

**Knooppunten in beweging:
bevindingen, plannen en onzekerheden**

Constance Winnips
Stadsregio Amsterdam
c.winnips@stadsregioamsterdam.nl

Thomas Straatemeier
Goudappel Coffeng
tstraatemeier@goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Zeker in een druk gebied als de Metropoolregio Amsterdam is ontwikkeling rond knooppunten beleidsmatig gewenst: het kan het OV efficiënter maken, het verbetert daardoor ook de bereikbaarheid op de weg en waar verdicht wordt in stedelijk gebied, kan elders ruimte open blijven.

De werkwijze

Om ontwikkeling van knooppunten te kunnen stimuleren, was het in de eerste plaats nodig de ontwikkelpotenties van de knooppunten te bepalen. De knopen zijn hiertoe ingedeeld naar schaalniveau en capaciteit van het OV-systeem variërend van internationaal knooppunt (HSL) tot een regionale halte voor metro en trein. Dit is afgezet naar onder meer het type stedelijkheid. Er is niet alleen gekeken naar individuele knooppunten, maar ook naar corridors als geheel. Dit is zowel qua OV-exploitatie als wat betreft ontwikkeling (concurrentie) van belang.

Conclusies

Een aantal knooppunten in de regio heeft potentie om te verdichten: intercitystations zoals Duivendrecht en Hoofddorp, regionale corridors (Zaanlijn), maar ook recreatieve stoptreinstations zoals Hollandsche Rading en de Duinrandstations bieden mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. Ook langs de metro en ten slotte langs de buscorridors zoals de N201 of busknooppunten (Almere 't Oor) zijn nog ontwikkelpotenties gevonden.

Opvallende zaken en bevindingen uit analyse en discussies:

1. Alleen maar verder verdichten met woningen en kantoren is niet altijd zinvol: het OV moet de gegenereerde reizigersstroom ook kunnen faciliteren. Kijk daarom ook naar de tegenspits en andere invulling (voorbeeld: onderwijs in Almere).
2. Verdichten hoeft niet altijd om kantoren en woningen te gaan: het kan ook om voorzieningen gericht op bepaalde groepen gaan. Denk aan voorzieningen voor ouders en hun kinderen (zowel zorg als gemak) of ouderen.
3. We onderscheiden ook de zogenaamde recreatieve stations: Hollandsche Rading of de stations aan de Duinrand. Deze worden relatief weinig benut en zijn minder bekend als OV-bestemming.
4. Ook de bereikbaarheid per auto, te voet en per fiets zijn van belang voor OV-gebruik en als vestigingsplaatsfactor.
5. Vanuit exploitatie van het openbaar vervoer en afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om niet alleen naar knooppunten te kijken, maar naar de hele corridor waarbinnen een knooppunt functioneert.
6. Juist de teruglopende vraag naar woningen en kantoren maakt duidelijke keuzes belangrijk. Afspraken hierover zijn dus nodig.
7. Er is niet echt een natuurlijke regisseur aan te wijzen, maar regie is wel nodig: we streven daarom naar een afsprakenpakket met alle partijen zowel op regionaal niveau als op knooppuntniveau.

Vervolg

De komende maanden werken we verder aan een diepgaandere verkenning van de potenties, de belemmeringen en de kansen. En hopen we toe te werken naar een programma en nadere afspraken voor verdere ruimtelijke verdichting rond de knooppunten in de regio.

1. Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk vindt u een schets van de Metropoolregio en haar beleidsdoelen.

Hoofdstuk 3 geeft meer informatie over de opgaven en ambities van de regio op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer, en openbaar vervoer.

In hoofdstuk 4 kunt u nadere informatie vinden over de werkwijze en de conclusies uit de verkenning naar verdichtingsmogelijkheden.

Hoofdstuk 5 behandelt een aantal interessante bevindingen en discussiepunten voor het vervolg waarover we graag met u van gedachten willen wisselen.

2 Stadsregio Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam Taken, bevoegdheden en beleid in een notendop

2.1 Wie zijn wij?

De Stadsregio Amsterdam is een WGR+-regio: een samenwerkingsverband tussen 16 gemeenten. Ze werken samen aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling. Het totale inwoneraantal is ruim 1,3 miljoen. De stedelijkheid wisselt sterk, Amsterdam als centrumgemeente heeft bijvoorbeeld bijna 750.000 inwoners. De kleinste gemeente Zeevang heeft maar 6300 inwoners en heeft een landelijk karakter. Het gebruik van de verschillende modaliteiten verschilt dan ook sterk tussen de verschillende type gebieden: in het hoogstedelijke deel was het gebruik van OV en fiets gezamenlijk 61%, en in de kleine kernen 34% (Stadsregio Amsterdam, 2009). Voor verkeer en vervoer ontvangt de Stadsregio Amsterdam jaarlijks een bedrag van ruim €300 miljoen van het Rijk.



Kaart 1: de gemeenten van de Stadsregio Amsterdam

Omdat sommige zaken het schaalniveau van de Stadsregio Amsterdam overstijgen, werken we ook samen in de Metropoolregio Amsterdam. De Metropoolregio Amsterdam is

de naam waaronder de regionale en lokale overheden in het noordelijke deel van de Randstad samenwerken. Onder de metropoolvlag maken de regionale partners afspraken over woningbouw, werkgelegenheid, infrastructuur en landschap. Hierdoor bundelen de partijen hun krachten om van de Metropoolregio Amsterdam een internationaal concurrerende regio te maken. Het gebied loopt ruwweg van Zeevang tot Heemskerk, van de Haarlemmermeer tot Uithoorn en van Hilversum tot Almere. Bestuurlijk werkt de Stadsregio Amsterdam op het vlak van bereikbaarheid vooral samen met de gemeenten Amsterdam en Almere en de provincies Flevoland en Noord-Holland.

2.2 Taken en bevoegdheden

2.1.1. Verkeer en vervoer

Voor verkeer en vervoer zijn de Stadsregio's verantwoordelijk voor de concessieverleningen voor het regionale openbaar vervoer. Ook zijn zij verantwoordelijk voor het regionale verkeer en vervoerbeleid. Zij zijn verplicht een Regionaal Verkeer en vervoersplan (RVVP) vast te stellen, dat past binnen de Nota Mobiliteit. De gemeentelijke uitwerkingen van het RVVP moeten op hun beurt weer voldoen aan het RVVP. Voor de provincies is de tegenhanger het PVVP, waar sprake is van bovenregionale verbindingen, is sprake van overleg tussen provincie en stadsregio.

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontvangen de Stadsregio's en provincies gelden vanuit de regeling BDU (Brede Doeluitkering). Deze zijn bedoeld voor verkeer en vervoermaatregelen en wordt bijvoorbeeld besteed aan concessies OV, aanleg fietspaden en fietsenstallingen, maar ook aan wegen, P&R-terreinen, en verkeersveiligheid

2.1.2 Ruimtelijke ordening

Met de komst van de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (nWRO) in 2008 zijn de bevoegdheden van de stadsregio's op dit vlak anders komen te liggen: hadden de stadsregio's eerder nog een rol in het toetsen van bestemmingsplannen van gemeenten via een verplicht advies aan de provincie, nu is die rol verdwenen en telt alleen nog het feit of de gemeente zich houdt aan de eigen structuurvisie en die van de provincie. Voor het opstellen van de Structuurvisie is echter wel overleg met buurgemeenten nodig, echter niet per definitie met de Stadsregio of WGR+-partners. De provincies hebben hier wel een grotere rol; zij stellen wel een structuurvisie op, die voor gemeenten bindend is.

2.3 Beleid

2.3.1. Metropoolregio Amsterdam Duurzaam Bereikbaar

Voor verkeer en vervoer is in 2008 de visie Metropoolregio Amsterdam Duurzaam bereikbaar vastgesteld. De opdracht kwam voort uit een ruimtelijk plan van dezelfde MRA: het Ontwikkelingsbeeld 2040. Het spreekt voor zich dat er ruim aandacht is voor de samenhang tussen ruimte en mobiliteit. Heel kort de filosofie: veel delen van de regio zijn zeer dicht bevolkt er is weinig ruimte meer om autonetwerken uit te breiden. Het wegennet is vrijwel 'af'. hier wordt ingezet op hoogwaardig OV en fiets. In de dunner bebouwde gebieden is het gebruik van de auto in combinatie met bijvoorbeeld P&R-locaties meer opportuun. Maatwerk dus afhankelijk van gebiedskenmerken.

Er wordt extra ingezet op verdere verbetering van knooppunten, zowel vervoerskundig, maar ook verdichting rondom de knooppunten.

3 De opgaven

3.1 Verstedelijkingsambities

De Metropoolregio Amsterdam heeft samen met het Rijk een Gebiedsagenda vastgesteld: een document waarbij de ambities zijn vastgelegd voor economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en landschap en duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Integraal dus. De ambities gelden voor de periode 2010-2020.

Kaart 2 geeft een samenvattend beeld van de zwaartepunten weer, maar er zijn ook per deelgebied en onderwerp uitwerkingen gemaakt. Per deelgebied is een verstedelijkingsprogramma opgesteld, waarin weergegeven wordt hoeveel woningen, kantoren en bedrijventerreinen er ontwikkeld zouden moeten worden (tabel 1).



Kaart 2. Bron: Gebiedsagenda Noordwest-Nederland, Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland (november 2009)

tabel 4.1 Verstedelijkingsprogramma's Metropoolregio Amsterdam 2010-2020

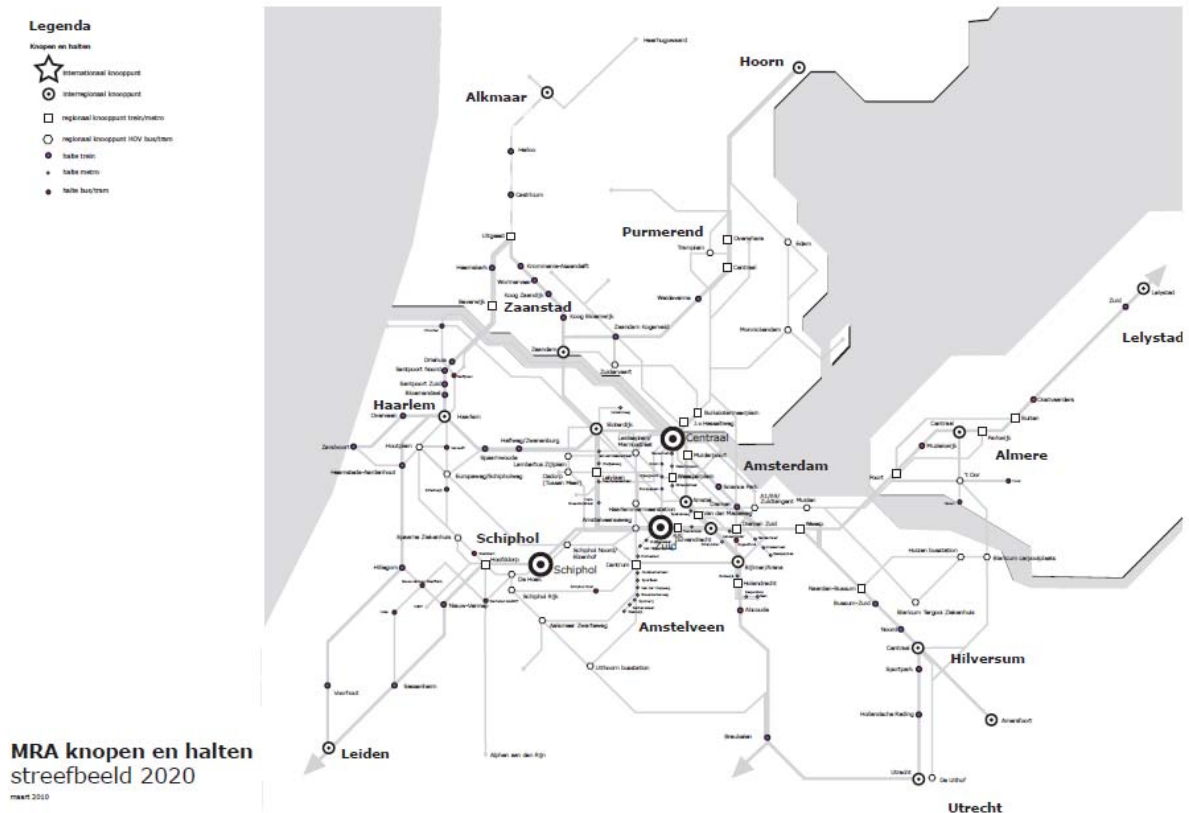
	Aantal woningen 2010-2020	Totaal aantal woningen	Totaal kantooropp.	Totaal bedrijfsopp.	Totaal aantal arbeidsplaatsen
A. ZaanIJoever	7.600	45.000	108.000	96.000 m2 (herstr.)	20.000
B. Bloemendalerpolder / KNSF-terrein	3.300	3.300			
C. Almere (MRA)	26.000	50.000	775.200	680 ha	100.000
D. Zuidas	3.000	10.000	950.000		80.000
E. Haarlemmermeer/Schiphol	8.000	15.000	850.000	325 ha	
F. Lelystad Zuid	5.000	9.000		210 ha	
G. IJburg	7.000	18.000	66.000	41.500 m ²	
H. Zuidoostlob	10.000	24.000	73.000	108 ha (herstruct.)	6.000
I. Amstelveen / Amstelland	7.700				
J. Haarlem en IJmond	11.400		364.000	100 ha	
K. Gooi en Vechtstreek	1.700			26 ha + 98 ha (herstruct.)	
L. Zaanstreek en Waterland	13.700				
M. Overige verstedelijkingsprogramma's	18.800				

Tabel 1: verstedelijkingsprogramma's Metropoolregio Amsterdam 2010-2020

Bron: Gebiedsagenda Noordwest-Nederland, Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland en Flevoland (november 2009)

3.2 Ambities voor openbaar vervoer

Voortbordurend op deze integrale ambities zijn de Metropoolpartijen in 2010 gestart met het project MRA-net: een verkenning over hoe het (Hoogwaardig) OV er in deze regio in 2020 uit zou moeten zien. Dit heeft geleid tot het volgende streefbeeld. In dit streefbeeld worden ruim 100 OV-knooppunten onderscheiden, zoals op kaart 3 te zien is.



Kaart 3 Streefbeeld 2020 voor het OV-systeem in de Metropoolregio Amsterdam

3.3 De ambities voor OV en ruimte komen samen

Met het opstellen van het gewenste OV-netwerk is ook een deeltwerking gemaakt van de ruimtelijke kant: hoe is het gesteld met de beleidsmatig gewenste verdichting rondom knooppunten? Wat is de ontwikkelpotentie van knooppunten en is die in overeenstemming met de huidige stand? Bij deze uitwerking zijn de partijen van de Metropoolregio Amsterdam betrokken, maar ook ontwikkelaar NS Poort en NS Reizigers. Ook is nog onderzocht of het gewenste OV netwerk wel de ontsluiting biedt voor de (gedachte) ruimtelijke ontwikkelingen, maar dat onderdeel maakt geen deel uit van deze paper. De algemene conclusie hieruit willen we wel delen: We hebben geconstateerd dat in tegenstelling tot de Zuidvleugel in de Noordvleugel het bestaande OV zeker nog niet de enige drager is van de verstedelijkingsambities en dat er ook nog aardig wat nieuwe OV moet worden aangelegd.

De werkgroep die dit product gemaakt heeft heet de werkgroep Knooppunten en RO en valt onder het grotere (OV)project MRA-net. Constance Winnips is namens de Metropoolpartijen de trekker van deze subwerkgroep. Het projectmanagement is in hand van APPM (Kees Kaptein en Marcel Tousset). Goudappel Coffeng (Thomas Straatemeier) heeft hiervoor beelden ontwikkeld en berekeningen uitgevoerd.

4. De werkwijze

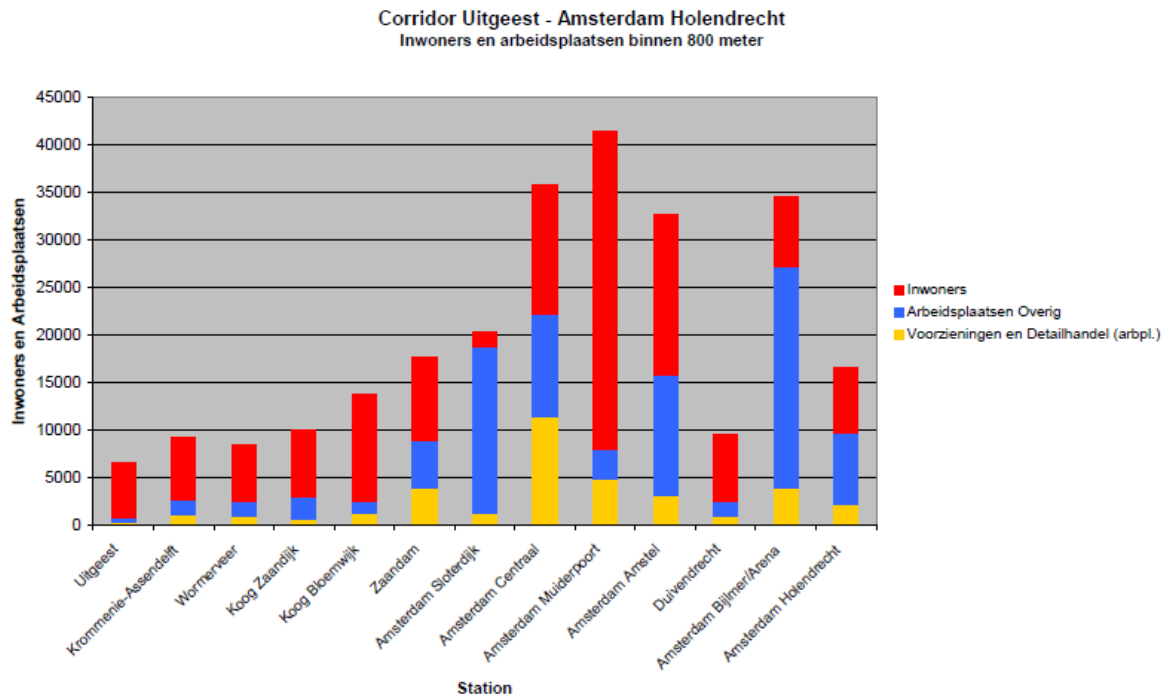
Om de ontwikkelpotenties te kunnen bepalen zijn de knopen ingedeeld naar schaalniveau en capaciteit van het OV-systeem variërend van internationaal knooppunt (HSL) tot een regionale halte voor metro en trein. Het schaalniveau zegt iets over het soort activiteiten dat zich daar mogelijk wil vestigen en de capaciteit van het OV-systeem wil je idealiter afstemmen op de dichtheid van ontwikkelingen. Er is gekeken naar een invloedsgebied van ongeveer 800 meter, wat overeenkomt met de gemiddelde afstand die mensen bereid zijn om te lopen. Voor het ontwikkelingspotentieel is ook het type stedelijkheid van belang: er worden grootstedelijke gebieden onderscheiden, regionale herkomstgebieden en regionale bestemmingsgebieden. Verder is ook in corridors gekeken, omdat dit zowel qua exploitatie als wat betreft afstemming van ruimtelijke ontwikkeling (concurrentie) van belang is.

We hebben een indicatie van het ontwikkelingspotentieel opgesteld aan de hand van 5 aspecten:

1. de bereikbaarheid van het knooppunt/corridor versus de dichtheid van inwoners, voorzieningen en arbeidsplaatsen
2. Groei van de bereikbaarheid tussen nu en 2020 als gevolg van verbeteringen in het openbaar vervoer
3. Autobereikbaarheid van de OV-knooppunten
4. Het aantal in- en uitstappers van het knooppunt/corridor versus de dichtheid van inwoners voorzieningen en arbeidsplaatsen
5. de mogelijkheden voor het toevoegen van ruimtelijk programma rondom het knooppunt.

4.1 voorbeeldcorridor: Zaanlijn

De Zaanlijn is een klassieke forenzenlijn: naarmate je verder van Amsterdam afkomt, neemt de dichtheid rondom stations af. De menging van programma loopt van overwegend woningen rondom stations als Uitgeest en Koog Bloemwijk naar meer gemengde knooppunten in Amsterdam. De dichtheid van Wormerveer, Krommenie-Assendelft en met name Uitgeest is niet erg hoog. Rondom Uitgeest zou je het liefst 5.000-10.000 extra inwoners en/of arbeidsplaatsen vestigen. Uitgeest als knooppunt van spoorlijnen en de gunstige ligging nabij de A9 maken de plek naast woningbouw ook geschikt voor bedrijven en kantoren. Dit kan bijdragen aan een evenwichtigere menging van wonen en werken langs de Zaanlijn. De autobereikbaarheid van knooppunten ten Noorden van het Noordzeekanaal is wel minder goed dan plekken die ten Zuiden van Amsterdam liggen, waardoor de ontwikkeling van werkgelegenheid langs de Zaanlijn moeilijker kan zijn.



Figuur 1: Inwoners, arbeidsplaatsen en voorzieningen (arbpl) binnen 800 meter van de stations op de Zaanlijn

4.2 de bevindingen: wat komt uit de analyse

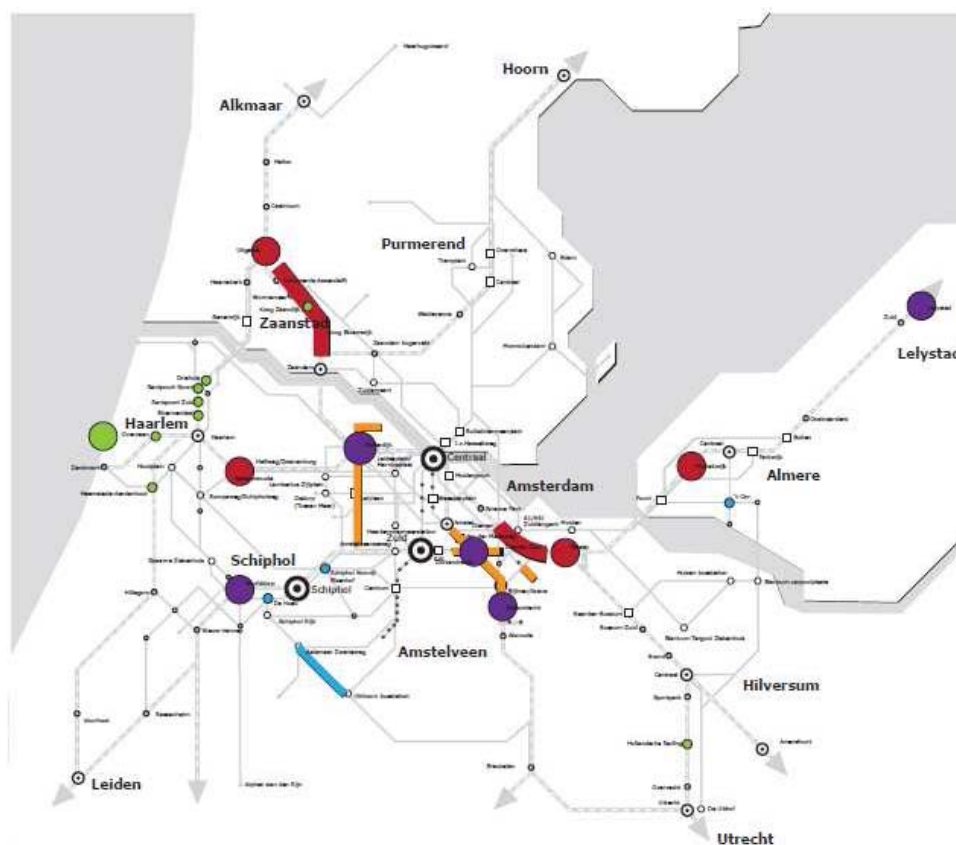
- Rondom een aantal (toekomstige) intercitystations bestaat nog mogelijkheid tot verdere verdichting: de stations Duivendrecht, Hoofddorp, Holendrecht en Lelystad zijn nog potenties
- Ook de regionale spoorcorridors bieden nog verdere verdichtingsmogelijkheden: met name de Zaanlijn en de corridor Amsterdam Science Park-Diemen-Weesp komen naar voren.
- Een nieuwe, onverwachte categorie wordt gevormd door de recreatieve stoptreinstations: Station Hollandsche Rading en de stations langs de binnenduinrand hebben een lage dichtheid: de vraag is onder welke condities deze verder verdicht kunnen worden en hoe het profiel als recreatieve halte versterkt kan worden.
- Ook sommige haltes van het metronet in Amsterdam blijven achter qua dichtheid, terwijl een aantal ook een hele goede autobereikbaarheid hebben. Met name de metrotrajecten die het gebied Overamstel en Amstel III doorkruisen, het einde van de Gaasperplaslijn en de Westelijke Ringlijn bevatten een aantal onderbenutte haltes.
- Ook hoogwaardige buscorridors bieden goede kansen: zoals een aantal busknooppunten in de werkgebieden rondom Schiphol, de buscorridor Aalsmeer-Uithoorn en het Oor in Almere.
- Uit de analyse bleek ook, dat sommige knooppunten meer vervoerwaarde hebben dan op grond van het programma verwacht mag worden (bijvoorbeeld station Amsterdam Muiderpoort).

In deze fase is de verdichtingspotentie vooral bepaald door te kijken naar de dichtheden rondom stations die qua bereikbaarheid en ligging in het stedelijk gebied vergelijkbaar zijn. De daadwerkelijk ontwikkelingsruimte die rondom het station beschikbaar is wordt in de volgende fase verder verkend.

Legenda

Knoepen en haltes

- ⊙ internationaal knooppunt
- ⊙ interregionaal knooppunt
- regionaal knooppunt
trein/metro
- regionaal knooppunt
HOV bus/tram
- halte trein
- halte metro
- halte bus/tram



Kaart 4: knooppunten en corridors met ontwikkelpotentie

5. Stellingen voor de discussie

Zoals dat vaker het geval is, is het project minder ver dan voorzien bij de aanmelding voor het CVS-congres. Toch is er nog een aantal interessante zaken die voor de nadere uitwerking van belang zijn. Deze willen wij hier graag met u delen: ter inspiratie, maar ook om uw ervaringen en/of aanbevelingen te horen, waar wij in een volgende fase dan mee aan de slag kunnen.

5.1 De ruimtelijk programma: denk verder dan woningen en kantoren

De ambitie ter verdere verdichting moet niet klakkeloos worden opgevat als het toevoegen van willekeurig meer programma aan kantoren. Op sommige punten is het niet wenselijk om nóg meer reizigers te genereren. De treinen zitten op die trajecten al zo vol, dat het genereren van nog meer uitstappers juist een averechts effect kan hebben op het imago en gebruik van het OV. Ingezet kan worden op de tegenspits. Denk bijvoorbeeld aan (hoger) onderwijsinstellingen in Almere: aan de ene kant scheelt dit reizen voor de grote hoeveelheid Almeerse studenten, en bovendien kunnen de lege treinen in spits gevuld worden met scholieren uit Amsterdam en omgeving die hun onderwijs aan de overkant van het IJ-meer volgen.

Verdichten hoeft ook niet altijd om kantoren en woningen te gaan: het kan ook om voorzieningen gaan gericht op bepaalde groepen: aan voorzieningen voor ouders en hun kinderen (zowel zorg als gemak) of voor ouderen. In de Scandinavische landen zijn dit soort concepten al wat langer gangbaar: bij de uitgang van station of metro breng en haal je je kind van school of opvang, je doet je boodschappen en vervolgt de reis naar kantoor of huis. Afhankelijk van de demografische samenstelling van een wijk is ook een cluster voor ouderen een optie.

5.2 Recreatieve stations zijn onverwachte kansen

We onderscheiden ook de zogenaamde recreatieve stations: Koog Zaandijk (Zaanse Schans), Hollandse Rading of de stations aan de Duinrand. Deze worden relatief weinig benut en zijn relatief onbekend als OV-bestemming. Potentie kan dus breder gezien worden dan het toevoegen van oppervlakte bebouwde omgeving. Hier kan de potentie als recreatief station verder worden benut bijvoorbeeld door het verbeteren van de routes naar nabijgelegen recreatiegebieden. Bovendien zou nader bekeken kunnen worden welke mogelijkheden de ligging en bereikbaarheid bieden voor een bebouwd programma. Het is denkbaar dat er ook andere type stations zijn, waarbij de bijzondere kenmerken in de omgeving van het station benut worden om stations een duidelijker profiel te geven met bijbehorende specifieke voorzieningen (bijvoorbeeld een onderwijshalte of een sporthalte).

5.3 Multimodale bereikbaarheid van het knooppunt belangrijk

De bereikbaarheid van een knooppunt lijkt evident, maar knooppunten alleen op OV bekijken blijkt onvoldoende: juist (de combinatie met) weg is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel bedrijven. Zowel een gunstige ligging voor de bereikbaarheid per weg als de bereikbaarheid voor OV worden belangrijk gevonden en velen opteren voor allebei tegelijk. Zoek dus de combinatie. En behalve dat is ook de bereikbaarheid per fiets en te voet van belang: je moet er ook plezierig kunnen komen. Een slecht toegankelijke of sociaal onveilige ligging van een trein of metrostation beïnvloedt (de ervaring met) het OV-gebruik.

5.4 Crisis juist een reden om voor knooppuntontwikkeling te kiezen

De afspraken over de te ontwikkelen kantoren en bedrijventerreinen voor 2020 in de Gebiedsagenda zijn in 2009 gemaakt. In 2010 worden de zogenaamde PLABEKA-afspraken (Planning Bedrijven en Kantorenlocaties) herijkt. Dit zijn de afspraken in de Metropoolregio over het aantal hectare bedrijventerrein dat wordt ontwikkeld en het vloeroppervlak aan kantoren. De eerste voorlopige bevindingen wijzen uit, dat er structureel (veel) te veel is ingepland, ook voor de lange termijn. Voor de woningen is de verwachting dat het meer een tijdelijke dip is, gelieerd aan de kredietcrisis. Vraag en discussiepunt is wat dit betekent voor de programmering rondom knooppunten: onze stelling is dat juist in een tijd waarin ontwikkelen lastig is, je zou moeten kiezen voor de locaties waar je op de lange termijn het meeste aan hebt en dat is nog steeds een goed bereikbare regio. Dus juist nu is het van belang om die keuze te bestendigen en, omdat er dus minder ontwikkeld wordt, juist deze ontwikkellocaties boven tafel te houden. Door alleen multimodaal goed ontsloten knooppunten te ontwikkelen ben je als regio veel minder kwetsbaar als de kosten van autorijden ineens sterk toenemen als gevolg van stijgende energieprijzen, bovendien waarborg je de bereikbaarheid van werkgelegenheid en voorzieningen voor groepen die niet kunnen of willen beschikken over een auto.

5.5 De complexe problematiek vraagt om concrete afspraken op alle niveaus

De knooppunten zijn ook procesmatig een knooppunt, er komt van alles in samen: de beleidsterreinen RO en verkeer en vervoer, de overheden op de verschillende schaalniveaus, de afspraken over woningbouw en kantoren. Uit de eerste analyse van Wendy Tan (UvA) over dit onderwerp kwam naar voren dat er geen echte probleem-eigenaar is en dat partijen vaak op elkaar wachten en naar elkaar kijken. Het tot ontwikkeling brengen van een knooppunt vraagt dus om een helder pakket aan afspraken, waarin alle onderdelen aan de orde komen, op het schaalniveau van het knooppunt zelf, maar ook op het MRA-schaalniveau. Knooppunten zouden een onderdeel moeten vormen van het afsprakenpakket over te bouwen aantallen woningen en kantoren. Volgens ons is het naast aangeven waar je wel wil ontwikkelen ook heel belangrijk om aan te geven waar je niet wil ontwikkelen om op die manier schaarste te creëren en de markt te prikkelen te kiezen voor knooppunten.

Hierbij het besef dat in deze tijden het financieringsvraagstuk ook nadrukkelijk onderdeel moet zijn van deze pakketafspraken. Is het mogelijk om door slim plannen deze constructies rendabel te maken?

5.6. Regisseur van belang, maar geen natuurlijke partij

Het bovenstaande onderzoek is getrokken door de Stadsregio Amsterdam. Bij knooppunten is er geen natuurlijke regisseur te benoemen (zie 5.5). Vraag is wie er het meest logisch is: Stadsregio heeft het primaat op verkeer en vervoer binnen haar gebied, maar weer weinig bevoegdheden op RO-vlak (deze liggen bij de provincies). Toch is in de Stadsregio Rotterdam en bij de Stadsregio Arnhem-Nijmegen de keuze gemaakt om de regie voor knooppuntontwikkeling juist bij de Stadsregio te leggen, vanwege het schaalniveau en de bevoegdheden op het gebied van Openbaar Vervoer.

Constance Winnips werkt sinds 2000 bij de Stadsregio Amsterdam en is nu senior beleidsmedewerker ruimte en mobiliteit.

Thomas Straatemeier werkt als adviseur Verkeer en Ruimte bij Goudappel Coffeng Amsterdam. Naast zijn werkzaamheden bij Goudappel Coffeng is hij ook docent verkeer- en vervoerplanologie voor de Universiteit van Amsterdam. Zijn interesse en kennis

richten zich vooral op strategische beleidsontwikkeling op het raakvlak van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuurontwikkeling.