

NIEUWS

Professor Dirk Lauwers van de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning van de Universiteit Gent geeft zijn visie op **drie belangrijke evoluties in mobiliteit**: stations als knooppunten, voorstadsnetten en deelsystemen.

3 evoluties in de stedelijke mobiliteit van de toekomst



Professor Dirk Lauwers
AFDELING MOBILITEIT EN
RUIMTELIJKE PLANNING
VAN DE UNIVERSITEIT GENT

” Het treinverkeer neemt toe als gevolg van de vele files - waardoor men naar alternatieven voor de wagen zoekt - alsook door investeringen in de kwaliteit van treinen en stations

1 Stations als knooppunten
“Het treinverkeer neemt toe als gevolg van onder andere de vele files - waardoor men naar alternatieven voor de wagen zoekt - alsook door investeringen in de kwaliteit van treinen en stations. Hierdoor worden stations vaak erg dynamische plekken en echte knooppunten, niet enkel voor het openbaar vervoer, maar ook voor andere populairder wordende vormen van verplaatsen zoals fietsen”, opent Prof. Lauwers.

“De toegankelijkheid rondom het station wordt sterk verbeterd. Sinds kort worden ook fietssnelwegen aangelegd die aan het station opnieuw verknopen en aansluiting geven met andere vervoersmiddelen. Fietsen sluiten dikwijls perfect aan bij het langeafstandsvervoer, namelijk voor de laatste kilometers tussen het station en het werk, school of thuis. Wel wordt de nood aan bijkomende fietsenstallingen nog steeds fel onderschat en moet er meer aandacht gaan naar de veiligheid van die toevloed aan fietsers.”

2 Voorstadsnetten
Prof. Lauwers: “We moeten komen tot systemen met een hogere capaciteit die zich uitstrekken over de hele regio rondom een grote stad. Net zoals in de meest aantrekkelijke en dynamische steden kan dit ook in Brussel. Enerzijds via een optimaler gebruik van het reeds bestaande netwerk van spoorlijnen in een straal van 30 km rondom de stad, anderzijds moet er worden geïnvesteerd in bijkomende sporen en een eenvormig betaalsysteem dat aansluit op andere vormen van openbaar ver-

voer. De blauwdruk voor dat Gewestelijk Expresnet werd reeds twee decennia geleden opgemaakt.”

“In Antwerpen en Gent stoot men bij de verlenging van de tramlijnen tegen de grenzen van de acceptabele reistijden tot het centrum. Daarom moeten ook sommige bestaande spoorlijnen meer belang krijgen voor het stadsvervoer, met aangepaste voertuigen en frequenties.”

3 Deelsystemen
Prof. Lauwers: “In België kennen de systemen van fiets- en autodelen sinds kort een enorme opmars. In andere steden wereldwijd is het al enorm populair en veel beter uitgebouwd. ‘Sharing is the new having’ wordt wel eens gezegd. Er ontstaan dus volledig nieuwe vormen van mobiliteit die het midden houden tussen het klassieke openbaar en individueel vervoer.”

“Mensen gaan steeds meer delen en dus moeten ook die mobiliteitsvormen een plaats krijgen in de stationsomgeving van de toekomst, zodat men er makkelijk kan verknopen en overstappen op verscheidene vormen van openbaar vervoer. Het delen zorgt vaak voor een toename aan efficiëntie én keuzemogelijkheden. Men zal een gedeeld vervoersmiddel kunnen kiezen dat is aangepast aan het soort gebruik. Dit systeem kent in Europa en Noord Amerika een steile opmars bij jonge stedelingen, bij wie je het autobezit ziet afnemen.”

JORIS HENDRICKX
redactie.be@mediaplanet.com



Toekomst van Vlaanderen ligt in integratie van stad en infrastructuur

Bij duurzame ruimtelijke ontwikkeling is bereikbaarheid cruciaal. De stedelijke omgeving van de toekomst moet een gezonde samenhang hebben die is opgebouwd rondom makkelijk bereikbare knooppunten voor openbaar vervoer. De structuur voor dit openbaar vervoer is er al, maar moet beter worden benut en een centralere plaats krijgen in toekomstige ontwikkelingen. Uitleg door Miriam Ram, Projectleider Mobiliteit en Ruimte bij de Nederlandse denktank Vereniging Deltametropool.

▶ Wat houdt een ruimtelijke ontwikkeling rond die knooppunten in?

Deze benadering, ook wel transit-oriented development (TOD) genoemd, pakt infrastructuur en ruimtelijke ordening op een geïntegreerde wijze aan. Belangrijk daarbij is de uitbouw van een netwerk van knooppunten voor openbaar vervoer die een optimale aansluiting bieden. De frequentie van het passerende openbaar vervoer langs die knooppunten moet vervolgens worden verhoogd om wachttijden te minimaliseren en zo het openbaar vervoer toegankelijker te maken.

▶ Wat komt er - buiten het openbaar vervoer - nog bij kijken?

Ten tweede moeten er rond deze knooppunten geïntegreerde leefomgevingen worden uitgebouwd die gekenmerkt worden door een hogere bebouwingsdichtheid, gemengde functies en aandacht voor levenskwaliteit. Men vindt er op een steenworp een variëteit aan faciliteiten, winkels, kantoren en andere functies. Bijgevolg moeten deze buurten fiets- en voetgangersvriendelijk zijn. Voor niet aanwezige functies kan men dan toch nog makkelijk om de hoek het openbaar vervoer nemen, maar door de zelfvoorzienende aard van elke buurt zal de druk op dat openbaar vervoer en de autowegen alvast enorm verlagen. De noodzaak tot grote verplaatsingen wordt kleiner.



STATIONSPROJECT MECHELEN
 "Stations worden erg dynamische plekken en echte knooppunten", aldus Dirk Lauwers.
 FOTO: PRIVE



FOTO: PRIVE

Hilde Crevits over haar thuisstad Torhout:

“Stationsomgeving krijgt steeds meer een centrale rol”



Hilde Crevits
 VLAAMS MINISTER

zullen onze stad niet langer in twee splitsen, maar omgekeerd via een brede ondergrondse corridor de twee stadsdelen met elkaar verbinden.”

“Het station krijgt een centrale rol, en daarvoor dient de stationsomgeving als geheel te worden vernieuwd. Er zal een plein komen dat functioneert als een ontmoetingsplaats voor jongeren, en waar festiviteiten kunnen plaatsvinden. Verder zit ook de realisatie van een fietssnelweg naar twee omliggende gemeenten in het plan geïntegreerd, waardoor we de toekomstige mobiliteit kunnen uitbouwen vanuit het station als centrale schakel voor verschillende vormen van mobiliteit.”

▶ Hoe passen deze maatregelen in het groeiende belang van Torhout als kleine stad?

“Steden moeten een gunstig klimaat creëren voor hun inwoners en aantrekkelijk blijven om nieuwe mensen en bedrijven aan te trekken. Het centrum van Torhout beschikt over heel wat dienstverlening, het ziekenhuis en onderwijsinstellingen. Bovendien liggen we tussen Oostende, Brugge en Roeselare. Binnen dat gebied hebben we heel wat aantrekkingskracht. Uit onderzoek blijkt dat in de toekomst ook kleinere steden belangrijker worden, zeker als het gaat over dienstverlenende activiteiten.”

▶ Hoe zult u dit qua infrastructuur opvangen?

“Als we onze stad toekomstgericht willen laten leven, dan moeten we van het station een knooppunt van mobiliteit maken én tegelijk de verkeersslussen in de bredere rand opnemen in een geïntegreerd masterplan. Alle projecten hierrond moeten naadloos op elkaar aansluiten. Dit wil zeggen dat alle verschillende mobiliteitsvormen in rekening moeten worden gebracht en op elkaar moeten zijn afgestemd.”

“Zo zullen we aan het station meer dan 700 fietsenstallingen voorzien, evenals voldoende parkeerplaatsen. Het station kan enkel een portaalrol spelen als we mensen ook de gelegenheid geven om er zorgeloos over te schakelen. Meer dan ooit wordt het station van Torhout dus een gastvrije toegangspoort.”

JORIS HENDRICKX
 redactie.be@mediaplanet.com

▼ TECHNOLOGISCHE EVOLUTIE

Accurater verkeersmodel dankzij live data en routeplanner

■ Er bestonden reeds modellen die een macrobeeld geven van welke invloed maatregelen hebben op het verkeer. Wim Michiels van EuroStation ging echter nog een stap verder door live data te combineren met een inter- en multimodale routeplanner.

“We maakten met ReLive een verkeersmodel dat gebaseerd is op de live data van Be-Mobile. Vervolgens doen we aanpassingen en tonen het resultaat daarvan opnieuw in een routeplanner die je twee routes geeft: een die je vandaag zou nemen en een tweede die je zou nemen indien de maatregelen zijn genomen”, zegt Michiels.

Intra- en multimodaal

“Bovendien wilden we inter- en multimodaal werken. We hebben de routeplanner daarom uitgebreid, zodat wanneer er een nieuwe tramlijn wordt toegevoegd, je ook meteen kan zien of dat een alternatief traject kan zijn voor de wagen. Dit geeft niet enkel inzichten aan de gebruiker, maar ook aan stakeholders zoals de openbare vervoersmaatschappijen, de wegbeheerders en de steden.”

Michiels: “Men kan nu goed vergelijken en kiezen welke combinaties van verplaatsingen het snelste en efficiëntste zijn. Ik ben ervan overtuigd dat het resultaat hiervan zal zijn dat men vaker zal kiezen voor het openbaar vervoer in combinatie met andere vervoersmiddelen, omdat het sneller is.”

▶ Hoe belangrijk is een geïntegreerde aanpak?

Het vinden van geïntegreerde oplossingen is cruciaal. De Vlaamse Ruit is, net zoals de Nederlandse Randstad, een samenhangend geheel dat zich gedraagt als één grote stad. Als alle kort op elkaar liggende steden zich blijven terugplooiën binnen hun stadsmuren, dan is duurzame ontwikkeling bijzonder moeilijk. Het aantal knooppunten moet doorheen het hele gebied worden verhoogd en verder uitgebouwd. Via samenwerking en afstemming komt men veel verder.

▶ Wat dan met het contrast tussen druk en minder druk bevolkte gebieden?

Vlaanderen beschikt alvast over een zeer goed uitgebouwd spoornetwerk dat helaas nog niet optimaal wordt gebruikt. Vooral in de minder bevolkte gebieden is het vaak niet zo evident om tot bij een station te raken. Als men er al geraakt, dan is de frequentie van passerende treinen laag. Die mensen zijn dan eerder geneigd om de wagen te blijven nemen voor hun verplaatsing richting de steden. Dat zorgt dan voor het dichtslibben van wegen rondom die steden. Iedereen heeft dus baat bij een beter knooppuntennetwerk.

JORIS HENDRICKX
 redactie.be@mediaplanet.com



Miriam Ram
 PROJECTLEIDER
 MOBILITEIT EN
 RUIMTE BIJ DE
 NEDERLANDSE
 DENKTANK
 VERENIGING
 DELTAMETROPOOL