

# Spoor = corridor

Inspiratie



**Spoor**  
**=**  
**corridor**





# Inhoud

Inleiding

5

**Wat is een spoorcorridor**

9

Corridor

Spoorlijn

Station

Stationsomgeving

Samenhang

**Waarom een spoorcorridor**

16

Veranderende interacties

Concentratie en groeiende verschillen

Een aantrekkelijk perspectief

Momentum benutten

**Uitwerking in de praktijk**

20

**Voorbeelden**

25

MerwedeLingeLijn

Wiederline

Stedenbaan

Maak Plaats! en programma OV-knooppunten

Stadsregionale corridor

Nationale corridor

Toyoko-lijn

Serious Game 'Sprintstad'

**Bronnen**

45



# Inleiding

Een nieuwe fase van denken over de inrichting van Nederland dient zich aan. De groei van de steden, de langzame maar gestage leegloop van het platteland en de grote transitie in energie- en grondstoffengebruik, gaan in de komende decennia voor een drastische herordening van die inrichting zorgen. Dit gaat in meerdere snelheden en intensiteiten, met als stelregel dat in de stedelijke gebieden de snelheid van ontwikkelingen en de druk op de beschikbare ruimte het grootst is.

Het is een uitdaging om deze grote opgaven en de verschillende snelheden, op een samenhangende manier aan te gaan. Het nieuwe omgevingsbeleid, dat al voorafgaand aan de invoering van de Omgevingswet op gang is gekomen, biedt hier een kans voor. Dat vraagt om ruimtelijke concepten die de samenhang tussen verschillende opgaven benutten. De spoorcorridor is één van die concepten. Het spoornetwerk verbindt niet alleen de gebieden met elkaar, het is ook een katalysator voor ruimtelijke ontwikkeling, zowel in stedelijke als in krimpgebieden. Het is nu tijd om dat spoornetwerk niet alleen als infrastructuurnetwerk te zien, maar als verbindende kracht. Het netwerk ligt er al, nu de stap naar de spoorcorridor. Om die reden verdient de spoorcorridor een plek in de debatten die zowel nationaal, provinciaal als lokaal worden gevoerd over de omgevingsvisies.

Maar het moet niet alleen bij visies blijven. Visie is niet genoeg voor een samenhangende uitvoering. Er zal ook goed naar dagelijkse praktijken en ingesleten gewoontes gekeken moeten worden. De wereld van bereikbaarheid en infrastructuur werkt vaak anders dan de wereld van ruimtelijke ontwikkeling en stedenbouw. Toch zullen ze elkaar moeten vinden om te werken aan aantrekkelijke leefomgevingen, zowel in dynamische stedelijke gebieden als in krimpregio's. Hier biedt de spoorcorridor praktische aanknopingspunten voor waar beide werelden zichzelf en elkaar in kunnen herkennen.

Dit essay gaat kort in op de geschiedenis van de spoorcorridor, om te laten zien dat het een concept is wat voortbouwt op het verleden. Vervolgens wordt betoogd dat het ook voor de toekomst een aantrekkelijk perspectief is. In het derde deel wordt beschreven wat er moet gebeuren om van dit aantrekkelijke perspectief realiteit te maken.











Nederland omstreeks 1860 en 1900



Nederland omstreeks 1920 en 1950



Nederland omstreeks 1980 en 2018



Spoor = corridor

# Wat is een spoorcorridor

## Corridor

Een corridor is een 'smalle strook', aldus Van Dale. Die 'smalle strook' wordt gebruikt om van het ene gebied naar het andere te kunnen gaan. Dat kan betrekking hebben op verschillende schaalniveaus. In de architectuur is een corridor een ruimte waar verschillende ruimtes op uitkomen, een ruimte die als doel heeft om andere ruimtes te bereiken. In de natuur zijn corridors de verbindingen tussen gebieden, zodat ze samen één leefgebied voor plant en dier worden. Op nog grotere schaal wordt de corridor in de internationale politiek gebruikt om delen van landen met elkaar te koppelen. Kortom: een corridor verbindt.

Om te beginnen bestaat een spoorcorridor uit een spoorlijn. Het netwerk van spoorlijnen is al bijna twee eeuwen onlosmakelijk verbonden met de ruimtelijke ontwikkeling van ons land. Vrijwel elke Nederlander heeft weleens met de trein gereisd, ongeveer een miljoen mensen doen dat elke dag. In andere Europese landen is dat beeld vergelijkbaar. De ruimtelijke structuur van het hele Europese continent is zelfs voor een belangrijk deel bepaald door het spoor. De stap van lijn naar corridor betekent dat ook de ruimtelijke inrichting en het gebruik van de omgeving van het spoor relevant wordt. Daar horen natuurlijk de stations als poorten tussen stad en spoor bij.

De spoorlijnen verbinden de steden met elkaar. Waar een architectonische corridor deuren heeft naar andere kamers, zijn dat bij een spoorcorridor de stations en stationsgebieden. Zonder die stations is er geen corridor. Juist de verplaatsingen door de corridor – van de ene kamer naar de andere, van het ene station naar het andere – maken dat het een corridor mag heten. En denk bij het woord 'verplaatsingen' niet alleen aan de beweging van A naar B en weer terug, maar ook aan de interactie die dankzij of tijdens de verplaatsing mogelijk wordt. Denk aan het samenspel van menselijke interacties, langs en rond het spoor, de stations en de stationsgebieden, en zie daar de spoorcorridor.

Dat samenspel werkt op meerdere schaalniveaus, van een serie kleinere stations in het achterland van één grote stad, tot een opeenvolging van grote stedelijke knopen die met een snelle lijn verbonden zijn, of een samenspel van haltes en stations in een (samengestelde) stad. Tussen Roodeschool en Groningen ligt een corridor, tussen Amsterdam en Parijs ook.

De interacties op de corridor zijn het meest intensief op het stedelijk-regionale niveau. Torsten Hägerstrand introduceerde 'tijd-ruimtegedrag' als begrip in de jaren zeventig, om te illustreren hoe elk individu gedurende een dag zijn of haar weg vindt door de ruimte, om daar de gewenste activiteiten te ontplooiën. Dat begint doorgaans thuis, en leidt bijvoorbeeld via school of het kinderdagverblijf naar het werk, en aan het eind van de dag nog langs supermarkt of sportclub, om uiteindelijk weer thuis te eindigen. Onderzoek laat keer op keer zien dat dit gedrag

over steeds grotere afstanden plaatsvindt, wat leidt tot een geografische opschaling van de woningmarkt, arbeidsmarkt en de beschikbare (culturele) voorzieningen. Dit wordt het *daily urban system* genoemd en dat systeem is het meest manifest op stedelijk-regionale schaal.

De spoorcorridor bestaat uit drie elementen; de spoorlijn, de stations en de stationsomgevingen. Hieronder worden die elementen kort beschreven, van de geschiedenis tot aan de huidige ontwikkelingen. Dit wordt aan het eind van het hoofdstuk geïllustreerd met de ontwikkeling van de corridor Amsterdam–Utrecht–Eindhoven.

### **Spoorlijnen**

Allereerst is daar de spoorlijn en de treinen die daar op rijden. Een spoorlijn op zichzelf is niets meer dan een stuk infrastructuur. In combinatie met stations wordt de lijn een onderdeel van het ruimtelijk economisch functioneren van een stedelijke regio. Dit begon al direct bij de eerste treinen, inmiddels bijna twee eeuwen geleden. Het spoor was zo veel sneller dan alle andere vervoerwijzen, dat de hele economische en ruimtelijke orde op de schop ging. Door het snelle vervoer van steenkolen waren industriële productieprocessen niet langer plaatsgebonden. De geproduceerde goederen werden vervolgens veel sneller vervoerd naar de afzetmarkten, zodat ook consumptie veranderde en één fabriek een veel groter afzetgebied kon bestrijken. En niet in de laatste plaats veranderde het spoor de ruimtelijke patronen van mensen. Wie het zich kon veroorloven, ging nabij een station in het groen wonen, en had toch de grote stad binnen handbereik. Stedelingen konden eenvoudig een dagje uit, niet te voet naar de rand van de stad, maar bijvoorbeeld met de trein naar het strand, het bos of andere steden.

In Nederland moest men, na eeuwen transport over water, even wennen aan het spoor. In het buitenland, met name België, werd door private transportbedrijven veel geïnvesteerd in het spoor. In Nederland hielden de transportbedrijven juist lang vast aan vervoer over water. Pas na de Spoorwegwet van 1860 ging de staat zich ermee bezighouden. Ook kostbare verbindingen, zoals de bruggen over de grote rivieren, konden toen worden gefinancierd. In de tweede helft van de negentiende eeuw werd het spoor ook in Nederland snel onderdeel van het dagelijks leven. Er werden al snel op grote schaal dagtochtjes georganiseerd per spoor, en plaatsen als Bussum, Vught en Bloemendaal begonnen na de komst van een station te groeien.

Na de Tweede Wereldoorlog bracht de auto een volgende revolutie teweeg in de interactie tussen mensen. Het spoor verloor gedurende een aantal decennia haar aantrekkingskracht. Autosnelwegen werden het symbool van de vooruitgang. De snelle bevolkingsgroei vond in die tijd vooral plaats langs die snelwegen. Maar wie goed kijkt, ziet dat die snelwegen vaak parallel lopen langs spoorlijnen die al een eeuw lang dezelfde steden en dorpen verbonden. Kijk naar de A2 (1936–1961) en de

spoorlijnen Utrecht–Boxtel en Amsterdam–Duitsland (1843–1870), of de of de A12 (1947) en de Rhijnspoorweg (1845).

Deze korte terugblik laat zien dat de ontwikkeling in corridors al een lange en succesvolle geschiedenis achter zich heeft. De eerste spoorlijnen hebben het ruimtelijke spreidingspatroon in Nederland mede bepaald, wat tot op de dag van vandaag zichtbaar is. De snelwegen hebben zich in grote lijnen aan dat patroon gehouden.

Al snel werd duidelijk dat met snelwegen alleen de snelle groei van bevolking en economie niet bijgebeend kon worden. In 1966 werd onder de noemer 'gebundelde deconcentratie' een aantal groeikernen aangewezen, vaak gelegen langs het spoor. Mede hierdoor beleefde het spoor vanaf de jaren tachtig een voorzichtige opleving. Vanaf de jaren negentig zette die opleving door, vooral aangedreven door de concentratie van de economie in steden en stedelijke regio's. Dat brengt ons bij de stations als volgend element van de spoorcorridor.

### **Stations**

Stations zijn altijd de toegangspoorten tot de stad geweest vanuit de wereld, en de toegangspoorten tot de wereld vanuit de stad. In de begintijd vaak letterlijk; Amsterdam had een station Willemspoort, Rotterdam een station Delftse Poort, beide gelegen naast de oude stadspoorten met dezelfde naam. In die tijd moesten de stationsklokken nog gelijk worden gezet omdat elke streek een andere tijdrekening kende. Een eeuw later was de techniek van het spoor vrijwel overal hetzelfde: seinen, locomotieven, spoorbreedtes en materialen verschilden niet wezenlijk van elkaar. Ook ontstond het standaardstation, waarvan er in Nederland in verschillende typen tussen 1862 en 1868 bijna honderd zijn gebouwd. Deze bleven soms tot diep in de twintigste eeuw in gebruik.

Na de Tweede Wereldoorlog werden stations vooral functioneel; een perron, een dak, een loket. Een punt om te vertrekken of aan te komen, niet om te verblijven. In sommige gevallen verdwenen karakteristieke gebouwen om vervangen te worden door minimale, functionalistische structuren. De wederopstanding van het spoor vanaf de jaren tachtig van de twintigste eeuw betekende ook vernieuwde aandacht voor de stations en stationsomgeving. Stations werden en worden in heel Europa op grote schaal her- en verbouwd, vaak in combinatie met een aansluiting op het nieuwe hogesnelheidsnetwerk, een schaalsprong in het stedelijk-regionale OV-netwerk of beide. De rode draad door al die projecten is dat stations niet langer alleen 'knopen' in het netwerk zijn, maar ook 'plaatsen' in de stad worden, plekken waar mensen niet alleen reizen maar ook samenkomen. Denk aan de nieuwe hoofdstations van Wenen en Berlijn, of aan Saint Pancras in Londen: gelegen aan nieuwe (inter-) nationale verbindingen, cruciaal knooppunt in het stedelijk-regionaal vervoer, maar vooral ook een plek met talloze winkels, restaurants, hotels, werkplekken, zelfs woningen.

Ook in Nederland is deze ontwikkeling terug te zien. De nationale overheid heeft dit eind van de jaren negentig bewust in gang gezet met de zogeheten Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). De stations van de vier grote steden, aangevuld met Arnhem en Breda, moesten geschikt worden gemaakt voor de 21<sup>e</sup> eeuw. Inmiddels zijn de stationsgebouwen van de Nieuwe Sleutelprojecten opgeleverd (met uitzondering van Amsterdam Zuid), en gaat de ontwikkeling van de gebieden daaromheen gestaag door. Die stationsomgevingen zijn drastisch veranderd en worden veel intensiever gebruikt dan voor de verbouwing.

Passend bij deze ontwikkeling is de oprichting van Bureau Spoorbouwmeester in 2001, op initiatief van NS en ProRail. In het Spoorbeeld, het gemeenschappelijke vormgevingsbeleid van de spoorsector, wordt de verbinding gelegd tussen de opgaven binnen het station of het spoor, en daarbuiten.

In het Spoorbeeld wordt met een consequente toepassing van vormgevingsprincipes gestreefd naar overzicht, gemak en vertrouwen en wordt een evenwicht gezocht tussen generieke en specifieke uitgangspunten om met vormgeving en uitstraling voldoende recht te doen aan zowel lokale identiteit, en de herkenbaarheid van de corridor, als het landelijke spoornetwerk.

### **Stationsomgevingen**

De grote stations zijn dus niet langer alleen poorten, maar ook plekken, als centraal onderdeel van hun omgeving en daarmee verweven. Rondom de middelgrote en kleinere stations is dit nog minder aan de orde. Onder de noemer *transit oriented development* (TOD) wordt wereldwijd gewerkt met de ambitie om ook de omgeving van kleinere stations aantrekkelijk te maken voor meer dan alleen reizigers. TOD gaat over het verdichten van de stationsomgeving, met meer woningen, meer voorzieningen, meer bestemming vlakbij het spoor. Het gaat ook over een aantrekkelijke omgeving van de stations, met prettige en logische looproutes en overzichtelijke pleinen en parken.

Het is een opgave voor stedenbouwkundig ontwerpers en planologen om het mogelijk te maken, zodat ontwikkelaars en mensen zich kunnen vestigen in die TOD-gebieden. Dat laatste is cruciaal: de kansen die ontwikkelaars en gebruikers zien in het stationsgebied bepalen de intensiteit en identiteit van de TOD. Een station waar twee keer per uur een Sprinter stopt is niet direct de meest aangewezen plek voor grootse ontwikkelingen in hoge dichtheid. Een Intercitystation biedt daar wel kansen voor, met een invulling die bij die plek past. Twee totaal verschillende type stations vragen om verschillende types TOD, maar profiteren vervolgens wel van elkaar. Daarvoor is afstemming op corridorniveau essentieel.



TOD heeft op uiteenlopende plaatsen in de wereld al geleid tot herkenbare omgevingen. Veel activiteiten, prettige looproutes en goed openbaar vervoer maken stationsgebieden van Portland tot Perth en van Vancouver tot Hong Kong tot voorbeelden van TOD.

### **Samenhang**

Het concept van de spoorcorridor brengt samenhang aan tussen de drie elementen spoorlijn, station en stationsomgeving. Die samenhang bestaat uit een goede afstemming tussen de verschillende stations- of stedelijke gebieden. Als alle gemeenten langs de corridor inzetten op hetzelfde type stationsomgeving, wordt de corridor als geheel vlees noch vis. Een corridor met uitsluitend appartementen en kantoren is geen nieuw concept voor ruimtelijke inrichting, maar een onhaalbare fantasie van projectontwikkelaars. Een goed functionerende corridor laat juist ruimte voor meerdere woonmilieus, werkmilieus en andere type stationsomgevingen!

De spoorcorridor is een kralenketting van verschillende TOD-gebieden, met als verbindende factor dat de trein een steeds vanzelfsprekender vervoermiddel wordt. In combinatie met de fiets is de 'stationsomgeving' overigens een ruim gebied: in tien minuten fietsen kan al gauw twee tot drie kilometer worden afgelegd. Een corridor is dus meer dan alleen een fysieke infrastructuur van spoor en gebouwen. Het is een concept dat ruimte geeft aan de diverse verplaatsingspatronen en leefstijlen van de stedelijke regio anno nu.

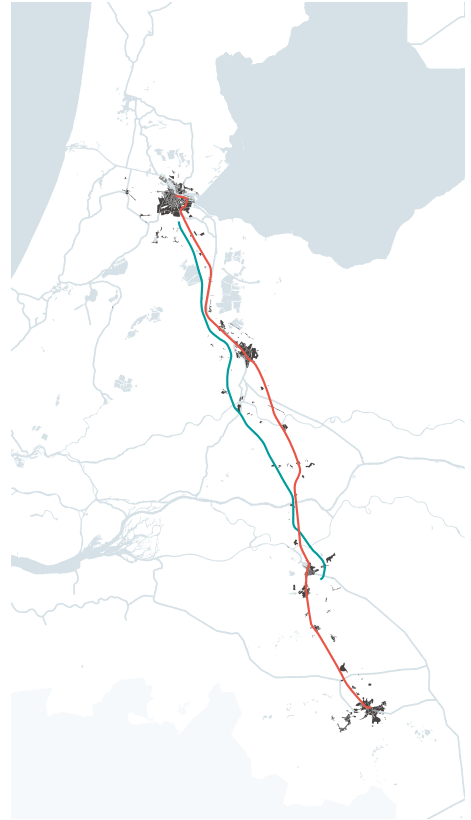
### **Ter illustratie: de corridor Amsterdam–Eindhoven**

De corridor Amsterdam–Eindhoven en de ontwikkeling daarvan in de laatste twee eeuwen is een goede illustratie van de tendensen die in het essay beschreven zijn. In de begintijd van het spoor vormden de grote rivieren een belangrijke barrière. Pas toen de staat mee ging investeren konden de Lek, de Waal en de Maas tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch worden overgestoken, met onder andere de brug bij Culemborg; destijds de grootste brug ter wereld.

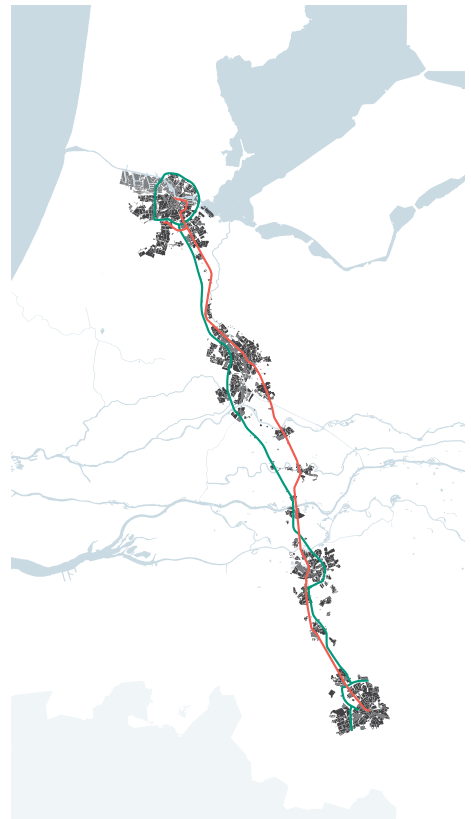
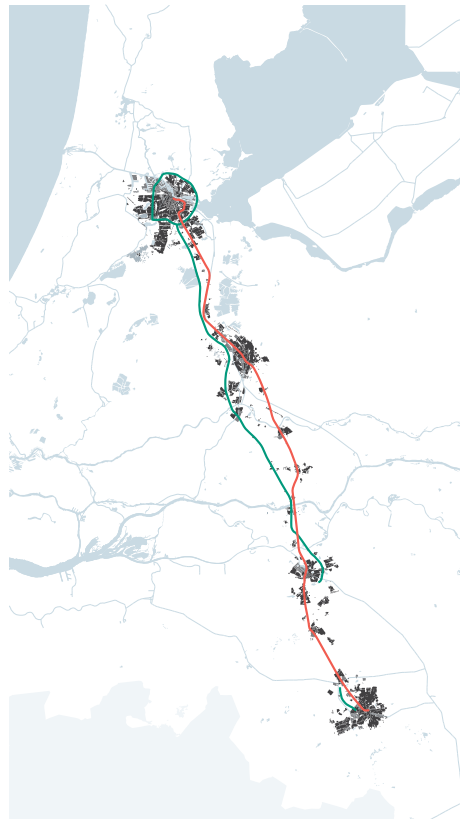
De stations lagen buiten de stadspoorten; in Amsterdam bij de Weesperpoort, in Utrecht bij de Catharijnepoort, in 's-Hertogenbosch bij de Sint Janspoort. De komst van het spoor ging gepaard met de sloop van vestingwerken, waarna de steden begonnen te groeien, vooral richting het nieuwe station. In 1900 zijn de steden flink gegroeid en is het station één van de onbetwiste centra geworden.

Twee decennia later zijn de grote stations langs de corridor Amsterdam–Eindhoven niet alleen centra voor de stad, maar voor de hele omliggende regio geworden. Mensen, maar ook goederen werden van heinde en verre via buurtspoorwegen en tramlijnen naar de stations gebracht. Niet alleen de steden zelf, maar ook de dorpen in de directe omgeving groeiden. Noord- en Zuid-Nederland groeiden aan elkaar langs het spoor.

Corridor Amsterdam Eindhoven vv  
omstreeks 1920 en 1950



Corridor Amsterdam Eindhoven vv  
omstreeks 1980 en 2018



Spoor = corridor

Na de Tweede Wereldoorlog werd de Rijksweg 2 min of meer parallel aan het spoor aangelegd. Dit was in 1950 al goed te zien. Bij de steden nam de weg een wat grotere boog om de bebouwing heen dan het spoor. Goed te zien is dat de steden zich nu in de richting van de snelweg uitbreidden, met in Utrecht wijken als Kanaleneiland, in 's-Hertogenbosch Hintham en Zuid, in Eindhoven Woensel. Dankzij de Rijkswegen nam de regionale spreiding van wonen en werken toe, nu niet alleen langs spoorlijnen maar in de hele stedelijke regio. De snelste groei was te zien in de groeikernen, zoals Houten, Nieuwegein, en Helmond, die tussen 1950 en 1980 enorm in oppervlakte zijn toegenomen. Dat zou nog even doorgaan.

Tegelijkertijd nam vanaf de jaren '90 het belang van de stedelijke centra weer toe. Stations werden vernieuwd en de 'achterkanten' werden een tweede voorkant, soms gepaard gaand met forse gebiedsontwikkeling zoals het Paleiskwartier in 's-Hertogenbosch. In Amsterdam werd een nieuwe spoorlijn én een nieuwe Rijksweg op dezelfde plek aangelegd, met de komst van een nieuw centrum (wat later de ZuidAs zou gaan heten) als bedoeld gevolg.

Deze trend zet zich in de 21<sup>e</sup> eeuw voort. Bevolkingsgroei is niet langer hetzelfde als territoriale groei, want de stadsuitbreiding vindt de komende jaren met name binnen de bestaande contouren van de stad plaats. Het station en de stationsomgeving krijgen daardoor eens te meer betekenis als nieuwe centra van de stad, nu ook sneller bereikbaar vanaf de snelwegen via nieuwe doorsteken (zoals de Nelson Mandelalaan in 's-Hertogenbosch, of het viaduct over het 24 oktoberplein in Utrecht). De meest dynamische gebieden in steden bevinden zich tussen de grote stations en de dichtstbijzijnde afslag van de Rijksweg. Dit zijn multifunctionele plekken die in direct contact met elkaar staan en waar veel uitwisseling is. Op de kaart is verschil tussen 2017 en 1980 minder groot dan tussen 1950 en 1980; de grootste ruimtelijke ontwikkeling vond plaats binnen bestaande bebouwde gebieden.

# Waarom een spoorcorridor

Nu we weten wat een corridor is en hoe de ontwikkeling ervan altijd heeft samengehangen met de ruimtelijk-economische dynamiek, wordt het tijd om naar de toekomst te kijken. Waarom is een spoorcorridor een interessant perspectief voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland?

## Veranderende interacties

De inrichting van de ruimte en het gebruik ervan, zijn aan het veranderen. Stedelijke regio's, en daarbinnen de grote steden, trekken steeds meer mensen en economische activiteit naar zich toe. De opkomst van digitale middelen heeft een nieuwe, 'virtuele' laag van interacties aan ons leven toegevoegd. Al deze ontwikkelingen stellen andere eisen aan de inrichting van ons land en hebben – direct of indirect – invloed op beslissingen die in de komende jaren moeten worden genomen op het gebied van ruimtelijke inrichting. De inrichting van de ruimte verschuift als gevolg van de opschaling van de stad naar het stedelijk-regionale niveau en de concentratie van activiteit in de grotere en centrale steden. Van de verwachte groei van de Nederlandse bevolking zal bijna driekwart plaatsvinden in de grotere gemeenten en hun directe buurgemeenten. Jonge mensen verhuizen vaker naar de stad, in de stad worden meer kinderen geboren en gezinnen blijven vaker in de stad wonen dan in de periode daarvoor. Deze 'stedelijke triomf', zoals die in het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw werd ingezet, leidt tot hogere productiviteit en hogere lonen, vergroot de concurrentiepositie van stedelijke regio's en zorgt voor een hoger voorzieningenniveau in steden. Wat er weer voor zorgt dat er meer mensen komen wonen, waardoor productiviteit stijgt, en zo verder.

## Concentratie en groeiende verschillen

Inmiddels is echter ook duidelijk dat de stedelijke 'trionf' niet voor iedereen geldt. Door de sterke groei stijgen huizenprijzen en is het voor grote groepen onbetaalbaar geworden om in de stad te blijven wonen. Die groepen zullen een plek vinden op afstand van de stadscentra, maar tegelijkertijd nog wel naar die stadscentra willen reizen, voor werk of ontspanning.

Een goed deel van de persoonlijke aankopen wordt inmiddels via het internet gedaan, maar de winkels in binnensteden van grote steden blijven goed functioneren. In kleinere centra komen langzaam meer en meer panden leeg te staan. Daarentegen worden de centra van grote steden steeds intensiever gebruikte consumptie- en productiemilieus, waar mensen elkaar ontmoeten om verder samen te werken, zich te vermaken, naar een concert te gaan of te gaan winkelen. Ook dit leidt weer tot extra verplaatsingen.

Dit leidt tot de situatie dat in sommige wijken weliswaar betaalbare woningen staan, maar dat men voor voorzieningen en werk steeds meer afhankelijk is van reizen naar het nabijgelegen grotere stadscentrum. De

mogelijkheden voor stadsbewoners om hun gewenste tijd-ruimtegedrag te volgen, worden steeds verder beperkt. Dat is onprettig, want ze zijn daardoor vaker en langer onderweg. Het heeft bovendien een ongunstig effect op de stedelijke regio als geheel, in de vorm van grotere vervoersstromen, files, drukte zonder dat dit aanvullend economisch of sociaal nut oplevert. Niet iedereen en niet elke plek in de regio profiteert van de groei en de economische renaissance van de stad. Sommige regio's profiteren zelfs in het geheel niet en krimpen.

### **Een aantrekkelijk perspectief**

Laten we het hierboven beschreven proces 'verstedelijking in twee snelheden' noemen. Rode draad door dat proces is de concentratie van activiteiten, sociale en economische, in stedelijke gebieden met name in de centra en rond de grote knooppunten van vervoer, en de ongelijke ontwikkeling van gebieden verder weg van die centra. Nu dat proces zich in hoge snelheid afspeelt, blijkt steeds urgenter dat er nauwelijks verstedelijkingsbeleid is in Nederland. Ergens midden in de crisis heeft de Rijksoverheid dat gedecentraliseerd. De lokale overheden hadden ondertussen andere zaken aan hun hoofd en waren blij met elk initiatief in de ruimtelijke hoek, of het nou van marktpartijen of bewoners kwam. Nu echter alle ontwikkelingen weer met volle kracht uit de startblokken zijn geschoten, wordt het hoog tijd voor een manier van denken en handelen, die het lokale en het regionale verbindt en zowel over ruimtelijke inrichting als over bereikbaarheid gaat. Tijd om de spoorcorridor af te stoffen, opnieuw vorm te geven en te laten zien dat dit concept aansluit op de brede maatschappelijke opgave die het verstedelijkingsvraagstuk in hoog tempo aan het worden is.

Maar waarom is de 'spoorcorridor' dan een onmisbare kans? Allereerst door de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden te verbeteren. Door de toestroom aan mensen wordt de beschikbare ruimte in de stad een steeds schaarser goed. De trein springt met ruimte juist heel efficiënt om: op een beperkt aantal vierkante meters kunnen honderdduizenden mensen per dag aankomen en vertrekken. Stations en infrastructuur nemen weliswaar ruimte in, maar treinreizigers blijven niet in het station: ze komen en gaan vanuit de hele stedelijke regio. Bijna de helft van de treinreizigers fietst naar het station, over meerdere kilometers. Ook na aankomst van de trein reist het overgrote merendeel van de reizigers nog verder de stad in. De trein is dus in combinatie met het voor- en natransport een belangrijk vervoermiddel voor grote delen van de stedelijke regio, zonder dat het leidt tot parkeerproblemen, files, verslechterde luchtkwaliteit of andere negatieve effecten.

Een tweede reden is het ruimtelijk concentreren van activiteiten rondom de stations, in de stationsomgevingen. De bereikbaarheid die de trein biedt, schept de juiste condities voor verdere verdichting van de stationsomgevingen, voor transformatie van verouderde gebouwen en gebieden, voor concentratie van voorzieningen. Zo kan worden voor-



komen dat stedelijke regio's uitdijen in het landschap, met het verlies van leefkwaliteit als gevolg. Bovendien is concentratie van stedelijke activiteiten goed voor de economie. Door agglomeratievoordelen stijgt de productiviteit van mensen en wordt de afzetmarkt groter. En die mensen zullen eerder geneigd zijn om per trein te reizen, wat tot minder ruimtegebruik en duurzamere verplaatsingen leidt. In gebieden die te maken hebben met krimp kan het concentreren van activiteiten op bereikbare plekken er bovendien voor zorgen dat ze behouden blijven voor het gebied.

### **Momentum benutten**

Gelukkig liggen er de komende jaren volop kansen om het denken en handelen in corridors te verankeren in beleid en uitvoering. Het spoor-netwerk wordt dankzij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) flink verbeterd; frequenties gaan omhoog, stations worden opgeknappt. Dit biedt een stevig fundament voor het verder werken aan de spoorcorridor.

PHS maakt bestaande spoorlijnen geschikt om structureel elk uur vier of zelfs zes treinen te laten rijden, zowel Intercity's als Sprinters. Dit betekent een geweldige investering op weg naar echte spoorcorridors. Voor een trein die elke tien minuten komt, hoef je geen spoorboekje of app meer te raadplegen. Dan ga je zonder er bij na te denken naar het station. Dat past natuurlijk prima bij *transit oriented development* (TOD) rond die stations. Je kunt net iets langer bezig zijn met de dagelijkse boodschappen in de winkels rond het station zonder dat je bang bent om je trein te missen, want er is altijd snel weer een volgende. Het maakt het reizen per trein eenvoudiger en meer vanzelfsprekend.

PHS is een ambitieus plan voor de wereld van het spoor, de ingenieurs en de makers van de dienstregeling. Een technisch, bijzonder complex samenspel tussen allerlei verbindingen door het hele land wordt hiermee gerealiseerd. Het programma betekent echter ook voor de ruimtelijke inrichting van de stationsomgevingen en voor hele corridors een enorme kans. Als de trein zó vaak komt, is het zó makkelijk om voor de trein te kiezen dat je meer onderscheid in functies rond stations kunt maken.

Met de Omgevingswet en Nationale Omgevingsvisie, die momenteel in ontwikkeling zijn met een beoogde invoering in 2021, kan die kans worden gegrepen. Het wordt mogelijk om nieuwe verbindingen te leggen tussen de twee werelden van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Wat zou het mooi zijn als in elke Omgevingsvisie komt te staan dat elk stationsgebied kan profiteren van de verbeterde bereikbaarheid dankzij PHS, en vice versa, door in de stationsomgevingen ruimte te bieden voor intensivering van wonen, werken en voorzieningen. Stel je eens voor wat een dynamiek dat op gang zou brengen.

Denk aan ruimte voor een goed lopend winkelgebied bij het ene station en bij het andere een zorgcentrum. Denk aan steden als Almere en Amsterdam, die straks zes tot twaalf keer per uur met elkaar en de vele tussenliggende stations verbonden zijn. De spoorcorridor kan van twee steden één functioneel geheel maken. Hetzelfde geldt voor Den Haag, Delft en Rotterdam.

Of mensen nu in het groen willen wonen of acht hoog in een stedelijke omgeving: met de corridor in de buurt is het eenvoudig om voor werk of ontspanning een heel ander type omgeving op te zoeken. Wonen rond Amsterdam Sloterdijk wordt aantrekkelijker als je weet dat je frequent naar Castricum kunt en daar eenvoudig fietsen kunt huren om de duinen te verkennen. Werken in het Laakkwartier achter Hollands Spoor in Den Haag wordt aantrekkelijker als je daar elke tien minuten kunt komen vanuit je woonplaats Voorschoten en er ook nog eens je dagelijkse boodschappen kunt doen. Naar de film in het Louis Hartloopercomplex, vlakbij Utrecht Vaartsche Rijn, wordt aantrekkelijker als je weet dat er elke tien minuten een trein naar Vleuten of Driebergen gaat.

Met deze concrete voorbeelden wordt het denken en handelen in corridors voelbaar en tastbaar, en uit de technische taal van de ruimtelijke planners en spooringenieurs gehaald. Het gaat niet alleen om frequentieverhogingen en ruimtelijke ontwikkelingen, om herkenning en beleving. Een corridor bestaat pas echt als deze meer is dan een concept, meer dan een gebied op een kaart, meer dan een planologische term.

# Uitwerking in de praktijk

Om het denken in corridors echt impact te geven, moet afscheid worden genomen van een aantal ingesleten gewoonten. Ten eerste de gewoonte dat de wereld van de verkeersstromen en de wereld van de ruimtelijke inrichting met de rug naar elkaar toe werken. De ingenieur en modellers (de wereld van de verkeersstromen) en de ontwerpers en stadmakers (de wereld van de ruimtelijke inrichting) zullen elkaar moeten vinden. Dat lukt tot op heden maar mondjesmaat. Spoorlijnen worden in Nederland beschermd door wetgeving over geluid en trillingen en overwegveiligheid. Ingenieurs zorgen ervoor dat omwonenden zo min mogelijk merken van spoorwegen door ruimtevreterende (en vaak weinig aantrekkelijke) tunnels, wallen en muren. Stedenbouwkundigen ontwerpen prachtige wijken en straten, maar vaak met de rug naar het spoor en de stations toe.

De tweede gewoonte vraagt iets van spoorpartijen en hun opdrachtgevers. Voor de gebruiker maakt het niet uit welk bedrijf er op het spoor of op de tramrails rijdt, als het openbaar vervoer maar goed op elkaar aansluit. Of beter nog: niet alleen op elkaar, maar op de interacties in het gebied waar de corridor loopt. Dus Sprinters ter ondersteuning van stedelijk-regionale corridors en Intercity's op de belangrijkste nationale assen. Wellicht kan dan ook het nationale spoor meer in corridors gaan rijden. Van Alkmaar altijd naar Arnhem, van Heerlen altijd naar Haarlem, en niet in de spits ook nog naar Enkhuizen, Schagen of Den Haag bijvoorbeeld.

Dit vraagt om een omslag, waarin beide 'kundes' elkaar gaan aanvullen, figuurlijk maar ook letterlijk in de planning van de stations en stationsomgevingen. Dat vraagt aan de ene kant om 'gewoon beginnen' en niet op elkaar wachten, maar aan de andere kant toch ook om visie.

In de dagelijkse gang van zaken is het station nu nog geen plek waar logisch dingen samenkomen, maar de plek waar juist de verschillen duidelijk worden. Het beheren van een station en de omgeving is een samenspel tussen gemeente, ProRail, NS, vervoerders en private partijen met ieder hun eigen belangen. Als gebruiker van het station weet je soms niet waar je aan toe bent of wie je waar op aan kan spreken. Het afstemmen van plannen en ontwikkelingen vraagt tijd, geduld en betrokkenheid. In elke situatie waar het geheel groter is dan de som der delen, rendeert het om over de eigen grenzen te kijken.

Met programma's als Stedenbaan en Maak Plaats! hebben respectievelijk de provincies Zuid- en Noord-Holland al stevig over de grenzen van hun eigen bevoegdheden heen gekeken, en samen met lokale en regionale overheden én spoorpartijen al stappen richting succesvolle corridors gezet. Zij hebben laten zien dat een corridor geen abstract ruimtelijk concept is, maar een manier van denken die leidt tot heel concrete acties: meer treinen, betere stationsomgevingen, meer interactie. De

spanning tussen lokale behoefte en landelijke aansturing van het spoor is daar niet helemaal opgelost.

De stationsomgeving heeft geen baat bij blauwdrukken, maar juist bij het laten bloeien van zoveel mogelijk bloemen door iedereen die het gebied versterkt; bewoners, ontwikkelaars, spoorpartijen, et cetera. Het helpt wel als er voor alle partijen een duidelijk richtinggevend kader en een visie is. Omdat de ordegraad van de samenwerkende partijen in stationsomgevingen zo verschillend is – van lokale initiatiefnemer tot landelijke spoorbeheersorganisatie – zou die visie landelijk dekkend moeten zijn.

Het ligt om die reden voor de hand om de corridor onderdeel te maken van niet alleen het lokale, maar ook het nationale omgevingsbeleid. Dat kan in de nog op te stellen Nationale Omgevingsvisie. Het kan ook in de vorm van een strategie die binnen de nationale overheid verschillende departementen aan elkaar verbindt én die samen met regio's en steden wordt gemaakt. Het vraagstuk van meer samenhang tussen de ruimtelijke plannen en de infrastructurele projecten heeft de Rijksoverheid nooit helemaal opgelost, ook niet toen zij nog verantwoordelijk was voor nationale ruimtelijke inrichting. Met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden serieuze pogingen in die richting ondernomen, maar is de dominantie van investeringen in infrastructuur groot. Nu de regionale en lokale overheden sinds een aantal jaar de verantwoordelijkheid hebben voor de ruimtelijke ordening is de tijd rijp om hen de ruimte te geven en investeringen in infrastructuur daar op aan te laten sluiten.

Er zijn twee corridors waar de kansen voor het grijpen liggen, één op stedelijk-regionale en één op landelijke schaal. De spoorlijn die loopt van Hoofddorp, via Schiphol, Amsterdam Sloterdijk, naar de oostkant van Amsterdam en verder naar Almere en het Gooi is een lijn met volop ruimtelijke dynamiek eromheen. In de stationsomgevingen vindt transformatie van kantoren plaats, maar ook verdichting van oude wijken, realisatie van aantrekkelijke groene én juist zeer hoogstedelijke woonmilieus en nog veel meer. Deze lijn leent zich bij uitstek voor een corridorbenadering die meer samenhang aanbrengt in de verschillende losse projecten.

Een enorme kans voor de gemeentes waar deze corridor langs loopt. De gebieden kunnen van elkaars nabijheid profiteren als ze in ontwerp en programmering met elkaar rekening houden. Dit vraagt om afstemming tussen de projecten, of zelfs één gezamenlijke strategie die prioriteit geeft aan de corridor.

Daar hoort aan de spoorse kant een hoogfrequente bediening en eventueel een aantal nieuwe stations bij. Liefst met een zo eenvoudig mogelijke lijnvoering, zonder alternerende diensten. Maar dan ontstaat

de kans om de onstuimige groei van deze regio te kanaliseren, waarbij elke stationsomgeving 'doet waar hij goed in is' en ze elkaar aanvullen in woon- en werkmilieu.

Op een groter schaalniveau ligt er een vergelijkbare kans op de corridor tussen Eindhoven, Utrecht en Amsterdam. Deze corridor is het hart van de nationale Ruimtelijk-Economische Ontwikkel Strategie (REOS). Deze strategie is bedoeld om de verbondenheid tussen nationale toplocaties en de centra van de grote steden te versterken. Nederland kent een aantal van die toplocaties, zoals de High Tech Campus in Eindhoven, de Science Parks in Utrecht en Amsterdam. Op die locaties vindt innovatie plaats en wordt een groot deel van het bruto nationaal product verdiend. Het gaat om werk dat afhankelijk is van persoonlijk contact en baat heeft bij specialisatie en voldoende schaalniveau. Hoe meer uitwisseling, des te meer agglomeratiekracht, des te beter voor de economische groei.

Het spoor dat deze toplocaties met elkaar verbindt, is dus een essentieel onderdeel van hun huidige en toekomstige succes. De individuele economische en ruimtelijke dynamiek die elk gebied heeft wordt door het spoor aaneengesmeed tot één grote krachtige economische motor. Niet voor niets is hier de frequentie per 2017 omhoog gegaan naar zes Intercity's per uur. Gelijktijdige ontwikkeling van de toplocaties én verdere verbetering van treinproduct en verhoging van frequenties en snelheden zorgt ervoor dat deze motor nog harder kan gaan lopen. De spoorcorridor biedt ook hier het aantrekkelijke perspectief wat er voor zorgt dat het geheel meer is dan de som der delen.

Om de spoorcorridor echt te verankeren voor alle stedelijke regio's is het nu de tijd om er echt werk van te maken. De investeringen in het spoor worden gedaan en de ruimtelijke dynamiek in de steden neemt toe. Corridordenken biedt een kans voor stedelijke regio's om te groeien op een manier die bij de nieuwe economie en de nieuwe samenleving past: meer interactiemogelijkheden en nabijheid van voorzieningen, maar met de verscheidenheid in woon- en werkomgevingen die mensen graag willen. Er is werk aan de winkel voor samenwerkende planologen, stedenbouwkundigen, economen, ingenieurs én verkeerskundigen, zodat de stedelijke regio's én het spoor er de vruchten van kunnen plukken.





Overzichtskaart met corridors



Spoor = corridor

# Voorbeelden

MerwedeLingeLijn

27

Wiederline

29

Stedenbaan

31

Maak Plaats! en programma OV-knooppunten

33

Stadsregionale corridor

35

Nationale corridor

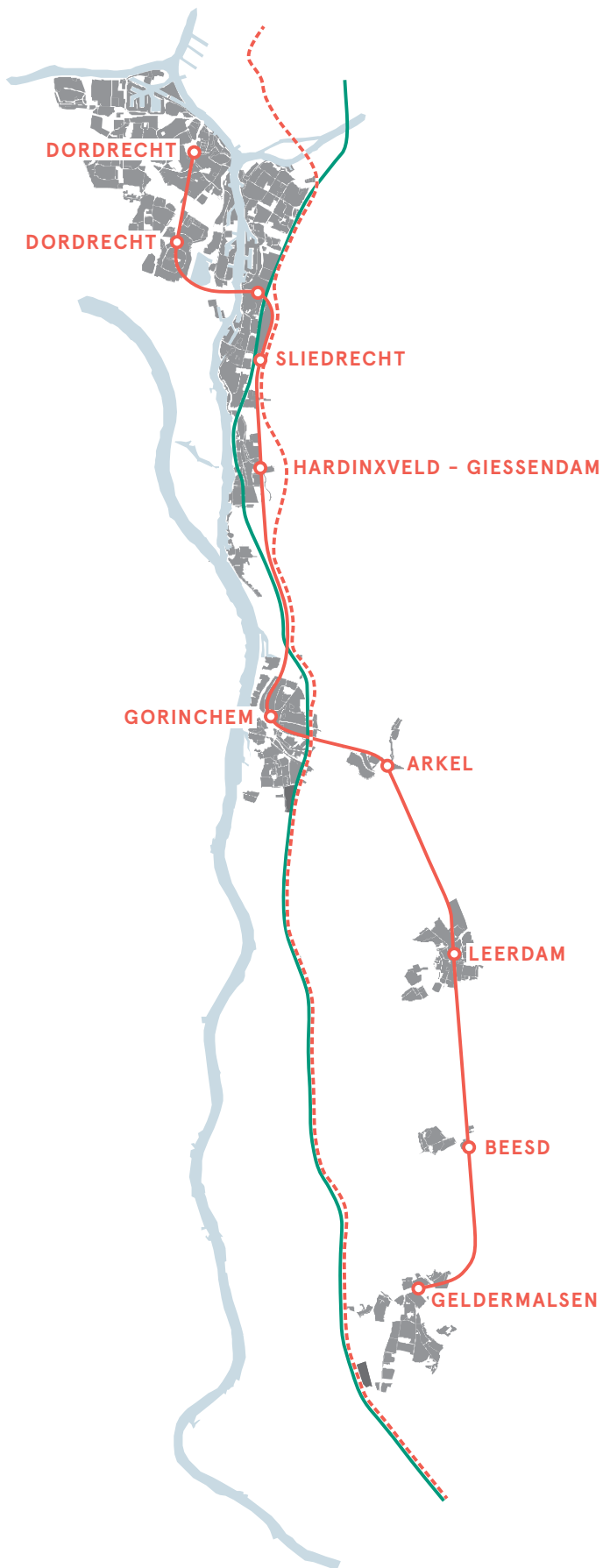
37

Toyoko-lijn

39

Serious Game 'Sprintstad'

41



Spoor = corridor

# MerwedeLingeLijn

Van onrendabele lijn naar mes dat aan twee kanten snijdt

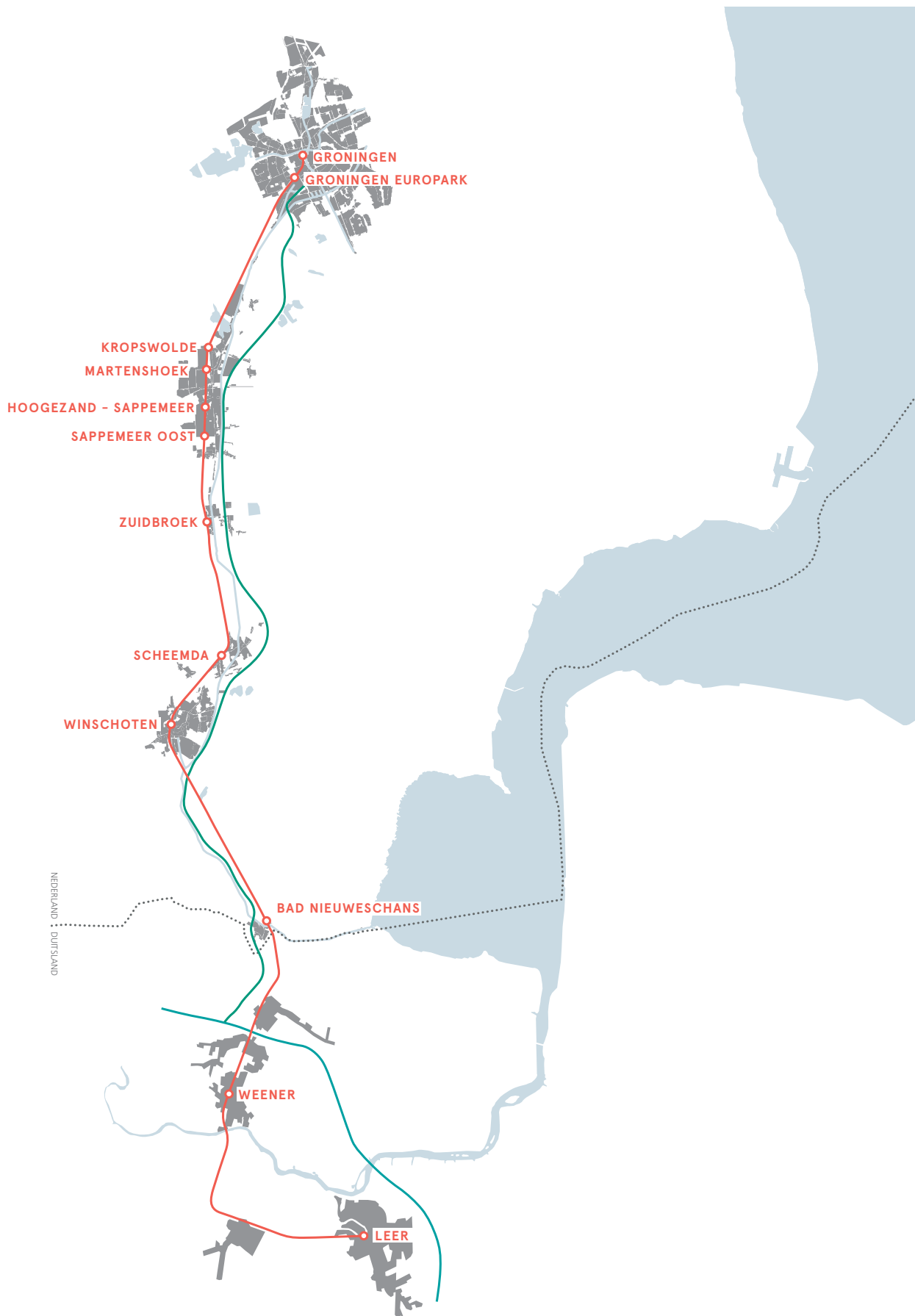


Het vervoer op de lijn Dordrecht-Geldermalsen was eind twintigste eeuw in een neerwaartse spiraal terechtgekomen. Voor zover er nog ontwikkelingen in deze regio plaatsvonden, was dat niet in de stationsomgevingen langs deze lijn. De stations kwamen relatief perifeer te liggen ten opzichte van de steden en dorpen langs de lijn, en de economische activiteit in die steden en dorpen verdween steeds meer richting grotere steden. In 2004 werd de exploitatie van deze spoorlijn door NS afgestoten omdat deze niet rendabel bleek. Die verschuiving werd aangegrepen om van de spoorlijn zowel de identiteit als het product te versterken. Zeven gemeentes, de provincie Zuid-Holland, ProRail en Arriva sloten hiervoor een samenwerkingsovereenkomst. Het product werd verbeterd door frequentieverhoging en de opening van nieuwe stations. Bestaande stations en stationspleinen werden opnieuw ingericht en er kwamen fietsenstallingen bij. Politie en Openbaar Ministerie hielpen mee om de sociale veiligheid te verbeteren. Kortom, het aanbod werd veel beter. Een gebied waar de economische en bevolkingsgroei niet zo hard meer liep, werd aangesloten op een stedelijke regio die volop groeit en bloeit, en vice versa.

[www.merwedelingelijn.nl](http://www.merwedelingelijn.nl)  
[twitter@merwedelingelijn](https://twitter.com/merwedelingelijn)

Een cruciaal onderdeel van deze aanpak was het uitvinden van een nieuwe identiteit. De naam MerwedeLingeLijn werd geïntroduceerd: in eerste instantie voor gebruik door het projectbureau maar uiteindelijk ook voor het grote publiek. Deze naam werd uitgebouwd tot een identiteit met een eigen uitstraling, die consequent is doorgevoerd bij de inrichting van stations en treinen, fietsenstallingen en pleinen. De spoorlijn heeft een eigen website en twitteraccount.

Als laatste stap hebben de gemeentes langs de lijn met elkaar afgesproken om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen rondom de lijn te laten plaatsvinden. Nieuwe wijken worden rond bestaande stations ontwikkeld of nieuwe stations worden gerealiseerd bij bestaande wijken. Met deze stap heeft de MerwedeLingeLijn de ambitie om een echte spoorcorridor te worden: de spoorlijn als drager van de regio, met de activiteiten meer geconcentreerd rond de stations, met de trein als aantrekkelijker optie voor een grotere doelgroep en met een eigen identiteit en uitstraling.



NEDERLAND • DUITSLAND

Spoor = corridor

# Wiederline

Ruggengraat voor een krimpende regio



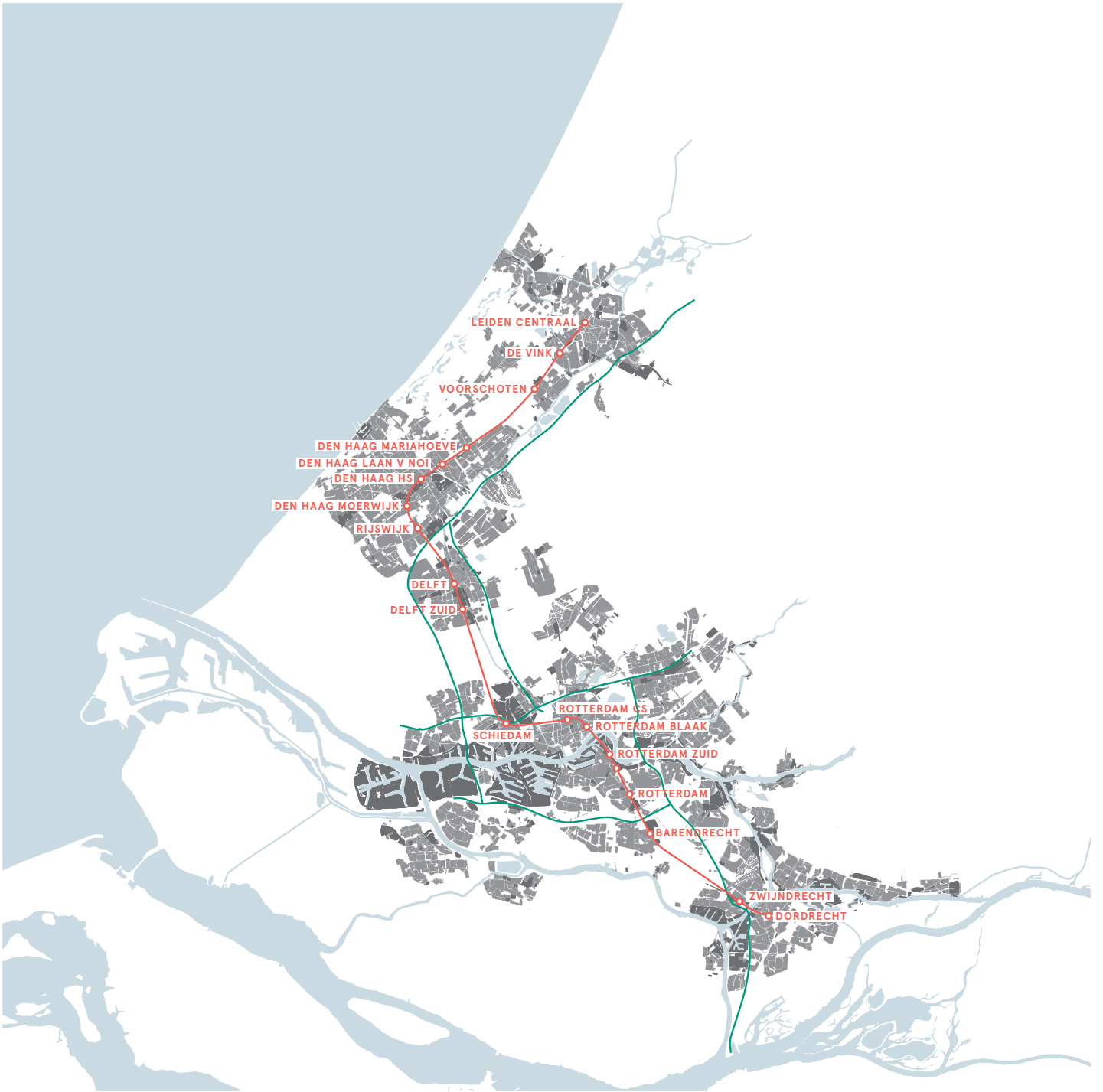
Een vergelijkbare aanpak als bij de MerwedeLingeLijn – maar dan in een lichtere vorm – wordt toegepast bij de Wiederline tussen Groningen en Leer in Nedersaksen, Duitsland. De identiteit was het startpunt: de naam ‘Wiederline’ als verbindende factor over de landsgrens heen, of, zoals het project het zelf zegt: ‘Groninger of Ostfries... We hebben meer gemeen dan we denken. Ook onze dialecten lijken op elkaar. Terwijl u vanuit Duitsland *hin und wieder* reist, is in het Gronings het *wiederzain* altijd warm en gezellig. “*Komm wieder*” hoort u aan beide kanten van de grens, wanneer u met de Wiederline weer terugreist naar huis...’

[www.wiederline.com](http://www.wiederline.com)

Op de website [www.wiederline.com](http://www.wiederline.com) is precies te vinden wat er in de stationsomgevingen langs de Wiederline te zien is, wanneer er iets te beleven is en hoe je daar dan kan komen. Acties met goedkope tickets worden gepromoot. Uiteindelijk doel van het project is ook hier om de dienstverlening te verbeteren. Hogere snelheden, betere verbindingen en aansluitingen, meer gebruik van de lijn. Aan ambitie op de korte termijn geen gebrek. Uiteindelijk leidt dit wellicht tot een echte corridor, zodat ook activiteiten in het gebied worden geconcentreerd rond de stations. Daarmee zou de Wiederline een rol kunnen vervullen als structurerend element in een regio die met bevolkingskrimp en teruglopend voorzieningenniveau te maken heeft.

De combinatie van branding, concrete verbeteringen in het spoorproduct en concentratie van ruimtelijke activiteiten rond het spoor versterkt elkaar. Door betere verbindingen met de groeiende stedelijke regio’s, in dit geval Groningen, profiteert het gebied rond de corridor van de economische dynamiek van de stad. Door concentratie van voorzieningen en woningen rondom de stations blijft het lokale voorzieningenniveau intact én wordt de druk uit de stedelijke regio’s gespreid, waarmee wordt voorkomen dat het open landschap verder verstedelijkt en automobiliteit oncontroleerbaar groeit. Op die manier profiteert de stad juist van de rust, de betaalbare woningen en het landschap die met behulp van de corridor worden ontsloten.





Spoor = corridor

# Stedenbaan

## Ambitieuze stedelijke regio's zetten de eerste stap



Het gebied tussen Den Haag en Rotterdam, samen met de omliggende regio's met daarin Delft, Dordrecht, Zoetermeer en Leiden, is één van de meest verstedelijkte gebieden van Nederland. Door dit stedelijke gebied loopt al sinds 1843 een aantal spoorlijnen. In het begin van deze eeuw realiseerde men dat deze negentiende-eeuwse spoorlijnen wel eens van grote waarde zouden kunnen zijn voor de eenentwintigste-eeuwse steden.

Door de stationsomgevingen te benutten voor het bouwen van woningen en kantoren en gelijktijdig de frequentie van Sprinters verder op te voeren, zou de spoorlijn de ruggengraat van de stedelijke regio worden. Dit gedachtegoed is onder de noemer 'Stedenbaan' verder uitgewerkt. Of, in de woorden van Stedenbaan zelf: 'Stedenbaan stimuleert kris-kras mobiliteit, wat resulteert in een meerzijdige, relatief gelijkmatige en dus optimale benutting van infrastructuurbundels'. Dat doet Stedenbaan door 'als drager te functioneren voor nieuwe verstedelijkings-ontwikkelingen'.

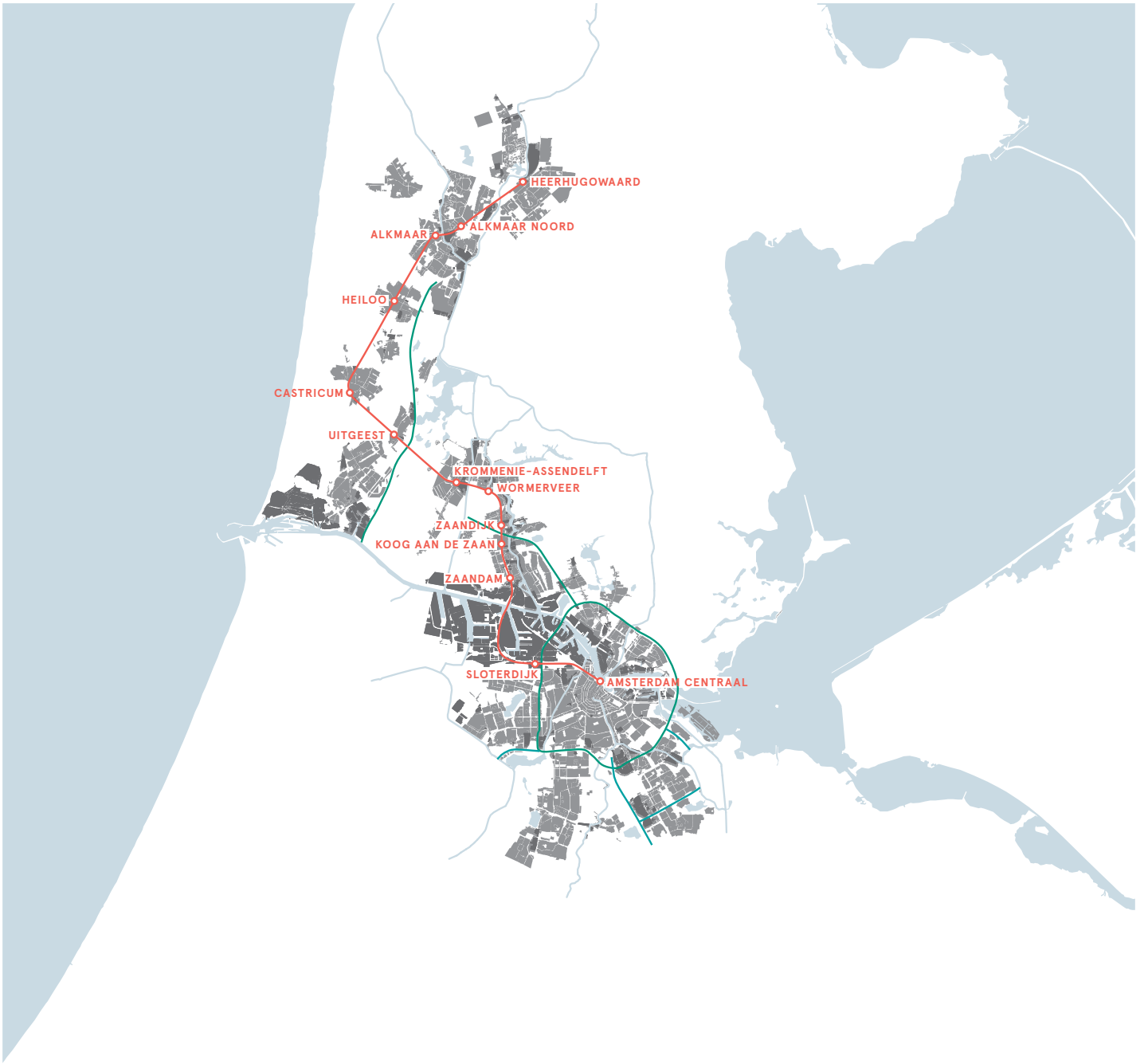
Al in 2003 is uitgerekend hoeveel woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen er nog bij passen in de stationsomgevingen. In 2007 zijn vervolgens afspraken gemaakt tussen alle partijen in de Zuidvleugel, NS en ProRail om de eerste opgave te realiseren: zes Sprinters en zes Intercity's. Ook spraken de overheden met elkaar af om tachtig procent van de nieuwe woningen binnen bestaand bebouwd gebied te bouwen, waarvan zestig tot tachtig procent binnen de stationsgebieden van Stedenbaan.

Kort daarna heeft de crisis in de bouw veroorzaakt dat de kwantitatieve ambities van woningbouw rond de stations op de corridors niet worden gehaald. Ook is het aantal stoptreinen per uur nog niet gestegen op het kerntraject van Stedenbaan, de corridor tussen Den Haag en Rotterdam. Dit heeft te maken met de aanleg van een spoortunnel door Delft, waar nog druk aan wordt gebouwd. In de Stedenbaanmonitor 2016 is te zien dat in tien jaar tijd het aantal reizigers met 12.000 per dag is gegroeid, maar dat het nog tot 2023 kan duren voordat er voldoende reizigers zijn voor het beoogde aantal van zes Sprinters per uur.

In januari 2018 werd bekend dat per 2025 de infrastructuur klaar is om ook daadwerkelijk frequenter te gaan rijden.

Stedenbaan laat zien dat een aanpak van alle stations langs een spoorlijn effectief kan zijn, maar dat het eerder overmorgen dan morgen tot resultaat leidt. Het gaat niet vanzelf en verdient langjarig aandacht, niet door steeds dezelfde blauwdruk te gebruiken maar door het idee door te ontwikkelen. Het gedachtegoed van Stedenbaan beweegt mee met de tijd en is vijftien jaar na het eerste idee prominent terug te vinden in de meest actuele nota's en beleid over verstedelijking en bereikbaarheid in de provincie Zuid-Holland. Wel duurt het straks meer dan 20 jaar om dat gedachtegoed volledig gerealiseerd te krijgen.

[www.stedenbaan.nl](http://www.stedenbaan.nl)



Spoor = corridor

# Maak Plaats! en programma OV-knooppunten

Provincie gaat aan de slag op basis van onderscheidende typologieën



De provincie Noord-Holland heeft een aanpak ontwikkeld met het ambitieuze programma 'Maak Plaats!'. Maak Plaats! is een 'uitnodigend pleidooi voor een nieuwe ruimtelijke ordening waarin OV-knooppunten centraal staan'. Deze OV-knooppunten liggen langs acht corridors, wat ook volgens de provincie het ideale schaalniveau is om knooppuntontwikkeling te coördineren.

Maak Plaats! heeft inzichten uit vele studies gebundeld en uitgewerkt in een analyse van kansen en mogelijkheden voor de stationsomgevingen in Noord-Holland. Met behulp van een stations-typologie worden drie types van een corridor onderscheiden.

1

In de wooncorridor bestaan de stationsomgevingen vooral uit woningen, zoals rond de spoorlijn Amsterdam-Enkhuizen.

2

In de bestemmingscorridor hebben de stationsgebieden meer werknemers en bezoekers dan inwoners, zoals tussen Amsterdam en Leiden.

3

De gemengde corridor heeft van alles wat, zowel duidelijke bestemmingsstations als herkomstplekken.

Minimaal de helft van de nieuwe woningen in de gehele provincie Noord-Holland (132.000 woningen) kan worden gerealiseerd binnen de invloedgebieden van de stations, die – net als bij Stedenbaan – op 1200 meter zijn gesteld. In combinatie met hogere frequenties op het spoor ontstaan corridors in de ware zin van het woord: het spoor wordt de ruggengraat van de verstedelijking, gebieden buiten de corridor blijven gevrijwaard van ontwikkelingen, regionale mobiliteit kan op een duurzame manier plaatsvinden en de trein brengt met relatief weinig ruimtegebruik veel mensen naar de stedelijke centra.

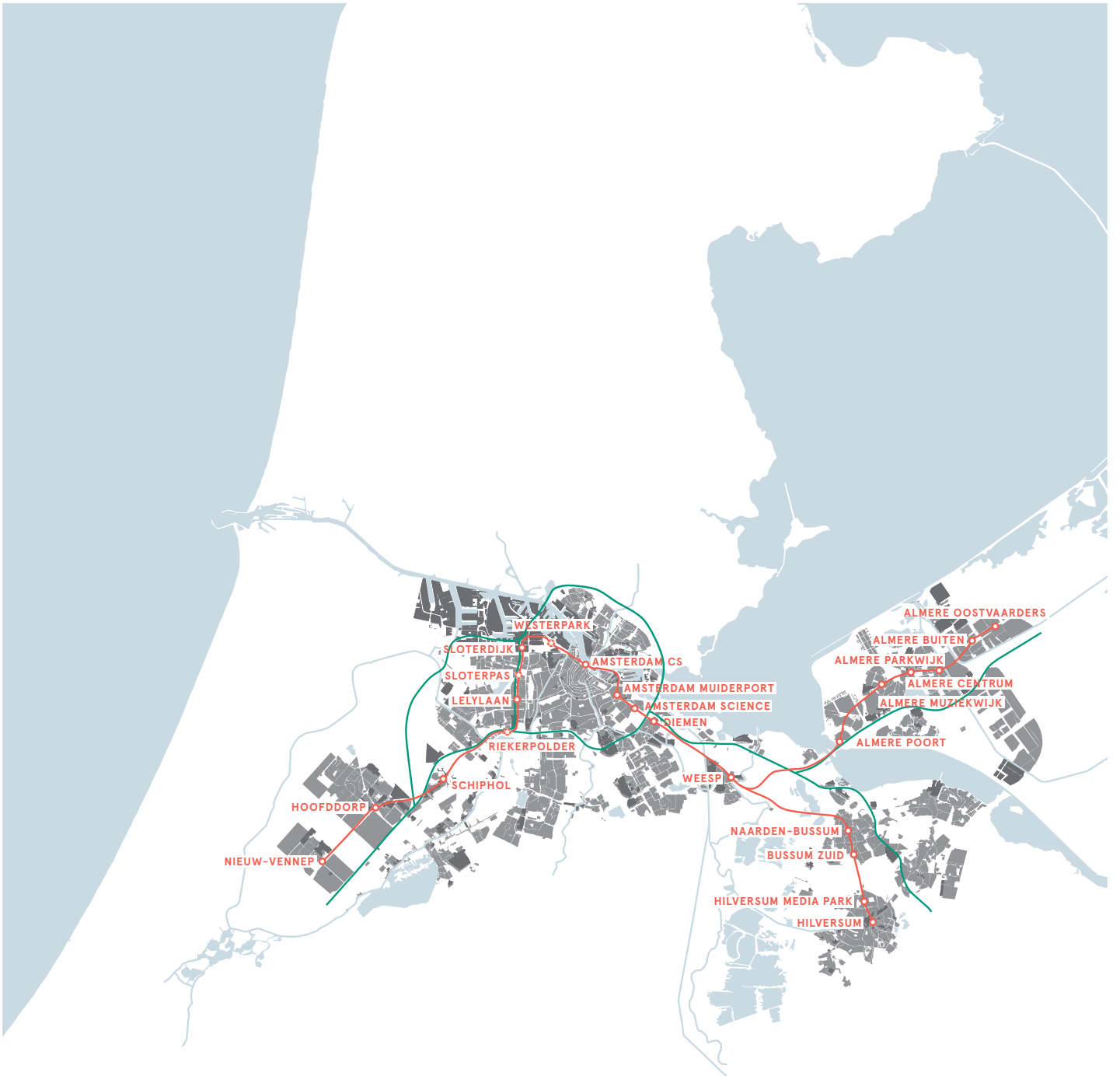
De ambities uit Maak Plaats! zijn vertaald in een concreet programma OV-knooppunten. Dit programma is een formeel uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie 2040, wat laat zien dat de corridoraanpak stevig omarmd wordt door de provincie. Kern van het programma is dat de provincie kiest voor knooppunten, door prioriteit te geven

aan stationsgebieden bij ruimtelijke ontwikkeling, en tussen knooppunten, door stationsomgevingen langs dezelfde lijn op elkaar af te stemmen.

Het programma is gestart met de Zaancorridor, tussen Amsterdam en Heerhugowaard. In 2014 is hier gestart met een pilot. Gemeentes hebben in die pilot met elkaar ervaring opgedaan wat het betekent om in corridorverband aan de ruimtelijke ontwikkeling van stationsgebieden te werken.

Sinds 2012 wordt meer dan veertig procent van het aantal woningen en vrijwel alle toename van het aantal m<sup>2</sup> kantoren gerealiseerd rondom de OV-knooppunten. Op de Zaancorridor stappen elke dag 13.000 meer mensen in en uit dan in 2012. Kortom, hier worden de eerste successen geboekt. De hogere treinfrequenties blijven echter achter. En bovendien blijkt uit de eerste evaluaties het voor veel gemeentes, laat staan andere partijen best ingewikkeld om steeds het belang van de corridor voor ogen te houden; het is bovenlokaal en op de lange termijn gericht, en daarmee niet altijd vanzelfsprekend.

[www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke\\_inrichting/OV\\_knooppunten](http://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/OV_knooppunten)



Spoor = corridor

# Stadsregionale corridor

De corridor als kans om groei in goede banen te leiden



De metropoolregio Amsterdam en haar wijde omgeving is de snelst groeiende regio van Nederland, zowel ruimtelijk als economisch. Uit een situatie van crisis is binnen een aantal jaar de hoogste versnelling bereikt in de ruimtelijke en economische ontwikkeling. Dit brengt vrij plotseling grote kansen met zich mee; er wordt weer volop gebouwd om aan de vraag naar woningen te voldoen, de leegstand van gebouwen neemt af en minder mensen zijn werkloos. Op steeds meer plekken in de stad en regio ontstaan levendige omgevingen, zowel voor consumptie als voor productie.

Maar er is ook keerzijde bij al die kansen. Er doemen bedreigingen op die tot voor kort niet of nauwelijks speelden in Nederland. De ontwikkelingen op de woningmarkt zorgen voor ruimtelijke uitsortering, de bereikbaarheid gaat achteruit en de druk op de openbare ruimte in de stad wordt bijna ondraaglijk groot. En dit terwijl er in grote delen van de regio nog voldoende ruimte is voor groei.

De gemeente Amsterdam is naarstig op zoek gegaan naar locaties waar de stad kan uitbreiden binnen het bestaande stedelijke gebied. Dit gaat in eerste instantie om woningen, 50.000 woningen tot 2025, mogelijk daarna nog een veelvoud daarvan. Tegelijkertijd is geconstateerd dat ook de vraag naar nieuwe werkplekken in de centra van de stedelijke gebieden in de nabije toekomst groter is dan de beschikbare ruimte daarvoor. Ondertussen constateren spoorse partijen dat de grote stations in de regio tegen hun capaciteitsgrenzen aanlopen.

Het omvormen van een bestaande spoorlijn tot een stedelijk-regionale spoorcorridor biedt zowel voor de stad als het spoor een manier om de groei in goede banen te leiden. Dat vraagt van de stedelijke regio stevige ruimtelijke keuzes, en van de spoorpartijen slimme oplossingen die passen bij het stedelijk-regionale niveau. Een corridor die daar uitermate geschikt voor is, is de corridor van Hoofddorp via Schiphol, Amsterdam West, naar het Centraal Station en verder via de oostzijde van de stad richting Weesp en het Gooi of Almere.

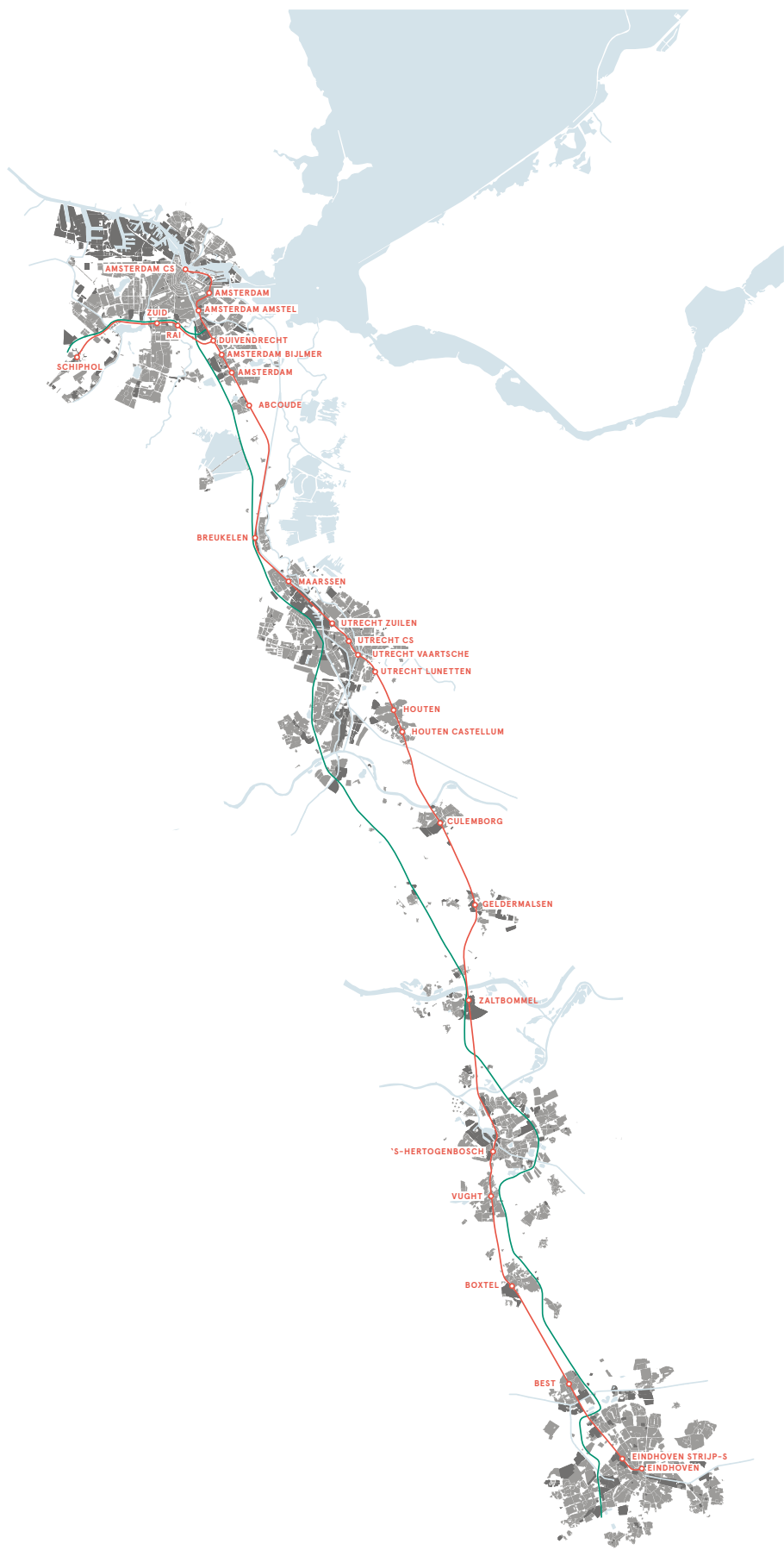
Aan deze lijn liggen meerdere ruimtelijke ontwikkellocaties van grote omvang: de

stationsomgeving van Hoofddorp, waar vijftien kantoren worden omgebouwd naar 3500 woningen. De zuidwestkant van Amsterdam in het verlengde van de Zuidas, waar een nieuw economisch topmilieu kan opbloeien. De westkant van Amsterdam, met buurten waar sociale ontwikkeling en stedelijke verdichting hand in hand gaan. Haven-Stad, een nieuwe stad ter grootte van Leiden, in het havengebied. En aan de oostkant, iets verder van het spoor, de voortgaande groei van IJburg, achter het Science Park. In Weesp de te ontwikkelen meer groenstedelijke woonwijk Weespersluis. En daar weer achter Almere en het Gooi.

Deze plekken vormen bij elkaar een afspiegeling van de stedelijke regio: van internationale toplocatie nabij het vliegveld tot rustig wonen in het groen. Een enorme kans voor de gemeentes waar deze corridor langs loopt, om een gezamenlijke strategie te maken. In die strategie wordt dan niet alleen vanuit de gebieden zelf geredeneerd, maar worden woningbouwprogramma's, werkmilieus en stedelijke voorzieningen langs de corridor op elkaar afgestemd. De gebieden profiteren dan van elkaar, maar kunnen elk hun eigen profiel houden. Dit vraagt om afstemming tussen projecten, maar ook om stevige (financiële) afspraken tussen gemeentes.

Voorwaarde is dan wel dat de spoorlijn die deze gebieden verbindt, verandert in een hoogfrequente corridor, waar minimaal zes keer per uur over gereden wordt. Met nieuwe stations om nieuwe gebieden te ontsluiten, zoals bij Haven-Stad of tussen Schiphol en Amsterdam Lelylaan. En met goede verbindingen naar die stations vanuit gebieden die iets verder van het spoor liggen, zoals IJburg en de westflank van de Haarlemmermeer, voor fietsers en met bus en tram.

Kortom; er moet nogal wat gebeuren in zowel de ruimtelijke wereld als in de wereld van het spoor. Maar het perspectief wat er ligt is niet mis. De spoorcorridor biedt hier een kans om de grote uitdagingen voor stedelijke gebieden in samenhang aan te gaan. Een grote diversiteit aan woon- en werkmilieus wordt met elkaar verbonden, zodat er plek is voor de heel diverse behoeftes van de economie en de bewoners van de stedelijke regio.



Spoor = corridor



# Nationale corridor

## Verbinden van toplocaties



De meeste verplaatsingen vinden plaats op het stadsregionale niveau. Kansen voor spoorcorridors liggen ook vooral op dat schaalniveau, zoals uit de overige voorbeelden blijkt. Toch is er één doelgroep voor wie het de moeite waard is om te kijken naar een hoger schaalniveau. Het gaat om kenniswerkers, vaak internationaal, die werken op één of meerdere toplocaties in Nederland.

Nederland kent een aantal van die toplocaties, zoals de High Tech Campus in Eindhoven, de Science Parks in Utrecht, Amsterdam en Leiden en een aantal binnenstedelijke gebieden. Op die locaties vindt innovatie plaats en wordt een groot deel van het bruto nationaal product verdiend. Het gaat om werk dat afhankelijk is van persoonlijk contact en baat heeft bij specialisatie en voldoende schaalniveau. Hoe meer uitwisseling, des te meer agglomeratiekracht, des te beter voor de economische groei.

De rijksoverheid heeft geconstateerd dat die agglomeratiekracht en de complementariteit tussen de toplocaties verder versterkt moet worden. Doen we dat niet, dan verliest de Nederlandse economie haar concurrentiekracht. Om dit voor elkaar te krijgen, moeten die toplocaties uitstekend onderling verbonden zijn, zowel digitaal als fysiek. Daar komt de spoorcorridor om de hoek kijken, en vooral de corridor tussen Eindhoven aan de ene, en Amsterdam met Schiphol aan de andere kant.

Op die corridor rijdt sinds december 2017 zes keer per uur een Intercity en is daarmee de drukst bereden corridor van Nederland. De economische toplocaties die met die Intercity's aan elkaar verbonden worden zorgen voor een aanzienlijk deel van de economische groei en de innovatie van Nederland. De Eindhovense Brainport, Schiphol, de Zuidas en de hierboven al genoemde kennisinstellingen vormen bij elkaar de economische ruggengraat waar de Nederlandse economie steeds meer om draait.

De verschillende overheden (Rijk, provincies, steden) hebben dit ook begrepen en een Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) gemaakt. De verdere ontwikkeling van

de toplocaties en de versterking van de binnensteden wordt daarin gekoppeld aan het verbeteren van de connectiviteit van toplocaties, zowel digitaal als fysiek. Dat beperkt zich niet tot het nationale spoorwagennet; ook betere regionale verbindingen van en naar de toplocaties met bijvoorbeeld trams worden genoemd, naast nieuwe internationale treinverbindingen.

De doelgroep van REOS is de toplaag van deels internationale mensen die nu al in de centra van de grote steden wonen en werken en steeds meer met elkaar verbonden raken, zowel in fysieke als in culturele zin. Het is de stedelijke economie, met haar zwaartepunt op een beperkt aantal locaties, maar wel met elkaar verbonden. De typisch polycentrische structuur van Nederland wordt steeds meer gericht op de centra van de steden en minder op de rest van de stedelijke regio, maar die centra staan vervolgens wel weer heel frequent met elkaar in contact. De trein, die de binnensteden en toplocaties met elkaar verbindt, is hier een cruciaal onderdeel van.



Spoor = corridor

# Toyoko-lijn

## De corridor als business case? Inspiratie uit het buitenland

In zijn proefschrift *Station area developments in Tokyo and what the Randstad can learn from it* (2012) laat Paul Chorus zien hoe ver het 'corridordenken' in Japan gaat. Hij doet dat aan de hand van de Toyoko-lijn, een spoorlijn tussen het centrum van Tokyo en het nabijgelegen Yokohama. Deze lijn, de stations én de omgevingen zijn aangelegd en worden geëxploiteerd door één bedrijf, de Tokyu Corporation. Het 'corridordenken' is in Tokyo uitgegroeid tot business model, waar in de corridor niet alleen condities schept voor een duurzaam bereikbare stedelijke regio, maar zelf ook geld oplevert.

Tokyu is een vervoerder en gebiedsontwikkelaar in één, met vervoeractiviteiten als basis maar met de meeste inkomsten uit vastgoed en retail. Het bedrijf beheert, exploiteert en initieert allerlei activiteiten rond de stations, van retail en recreatie tot onderwijs. Tokyu gebruikt daarvoor drie strategieën:

1

Gebiedsgericht: Elk gebied rond de corridor wordt gecategoriseerd aan de hand van karakteristieken van inwoners en passagiers, zoals leeftijd, opleidingsniveau, inkomen. Voor elke categorie gebied wordt gekeken waar behoefte aan is in het gebied zelf en waar mensen voor kunnen en willen reizen naar een ander station.

2

Knooppuntontwikkeling: rondom de grootste stations worden de belangrijkste economische activiteiten geconcentreerd; de grote kantoren en de woningen. Expliciet wordt er naar gestreefd om activiteiten te spreiden, dus ook grote stations in de periferie verder te ontwikkelen, zodat het woon-werkverkeer niet in één richting plaatsvindt. Dit leidt tot meer mobiliteit, dus tot meer klanten voor Tokyu.

3

Actief detailhandelbeleid. Tokyu zorgt ervoor dat het winkelaanbod past bij de inwoners van de stationsomgeving. Ondernemers worden gestimuleerd om nabij het station, of op de looproute daar naar toe, hun winkel te openen. Hiermee wordt de dynamiek binnen de buurt en de stationsomgeving beïnvloed. Langs de lijn ligt een grote diversiteit aan stations en stationsgebieden. Dit leidt tot verschillende functieprofielen:

van typische woongebieden met een wat verouderende bevolking, tot hoogstedelijke stations vrijwel zonder omwonenden maar met veel kantoren, winkels en horeca.

Chorus concludeert dat het 'corridordenken' in Japan in elk geval leidt tot meer samenhang in planning en ontwikkeling van de diverse stationsgebieden. Ook kan concurrentie tussen de gebieden worden voorkomen en is er een verbeterde integratie tussen verschillende vervoersvormen. Ten slotte concludeert Chorus dat de aanpak ook leidt tot meer vervoer in twee richtingen en buiten de spits. Overigens is het de vraag of dat wenselijk is: voor het vervoerbedrijf levert het meer klanten op, maar er wordt ook een bepaalde vorm van overbodige mobiliteit en 'verplaatsingsafhankelijkheid' gecreëerd.

'Corridordenken' is in dit voorbeeld ver – bijna in extremis – doorgevoerd. Zoals ook Chorus zegt in zijn proefschrift: de situatie in Tokyo is niet één-op-één te vertalen naar Nederland. Toch zijn de 'drie strategieën' ook in Nederland denkbaar, zij het niet onder de paraplu van één groot bedrijf maar door samenwerking tussen vervoerder, ontwikkelaar, buurtwerker en ondernemer. De corridor is in Japan niet het exclusieve domein van de planoloog of de vervoerkundige, maar ook van de demograaf en de socioloog: wie woont er rond de corridor, en welke activiteiten wil de bewoner kunnen ondernemen?





# Serious Game 'Sprintstad'

## Oefenen met corridors

[www.sprintstad.nl](http://www.sprintstad.nl)

Geef het 'corridordenken' handen en voeten, laat zien wat het is en hoe je het in de praktijk kan omzetten. Leer partijen met elkaar samenwerken en maak samen concrete afspraken. Met dat als vertrekpunt is in 2010 een *serious game* ontwikkeld die gaat over samenwerken aan corridors: SprintStad. De Vereniging Deltametropool heeft dit samen met de TU Delft ontwikkeld en er later ook andere partners bij betrokken.

Een *serious game* biedt de mogelijkheid om concreet aan oplossingen te werken en de effecten daarvan te zien, zonder dat er in de daadwerkelijke fysieke ruimte iets veranderd hoeft te worden. Het is een simulatie van acties die door de spelers zelf kunnen worden bepaald en waarvan ze direct zien wat de gevolgen zijn. SprintStad doet dit voor het 'corridordenken' en heeft daarbij twee doelen: spelers laten zien wat een corridor kan zijn én hoe spelers door samenwerking dat denken kunnen omzetten in handelen.

Spelers ervaren het spel als waardevol, omdat ze niet alleen kennis opdoen, maar deze meteen in de praktijk kunnen brengen door te communiceren met andere spelers. Ze leren welke drijfveren andere spelers hebben en kunnen proberen deze te beïnvloeden.

Het enthousiasme voor SprintStad laat zien dat veel partijen ervaring wilden opdoen bij het vertalen van het 'corridordenken' in de praktijk. Het spelen van een sterk op de praktijk lijkende *serious game* blijkt daar een goede manier voor. Het kost geen decennia om de effecten te zien, maar één middag spelen. Foute keuzes zijn niet bepalend voor de verdere toekomst, maar kunnen in een volgende ronde ongedaan worden gemaakt of worden voorkomen bij een volgend spel. Maar de interactie met de andere partijen wordt wel serieus genomen; het zijn wel de echte partijen uit de praktijk, je kan niet hier ineens dingen voorstellen die je in de praktijk nooit zou willen behalen.

Met deze en vergelijkbare tools worden de werelden van ingenieurs en ruimtelijke planners gecombineerd én leert de nationale spoorpartij begrip opbrengen voor de lokale ambities en vice versa. Het is een eerste stap naar gezamenlijke focus.













# Bronnen

- Atelier Zuidvleugel, 2006. *Ruimte en Lijn*  
.
- Bertolini, L., 1999. Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands. *Planning Practice and Research*, 14(2): pp. 199-210  
.
- Bertolini, L., 2017. *Planning the Mobile Metropolis*  
.
- Chorus, P., 2012. *Station area developments in Tokyo and what the Randstad can learn from it*  
.
- Christaller, W., 1933. *Die zentralen Orte in Süddeutschland*  
.
- De Hoog, M. & Vermeulen, R., 2009. *Nieuwe ritmes van de stad*  
.
- Douma, C., 1998. *Stationsarchitectuur in Nederland*  
.
- Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association*, 24(1), pp. 6-21  
.
- Janssen-Jansen, L. & Smit, N., 2013. Visie versus vraag: over de TOD-maakbaarheidsutopie. *Knooppuntontwikkeling in Nederland*, pp. 43-53  
.
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2010. *Voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer*  
.
- Must stedenbouw & Strootman Landschapsarchitecten, 2012. *Visie op de omgeving van spoor & station*  
.
- Noordelijk Randstad, Zuidelijke Randstad, brainport Eindhoven, Rijksoverheid, 2017. *Uitvoeringsprogramma van de Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS)*  
.
- Platform Zuidvleugel, 2003. *De Stedenbaan*  
.
- Priemus, H. & Zonneveld, W., 2003. What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of Transport Geography*, 11(3), pp. 167-177  
.
- Provincie Noord-Holland, 2013. *Maak Plaats!*  
.
- Ruimtelijk Planbureau, 2006. *Vele steden maken nog geen Randstad*  
.
- Schiphol, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, 2017. *Enter [NL], Internationale Entree van Nederland*  
.
- Tan, W., 2013. *Pursuing Transit-Oriented Development*  
.
- Tordoir, P., Poorthuis, A., Renooy, P., 2015. *De veranderende geografie van Nederland*  
.
- Uitvoeringsalliantie Centrum- en knooppuntontwikkeling, 2010. *Centrum- en knooppuntontwikkeling ontrafeld*  
.
- Van den Boomen, T. & Venhoeven, T., 2013. *De mobiele stad*  
.
- Van der Woud, A., 2007. *Een nieuwe wereld*  
.
- Veenendaal, G., 2004. *Spoorwegen in Nederland*  
.
- Vereniging Deltametropool, 2009-2014. *SprintStad Update #1-6*



uitgave van  
**Bureau Spoorbouwmeester**  
April 2018

[www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)

**tekst**  
Jan Duffhues  
**kaarten**  
Must  
**fotografie**  
Jannes Linders, Rob 't Hart  
**ontwerp**  
Reynoud Homan

Bureau Spoorbouwmeester  
is een samenwerkingsverband  
van ProRail en NS

**beeldrecht disclaimer**

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

**status disclaimer**

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.



