

Corridorvorming heeft voor- en nadelen

Zowel uit de economie als de planologie komen geluiden over een inrichting van Nederland volgens corridors. Een voorbeeld hiervan is de visie 'stromenland' uit de discussienota Nederland 2030. Maar wat zouden de gevolgen zijn wanneer corridors echt worden toegepast bij de ruimtelijke inrichting?

CONNIE RAIJMAEKERS*

Het begrip corridor is niet eenduidig. Er zijn verschillende typen corridors. Een eerste soort zijn de verbindings-assen of infrastructuur-assen. Dit zijn infrastructuurbundels tussen economische of stedelijke centra die alleen een verbindende functie hebben. Een tweede soort corridors zijn de ontwikkelingsassen. Dit zijn infrastructuurbundels met daarlangs economische en stedelijke ontwikkeling. Het corridor-concept is de laatste jaren tot alle schaalniveaus in de ruimtelijke planning doorgedrongen. Zo zijn er (inter)nationale corridors, zoals de West-Oost Corridor van de Randstad naar Berlijn, maar ook regionale corridors, zoals de A18/N18 die het Knooppunt Arnhem-Nijmegen verbindt met Hengelo-Enschede. Deze verschillende schaalniveaus van corridors kunnen in discussies een probleem met zich brengen. De verschijningsvorm van de corridors en de effecten die zij hebben verschilt namelijk naar gelang het gebruikte schaalniveau. Zo zijn op een lager schaalniveau de gevolgen kleinschaliger, althans, ze raken minder mensen. Deze mensen zijn echter vaak wel sterker betrokken bij de ontwikkelingen.

CONGESTIE

Corridors zorgen voor ruimtebeslag. De infrastructuur zelf neemt ruimte in, en corridors trekken ook bedrijvigheid aan. Het ruimtebe-

slag kan beperkt worden door clustering van activiteiten en het zorgvuldig plaatsen van woon- en werkgebieden ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de corridors. Hierdoor kan ook het autogebruik verkleind worden, terwijl de leefbaarheid en de bereikbaarheid vergroot wordt. Wanneer woon- en werkgebieden echter niet zorgvuldig ten opzichte van elkaar geplaatst worden, kan ook toenemend autogebruik optreden. Dit heeft als extra gevolg meer congestie op de hoofdtransportassen. Een zekere vorm van congestie treedt bij corridors waarschijnlijk altijd op, doordat een verbetering van de infrastructuur extra verplaatsingen oproept. De vergroting van de bereikbaarheid door concentratie van wonen, werken, recreëren en voorzieningen en de bundeling van vervoersstromen geldt voornamelijk voor mensen die in de corridor wonen. Door deze bundeling kan het aandeel openbaar vervoer-en fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen vergroot worden. Tegelijkertijd vindt echter nog steeds suburbanisatie plaats. Hierdoor kan het gebruik van de auto toenemen.

CONCENTRATIE

Binnen corridors dienen ontwikkelingen ook geconcentreerd te worden. Dit kan bijvoorbeeld in de stadsgewesten. Op die manier ontstaan economische zwaartepunten die samen de corridor kunnen dragen. In het voorbeeld van Overijssel kunnen dat bijvoorbeeld de steden Enschede, Hengelo, Almelo, Zwolle en Deventer zijn. Hier kan het wonen en werken geconcentreerd worden. Op die manier kan ook de aantasting van natuur en landschap en de mobiliteit beperkt worden. Door concentratie van ontwikkelingen in corridors, ontstaan meer mogelijkheden voor multimodaal transport. Corridors gaan immers uit van bundeling van vervoersstromen. Wanneer spoor, weg en water gecombineerd worden in één corridor, ligt het voor de hand om lokaties te creëren voor overslag van de ene vervoersmodaliteit op de andere. Dit is bijvoorbeeld te zien in de Oost-West-Corridor en de Randstad-Rhein-Ruhr corridor. Op deze laatste corridor wordt in Gelder-

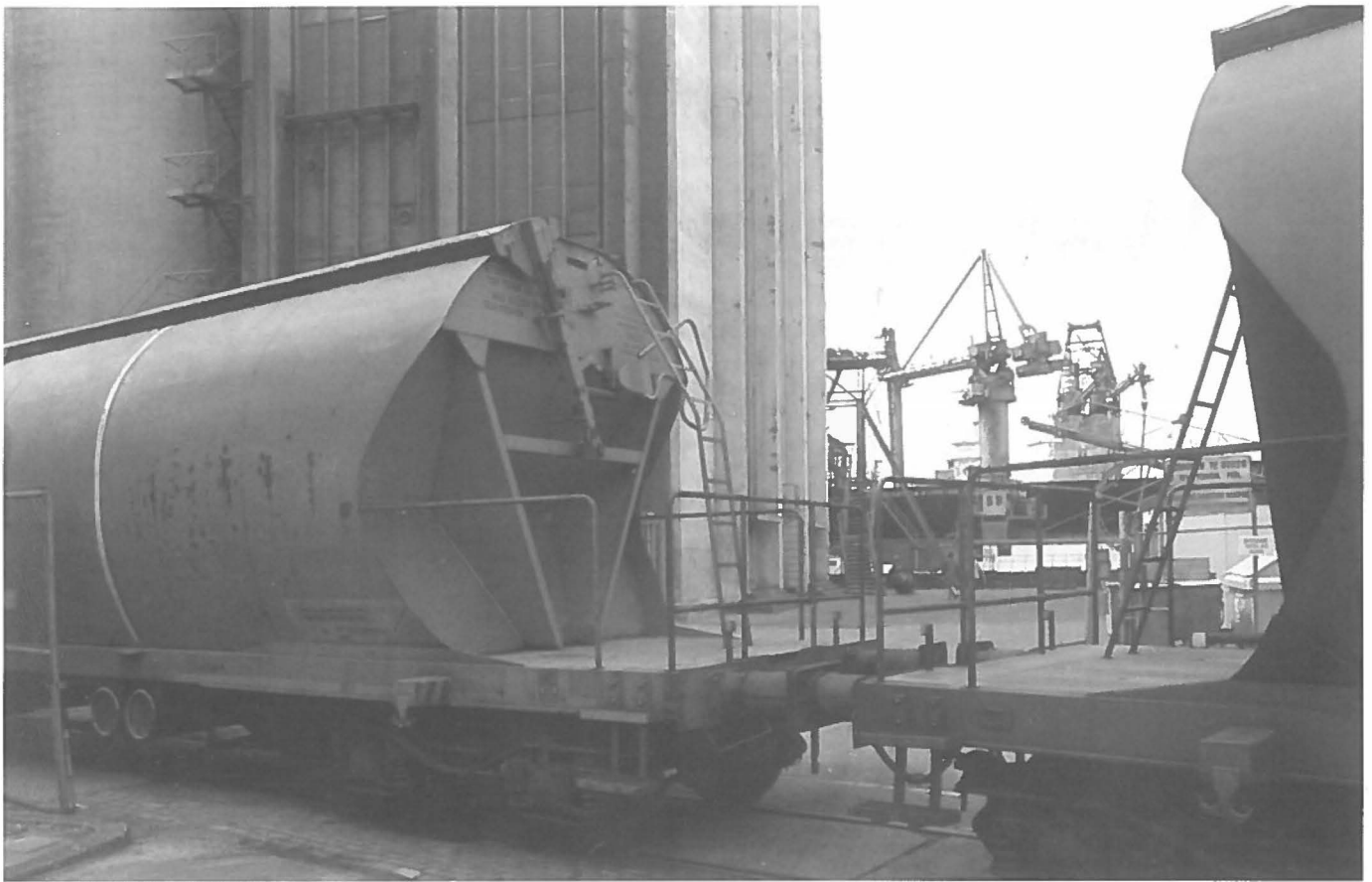
land bij Valburg een Multimodaal Transport Centrum gecreëerd om het gecombineerde transport te stimuleren. Hier komt spoor-, weg- en waterinfrastructuur op een punt bij elkaar.

BARRIÈRES

Corridors kunnen zowel barrières vormen als barrières slechten. Ze moeten namelijk overgestoken worden om van het ene gebied naar het andere te komen, maar tevens kunnen ze een voorheen niet ontsloten gebied ontsluiten, zodat minder omgerekend hoeft te worden. Dit kan dan echter wel weer als nadeel hebben, dat voorheen onaangetaste gebieden doorsneden worden. Zo is de Veluwe bereikbaar met de A1-corridor. Dit levert echter wel versnippering op van de grensstructuur en doorsnijding van ecologische verbindingzones. De corridor die een barrière slecht vormt dus tegelijkertijd ook een barrière en zorgt voor verkleining van het leefgebied van flora en fauna, waardoor uiteindelijk verlies aan (bio)diversiteit en ecologische verarming kan optreden. Een oplossing voor dit alles is het in natuurgebieden ondertunnelen van corridors. Ondertunneling heeft als bijkomende voordelen dat natuurontwikkeling over de corridor heen kan plaatsvinden en dat de uitbreiding van economische activiteiten in en rond natuurgebieden tegengegaan kan worden. Corridors kunnen ook het woonklimaat en de leefbaarheid van een regio beïnvloeden. Hierbij moet gedacht worden aan visuele hinder door bijvoorbeeld de verhoogde ligging van tracés en door geluidwerende schermen. Ook geluidsoverlast, trillingshinder, luchtvervuiling en stankhinder kunnen optreden. Daarnaast kan vervoer van gevaarlijke stoffen kan probleem vormen. Ook in woongebieden kan ondertunneling een oplossing zijn tegen overlast veroorzaakt door corridors.

SAMENWERKING

Een in het oog springend niet-ruimtelijk, bestuurlijk gevolg is samenwerking. Wanneer regio's samenwerken kunnen ze namelijk meerwaarde geven aan de corridor. Ontwikkelingen



Overslag tussen water en spoor. Foto: Marco Hillen

worden dan bijvoorbeeld meer in de corridor gepland en niet meer daarbuiten. Ook kan onnodige concurrentie voorkomen worden door verschillende vestigingsmilieus aan te bieden. Bases voor samenwerking zijn opstap-, overstap- en concentratiepunten aan corridors. Deze punten leveren ook economische ontwikkelingen op. Samenwerkingsonderwerpen kunnen economie, werkgelegenheid en verstedelijkingsdruk, maar ook natuur, landschap en recreatie zijn.

De corridor-benadering geeft een stuk duidelijkheid over waar de belangrijkste relaties lopen en waar de knelpunten in het vervoerssysteem zitten. Regionale overheden tussen belangrijke groeipolen in kunnen hierop inspelen door geen ontwikkelingen te plannen langs assen waar een zwaardere verkeersbelasting voor de toekomst verwacht wordt. Op deze manier wordt de bedding van de corridor ook versterkt. Regio's kunnen economische ontwikkeling ondervinden onder invloed van corridors. De bedrijvigheid krijgt dan een impuls, met werkgelegenheids groei als gevolg. Economische ontwikkelingen zullen met name plaats vinden wanneer een regio iets te bieden heeft en er een aansluiting op de corridor is. Dit heeft tevens als gevolg dat regio's die weinig tot niets te bieden hebben aan het verkeer op de corridor economische achteruitgang kunnen ondervinden. Het nadeel van corridors voor regio's die wel profiteren is, dat de bedrijven die aangetrokken worden door corridor-ontwikkeling vaak transport en distributie als voornaamste bezigheden hebben. Toenemende transportstromen hebben echter ook aantasting van

landschap, lawaai, luchtverontreiniging en congestie tot gevolg. Dit bemoeilijkt de ontplooiing van het bedrijfsleven en werkt dus negatief op de concurrentiepositie van een regio. Verder heeft dit soort bedrijvigheid veel ruimte nodig.

EVENWICHT

Wat blijkt uit de inventarisatie van de mogelijke gevolgen van de ontwikkeling van corridors is, dat de gevolgen aan de economische kant vaak positief zijn, terwijl ze aan de milieu- en maatschappelijke kant vaak negatief zijn. Dit verklaart ook waarom er een sterke lobby vanuit de economische hoek is om corridors in het rijksbeleid opgenomen te krijgen. Dit betekent echter tevens dat voorzichtig omgesprongen moet worden met de ontwikkeling van corridors. Er moet opgepast worden voor een puur economische invulling van het begrip. Dit met name vanwege de mobiliteit die dan vooral over de wegen, en in mindere mate over spoor en water zal gaan. Daarnaast moet ook opgepast worden voor de aantasting van natuurgebieden. Daarom zouden de ontwikkelingen bij voorkeur gecombineerd moeten worden met natuurbeleid. Zo zou de corridor-benadering in samenhang met het huidige restrictief beleid ingevoerd en uitgevoerd kunnen worden.

In Oost-Nederland speelt dit contrast tussen economie en natuur sterk, omdat er zowel sprake is van veel natuur, denk bijvoorbeeld aan de Veluwe, als van regio's met goede corridor-potenties, denk bijvoorbeeld aan de stedelijke knooppunten Arnhem-Nijmegen en En-

schede-Hengelo. Dit heeft gevolgen voor corridors. Zo loopt de A1-corridor zowel door de Veluwe, als door het stedelijk knooppunt Enschede-Hengelo. Op de Veluwe moeten ontwikkelingen tegengegaan worden door zo min mogelijk afslagen te creëren. De corridor biedt echter voor de rest van Oost-Nederland, en dan met name voor het stedelijk knooppunt, goede ontwikkelingsmogelijkheden. De gemeenten langs de corridor kunnen hier gebruik van maken. Samenwerking tussen de gemeenten en met de provincies is hierbij echter wel vereist. Dit om te voorkomen dat iedere gemeente zijn eigen ontwikkelingen gaat genereren, met als uiteindelijk gevolg congestie en dichtslibbing van de corridor. Het effect van de samenwerking moet zijn dat de ontwikkelingen met name geconcentreerd worden in de stadsgewesten en op de knooppunten met andere corridors en met andere modaliteiten. De natuurgebieden moeten daarbij gevrijwaard worden van verstedelijking.

Door op deze manier invulling te geven aan de corridor wordt zowel aandacht geschonken aan milieu en maatschappij, als aan de economie en kunnen een aantal van de negatieve gevolgen van corridors ten goede worden gekeerd.

*Conny Raijmaekers is studente Planologie en Beleidsgerichte Milieukunde aan de Katholieke Universiteit Nijmegen. Dit artikel is gebaseerd op het stageverslag *Oost-Nederland en Corridors, een verkenning van de mogelijke effecten van de corridor-benadering voor de inrichting van Oost-Nederland*