



Meer peri-urbanisatie: wegtrekken om elke dag terug te keren

Peri-urbanisatie, een belangrijke factor in de ontwikkeling van grote agglomeraties sinds het midden van de twintigste eeuw, blijft meer dan ooit een rol spelen in de nabije toekomst. Dit demografisch en geografisch fenomeen heeft grote gevolgen op het vlak van transport, die niet altijd gemakkelijk rechtstreeks te kwantificeren zijn. Een scenario waarin dit fenomeen versnelt, licht een tipje van de sluier op van de significante lokale effecten die schuilgaan achter een beperkte globale impact.

Auteur: Benoît Laine, bl@plan.be

Peri-urbanisatie, een fenomeen dat nog steeds actueel is

De peri-urbanisatie ging van start in de jaren zestig. Dankzij het veralgemeend gebruik van de auto konden veel gezinnen verhuizen naar gebieden buiten de stedelijke centra, maar hun band met de stad behouden: werkgelegenheid, cultuur, gespecialiseerde aankopen, enz. Dit fenomeen, dat zich in België duidelijk aftekent, is vandaag nog steeds aan de gang. Veel jongeren verkiezen de stad om hun studies voort te zetten of om een eerste baan te vinden. Aangezien de demografische druk in grote agglomeraties hoog is, kiezen veel stadsbewoners ervoor om naar minder dichtbevolkte gebieden te verhuizen rond de leeftijd waarop ze het gezin uitbreiden met kinderen. Ze houden rekening met de landschappelijke waarde en gaan op zoek naar een betaalbaar huis met een tuin, maar behouden hun band met de stad.

Deze migratie tussen de stadscentra en de stadsrand heeft een impact op de transportvraag. Vooral door de grotere afstand tot het werk, stijgt het aantal kilometers dat tijdens de piekuren wordt afgelegd. De mogelijkheid om deze verplaatsingen met het openbaar vervoer te maken neemt ook af naarmate de afstand tot de stedelijke centra groter is. Peri-urbanisatie zou dus effecten kunnen veroorzaken (broeikasgasemissies, congestie, enz.) die in strijd zijn met de duurzaamheidsdoelstellingen van onze samenleving.

Een alternatief scenario om het verband tussen peri-urbanisatie en de transportvraag te kwantificeren

Om de reikwijdte van het debat over deze complexe kwestie, die individuele keuzes, ruimtelijke ordening en investeringen in vervoersinfrastructuur combineert, te verduidelijken, is

het verband tussen peri-urbanisatie en de transportvraag kwantitatief bestudeerd met behulp van onze projectiemodellen.

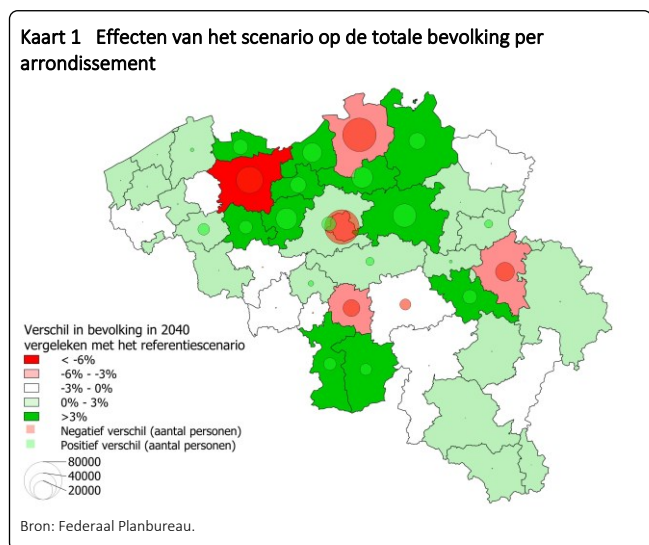
We presenteren hier de resultaten van een alternatief demografisch scenario voor het referentiescenario dat in de Transportvooruitzichten van april 2022 is gepubliceerd. Het laatste scenario werd gekenmerkt door een voortzetting van de peri-urbanisatie op de lange termijn. Het alternatieve scenario wordt gekenmerkt door een intensievere peri-urbanisatie rond de vijf grootste Belgische steden (Brussel, Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi), in lijn met de laatst waargenomen trends. Dit scenario wordt gesimuleerd met behulp van het demografische projectiemodel van het Federaal Planbureau. De demografische resultaten worden vervolgens gebruikt als input voor PLANET om de effecten op de transportvraag te beoordelen¹.

De vijf grote Belgische steden die in onze analyse zijn opgenomen, worden niet op dezelfde manier beïnvloed door het bestudeerde scenario. Enerzijds vanwege hun verschillen in omvang en historische ontwikkeling, waarbij Brussel een bijzonder centrale rol speelt voor het land als geheel. Anderzijds door de verschillende dynamiek van hun recente ontwikkeling: aan de ene kant vertoont het Gentse stadsgewest een recente snelle demografische ontwikkeling waardoor het erg gevoelig is voor het bestudeerde scenario. Aan de andere kant vertoont het stadsgewest Charleroi geen noemenswaardige eigen dynamiek meer en is het gedeeltelijk geïntegreerd in het Brussels voorstedelijk gebied. De impact van het scenario is er daarom meer bescheiden. Kaart 1 illustreert deze effecten op de totale bevolking van de Belgische arrondissementen in 2040. Ze

¹ Een tweede scenario is gebaseerd op een vertraging. De resultaten zijn te vinden in de volledige studie gepubliceerd op onze website:

https://www.plan.be/publications/publication-2390-fr-periurbanisation_et_transport_scenarios_demographiques_alternatifs_pour_le_modele_planet.

zijn vooral duidelijk in de noordelijke helft van het land, op het kruispunt van de invloedsgebieden Brussel, Antwerpen en Gent.



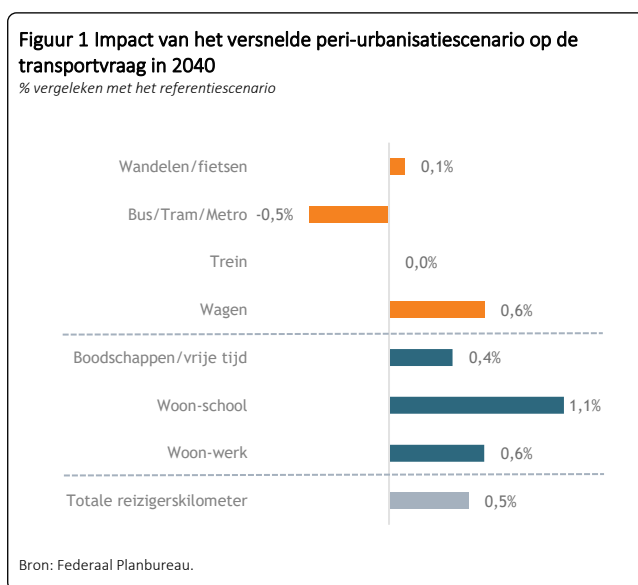
Herverdelingseffecten en centraliteitseffecten

We kunnen twee soorten effecten van peri-urbanisatie op de transportvraag verwachten. Het eerste effect is puur demografisch. Een aanzienlijk deel van de transportvraag bestaat uit lokale verplaatsingen (vrije tijd, winkelen, school, enz.). Deze zullen toenemen aan de periferie van grote steden naarmate de bevolking toeneemt als gevolg van peri-urbanisatie, en omgekeerd zullen ze afnemen in stedelijke centra. Voor eenzelfde verplaatsingsmotief worden in het voorstedelijk gebied vaak grotere afstanden afgelegd dan in de agglomeraties. Het gaat echter hoofdzakelijk om een herverdeling van de vraag over het nationaal grondgebied. Een tweede effect houdt verband met het centrale karakter van grote steden in hun voorstedelijk gebied. Gezinnen die ervoor kiezen om naar de periferie te verhuizen, zullen vaak een band met de stedelijke centra behouden, vooral in hun beroepsleven. De woonplaatsen zullen zo verder van de stedelijke centra af komen te liggen, terwijl de werkplekken ongewijzigd zullen blijven. Dit zal leiden tot een toename van de woon-werkafstanden. De totale transportvraag zal toenemen voor dit soort verplaatsingen, met een bijzonder uitgesproken effect op verplaatsingen tijdens de piekuren naar en vanuit de grote agglomeraties.

Een iets hogere totale vraag, veeleer met de auto dan met het openbaar vervoer.

Figuur 1 geeft een overzicht van de effecten van ons scenario van versnelde peri-urbanisatie op nationaal niveau, gemeten

in 2040 in vergelijking met het referentiescenario. We stellen vast dat de totale stijging van de vraag bescheiden is aangezien het belangrijkste effect een herverdeling van de vraag over het grondgebied is. Zo is het totale aantal kilometers dat wordt afgelegd voor personenvervoer op het nationaal grondgebied 0,5% hoger. De transportvraag voor boodschappen en vrije tijd (goed voor twee derde van de totale vraag), waaraan vaak op lokaal niveau wordt voldaan, is slechts 0,4% hoger dan in het referentiescenario, terwijl de transportvraag voor de school- en werkpandel over het algemeen iets sterker wordt beïnvloed (respectievelijk 1,1% en 0,6% hoger).



De modal split van deze vraag wordt ook licht beïnvloed door ons scenario. De vraag naar stedelijke vervoerswijzen (bus, tram, metro) wordt natuurlijk negatief beïnvloed door de migratie van de stedelijke centra naar de periferie, terwijl de vraag naar auto's daarentegen toeneemt. Het effect van het scenario op de vraag naar spoorvervoer is min of meer neutraal. Dit kan worden gezien als het resultaat van tegengestelde effecten. Enerzijds wordt de trein aantrekkelijker door de grotere pendelafstanden, wat leidt tot een toename in de vraag naar spoorvervoer. Anderzijds vinden gezinnen die naar de rand verhuizen steeds moeilijker huisvesting in de buurt van stations, waardoor deze vervoerswijze minder aantrekkelijk wordt. Er moet ook worden opgemerkt dat een groot deel van de verplaatsingen van het ene stadscentrum naar het andere per trein gebeurt. Deze vraag naar spoorvervoer wordt negatief beïnvloed door de lagere bevolkingsaantallen in de stedelijke centra in

het scenario van versnelde peri-urbanisatie. Deze effecten compenseren elkaar nagenoeg volledig.

Duidelijke effecten op de transportvraag richting de agglomeraties

Een groot deel van het effect van het bestudeerde scenario bestaat uit een verandering in de verdeling van de transportvraag over het grondgebied. Het is daarom interessant om de omvang van deze effecten op lokaal niveau te bekijken. Tabel 1 toont de effecten van het scenario voor heengaande trajecten² tussen agglomeraties, voorstedelijke gebieden en de rest van het land. De rechterkolom toont het effect van het scenario op de totale bevolking van deze gebieden. Het bestudeerde alternatieve scenario resulteert in een bevolking van de voorstedelijke gebieden die 4% hoger ligt dan in het referentiescenario. Het aantal kilometers dat wordt afgelegd vanuit de voorstedelijke gebieden naar de agglomeraties zou echter 7,4% hoger liggen dan in het referentiescenario. Dit resultaat toont duidelijk het asymmetrische effect van het scenario, door de bijzondere centrale rol van de agglomeraties binnen hun voorstedelijk gebied.

Tabel 1 Totaal effect van het alternatieve scenario in 2040 vergeleken met het referentiescenario, per geaggregeerde zone, heengaande trajecten

Reizigerskilometers en aantal personen

	Bestemming				Totale bevolking
	Agglomeraties	Voorstedelijke gebieden	Rest van het land	Totaal	
Agglomeraties	-4,0%	-5,9%	-6,0%	-4,9%	-5,0%
Voorstedelijke gebieden	7,4%	3,8%	4,2%	4,4%	4,0%
Rest van het land	1,2%	-0,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Totaal	-0,3%	1,1%	0,1%	+0,5%	0,0%

Bron: FPB.

Als we kijken naar de woon-werktrajecten, die het meest beïnvloed worden door de centrale rol van agglomeraties, zien we nog duidelijkere effecten. Tabel 2 toont de overeenkomstige resultaten. Terwijl het bestudeerde scenario resulteert in een bevolking op arbeidsleeftijd in de voorstedelijke gebieden die 4,9% hoger ligt dan in het referentiescenario, is het effect op de werkpencil vanuit deze gebieden naar de agglomeraties meer dan twee keer

zo groot, met 11,4% meer afgelegde kilometers dan in het referentiescenario. Achter het bescheiden verschil tussen de scenario's voor het nationaal grondgebied (+0,6% voor de totale werkpencil) gaan dus veel sterkere lokale effecten schuil, die elkaar gedeeltelijk compenseren.

Tabel 2 Totaal effect van het alternatieve scenario in 2040 vergeleken met het referentiescenario, per geaggregeerde zone, heengaande trajecten woon-werk

Reizigerskilometers en aantal personen

	Bestemming				Bevolking op arbeidsleeftijd
	Agglomeraties	Voorstedelijke gebieden	Rest van het land	Totaal	
Agglomeraties	-4,0%	-13,1%	-11,2%	-7,5%	-5,6%
Voorstedelijke gebieden	11,4%	3,0%	6,5%	6,4%	4,9%
Rest van het land	2,3%	-2,2%	-0,2%	-0,1%	0,0%
Totaal	3,2%	-1,4%	-0,2%	+0,6%	0,0%

Bron: FPB.

Deze ruimtelijke compensatie is louter boekhoudkundig: tijdens de ochtendspits zullen de 11,4% extra kilometers die in de richting van de agglomeraties worden afgelegd, de congestie op de wegen en de verzadiging van het openbaar vervoer in dezelfde mate doen toenemen.

Brussel, het uitdijende centrum

Het geval van de Brusselse agglomeratie wordt meer in detail geïllustreerd op kaart 2. Deze kaart illustreert het effect van het scenario op het aantal woon-werkkilometers naar Brussel, per arrondissement van vertrek. Uit de analyse komen twee bevindingen naar voren. Enerzijds blijkt de toename van het aantal afgelegde kilometers groter te zijn in de arrondissementen die verder van Brussel liggen dan in de arrondissementen die dicht bij Brussel liggen, waar de stadsvluchters zich traditioneel vestigden. Deze uitbreiding van het effect van peri-urbanisatie naar een 'tweede kroon' verder weg van de agglomeratie (Aalst, Mechelen, Dendermonde, Leuven, Zinnik) weerspiegelt een zeker verzadigingseffect in de 'eerste kroon' (Halle-Vilvoorde, Nijvel). Sinds het fenomeen begon in de tweede helft van de 20e eeuw, zijn de voorstedelijke gebieden die het dichtst bij de agglomeratie liggen al grotendeels bezet. Dat heeft geleid tot de uitbreiding van sterk verstedelijkte gebieden (die niet langer typische peri-urbane bestemmingen zijn), een schaarste aan bouwgrond en, over het algemeen, een

² Door alleen rekening te houden met de 'heengaande trajecten' kan een onderscheid worden gemaakt tussen de in- en uitgaande stromen van de verschillende gebieden. Als alle trajecten in rekening zouden worden

gebracht, zou de toename van het aantal 'retourtrajecten' de toename van het aantal 'heengaande trajecten' systematisch compenseren.

stijging van de vastgoedprijzen. Als gevolg hiervan worden nieuwe generaties gezinnen die uit de agglomeratie wegtrekken steeds meer gedwongen om verder van de agglomeratie op zoek te gaan naar een peri-urbane huisvesting, zoals op de kaart te zien is. Het effect bedraagt +3,8% op de ochtendkilometers voor pendelaars naar Brussel vanuit de arrondissementen Halle-Vilvoorde en Nijvel, tegenover +13,5% voor pendelaars vanuit deze 'tweede kroon'.

Anderzijds toont de kaart een toename van het woon-werkverkeer naar Brussel uit nog verderaf gelegen arrondissementen, zoals Eeklo ten noorden van Gent of Philippeville ten zuiden van Charleroi. Tegelijkertijd daalt de het woon-werkverkeer naar Brussel vanuit andere grote agglomeraties (Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi). In het bestudeerde scenario verhuizen meer gezinnen naar de voorstedelijke gebieden van de genoemde grote steden. Sommigen van hen pendelen naar de Brusselse agglomeratie om te werken. Als gevolg hiervan neemt het woon-werkverkeer vanuit andere grote stedelijke agglomeraties af, terwijl dat vanuit hun voorstedelijke arrondissementen toeneemt.

Besluit

We kunnen concluderen dat, binnen de grenzen van de methoden en hypothesen van deze oefening, peri-urbanisatie een significante lokale impact heeft op de transportvraag, geconcentreerd op de in- en uitgaande stromen van de agglomeraties tijdens de piekuren. In dit specifieke geval bedraagt het effect van een scenario van versnelde peri-urbanisatie meer dan 10% van de transportvraag van het referentiescenario in 2040. Met het huidige vervoersaanbod leidt elke toename van peri-urbanisatie tot een aanzienlijke toename van deze stromen, waarvan de problematische aard (congestie, emissies) wordt versterkt door een verwachte daling van het modale aandeel van het spoor. Het gemodelleerde scenario is noodzakelijkerwijs synthetisch en moet eerder als illustratief dan als voorspellend worden beschouwd. De trends in de laatste demografische observaties, de resultaten van enquêtes over de aspiraties van gezinnen en de gevolgen van de coronacrisis (meer telewerken, de wens om een huis met buitenruimte te hebben) wijzen echter allemaal op de plausibiliteit van een dergelijk versnellend scenario.

Kaart 2 Effecten van het scenario op de transportvraag voor woon-werkverkeer naar Brussel (naar arrondissement van vertrek)

