



Plannen voor knopen, plaatsen en mensen

Studiedag Ruimte en Mobiliteit - 16/11/2023

Freke Caset



**We rijden ons overal vast,
maar vinden geen
alternatieven**



De Tijd (2019)

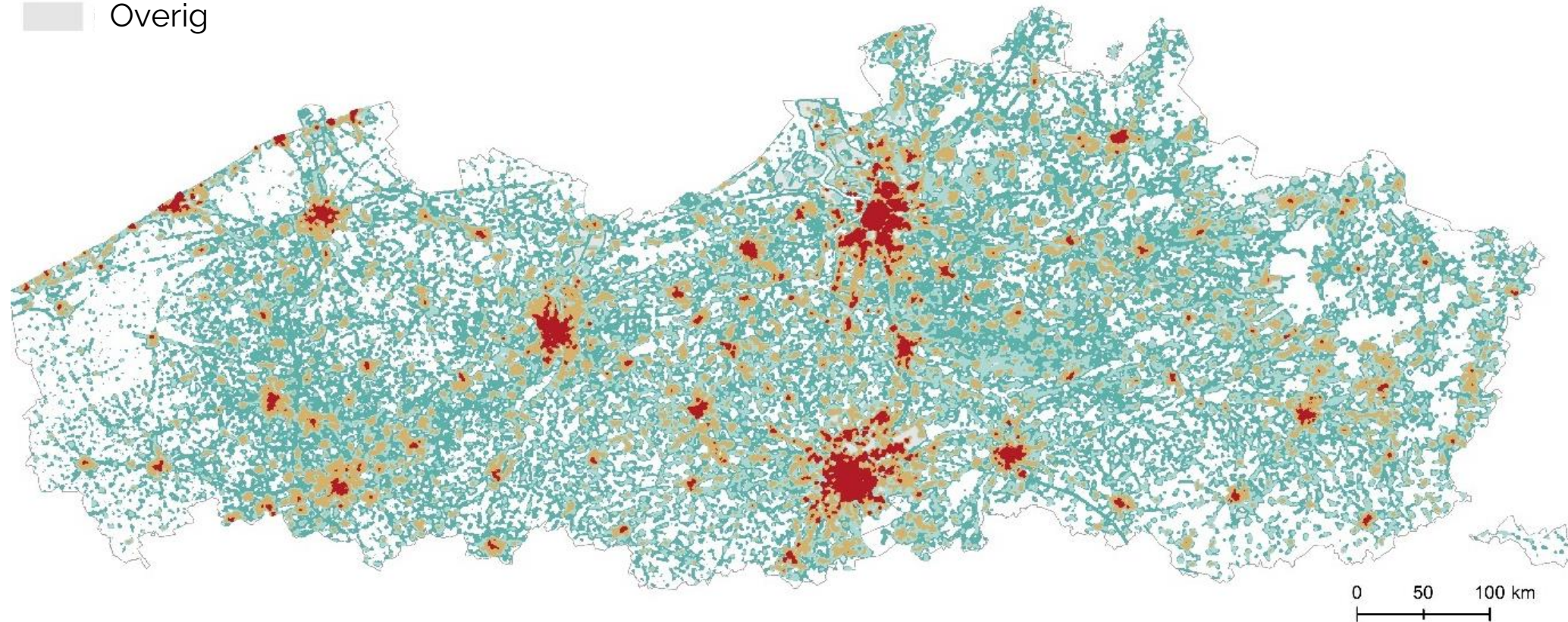
RUIMTELIJKE ORDENING



**Vlaanderen moet er radicaal anders gaan
uitzien**

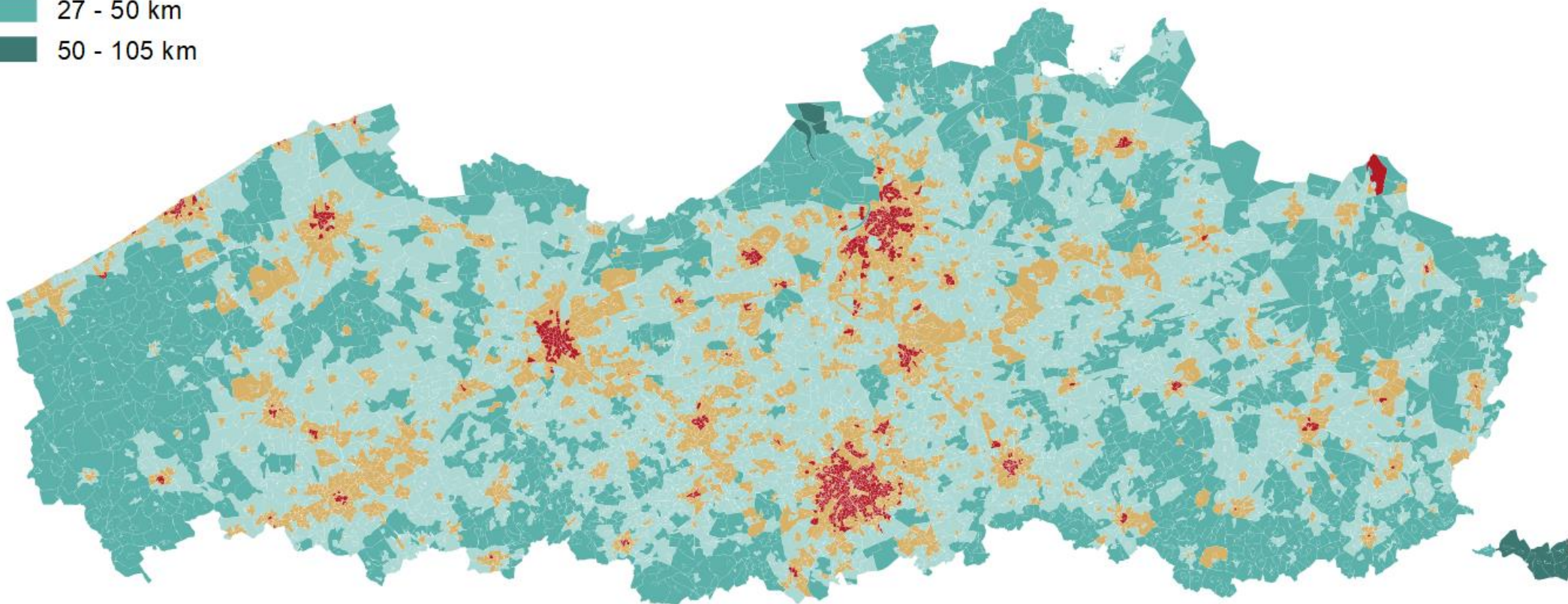
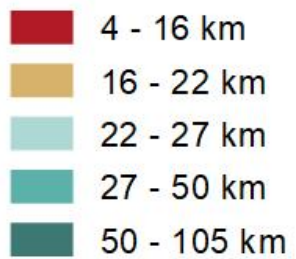
De Morgen (2016)

- Niet/dun bebouwde ruimte
- Verspreide bebouwing
- Verkavelingen en linten
- Dorpskernen en stadsranden
- Stadskernen
- Overig

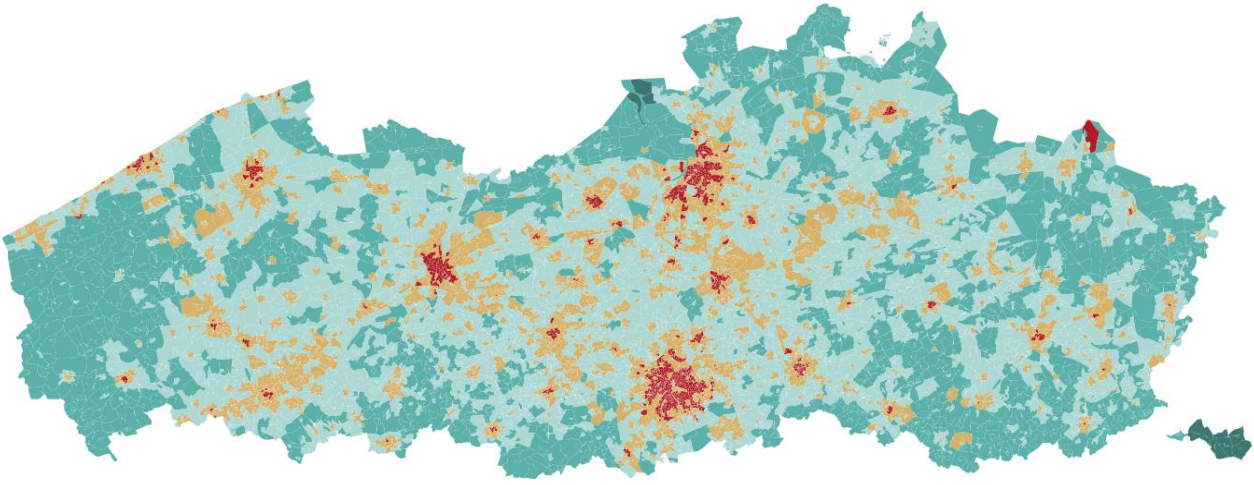
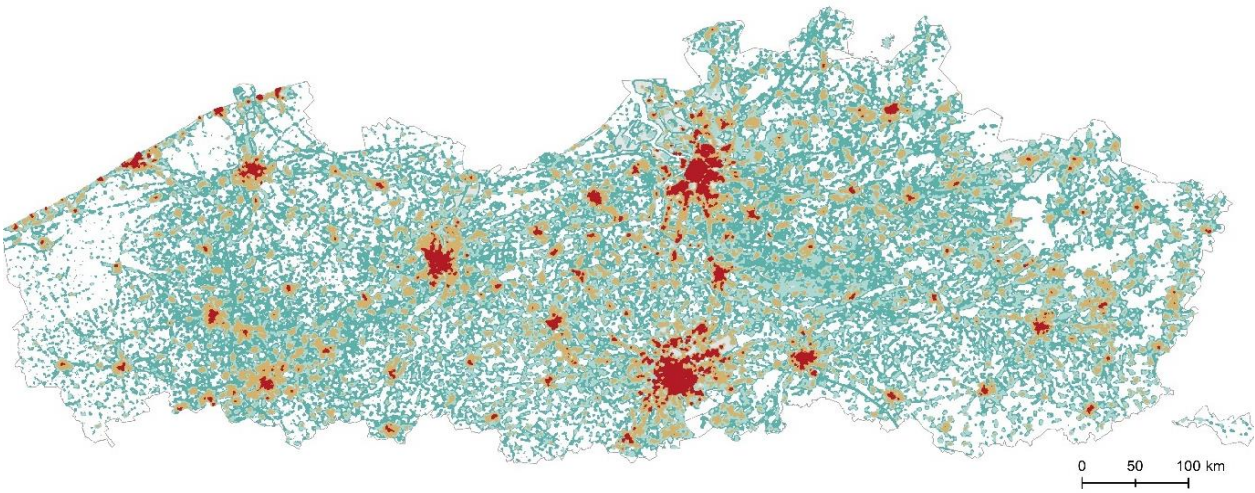


Naar Vermeiren et al. (2019)

Geschatte dagelijks gegenereerde mobiliteit per capita



Naar Boussauw en Witlox (2011)



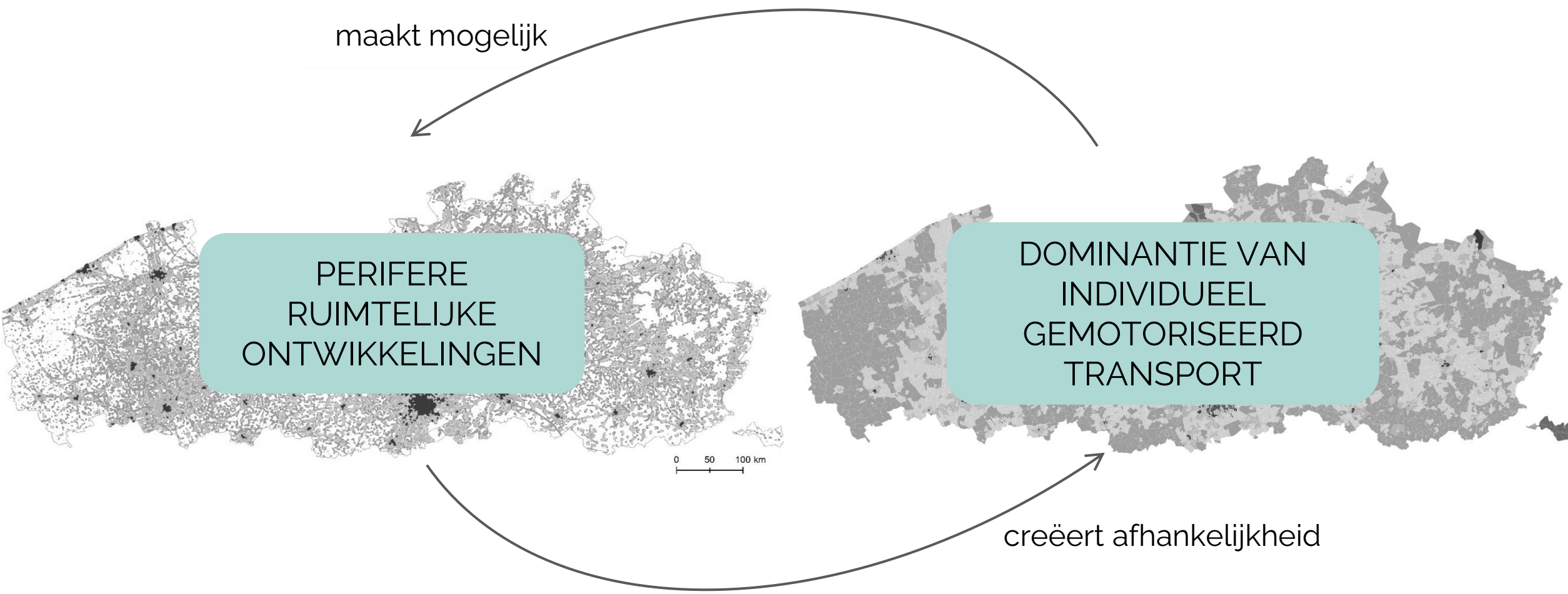
maakt mogelijk

PERIFERE
RUIMTELIJKE
ONTWIKKELINGEN

0 50 100 km

DOMINANTIE VAN
INDIVIDUEEL
GEMOTORISEERD
TRANSPORT

creëert afhankelijkheid



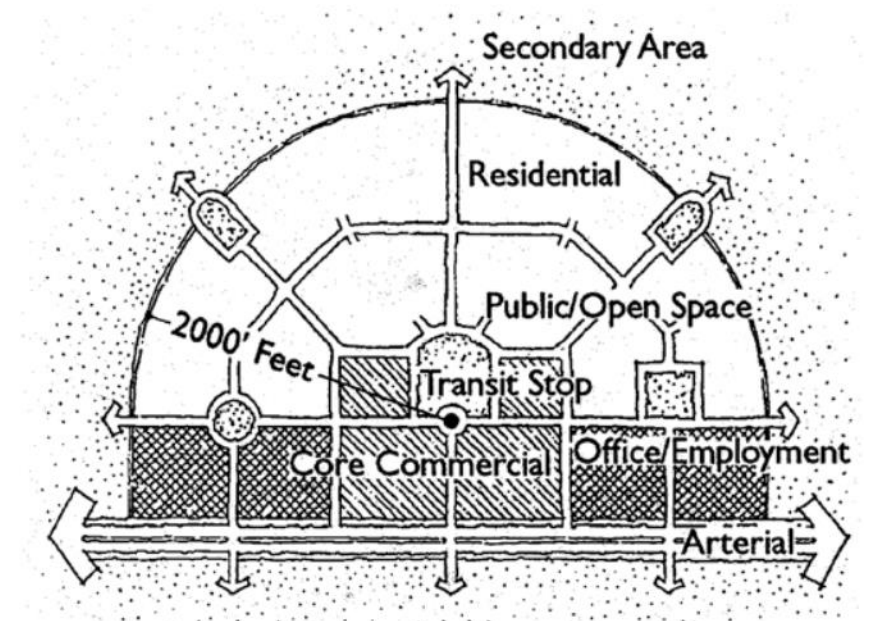
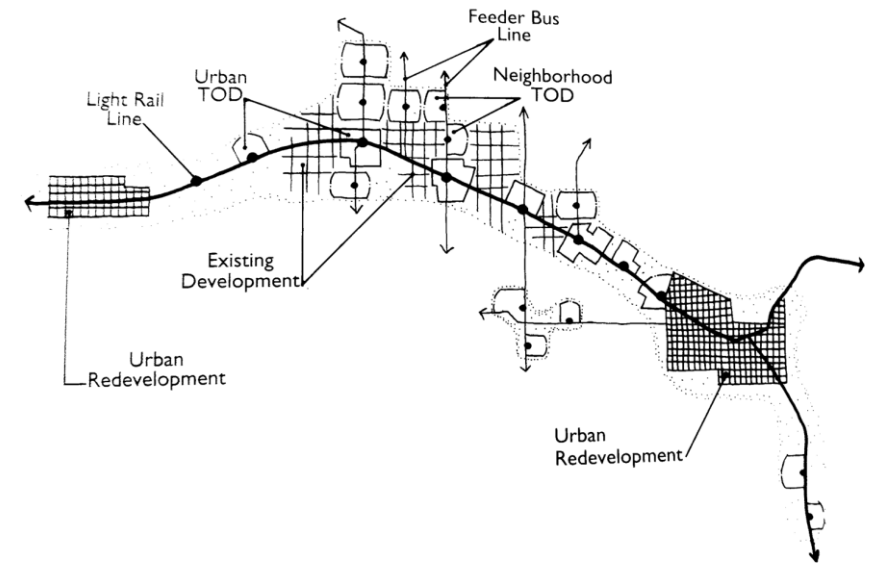
Transit-oriented development (TOD)

= *planningsfilosofie*

Een model voor duurzame ruimtelijke ontwikkelingen gebaseerd op gemixte residentiële en commerciële functies met voldoende dichtheid, die ontworpen worden in relatie met en in de nabijheid van een knooppunt van openbaar vervoer (trein, metro, tram of bus)

Initieel Calthorpe (1993) en New Urbanism, Smart Growth, ...

... Maar in principe een reïncarnatie van visies uit eerdere geplande ontwikkelingen rondom spoor-knooppunten in een Europese context (cfr. Howard's Garden Cities 1902)



Calthorpe (1993)

Calthorpe, P. (1993) *The next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton: Princeton Architectural Press.

Renne, J. L. (2018) 'Twenty-five years in the making: TOD as a new name for an enduring concept', *Journal of Planning Education and Research* 39 (4), 402-408.

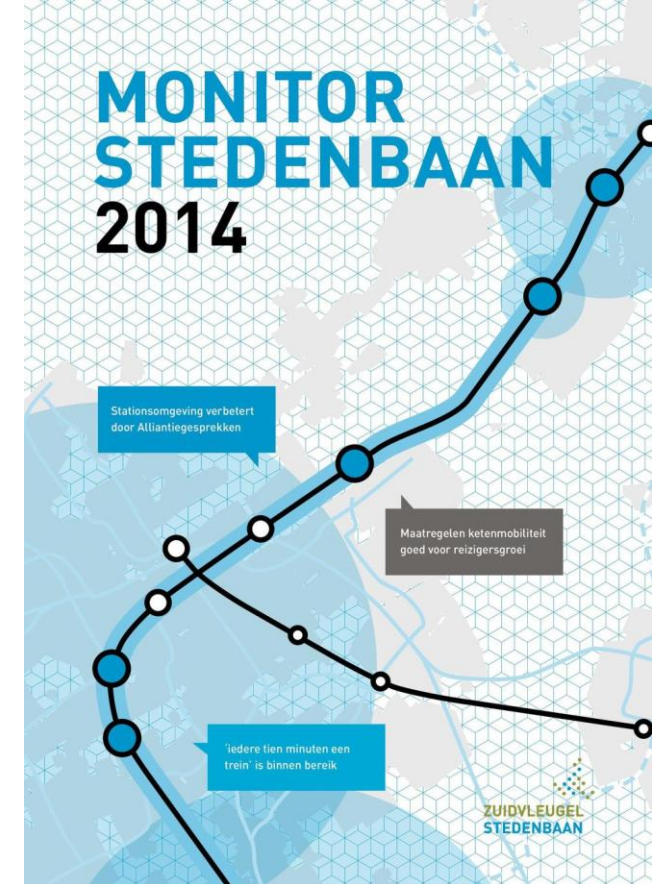
Transit-oriented development (TOD) = *planningsfilosofie*



Platform31 (2013)



Vereniging Deltametropool (2013)



Platform Stedenbaan (2014)

Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?



Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?

Woning verkopen/verhuren?

Mobiscore checken!

Vlaanderen is omgeving

RealSmart
Fast forward your agency

realsmart.be

Vlaanderen is omgeving

geïllustreerde versie

STRATEGISCHE VISIE

Beleidsplan
Ruimte Vlaanderen

DEPARTEMENT
OMGEVING

OMGEVINGVLAANDEREN.BE

Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?

KNOOPPUNTEN VOOR PERSONENVERVOER EN HUN GLOBAAL ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

I INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN

Internationaal uitstekend bereikbare knooppunten zoals de luchthaven Brussels Airport (Zaventem), HST-stations.

Ruimte maken voor gemengde leefomgevingen met hoog rendement, eventueel in de vorm van een metropolitane hefboomplek. Er is hier in bijzonder ruimte voor internationale voorzieningen, internationale bedrijvigheid in de kenniseconomie en metropolitaan leven.

M METROPOLITANE KNOOPPUNTEN

Vanuit heel Vlaanderen en haar directe omgeving uitstekend multimodaal bereikbare knooppunten, zoals bepaalde treinstations van de grote steden. Zij dienen als toegangspoort tot een regio met stedelijk karakter

Ruimte maken voor gemengde leefomgevingen met hoog rendement, eventueel in de vorm van een metropolitane hefboomplek. Er is hier ruimte voor metropolitane voorzieningen, investeringen in kennisintensieve sectoren en metropolitaan wonen en leven.

S STEDELIJK-REGIONALE KNOOPPUNTEN

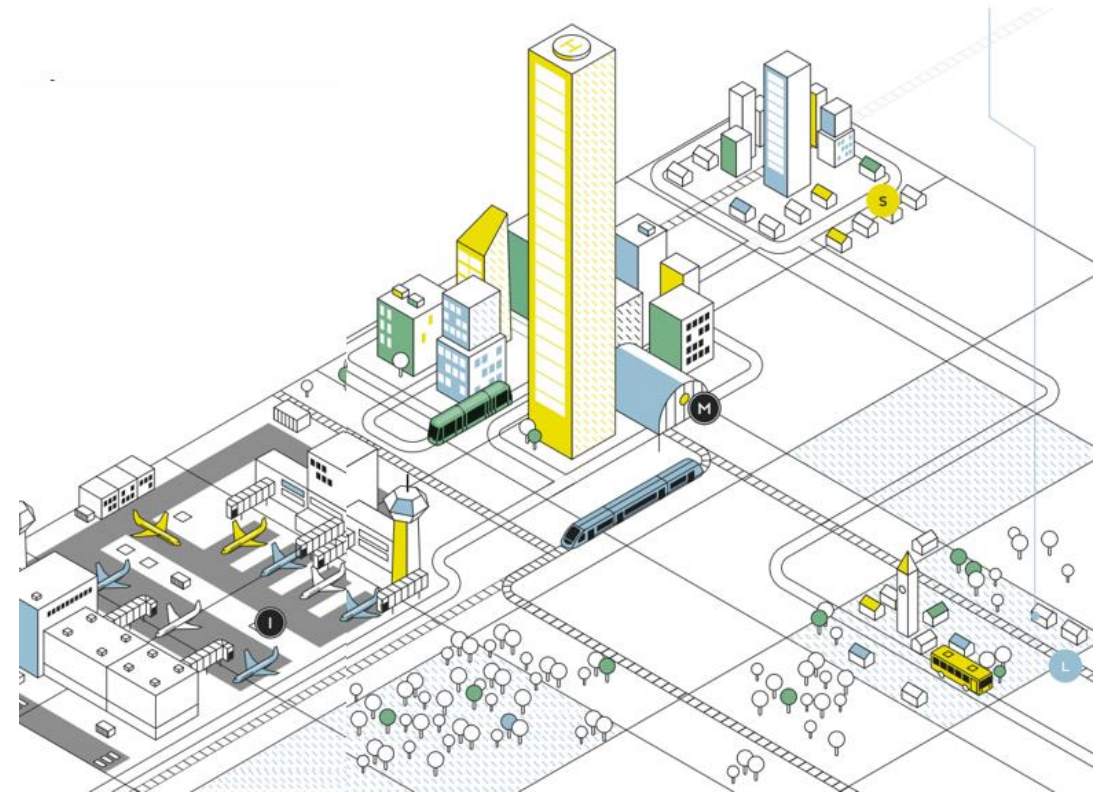
Vanuit de stedelijke regio bereikbare interne knooppunten door middel van collectieve vervoersmodi en fietsinfrastructuur, zoals de verschillende (kleinere) treinstations, tram- of metrohaltes die de verschillende kernen in de regio onderling, en het metropolitane knooppunt verbinden..

Ruimte maken voor gemengde leefomgevingen met behoorlijk rendement (wonen, werken, voorzieningen, ...); kernen krijgen behoorlijke ontwikkelingskansen

L LANDELIJK-REGIONALE KNOOPPUNTEN

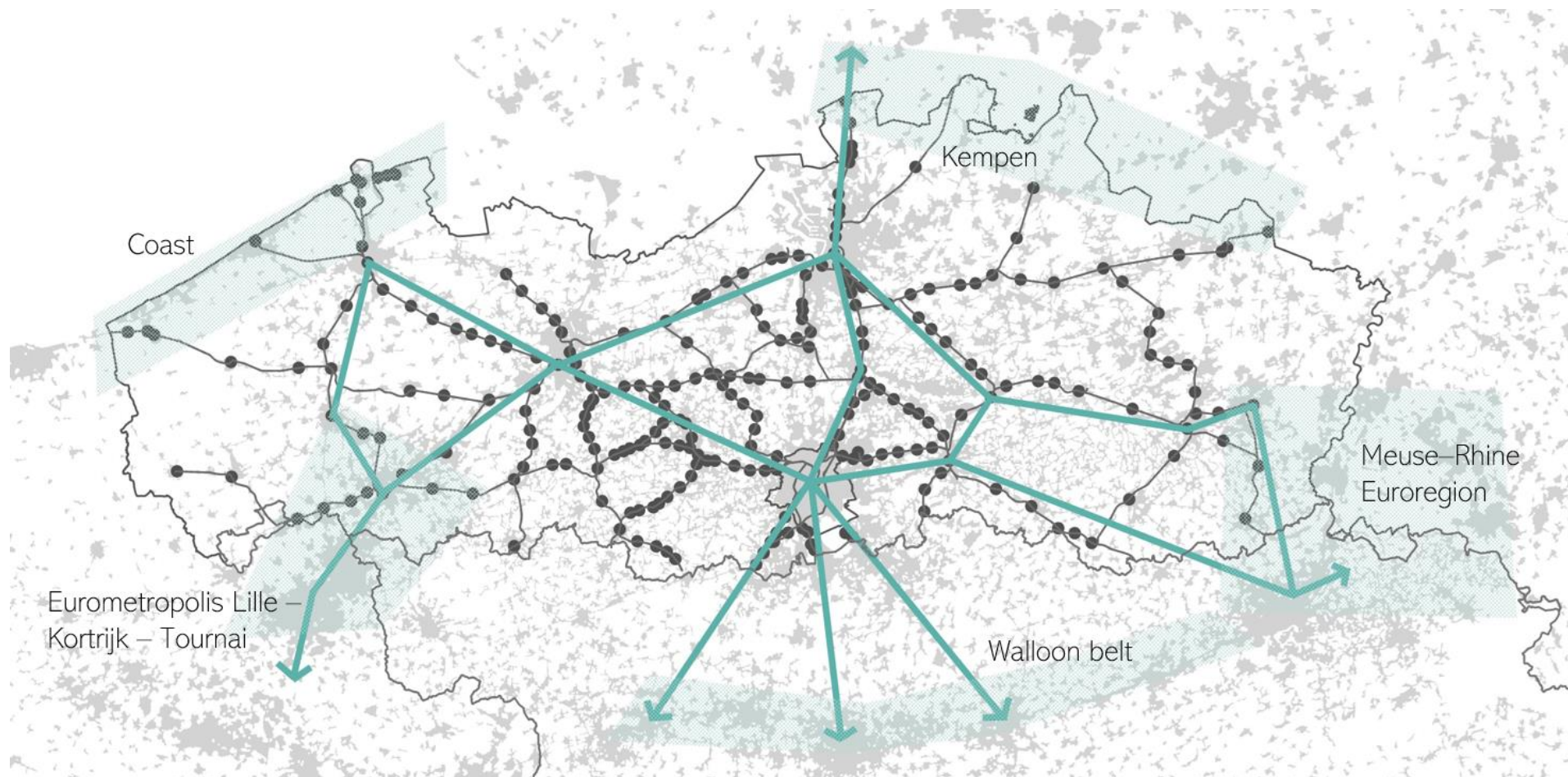
Vanuit de landelijke regio bereikbare interne knooppunten door middel van (collectieve) vervoersmodi en fietsinfrastructuur zoals kleine treinstations en bushaltes, die de kernen in de regio onderling met elkaar verbinden.

Ruimte maken voor gemengde leefomgevingen met gepast rendement (wonen, werken, voorzieningen, ...); kernen krijgen gepaste ontwikkelingskansen



Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?

Een 'metropolitaan collectief vervoersysteem' als 'ruimtelijke ruggengraat'



Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?

♦

In de toekomst verplaatsen we ons in LAAGJES



De Morgen (2017)

INTERVIEW GEORGES GILKINET

‘Om het halfuur een trein in elk station, dat is de ambitie’

Minister van Mobiliteit Georges Gilkinet mikt hoog. Hij wil de klimaatambities halen en het concept mobiliteit herdenken, met een centrale rol voor het spoor. ‘Het is mijn taak te maken dat mensen geen excuus meer hebben om de auto te nemen.’

Door Jef Poppelmonde en Korneel Delbeke Foto's Kristof Vadino
Zaterdag 14 november 2020 om 3.25 uur

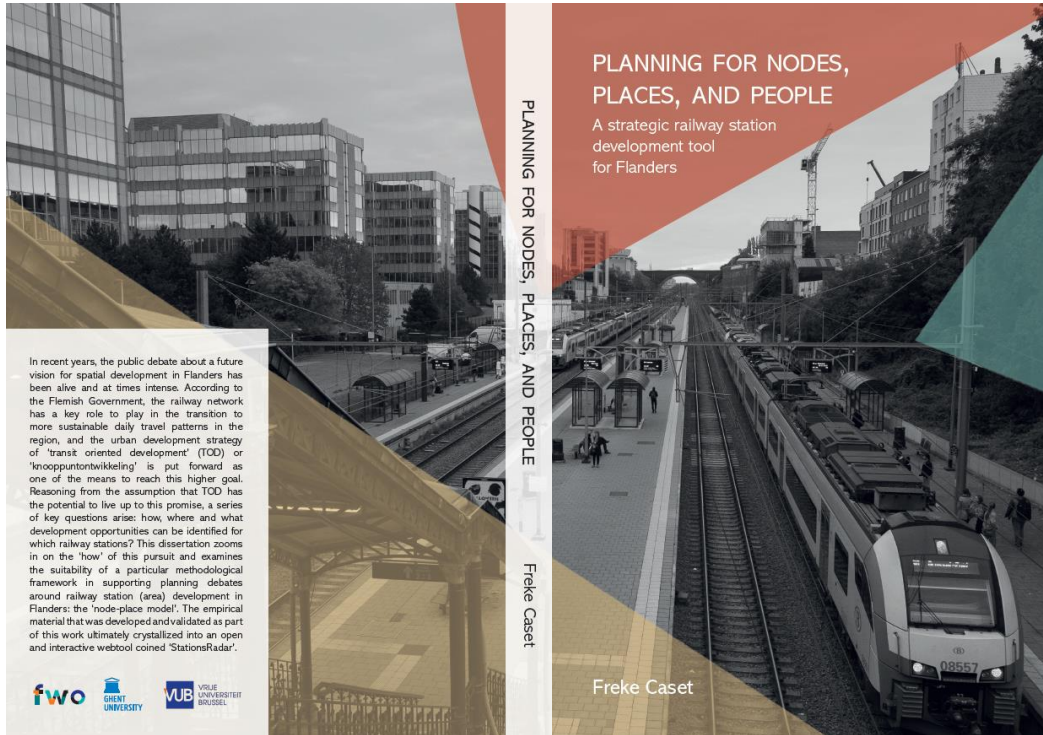


De Standaard (2020)

Kiemen van knooppuntontwikkeling in Vlaanderen?

		VERVOERNIVEAU				
		INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT	
RUIJTELIJKE CONTEXT	STAD	STADSKERN				
		AGGLOMERATIE				
	DORP	GROTE KERN				
		KLEINE KERN				
	POOL	BEDRIJVENPOOL				
		BEZOEKERSPOOL				
	OPEN RUIMTE	PERIFEER GEBIED				
		RURAAAL GEBIED				





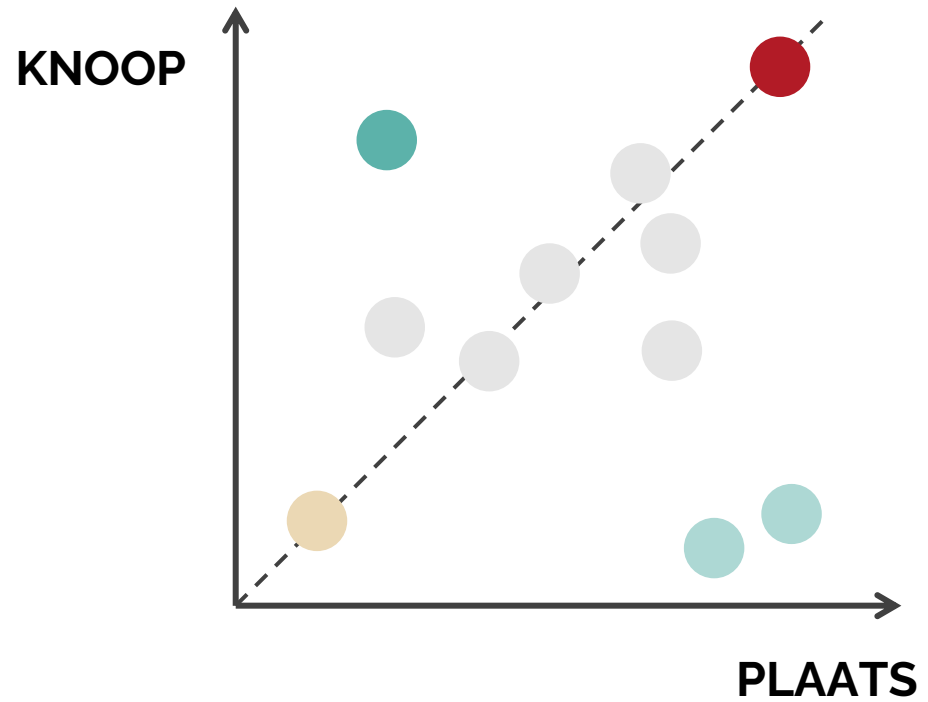
Wat zijn de ontwikkelingskansen voor welke stations(omgevingen) in Vlaanderen en Brussel?



Hoe kan dit **ontwikkelpotentieel** voor stations(omgevingen) in kaart gebracht worden?

Het knoop-plaatsmodel

= *knopen in netwerken en plaatsen in stedelijke omgevingen*



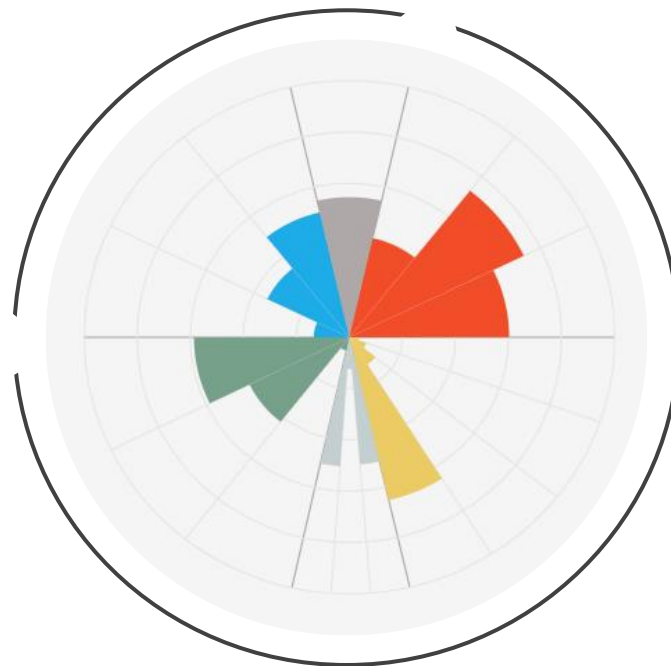
Naar Bertolini (1999)



STATIONSRADAR

Knoop

Bereikbaarheid trein
Bereikbaarheid bus/tram/metro
Bereikbaarheid auto
Bereikbaarheid fiets



Plaats

Dichtheid
Diversiteit
Design

Gebruikers

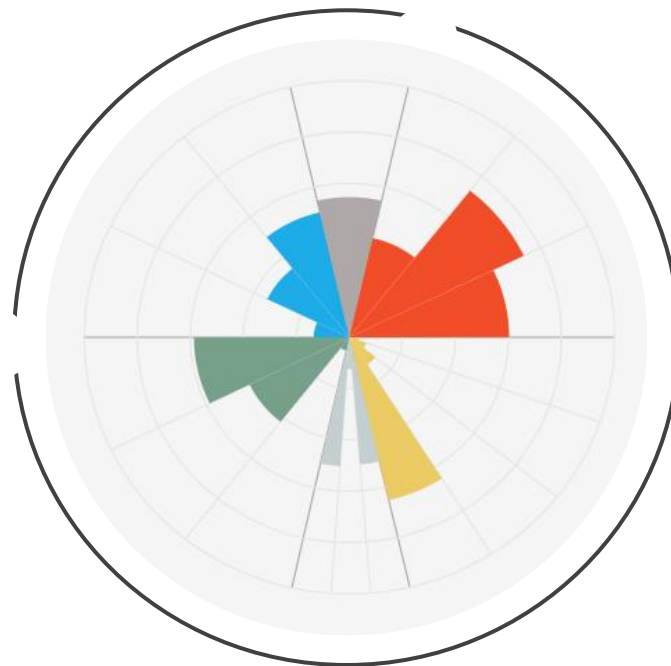
Invloedssfeer station
Profiel treinreizigers
Reizigersstromen



STATIONSRADAR

Knoop

- Bereikbaarheid trein
- Bereikbaarheid bus/tram/metro
- Bereikbaarheid auto
- Bereikbaarheid fiets



Plaats

- Dichtheid**
- Diversiteit
- Design

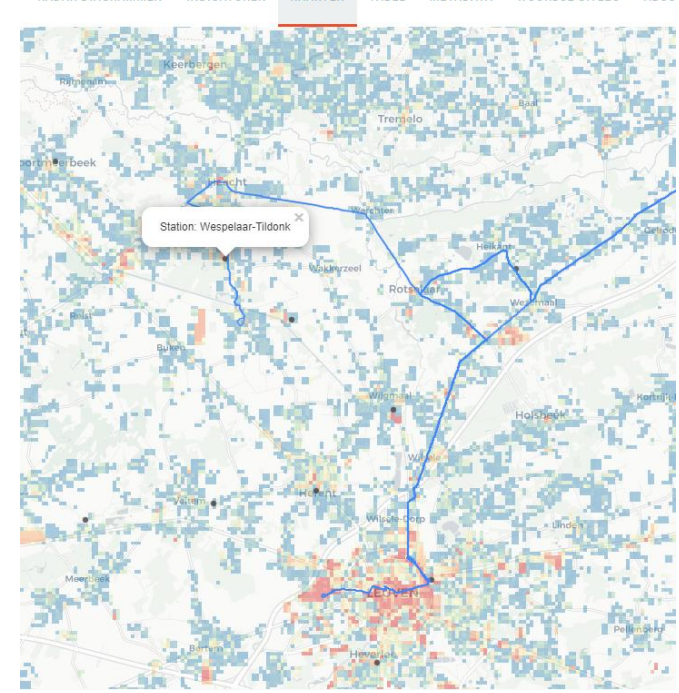
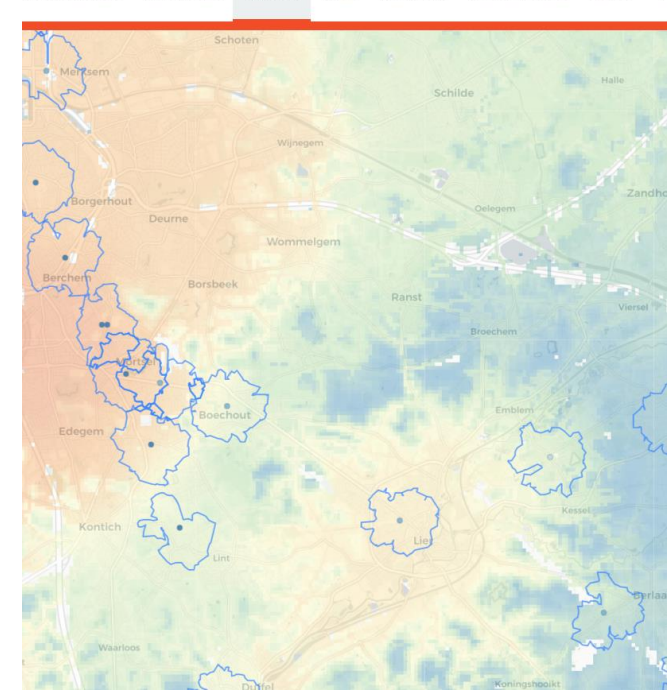
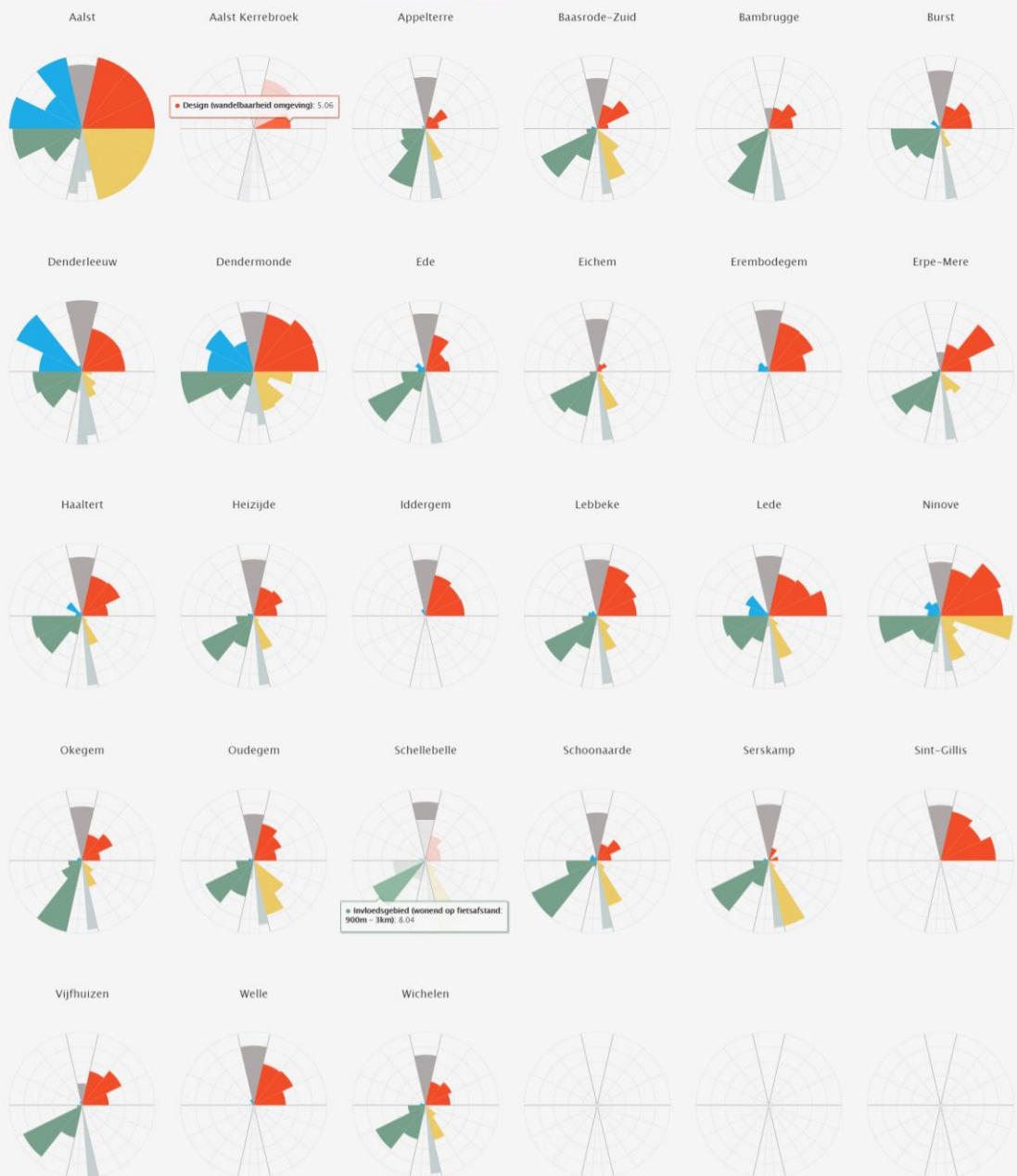
- Jobs**
- Inwoners**
- Basisvoorz.**
- Regionale voorz.**
- Metropolitane voorz.**

Gebruikers

- Invloedssfeer station
- Profiel treinreizigers
- Reizigersstromen

Selecteer hier de stations die je wil vergelijken.

27 stations selected UPDATE DIAGRAMMEN RESET



Station	Auto gratis parking	Auto bet. parking	Auto tot. parking	Auto parking bez.	Fiets gratis parking	Fiets bet. parking	Fiets tot. parking	Fiets parking bez.
Aalst	0	631	631	505	1498	0	1498	899
Aalst Kerrebroek	7	0	7	22	14	0	14	1
Aalter	351	0	351	521	600	0	600	972
Aarschot	1269	0	1269	1840	790	125	915	763
Aarsele	6	0	6	11	28	0	28	22
Alken	217	0	217	174	156	0	156	124.8
Antwerpen-Berchem	90	757	847	678	3247	252	3499	1269
Antwerpen-Centraal	0	1021	1021	817	2026	0	2026	836
Antwerpen-Luchtbal	80	0	80	64	102	0	102	81.6
Antwerpen-Noorderdokken	16	0	16	16	30	0	30	16

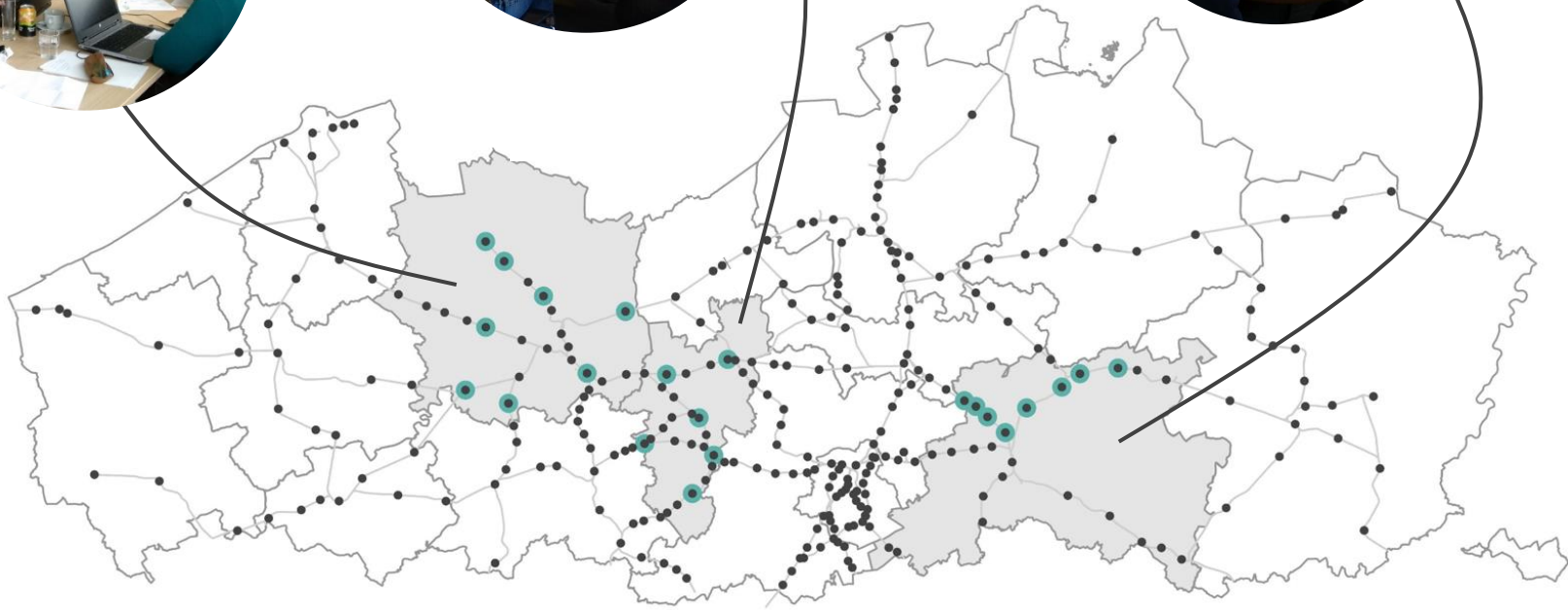
N= 16



15



14



Gemeentes

(stedenbouwkundig ambtenaar,
mobiliteitsambtenaar,
dienst infrastructuur, ...)

Vlaamse Overheid

(Dept MOW - voorzitter vervoerregio,
Dept Omgeving - Team gebiedswerking,
Provincie ruimtelijk planner, ...)

NMBS

(Ontwikkeling aanbod lange termijn)

De Lijn

(Mobiliteitsontwikkelaar,
vervoerregiomanager, ...)

Intercommunales

(Stafmedewerker mobiliteit/ruimtelijke planning,
beleidsmedewerker)

Wetenschappelijk veld

(Professor mobiliteit en ruimtelijke planning,
postdoctoraal onderzoeker
doctoraatstudent)



Dataverzameling: focusgroepen en surveys (N=45)

Algemene conclusies

Hoe bruikbaar is StationsRadar?

- Geïntegreerde aanpak: mobiliteit én ruimte!
- Datavisualisatie: interactief en gevarieerd!
- Open data en transparantie: actor-mobiliserend potentieel!
- Wat met schaalbaarheid, uitbreiding en kwaliteitsbewaking?
- Wat met de meer subjectieve aspecten van bereikbaarheid? Hoe de inbreng en ervaringen van burgers op betekenisvolle wijze mee betrekken?
- Wat met het logistieke spoorverkeer in dit verhaal?

Vervolgonderzoek: Expert-interviews

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

1. 17 juni 2019 – werknemer Vlaamse Overheid Dept. MOW
2. 20 juni 2019 – projectcoördinator verkeersplanning v/e consultancy bedrijf actief in vervoerregio
3. 27 juni 2019 – regionaal beleidsmedewerker mobiliteit en voorzitter van enkele vervoerregio's
4. 28 juni 2019 – senior expert strategie Vlaamse Overheid Dept. MOW
5. 2 juli 2019 – coördinator vervoerregio's Vlaamse Overheid Dept MOW
6. 2 juli 2019 – beleidsadviseur Vlaamse Overheid Dept Omgeving
7. 3 juli 2019 – coördinator mobiliteit v/e intercommunale

Algemene conclusies

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

Belangrijkste bevindingen

- Ontbreken bevoegdheden geïntegreerde aanpak mobiliteit/ruimtelijke planning

'The regional mobility plan does not require there to be an integrated vision for the railway stations in the region. I would love to see it happening, maybe in terms of some long-term advice every now and then, as in 'It would be good if this station would evolve towards...'. But there is **no competence, there is no necessity** to effectively figure all of that out. We can only hope that the regional mobility plan will also serve as a basis to shape a sustainable spatial vision. Maybe in that way, we can work a bit on TOD'

'Spatial planning is something 'long-term'. TOD is something that will ultimately pay off (or not) within twenty years or so. But our mobility policy has to be operational within three to four years. And that is really difficult, **how to get both domains integrated** and make robust choices'

'At the time of the first concept note of the Flemish minister regarding the decree of basic accessibility – four years ago – it was clearly stated that mobility and environment should be integrated, that there always had to be a representative of both departments present in the transport region, and that they would use the same regional scale. In each version of that note, from concept letter to circular, these statements have been downplayed. I haven't seen anyone from the Department of Environment at one of the regional board meetings, while this has always been the intention. The **compartmentalization of the Flemish administrations is so high** that... **Unless you have one minister for both competencies, nothing will change'**

Algemene conclusies

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

Belangrijkste bevindingen

- Gevolg: discussies hoofdzakelijk over aansluiting trein- en feeder-netwerk

'In the transport region, we started from **the idea that the railway station service is stable**. That it will remain 'as is', and so we concluded that we would mainly look into how the bus network can find a connection with it'

'A very important question for the transport region is: 'Are the performance of the train and feeder bus modes in balance with each other?' When it comes to railway stations, **most if not all questions** will revolve around those **transport-related aspects**'

Algemene conclusies

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

Belangrijkste bevindingen

- De dominantie van het politieke besluitvormingsproces

'The exploratory phase should be the basis for all that follows, but in practice it is often **a political game**, a balancing act. In our transport region, 11 municipalities sit around the table, and they all want a piece of the cake. StationRadar should in theory be a good tool to support that first exploratory phase, to objectify certain development choices, but **reality will catch up with it**. I'm convinced of that. The reality is that these development choices are made on another level. In the sense of, you are facing a very compelling reality, a **path-dependence that is still enormous in transport studies**. Choices from the past determine around 80 to 90 percent of the choices today.'

'What I'm trying to say is that, in the end, the municipality of the station can, and probably will, still say: 'No, we want to invest in the city center, not in the station area'

Algemene conclusies

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

Belangrijkste bevindingen

- Spanningen tussen stad en ommeland

'What I'm fearing a bit in the transport regions is the fact that they are rather small geographical entities that are composed of **a central city versus more rural municipalities**. Here and there you hear signals hinting at **feelings of mistrust**'

'The question at the periphery of larger cities is: where do you locate the regional nodes? That should be decided jointly by the core city and its periphery, but **usually, that relationship is not fantastic**. The periphery does not want to have the problems of the city. So, that is not really working out that well'

'What I'm experiencing in a couple of transport regions is **a clear opposition between city and countryside**. Frequently, at board meetings the countryside has already reacted before the first word has been said, with something like 'Not all benefits will be for the city!'. That is not a good evolution as it creates a divide'

Algemene conclusies

De 'fit' tussen StationsRadar en de planningsopgaves in de vervoerregio's

Belangrijkste bevindingen

- Organisatie, budget en timing

'It is quite striking that this partnership is **just a collective agreement model**. The actual execution of what has been decided will not be with the region. For example, it is not the transport region 'Westhoek' that will organize its public transport, it is the Flemish Government that will organize it. And that is really quite a difference'

'I'm afraid that for the 'customized transport', there may be **too little budget** in the end. The people living in the rural areas will not sell their houses, whereas public transport accessibility might decrease in these areas. Real estate in the urban cores might in turn get more expensive... There are so many good intentions, but what is being created might actually lead to the **opposite effect**...'

'If you really mean well with the transport regions and the objective of sustainable mobility, **you do not organize them in a budget-neutral way**, but with an investment budget. Currently, there is merely a transition from a practice of 'belbussen' to maybe other types of bus systems, or to more buses in the urban cores instead of in the countryside. That's it'.

Slotbedenkingen

Het spoor als 'ruimtelijke ruggengraat voor toekomstige ontwikkelingen'?

- Nood aan geïntegreerde aanpak mobiliteit en ruimtelijke planning
- Budgetneutraliteit? Nood aan investeringsbudget
- Creëer bevoegdheden (cfr. spoorbouwmeester NL)
- Open en transparant (cfr. Open Data Charter)
- Pleidooi voor verbeeldingskracht
- Urgentie en politieke knopen doorhakken



