



# DE KEERZIJDEN VAN KNOOPPUNTONTWIKKELING?

**Knooppuntontwikkeling is een populair stadsplanningsparadigma waardoor de buurt transformeert, met positieve en negatieve effecten tot gevolg. Gentrificatie is één van de mogelijke negatieve effecten. De vraag stelt zich dan ook: leidt knooppuntontwikkeling tot gentrificatie? En wat heeft dit voor gevolgen voor stadsplanning?**

Knooppuntontwikkelingen zijn ingrepen in het ruimtelijk weefsel en in de vervoersinfrastructuur nabij trein-, metro-, tram- of busstations. De twee voornaamste redenen om in te zetten op knooppuntontwikkeling zijn het gebruik van duurzame vervoersmodi te verhogen, en de reisafstand van het niet-duurzame vervoer (bv. autoverkeer) te verkleinen.

De verschillende ontwikkelingen die bij knooppuntontwikkeling horen, worden doorgaans gecategoriseerd onder de noemers van diversiteit, dichtheid en design. Met diversiteit bedoelt men dat er een brede waaier aan voorzieningen en activiteiten in de stationsomgeving komt met de bedoeling een leefbaardere buurt te creëren. Op vlak van dichtheid wordt er ingezet op de creatie van een hoge concentratie aan huishoudens en jobs in de stationsomgeving. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat het niet louter gaat om de creatie van een zo hoog mogelijke dichtheid, maar dat er zo veel mogelijk rekening gehouden wordt met de leefbaarheid van de stationsomgeving. De verhoogde concentratie aan bewoners en jobs komt er mede door ontwikkelingen in de categorie diversiteit. Ten slotte moeten de ontwikkelingen in de categorie design ervoor zorgen dat de stationsomgeving een voetgangers- en fietsvriendelijke buurt wordt.

## **Effecten van knooppuntontwikkeling**

De ingrepen van knooppuntontwikkeling kunnen heel wat effecten teweegbrengen, zowel vermeende voordelige effecten als vermeende nadelige effecten. Hier wordt telkens het woord 'vermeende' bijgevoegd omdat de notie van voordeel of nadeel vaak afhangt van de sociale status van de beoordelaar. De vermeende voordelige effecten hangen samen met de doelstellingen van knooppuntontwikkeling. Voorbeelden daarbij zijn de creatie van een compactere omgeving en het bekomen van een modal shift. Dit laatste is de verschuiving naar het gebruik van meer duurzame manieren van transport. Voorbeelden van vermeende nadelige effecten zijn stijgende huizenprijzen, residentiële verdringing en gentrificatie.

In dit onderzoek werd het mogelijke effect gentrificatie verder onderzocht. Gentrificatie is een sociaaleconomische opwaardering van de buurt en tevens een opwaardering op vlak van onroerend goed. Dit proces wordt vaak negatief gepercipieerd al is dat lang niet altijd zo. Een vastgoedmakelaar bijvoorbeeld zal gentrificatie eerder positief beschouwen terwijl armere huishoudens daarentegen dit eerder negatief zullen ervaren. In de academische

wereld bestaat er geen consensus over de eventueel causale relatie tussen knooppuntontwikkeling en gentrificatie. Daarom werd er in het kader van een masterproef een onderzoek uitgevoerd naar de relatie tussen de knooppuntontwikkelingen in Leuven en Sint-Niklaas en eventuele gentrificatie in die stationsomgevingen.

### Stationsbuurten Leuven en Sint-Niklaas

De stationsbuurten van Leuven en Sint-Niklaas hebben tussen 2001 en 2018 heel wat ingrepen ondergaan die onder de noemer van knooppuntontwikkeling kunnen geplaatst worden. Ten eerste zijn er in beide stationsbuurten ingrepen uitgevoerd die bij de categorie diversiteit behoren. In de Leuvense stationsomgeving gaat het hoofdzakelijk om de sites Kop van Kessel-Lo, Centrale Werkplaatsen, het Provinciehuis en Tiensevest. Daar zijn gebouwencomplexen neergezet die onder andere diverse huisvesting, horecazaken en kantoren bevatten. Ook in de stationsomgeving van Sint-Niklaas zijn enkele gebouwencomplexen neergezet die heel wat extra huisvesting, horeca en kantoren met zich meebrachten.

## Geen consensus over de eventueel causale relatie tussen knooppuntontwikkeling en gentrificatie

De ingrepen in de categorie diversiteit hebben een effect op de categorie dichtheid. Het valt op dat de bevolkingsdichtheid in de Leuvense stationsbuurt tussen 2001 en 2018 met 32% verhoogd is. Ook het aantal jobs is in Leuven met 15% toegenomen. Sint-Niklaas kent een gelijkaardige trend. De bevolkingsdichtheid is in de stationsbuurt van Sint-Niklaas toegenomen met 25% tussen 2001 en 2018 en het aantal jobs is in die tijdsperiode in Sint-Niklaas toegenomen met 3%.

Ten slotte zijn er ook heel wat ingrepen gebeurd die onder de categorie design geplaatst kunnen worden. In Leuven kunnen fietsers ter hoogte van het station de sporen oversteken via een brug. Daarnaast hoeven deze zwakke weggebruikers ook niet langer de drukke Tiensesteenweg te kruisen maar kunnen ze nu via een tunnel fietsen. Tussen de Tiensesteenweg en het station is er het Belle Vue Park aangelegd, een grote groene zone. De bereikbaarheid van het Leuvense station is verhoogd en het station heeft een overkapping gekregen. Ook de stationsomgeving van Sint-Niklaas kent gelijkaardige ingrepen. Het stationsgebouw en -plein zijn gerenoveerd en er werden groene elementen aan het stationsplein toegevoegd. De drukke kruispunten Driekoningen en Vijfstraten werden heraangelegd om vlotter en veiliger verkeer te kunnen garanderen. Daarnaast kwam er een tunnel onder het station waardoor het doorgaand en het bestemmingsverkeer gescheiden zijn. Daarenboven is de stationsomgeving een zone 30 geworden. Kortom, in beide stationsomgevingen zijn er tal van ingrepen uitgevoerd die de leefbaarheid van de omgeving ten goede gekomen zijn.

### Gentrificatie meten

Aangezien gentrificatie niet rechtstreeks te meten is, werd er gewerkt met proxy's die een indicatie geven over de al dan niet aanwezige gentrificatieverschijnselen. In dit onderzoek bestonden de proxy's uit zes indicatoren die uiteindelijk gebundeld werden in indexen. Om de eventuele aanwezige gentrificatie in de stationsbuurten van Leuven en Sint-Niklaas te meten, werden

een sociale en een onroerendgoedindex opgesteld. Die indexen meten respectievelijk de veranderingen in de sociaaleconomische structuur van de buurt en de veranderingen in het onroerend goed in die buurt.

Er werden zes indicatoren gebruikt die de verschillen opmeten tussen 2001 en 2006, tussen 2001 en 2011, tussen 2001 en 2016 en tussen 2001 en 2018. Het jaartal 2001 fungeert als het referentiejaar omdat dit het laatste jaar is voor de aangehaalde ingrepen. De andere jaartallen zijn vergelijkingsjaren. De specifieke keuze van die jaartallen heeft te maken met de beschikbaarheid van de data. Daarnaast werd er geopteerd om meerdere vergelijkingsjaren te kiezen aangezien eerdere onderzoeken geen eenduidige visie hebben geproduceerd op welke de termijn gentrificatieverschijnselen zich voordoen.

De drie indicatoren die de sociale index vormen, zijn het mediaan belastbaar inkomen, het aantal hoger opgeleiden ten opzichte van het aantal +20-jarigen (aangezien de bevolking jonger dan 20 jaar doorgaans niet hoger opgeleid is) en het aantal werkzoekenden ten opzichte van de actieve bevolking. De drie indicatoren die de onroerendgoedindex vormen zijn het mediaan kadastraal inkomen, het aantal bouwvergunningen en het aantal huurders ten opzichte van het totale aantal huurders en eigenaars. De verzamelde data werd bekomen via Statbel, de Socio-Economische Enquête 2001, Census 2011, provincies.incijfers.be en de FOD Financiën.

De combinatie van die twee indexen leidt tot de finale gentrificatie-index. Die index geeft in een cijfer weer welke intensiteit er aan gentrificatieverschijnselen aanwezig is in een bepaalde statistische sector. Een positief cijfer betekent dat er een grotere intensiteit aan gentrificatieverschijnselen is dan gemiddeld in die stad, een negatief cijfer betekent bijgevolg dat er een lagere intensiteit aan gentrificatieverschijnselen is dan gemiddeld in die stad. Vanzelfsprekend betekent hoe hoger het cijfer, hoe groter die intensiteit is, en hoe lager, hoe kleiner die intensiteit is. De scores van de index zijn normaal verdeeld.

### Meerwaarde?

In academisch onderzoek wordt onderzoek naar gentrificatie op heel wat verschillende manieren geoperationaliseerd. Die operationalisering werd in eerdere onderzoeken vaak slechts aan de hand van één of twee indicatoren (uitzonderlijk meer dan twee) gedaan. Bovendien zijn die indicatoren in verschillende onderzoeken ook vaak heel verschillend. Van een gestandaardiseerde operationalisering is met andere woorden geen sprake. Daarnaast is er in de gehanteerde operationalisering in die onderzoeken geen sprake van gradatie. Gentrificatie wordt in eerder uitgevoerde onderzoeken gezien als een binair proces waarbij gentrificatie wel of niet aanwezig is, iets ertussenin bestaat niet. Gentrificatie is

Centrale Werkplaatsen, Leuven. Bron: Wout Vincke



echter een gradueel proces dat net in meerdere of mindere mate aanwezig kan zijn.

In dit onderzoek werd gentrificatie geoperationaliseerd aan de hand van zes indicatoren, geen enkel ander onderzoek naar gentrificatie houdt met zoveel indicatoren rekening. Op deze manier werd er vanuit verschillende invalshoeken naar gentrificatie gekeken om gentrificatieverschijnselen op te sporen. Daarnaast werd in dit onderzoek ook rekening gehouden met de intensiteit van de eventuele gentrificatieverschijnselen. Dat wil zeggen dat gentrificatie hier wel werd beschouwd in gradaties en niet als een binair verschijnsel dat wel of niet aanwezig is. Deze innovatieve methodiek vertaalt zich ook in een praktische en potentieel beleidsrelevante meerwaarde. Andere steden die onderzoek willen doen naar effecten van (stations-)ontwikkelingen op de omgeving, kunnen deze methode immers eenvoudig overnemen en toepassen op andere casussen. Vooral Vlaamse steden en gemeenten hebben hier het voordeel aangezien zij met exact dezelfde indicatoren als in dit onderzoek kunnen werken. Op die manier kan er ook gemakkelijk een vergelijking opgemaakt worden tussen de Vlaamse steden en gemeenten.

## *Knooppuntontwikkelingen in Leuven en Sint- Niklaas hebben niet geleid tot veel meer gentrificatieverschijnselen*

### **Gentrificatie in de stationsomgevingen?**

Op het niveau van de statistische sectoren in de beide stationsomgevingen zijn er in de verschillende afgebakende tijdsperiodes heel wat sectoren met een hoge intensiteit aan gentrificatieverschijnselen maar ook heel wat sectoren met een lage intensiteit aan gentrificatieverschijnselen. Ingezoomd op de sectoren waar er ingrepen zijn gebeurd in functie van de knooppuntontwikkeling is er geen duidelijk verband te vinden. In de sector Klein Rijsel in Leuven is er sprake van een verhoogde intensiteit in de vier afgebakende tijdsperiodes waarbij de sector in twee tijdsperiodes tot de 25% Leuvense sectoren behoort met de meeste gentrificatieverschijnselen. De bouw van het Provinciehuis en haar uitstraling naar de buurt toe hebben naar hoge waarschijnlijkheid een grote impact gehad op die resultaten.

Een andere sector waar knooppuntontwikkeling is uitgevoerd, namelijk de bouw van de Kop van Kessel-Lo, is de sector Kessel-Lo Achter Centrale in Leuven. In drie van de vier tijdsperiodes laat de sector een positieve score optekenen, één tijdsperiode is negatief. Toch behoort de sector in alle tijdsperiodes tot de 50% sectoren van Leuven met de meest gemiddelde gentrificatieverschijnselen. De uitgevoerde knooppuntontwikkelingen in de sector Centrale Werkplaatsen leiden in drie van de vier periodes net tot een negatieve score op de gentrificatie-index. Een duidelijke lijn tussen knooppuntontwikkeling en gentrificatie in de bewuste sectoren kan hier met andere woorden niet gevonden worden. De gemiddelde score op de gentrificatie-index van de gehele stationsomgeving in Leuven bevestigt die stelling. Er is namelijk een net iets lagere intensiteit aan gentrificatieverschijnselen dan gemiddeld, maar leunt toch vrij dicht aan tegen de gemiddelde intensiteit aan gentrificatieverschijnselen in Leuven.

Ook de stationsomgeving van Sint-Niklaas kent een gelijkaardig

verhaal als de Leuvense stationsomgeving. Op het niveau van de statistische sectoren zijn er zowel sectoren met een hoge intensiteit als sectoren met een lage intensiteit aan gentrificatieverschijnselen. De ingrepen in functie van de knooppuntontwikkeling, die zich vooral in de zuidelijke sectoren van de stationsomgeving bevinden, veroorzaakten niet meteen veel hogere intensiteiten aan gentrificatieverschijnselen dan het gemiddelde in Sint-Niklaas. De gentrificatie-index voor de gehele stationsomgeving is voor drie van de vier tijdsperiodes net iets hoger dan het gemiddelde, in één van de vier periodes net iets lager. De sectoren waar er heel wat ontwikkelingen uitgevoerd zijn, kennen toch maar gelijkaardige gentrificatieverschijnselen als het gemiddelde in heel Sint-Niklaas. De intensiteit aan gentrificatieverschijnselen in de stationsomgeving van Sint-Niklaas is dus grotendeels gelijkaardig aan de intensiteit van gentrificatieverschijnselen in de rest van Sint-Niklaas.

De conclusie is dat de knooppuntontwikkelingen in Leuven en Sint-Niklaas niet meteen geleid hebben tot veel meer gentrificatieverschijnselen. De stationsomgevingen kenden beiden wel gentrificatieverschijnselen maar de intensiteit daarvan is heel gelijkaardig als in de overige delen van beide steden.

### **Literatuurselectie**

- Cervero, R., Kockelman, K. (1997) Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Nr. 2, pp. 199-219.
- Chapple, K., Loukaitou-Sideris, A. (2019) *Transit-Oriented Displacement or Community Dividends? Understanding the Effects of Smarter Growth on Communities*. Cambridge: MIT Press.
- Coenen, A., Van de Putte, B. (2014) *Is gentrificatie meetbaar? Een onderzoek naar de meetbaarheid van gentrificatie in Gent*. Gent: Stad Gent.
- Glass, R. (1964) *Introduction to London: Aspects of Change*. Londen: Centre for Urban Studies.
- Holm, A., Schulz, G. (2017) *GentriMap: A model for measuring gentrification and displacement*. In: Helbrecht, I. (Ed.) *Gentrification and Resistance*. Wiesbaden: Springer VS.

**Wout Vincke** (wout.vincke@ugent.be) is student internationale politiek aan de UGent en is afgestudeerd in de sociale geografie. Dit artikel kwam tot stand op basis van zijn masterproef.