

ESSAY - Stijn Rybels



IN EEN KLEIN (FIETSVRIENDELIJK)

STATIONNETJE

***Transit Oriented Development (TOD)* is de voorbije jaren uitgegroeid tot hét toonaangevende ontwikkelingsprincipe in sterk verstedelijkte gebieden. Maar wat kan dit TOD-model betekenen voor Vlaanderen, een regio rijk aan historische spoorweginfrastructuren maar gekenmerkt door een versnipperde ruimtelijke structuur?**

Beleidsmakers, overheden en onderzoekers hebben de afgelopen decennia veel aandacht besteed aan het promoten van wandelen en fietsen. Ze zien deze actieve verplaatsingen als een middel om klimaatdoelen te bereiken, de fysieke activiteit van de bevolking te vergroten maar ook om leefbaardere omgevingen te creëren door de herinrichting van onze openbare ruimte. Het potentieel van actieve mobiliteit om deze uitdagingen het hoofd te bieden heeft geleid tot een groeiend aantal onderzoeken binnen verschillende disciplines naar hoe de bebouwde omgeving ons actief reisgedrag beïnvloedt. Tal van onderzoeken tonen aan hoe gebruiksvriendelijke, veilige en goed verbonden wandel- en fietsinfrastructuur essentieel zijn om de transitie van gemotoriseerd verkeer naar actieve verplaatsingen te bevorderen. Maar het gaat om meer dan alleen kwalitatieve infrastructuur. Het concept van de 15-minutenstad heeft - mede door de pandemie - ook in het beleid zijn ingang gevonden. Binnen dit concept komt de wisselwerking tussen een (actieve) verplaatsingswijze en de bebouwde omgeving pas echt tot uiting door in te zetten op nabijheid en bereikbaarheid. De recentste gegevens (2022) van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) bevestigen dan ook dat onze inspanningen lonen: we fietsen en wandelen met z'n allen meer. Sinds het eerste OVG van '94 lag het fietsgebruik in Vlaanderen nog nooit

zo hoog. Mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets en investeringen in fietsinfrastructuur zit de fiets in de lift. Maar de ruimtelijke spreiding van wonen, werken en functies maakt dat de auto nog steeds ons verplaatsingsgedrag domineert. Mobiliteit en ruimtelijke ordening zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bovendien kan de fiets maar tot op bepaalde afstanden concurreren met de auto. Langere afstanden worden binnen de bestaande empirische onderzoeken immers geïdentificeerd als barrière om te fietsen. Hoewel de elektrische fiets het bereik aanzienlijk vergroot, biedt enkel het openbaar vervoer en bij uitstek de trein een volwaardig (duurzaam) alternatief voor de langere afstanden. Maar net dat openbaar vervoer wordt steeds minder gebruikt. Hoog tijd dus voor een herwaardering van het spoor.

Het spoorwegennetwerk als ruggengraat

Het spoor speelde ooit een belangrijke rol in het structureren van onze ruimte. Zo konden in de loop van de negentiende eeuw onze steden sterk uitbreiden dankzij deze nieuwe vorm van openbaar vervoer. Eerst door de aanleg van vooral nieuwe paardentram- en stoomtreinwegen als drager van stedelijke ontwikkelingen. Later, met de opkomst van de elektrische tram, werd dit uitgebreid tot een groot, regionaal openbaarvervoersnetwerk waardoor ook

het buitengebied zich sterk kon ontwikkelen. In de jaren vijftig van de vorige eeuw neemt het autogebruik echter sterk toe. Net zoals in vrijwel alle Europese steden leidt dit in Vlaanderen tot het loskoppelen van nieuwe stedelijke ontwikkelingen en openbaar vervoer. De ruimtelijke spreiding van wonen, werken en functies zoals we die vandaag kennen is ingezet en het belang van vooral de kleinere stations ebt weg.

In de jaren '70 lijkt het spoorgebonden openbaar vervoer echter aan een nieuwe opmars te zijn begonnen. Zo werd in Duitsland, toen reeds autoland bij uitstek maar ook rijk aan historische spoorinfrastructuur, de *Stadbahn* geïntroduceerd: een tussenvorm van metro en trein om de verbinding tussen bestaande en nieuwe stedelijke centra te verbeteren. Niet veel later, in 1981 en naar Duits voorbeeld, wordt ook in de Amerikaanse stad San Diego een *lightrail* systeem ontplooid. *Transit Oriented Development*, kortweg TOD, is geboren en de term vindt in de jaren daarop zijn ingang in zowel de literatuur als in de praktijk.

TOD streeft naar het creëren van compacte, beloofbare buurten voor gemengd gebruik rond hoogwaardige openbaar vervoer haltes en gaat dus terug op zoek naar de relatie tussen mobiliteit (transit) en ruimtelijke ordening. Het model verlegt ook de focus van mobiliteit naar bereikbaarheid door in te zetten op voorzieningen en functies in de bewandelbare omgeving van openbaar vervoersknooppunten. TOD groeide de laatste jaren dan ook uit tot hét toonaangevende ontwikkelingsprincipe in verstedelijkte gebieden om een antwoord te bieden op tal van stedelijke vraagstukken, waaronder het loskomen van de auto-dominantie.

Deze aanpak resulteerde in ambitieuze ontwikkelingsplannen voor (vaak nieuwe) stationsomgevingen in verscheidene sterk verstedelijkte gebieden. Maar er worden ook terecht vraagtekens geplaatst bij de manier waarop sommige steden en regio's het TOD-model kopiëren zonder rekening te houden met hun unieke institutionele, ruimtelijke, socio-economische en culturele context. Ondanks dat er dus al enorm veel geschreven werd over de toepassing van dit TOD-model, is er veel minder aandacht besteed aan de betekenis van TOD buiten de grote stedelijke centra. De kleinere bestaande treinstations in landelijkere contexten hebben veel minder aandacht gekregen. Door hun perifere ligging ten opzichte van de (dorps)kern die ze bedienen, zijn er in de onmiddellijke (bewandelbare) omgeving weinig tot geen functies te bespeuren. Traditionele TOD-ontwerpprincipes kunnen hier dus niet één op één worden toegepast en schieten zelfs tekort.

De fiets als hefboom

Traditionele TOD-projecten vereisen hoge densiteiten rondom het station. Ook onze openbare vervoersmaatschappijen nemen het reizigerspotentieel rondom hun lijnen en haltes als maatstaf voor het uitbouwen (en verantwoorden) van hun dienstverlening. Hierdoor wordt het potentieel van ons historisch dens spoorwegennetwerk echter onderbenut. Het *Bicycle based Transit Oriented Development* (BTOD) neemt de principes over van TOD maar gebruikt de bereikbaarheid per fiets als nieuwe maatstaf voor het invloedsgebied van de stations. De focus op de bewandelbare, directe stationsomgeving wordt zo verbreed tot de ruimere befietbare omgeving. Het geïntegreerd gebruik van de fiets en de trein wordt gekarakteriseerd door een hoge deur-tot-deur toegankelijkheid en een hoge snelheid. Aangezien deze geïntegreerde modi de flexibiliteit en toegankelijkheid van de fiets combineren met de rigiditeit en hoge snelheid van de trein, kunnen ze bij uitstek de concurrentie met de wagen aangaan.

De focus van BTOD ligt echter voornamelijk op het verbinden van minder goed ontsloten woonkernen met het spoor en in mindere mate op het bereikbaar maken van verder gelegen attractiepolen aan de bestemmingszijde. En net daar liggen nog uitdagingen én winsten te boeken in Vlaanderen. Een bestemming die bereikbaar is met het openbaar vervoer zet immers aan tot het gebruik

ervan. Maar die grote bestemmingen in Vlaanderen liggen vaak niet in de directe nabijheid van een treinstation, maar wel op een aanvaardbare fietsafstand. Daarenboven woont de helft van de Belgische bevolking op minder dan twee kilometer (in vogelvlucht) van een treinstation. Nemen we een ruimere fietsradius van vijf kilometer rondom onze treinstations, dan bereiken we zelfs 82% van de totale bevolking.

Mede daarom wordt er binnen de verschillende Vlaamse en federale beleidsdocumenten vaak verwezen naar het 'verknopen van de verschillende netwerken' en het inzetten op 'intermodaliteit' als alternatief voor de auto. Maar ondanks de goede voornemens blijft in de praktijk de fiets-treinreiziger eerder een uitzondering: slechts één op de vijf treinreizigers laat zijn fiets achter aan het station. In Nederland daarentegen komt op dit moment meer dan de helft van alle treinreizigers met de fiets naar het station. Deze geïntegreerde vervoerswijze is er dan ook de snelst groeiende verplaatsingswijze van de 21ste eeuw. Het belang van de Nederlandse spoorwegmaatschappij valt daarbij niet te onderschatten. Sinds de jaren 60 verrijkte ze bewust het TOD-principe door in te zetten op de fiets als voortransport en droeg zo bij aan de ontwikkeling van fietssteden langsheen spoorweginfrastructuren. Daarbij is het stedenbouwkundig ontwerp en plan van Houten – een Utrechtse satellietgemeente – misschien wel het meest sprekende voorbeeld van hoe een fiets-trein georiënteerde ontwikkeling er kan uitzien.

Hoewel de Belgische spoorwegmaatschappij (NMBS) geen significante rol meer speelde in de ruimtelijke ontwikkelingen vanaf de jaren '60, pakte ze in 1975 wel uit met de campagne "Fiets u fit – trein en fiets". Met de mogelijkheid om fietsen te huren in enkele bestemmingsstations en de *last-mile* per fiets af te leggen maakte het verder gelegen bestemmingen plots toegankelijk met de trein en de fiets. In 1986 kende de "Trein+fiets"-formule een hoogtepunt met 58 verhuur- en 91 inleveringsstations verspreid over het ganse land. Maar ondanks het succes stierf de campagne een stille dood. Pas in 2011 pikt de NMBS de draad terug op met de oprichting van Blue Bike. De blauwe deelfietsvloot werd de voorbije jaren sterk uitgebreid en telt ondertussen 2.383 fietsen verspreid over 110 locaties. Maar in vergelijking met onze noorderburen hinken we nog sterk achterop. Daar is sinds 2000 de OV-fiets een integraal onderdeel van het mobiliteitssysteem en goed voor maar liefst 21.700 fietsen die op bijna 300 locaties ontleend kunnen worden.

Nabijheid in Vlaanderen?

Als we het potentieel van de deur-tot-deur flexibiliteit van de fietstreincombinatie ten volle willen benutten is het dus niet voldoende om – zoals we nu vooral doen – enkel in te zetten op het bouwen van kwalitatieve fietsenstallingen en -infrastructuren aan de vertrekstations. Minstens even belangrijk is het bereikbaar maken van onze bestemmingen door het voorzien in deelfietsen en goede fietsverbindingen. Ook het faciliteren van de eigen (vouw) fiets op de trein kan een meerwaarde zijn op voorwaarde dat de capaciteit en de stiptheid van de trein gegarandeerd blijft.

De voorbije decennia transformeerden ook in Vlaanderen de stationsomgevingen van onze centrumsteden van verpauperde buurten naar nieuwe levendige en volwaardige stadsdelen. Toch is het pas in 2016 dat er met het manifest mobiliteit 2.0 nadrukkelijk wordt gepleit voor een mobiliteitsbeleid dat inzet op nabijheid, bereikbaarheid en leefkwaliteit met TOD als leidend principe. Onder de noemer 'knooppuntontwikkeling' werd dit later in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen opgenomen in de strategische doelstellingen. Maar in de praktijk heeft dit op enkele uitzonderingen na nog niet geleid tot een verdere ruimtelijke uitbouw van onze talrijke kleinere doch belangrijke treinstations.

De versnipperde ruimte als onderlegger

We kunnen zoals eerder besproken de principes van TOD en BTOD niet zomaar toepassen in onze specifieke Vlaamse



Figuur 2: Masterplan voor de Campus van de Thomas More Hogeschool te Geel.

Bron: studenten Hannah Asiru, Veronika Migryt, Manon Minnebo en Lander Thys (Universiteit Antwerpen)

context. Dit artikel vormt daarom een pleidooi voor een Vlaamse interpretatie van deze planningsconcepten onder de noemer *Active Transit Oriented Development* (ATOD). Ons historisch, dens spoorwegennetwerk vormt de ruggengraat, de stijgende populariteit van de fiets de hefboom, onze versnipperde ruimte de onderlegger en de veelheid aan kleine stationnetjes de uitdaging.

Maar hoe ziet zo een (A)TOD ontwikkeling er nu uit? Met deze vraag gingen de masterstudenten stedenbouw en ruimtelijke planning van de Universiteit Antwerpen tijdens het academiejaar 2019-2020 onder meer aan de slag in de ontwerpstudio's. De kleinere stationsomgevingen van de gemeenten Herentals, Olen, Geel en Mol vormden het studiegebied voor de interdisciplinaire studententeams.

Deze ontwerpstudio's vormen de ruggengraat van de opleiding en spannen over drie semesters. In een eerste semester wordt het gebied grondig geanalyseerd en bestudeerd aan de hand van ruimtelijke onderzoeksmethoden zoals observaties, interviews en cartografische analyses. Met de geformuleerde uitdagingen en kansen gaan studenten in het daaropvolgende semester aan de slag om een ruimtelijke visie voor de stationsomgevingen te verbeelden en ontwerpvoorstellen te formuleren. Nadien volgt nog een laatste studio waarbij ze de haalbaarheid en de implementatie van de ontwerpvoorstellen onderzoeken.

Kleine stations als uitdaging

De innovatieve oplossingen en ontwerpen die uit het ontwerpend onderzoek van het tweede semester voortkwamen, dienen als inspiratie voor hoe een (A)TOD ontwikkeling er kan uitzien en laten toe het concept te verbeelden, maar ook verder te verfijnen. Ze tonen aan hoe we moeten inzetten op compacte, levendige, bewandel- en befietbare stationsomgevingen. Daarbij moeten onze stations bereikbaar worden gemaakt voor de actieve modi waarbij er specifieke aandacht moet gaan naar de spoorwegovergangen, de integrale toegankelijkheid van het station en een doordachte inplanting van fietsenstallingen en -voorzieningen. Zo stelt een studententeam (figuur 1) een genereuze verbreding van de spoorwegonderdoorgang voor in Herentals. Deze 'publieke vallei' wordt opgeladen met fietsenstallingen en buurtvoorzieningen en het station krijgt een prominente luifel. De ganse mobiliteit en de verbinding met het historische centrum worden bovendien volledig herdacht.

Anderzijds is het station meer dan een knooppunt waar infrastructuren en vervoersmodi met elkaar interfereren. Het is een levendige plek die uitnodigt om er te verblijven en tegelijk aanzet tot actieve verplaatsingen. De wijk die met het knooppunt in relatie staat moet mee in ogenschouw worden genomen bij het bepalen van de ontwikkelingsstrategie. Daarbij worden nieuwe en complementaire ontwikkelingen geclusterd rond het

vervoersknooppunt. De bestaande, verder gelegen bestemmingen worden door kwalitatieve fietsinfrastructuren met het knooppunt verbonden en worden via deelfietssystemen ontsloten. Zo bedenken studenten (figuur 2) een manier waarop een TOD-ontwikkeling in Geel ook een afgelegen en autogeoriënteerde hogeschoolcampus nieuw leven kan inblazen door het beter te verbinden met het station, de fiets als *last-mile* de meest voor de hand liggende optie te maken en tegelijkertijd de campus beter te verweven in het landschap. Daarnaast worden er ondersteunende en aanvullende functies zoals studieplekken en studentenhuysvesting rondom het station geclusterd.

Het studiewerk van de studenten in combinatie met de conceptuele denkkaders van TOD en BTOD vormen zo de basis voor verder onderzoek naar hoe we ook in Vlaanderen de omslag kunnen maken naar een mobiliteitsbeleid dat inzet op bereikbaarheid en nabijheid met het spoor opnieuw als drager voor (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. We fietsen met z'n allen meer, laten we dat nu ook doen naar onze talrijke kleine stationnetjes.

Literatuurselectie

- IMOB (2023). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 6 (2021-2022). <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-ovg/onderzoek-verplaatsingsgedrag-vlaanderen-6>
- Kager, R., & L., Harms (2017). Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards an integrated urban mobility system. International Transport Forum Discussion Papers, No. 2017/23, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/ce404b2e-en>.
- Lee, J., Choi, K., & Y. Leem (2016) Bicycle-based transit-oriented development as an alternative to overcome the criticisms of the conventional transit-oriented development. International Journal of Sustainable Transportation, 10, nr. 10, pp. 975-984.
- Ploeger, J., & Oldenziel, R. (2022). Bicycle-Oriented Development: How the Dutch Railroad Shaped Urban Planning and Discovered Cyclists along the Way, 1960-1990. Journal of Urban History, 00961442221133080.
- Van Acker, M., Rybels, S., Machiels, T., Goethals, M., Vanoutrive, T., De Wever, H., ... & T. Coppens (2022). Grote plannen voor kleine stations: stationsvernieuwing als kernversterking. ONTO 06

Stijn Rybels (Stijn.Rybels@UAntwerpen.be) is onderwijsassistent binnen de master Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en sinds 2015 verbonden aan de onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling van de Universiteit Antwerpen. Hij werkt aan een doctoraat rond Active Transit Oriented Development waarmee hij inzicht wil geven in de ruimtelijke factoren die een transitie naar een actiever verplaatsingsgedrag kunnen bevorderen.