

## Van kringentheorie naar concrete utopie

# De planologische activiteiten van de Nederlandse Spoorwegen

De belangstelling voor de spoorwegen is enorm gestegen. Aan het 150-jarig bestaan van het railvervoer in ons land kan vrijwel niemand voorbij gegaan zijn. Het railvervoer dankt de hernieuwde aandacht echter niet alleen aan dit jubileum, maar evenzeer aan de rol die het wordt toebedacht bij het oplossen van de huidige milieu- en vervoersproblematiek. Ruimtelijk gezien zal dit tot de nodige veranderingen leiden.

ERIK LOUW \*

Het huidige spoorwegennet dateert uit de 19e eeuw en volgde de toen aanwezige ruimtelijke structuren. De spoorwegen werden echter in de loop der jaren steeds meer structuurbepelelend. Ze werden een vestigingsvoorwaarde voor diverse industrietakken. Anderzijds groeiden steden, en met name de centra naar het station toe. Nieuwe steden ontstonden bij kruisingen van diverse spoorlijnen, en stations groeiden uit tot stadspoorten nieuwe stijl; daar kwamen de informatie (telegraaf, post, kranten), de reizigers en de goederen de stad binnen.

### Wegverkeer

De komst van het automobiel maakte aan deze situatie een einde. In de jaren '20 en '30 van deze eeuw werd het railnet (voornamelijk de lokale en interlokale tram- en spoorlijnen) ingekrompen onder invloed van de autobus. Van een aantal lijnen kon het leven gerekend worden tot na de Tweede

Wereldoorlog door deze alleen voor het goederenvervoer te exploiteren. Met het beschikbaar komen van de auto voor brede lagen van de bevolking, daalde de betekenis van de spoorwegen in het personenverkeer. De verminderende betekenis van de steenkool deed ook het goederenvervoer in omvang afnemen. In de jaren '60 kwam de NS dan ook in de rode cijfers. Door het steeds fijnmazigere wegennet en het toenemende gebruik daarvan verloren de spoorwegen hun ruimtelijk structurerende mogelijkheden. In deze context werd de tot de jaren '50 planologisch passieve NS in ruimtelijke zin actief, hetgeen resulteerde in een eigen planologische afdeling. Tegelijkertijd werden de spoorwegen, ondanks het oprukkende wegverkeer betrokken in ruimtelijke concepten en plannen. In de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening uit 1966 werd het daarin gelanceerde principe van de *gebundelde deconcentratie* voor een belangrijk deel gekoppeld aan ten opzichte van het spoor- gunstig gele-

gen locaties. Bewust beleid was dit echter allerminst, de Tweede Nota stond vooral nog in het teken van het autoverkeer. Vanaf de jaren '70 wordt er bij de keuze van nieuwbouwalocaties rekening gehouden met een gunstige situering ten opzichte van spoorlijnen.

### Voorstadstations

Uit eigener beweging is de NS reeds in het begin van de jaren '60 begonnen met het stichten van voorstadstations. Dit zijn haltes aan een bestaande spoorlijn gelegen binnen, danwel dichtbij het aaneengesloten bebouwde gebied van steden. Het gaat hier om niet-intercity stations met een bescheiden opzet. Met deze stations trachtte de NS het functieverlies van de spoorwegen te verminderen. Het stichten ervan werd dan ook ingegeven door bedrijfseconomische factoren.

Om het vervoerspotentieel van een nieuwe (voorstads-) halte in te schatten werd door de NS aan de hand van praktijkgegevens de 'kringentheorie' ontwikkeld. Binnen concentrische cirkels rond het station worden gordels van elk 500 meter onderscheiden. Per gordel schat men aan de hand van de bebouwingsdichtheid en praktijkgegevens de *reisconsumptie* (aantal reizen per 1000 inwoners), die afneemt naarmate de afstand tot het station toeneemt.

Afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden kan de op statistische wijze verkregen reizigersomvang worden gecorrigeerd. Deze subjectieve correcties hebben onder andere betrekking op de welstand van de bevolking, het autobezit, afstand tot het hoofdstation, forensisme en de psychologische voortransportafstand. Naast deze subjectieve correcties is een zwak element in de kringentheorie dat alleen het voortransport in ogen-schouw wordt genomen. Zoals de kringentheorie al aangeeft heeft de uiteindelijke locatie van een station een belangrijke invloed op de levensvatbaarheid ervan. Een station moet goed ontsloten zijn voor alle soorten verkeer en zo zijn gesitueerd dat de afstand tot de bebouwingsconcentraties minimaal is.

Randvoorwaarden waarbinnen dit moet worden gerealiseerd zijn onder andere spoorwegtechnische factoren, structuur van de aanwezige weginfrastructuur, routing van buslijnen, fietsroutes en bouwkundige structuur van de omgeving. De kwaliteit van een station is ook in hoge mate afhankelijk van de omgeving.

### Toekomst

De NS heeft zijn plannen voor de lange termijn ontvouwen in Rail 21. De Spoor-



Eén van de eerste bewust geplande voorstad-stations in Nederland, het station Utrecht-Overvecht aan de lijn Utrecht-Den Haag/Rotterdam. Foto: Nederlandse Spoorwegen

# VISIE

## Milieubeleid

PROF. DR. J.G. LAMBOOY

Hoogleraar Economische Geografie/Regionale  
Economie aan de  
Universiteit van Amsterdam

Eén van de sterke punten in onze sociaal-economische politiek is de geneigdheid om rekening te houden met de gevolgen voor de nationale economie. Zowel werkgevers als werknemers lijken elkaar als serieuze partners te zien. In andere landen, zoals in het Verenigd Koninkrijk, is dat dikwijls anders, in verband met overblijfselen uit de klassenstrijd. In Nederland is altijd wel weer een compromis te bereiken rondom de sociaal-economische doelstellingen. In de jaren zeventig is een poosje van deze neiging tot harmonie afgeweken en er werd dan ook gesproken van een 'conflictmodel'.

Bezien we nu de recente potentiële 'ruziegronden', dan is het opmerkelijk dat ruimtegebruik en milieu in de komende decennia, meer dan loonsverhogingen, als strijdpunten aan de orde zouden kunnen zijn. Het zich thans wijzigende politieke palet duidt daar dan ook op. Communisten en socialisten verdwijnen en 'groenen' komen erbij. Gaat er echt iets wezenlijks veranderen? En zo ja, welke invloed heeft dat dan op de (ruimtelijke) wetenschappen en op het beleid?

Sedert de publicaties van de Club van Rome is het volstrekt duidelijk dat grondstoffenuitputting, vervuiling en de vernietiging van ecosystemen steeds ernstiger vormen aannemen. Over het tempo ervan kan men verschillend denken en ook over

de mogelijke effecten op de menselijke gezondheid. Maar in ieder geval is ontkenning van de ernst van het verval gevaarlijk. Het zal nodig zijn om ingrijpende veranderingen aan te brengen in onze economie en in ons ruimtegebruik. De politiek zal zich dus moeten heroriënteren. Nieuwe bronnen voor maatschappelijke conflicten zijn reeds zichtbaar. Ze komen er in ieder geval op neer dat, net nu haast iedereen vrijuit van de hogere inkomens kan gaan genieten, door dwang beperkingen en kostenverhogingen worden opgelegd. Net nu de collectieve sector leek te kunnen worden gereduceerd, dient een deel ervan juist in aantal en in last te stijgen, ten behoeve van ruimte- en milieubeheer. De marges staan weer onder grotere druk. Wat te doen?

Eenzijds zal er, door de uitdaging, een sterkere vraag naar technologische ontwikkeling door ontstaan. In West-Europa is

door de moderne technologie een aanzienlijke (relatieve) vermindering van de vervuiling en van de verspilling van grondstoffen opgetreden. Oost-Europa is een toonbeeld van vervuiling en verspilling door technologische achterstand. Toch neemt het totale volume van vervuiling en ruimtebeslag nog steeds toe, ook in de moderne economieën. Anderzijds is er nog steeds geen teken dat mensen zich in de sfeer van het persoonlijk consumptiegedrag 'beter' gaan gedragen. Dat houdt in dat democratisch gekozen dwang nodig zal zijn om het gedrag van consumenten en producenten te beïnvloeden. De sociaal-economische ontwikkeling gaat nu juist meer in de richting van individualisering. Aanwijzingen vanuit de collectiviteit zijn dus voor het milieu nodig.

De positie van de ruimtelijke wetenschappen kan ten opzichte van deze problematiek natuurlijk niet neutraal zijn. Maar vergeleken met de natuurwetenschappen en met de technische wetenschappen kan niet zo direct oplossingsgericht onderzoek gedaan worden. Toch kan ook het beschrijven van de problemen en het aangeven van knelpunten een belangrijke bijdrage leveren aan het zoeken naar oplossingen. Daarbij dient men in het oog te houden dat het onderzoek van vraagstukken met een 'onthullend' karakter lang niet altijd welkom zal zijn. Ook zal het interessant zijn om na te gaan wat via het milieubeleid en via het verkeersbeleid de gevolgen zullen zijn voor de ruimtelijke herstructurering.

wegen willen echter nog verder vooruitzien en hebben daarom, mede ter gelegenheid van het jubileum, aan planoloog Marten Bierman gevraagd een toekomstbeeld te schetsen van het treinvervoer en de ruimtelijke inrichting na 2015<sup>1</sup>. Bierman, als fervent voorstander van het openbaar vervoer, is uitgegaan van een vervienvoudiging van de vervoersprestatie van het openbaar vervoer. Hoewel hij het meeste heil verwacht van in prijs- en service-niveau concurrerend openbaar vervoer, sluit hij een zekere vrijheidsbeperkende regulering voor het autoverkeer niet uit. Van realiteitszin getuigt hij door te stellen dat de auto weliswaar als dominante vervoerswijze zal worden teruggedrongen, maar nooit volledig van het toneel zal verdwijnen. Het railverkeer zal in de toekomst, in tegenstelling tot nu, een gedifferentieerd aanbod moeten bieden. Aan diverse bevolkingsgroepen moet op maat gesneden vervoer worden geboden; er komen meerdere klassen, specifiek materieel voor forensen en toeristen, alles om de individuele reisverlangens te bevredigen. Dat dit niet alleen pas op lange termijn gerealiseerd behoeft te worden blijkt uit de berichten over speci-

ale, door grote bedrijven gehuurde rijtuigen in normale treinen.

### Ruimtelijke structuur

Onder invloed van het in betekenis toenemende railvervoer zal de ruimtelijke structuur volgens Bierman drastisch veranderen. In de compacte stedelijke gebieden zijn de mogelijkheden voor stations met een toenemend ruimtebeslag niet voorhanden, zeker niet als de huidige economische opleving van de binnensteden doorzet en steeds meer activiteiten zich er zullen vestigen. De verdichting rond stations zal te excessieve vormen gaan aannemen. Gevolgen hiervan zijn verdringingsprocessen totdat alleen de economisch sterksten overblijven en een station met piekbelastingen, congestie en stagnatie niet meer in staat is een gedifferentieerd en flexibel aanbod aan de reiziger te bieden. De oplossing moet gevonden worden in een nieuw soort gebundelde deconcentratie, een welbewuste ruimtelijke spreiding op een kleinere ruimtelijke schaal dan in de jaren '60. *Nevenstations* van het oorspronkelijke hoofdstation moeten door een specifiek stationsmilieu, dat bij de omgeving

past, een deel van de reizigers opvangen die zich tot dit deelmilieu aangetrokken voelen. Het gedifferentieerde reizigerspotentieel wordt zodoende verdeeld in homogene groepen, die door het openbaar vervoer op maat kunnen worden bediend.

Wanneer wij de NS en Bierman moeten geloven heeft het spoor weer de toekomst. Deze toekomst is echter al aangebroken. Met moeite kan het huidige reizigersaanbod worden vervoerd. Uitvoering van Rail 21 is dan ook een must, de druk die echter op de spoorwegen rust kan er toe leiden dat de plannen eerder gerealiseerd moeten worden. Bierman's lange termijn visie bevat een aantal elementen die op veel kortere termijn kunnen worden ingevoerd en zodoende voorkomen dat het railvervoer vervalt in een massavervoermiddel waarin de reiziger als individu niet aan zijn trekken komt.

\* Redactie AGORA

1. M. Bierman: *Toekomst op het spoor, scenario voor de Nederlandse Spoorwegen na Rail 21, Plan 5/6, 1989.*