

METRO-POLIS

RUIMTE EN SPOOR. EEN WISSELWERKING

VLUGSCHRIFT. JULI 2023

Inhoud

Ambitie	5
Diagnose	7
Remedies	15
Modellen voor Vlaanderen	19
Verantwoording Colofon	27

METRO-POLIS

Ruimte en spoor: een wisselwerking

Ambitie

In het LABO RUIMTE-onderzoek 'Metro-Polis' pakken we twee problemen tegelijk aan: enerzijds de Vlaamse ruimtelijke verrommeling en het verspreide nederzettingenpatroon; anderzijds een onderbenut spoorstelsel en een mobiliteit die nog te veel gericht is op de auto.

Stedenbouwkundigen wijzen al decennialang op de problematische ruimtelijke ordening van Vlaanderen. De situatie is historisch gegroeid en hangt nauw samen met een gewijzigde mobiliteit: dankzij de komst van de auto en de aanleg van de autosnelwegen in de tweede helft van de twintigste eeuw was de Vlaming in staat om op het even welke plek te wonen. De overheid van haar kant stimuleerde het landelijke wonen door goedkope landbouwgrond beschikbaar te stellen. Vandaag botst dit model op zijn limieten. Meer dan 15% van het Vlaamse territorium is bebouwd of verhard. Dat leidt tot een hoop problemen, denk maar aan een verhoogd risico op overstromingen, een verlaagde grondwatertafel of een verlies van ecosystemen. Bovendien leidt de ruimtelijke versnippering tot conflicten tussen landbouw, natuur en industrie. Last but not least maakt het verspreide wonen het erg moeilijk om openbare of collectieve vervoerssystemen zoals trein of bus efficiënt te organiseren. De Vlaming blijft aangewezen op de auto voor zijn dagelijkse verplaatsingen. Dat is een weinig duurzaam vervoersmiddel en het fileprobleem en de verkeersonveiligheid vormen een steeds grotere maatschappelijke en economische kost.

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In het LABO RUIMTE-onderzoek 'Metro-Polis' beschrijven we hoe een meer duurzaam

nederzettingenpatroon kan bijdragen aan het beter functioneren van het spoorstelsel. En omgekeerd. Want de opgave is dubbel: enerzijds is het nodig om het wonen (en werk en voorzieningen) compacter te organiseren en te verdichten rond knooppunten van openbaar vervoer; anderzijds kunnen we het spoorstelsel zo organiseren dat het sturend werkt voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Het LABO RUIMTE-onderzoek brengt de complexe wisselwerking tussen ruimte en spoor in kaart en schuift kansen naar voren die maken dat het spoorbeleid en het ruimtelijk beleid elkaar maximaal kunnen versterken. Door spoor en ruimte tegelijk aan te pakken en als één systeem te bekijken, kunnen we, op lange termijn, een transformatie bewerkstelligen naar een meer duurzaam Vlaanderen. Hoe dit systeem of die wisselwerking er precies kan of moet uitzien, is voorwerp van verder debat en politieke besluitvorming. Eén ding is wel al duidelijk: om tot een duurzame afstemming te komen tussen ruimte en spoor is een sterke sturing van bovenaf noodzakelijk. Er moeten duidelijke keuzes worden gemaakt die ervoor zorgen dat investeringen in het spoor en in ruimtelijke ontwikkeling bijdragen aan één en hetzelfde toekomstbeeld.

Dit vlugschrift heeft twee doelstellingen. Enerzijds is het een puntsgewijze en veralgemeniserende samenvatting van het omvangrijke en erudiete LABO RUIMTE-onderzoek 'Metro-Polis', en dient het als zodanig als een toegangspoort voor wie zich verder wil verdiepen in alle nuances van dit onderzoek. Anderzijds is het een oproep tot dialoog en samenwerking tussen het ruimtelijk beleid en het spoorbeleid. Want een nieuwe en meer duurzame wisselwerking tussen spoor en ruimte kan enkel vorm krijgen in een volwaardig en gedragen partnerschap.

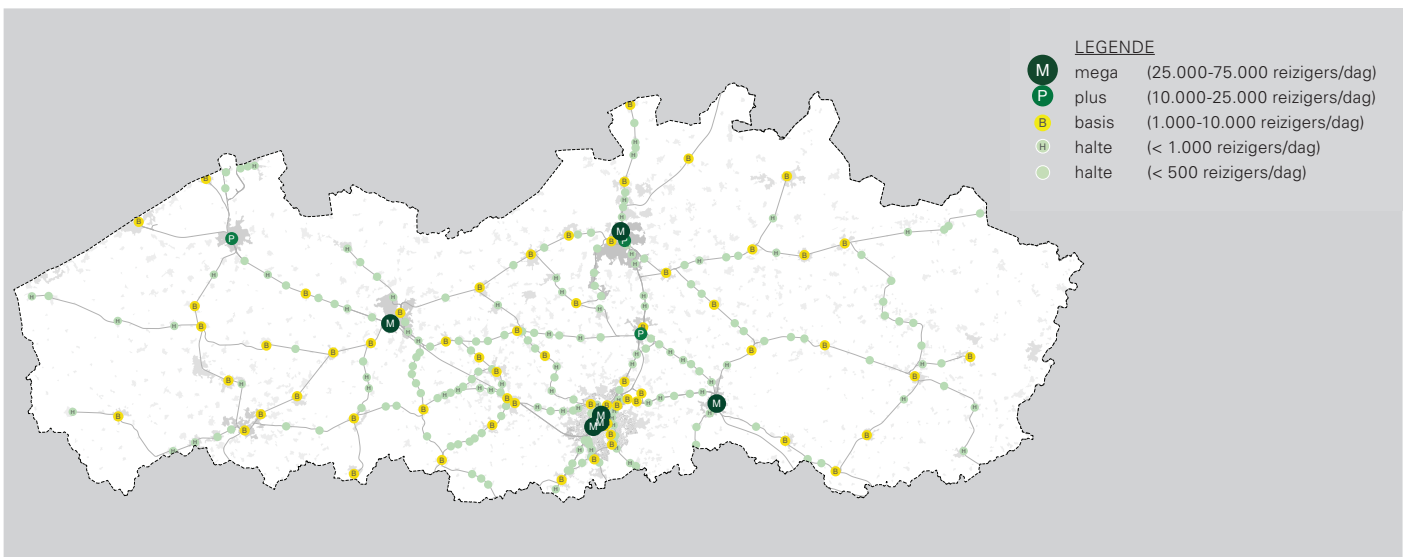


Fig 1 Vlaanderen heeft een dicht spoornetwerk met veel stations, maar weinig grote stations.

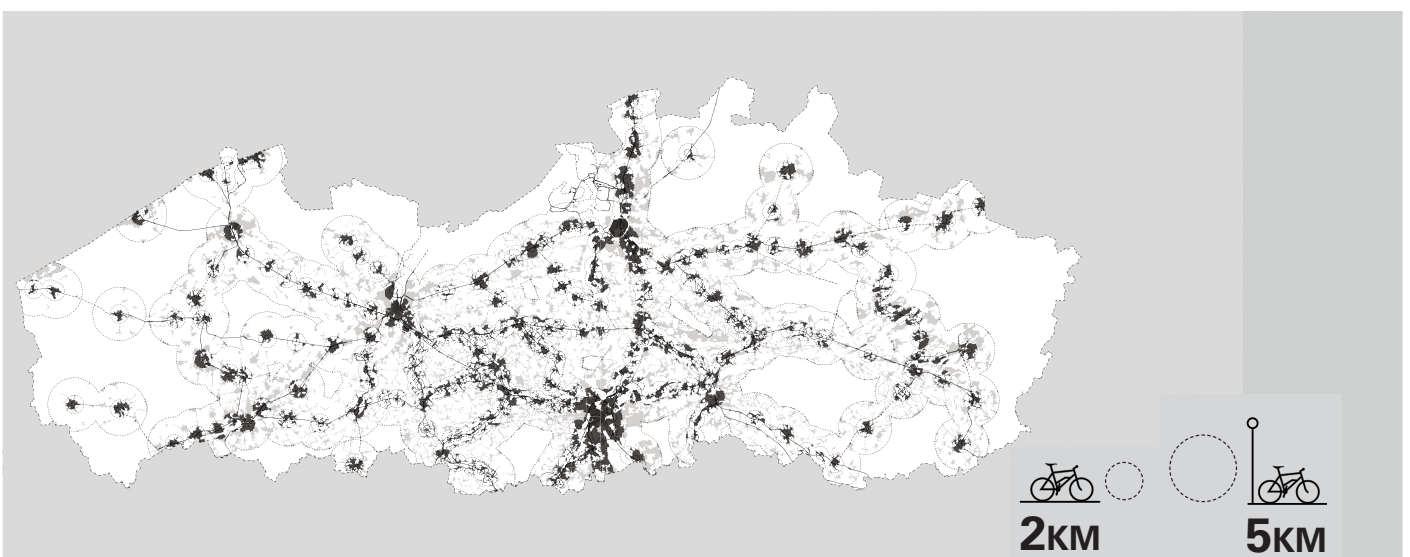


Fig 2 Slechts een beperkt aandeel van de bevolking woont in de nabijheid van een station.

Diagnose

In een puntsgewijze analyse of 'diagnose' leggen we de pijnpunten maar ook de troeven bloot van zowel het spoorstelsel (S) als het ruimtelijk stelsel (R).

S

Fijnmazig spoorstelsel, vooral in het centrale deel van Vlaanderen

In Vlaanderen en Brussel ligt zo'n 1700 km spoor en zijn er 290 stations. Daarmee beschikt Vlaanderen over een van de meest verdichte spoorstelsels van Europa. Toch zijn er grote regionale verschillen. In de zogenaamde Vlaamse Ruit (het dichtbevolkte gebied tussen Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven) is het stelsel heel fijnmazig en zijn er vijf tot zes stations per 100.000 inwoners. Dat is twee keer zoveel als in de Antwerpse Kempen en drie keer zoveel als in West-Vlaanderen of Limburg.

S

Veel stations met weinig reizigers

In de negen grootste stations (Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Gent, Leuven, Mechelen en Brugge) stapten in 2022 meer reizigers in, uit en over dan in de overige 281 stations. 75% van de stations tellen minder dan 1000 reizigers per dag en veel kleine stations (8%) tellen minder dan 150 reizigers per dag. (fig 1)

S

Het spoor wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer

De trein wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer. Daardoor zitten de treinen tijdens de ochtend- en avondspits vaak overvol en is er nauwelijks nog capaciteit om bijkomende piekver-

treinen in te zetten. Overdag is er dan weer heel wat onderbenutte capaciteit. Voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen zoals vrijetijd of winkelen wordt de trein minder gebruikt.

S

Slechts 3% van alle verplaatsingen gebeurt met de trein

De gemiddelde Vlaming maakt zeer veel korte verplaatsingen (< 10 km) per dag, behoorlijk veel middellange verplaatsingen (10-25 km) per dag en erg weinig lange verplaatsingen (> 25 km). Slechts 3% van alle verplaatsingen gebeurt met de trein. Enkel op de lange afstanden heeft de trein een sterke marktpositie: 37% van de verplaatsingen tussen 40 en 100 km gebeurt met de trein. Als we kijken naar de verplaatsingen tussen 25 en 40km, zakt het marktaandeel tot 14%. Hoe korter de afstand, hoe minder de Vlaming gebruikmaakt van de trein. De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel. (fig 2)

R

Minder dan de helft van de bevolking woont in de nabijheid van een station

Anders dan de meeste andere Europese landen kent Vlaanderen een erg verspreid en versnipperd nederzettingenpatroon. Dit fenomeen van 'sprawl' maakt dat slechts 45% van de bevolking op fietsafstand (2km of 10 minuten fietsen) van een station woont. De lage woondichtheid rond veel stations leidt tot een gebrek aan kritische massa dat nodig is om het treinaanbod te verhogen. (fig 3a tot 3d)

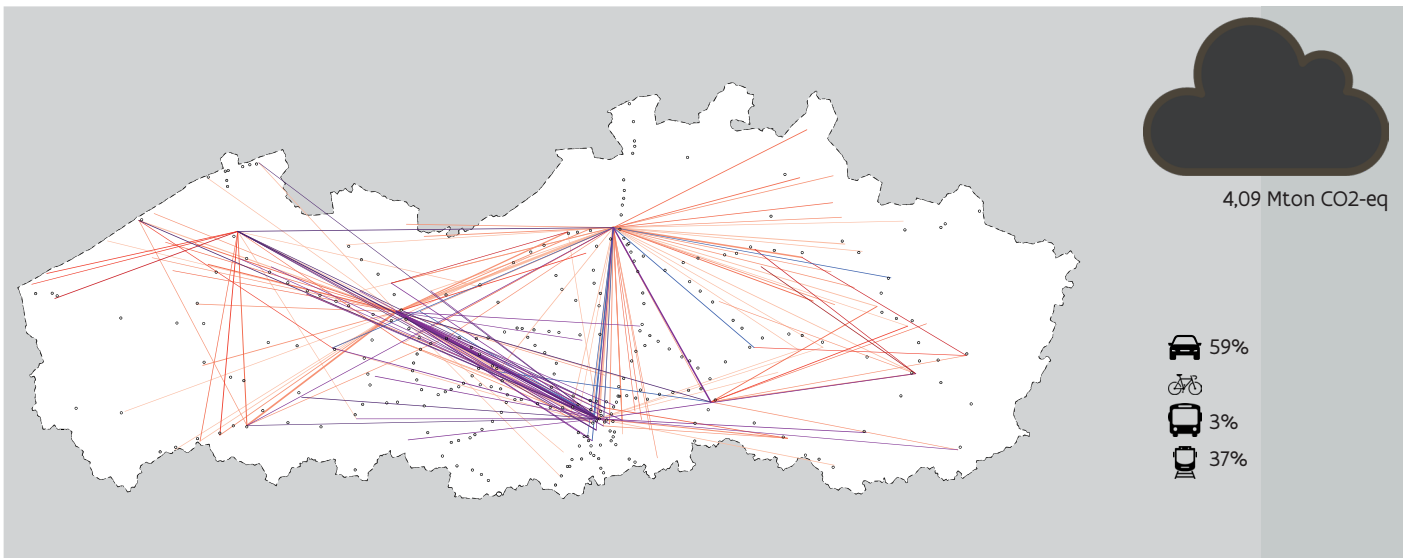


Fig 3a Interregionale verplaatsingen 40 tot 100 km.

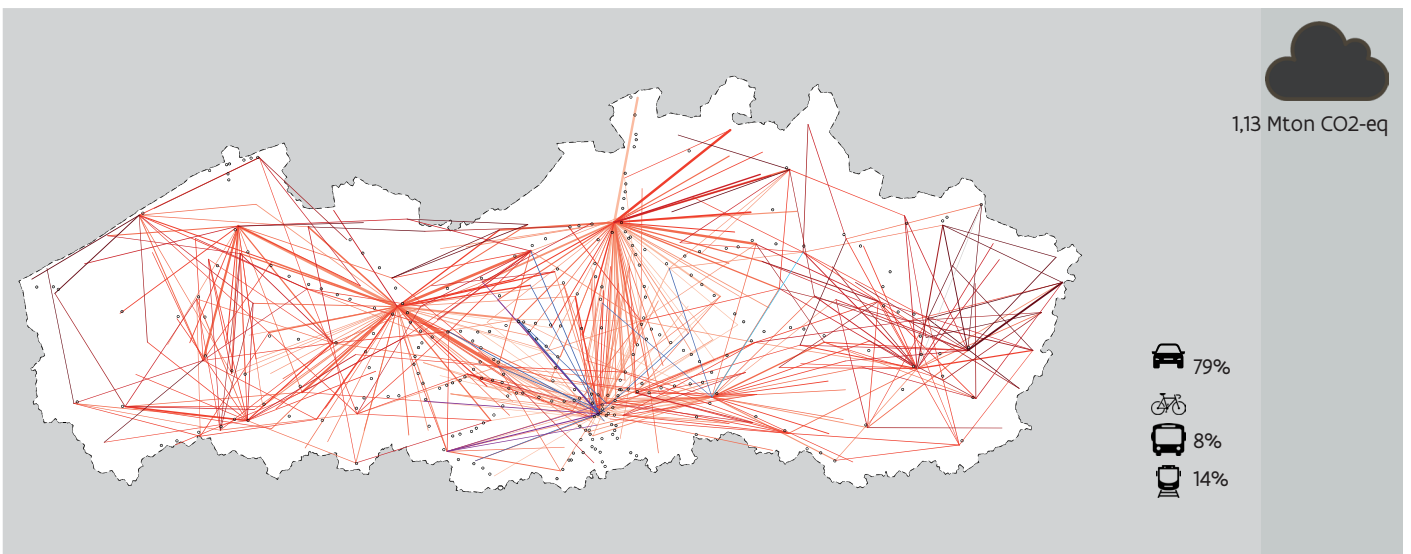


Fig 3b Interregionale verplaatsingen 25 tot 40 km.

De vier kaarten met verplaatsingspatronen tonen dat het marktaandeel van de trein het grootst is op de interregionale verbindingen

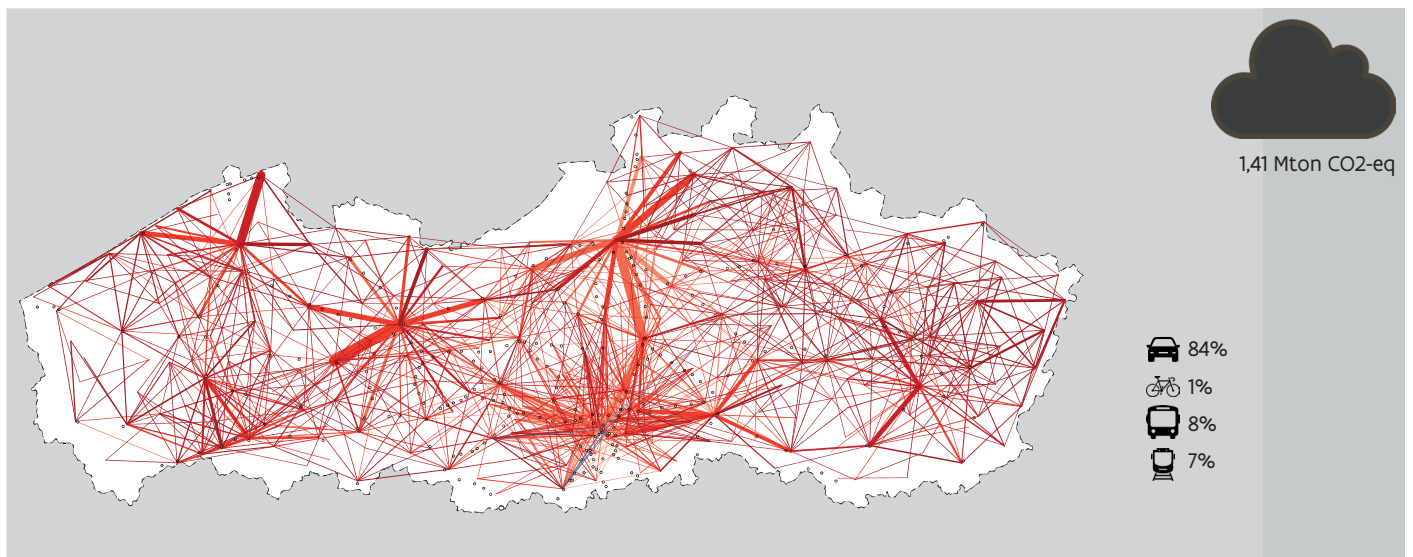


Fig 3c Regionale verplaatsingen 15 tot 25 km.

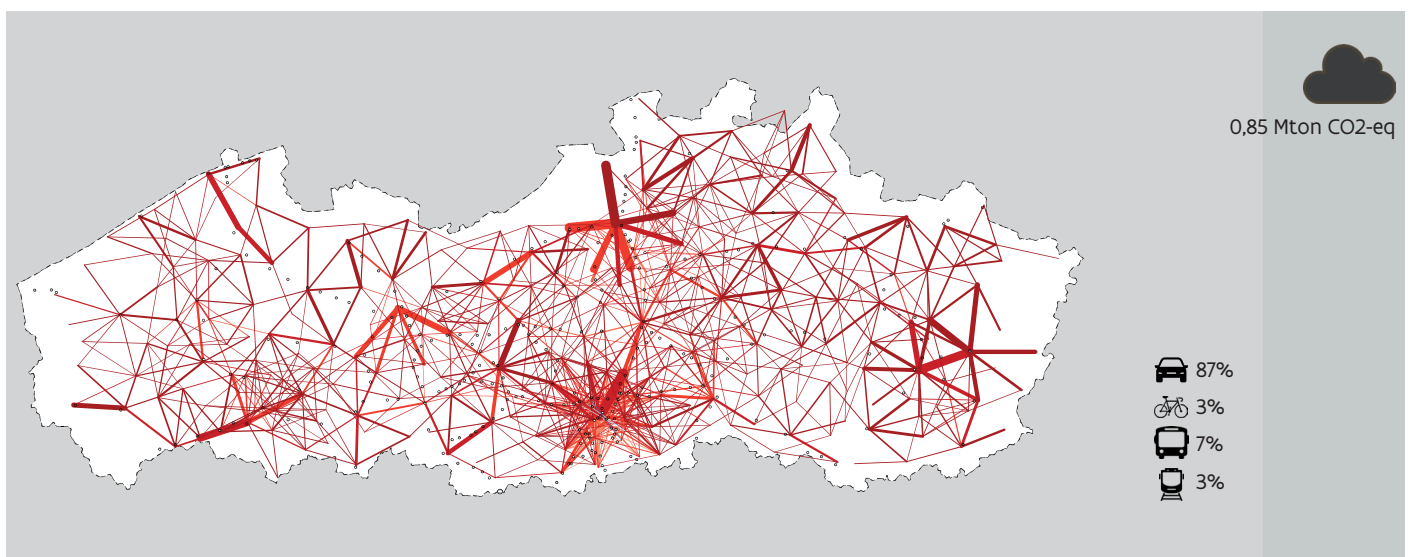


Fig 3d Regionale verplaatsingen 10 tot 15 km

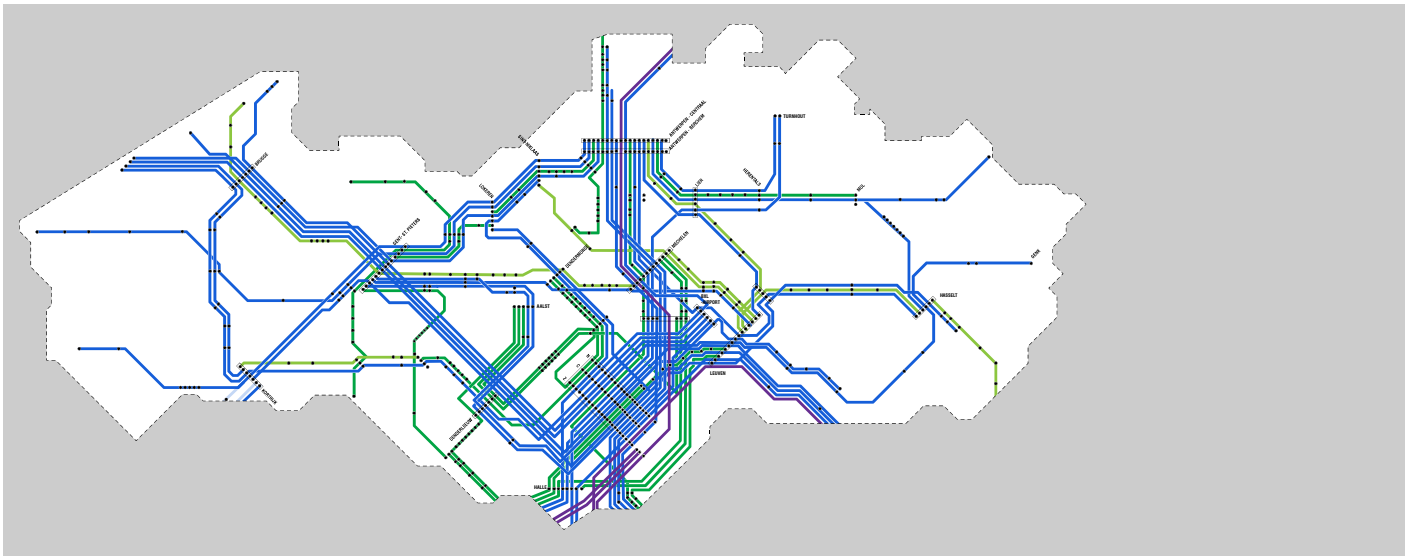


Fig 4 Het treinaanbod is niet erg leesbaar en niet altijd consistent. Het aanbod aan S- en L-treinen is veeleer beperkt.

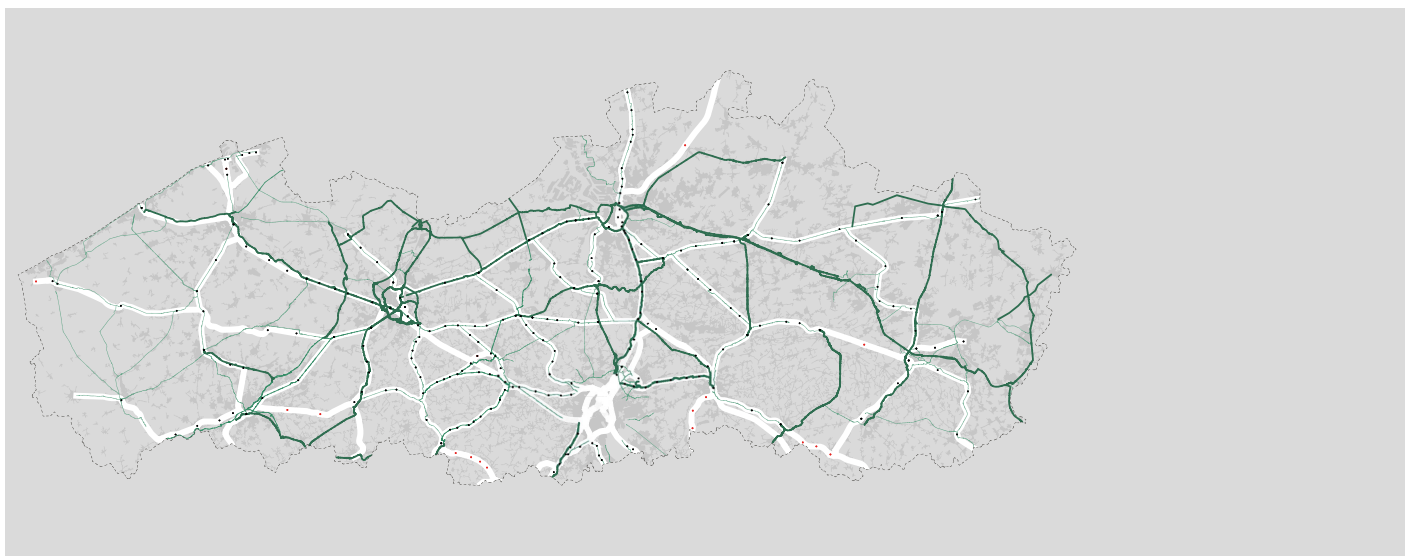


Fig 5 In plaats van complementair te zijn aan het spoornetwerk, valt het fietssnelwegennetwerk er in zeer grote mate mee samen.

R

De bouwshift voltrekt zich niet spontaan

De voorbije twintig jaar is de bevolking van Vlaanderen gegroeid met 680.000 inwoners. Vooral middelgrote steden zoals Sint-Niklaas, Mechelen, Roeselare, Oostende of Turnhout en de assen Antwerpen-Gent en Gent-Brussel kenden een snelle groei. De groei gebeurde echter op een erg versnipperde manier en ging gepaard met een grote inname van open ruimte. De recent verstedelijkte gebieden liggen vaak te ver van de stations. De 'bouwshift' die Vlaanderen in het vooruitzicht stelt, voltrekt zich niet spontaan.

S

Het treinaanbod is niet erg leesbaar en niet altijd consistent

Het binnenlandse spoorvervoer bestaat uit vier producten: intercitytreinen (IC), voorstadstreinen (S), lokale treinen (L) en piekurtreinen (P). Elk product heeft in principe zijn eigen kenmerken qua snelheid en aantal stops. Maar omdat de variëteit binnen één product erg groot is, leunen sommige IC-treinen dichter aan bij S- en L-treinen dan bij 'echte' IC-treinen, en vice versa. Dit maakt het systeem moeilijk te begrijpen en onoverzichtelijk.

S

Het IC-netwerk is niet overal even hoogwaardig uitgebouwd

Een IC-netwerk is 'hoogwaardig' als de treinen rijden met een voldoende hoge frequentie (meer dan 4 treinen per uur) en een voldoende snelheid (meer dan 100 km/u, inclusief stops). Een deel van het huidige IC-netwerk voldoet hier al aan – vooral de as Brussel-Gent is erg performant – maar veel IC-treinen halen onvoldoende hoge snelheden, hebben te veel stops of rijden met een te lage frequentie.

S

Beperkt aanbod aan S- en L-treinen

De Vlaming legt heel veel middellange verplaatsingen (10-25 km) af. Toch speelt de trein voor die afstand slechts een beperkte rol (3 tot 7%). Het aanbod van voorstadslijnen (S) en lokale lijnen (L) is eerder beperkt. Enkel rond Brussel bestaat een hoogfrequent S-treinaanbod. Het GEN-netwerk streeft naar een frequentie van vier treinen per uur, wat 'spoorboekloos treinen' zou mogelijk maken, maar de volledige uitvoering van het GEN blijft

aanslepen. De overige S-netwerken (rond Antwerpen en Gent) zijn laagfrequent met slechts één of twee treinen per uur. (fig 4)

S

De verschillende spoorproducten maken gebruik van dezelfde sporen

De verschillende spoorproducten (IC, S, L en P) maken gebruik van dezelfde sporen. Hoe groter het snelheidsverschil tussen de verschillende type producten op eenzelfde spoorlijn, hoe storingsgevoeliger het netwerk wordt. Als een snelle IC-trein met weinig stops en een langzamere S- of L-trein met veel stops allebei gebruikmaken van hetzelfde spoor, is het moeilijk de capaciteit op die lijn te verhogen. Kruisende treinverbindingen creëren bovendien bottlenecks in het spoorsysteem. Bij incidenten op het netwerk – ten gevolge van problemen met materieel, infrastructuur, mensen op het spoor, enzovoort – ontstaat er een cascade aan vertragingen.

S

Trein, tram, metro en bus zijn aparte werelden

In Vlaanderen bestaan drie tramnetwerken: aan de kust, in Antwerpen en in Gent. Die hebben echter slechts op een beperkt aantal plaatsen een goede aansluiting op het spoornetwerk. Veel stations hebben wel een bushalte, maar de trein- en busregeling zijn niet altijd goed op elkaar afgestemd. In Brussel is het metro- en tramnetwerk beter verknoot met de trein en zijn er tram- en metrohaltes in, onder of vlak naast de stations.

S

Nabijheid, fietsnabijheid en bereikbaarheid

De tandem trein-fiets is een duurzaam alternatief voor de auto. De fiets vergroot de bereikbaarheid van de stations. Ter vergelijking: in een reistijd van 10 minuten voor- of natraject doet men ongeveer 800 m te voet en 2 km met de fiets. De evolutie naar de e-bike vergroot de fietsbereikbaarheid van de stations nog meer. Toch beschikken niet alle stations over voldoende bewaakte fietsstallingen, zijn de perrons vaak moeilijk bereikbaar met de fiets en is er in de treinstellen weinig ruimte voor de fiets. (fig 5)

R

Het fietsnetwerk heeft veel ontbrekende schakels

In Vlaanderen ontwikkelen de vijf provincies meer dan 2700 km fietssnelwegen. De focus ligt vooral op het onderling verbinden van de Vlaamse steden en de verbinding met Brussel. In plaats van complementair te zijn aan het spoor netwerk, valt het fietssnelwegennetwerk er in zeer grote mate mee samen: veel fietssnelwegen lopen immers langs de spoorlijnen, terwijl een stervormig netwerk dat het station verknoot met het hinterland vaak ontbreekt. Het fietsnetwerk is van zeer goede kwaliteit in open gebieden, maar degradeert of verdwijnt vaak in dorpskernen of verstedelijkte gebieden rond stations. Fietsverbindingen naar het station zijn vaak van lage kwaliteit: erg smal, oncomfortabel, langs gewestwegen en met ontbrekende schakels. Hierdoor voelen verplaatsingen naar het station vaak onveilig aan. (fig 5)

R

Veel onbenutte ruimte rond stations

Rond de meeste Vlaamse stations bevindt zich een aanzienlijke hoeveelheid onderbenutte ruimtes. Het gaat om grote parkings, weides, braakliggende percelen, spoorgerelateerde terreinenreserves, ruime weginfrastructuur, overgedimensioneerde rotondes, enzovoort. Die restruimtes vergroten de afstand tussen het station en de woningen rondom en vormen obstakels die de verknoping van het station met zijn omgeving verhinderen.

R

Publieke voorzieningen bevinden zich niet altijd in de nabijheid van stations

Twee derde van alle verplaatsingen zijn geen verplaatsingen in het kader van woon-werkverkeer of zakelijk verkeer, maar splitsen zich op in ongeveer 30% recreatieve verplaatsingen (bezoek, ontspanning, sport en cultuur) en 25% verplaatsingen voor winkelen en diensten. Voor recreatieve verplaatsingen legt de Vlaming bovendien gemiddeld langere afstanden af. Het beperkte gebruik van de trein valt grotendeels te verklaren doordat slechts 25% van de (dagelijkse) voorzieningen zich in een straal van 800 m van een station bevinden. Gemiddeld 50% van de voorzieningen bevinden zich in de fietsnabijheid van 2 km van een station. De zorgsector is bovendien het minst 'nabij', ondanks het grotere belang van de bereikbaarheid zonder fietsen of te ver wandelen.

R

Stationsomgevingen zijn geen sterke stedelijke plekken

De stations in Vlaanderen zijn vaak 'ondergeprogrammeerd'. In de meeste stations is er nog veel onbenutte ruimte. In een station vindt men meestal slechts de minimale functies die verband houden met het spoor – zoals het loket – maar zelden stedelijke functies zoals een supermarkt, winkels, kantoren, post, gemeentehuis, zorgcentrum of een kindercrèche. Hierdoor zijn stations meestal zwakke stedelijke plekken. Rond de grotere stations en hun stationsplein zijn er meestal wel handelszaken en horeca, maar die worden soms teruggedrongen door de veelheid aan mobiliteitsinfrastructuur voor auto en bus. De openbare ruimte rond het station mist daardoor vaak aan kwaliteit en levendigheid.

R

Concentratie van tewerkstelling

Tewerkstelling in Vlaanderen is veel meer geconcentreerd dan het wonen. Dit leidt tot grote dagelijkse pendelbewegingen tijdens de piekmomenten, met verkeerscongestie tot gevolg. Vandaag bevindt ongeveer de helft van de werkgelegenheid zich in het stedelijk weefsel. Het gaat dan vooral over tewerkstelling in de kenniseconomie, de dienstensector en de retail. We zien hier een sterke stijgende tendens. Steeds meer bevinden deze jobs zich in de bereikbaarheid van een treinstation. Toch nemen veel werknemers nog steeds de auto omdat hun woning te ver van een station ligt, of omdat ze nu eenmaal beschikken over een bedrijfswagen. Een kwart van de werkgelegenheid is geconcentreerd in industriegebieden en bedrijventerreinen. Deze terreinen zijn doorgaans niet ontsloten door het spoor.

R

Recreatie en vrijetijdsbeleving

Op veel plekken in Vlaanderen zijn natuurdomeinen vaak zeer dichtbij, maar slecht ontsloten door het spoor. Door ontbrekende fiets- en wandelinfrastructuur zijn deze bestemmingen moeilijker bereikbaar met de trein.

Remedies

In wat volgt stellen we mogelijke oplossingen of 'remedies' voor om zowel het spoorstelsel (S) als het ruimtelijk systeem (R) te optimaliseren en beter op elkaar af te stemmen.

R

Verdichten in de nabijheid van stations

Tegen 2060 verwacht Vlaanderen een groei van bijna 1.000.000 inwoners. Om de stijgende bevolking (maar ook de gezinsverdunding) op te vangen, zullen zo'n 420.000 bijkomende woningen gebouwd moeten worden. Dit is een toename van ongeveer 9000 woningen per jaar. De nood aan nieuwe woningen kunnen we aangrijpen als een kans om bepaalde, goed verbonden delen van het grondgebied verder te verdichten. Op die manier kunnen we een halt toeroepen aan de verdere versnippering van Vlaanderen. Dat wil zeggen dat de overheid een meer sturende rol moet opnemen en plekken moet aanduiden waar bij voorkeur gebouwd wordt en andere plekken waar niet meer gebouwd mag worden. In de nabijheid van stations is er nog veel potentieel om te verdichten. In totaal beschikt Vlaanderen over zo'n 20.000 ha landreserves (uitbreidings- en reservezones) in een straal van 2 km rond de stations. Als alle 420.000 nieuwe woningen in de nabijheid (in een straal van 800m of 2 km) van de geselecteerde stations worden opgetrokken, en alle woon- en uitbreidingsgebieden die gelegen zijn buiten die radius niet meer worden aangesneden, wordt de dichtheid rond de stations sterk opgedreven, waardoor een grotere kritische massa van bewoners, activiteiten en potentiële treingebruikers kan worden bereikt.

R

Grondreserves rond stations beter benutten

Sommige Vlaamse stations beschikken in hun onmiddellijke omgeving over onderbenutte ruimtes en braakliggende terreinen. En groot deel van die grondreserves zijn bovendien in eigendom van een overheidsinstantie, met name de spoorwegen. Een aantal van die ruimtes zouden kunnen ontwikkeld worden voor nieuw woningen, publieke voorzieningen of zorgfuncties. Ook in reeds bebouwde gebieden rond stations, waar niet altijd in de hoogte is gebouwd, bestaan nog mogelijkheden tot verdichting.

R

Werkgelegenheid en voorzieningen concentreren in stationsomgevingen

Het verplaatsen of bouwen van nieuwe publieke voorzieningen, zorginstellingen en werkgelegenheid in stationsomgevingen zorgt niet alleen voor een betere bereikbaarheid, maar leidt ook tot meer levendige stationsbuurten.

R

Stationsgebouwen omvormen tot bruisende, stedelijke plekken

Stations zijn 'ondergeprogrammeerd' maar zijn vaak voldoende groot om bijkomende stedelijke programma's te huisvesten, zoals een kruidenier, winkels, kantoren, post, gemeentehuis, bejaardentehuis, zorgcentrum of zelfs huisvesting. Stations worden op die manier hybride gebouwen waarin wonen, collectieve en openbare functies worden opgenomen. Door het mengen van functies ontstaat een stedelijke intensiteit en een kwalitatieve openbare ruimte. Stations worden plekken waar mobiliteit en publieke voorzieningen elkaar treffen. Deze plekken van mobiliteit zijn als het ware de nieuwe stadscentra van de toekomst.

S

Duidelijk onderscheid aanbrengen tussen verschillende spoorproducten

Het huidige aanbod aan spoorproducten (IC, P, S, L) is onoverzichtelijk en weinig consistent. Daarom is het nodig om een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen enerzijds IC-treinen van hoge kwaliteit die grote delen van het grondgebied kunnen overbruggen, en anderzijds producten die de bereikbaarheid op kortere afstanden en in kleinere gebieden (S-, L- of regionale treinen) garanderen. Dat verhoogt de leesbaarheid en de efficiëntie. Idealiter rijden de verschillende producten op eigen sporen, zodat er minder of geen interferenties zijn tussen snelle en langzame treinen en treinen met weinig en veel stops.

S

Complementair systeem van trein, bus, tram en metro

Een goede afstemming – zowel op het vlak van aanbod, vertrek- en aankomsttijden als signalisatie – tussen de verschillende systemen van openbaar en/of collectief vervoer verhoogt het reizigerscomfort en kan mensen overtuigen om te kiezen voor het spoor. Ook een helder en eenvormig ticketsysteem voor de verschillende vormen van openbaar vervoer verhoogt de toegankelijkheid.

S + R

Integratie van trein en fiets

Europese voorbeelden tonen aan dat een goede integratie van fiets en trein veel voordelen oplevert. De trein is een snel massavervoer voor efficiënte en geconcentreerde reisstromen op middellange en lange afstanden; de fiets voor flexibele verplaatsingen van diffuse stromen over korte afstanden voor het voor- en natransport. De groeiende Vlaamse fietscultuur biedt kansen om stations beter bereikbaar te maken. In de eerste plaats moeten we zorgen voor een performant en veilig fietsnetwerk complementair aan het spoor in plaats van enkel parallel aan het spoor. Met andere woorden: een stervorming fietsnetwerk met fietspaden die zo dicht mogelijk tot aan de perrons reiken. De combinatie van een comfortabel en frequent spoorstelsel en een fietsnetwerk dat de stations bereikbaar maakt in een straal van 5 km, zorgt ervoor dat meer inwoners toegang krijgen tot

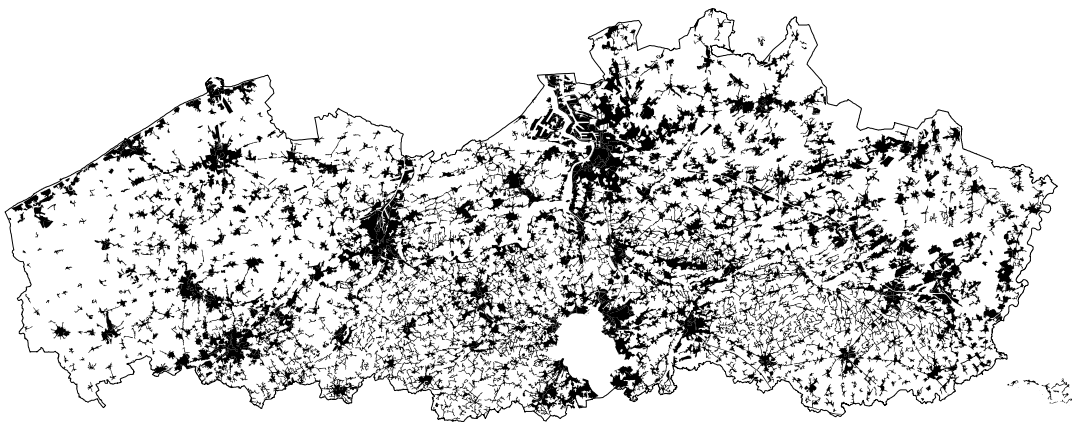
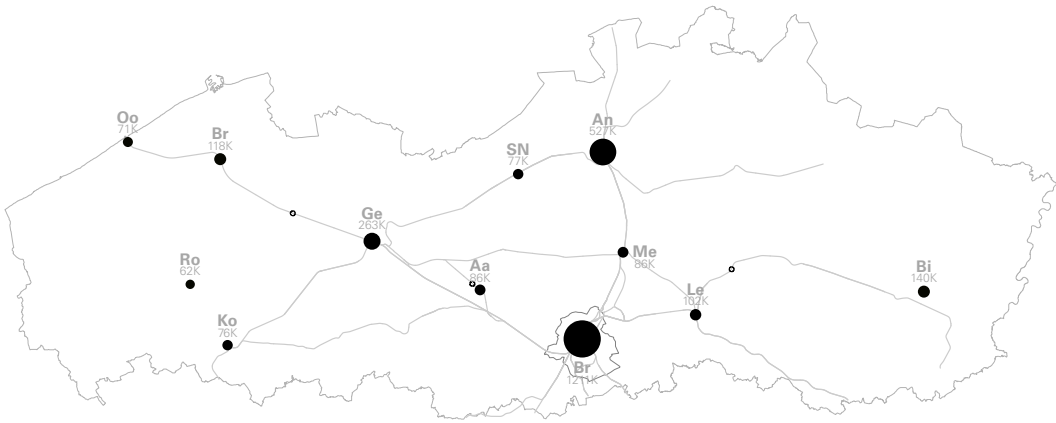
het station.

Quick wins zijn: de stations uitrusten met voldoende bewaakte fietsenstallingen, het voorzien in fietshersteldiensten, een ruim aanbod aan deel-fietsen, en perrons en treinstellen beter toegankelijk maken voor fietsen.

S + R

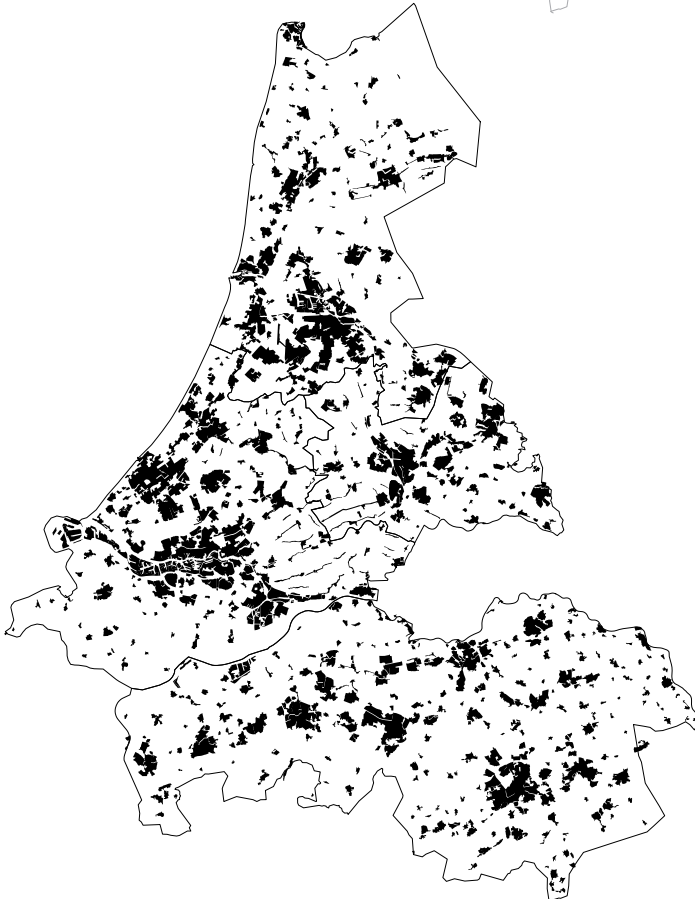
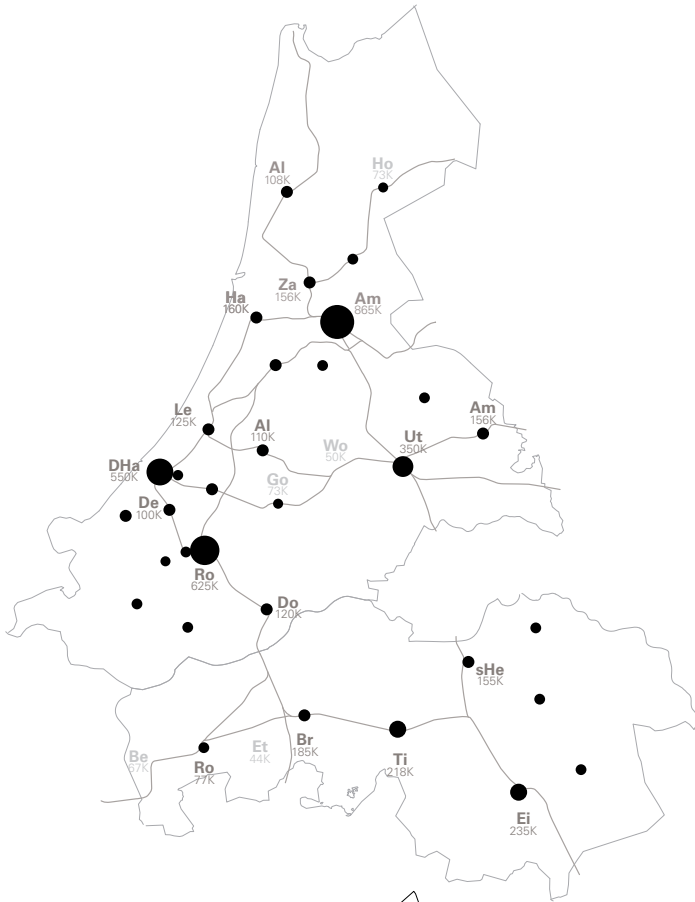
Duidelijke keuzes maken in gebieden die worden ontsloten door het spoor

Het huidige fijnmazige netwerk is een troef voor Vlaanderen. Daartegenover staat dat veel kleinere stations over onvoldoende kritische massa beschikken en er dus veel te weinig reizigers in- of uitstappen. Met andere woorden: het spreidingspatroon van de stations is niet altijd in overeenstemming met het nederzettingenpatroon. Daarom moeten heldere keuzes worden gemaakt: welke stations blijven behouden en welke niet, en waar zijn bijkomende stations nodig? Die beslissing hangt samen met een beslissing over waar we nog willen verdichten en waar het bouwen van nieuwe woningen best uitdooft. Als we er bijvoorbeeld voor kiezen om de verdichting vooral te situeren in de grotere stedelijke kernen, zijn we gebaat bij een hoogwaardig IC-systeem en een sterke reductie van kleinere en landelijke stations. Die laatste kunnen wellicht efficiënter en kosteneffectiever bediend worden met een snelle busverbinding. Als we – omgekeerd – de verdichting willen spreiden over het Vlaamse territorium (maar in de onmiddellijke nabijheid van de vele kleinere stations), zijn we meer gebaat bij een sterk uitgebouwd S- of L-systeem. Dit thema – de complexe wisselwerking tussen spoor en ruimte en de vele mogelijke varianten en scenario's – maken we concreter in het volgende hoofdstuk: 'Modellen voor Vlaanderen'.



Modellen voor Vlaanderen

In wat volgt nemen we drie Europese regio's onder de loep die erg vergelijkbaar zijn met Vlaanderen qua omvang en bevolkingsaantal, én die elk op hun manier bekend staan om hun performante spoorstelsel. Het zijn drie sterk verstedelijkte regio's waar het spoorstelsel en de polycentrische organisatie van de ruimte goed op elkaar zijn afgestemd en elkaar in evenwicht houden. De drie modellen tonen hoe het anders kan. Dat wil niet zeggen dat ze één op één te projecteren zijn op Vlaanderen. Ze wijzen daarentegen op de noodzaak om heldere keuzes maken: welke ruimtelijke structuur willen we bereiken, en op welke manier kan het spoor die ruimtelijke ontwikkelingen sturen?



1. Nederland

SNELLE EN HOOGWAARDIGE VERBINDINGEN TUSSEN DE GROTE STEDEN

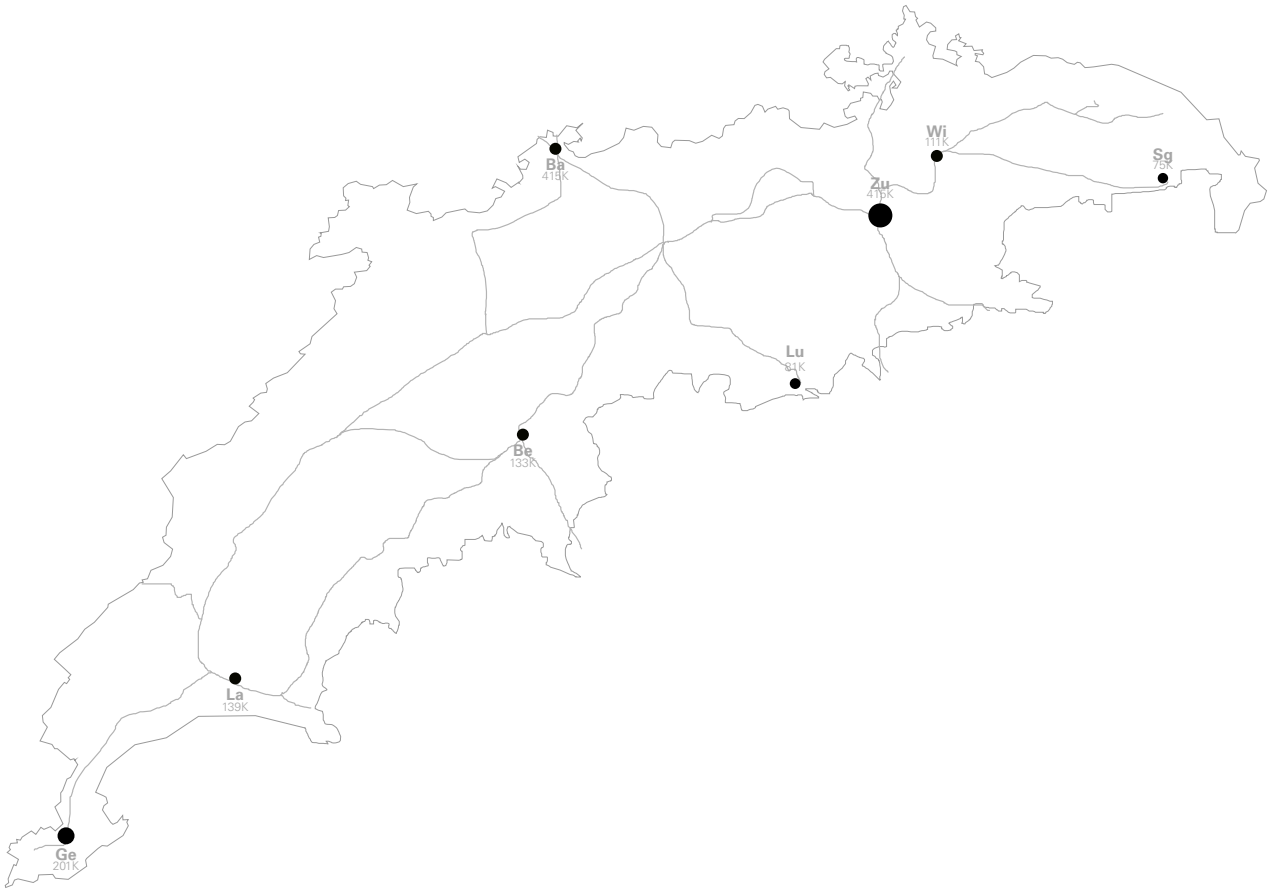
De provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Brabant vormen samen het meest dichtbevolkte deel van Nederland. Er wonen zo'n 10.500.000 inwoners op een oppervlakte die vergelijkbaar is met Vlaanderen. Maar anders dan in Vlaanderen, waar de bevolking is uitgesmeerd over het hele territorium, woont de bevolking in Nederland veel meer geconcentreerd in de steden. Terwijl Vlaanderen vier steden heeft met meer dan 100.000 inwoners en één stad met meer dan 1.000.000 inwoners, telt de Nederlandse regio meer dan twintig steden met meer dan 100.000 inwoners, waaronder verschillende grotere steden met meer dan 500.000 inwoners (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht). Het resultaat is dat in de Nederlandse regio maar liefst 79% van de bevolking op wandelafstand (1,25 km) en 98% op fietsafstand (5 km) van een hoogwaardig station (minstens 20 treinen/dag) woont. De vlotte toegang tot het station maakt dat veel meer Nederlanders gebruikmaken van het spoor voor hun dagelijkse verplaatsingen.

Het Nederlandse spoorstelsel kent een heldere tweedeling met een duidelijke hiërarchie: de IC-trein en de Sprinter. Het IC-netwerk is in de Nederlandse regio veel minder fijnmazig georganiseerd dan in Vlaanderen. Ter vergelijking: in Vlaanderen en Brussel stopt de IC in 124 van de in totaal 280 stations, terwijl de IC in de Nederlandse regio slechts stopt in 44 van de in totaal 181 stations. Een belangrijke troef is dat de IC in de meeste stations een frequentie heeft van minimaal vier treinen per uur. In het Nederlandse spoorstelsel staat snelheid voorop. Het IC-netwerk wordt aangevuld met de Sprinter. Die vertrekt vanuit de grote stations en bedient van daaruit de kleinere stations in de omgeving met een frequentie van minimaal vier treinen per uur.

De stations in Nederland zijn hybride plekken die veel andere functies herbergen zoals winkels en openbare voorzieningen. Nederland blinkt bovendien uit in een goede integratie van fiets en spoor. Het Nederlandse fietsnetwerk is goed uitgebouwd en reikt tot in de stations. In de stations zijn grote fietsenstallingen aanwezig en de treinen en perrons zijn uitgerust om de fiets mee te nemen op de trein.

WAT KAN DIT BETEKENEN VOOR VLAANDEREN?

Als we het Nederlandse systeem zouden projecteren op Vlaanderen, betekent dit dat we de ruimtelijke ordening zo moeten sturen dat toekomstige verdichting enkel nog plaatsvindt in de nabijheid van de stations van de grote en de centrumsteden. Het treinsysteem zou dan de vorm aannemen van een snel en hoogwaardig IC-netwerk dat enkel nog maar de belangrijkste kernen bedient, aangevuld met een lokaal S- of L-netwerk, dat vanuit de grootste steden de rand van de stad en het ommeland bedient. In minder dichtbevolkte gebieden kan een performant busnetwerk de mazen van het net dichtten.



2. Zwitserland

OVERAL BEREIKBAAR MET COMFORTABELE EN BETROUWBARE VERBINDINGEN

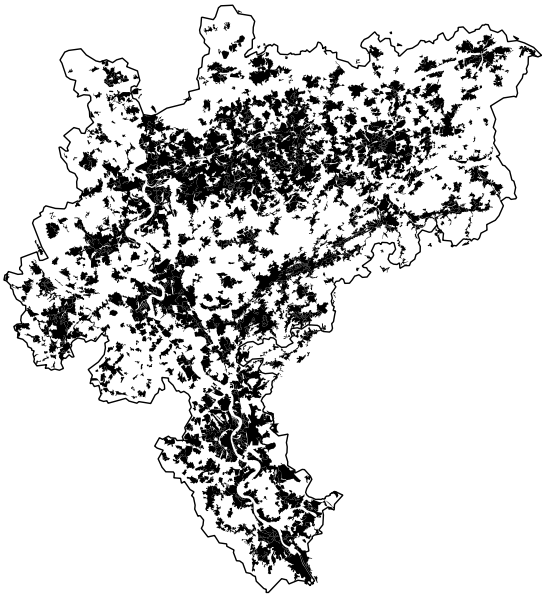
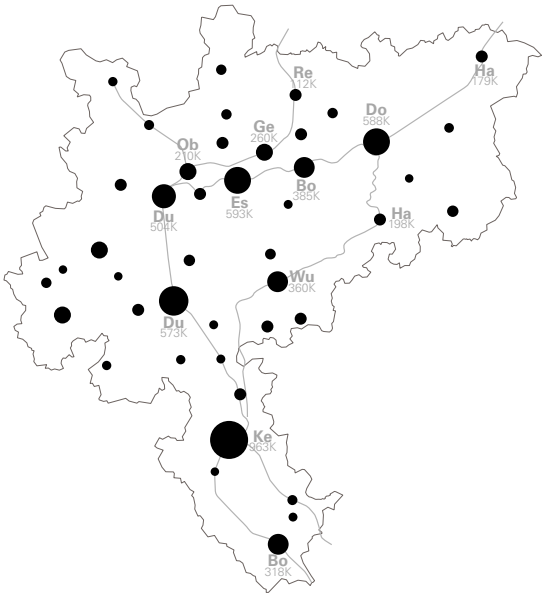
De Zwitserse regio Middenland-Jura is als het ware een omkering van de Nederlandse situatie. In deze regio bevinden zich een achttal kleine en middelgrote steden, waarvan Zürich en Bazel de grootste zijn met ongeveer 400.000 inwoners. Het grootste deel van de bevolking woont echter niet in de steden maar in de honderden kleinere woonkernen verspreid over het territorium. Het spoornetwerk is er enorm uitgebreid. In totaal ligt er maar liefst 3200 km spoor (ter vergelijking, Vlaanderen telt 1500 km spoor). Het netwerk is dan ook uitermate fijnmazig georganiseerd en telt niet minder dan 747 stations, waarvan slechts 36 stations bediend worden door de IC-lijn. De IC stopt dus enkel in de grotere kernen en steden met een gemiddelde afstand van 32 km tussen de stations.

Het werkpaard van het Zwitserse spoorstelsel is de IR, die de verschillende kantons binnen het gebied met elkaar verbindt. IC en IR worden aangevuld met de RE en de uiterst fijnmazige R-treinen, die vertrekken vanuit de grote steden en stoppen in elk station (met gemiddeld 4 km tussen de stops). Daarnaast is er de hoogfrequente S-bahn, die als een ster uitwaaiert vanuit de grootste steden. Het systeem is niet zoals in Nederland gericht op snelheid, maar op het optimaal en fijnmazig ontsluiten van het gehele territorium.

In de Zwitserse regio woont de bevolking erg geconcentreerd rond de (honderden kleinere) stations. 83% van de bebouwing bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van een station. De stations zijn méér dan opstapplaatsen. Ze herbergen talloze stedelijke functies (winkels, openbare diensten, zorgvoorzieningen, kantoren, enzovoort). Het zijn als het ware de centra van compacte dorpskernen.

WAT KAN DIT BETEKENEN VOOR VLAANDEREN?

Geprojecteerd op Vlaanderen zou dit betekenen dat we een keuze maken om het hele grondgebied optimaal bereikbaar te maken met het spoor. Dat betekent dat we zullen moeten verdichten rond een selectie van de vele kleine stations die Vlaanderen rijk is. Het IC-aanbod zal zich evenwel moeten beperken tot snelle verbindingen die enkel stoppen in de grootste steden. Het resultaat is een heel andere polycentrische organisatie van de ruimte als in het Nederlandse model. De verdichting wordt niet enkel geconcentreerd in de grotere steden maar wordt verspreid over Vlaanderen georganiseerd in de onmiddellijke nabijheid van de stations.



3. Duitsland

FIJNMAZIGE ONTSLUITING IN HET CENTRUM VAN DE REGIO WAAR DE MEESTE MENSEN WONEN

Het metropolitaan gebied Rijn-Ruhr in Noordrijn-Westfalen bestaat uit verschillende grotere steden met telkens een groot aantal inwoners op een beperkte oppervlakte. Vijf steden hebben meer dan 500.000 inwoners en Keulen is de grootste stad met bijna 1.000.000 inwoners. De regio beschikt over een zeer fijnmazig spoornetwerk met niet minder dan 336 stations. De ruggengraat van het spoorsysteem bestaat uit IC-treinen, die slechts stoppen in de 18 grootste stations. De IC heeft een hoge frequentie van minstens vier treinen per uur. De IC wordt aangevuld met erg fijnmazige regionale lijnen en een lokaal netwerk rondom elke stad. De dichtheid van het netwerk is echter niet overal even groot. Het spoorsysteem is vooral geconcentreerd en erg fijnmazig in het centrum van de regio, waar de meeste mensen wonen en de meeste activiteiten zich bevinden.

WAT ZOU DIT BETEKENEN VOOR VLAANDEREN?

Vlaanderen zou de keuze kunnen maken om zijn toekomstige groei te concentreren in de zogenaamde Vlaamse Ruit, het dichtbevolkte gebied gevormd door Brussel, Antwerpen, Leuven en Gent. Parallel hieraan wordt het spoorsysteem in de Vlaamse Ruit erg fijnmazig uitgebouwd. Vanuit de Vlaamse Ruit zijn er dan regionale verbindingen naar de rest van Vlaanderen.



Verantwoording

LABO RUIMTE is een open samenwerkingsverband tussen het Team Vlaams Bouwmeester en het Departement Omgeving, naargelang de thematiek uitgebreid met geëngageerde administraties, experts, relevante organisaties en andere actoren. De ambitie van LABO RUIMTE is het voorzien van een laboratorium voor complexe ruimtelijke vraagstukken. Via ontwerp en maatschappelijk debat onderzoekt LABO RUIMTE hoe de evolutie naar een duurzamere samenleving ruimtelijk vorm kan krijgen.

METRO-POLIS

In het traject 'Metro-Polis' gaat LABO RUIMTE op zoek naar manieren waarop een reorganisatie van zowel spoor als ruimte kan bijdragen aan een meer duurzame ruimtelijke ordening, een performanter spoorstelsel en een duurzame mobiliteit. Dit vlugschrift verzamelt de belangrijkste inzichten uit de studie 'Metro-Polis. Exploraties voor een spoorge-dreven territoriale transitie voor Vlaanderen' door XDGA en SWECO (2021).

METRO-POLIS II ONTWERPATELIER

De studie door XDGA en SWECO is een eerste stap in het onderzoekstraject. Vanaf het voorjaar van 2023 gaat het Ontwerpatelier 'Metro-Polis II' van start onder leiding van ateliermeesters prof. dr. Maarten Van Acker en prof. dr. Tom Coppens (UAntwerpen). In het Ontwerpatelier brengen we experts, ontwerpers en de verschillende stakeholders samen rond de tafel. We zetten ontwerpend onderzoek in als een manier om voorbij de polemiek of tegenstellingen te denken. Ontwerpend onderzoek is een creatief instrument dat het mogelijk maakt om tot sectoroverschrijdende inzichten en samenwerking te komen en een inspirerend narratief uit te werken voor een duurzaam Vlaanderen.

De volledige studie en onderzoeksresultaten zijn beschikbaar op www.laboruimte.be

Colofon

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Peter Cabus
Departement Omgeving
Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
www.omgevingvlaanderen.be

COÖRDINATIE

Julie Mabilde, Team Vlaams Bouwmeester
Sofie Troch, Departement Omgeving
Lieven Symons, Departement Omgeving

REDACTIE

Joeri De Bruyn

ILLUSTRATIES

uit *Metro-polis. Naar een spoorge-dreven territoriale transitie van Vlaanderen.* (2021) Studie in opdracht van LABO RUIMTE (Departement Omgeving & Team Vlaams Bouwmeester)

WIJZE VAN CITEREN

Metro-Polis - Ruimte en spoor. Een wisselwerking (2023). LABO RUIMTE. (Departement Omgeving & Team Vlaams Bouwmeester)

Brussel, juli 2023

SPOOR EN RUIMTE: een wisselwerking

In het LABO RUIMTE-onderzoek 'Metro-Polis' pakken we twee problemen tegelijk aan: enerzijds de Vlaamse ruimtelijke verrommeling en het verspreide nederzettingenpatroon; anderzijds een onderbenut spoorstelsel en een mobiliteit die nog te veel gericht is op de auto.

In dit vlugschrift beschrijven we hoe een meer duurzame ruimtelijke ordening kan bijdragen aan het beter functioneren van het spoorstelsel. En omgekeerd. Want de opgave is dubbel: enerzijds is het nodig om het wonen te verdichten in de omgeving van stations; anderzijds kunnen we het spoorstelsel zo organiseren dat het sturend werkt voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Door spoor en ruimte tegelijk aan te pakken en als één systeem te bekijken, kunnen we een grote stap zetten naar een meer duurzaam Vlaanderen.