



Een tramtrein voor Klein-Brabant

Matthias Blondia en Erik De Deyn

ONDERZOEKERS ASRO KU LEUVEN

Een gezonde wisselwerking tussen ruimtelijke planning en openbaar vervoer creëert nieuwe kansen. Dat blijkt uit ontwerpend onderzoek van zestien studenten. Zij gingen na hoe de introductie van een tramtrein kan fungeren als hefboom voor de ruimtelijke herontwikkeling van Klein-Brabant.

Leveren we straks in op onze vrijheid van mobiliteit? Gaan we met zijn allen op al onze wegen – en niet alleen de autosnelwegen – langer in de file staan? Leggen we nieuwe wegen aan en schuiven we de problemen weer voor ons uit? Of kunnen we ons een toekomst indenken waarin nieuwe concepten van openbaar vervoer een grote rol spelen en kiezen we dus voor een duurzame aanpak van het mobiliteitsvraagstuk? Over die laatste vraag heeft een internationale groep van zestien studenten zich dit voorjaar gedurende vier maanden gebogen (zie kader). Tijdens het ontwerpproces werd gepoogd de specifieke eigenschappen van het Vlaamse landschap en van het mobiliteitsvraagstuk te doorgronden en nieuwe oplossingen voor dat vraagstuk aan te reiken. Het onderzoek heeft geresulteerd in vier ontwerpen en een onderzoeksthesis. De ontwerpen bestaan telkens uit een voorstel voor een nieuw netwerk van regionaal openbaar vervoer en een daaraan gekoppelde ruimtelijke ontwikkelingstrategie.

De regio Klein-Brabant en omgeving (de driehoek tussen Sint-Niklaas, Mechelen en Dendermonde) vormde het *laboratorium* van de ontwerpstudio. Die regio in het hart van de Vlaamse Ruit heeft uiteraard nog een landelijker karakter dan de omliggende steden, maar is met haar bonte nevenschikking van open landschap, woonweefsel en economische ontwikkeling wel exemplarisch voor de Vlaamse nevelstad. Door het verspreide woonpatroon is de mobiliteit in Klein-Brabant momenteel bijna volledig op de auto gericht. Dat uit zich in een hoge bezettingsgraad van de wegen, maar ook in weinig pieken in de verkeersdichtheid. Als uithoek van drie verschillende provincies is Klein-Brabant bovendien een gebied dat

zelden op regionale schaal wordt bestudeerd, ook niet als het gaat om de organisatie van het openbaar vervoer. Initiatieven zoals *Schelde Landschapspark* hebben de ambitie om daarin verandering te brengen en tonen aan dat zo'n gemeentegrens-overschrijdende regio een geschikt schaalniveau is om over zulke ruimtelijke onderwerpen te reflecteren.

KARLSRUHE EN MULHOUSE

De in de ontwerpstudio opgemaakte balans van het aandeel van het openbaar vervoer in de regio van Klein-Brabant is ontluisterend: amper vier procent van het totaal aantal verplaatsingen wordt met het openbaar vervoer gemaakt. Dat is nog slechter dan het Vlaams gemiddelde van zes procent – vooral inzake middellange verplaatsingen over een afstand van tien à vijftig kilometer doet Vlaanderen het erg slecht. Het openbaar vervoer in de regio heeft dus zeker nog groeipotentieel, vooral omdat een groot deel van de verplaatsingen binnen de regio wordt afgelegd en de oplossing dus ook daar kan worden gezocht.

In de ontwerpstudio werd uitgegaan van het concept van de tramtrein (*lightrail*), een nieuwe vorm van spoorgebonden openbaar vervoer waarbij de grens tussen de klassieke tram en trein vervaagt. Zo'n tramtrein is erg geschikt voor de organisatie van efficiënt openbaar vervoer op regionale schaal, zoals in het geval van Klein-Brabant. Als een kameleon past een tramtrein zich immers zowel ruimtelijk

Ontwerpend onderzoek

Zestien studenten uit negen verschillende landen (België, Colombia, Griekenland, Iran, Italië, Japan, Roemenië, Spanje en de Verenigde Staten) en zes verschillende disciplines (architecten, stedenbouwkundigen, ruimtelijk planners, ingenieurs, een jurist en een visueel kunstenaar) bestudeerden voorjaar 2011 gedurende een periode van vier maanden de introductie van tramtreinen in Klein-Brabant. Deze ontwerpstudio vormde een onderdeel van de programma's *Master in Human Settlements* en *Master in Urbanism and Strategic Planning* van de KU Leuven en stond onder leiding van professor Marcel Smets.

De vraagstelling van de ontwerpstudio vormt ook de basis van het onderzoek *ORDERinF* – een acroniem voor *Organizing Rhizomic Development along a Regional pilot network in Flanders*. Het door het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) gefinancierde project is een samenwerkingsverband tussen de onderzoeksgroep OSA van KU Leuven, Vrije Universiteit Brussel, het Instituut voor Mobiliteit (IMOB, universiteit Hasselt), de *Université Paris-Est* en het studie-bureau BUUR. Het transdisciplinaire onderzoek verloopt in overleg met de betrokken maatschappelijke actoren, met een duidelijke focus op ontwerpend onderzoek.



Zestien studenten uit negen verschillende landen en zes verschillende disciplines bestudeerden voorjaar 2011 gedurende een periode van vier maanden de introductie van tramtreinen in Klein-Brabant.

als functioneel aan zijn omgeving aan: binnen de dorpskernen rijdt het voertuig als een stadstram, in de tussenliggende gebieden wordt de efficiëntie van een trein geëvenaard. In steden als Karlsruhe (Duitsland) en Mulhouse (Frankrijk) wordt aangetoond dat het technisch en praktisch haalbaar is om tram en trein over hetzelfde spoor te laten rijden. Dat is in België alsnog verboden.