



UA

**WIE:**  
Stijn Rybels

**FUNCTIE:**  
Architect-  
stedenbouwkundige en  
onderwijsassistent aan  
de Universiteit Antwerpen  
(Onderzoeksgroep voor  
Stadsontwikkeling).  
Hij werkt aan een  
doctoraatsonderzoek  
over Active Transit/Travel  
Oriented Development  
(ATOD) en de kenmerken  
van compacte, levendige  
en befietsbare  
stationsomgevingen.

**AANTAL FIETSEN**  
Een stads-, een vouw-,  
een trekking- en een  
elektrische bakfiets.  
Aangevuld met een Blue-  
bike- en een Velo-pasje.

**FAVORIETE FIETS**  
De elektrische bakfiets.  
Soms is hij zwaar beladen,  
met boodschappen maar  
evengoed reisbedjes  
voor een logeerpartijtje,  
maar het is ook geweldig  
om de bak te vullen  
met de dochters en hun  
vriend(innet)jes.

## OVER HOE MOBIEL JE KUNT ZIJN MET DE FIETS (EN DE TREIN)

Onder het motto *practice what you preach* leven wij met ons gezin in een levendige wijk, vlak bij een treinstation en zonder (eigen) auto. De fiets is voor ons het vervoermiddel bij uitstek. Gaan we er eens wat verder op uit, dan springen we op de trein met de vouwfiets en de fietskar om ook de *last mile* daarmee af te leggen. Kortom, wij kunnen erg mobiel zijn met de fiets en de trein, zelfs met twee peuters van bijna twee jaar. Niet alles verloopt altijd even vlot. Probeer maar eens met een dubbele fietskar op het perron te geraken – en in de trein! Toch bevinden we ons in een zeer geprivilegieerde positie. Niet iedereen kan op een goed bereikbare plaats wonen, over verschillende (duurzame) vervoersmodi beschikken en alle doordeweekse verplaatsingen met de fiets maken. Terwijl dit vanuit verschillende perspectieven de meest evidente levenswijze zou moeten zijn.

We moeten dus blijven inzetten op levendige en vooral bereikbare kernen en bestemmingen voor iedereen. Zo is er in België nog een enorm (onontgonnen) potentieel voor de integratie van fiets en trein. In Nederland komt om en bij de 40% van alle treinreizigers met de fiets naar het station, in Vlaanderen ligt dat aandeel maar op 13% (en cijfers hieromtrent ontbreken vaak). We horen vaak dat onze versnipperde ruimtelijke structuur een performant openbaarvervoersysteem in de weg staat. Maar de densiteit van ons spoorwegennetwerk in combinatie met de flexibiliteit van de fiets als voor- en natransport kan net verder gelegen dorpskernen en verkavelingen aansluiten op het spoor. Stationsomgevingen moeten dan wel zodanig zijn ingericht dat ze actieve verplaatsingen mogelijk maken. Dat houdt meer in dan degelijke en veilige fietsenstallingen aanbieden. Stations moeten aangename en levendige verblijfsplekken worden met een mix aan voorzieningen en gebruikers. Zo worden deze omgevingen niet enkel plekken waar infrastructuren kruisen of vervlechten of waar vervoerswijzen interfereren, maar volwaardige (stads-) wijken. Onder de noemer knooppuntontwikkeling werd de voorbije jaren geïnvesteerd in de 'grotere' stations. De kleinere stations hebben die aandacht nog niet gekregen, maar net daar is er nog een enorm potentieel voor de fiets-treincombinatie. Uiteraard kunnen we niet elk station ombouwen tot levendig fietstransferium, maar met een doordachte inrichting van specifieke stations op een bepaalde treincorridor kunnen we deze transitie inzetten. Fietsers zijn immers bereid om een station over te slaan in ruil voor betere voorzieningen en treindiensten.

Bovendien moeten we er ook voor zorgen dat onze bestemmingen bereikbaar worden. Ofwel door ze te clusteren rond openbaarvervoersknooppunten ofwel door in te zetten op een befietsbare *last mile*. Dit impliceert een doorgedreven locatiebeleid ondersteund door goede fietsinfrastructuur vanuit de knooppunten naar de bestemmingen én een verdere uitbreiding van het deelfietsenaanbod aan de bestemmingskant.

Tot slot: het fiets-treinsucces staat of valt met robuuste dienstverlening. Terwijl er op dit moment miljarden worden geïnvesteerd in nieuwe auto-infrastructuur, moet het openbaar vervoer het jaar na jaar met minder doen. Hopelijk kan de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS ons weer op het juiste spoor zetten naar een minder autoafhankelijke toekomst.