



# **BIJLAGE NIEUW STADION: ROYALE UNION SAINT-GILLOISE**

Vergelijking van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het Joseph Marienstadion, het stadion Vorst Nationaal en het Bempt-sportcomplex

## INHOUD

---

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Methode</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Resultaten en bespreking</b> .....	<b>4</b>
3.1.	Vergelijking van de bereikbaarheid van de drie sites in het algemeen .....	4
3.2.	Variatie van de bereikbaarheid naargelang het tijdstip van de dag .....	5
<b>4.</b>	<b>Conclusies</b> .....	<b>11</b>

## COLOFON

---

**Auteur**

perspective.brussels  
Naamsestraat 59 - 1000 Brussel

**Opstellingsdatum**

januari 2022

**Contact**

Thomas Ermans - termans@perspective.brussels

# 1. INLEIDING

De hier uitgevoerde analyse streeft twee doelstellingen na, gerangschikt in volgorde van belangrijkheid:

- > in de eerste plaats vergelijken van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het Joseph Marienstadion, het atletiekstadion van Vorst Nationaal en het Bempt-sportcomplex;
- > in de tweede plaats de veranderende omstandigheden aantonen betreffende de bereikbaarheid met het openbaar vervoer naargelang het tijdstip van de wedstrijden, ongeacht de plaats. Vervolgens kan worden nagegaan of de bereikbaarheid tussen het stadion aanzienlijk verschilt naargelang het tijdstip van de match.

Er is geen enkele informatie beschikbaar over de residentiële spreiding van de supporters van USG, noch over die van de supporters van andere Belgische voetbalclubs die deelnemen aan de Jupiler Pro League. Bij wijze van eerste benadering kan worden aangenomen dat hoe dichter men zich bij de stadions bevindt, hoe groter het deel van de bevolking is dat de club in kwestie steunt.

# 2. METHODE

De vergelijking van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer naargelang de locatie van het stadion van Union Saint-Gilloise (USG) is gebaseerd op de analyse van de reistijden<sup>1</sup>, zowel van als naar de in aanmerking genomen locaties.

Er worden verschillende tijdsperiodes<sup>2</sup> in aanmerking genomen om rekening te houden met de variabele bereikbaarheidsomstandigheden naargelang het moment van de week waarin de wedstrijden plaatsvinden. De meest frequente wedstrijdmomenten (seizoen 2021-2022) zijn in de eerste plaats:

- > vrijdagavond, aftrap om 20.45 of 21.00 uur;
- > zaterdag of zondag, aftrap om
  - 13.30 uur;
  - 16.00 of 16.30 uur;
  - 18.30 uur;
  - 20.45 of 21.00 uur.

De volgende tijdsperiodes en plaatsen van vertrek/bestemming werden onderzocht:

- > Vertrek vanuit heel België **naar** de overwogen **stadionlocaties op zaterdag tussen 14.30 en 18.00 uur**. Deze reistijden kunnen als representatief worden beschouwd voor de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer naar het stadion op zaterdag.
- > Vertrek **vanuit** de overwogen **stadionlocaties naar heel België op zaterdag tussen 14.30 en 18.00 uur**. Deze reistijden kunnen als representatief worden beschouwd voor de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer naar het stadion op zaterdag na de **matchen van 13.30 en 16.30 uur**.

---

<sup>1</sup> De reistijden zijn de werkelijke reistijden op het gehele Belgische openbaarvervoernet (NMBS, MIVB, TEC, De Lijn) en de reistijden te voet tussen het middelpunt van de vertrekmaas en de dichtstbijzijnde halte van het vervoersnet, tussen twee haltes tijdens een overstap en tussen de laatste halte en het middelpunt van de bestemmingsmaas. Naast de wachttijden aan de haltes worden ook strafpunten toegevoegd voor overstappen.

<sup>2</sup> Binnen elke tijdsperiode wordt een gemiddelde reistijd gekozen uit alle mogelijke reistijden. De indicator wil dus representatief zijn voor de bestaande verplaatsingsmogelijkheden in deze periode.

- > Vertrek **vanuit** de overwogen **stadionlocaties** naar heel België op **zaterdag tussen 22.00 en 23.00 uur**. Deze reistijden kunnen als representatief worden beschouwd voor de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer naar het stadion op zaterdag na de **match van 18.30 uur**.
- > Vertrek **vanuit** de overwogen **stadionlocaties** naar heel België op **zaterdag tussen 23.00 en 24.00 uur**. Deze reistijden kunnen als representatief worden beschouwd voor de verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer naar het stadion op zaterdag na de **match van 20.45 of 21.00 uur**.

De periodes van vrijdagavond en zondag werden niet onderzocht. De verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar vervoer op vrijdagavond zijn zeer vergelijkbaar met die op zaterdagavond. De verplaatsingsmogelijkheden op zondag zijn relatief vergelijkbaar met die op zaterdag, vooral voor de lange afstanden, waarvoor de trein het meest wordt gebruikt. Daarnaast zal de bereikbaarheid over korte afstanden op zondag waarschijnlijk geringer zijn.

## 3. RESULTATEN EN BESPREKING

### 3.1. VERGELIJKING VAN DE BEREIKBAARHEID VAN DE DRIE SITES IN HET ALGEMEEN

Over het algemeen lijkt het geen twijfel dat het huidige USG-stadion centraler gelegen is ten opzichte van het openbaarvervoernetwerk dan de voorgestelde locaties voor de inplanting van een nieuw stadion. Hieraan moet worden toegevoegd dat deze vaststelling van toepassing is ongeacht de in aanmerking genomen tijdsperiode.

Deze algemene vaststelling kan worden verfijnd door het volgende op te merken:

- > De **slechtere bereikbaarheid van de sites van Vorst Nationaal en Bempt ten opzichte van de huidige locatie is vooral aanzienlijk voor de vrij korte trajecten** (< 30 of < 45 minuten met het openbaar vervoer). Zo wordt een groot deel van het Brusselse grondgebied in minder dan 45 minuten bediend van of naar het Marienstadion en nagenoeg het hele grondgebied in minder dan een uur. Dit is te danken aan een veel betere aansluiting op het gewestelijke vervoersnet, met name via de tramlijnen met een hoge dienstverlening die de Van Volxemlaan bedienen en een snelle verbinding bieden met het hele Brusselse structurerende netwerk. Vanuit dit oogpunt is de site van Vorst Nationaal minder benadeeld dan de Bempt-site. Van of naar **Bempt** varieert de bevolking die binnen 30 of 45 minuten wordt bediend, tussen een kwart en iets meer dan een derde van de bevolking die van of naar het Marienstadion wordt bediend, ongeacht de beschouwde periode. Voor de site van **Vorst Nationaal** is het eerder de helft tot drie kwart van de bevolking die vanuit of naar het Marienstadion wordt bediend.
- > Voor de **verplaatsingen van meer dan een uur** zijn de **verschillen op het vlak van de bereikbaarheid tussen het Marienstadion en de voorgestelde sites voor de nieuwe inplanting minder groot** (tussen twee derde en 90% van de bevolking die wordt bediend vanuit en naar het Marienstadion, in functie van de periode en de in aanmerking genomen reistijden). Er wordt in het bijzonder gewezen op het belang van spoorlijn nr. 96, die een relatief snelle toegang naar het Zuidstation biedt vanuit **Vorst-Oost** en vanuit **Vorst-Zuid** in het geval van de Bempt-site.

## 3.2. VARIATIE VAN DE BEREIKBAARHEID NAARGELANG HET TIJDSTIP VAN DE DAG

De bereikbaarheid met het openbaar vervoer verschilt niet significant tussen zaterdagmiddag en zaterdag tussen 22.00 en 23.00 uur.

Er wordt echter een **aanzienlijke vermindering van de bereikbaarheid voor langere trajecten (> 1 uur) na 23.00 uur** vastgesteld. Deze gebrekkige bereikbaarheid voor de lange trajecten op het einde van de avond vormt uiteraard een belemmering voor het gebruik van het openbaar vervoer, vooral voor wedstrijden die om 20.45 of 21.00 uur beginnen.

- > Er wordt opgemerkt dat hoe langer de reis duurt, hoe groter de vermindering is, wat logisch is want hoe langer de reis duurt, hoe groter de kans is dat een van de noodzakelijke verbindingen 's nachts wordt onderbroken.
- > Voor de trajecten van meer dan 90 minuten wordt ook vastgesteld dat, in vergelijking met het Marienstadion (-29% van de bediende bevolking), het bereikbaarheidsverlies vanaf 23.00 uur groter is voor het stadion van Vorst Nationaal (-38%) en zelfs nog groter voor de Bempt-site (-45% van de bediende bevolking).

Voor de **korte trajecten (< 45 minuten)** wordt contra-intuïtief een toename van de bediende bevolking tussen zaterdagmiddag en de periode 22.00 tot 23.00 uur vastgesteld. Voor trajecten van minder dan 30 minuten is er zelfs een verbetering tussen 22.00 en 23.00 uur en tussen 23.00 en 24.00 uur. Dit weerspiegelt de reistijdwinsten op het onbeschermd vervoerswegennet naarmate de dag vordert en het weggebruik afneemt. Dit toont aan dat het openbaarvervoersaanbod nog steeds een valabel vervoersalternatief is voor korte verplaatsingen, zelfs voor de laatste wedstrijden.

Tabel 1: Bevolking op minder dan x minuten met het openbaar vervoer van het J. Marienstadion, Vorst Nationaal en het Bempt-sportcomplex - Bron: General Transit Feed Specification 2021, Statbel 2020, verwerking BISA en Brussel Mobiliteit

#### Aankomst op zaterdag tussen 14.30 en 20.00 uur

Site	Bevolking woonachtig op minder dan ...				
	30 min.	45 min.	60 min.	90 min.	120 min.
J. Marienstadion	246.107	897.059	1.509.735	3.163.012	5.685.684
Vorst Nationaal	152.350	592.304	1.240.261	2.636.634	5.020.635
Bempt	67.842	328.413	1.021.218	2.318.226	4.716.218

#### Vertrek op zaterdag tussen 14.30 en 18.30 uur

Site	Bevolking woonachtig op minder dan ...				
	30 min.	45 min.	60 min.	90 min.	120 min.
J. Marienstadion	283.311	955.279	1.582.870	3.347.150	5.770.637
Vorst Nationaal	147.356	578.213	1.208.434	2.803.107	5.127.143
Bempt	68.256	366.193	1.021.291	2.479.444	4.766.258

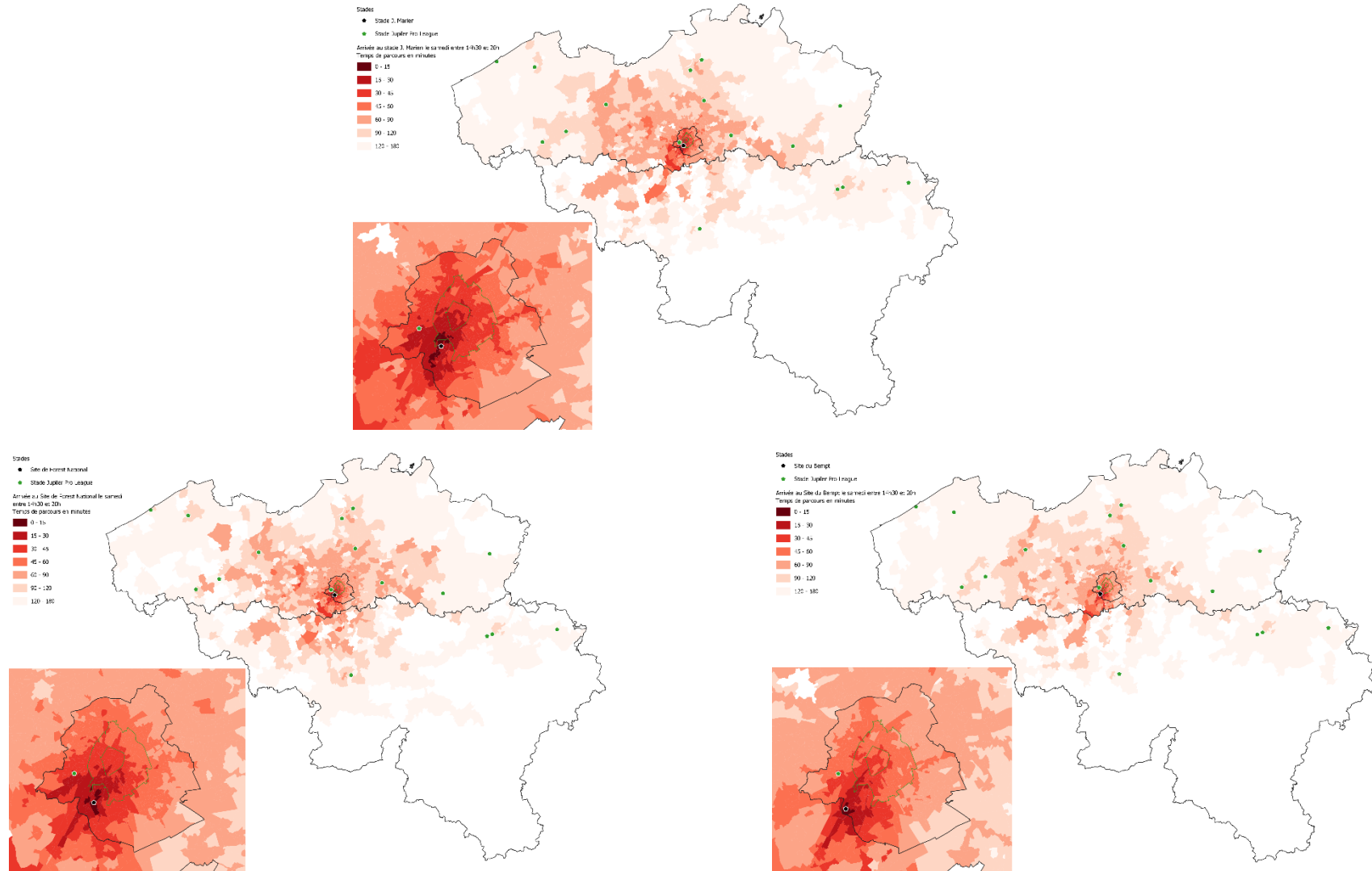
#### Vertrek op zaterdag tussen 22.00 en 23.00 uur

Site	Bevolking woonachtig op minder dan ...				
	30 min.	45 min.	60 min.	90 min.	120 min.
J. Marienstadion	302.178	999.409	1.568.309	2.963.968	5.209.809
Vorst Nationaal	159.640	607.123	1.293.859	2.612.889	4.681.571
Bempt	78.637	422.512	1.106.368	2.157.725	4.379.807

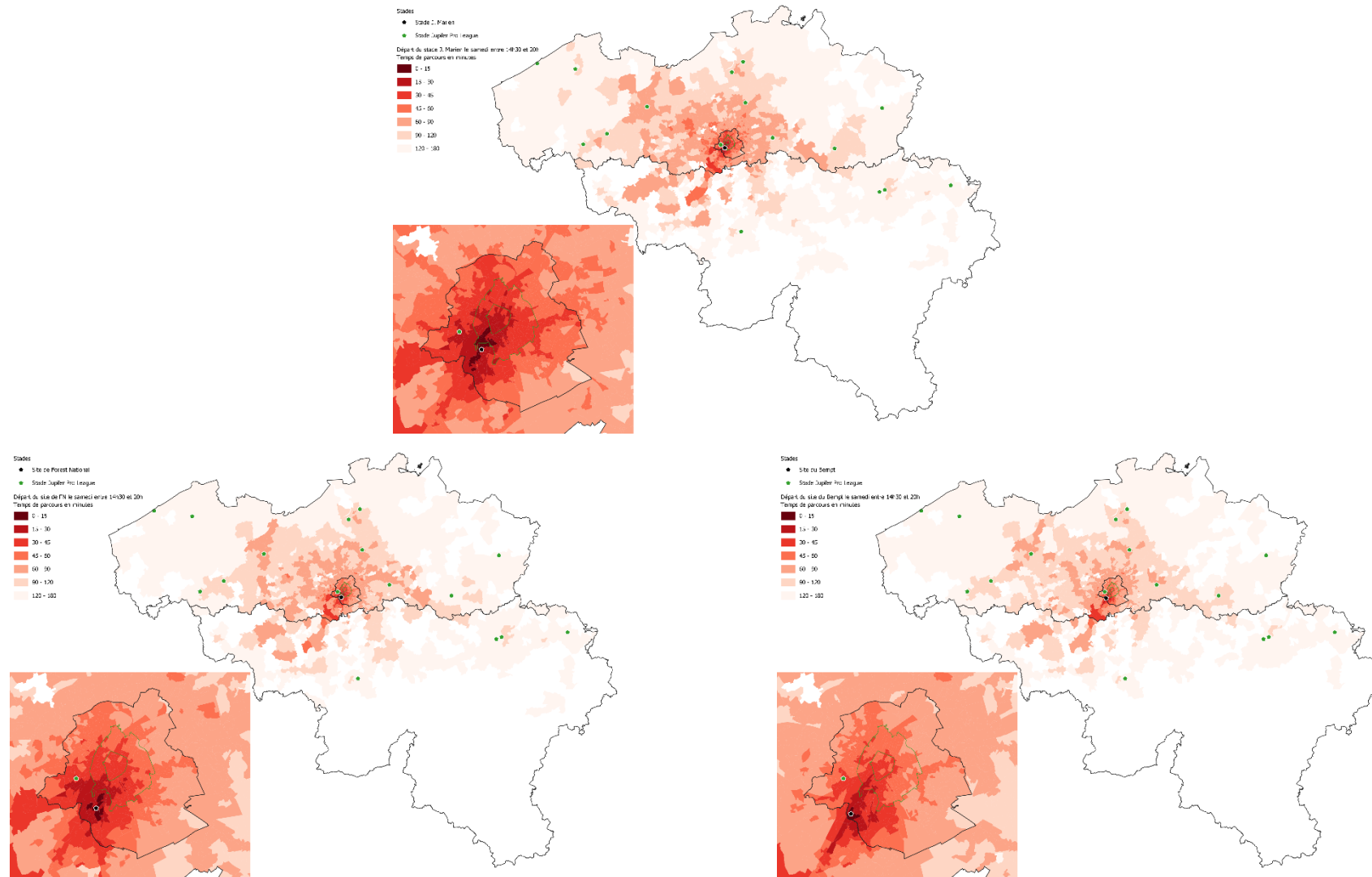
#### Vertrek op zaterdag tussen 23.00 en 24.00 uur

Site	Bevolking woonachtig op minder dan ...				
	30 min.	45 min.	60 min.	90 min.	120 min.
J. Marienstadion	290.632	899.289	1.459.675	2.209.095	3.697.894
Vorst Nationaal	162.680	535.573	1.226.698	1.930.161	3.191.924
Bempt	83.289	377.107	927.505	1.594.903	2.428.837

Figuur 1: Reistijd met het openbaar vervoer (in minuten) **NAAR** het **J. Marienstadion (boven)**, de site van **Vorst Nationaal (linksonder)** en de **Bempt-site (rechtsonder)** op **zaterdag** tussen **14.30 en 20.00 uur** - Bron: General Transit Feed Specification, verwerking Brussel Mobiliteit en BISA

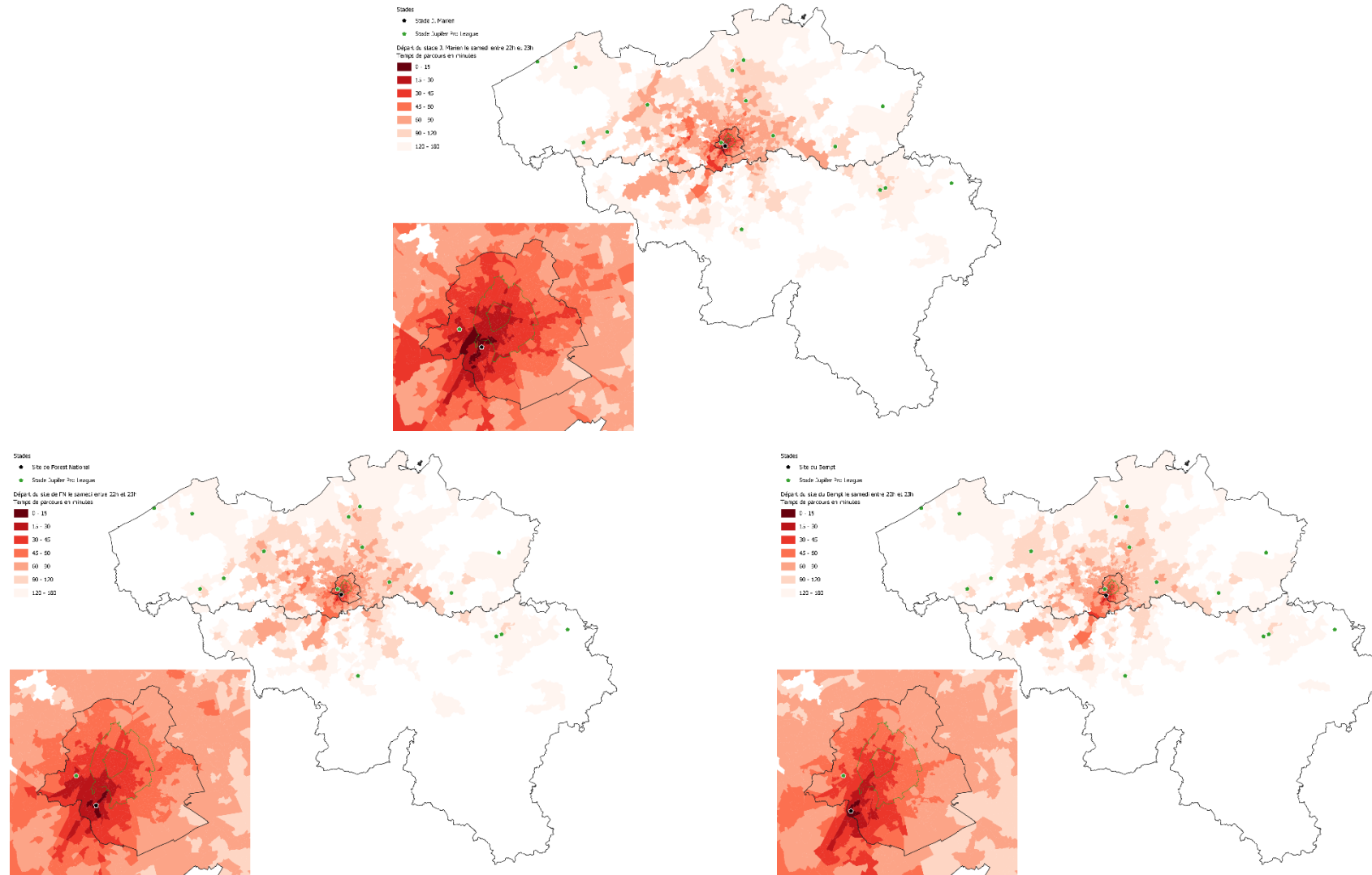


Figuur 2: Reistijd met het openbaar vervoer (in minuten) **VANUIT** het **J. Marienstadion (boven)**, de site van **Vorst Nationaal (linksonder)** en de **Bempt-site (rechtsonder)** op **zaterdag** tussen **14.30 en 20.00 uur** - Bron: General Transit Feed Specification, verwerking Brussel Mobiliteit en BISA

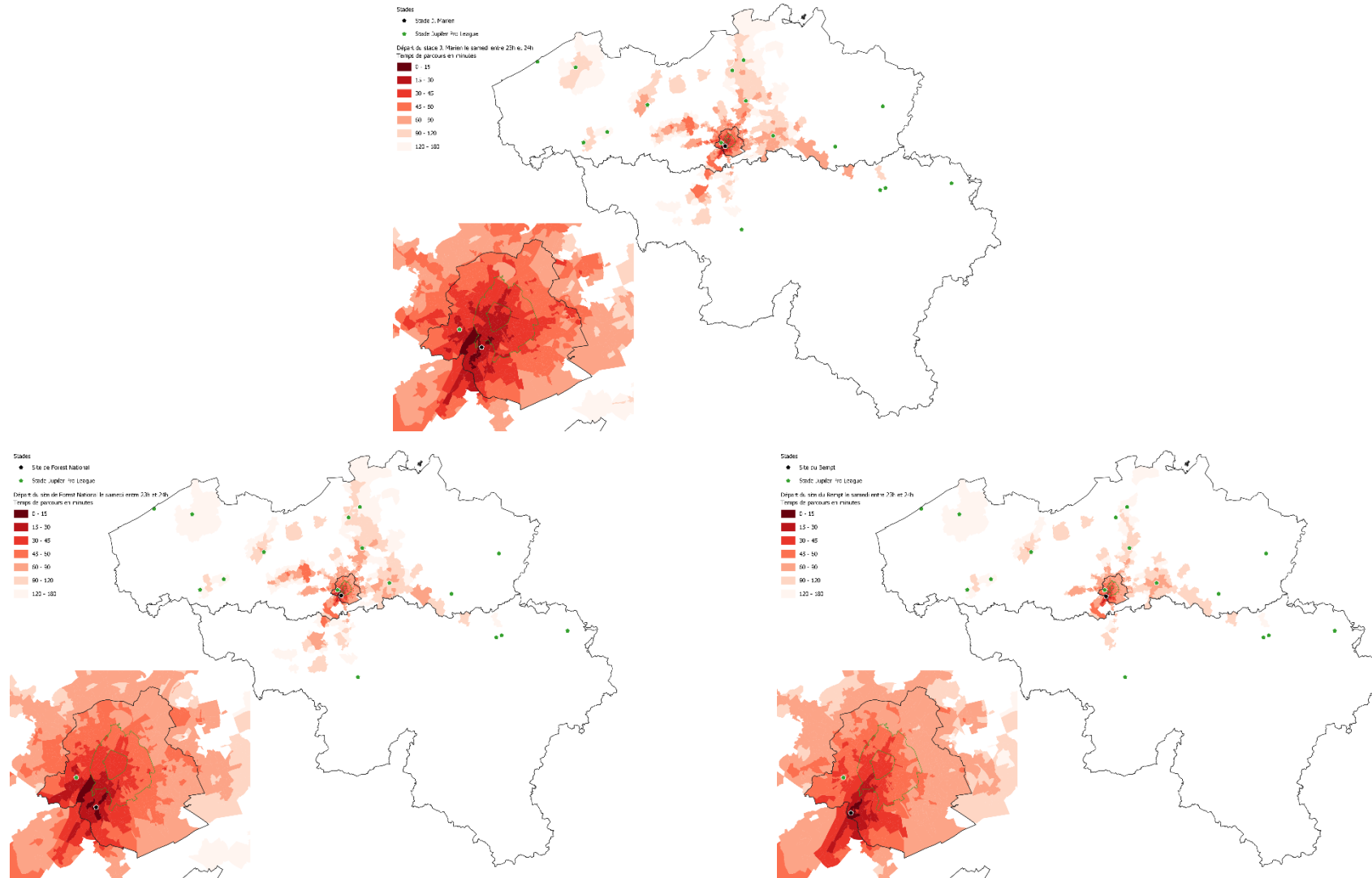




Figuur 3: Reistijd met het openbaar vervoer (in minuten) **VANUIT** het **J. Marienstadion (boven)**, de site van **Vorst Nationaal (linksonder)** en de **Bempt-site (rechtsonder)** op **zaterdag** tussen **22.00 en 23.00 uur** - Bron: General Transit Feed Specification, verwerking Brussel Mobiliteit en BISA



Figuur 4: Reistijd met het openbaar vervoer (in minuten) **VANUIT** het **J. Marienstadion (boven)**, de site van **Vorst Nationaal (linksonder)** en de **Bempt-site (rechtsonder)** op **zaterdag tussen 23.00 en 24.00 uur** - Bron: General Transit Feed Specification, verwerking Brussel Mobiliteit en BISA



## 4. CONCLUSIES

De bouw van een nieuw stadion op een van de voorgestelde locaties zal gepaard gaan met een aanzienlijke algemene daling van de bereikbaarheid van het stadion met het openbaar vervoer. Deze vermindering van de bereikbaarheid zal groter zijn voor korte trajecten van minder dan 45 minuten.

- > Het grotere bereikbaarheidsverlies voor lokale verplaatsingen zal vooral merkbaar zijn voor de USG-supporters, die ook de meest frequente gebruikers van het stadion zijn. Dit verlies aan lokale bereikbaarheid zou veel groter zijn indien voor de bouw van een nieuw stadion zou worden gekozen voor de Bempt-site in plaats van voor de site van Vorst Nationaal.
- > Er wordt vastgesteld dat de toegang tot de stations Vorst-Zuid en Vorst-Oost een vrij snelle toegang biedt tot het volledige Belgische spoorwegnet, maar ook tot het Brusselse structurerende net. Deze twee stations zouden in ruime mate worden geïntegreerd in de communicatie inzake de toegang tot het stadion, indien voor een van de voorgestelde locaties wordt gekozen.

In vergelijking met de wedstrijden op zaterdagmiddag wordt voor de wedstrijden van 20.45 of 21.00 uur het volgende vastgesteld:

- > het behoud van de prestaties van het openbaar vervoer voor de korte trajecten naar huis na de wedstrijd, ongeacht de site;
- > een aanzienlijke vermindering van de bereikbaarheid voor de lange trajecten (> 90 minuten). In vergelijking met het Marienstadion is de achteruitgang nog groter voor de site van Vorst Nationaal en, nog groter, voor de Bempt-site.

In de hier voorgestelde analyses worden geen veronderstellingen gemaakt over de residentiële spreiding van de supporters. In dat verband zouden nauwkeurigere analyses kunnen worden uitgevoerd op basis van gekende distributies of hypothesen over de spreiding in de omgeving van de stadions.