

# VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

6 JUNI 1994

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heer J. Ansoms c.s. —

**betreffende de stationsomgevingen als hefboom voor een mobiliteitsbeleid  
in het algemeen en voor een herwaardering van het openbaar vervoer in het bijzonder**

## TOELICHTING

### DAMES EN HEREN,

Tot in de eerste helft van de twintigste eeuw waren de spoorwegstations knooppunten van wonen en bedrijvigheid. Hieraan kwam een einde, onder meer door het ruimtelijke model dat vanaf de tweede helft van deze eeuw meer en meer werd gehanteerd en dat afgestemd is op het vervoer per auto. Het ruimtelijke model van de spreiding van functies en van desurbanisatie heeft grote problemen geschapen inzake voor- en natransport voor het openbaar vervoer in het algemeen en voor het verkeer per spoor in het bijzonder. Daardoor is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer in belangrijke mate verzwakt. Immers : de problematiek van het voor- en natransport heeft een aantal supplementaire onderdelen in de verplaatsing tot gevolg, en hoe meer schakels in een vervoerketting, hoe zwakker de ketting wordt. Die verzwakking ging bovendien in een aantal gevallen gepaard met een stedenbouwkundige verwaarlozing van de stationsomgevingen (leegstand, verkrotting, concentratie van kansarmen, criminaliteit, prostitutie enzovoort). Op hun beurt betekenden die verschijnselen een bijkomende verzwakking van het openbaar vervoer. Want een onaan trekkelijke en onveilige stationsomgeving stoot potentiële treingebruikers af.

De spoorwegstations in de Vlaamse steden liggen in vele gevallen in het stadscentrum of in de nabijheid ervan. In andere gevallen is het mogelijk dat twee woonkernen ruimtelijk kunnen ontwikkelen tot één kern, zodat het spoorwegstation in het centrum van die ene kern komt te liggen (bijvoorbeeld Leuven). In de meeste gevallen zijn de stationsomgevingen echter negentiende-eeuwse verkommerde, verlaten en onaantrekkelijke buurten.

Niemand die vertrouwd is met de problematiek van het ruimtegebruik en de mobiliteit in Vlaanderen, twijfelt eraan dat onze samenleving de open ruimten maximaal moet sparen, de ruimtelijke inbreiding moet toepassen, de milieukwaliteit verbeteren, de mobiliteit beheersen, het openbaar vervoer bevorderen, de verkeersveiligheid verhogen enzovoort. Welnu, al die behartenswaardige doelstellingen komen een stap dicht bij hun realisatie als naar de toekomst toe de stationsomgevingen geherwaardeerd worden ; voor zover de spoorwegstations gesitueerd zijn in een stadscentrum of zich binnen loopafstand van het centrum bevinden, moeten zij zeer selectief opnieuw speerpunten worden in de ruimtelijke ontwikkeling.

### ***Het multifunctioneel karakter van de stationsomgeving***

Alhoewel de stationsomgevingen in een aantal gevallen in Vlaanderen probleembuurten zijn geworden, toch hebben ze belangrijke potenties die, in het kader van een totaal mobiliteits- en openbaar vervoersbeleid, bij voorrang gebruikt moeten worden. Zij kunnen een attractieve pool zijn van allerlei activiteiten, zij kunnen een aangename woongelegenheid bieden en op eminente wijze de functie vervullen van scharnierpunt in de mobiliteit.

Dit alles vraagt wel om een zeer doordachte en selectieve aanpak. Niet iedere herwaardering is gewenst. Niet iedere nieuwe vestiging is welkom. De zojuist vermelde functies moeten zeer harmonisch samengaan :

1. wat betreft de tewerkstellingsfunctie : alleen vestigingen met weinig goederentransport mogen er welkom zijn. Dat betekent dat de stationsomgeving ruimte moet bieden aan administratieve gebouwen en diensten. In het kader van de toenemende tertialisering van onze economie moet aan de stationsomgeving een belangrijke economische betekenis gegeven worden ;

2. wat de woon- en verblijfsfunctie betreft : men moet er zich voor hoeden de stationsomgeving monofunctioneel op te vatten, zoniet wordt zij buiten de werkuren een verlaten buurt, wat niet bevorderlijk is voor de veiligheid. Anderzijds moeten de stedelijke stationsomgevingen visitekaartjes worden voor de steden, zodanig dat het publiek in die omgeving wil zijn en dat het zodoende in de invloedssfeer komt van het openbaar vervoer. Wij pleiten dus voor een voorzichtige verweving van kantoorfunctie, woonfunctie, horeca en ook van kleinhandel ;

3. de overstapfunctie van de ene vervoerwijze op de andere. Vermits de stationsomgeving een zeer belangrijk zenuwknoppunt is met betrekking tot vervoer, moet aan die functie bijzonder veel aandacht gegeven worden. De bereikbaarheid van het station vanuit de stad en vanuit de regio is immers een zeer belangrijk element in de herwaardering van het openbaar vervoer.

De harmonie tussen al die functies is van uitzonderlijke belang, teneinde de boven geschetste doelstellingen een stap dicht bij de realisatie te brengen.

### ***Het autoverkeer in de stationsomgeving***

Een belangrijk discussiepunt in de visie op de stationsomgevingen betreft de ruimtelijke faciliteiten die in de stationsomgeving gegeven mogen worden aan de rijdende en stilstaande auto. De ruimte is er immers beperkt en de auto is vanwege zijn ruimtebeslag en zijn veelvuldig gebruik in de samenleving nadelig voor :

- a) de vlotte bereikbaarheid van het station voor het openbaar stads- en streekvervoer en voor de veiligheid van het langzaam verkeer ;
- b) de verblijfskwaliteit in de stationsomgeving ;
- c) de ruimtelijke verdichting rond de stations met administratieve gebouwen en met woningen ;
- d) de rendabiliteit van het spoorverkeer.

Daarom moet onzes inziens de volgende houding aangenomen worden :

1. vestigingen die veel autoverkeer (personenwagens, goederentransport) aantrekken, moeten in principe geweerd worden uit de stationsomgeving ;

2. er moet een zeer restrictief parkeerbeleid gevoerd worden. Dat betekent dat een belangrijk aantal parkeerplaatsen bij bestaande administratieve gebouwen in de stationsomgevingen gelijkwideerd moeten worden. Bij nieuwe bouwvergunningen moet een maximum aantal toegestane parkeerplaatsen bepaald worden in plaats van een minimum verplicht aantal ;

3. bij de stations die in het stadscentrum gelegen zijn of die op een loopafstand van het centrum liggen, moet het park-and-ride-systeem zoveel mogelijk vermeden worden. Wel moeten er voldoende faciliteiten geboden worden voor kiss-and-ride en taxibedrijven (deze laatste liefst in combinatie met de spoorwegmaatschappij).

Deze aanpak zal ongetwijfeld de hierboven vermelde kwalijke gevolgen van het huidige massale autogebruik in sterke mate reduceren voor de stationsomgevingen. Voor de personen die zich vanuit de regio met de auto naar het station begeven, moet buiten het stadscentrum een park-and-ride-systeem voorzien worden bij een op te richten spoorwegstation. Dit mag echter slechts op de tweede plaats komen. Fundamenteel in het beleid betreffende het autogebruik in het vervoer naar de opstapplaats voor het openbaar vervoer is dat de overstap zo dicht mogelijk bij het begin van de verplaatsing gebeurt. Met andere woorden de rol van bus, tram, trein en langzaam verkeer in het voor- en natransport moet enorm aan betekenis winnen.

Deze fundamentele optie is zeker niet in het nadeel van het treingebruik. De betekenis van het park-and-ride-systeem voor het treingebruik moet sterk gerelativeerd worden. Als er al enige reizigerswinst voor de spoorwegen zou voortvloeien uit het park-and-ride-systeem, dan staat daar tegenover weer het reële gevaar van een nog groter reizigersverlies uit het cliënteel dat zich met bus, tram, per fiets of te voet naar het station begeeft.

### ***Integrale benadering door nieuwe organisatievormen voor experimentele projecten***

Projecten met betrekking tot de stationsomgevingen vragen om een integrale benadering, waarbij tegelijkertijd de bereikbaarheid van het station voor tram- en busgebruikers en voor het langzaam verkeer, de sociale veiligheid van het

publiek en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer, de woon- en verblijfskwaliteit, de herwaardering van het stedelijk wonen en de overstapkwaliteit van de ene vervoerwijze op de andere vervoerwijze centraal moeten staan.

Hierbij zijn verschillende partners betrokken :

1. de NMBS die haar eigen onthaalinfrastructuur moet verzorgen en die niet zelden eigendommen in de stationsomgeving bezit ;

2. De Lijn, die haar reizigers vanuit de stad en de regio tot bij het station moet brengen ;

3. de stad, die onmiddellijk belang heeft bij een herwaardering van het stedelijk wonen, bij een surplus aan arbeidsplaatsen en bij een integratie van het station en de stationsomgeving in het stadsleven, en die een rol te spelen heeft in de herinrichting van het gemeentelijk openbaar domein in de stationsomgeving, alsook eventueel in de huisvesting ;

4. het beleid inzake ruimtelijke ordening van het Vlaamse Gewest, dat het project blijvend kadert in de Vlaamse structuurplanning ;

5. het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, dat voor de herinrichting van het gewestelijk openbaar domein verantwoordelijk is ;

6. geïnteresseerde projectontwikkelaars en concessiehouders.

Al die betrokken instanties moeten overgaan tot een zodanige organisatiestructuur voor zulk project, dat een vlotte en vruchtbare synergie in de conceptvorming en de uitvoering van het project gegarandeerd is. Dat betekent dat alle partners zich moeten scharen achter een bindende overeenkomst, waarbij een projectmanager waakt over het tijdig en volledig nakomen van wat in het kader van het project overeengekomen werd qua financiële inbreng, qua timing van werkzaamheden enzovoort.

#### ***Nieuwe financieringstechnieken voor deze integrale projecten***

Projecten inzake vernieuwing, herwaardering of ontwikkeling van de stationsomgevingen veronderstellen dat de betrokken partners aan elkaar de zekerheid kunnen bieden dat de nodige financiële middelen ter beschikking zijn op het juiste ogenblik bij de uitvoering van het project. Voor de openbare sector (Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken, De Lijn, de betrokken steden, de NMBS) levert dat nogal eens problemen op, vermits zij werken met jaarbegrotingen, waarvan de middelen niet overgedragen kunnen worden naar de komende jaren.

Met andere woorden : de basis van de vereisten van een modern projectmanagement moeten die openbare instanties bij de start van het project al de garantie kunnen geven dat enkele jaren later de noodzakelijke eigen financiële inbreng daadwerkelijk beschikbaar is. Fondsvorming bij deze instanties, op basis van deze geïntegreerde projecten, zou hier een oplossing kunnen bieden.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Vlaamse Raad,

- gelet op het belang van de ruimtelijke inbreiding en van de noodzaak van stadsvernieuwing en -ontwikkeling
- gelet op het belang van de mobiliteitsbeheersing met het oog op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid en milieukwaliteit ;
- gelet op de noodzaak om, in het kader van de mobiliteitsbeheersing, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer te stimuleren ;
- gelet op het Vlaams regeerakkoord, dat erin voorziet dat de Vlaamse overheid de inspanningen van steden om hun centra auto-arm te maken, zal steunen ;
- gelet op de centrale betekenis die de stationsomgevingen, gelegen in het centrum of in de nabijheid van het centrum van de Vlaamse steden, hierbij hebben ;
- gelet op de aanslepende verkommering van vele van die stationsomgevingen ;
- gelet op de noodzaak om van die stationsomgevingen opnieuw speerpunten te maken in de ruimtelijke ontwikkeling ;
- gelet op de noodzaak van een aangepast ruimtelijk beleid en van een aangepast parkeerbeleid in die stationsomgevingen ;
- gelet op de noodzaak om spoedig ter zake experimentele projecten te ondersteunen en zelf mede uit te bouwen ;
- gelet op de noodzaak van een aangepaste organisatiestructuur om een integrale benadering van die projecten mogelijk te maken ;
- gelet op de noodzaak om de financieringstechnieken voor deze geïntegreerde projecten aan te passen ten behoeve van een modern projectmanagement ;
- verzoekt de Vlaamse regering :
  1. in principe geen bouwvergunningen meer toe te staan voor autoverkeer aantrekkende vestigingen in stationsomgevingen die zich in het centrum of in de nabijheid van het centrum van de steden bevinden ;
  2. de bestaande parkeervoorschriften, gekoppeld aan bepaalde bouwvergunningsaanvragen, te herzien in functie van een restrictief parkeerbeleid in deze stationsomgevingen ;
  3. bij die stationsomgevingen in principe geen bouwvergunningen meer toe te laten voor nieuwe park-and-ride-systemen ;
  4. alle monofunctionaliteit van die stationsomgevingen, bij het verlenen van bouwvergunningen, in principe te vermijden ;
  5. ten spoedigste experimentele integrale projecten te ondersteunen of zelf uit te bouwen inzake die stationsomgevingen ;
  6. een aangepaste organisatiestructuur uit te bouwen die de realisatie van deze projecten een maximale kans op slagen geeft ;
  7. de financieringsmodaliteiten van de betrokken openbare besturen en overheidsbedrijven dermate te reorganise-

ren dat de vereisten van een orthodox financieel beleid verzoend worden met de vereisten van het moderne projectmanagement.

J. ANSOMS

A. SCHELLENS

R. VAN HOOLAND

H. VAN DIENDEREN

J. VAN EETVELT

---