

**Een nieuwe tram allereerst als ruimtelijke kans:
Regionaal, gemeentelijk en in de wijk**

Christiaan Kwantes
BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkelingen
Christiaan.kwantes@bvr.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2008, Santpoort**

Samenvatting

*Een nieuwe tram allereerst als ruimtelijke kans:
regionaal, gemeentelijk en in de wijk*

De kern Ridderkerk staat met de komst van de TramPlus-verbinding vanuit Rotterdam voor een belangrijke toevoeging aan haar mobiliteitsaanbod. Dit enkelvoudige project biedt echter ook kansen om Ridderkerk ruimtelijk veel sterker te positioneren. In de eerste plaats regionaal: Ridderkerk wordt integraal onderdeel van de Deltapoort (Zuidvleugel-Zuid) en hangt niet alleen aan grote broer Rotterdam. Een voorbeeld van hoe de schaa sprong van stad naar regio kan worden vormgegeven. In de tweede plaats biedt de komst van de TramPlus een kans om in Ridderkerk op lokaal niveau een optimale verweving te maken tussen een vervoersproduct en de ruimtelijke ontwikkeling van de zone daaromheen. In de derde plaats kan de TramPlus op microniveau zorgen voor een beter gerichte herstructurering van verouderde wijken.

Het TramPlus-project en tramprojecten in bredere zin moeten allereerst als ruimtelijke opgave wordt opgepakt en niet alleen als vervoerskundige. In de eerste plaats vergroot dit het draagvlak voor zo'n nieuwe ingreep. Maar uiteindelijk kan een veel grotere inhoudelijke meerwaarde worden geïncasseerd dan als het op de traditionele Nederlandse sectorale wijze wordt gedaan. De moeizame strijd rondom de RijnGouweLijn in Leiden is hiervan een schrijnend voorbeeld. De *ruimtelijke* meerwaarde van dit project is nooit door een enkele partij helder neergezet. Ook in Nederland volstaat zo'n aanpak niet meer in de intensieve stedelijke regio's.

De Ridderkerkse aanpak kan een voorbeeldfunctie vervullen, aangezien verschillende steden in Nederland (Nijmegen, Groningen, Leiden) plannen smeden voor nieuwe tramverbindingen door de stad.

1. Inleiding: nieuwe TramPlus biedt op veel schaalniveaus ruimtelijke kansen

De kern Ridderkerk staat voor een belangrijke toevoeging aan haar mobiliteitsaanbod. Het gaat om de opening van een TramPlus verbinding met Rotterdam. Dit enkelvoudige project biedt kansen om Ridderkerk veel sterker regionaal te positioneren in de Deltapoort (Zuidvleugel-Zuid) en niet alleen aan grote broer Rotterdam. Een voorbeeld van hoe de schaalessprong van stad naar regio kan worden vormgegeven.

In de tweede plaats biedt de komst van de TramPlus een kans om in Ridderkerk op lokaal niveau een optimale verweving te maken tussen een vervoersproduct en de ruimtelijke ontwikkeling van de zone daaromheen. Dit sluit aan op de komende sloop en herstructurering van oude wijken in Ridderkerk: de inkleuring van nieuwe woonmilieus goed worden afgestemd op de tracering van de tram. Dit is in Nederland ongebruikelijk: Nederland kent een sterk vervoerskundige insteek bij OV-projecten (RijnGouweLijn, RandstadRail), die geheel los blijft staan van een gebiedsgerichte aanpak van ruimtelijke transformatiezones.

In de derde plaats kan de TramPlus op microniveau zorgen voor een beter gerichte herstructurering van verouderde wijken: na herstructurering kunnen nieuwe wijkfuncties een plek krijgen rondom de haltes. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid en levendigheid van plekken en aan een veel 'symmetrischer' gebruik van de tram.

Dit essay behandelt hierna puntsgewijs bovengenoemde schaalniveaus waarop de TramPlus in Ridderkerk een *ruimtelijke* opgave inkleurt:

- TramPlus als strategische ingreep op regionaal schaalniveau
- TramPlus verkleurt het lokale schaalniveau
- TramPlus geeft kansen voor buurtransformatie

2. TramPlus als strategische ingreep in regionale schaalniveau

2.1 Opkomst van een economisch Zuidvleugelnetwerk

Economische activiteiten in het westen van Nederland krijgen steeds meer een regionaal karakter: op dat schaalniveau vindt uitsortering plaats, specialisatie en er ontstaan nieuwe balansen (Bestuurlijk Platform Zuidvleugel, 2006).

Een voorbeeld is de huidige uitsortering en verschuiving van economische kerngebieden in de Zuidvleugel. Vanuit Ridderkerk bezien is hier een proces gaande met centrifugale kenmerken, waarbij Ridderkerk het luwe oog van de storm lijkt te worden:

- De havenactiviteiten van Mainport Rotterdam verschuiven westwaarts, met de komst van de Tweede Maasvlakte. Dit wordt gevoeld in Ridderkerk, aangezien het gaat om werkgelegenheid voor meer laaggeschoolden. De werkgelegenheid in de havens groeit langzaam buiten het bereik van Ridderkerk; de Eerste Maasvlakte ligt nu al ruim 50 km vanaf Ridderkerk, terwijl juist laaggeschoolden uiterst gevoelig zijn voor reistijden (bron en noot).
- De glastuinbouw-productiegebieden in de omgeving Ridderkerk verschuiven richting het Westland, Bollenstreek en de B-driehoek (bron: Zuidvleugel; motor in de Delta). Wat overblijft is specifieke bedrijvigheid, gekoppeld aan de Veilingterreinen van Barendrecht.
- Opkomende kennisintensieve werkgelegenheid in de noordzijde van de Zuidvleugel. Deze hoogwaardige werkgelegenheid blijft zich concentreren in Noordvleugel van de Randstad en in mindere mate de noordzijde van de Zuidvleugel (Leiden, Den Haag, noordrand Stadsregio Rotterdam). Het steekt nauwelijks de Maas over: zelfs Rotterdam-Zuid kent hierin duidelijk een ander profiel dan Rotterdam-Centrum en -Noord. Opvallend genoeg sluit dit aan op cijfers over opleidingsniveau, werkloosheid en bereikbaarheid.

Figuur 1: Centrifugale regionale krachten maken Ridderkerk economisch een luwe plek



Er is dus sprake van een nieuwe uitsortering van economische sectoren, die wordt veroorzaakt door de schaa sprong in de Zuidvleugel.

2.2 Mobiliteitsnetwerken blijven op traditionele centra gericht

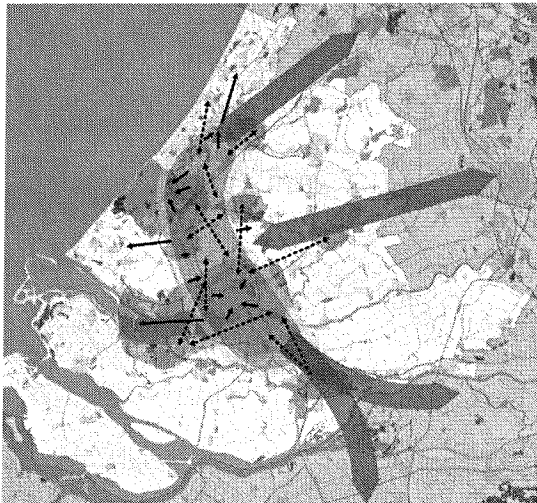
Binnen deze context is het achterhaald dat de regio nog steeds blijft investeren in mobiliteitsverbindingen die vooral radiaal op de traditionele centra zijn gericht. Met name omdat infrastructuur juist een lange levensduur kent als gevolg van de hoge aanlegkosten. Randstadrail is een voorbeeld waarin eigenlijk voor het eerst in de Zuidvleugel een aanzet wordt gemaakt voor een Zuidvleugelnetwerk: een parallelle railverbinding die nieuwe perifere VINEX-gebieden verbindt met de economische centra Den Haag en Rotterdam.

2.3 Wervend regionaal infrastructuurnetwerk van de toekomst

In de toekomst zal het mobiliteitssysteem in de Zuidvleugel twee typen verplaatsingen veel beter moeten faciliteren dan nu (Ministerie van Verkeer en Waterstaat e.a., 2006):

1. Lange doorgaande assen ten behoeve van internationaal getinte relaties (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, Rotterdam-KAN-Roergebied)
2. Regionale gebiedsontsluiting binnen de netwerkstad Zuidvleugel (kris-krasrelaties binnen het kerngebied Leiden-Den Haag-Delft-Rotterdam-Drechtsteden).

Figuur 2: Beeld uit de Netwerkanalyse Zuidvleugel: rood de lange assen, groen de regionale gebiedsontsluiting



Deze typen relaties stellen totaal verschillende eisen aan het mobiliteitsnetwerk, die eigenlijk vragen om ontvlechting:

1. Lange doorgaande assen vereisen een hoogwaardig hoofdwegennet zonder turbulentie bij op- en afritten en een IC-plus-achtig OV-netwerk (Intercity's, HSL-Zuid)
2. Regionale gebiedsontsluiting vereist capaciteitswegen met veel aantakkingen en een Stedenbaan- of lightrail-achtig OV-netwerk

Op de lange termijn kan dit in de Deltapoort in het verlengde hiervan worden vormgegeven als volgt:

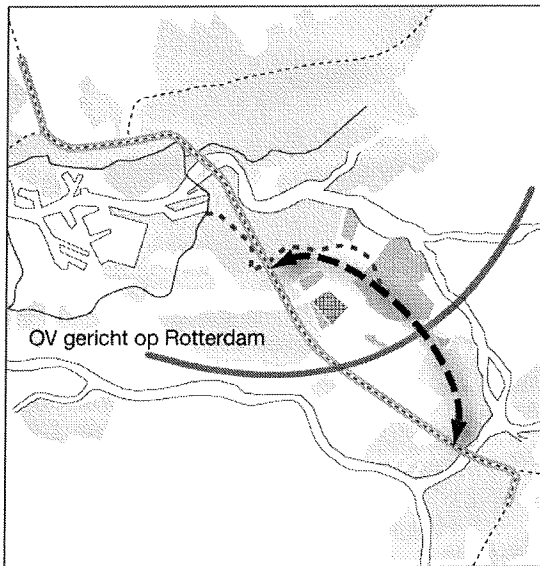
- De doorgetrokken A4, de A15 en de Hogesnelheidslijn verzorgen de lange doorgaande assen
- De gedowngrade Ruit van Rotterdam, A16 en het bestaande spoor (Stedenbaan) verzorgen het hoofdtraamwerk voor de gebiedsontsluiting.
- Om te komen tot een echte gebiedsontsluiting in de vorm van een gridachtig of laddervormig netwerk moet daarnaast worden gewerkt aan parallelstructuren naast Stedenbaan en de A16 (aan de oostzijde).

2.4 TramPlus als aanzet tot regionale parallelstructuur

In beginsel lijkt de keuze voor de TramPlus-verbinding tussen Rotterdam en Ridderkerk te passen in het klassieke systeem van radialen naar het traditionele centrum Rotterdam. Echter: met het wervende beeld van de mobiliteitsnetwerken als ideaal, kan de TramPlus ook worden gepositioneerd met een regionale functie: een doorlopende regionale structuur opgespannen tussen Rotterdam en Zwijndrecht-Rotterdam.

Hiermee krijgt het gebied van momenteel circa 120.000 inwoners op termijn eindelijk een hoogwaardige OV-ontsluiting. Deze is bovendien meerzijdig, wat beter aansluit op de Zuidvleugeldynamiek dan een enkele tramlijn naar Rotterdam Centraal zou kunnen doen. In beleidsdocumenten van de Drechtsteden wordt al de wens opgevoerd van een hoogwaardige verbinding ten noorden van Dordrecht.

Figuur 3: TramPlus (zwart) als parallelstructuur langs de Stedenbaan voor een gebied van 120.000 inwoners

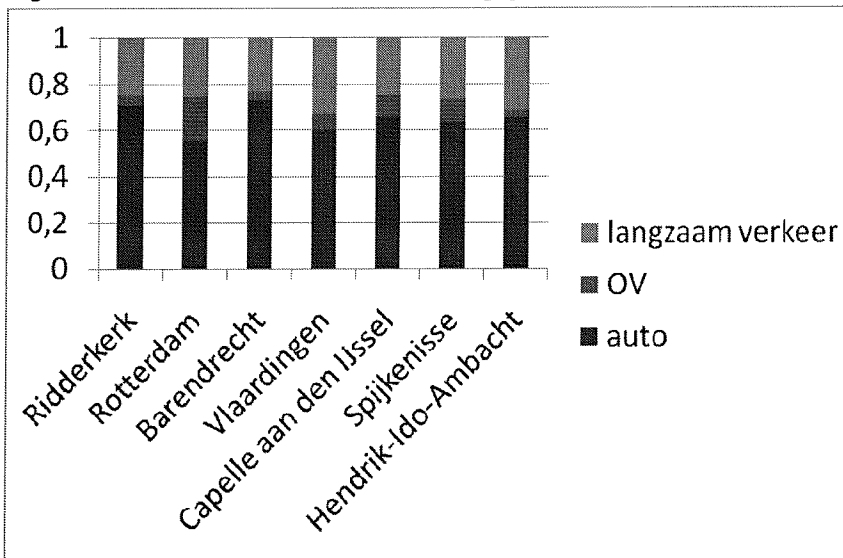


3. TramPlus verkleurt het lokale schaalniveau

3.1 TramPlus biedt voor het lokale niveau veel potenties

Het vorige hoofdstuk liet zien dat Ridderkerk een strategische positie kan innemen in de Deltapoort. Desondanks heeft de gemeente Ridderkerk vooral een grijs imago, met een beperkte diversiteit in woon- en werkmilieus. De Ridderkerkers reizen overmatig veel met de auto, weinig met de fiets en weinig met het OV. De TramPlus als *netwerkingreep* kan aanleiding zijn voor een belangrijke nieuwe en sterkere inkleuring van de *ruimtelijke* milieus.

Figuur 4: Ridderkerkers maken weinig gebruik van OV en fiets, veel van de auto.

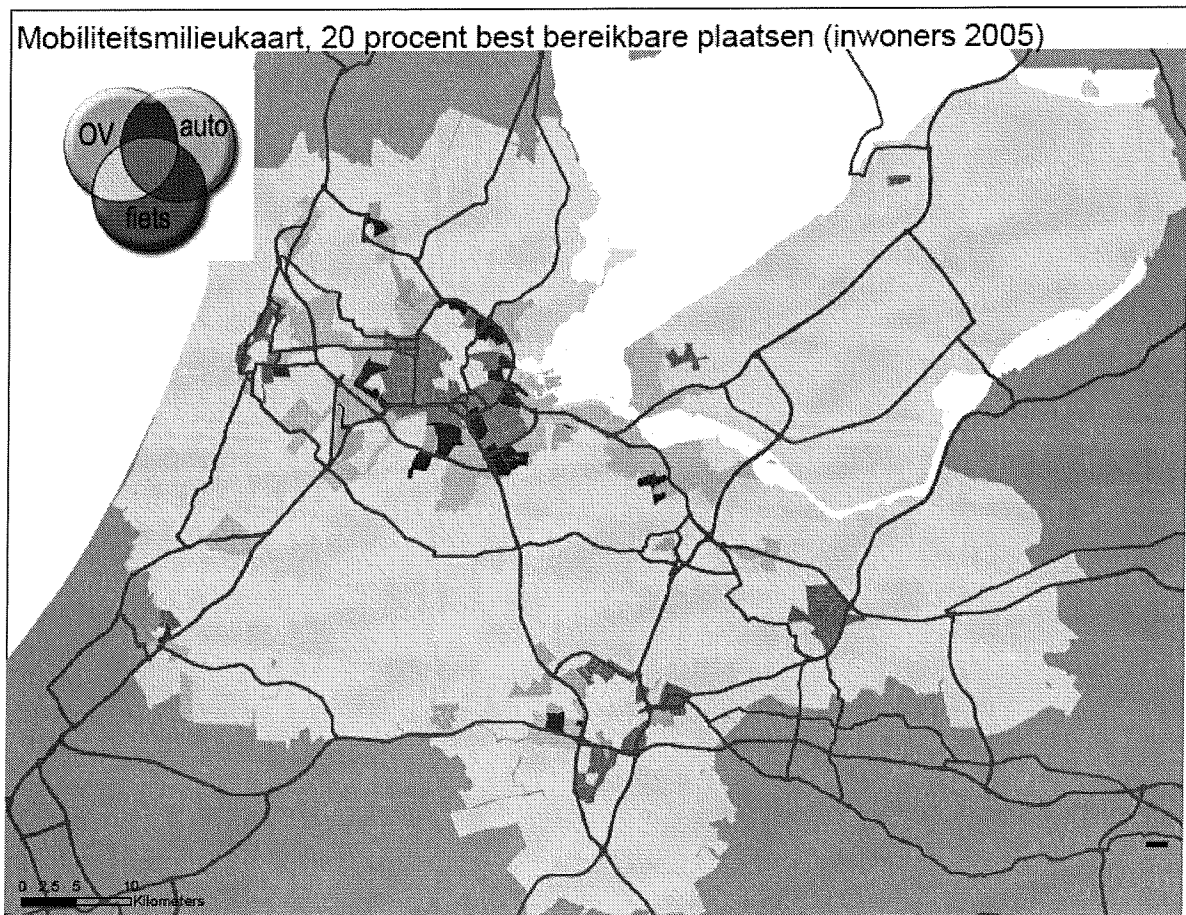


3.2 Het bestaande knoopplaatswaarde-model verder gebracht

Het inmiddels klassieke knoop-plaatsmodel van Luca Bertolini (Bertolini, 1999) laat zien dat een bereikbaarheidsniveau (knoopwaarde) condities schept voor de vestiging van ruimtelijke activiteiten (plaatswaarde). Het gaat nadrukkelijk om "condities", omdat de vestiging van ruimtelijke functies van veel meer factoren afhankelijk is dan van alleen het bereikbaarheidsniveau alleen.

Hoewel het model dat suggereert is het bereikbaarheidsniveau niet een lineair begrip. Een studie van Goudappel Coffeng en de Universiteit van Amsterdam liet zien dat bereikbaarheid van locaties ook meerdimensionaal is. Er op zijn minst 3 dimensies, waarin een locatie kan scoren qua bereikbaarheid (Bos e.a. 2008): per OV, langzaam verkeer of over de weg.

Figuur 5: Plekken kunnen op verschillende manieren goed bereikbaar zijn: per auto, OV of fiets, of per auto en fiets, per fiets en OV, helemaal niet, enzovoort (Bos e.a. 2008)



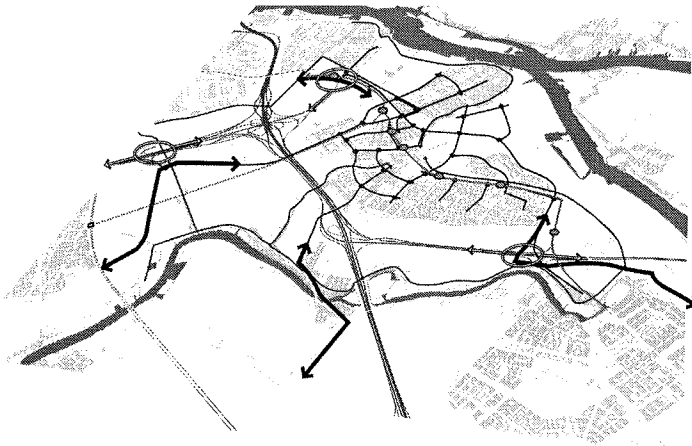
Tegelijkertijd is ook de plaatswaarde niet een lineair begrip dat bestaat uit het aantal vierkante meters of hectares. De aanwezigheid van een groen landgoed of een aantrekkelijke rivierzone kan veel meer impact hebben op de ruimte dan harde vierkante meters van een bepaald ruimtelijk programma.

Het is de kunst om het oorspronkelijke knoop-plaatsmodel te verrijken met die meerdimensionaliteit, zowel op het front van bereikbaarheid als op het front van ruimtelijke activiteiten.

3.3 Toegepast op Ridderkerk

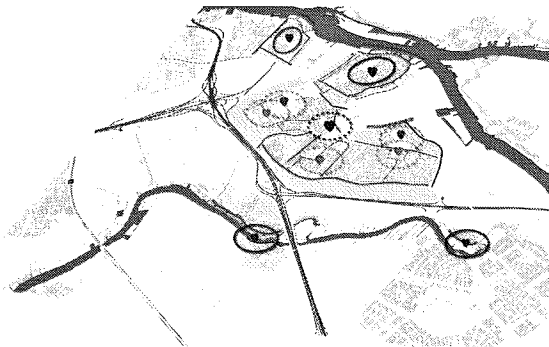
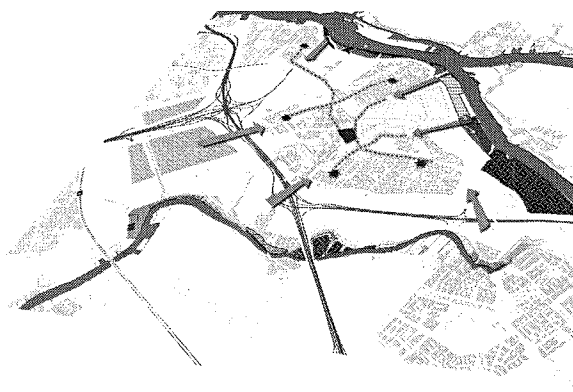
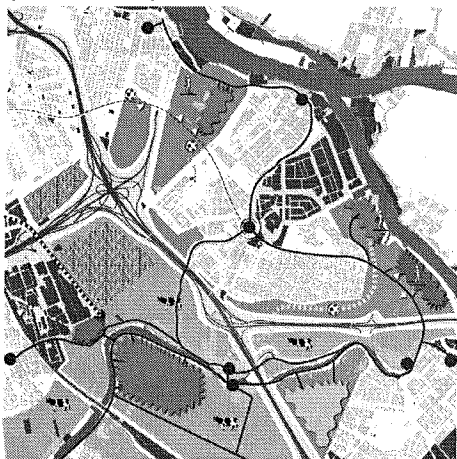
Dit betekent vanuit de as "knoopwaarde" dat een plek aan de hoofd-auto-ontsluiting anders scoort dan een plek aan een TramPlus-halte. Deze plekken scoren weer anders dan een plek waar beide kwaliteiten bijelkaar komen.

Figuur 6: Hoofd-auto-ontsluitingen (zwart), TramPlus-haltes (rood) en langzaam verkeer (grijs) kleuren de bereikbaarheid van Ridderkerk meerdimensionaal in.



Aan de as "plaatswaarde" zien we iets vergelijkbaars. De identiteit en aantrekkelijkheid van plekken worden ingevuld door landschappelijke waarden, bestaande economische waarden, emotionele identiteitswaarden, enzovoort.

Figuur 7, 8 en 9: Plaatswaarde ingevuld met landschappelijke waarden (linksboven), economische waarden (rechtsboven) en sociaal-emotionele identiteitswaarden (linksonder)



Dit leidt tot de benoeming van een aantal themapoorten in Ridderkerk. Dit sluit aan op een aantal ontwikkelingen:

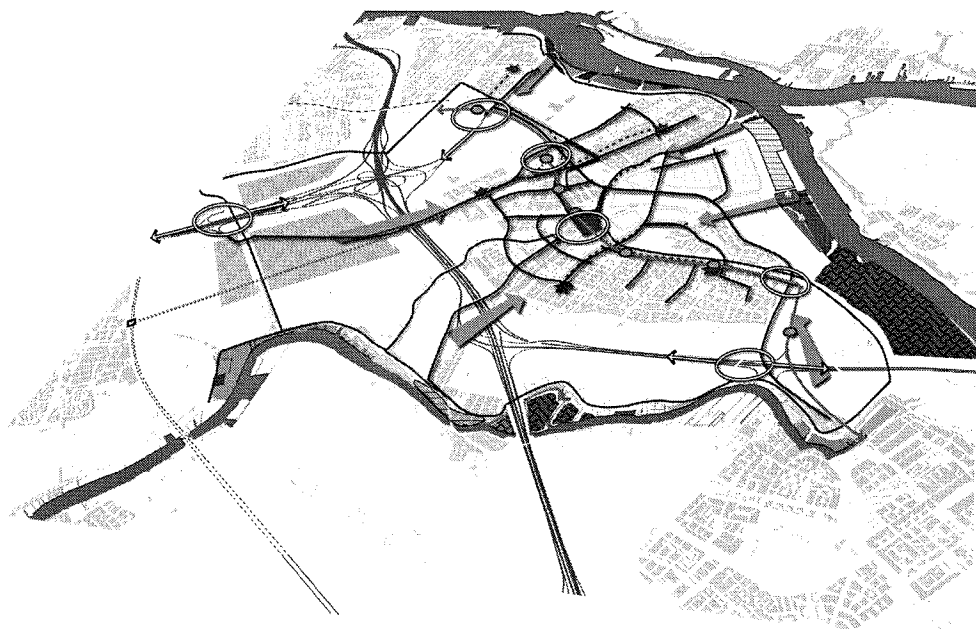
- Veel Ridderkerkers ervaren dat de wereld op drift is. Juist de benoeming van poorten kan een soort worteling geven. Een voorbeeld hiervan is de vestiging van een multifunctioneel complex met wijkcentrum, onderwijsinstellingen, zorginstellingen rondom een tramhalte. Als dit goed wordt ontworpen, versterkt dit de binding met de wijk.
- In het proces van schaalvergroting en regionale uitsortering van functies past de keuze voor *thematische* poorten: niet elke plek hoeft hetzelfde te bieden.

3.4 Concretisering met thematische stadspoorten

Poorten zouden kunnen zijn:

- Ridderster als poort aan de A15 (westzijde bij Barendrecht): inkleuring gekoppeld aan de grootschalige werkgelegenheid en het AGF-cluster
- Bolnes-Zuid als groene Ridderkerk-poort (entree Ridderkerk vanaf de Ridderster A15-A16 en de Tramplus verbinding): inkleuring gekoppeld aan groene sport- en recreatievoorzieningen
- Sportlaan als nieuwe binnen-stadse poort in Ridderkerk aan de TramPlus: inkleuring gekoppeld aan regionale onderwijsinstellingen en religieuze functies in campussetting
- Ridderkerk-Centrum als binnen-stadse poort in Ridderkerk aan de TramPlus: inkleuring gekoppeld aan de centrumvoorzieningen in Ridderkerk
- Oosterpark-Crezeepolder aan de A15 en de P&R van de Tramplus (oostzijde gemeente): inkleuring gekoppeld aan de P&R-functie, de groenblauwe kwaliteiten van de Crezeepolder (?)

Figuur 10: Thematische stadspoorten in Ridderkerk

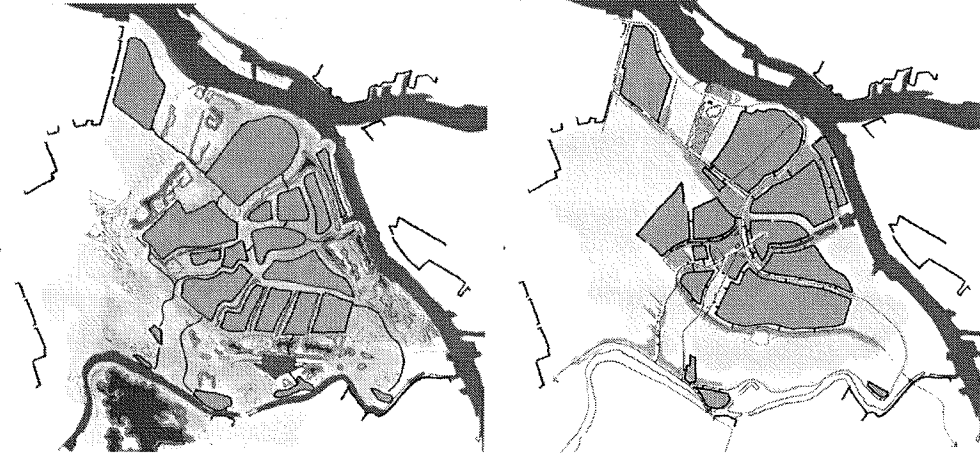


4. TramPlus verkleurt het buurt- en wijkniveau

4.1 Wijken zijn voor Ridderkerk erg belangrijk

De overkoepelende identiteit van Ridderkerk laat zich niet gemakkelijk vangen in one-liners. Het is zo, dat juist de identiteit van de afzonderlijke wijken en dorpjes veel belangrijker zijn in de beleving van de Ridderkerker. Dit is niet erg. In een extreme interpretatie kan Ridderkerk worden opgevat als een verzameling wijken of dorpen in een regionaal landschap.

Figuur 11 en 12: Ridderkerk als wijken in het landschap versus Ridderkerk als 1 kern



4.2 aanzet voor archi-punctuur in de wijken met de tram als condensator-punt

Dit vraagt om een grotere rol van wijken: een soort wijkgedachte "nieuwe stijl". Ontwerpelementen zijn hierin:

- Brede scholen (schoolplein van 0 tot 80 jaar)
- Multifunctionele complexen met wijkcentrum, vergader- en muziek-ruimtes, zorgvoorzieningen, consultatiebureau, economische functies
- Bijzondere woonvormen in hogere dichtheden
- Maar ook de halte-omgeving van de Tram-Plus

In een situatie waar wijken worden geherstructureerd, is er de kans om nieuwe ruimtelijke wijk-functies strategische te positioneren rondom een "dorpsplein van de 21^{ste} eeuw". De TramPlus kan hierin een condensator-rol hebben, waaraan nieuwe ruimtelijke functies blijven hangen.

Het resultaat is een sociaal vriendelijke ruimte, omdat er relatief veel mensen wandelen vanwege de tramhalte. Het betreft ook veel verschillende typen mensen vanwege de mening van functies: schoolgaande kinderen, senioren, ouders met kleine kinderen.

Deze ontwerpogave op microniveau moet de komende maanden worden uitgewerkt.

5. Conclusie

Het TramPlus-project en tramprojecten in bredere zin moeten allereerst als ruimtelijke opgave wordt opgepakt en niet alleen als vervoerskundige. In de eerste plaats vergroot dit het draagvlak voor zo'n nieuwe ingreep. Maar uiteindelijk kan een veel grotere inhoudelijke meerwaarde worden geïncasseerd dan als het op de traditionele Nederlandse sectorale wijze wordt gedaan. De moeizame strijd rondom de RijnGouweLijn in Leiden is hiervan een schrijnend voorbeeld. De *ruimtelijke* meerwaarde is hier bijvoorbeeld nooit door een enkele partij helder neergezet. Ook in Nederland volstaat zo'n aanpak niet meer in de intensieve stedelijke regio's.

De Ridderkerkse aanpak kan een voorbeeldfunctie vervullen, aangezien verschillende steden in Nederland (Nijmegen, Groningen, Leiden) plannen smeden voor nieuwe tramverbindingen door de stad.

Literatuur

Bertolini, L., *Spatial Development Patterns and Public Transport, The Application of an Analytical Model in the Netherlands, Planning and Practice Research*, p.199-210, 1999

Bos R., Elias J., Straatemeijer T. (2008), Samen ontwerpen aan bereikbaarheid, Stadswerk nummer 4 2008, p. 8-11

Bestuurlijk Platform Zuidvleugel (2006). *Visiedocument Motor in de Delta*, Den Haag: Zuidvleugelbureau

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden (2006). *Netwerkanalyse Zuidvleugel*, Den Haag