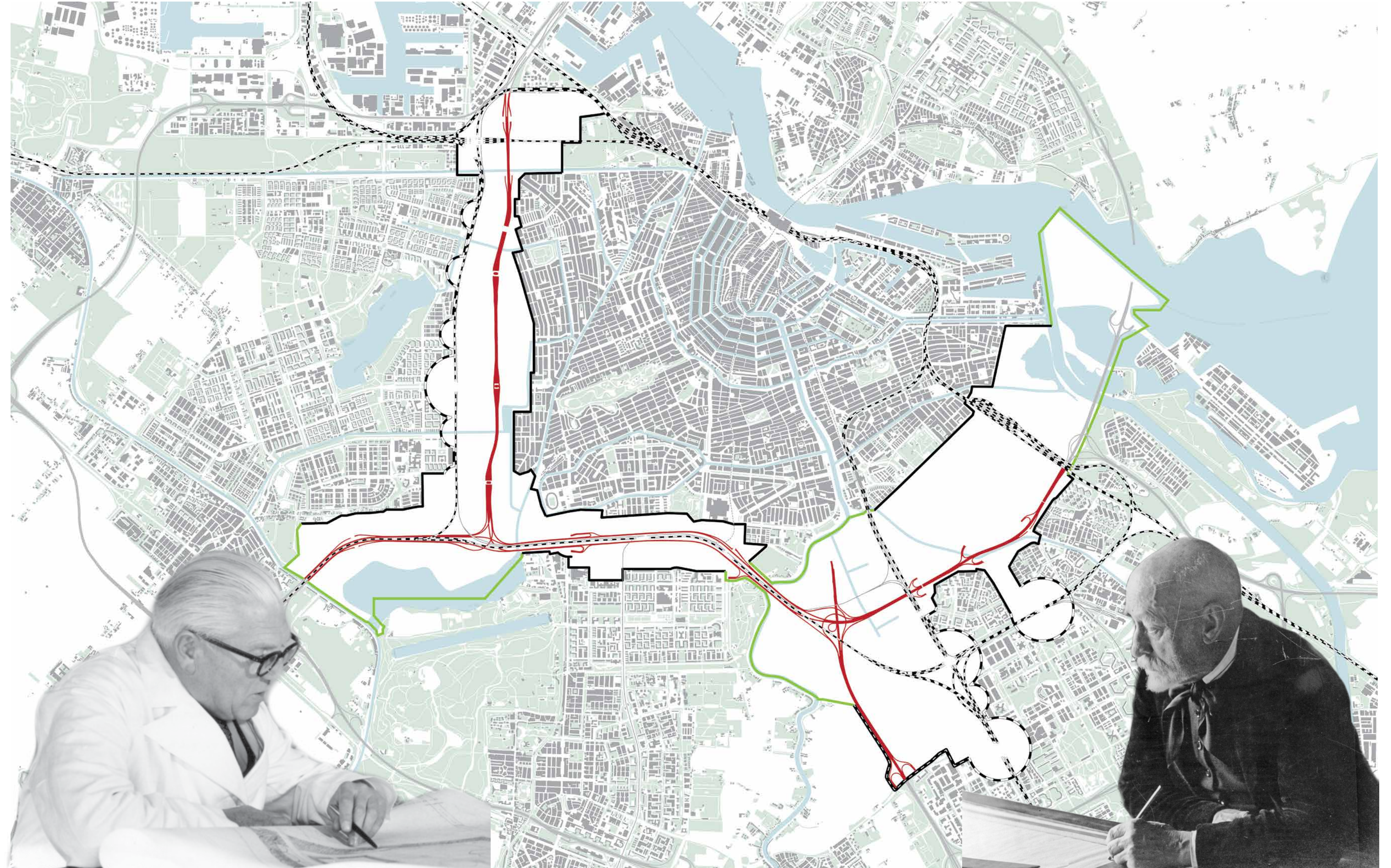
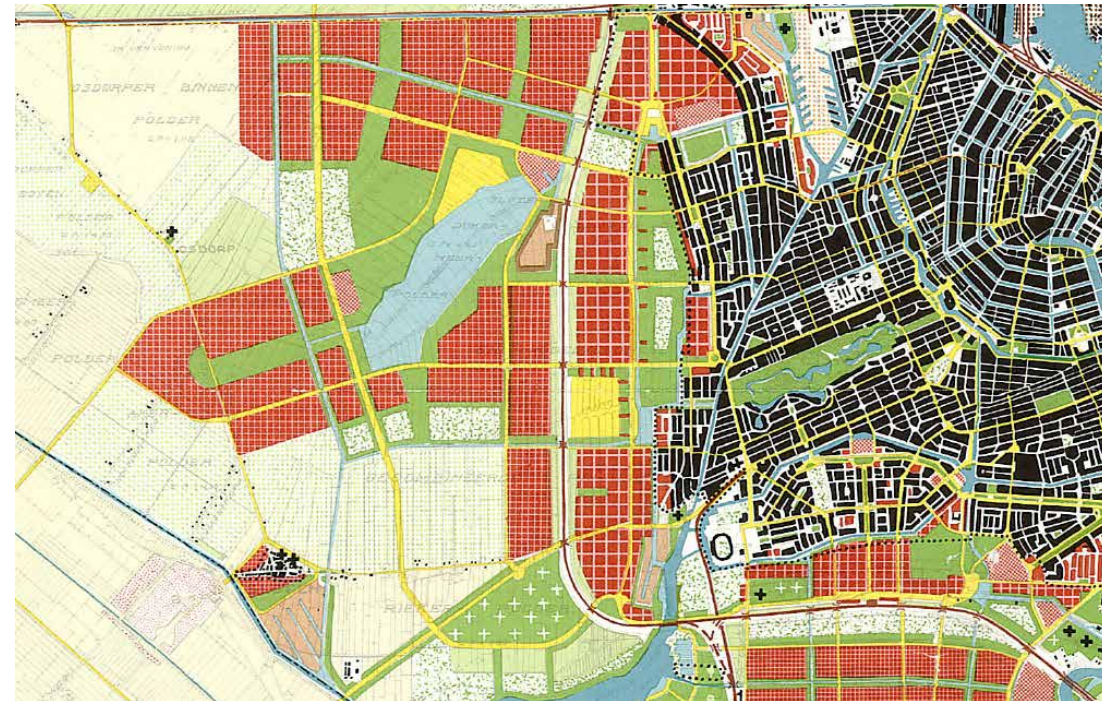


Verschillende methodes in de verkenning



Strategie

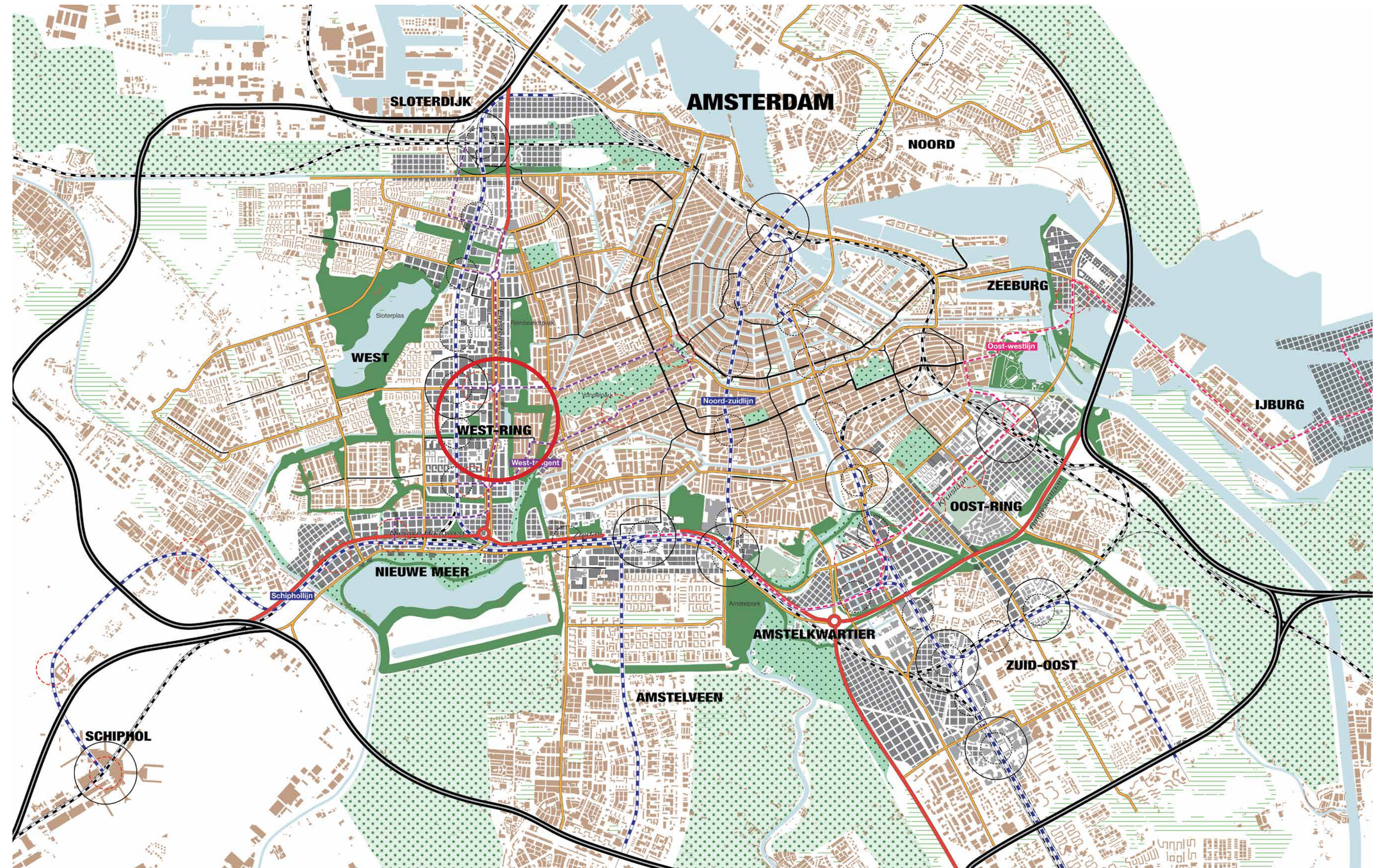
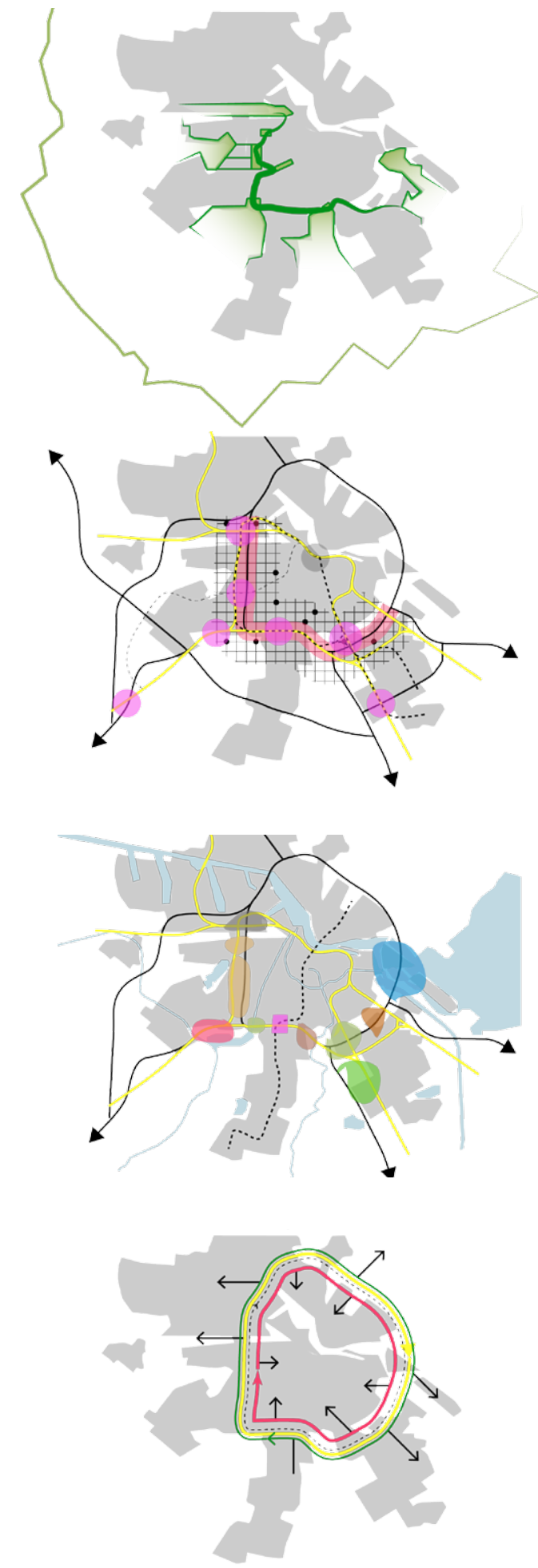
Hoe kan ik stad maken tussen Berlage en van Eesteren in .. met de weg?



Het 'Grid Experiment' = generieke start



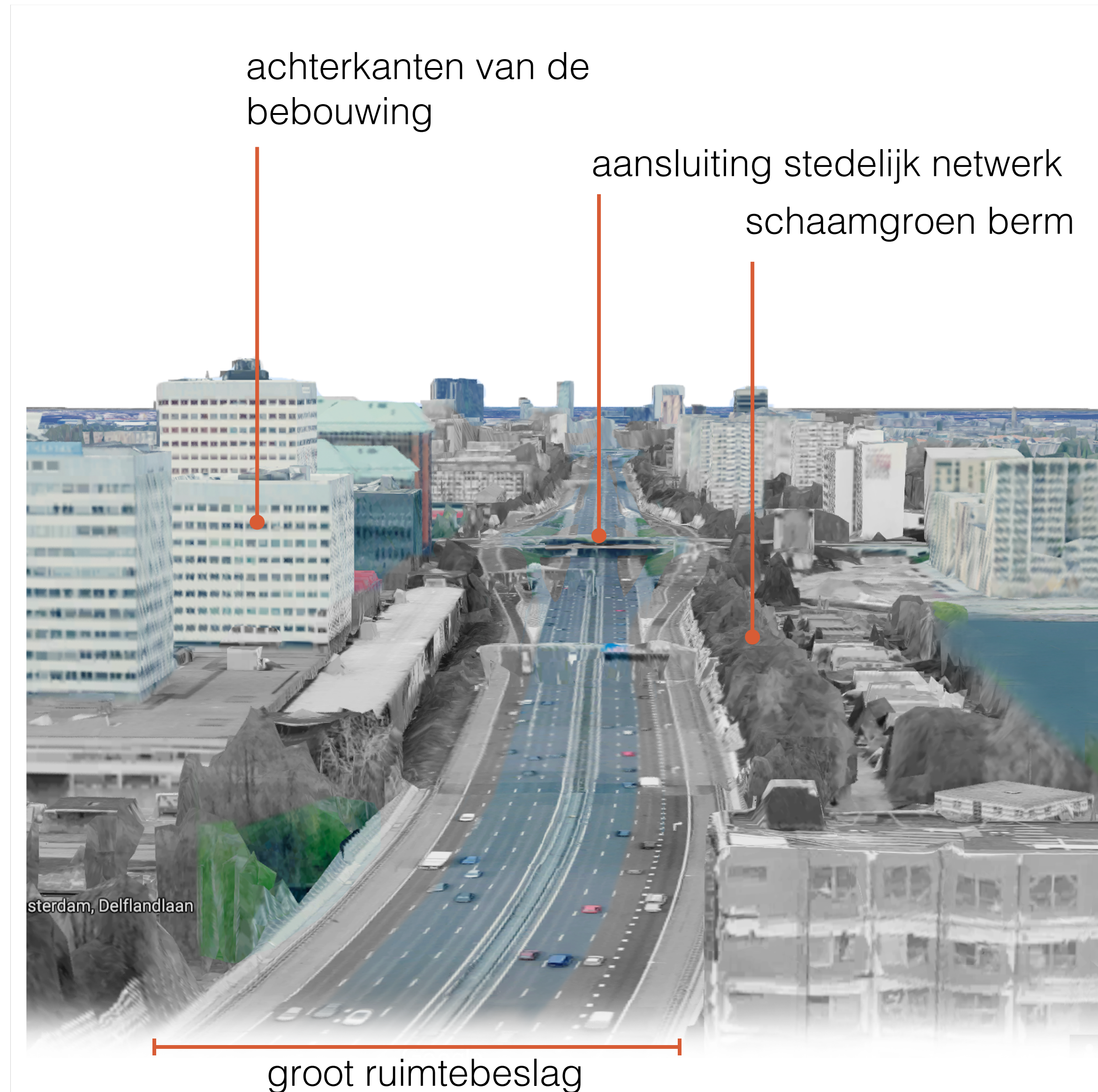
Van grid naar eindbeeld via lokale interventies



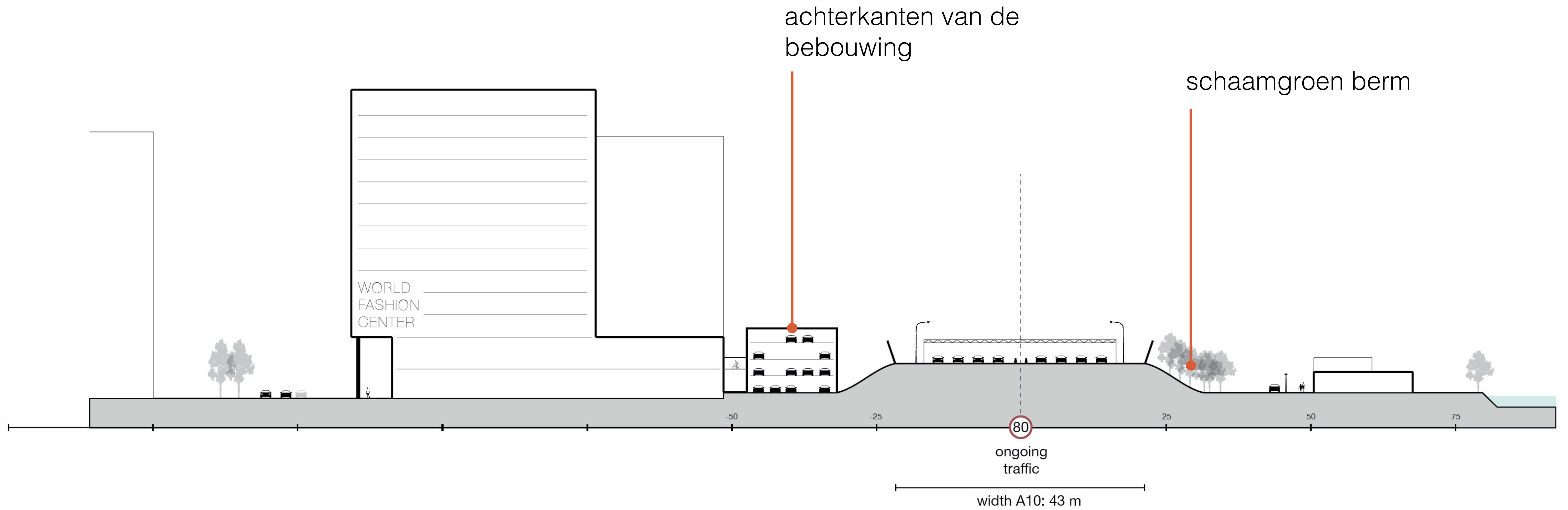
Eerste stop: Ring West



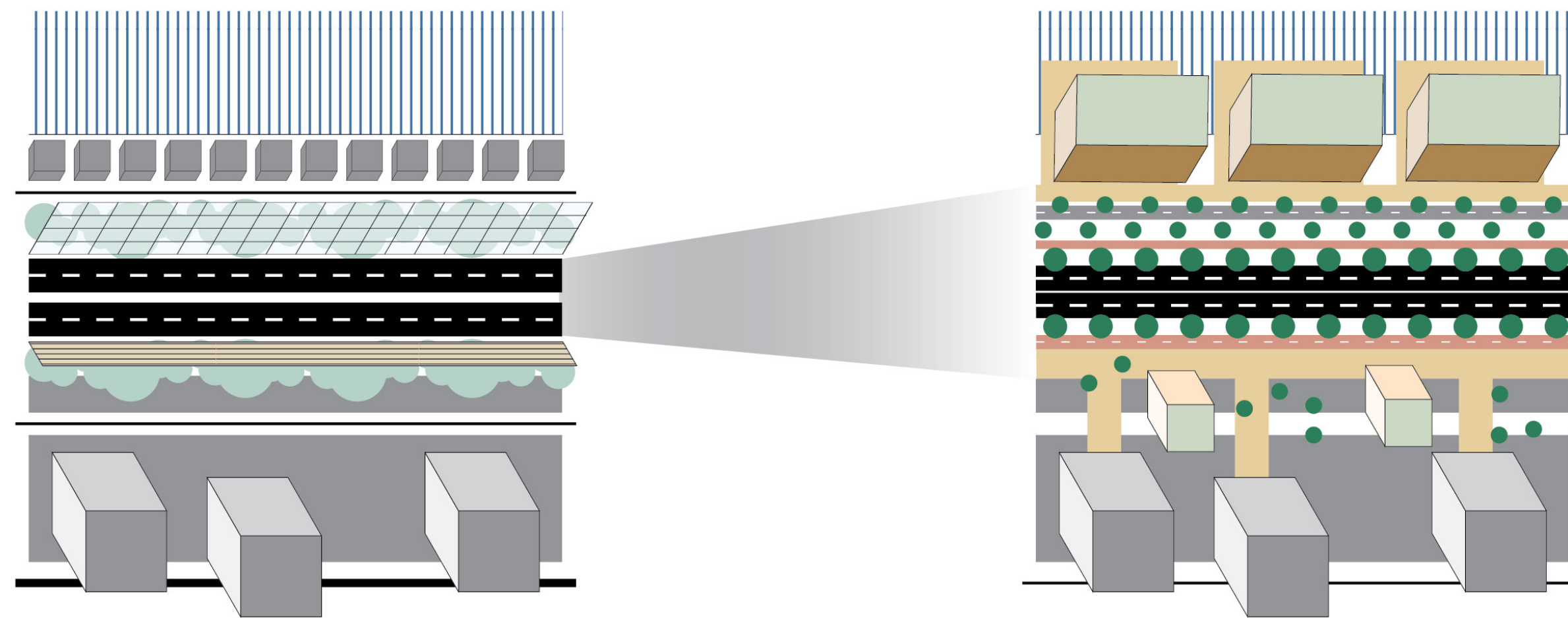
Huidige situatie



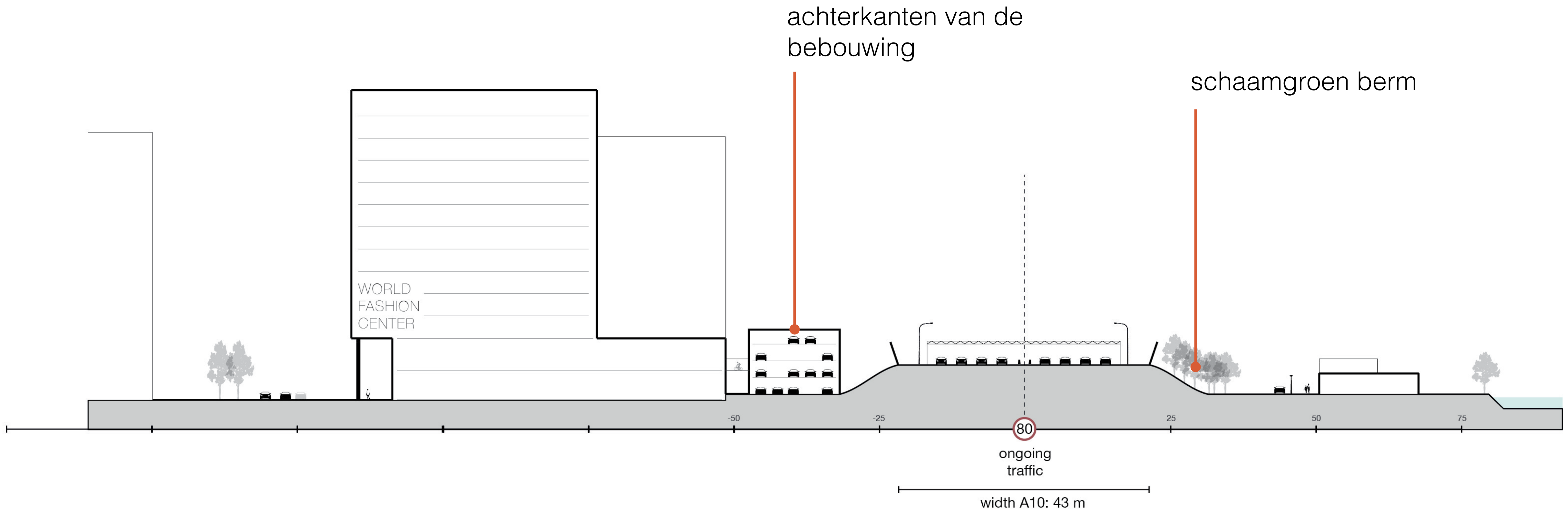
Snelweg op talud



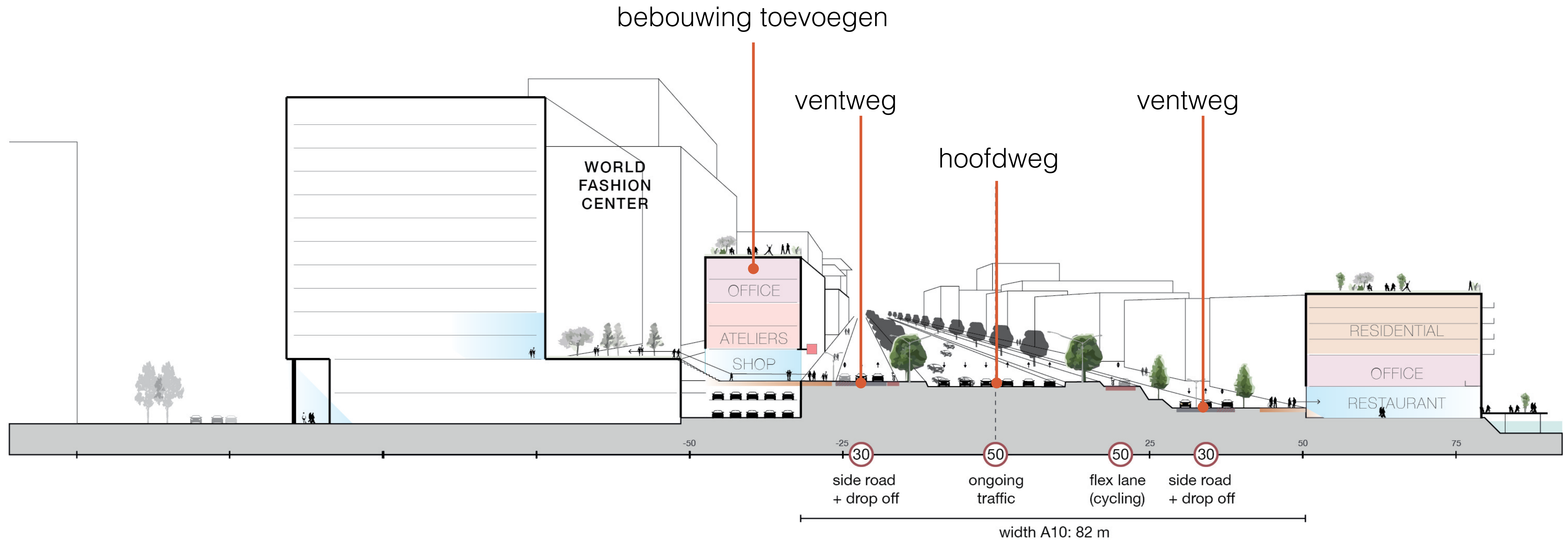
Van snelweg naar boulevard: achterkanten worden voorkanten



Snelweg op talud



Stad ook op hoogte van het talud, ontsluiting via ventweg



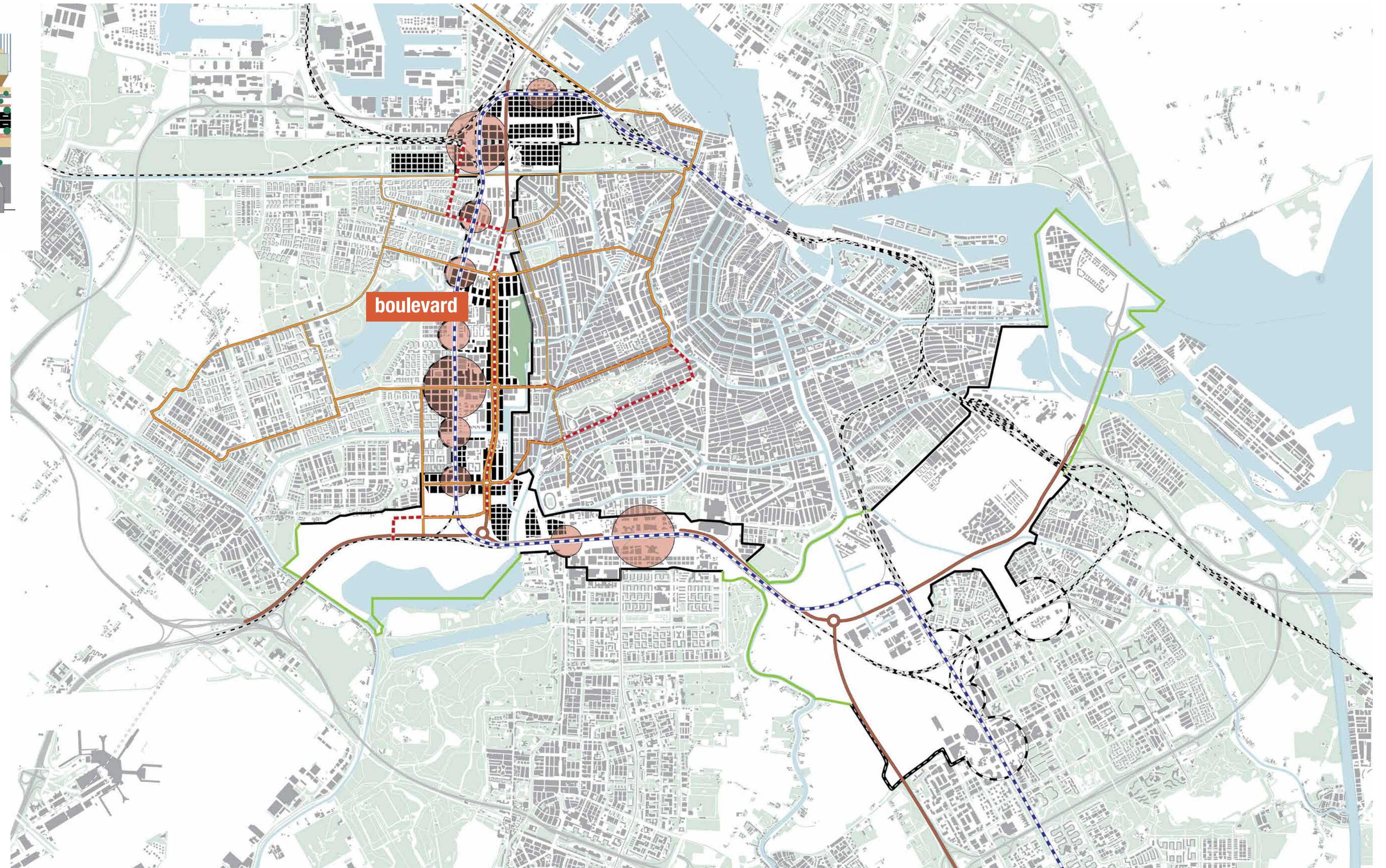
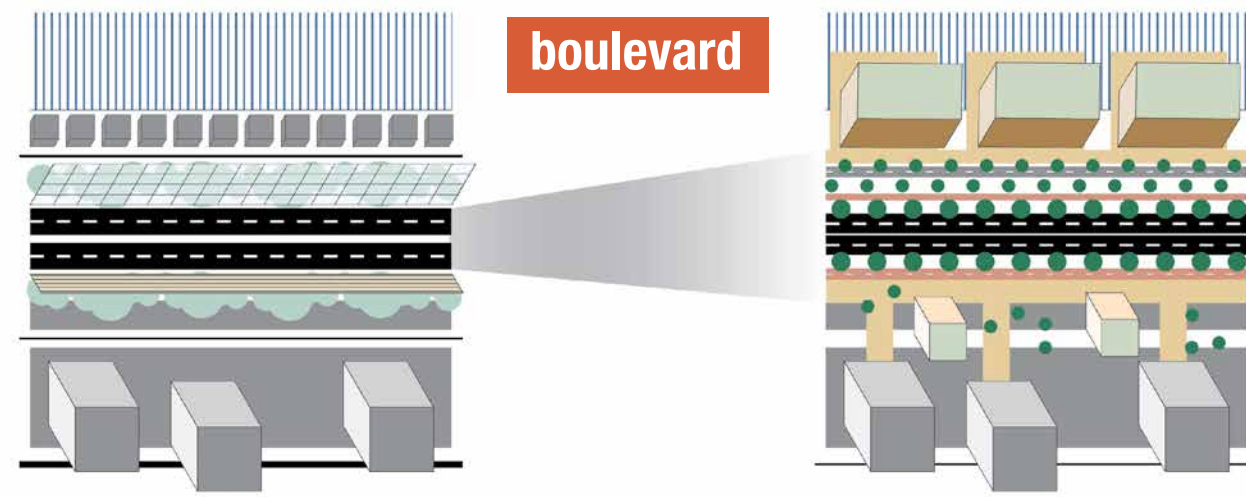
Geluidschermen worden gebouwen, afrit wordt ventweg



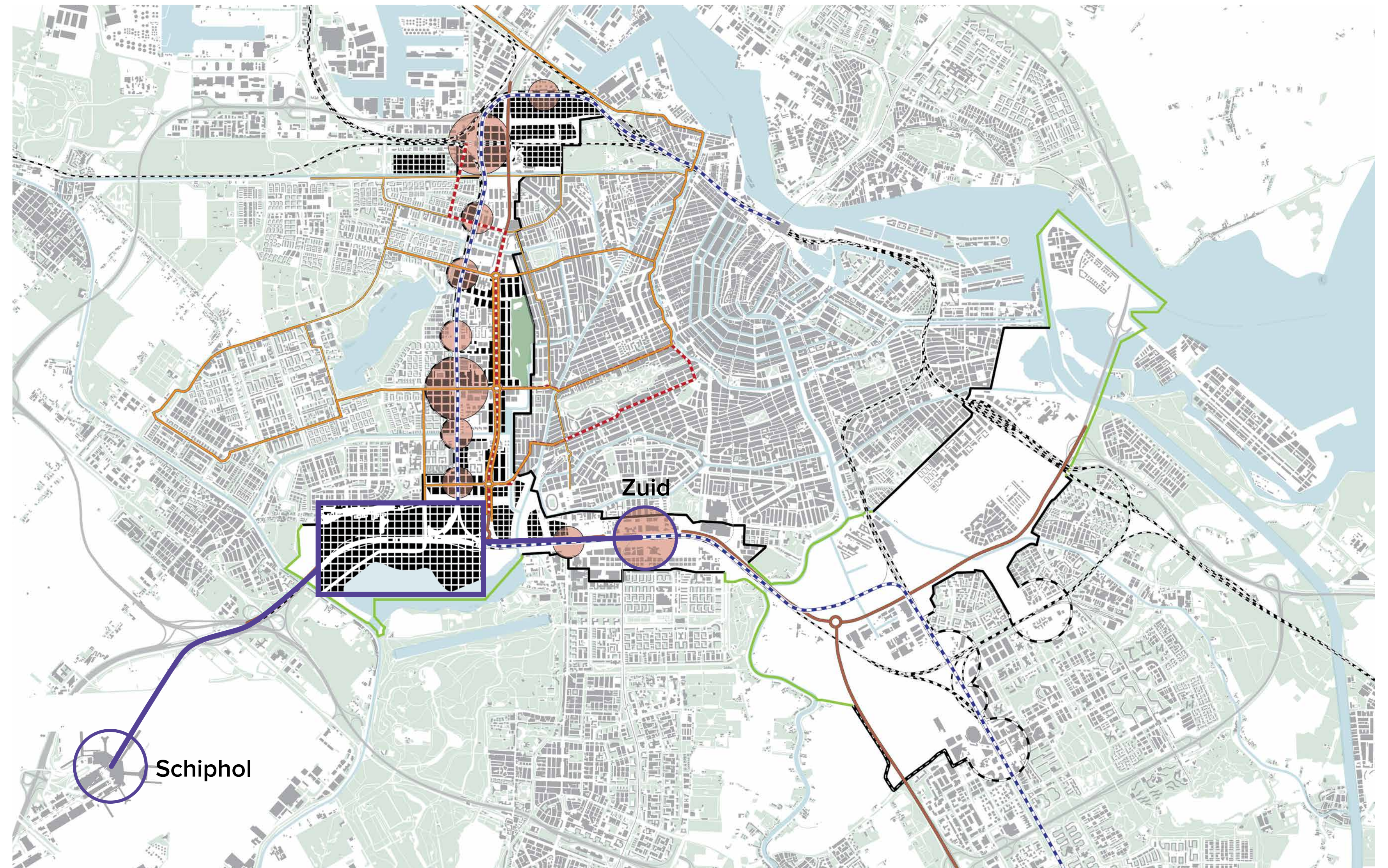
Van berm tot boulevard



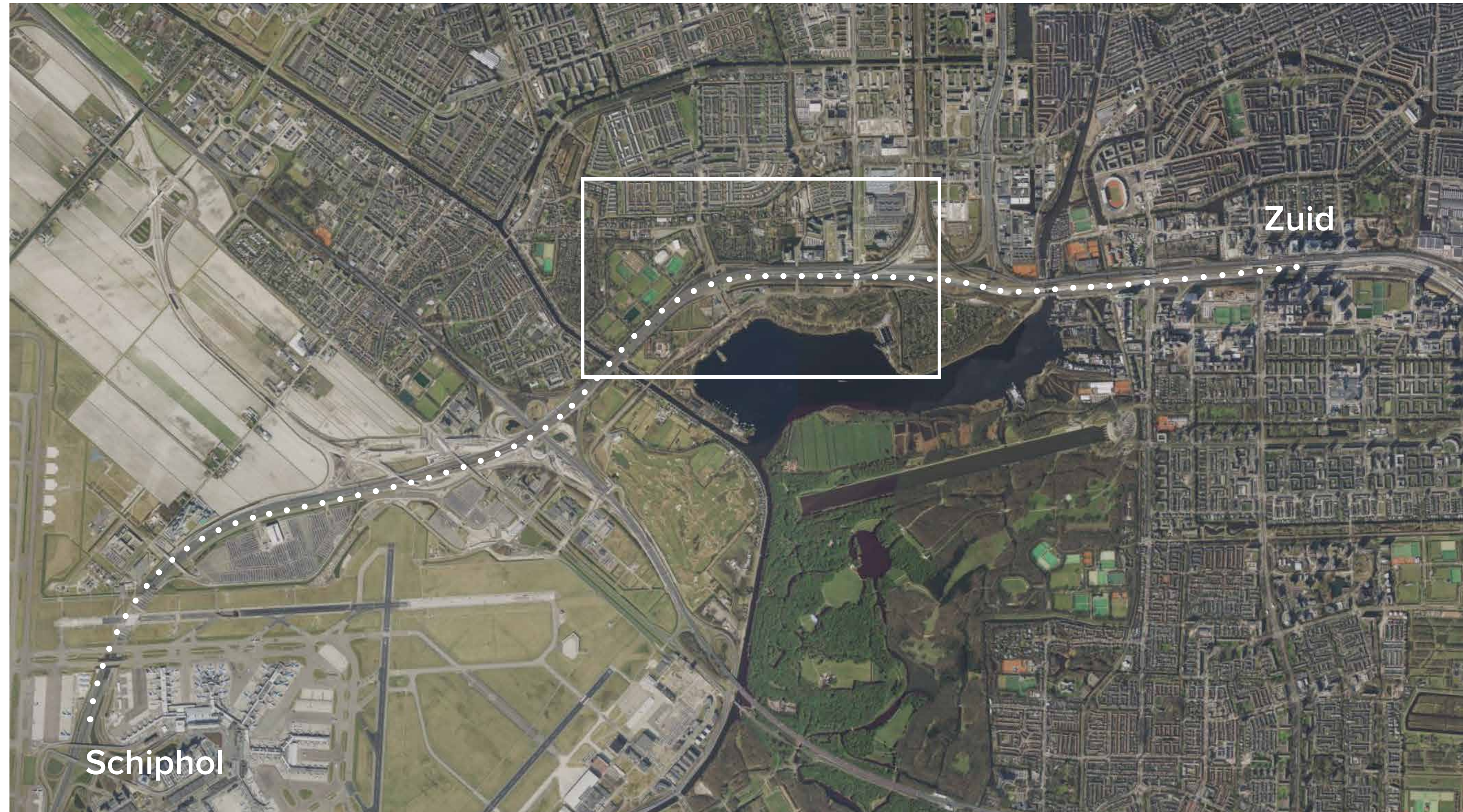
Boulevard principe heeft potentie voor de gehele Ring-West



Volgende locatie is het gebied rondom A4 en Nieuwe Meer



Op de airportcorridor tussen Schiphol en stad = kans



Gebundelde infrastructuur



Huidige situatie



Extra verbinding naar Schiphol is dichtbij

Home / Luchthavens / Nijhuis, Schiphol: we moeten nú de noord-zuidlijn doortrekken

Nijhuis, Schiphol: we moeten nú de noord-zuidlijn doortrekken

– Luchthavens
26/02/2015



De bereikbaarheid van Schiphol met het openbaar vervoer staat onder druk. President-directeur Jos Nijhuis van Schiphol Group vreest, dat passagiers steeds vaker de auto zullen pakken, met congestie op de wegen als gevolg. Hij wil dan ook graag dat er haast wordt gemaakt met het doortrekken van de noord-zuidlijn naar Schiphol.

“De capaciteit van het treinstation loc... kunnen we dat ook niet makkelijk op... voor het stijgende aantal gebruikers

enige oplossing een regionaal alternatief en dat noemen we dan maar even de no... dan heb je qua connectiviteit een ongelofelijk groot voordeel: reizigers die vanaf d... uitstappen in Amsterdam.”

Maar, zo benadrukt Nijhuis, de overheid moet vaart maken. “Je kunt wel wachten... een lang traject voor. Laten we dat voortraject gewoon doen anders verliezen w... Waar ik blij mee ben, is dat in het laatste akkoord van de gemeente Amsterdam... goede zaak. We moeten nu als de donder met die MER-studie beginnen en all...

'Noord/Zuidlijn kan tot Schiphol'

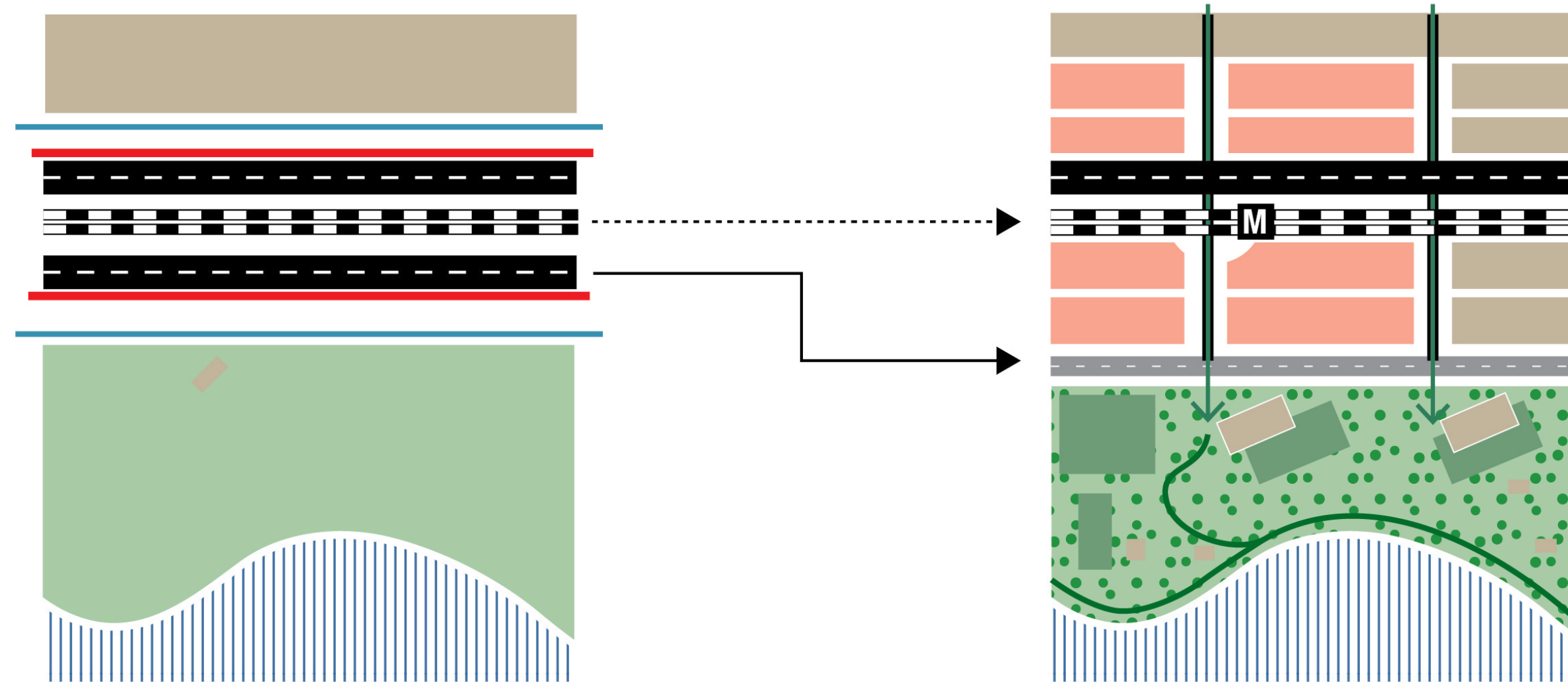


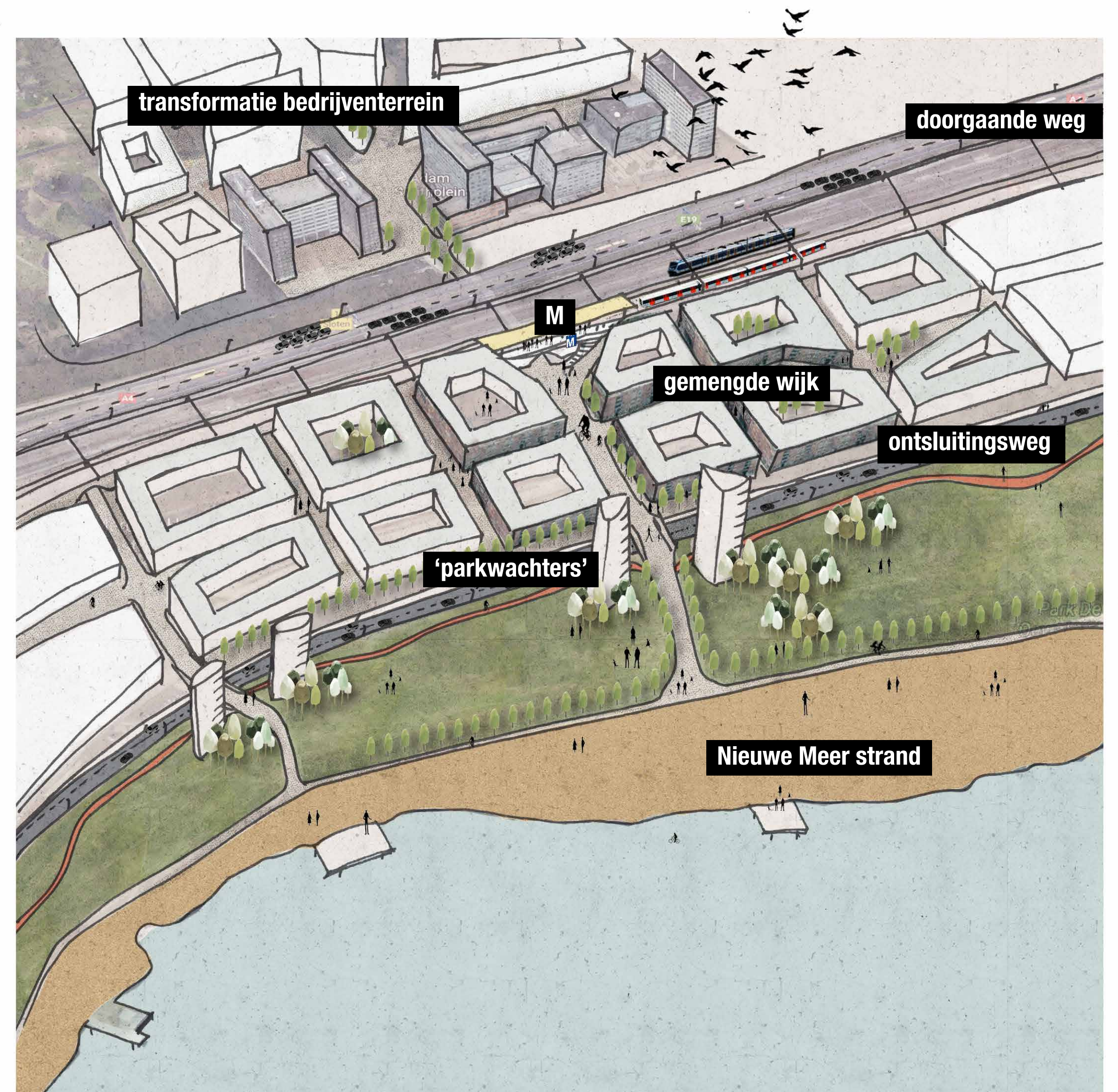
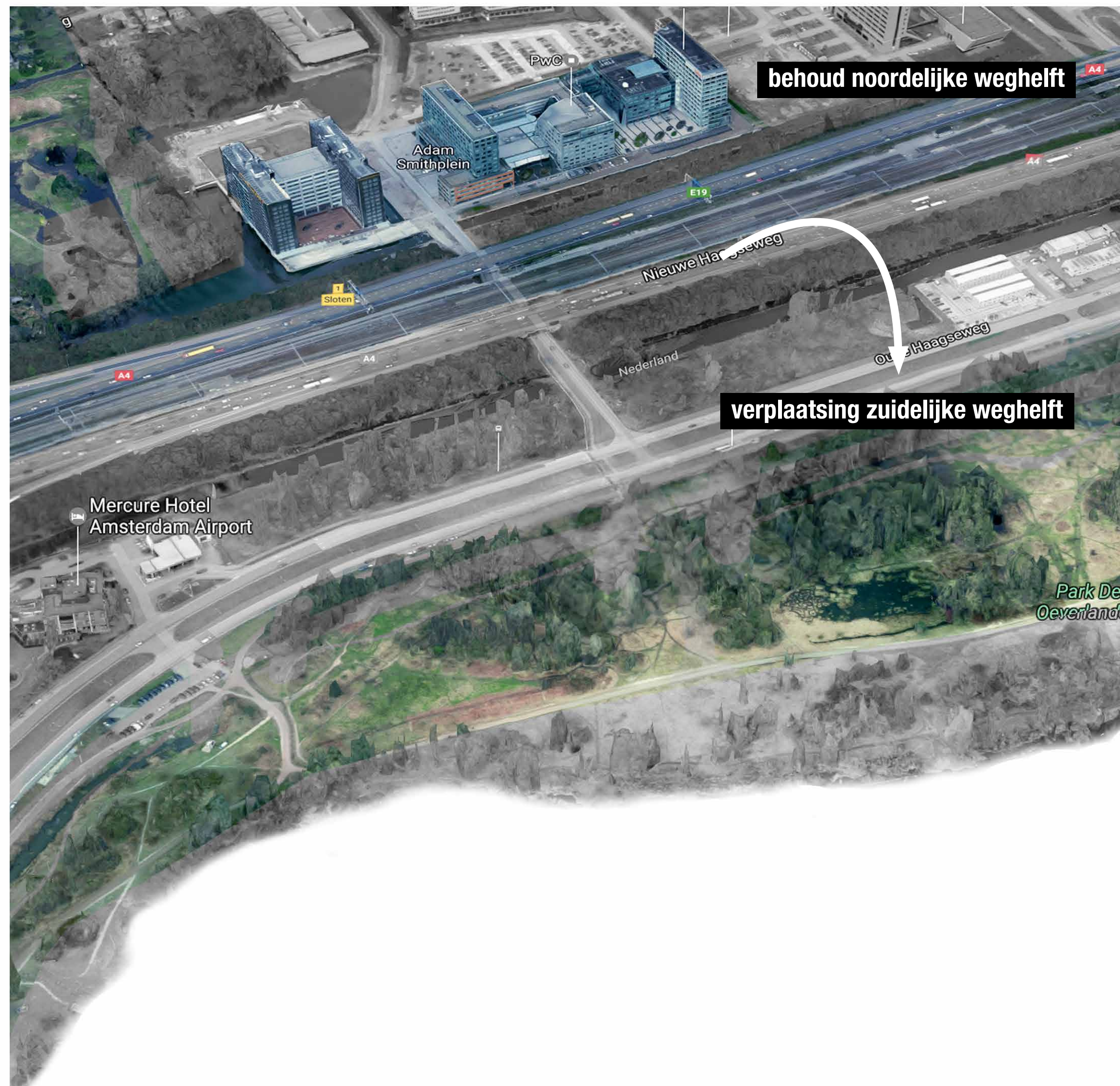
Pier Eringa van ProRail: Trek Noord-Zuidlijn door tot Schiphol via ons spoor © ANP

Gebundelde infrastructuur



Ontbundelen voor ruimte voor station

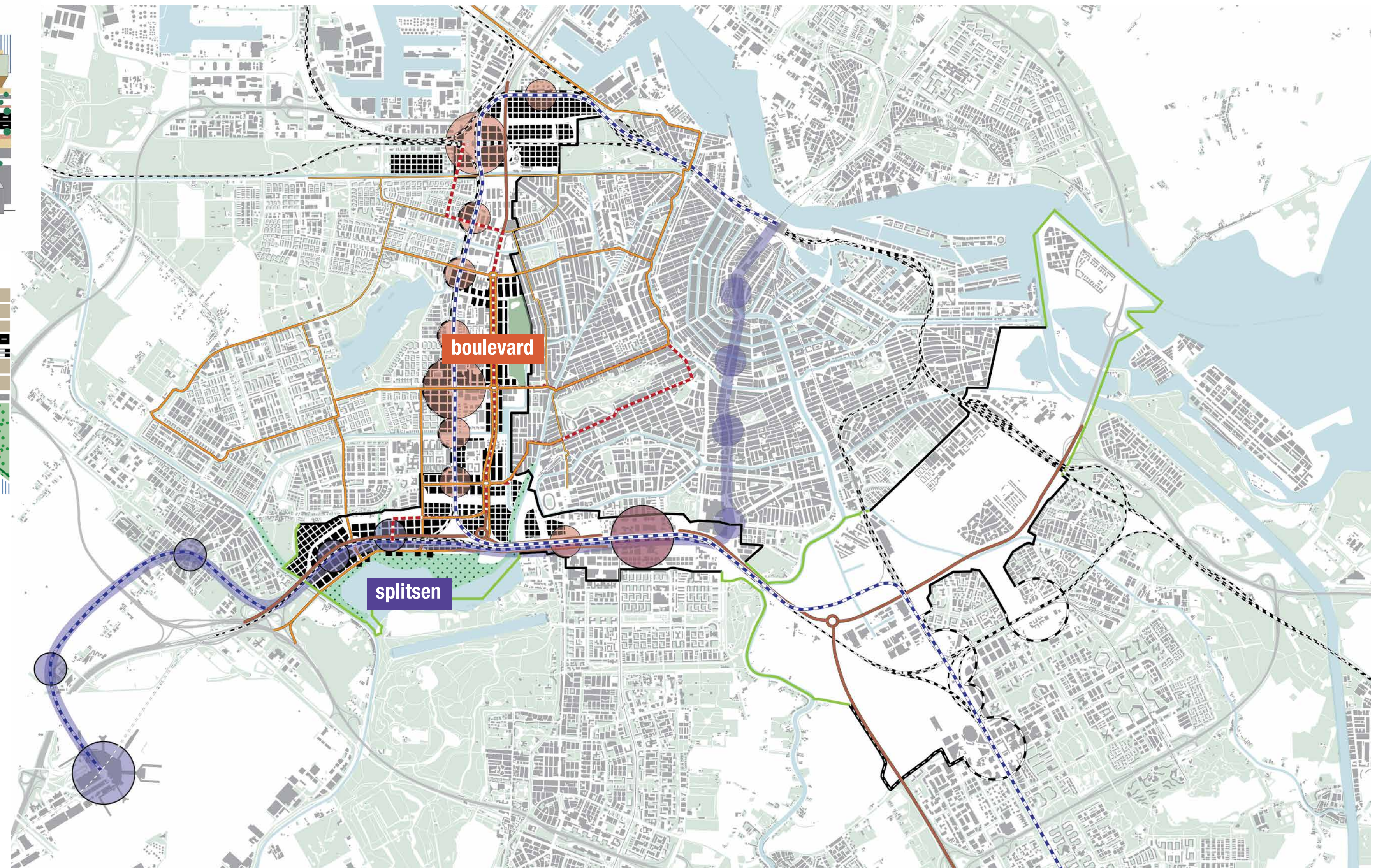
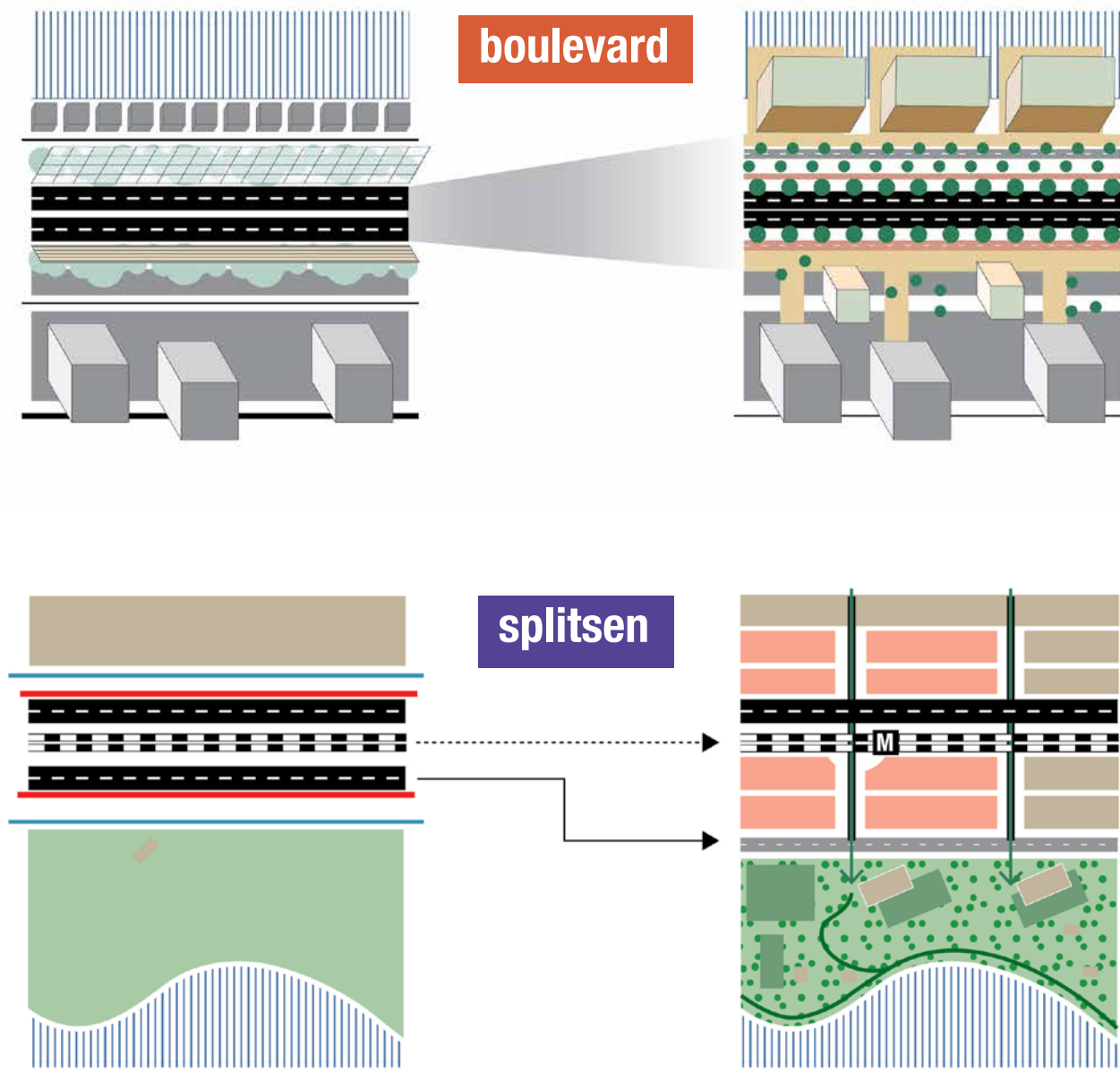


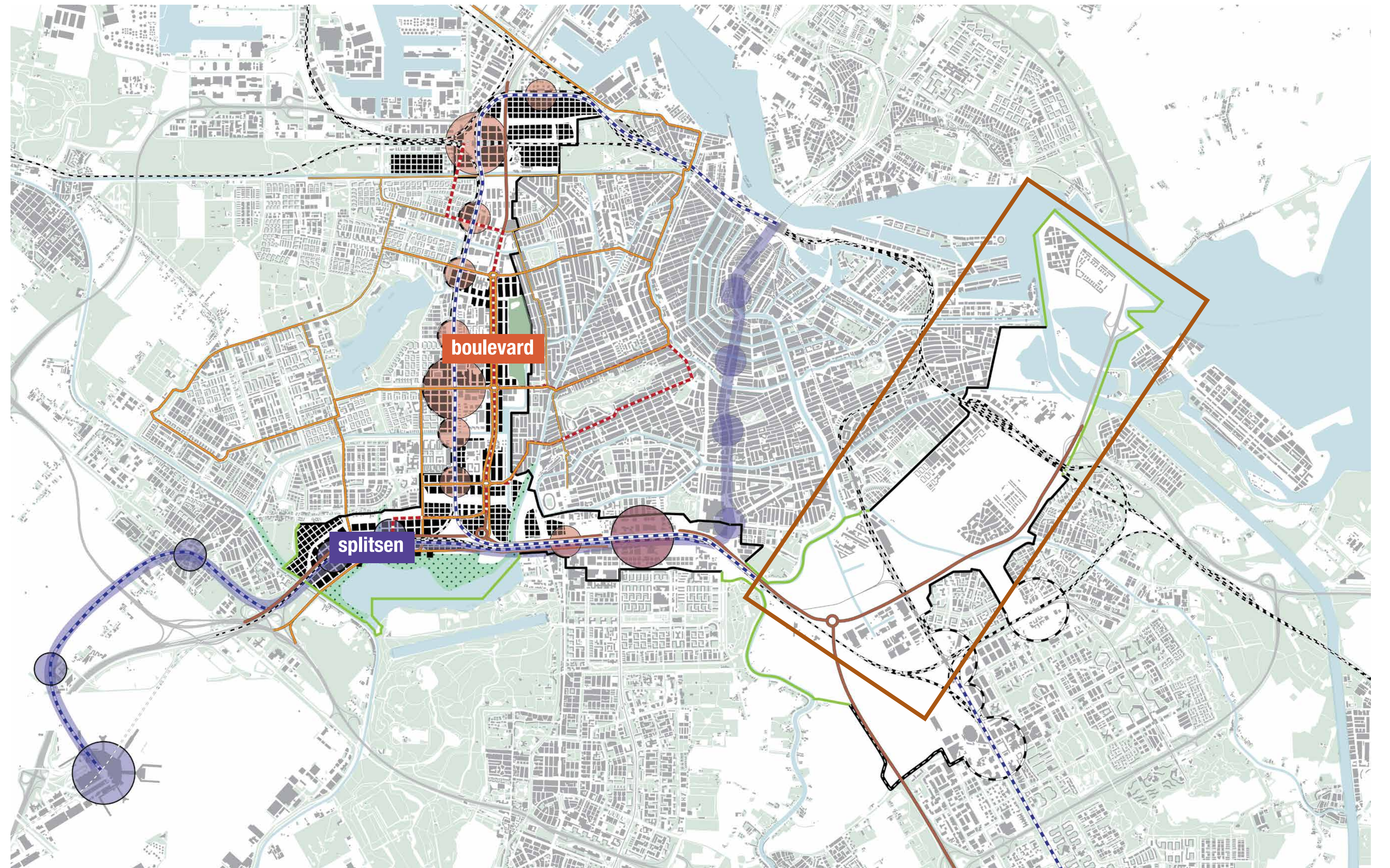




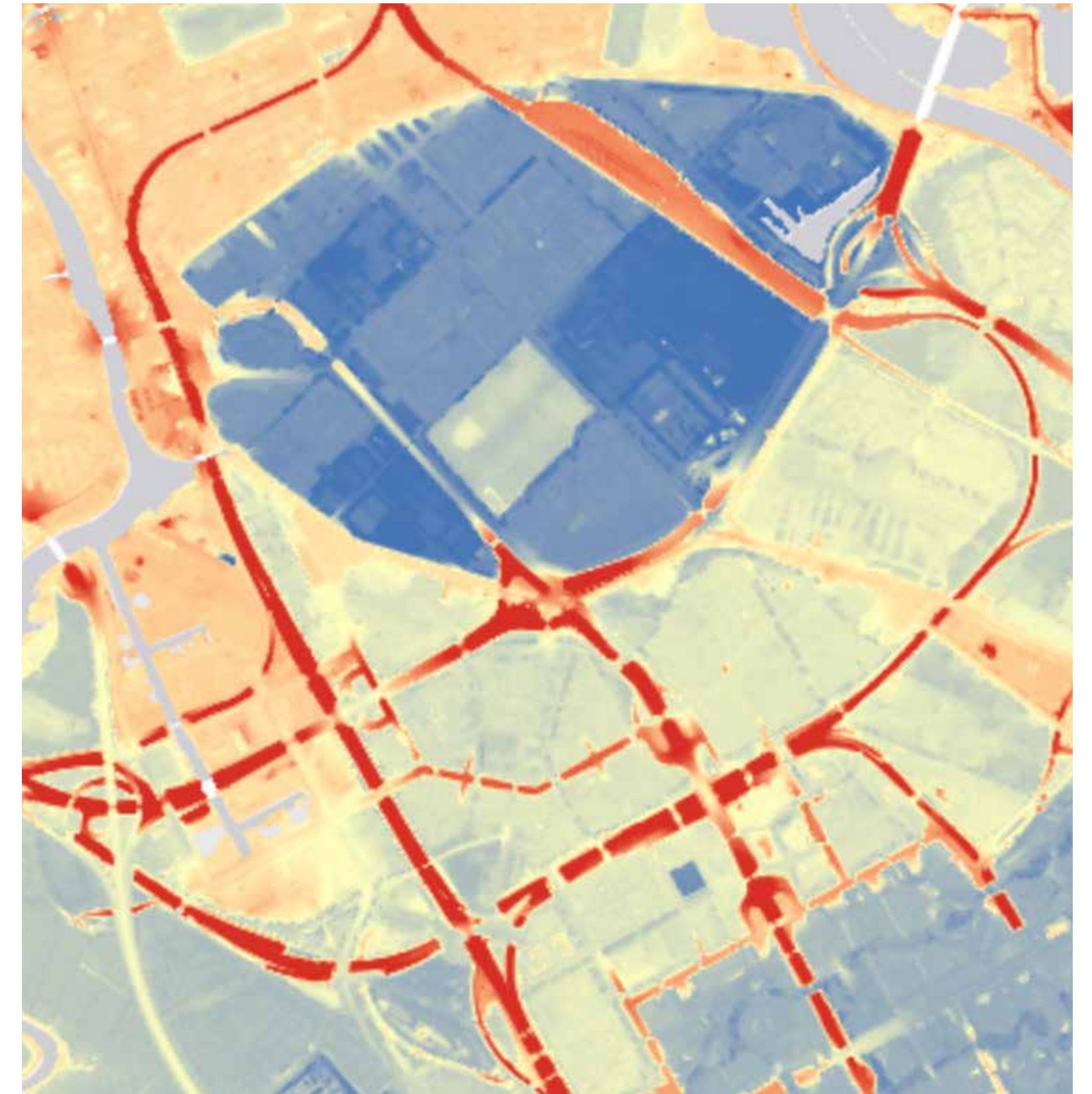




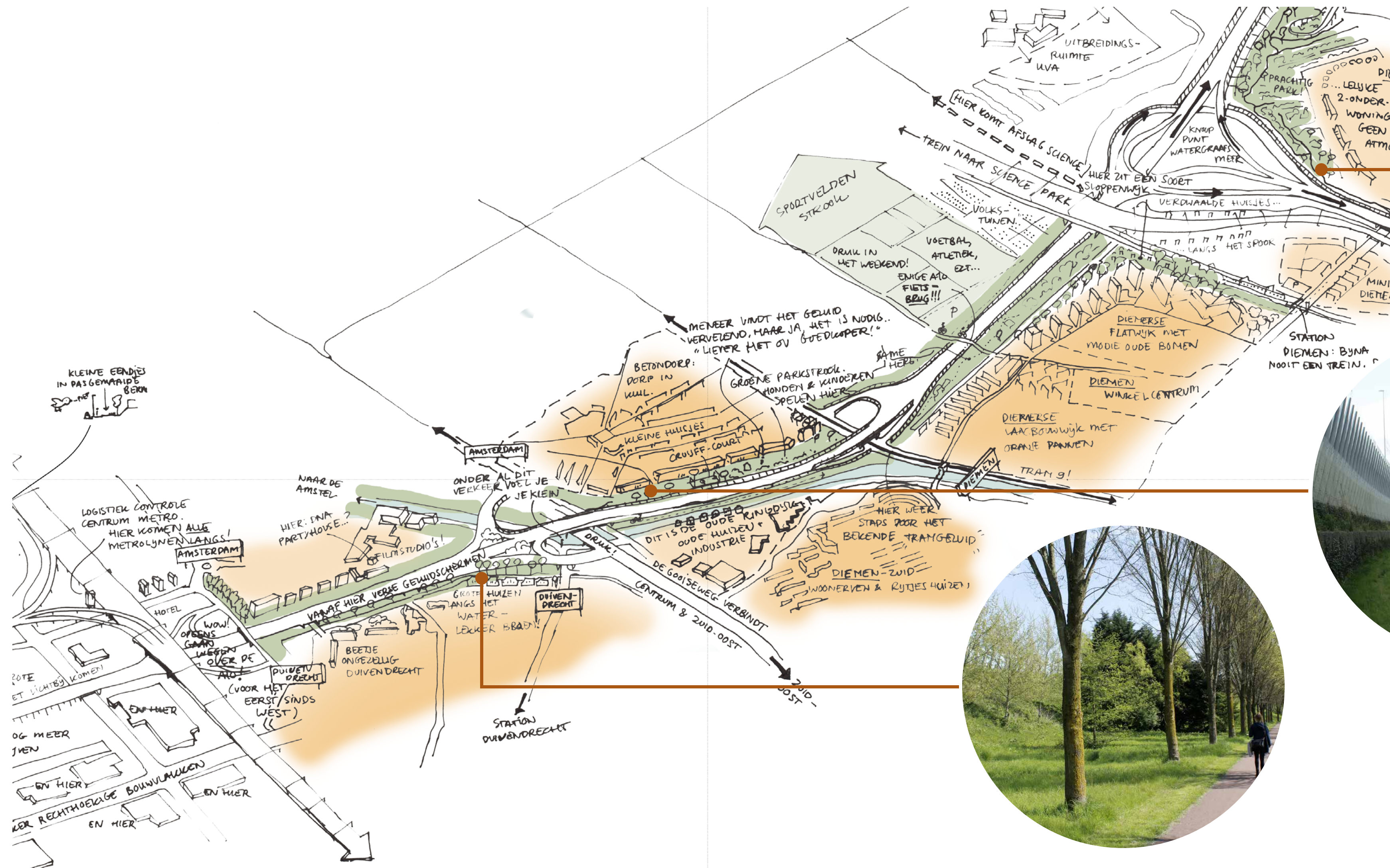




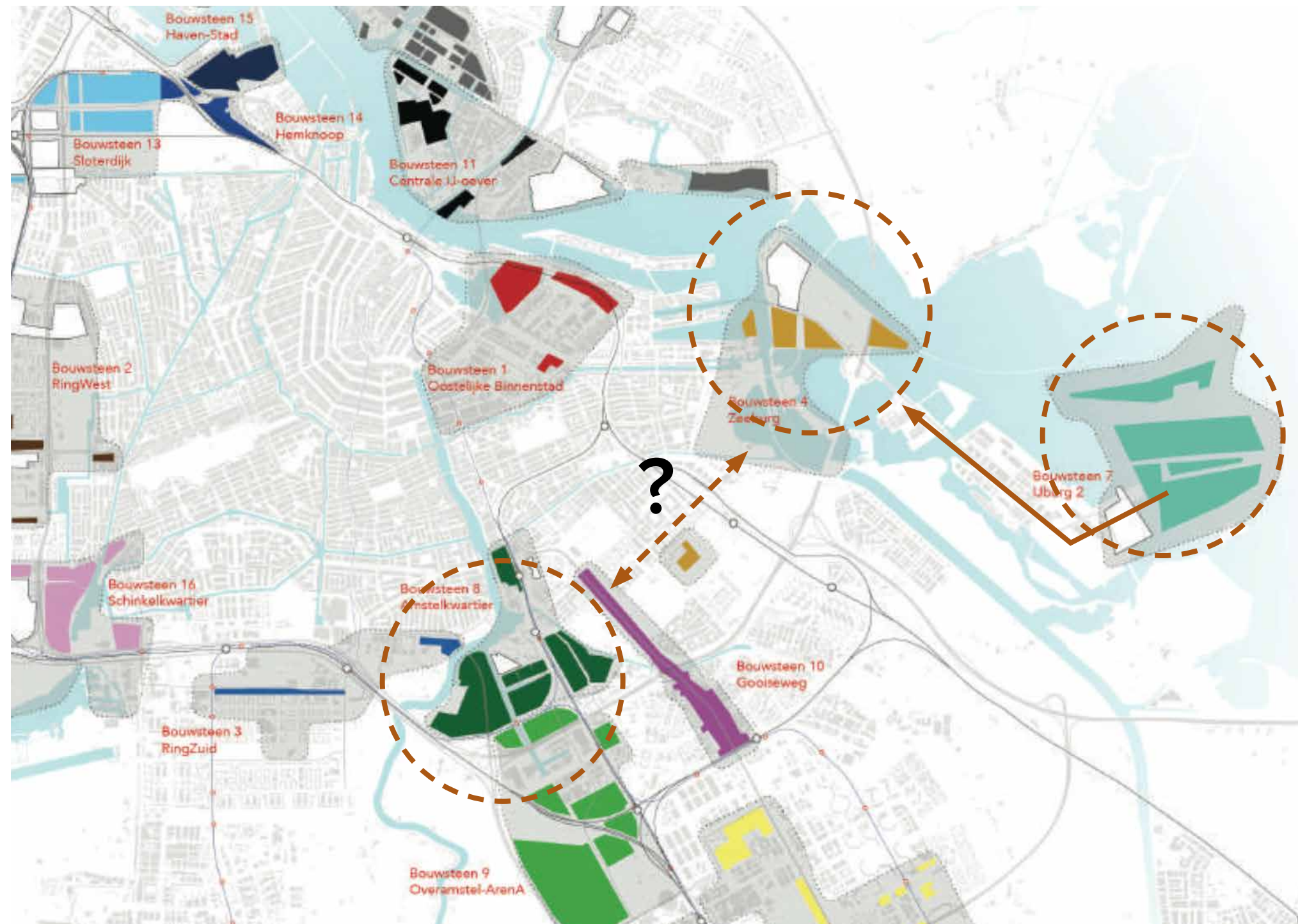
De A10 is hier zelf niet erg geschikt als centrale boulevard



Wel groene randen voor omliggende bebouwing



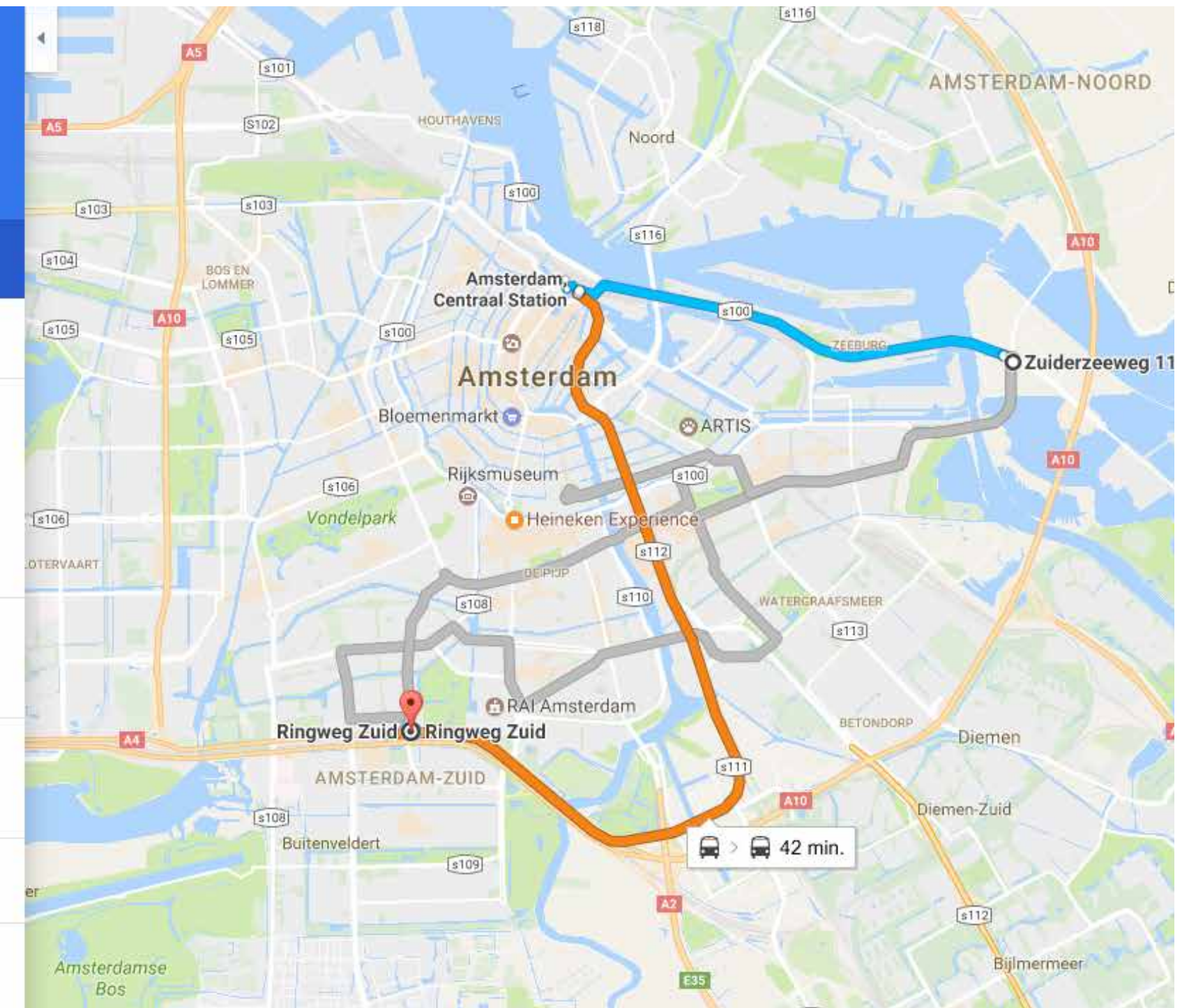
Aantal missing links in het gebied qua OV en fietsverbindingen



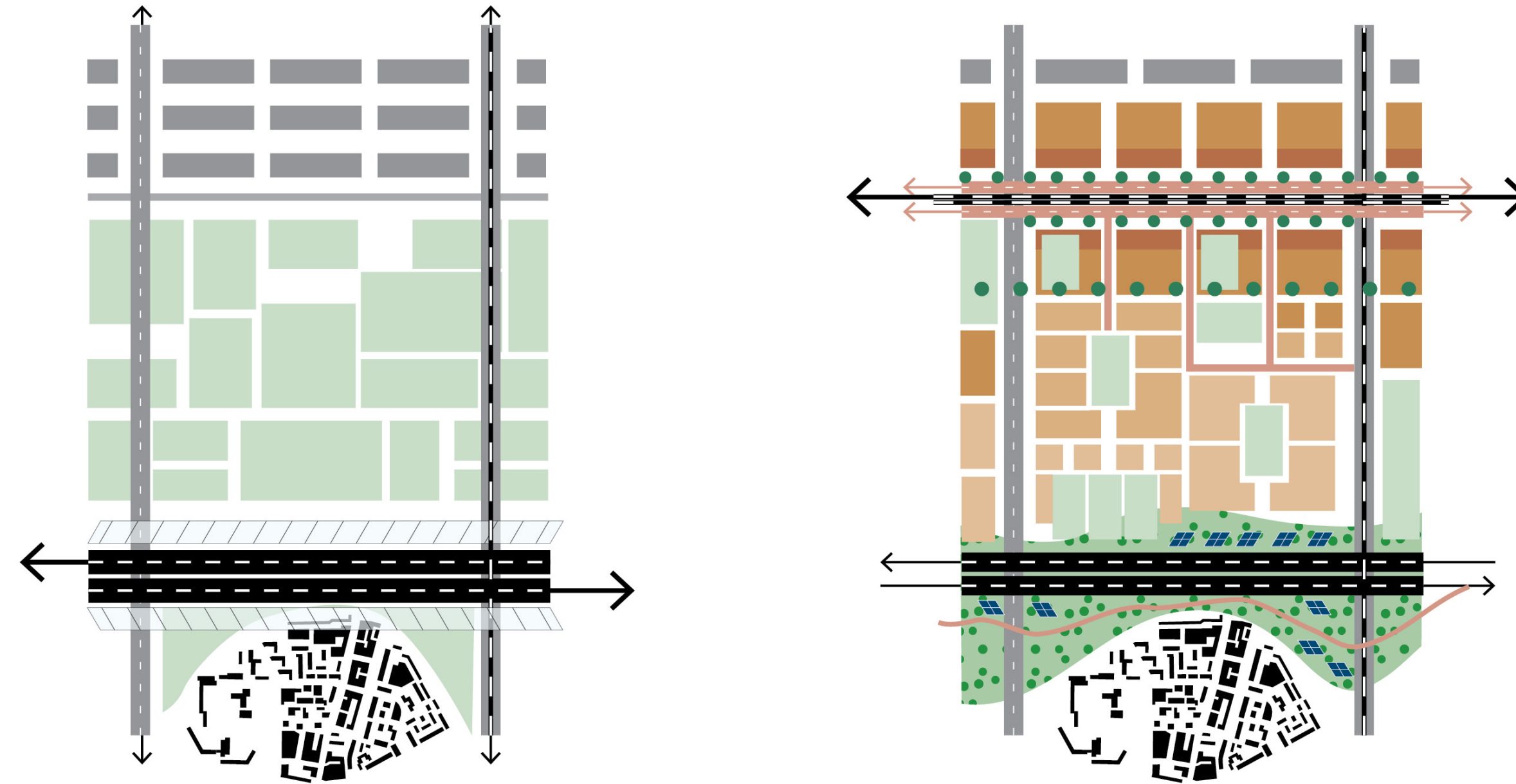
A screenshot of a public transport app interface. The top bar shows icons for car, train, walking, bicycle, and airplane. The route is set from Zuiderzeeweg 111, 1095 Amsterdam to Ringweg Zuid, 1077 Amsterdam. The app displays three route options for Thursday (donderdag):

- 23:46 - 00:28 (donderdag) - 42 min. (Icons: 26, walking, M, 51)
- 23:40 - 00:28 (donderdag) - 48 min. (Icons: 37, 245, 65, walking)
- 23:40 - 00:28 (donderdag) - 48 min. (Icons: 37, 3, 5, walking)

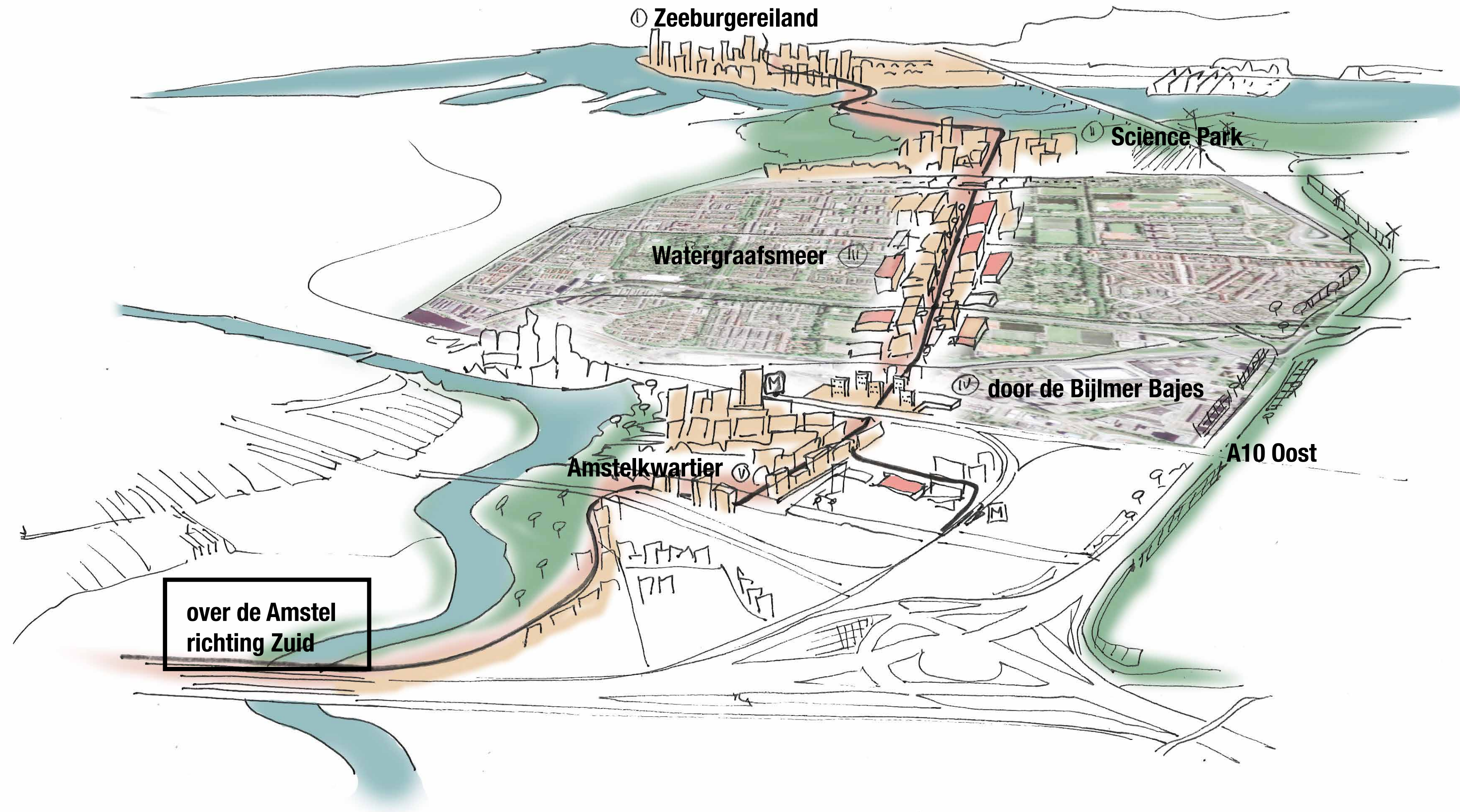
Buttons for 'Nu vertrekken', 'OPTIES', 'Routebeschrijving verzenden naar je telefoon', and 'PLANNER BEKIJKEN' are visible.

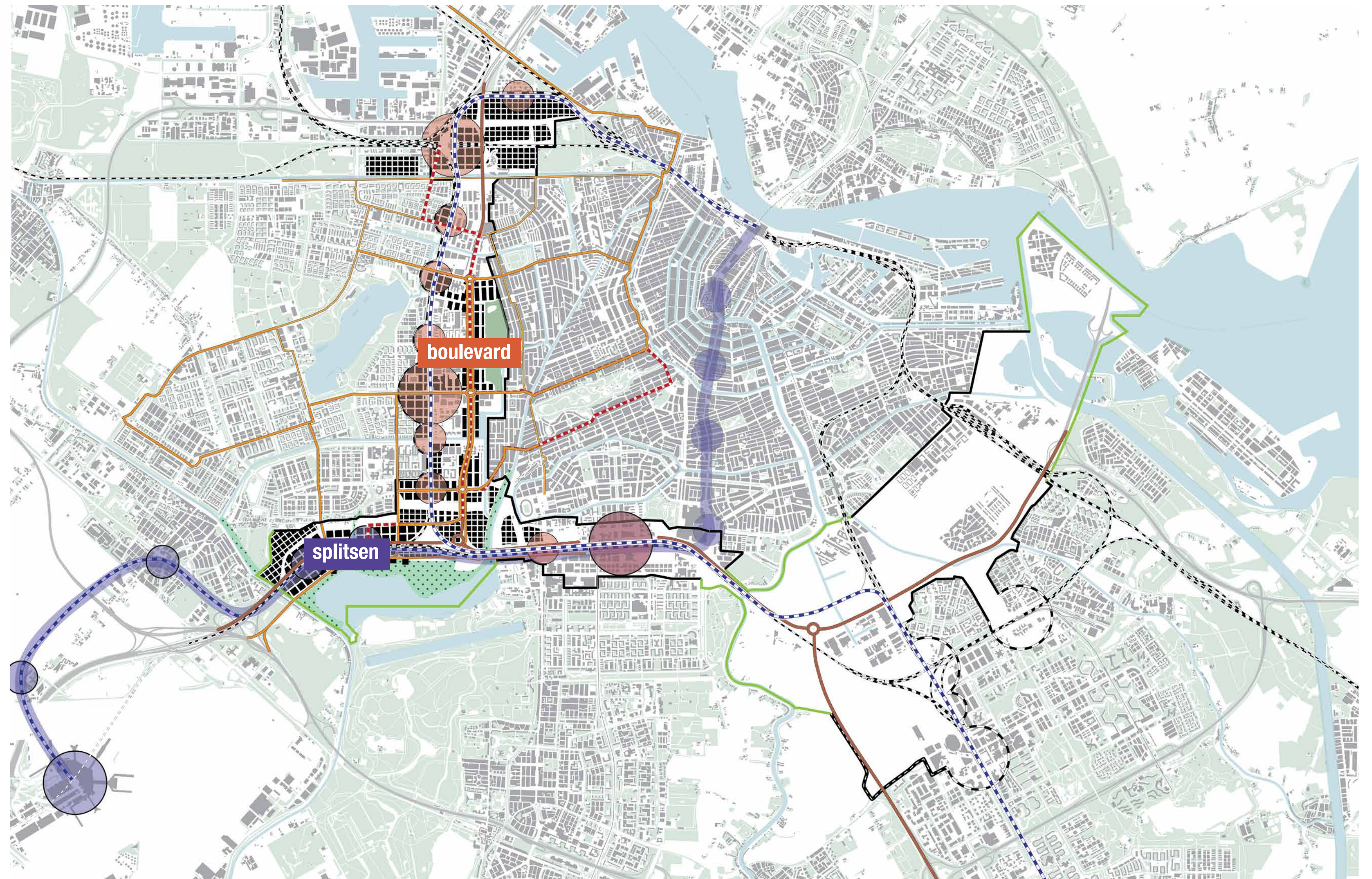
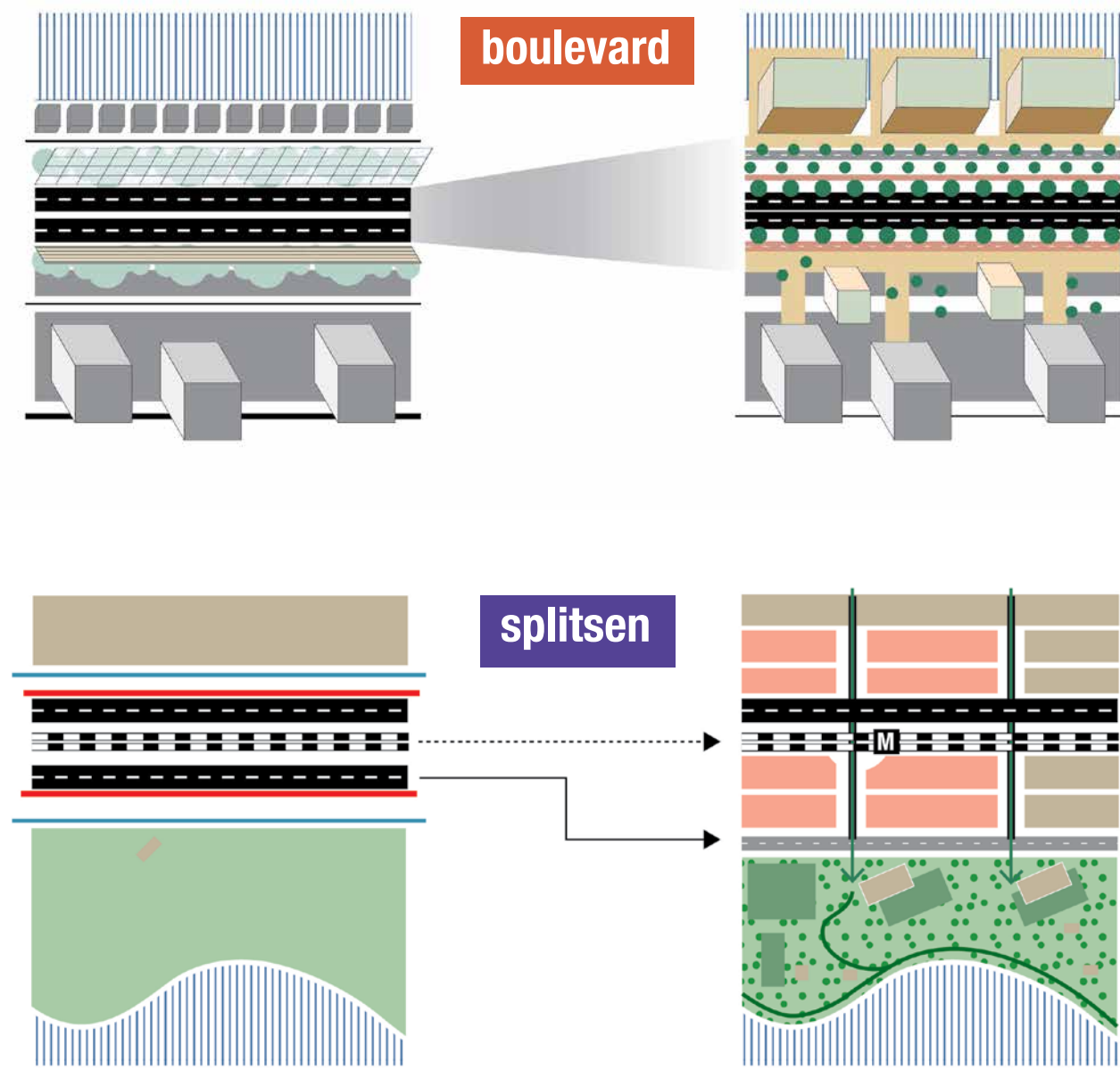


A10 als groene corridor, parallelle as als nieuwe verbindende stadstraat

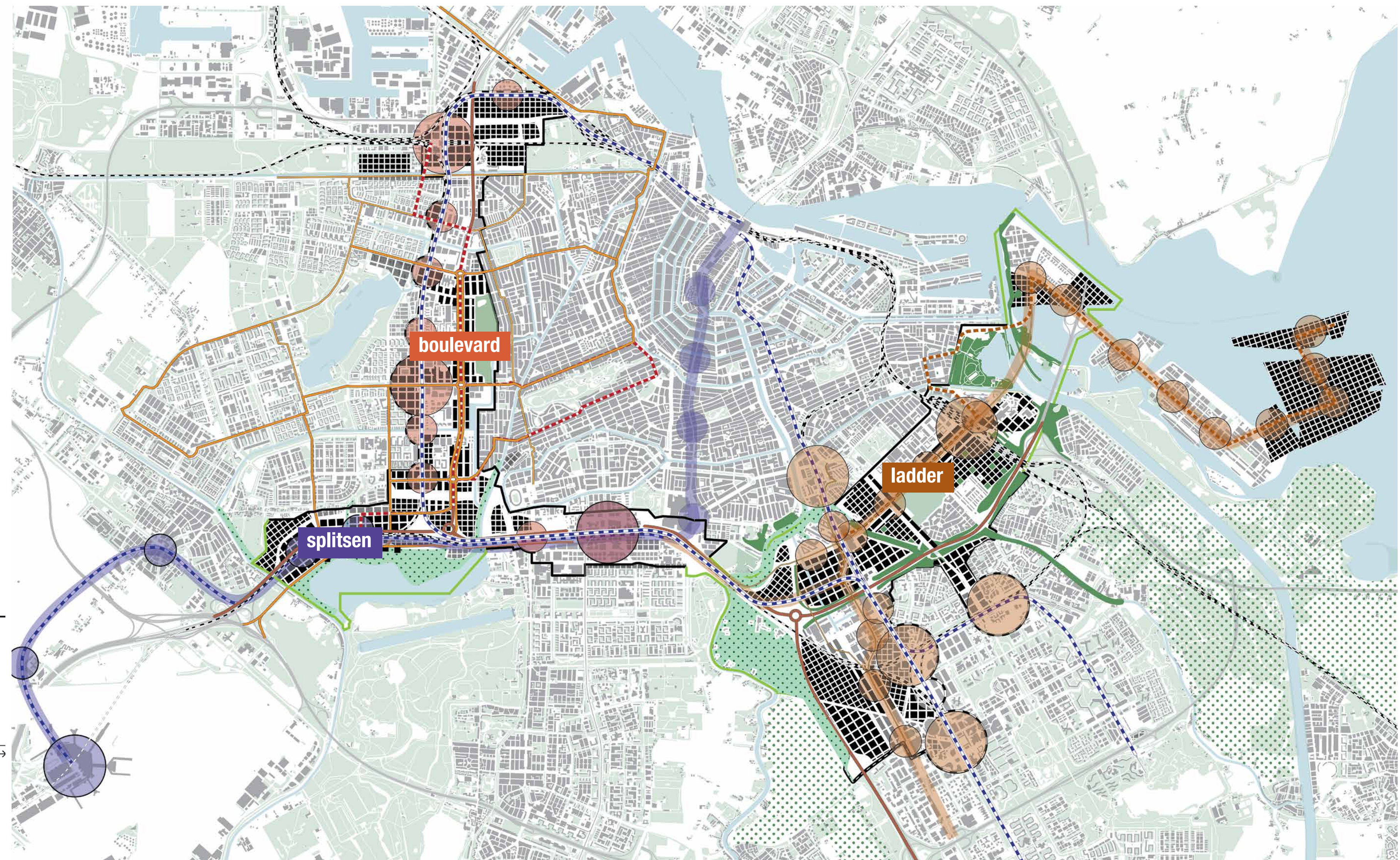
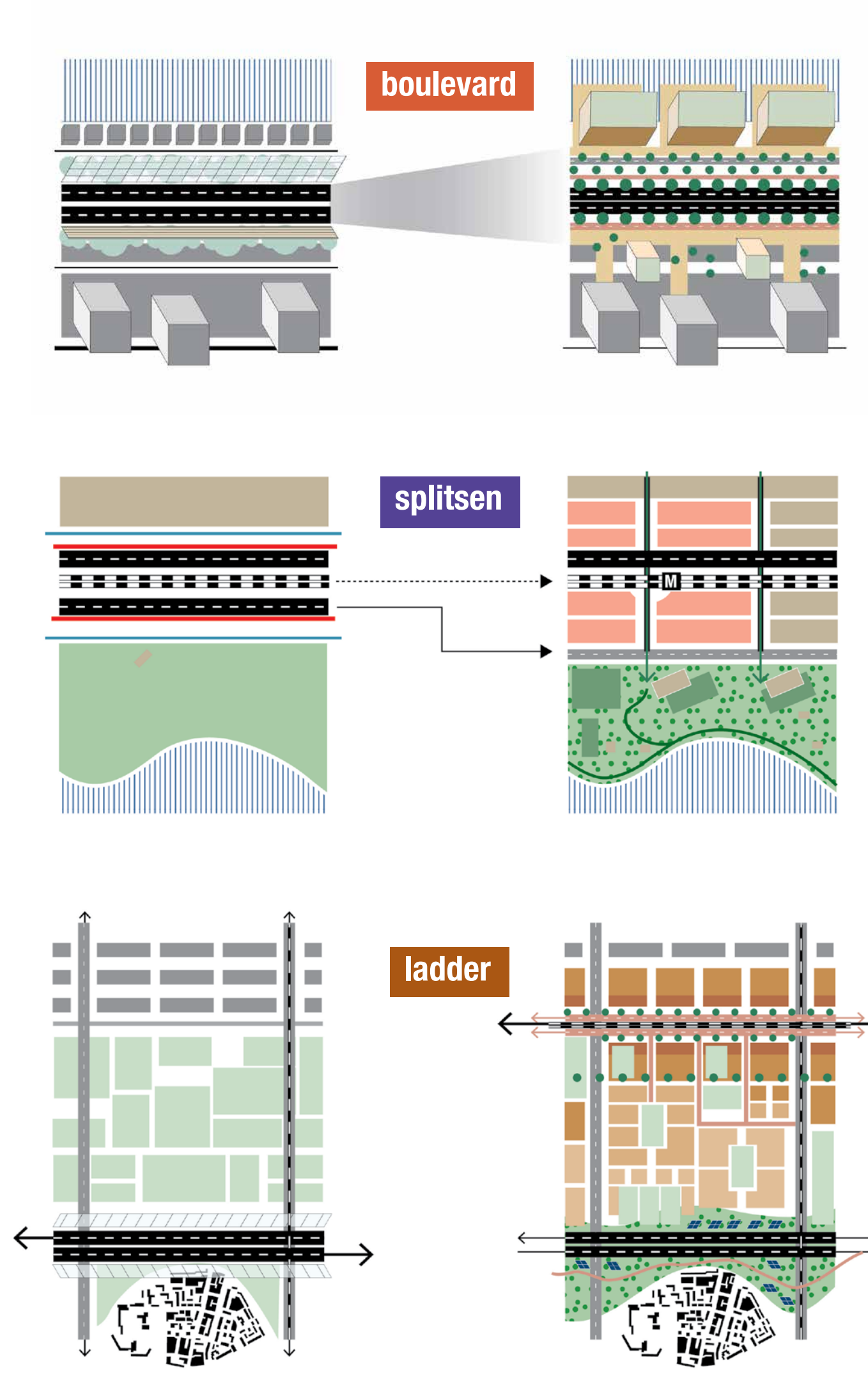


Nieuwe corridor door Watergraafsmeer, die nieuwe ontwikkelingen verbindt

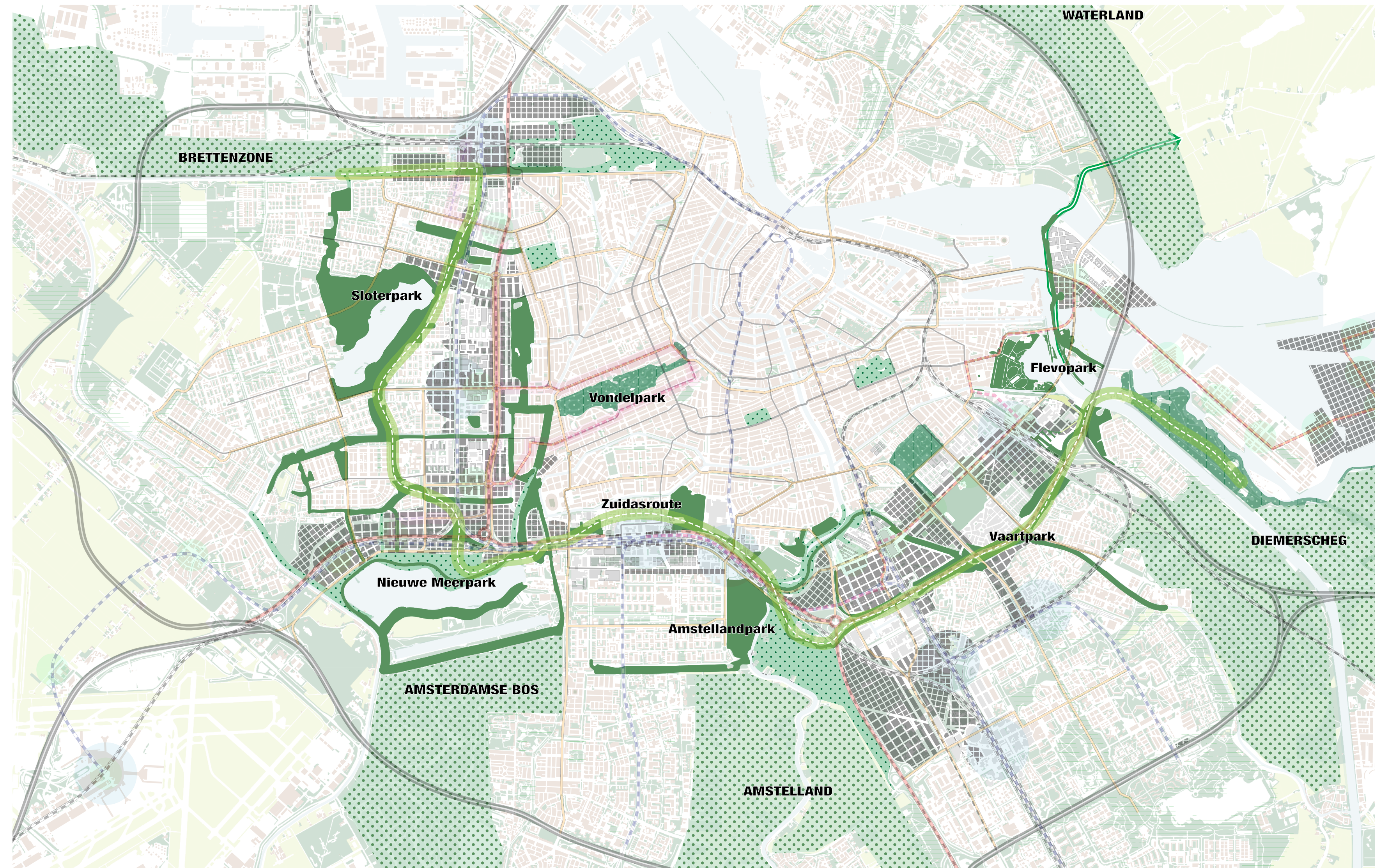




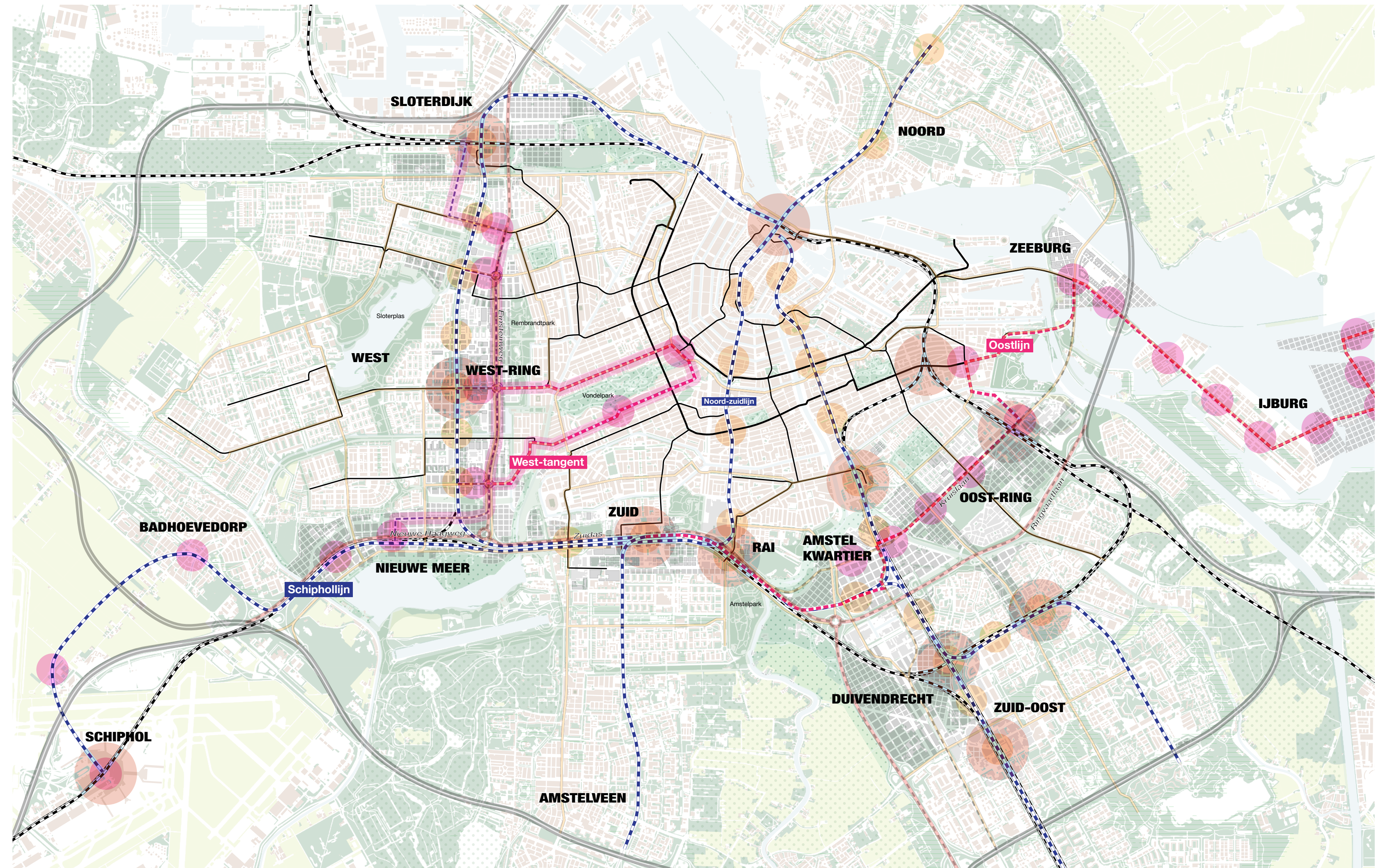
Drie oplossingen werken samen aan een betere balans tussen stad en weg



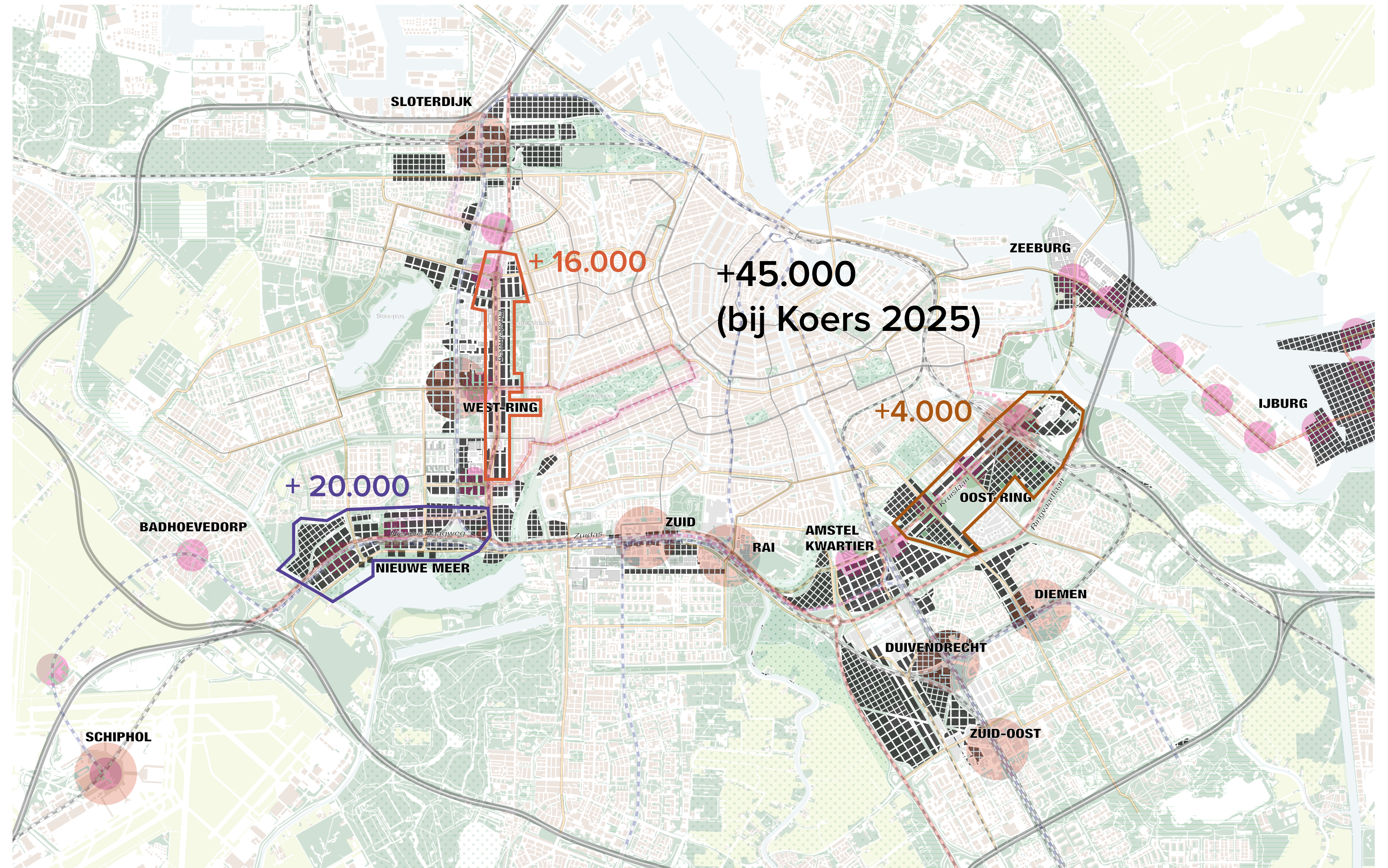
Een nieuwe groenstructuur



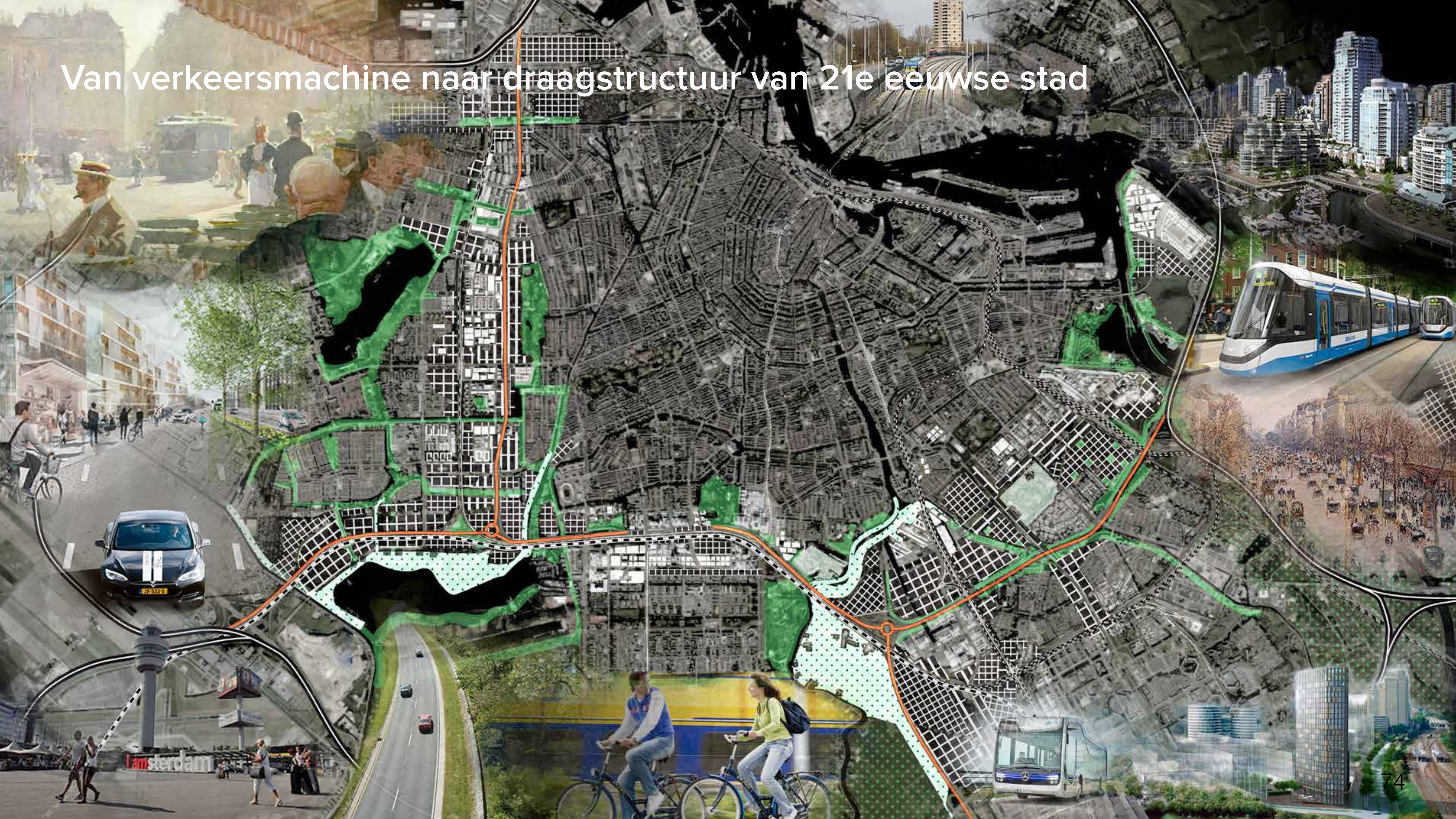
Stad op basis van OV verbindingen i.p.v. autoverbindingen



Extra ontwikkelruimte naast het programma Koers 2025

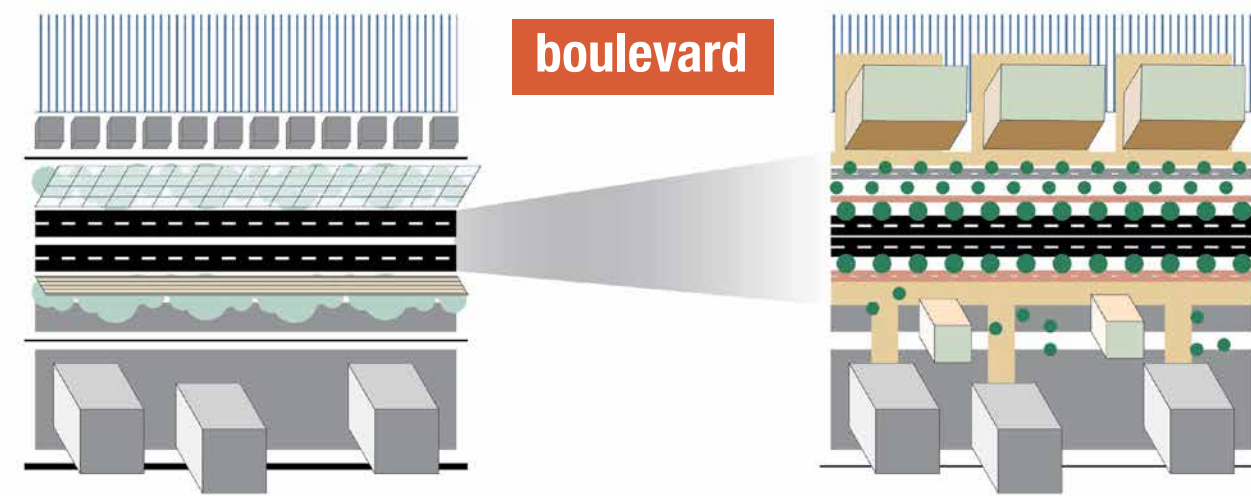


Van verkeersmachine naar draagstructuur van 21e eeuwse stad



Terugblik

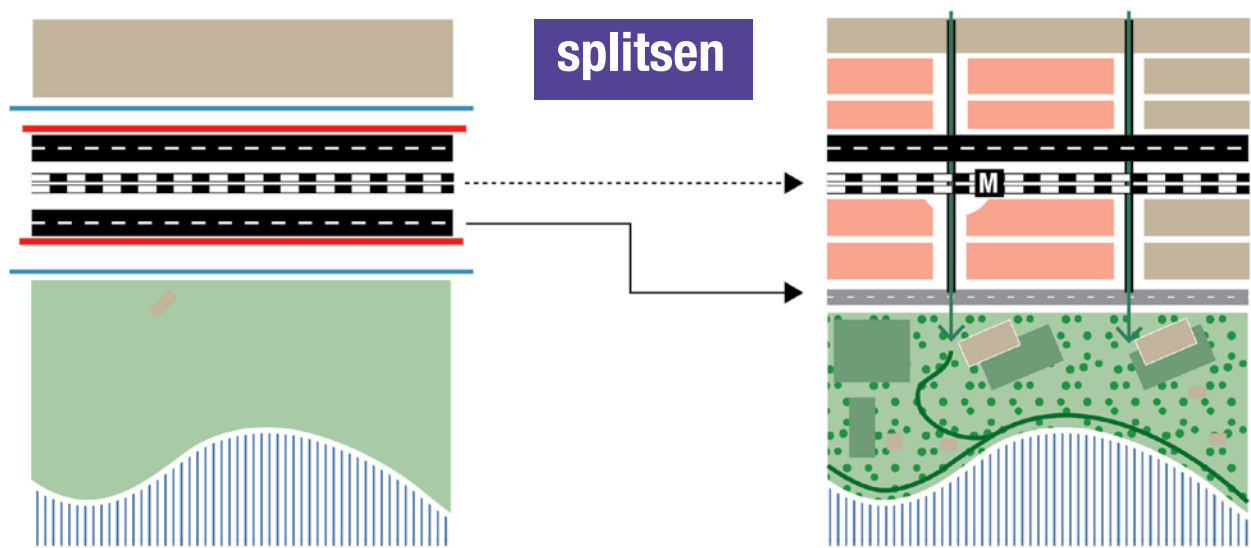
Principes & structuren om ruimte te maken voor de stad



Reflectie resultaat

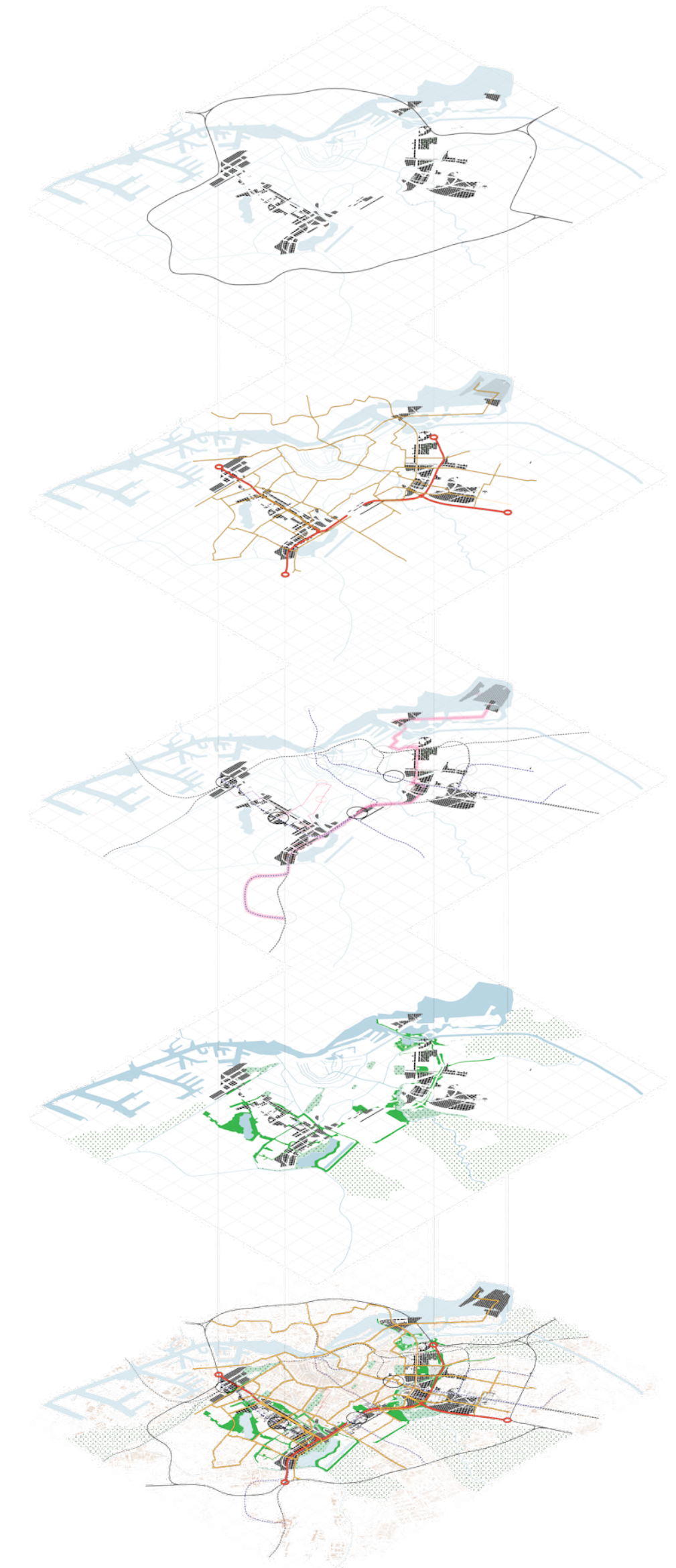
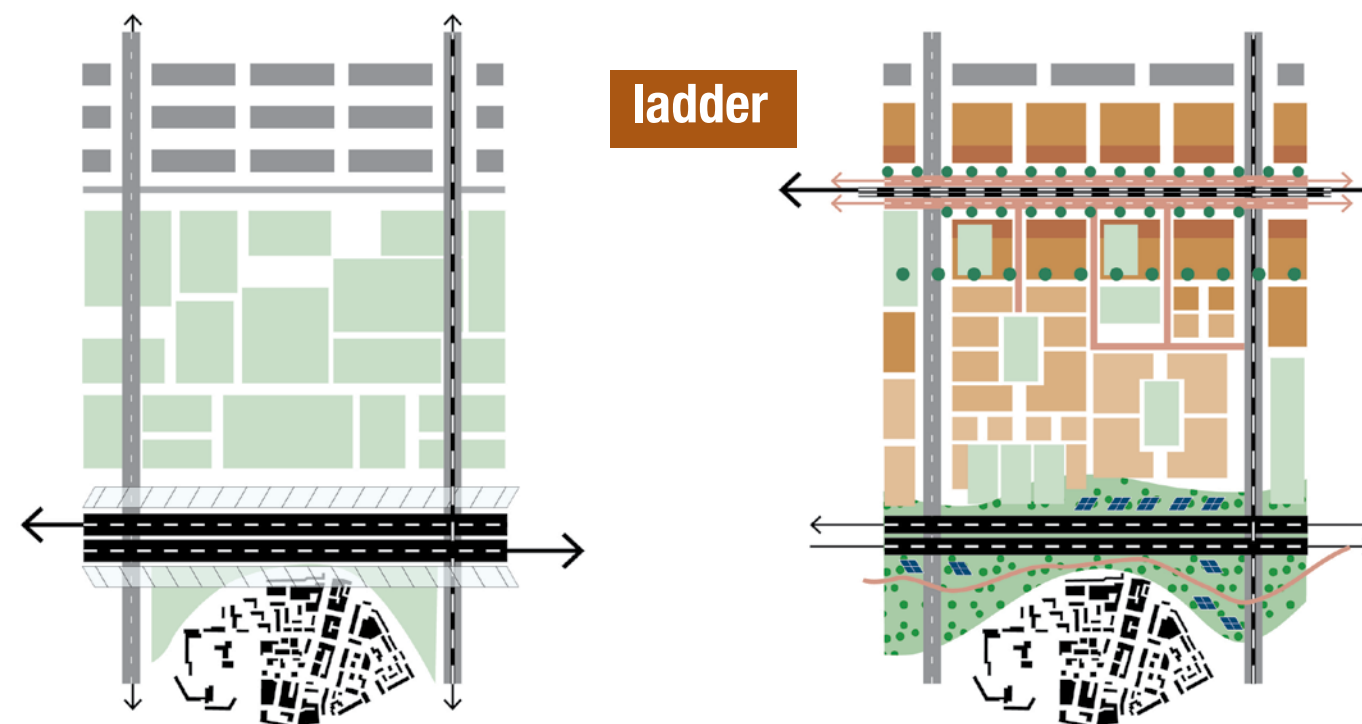
Flinke extra reservoirs voor stedelijke ontwikkeling

Niet de oplossing, maar principes en structuren gemaakt



Reflectie methode

Door combinatie veldwerk, visievorming, inzoomen en uitzoomen combinatie van lokaal ingepaste oplossingen binnen grotere algemene visie



De 21e eeuwse stadsuitbreiding: de snelweg gaat op in het stedelijk weefsel

“Het wordt tijd dat Amsterdam de A10 terug claimt en die liefdevol opneemt in zijn stedelijk weefsel.”

Tijs van den Boomen (2014)