Vlaamse overheid | Provincie Antwerpen | provincie Limburg | Provincie Oost-Vlaanderen Voor ieder van ons | VLAAMS-BRABANT | west-vlaanderen de gedreven provincie

STUDIEDAG "FIETSSNELWEGEN EN STATIONSOMGEVINGEN" BRUSSEL – 17/02/2020

Verslag en evaluatie

Patrick Maes / Joris Willems

Inhoud

1. Aanleiding, opzet en Doel van de studiedag ... 3
1.1. Aanleiding ... 3
1.2. Opzet ... 3
1.3. Doel ... 4
2. Samenvatting van de inleidingen ... 4
2.1. Toelichting over typen stationsomgevingen ... 4
Herkomststation ... 4
Bestemmingsstation ... 4
"Weide"-station ... 5
Overstapstation ... 5
2.2. Toelichting over de ontwerpprincipes en -standaarden voor fietssnelwegen in Vlaanderen ... 5
2.3. Analyse van Nederlandse voorbeelden ... 7
Etten-Leur ... 7
Prinsenbeek ... 7
Breda ... 8
Lage Zwaluwe ... 8
Dordrecht-Zuid ... 8
Dordrecht ... 8
Zwijndrecht ... 9
Nijmegen ... 9
Nijmegen-Lent ... 9
Samenvattende conclusies Nederlandse voorbeelden ... 9
3. Resultaten van de workshop ... 11
3.1. Voorbereidende vragen ... 11
3.2. Uitgewerkte cases ... 12
Stationsomgeving Aarschot (groep 1) ... 12
Stationsomgeving Aarschot (groep 2) ... 13
Leuven ... 13
Sint-Katelijne-Waver ... 14
Tongeren ... 14
Vilvoorde ... 14
4. Evaluatie en aanbevelingen ... 16
4.1. Bekijk de tracering van fietssnelwegen op diverse schaalniveaus ... 16
4.2. Maak ruimte ... 16
4.3. Hou rekening met de eigenheid en typering van de stations ... 16
4.4. Benut de eigenheid van de twee kanten van een station ... 17
4.5. Deelnemende organisaties ... 19

1. AANLEIDING, OPZET EN DOEL VAN DE STUDIEDAG

1.1. AANLEIDING

Diverse projecten om in Vlaanderen fietssnelwegen op een veilige en duurzame manier door of langs stationsomgevingen te leiden, hebben geleid tot soms fundamentele discussies over de ontwerpprincipes in GBC's en projectstuurgroepen. Concreet stelden zich o.a. de volgende vragen:

- Wat is de gewenste voorrangsstatus van fietssnelwegen in stationsomgevingen? Moeten ze absolute voorrang krijgen op andere verkeersdeelnemers, en zelfs op voetgangers? Of juist niet?
- Hoe herkenbaar moeten fietssnelwegen zijn in stationsomgevingen?
- Hoe verhoudt het tracé van fietssnelwegen zich tot b.v. de parkeerzones, looproutes, bushaltes, ...? Mogen fietssnelwegen b.v. (gemengd) over parkeerterreinen lopen?
- Zijn er algemene ontwerpprincipes te destilleren voor fietssnelwegen in stationsomgevingen?
- ...

1.2. OPZET

Daarom werd op initiatief van het Departement MOW en in samenwerking met de provincies een studiedag georganiseerd om gezamenlijk inzichten te verwerven rond het ontwerp van nieuwe fietssnelwegen in of in de buurt van stationsomgevingen.
De opzet voor de studiedag was als volgt:

- Theoretische uiteenzetting over type stationsomgevingen
- Toelichting over de huidige ontwerpprincipes en -standaarden voor fietssnelwegen die door de Vlaamse provincies worden gehanteerd.
- Analyse van enkele Nederlandse voorbeelden over de tracering van fietspaden en snelfietsroutes in stationsomgevingen
- Een gezamenlijke workshop en ontwerpoefening voor enkele concrete stationsomgevingen in Vlaanderen

Het Departement MOW zal vervolgens dit verslag van de studiedag voorleggen aan alle deelnemende partners. Alle opmerkingen hierop zijn welkom, zowel op de inhoud als op mogelijke vervolgstappen om nog beter samen te werken rond projecten met fietssnelwegen in stationsomgevingen.[1]

[1] De opmerkingen op de eerste versie van dit 'verslag van de dag' werden besproken via een Teams-overleg op 15 mei 2020. Het resultaat van dat overleg zijn deze definitieve versie van het 'verslag van de dag' én afspraken over een geïntegreerde visienota over fietssnelwegen in stationsomgevingen (gebaseerd op de bestaande nota met inrichtingsprincipes van de provincies, de workshop en de interne inrichtingsprincipes van NMBS)

1.3. DOEL

De afdeling Beleid van het Departement MOW wil met deze studiedag en het bijhorende verslag:

- Kennis en ervaringen bundelen en bezorgen aan AWV als input voor het Vademecum fietsvoorzieningen.
- Een aantal ontwerpprincipes en aandachtspunten voor fietssnelwegen in stationsomgevingen voor heel Vlaanderen bundelen en onder de aandacht brengen bij alle betrokken partners.
- Bij alle partners de reflex aanwakkeren om vroeger in het proces na te denken over deze ontwerpprincipes.
- De mogelijkheid aftoetsen om onderling beter af te stemmen welke stationsomgevingen prioritair zijn en welke functie ze vervullen in het mobiliteitsnetwerk.

2. SAMENVATTING VAN DE INLEIDINGEN

2.1. TOELICHTING OVER TYPEN STATIONSOMGEVINGEN

Stations en stationsomgevingen zijn er in verschillende soorten. Elk station heeft zijn eigen kenmerken waarbij de fiets ook telkens een specifieke plaats inneemt. Een klassiek vervoersplanologisch concept gaat uit van 4 typen, met de bijbehorende kenmerken:

Herkomststation

- Ligging in of kortbij grotere woongemeenten met uitgaande pendel
- Eigen fiets als belangrijk(ste) voortransport
- Zeer hoge piekconcentraties, vooral 's morgens
- Difuse herkomstpatronen
- Grote interferentie tussen bus- en fietsverkeer
- Aandachtspunten voor het fietsverkeer: vlotte toegang tot voldoende en kwalitatieve fietsstallingen noodzakelijk
- Voorbeelden: Beveren-Waas, Herentals, Tienen, ...

Bestemmingsstation

- Ligging in of nabij grote werk- en schoollocaties met ingaande pendel
- Voetganger en O.V. als belangrijkste natransport, gebruik eigen fiets relatief beperkt
- Wel kansen voor deelfietsen
- Hoge piekconcentraties, zowel 's morgens als 's avonds
- Vnl. voetgangerszone
- Aandachtsputnen voor het fietsverkeer: vaak ook aankomstpunt voor de lange afstandsfietser, ruimte nodig voor randactviteiten (fietsverhuur en -herstel, horeca, ...), verblijfskwaliteit primeert.
- Voorbeelden: Brussel N-C-Z, Antwerpen-C.

"Weide"-station

- Ligging tussen woon- en werkgebieden
- Auto als belangrijkste voortransportmiddel, dan lange afstandsfietser, O.V. relatief beperkt
- Relatieve spreiding van verkeersstromen over tijd en ruimte
- Aandachtspunten voor fietsverkeer: goede en ruime P+R en B+R, doorgang van snelle fietsers en fietsroutes, diefstalveilige fietsstallingen met sociale controle, grote interferentie tussen parkeren en doorgaande fietsers
- Voorbeeld: Noorderkempen

Overstapstation

- Ligging tussen woon- en werkgebieden
- Kruising van spoorlijnen, soms buiten de stedelijke kernen
- Overstap tussen treinen of tussen treinen en belangrijke buslijnen
- Hoge piekconcentraties, zowel 's morgens als 's avonds
- Aandachtspunten voor het fietsverkeer: grote potentie voor de (lange afstands-) fietser als voortransport, vlotte toegang tot voldoende en kwalitatieve fietsstallingen.
- Voorbeelden: Denderleeuw, Mechelen

Vrijwel alle stations zijn een combinatie van de bovenstaande typen, maar meestal is er wel één type dominant. Zo is b.v. Leuven of Gent-Sint-Pieters een redelijk evenwichtige combinatie van een herkomst- en bestemmingsstation.

2.2. TOELICHTING OVER DE ONTWERPPRINCIPES EN -STANDAARDEN VOOR FIETSSNELWEGEN IN VLAANDEREN

Gelet op de maatschappelijke uitdagingen (gezondheid, congestie, klimaat, ...) is er de laatste jaren veel aandacht besteed aan het verduurzamen van de modal split en met name het verhogen van het fietsgebruik. Voor het faciliteren van functionele verplaatsingen over langere afstand zijn fietssnelwegen een uitstekend middel.
Het functioneel fietsnetwerk (FF) is opgebouwd uit drie niveaus:

1. De fietssnelwegen vormen de hoofdroutes van het FF en verbinden belangrijke steden en gemeenten
2. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) verbindt steden en gemeenten met de deelgemeenten en belangrijke attractiepolen. Het vormt een breedmazig net tussen de fietssnelwegen en omvat dus de aanvoerroutes voor de fietssnelwegen.
3. Het lokaal functioneel fietsroutenetwerk (LFF) is een fijnmazig net bedoeld voor lokale verplaatsingen naar lokale attractiepolen binnen de gemeenten.

Aangezien de Vlaamse provincies vanaf het begin een sleutelrol hebben vervuld bij de opmaak en uitrol van het functioneel fietsroutenetwerk, hebben ze de laatste jaren gaandeweg ook een ontwerpstandaard ontwikkeld voor fietssnelwegen.
De principes voor de uitbouw en ontwerp van fietssnelwegen zijn universeel:

- Direct in afstand en tijd
- Veilig
- Samenhangend qua route, netwerk en gebruik
- Zeker en voorspelbaar
- Herkenbaar
- Kwaliteitsvol

Naar inrichting vertaalt zich dit in o.a.:

- Comfortabele verharding, bij voorkeur asfalt
- Netto breedte van 4m, plus de noodzakelijke buffer- en schrikruimtes.
- Rechtlijnig, met bochtstralen van minimaal 35m
- Hellingsgraden van maximaal 4%
- Ongelijkvloerse kruisingen bij kruisingen van spoor- of waterwegen, primaire en secundaire wegen
- Fietsers in de voorrang bij (gelijkgrondse) kruisingen met lokale wegen. Zie ook voorrangssituatie op fietssnelwegen
- Passende verlichting
- Vrij van belemmeringen zoals paaltjes en versmallingen.

Vervolgens wordt ingegaan op fietssnelwegen in stationsomgevingen. Juist de interactie is interessant omdat de fietser een zeer grote actieradius heeft bij voor- en natransport bij het O.V. en ook een ruimte-efficiënte toeleverancier is voor het O.V. Als zodanig is er een zeer sterke synergie tussen deze modi. In dit kader past ook de uitbouw van de mobipunten.

De algemene principes voor de aanleg van fietssnelwegen in stationsomgevingen volgens NMBS Stations Environment zijn:

- Het STOP-principe: faciliteren doorgaande als plaatselijke fietsers, ontvlechten, duidelijke kruisingen met voetgangers, ...
- Scheiding van verkeersstromen. (en een duidelijke signalisatie bij kruisingen van voetgangers, dus liefst geen shared space)
- Goede verbinding met de fietsstallingen.
- Lagere snelheid in de directe stationsomgeving.
- Geen fietsers gemengd over de stationsparkings.
- Maximale ontvlechting
- Daarnaast moeten de basis-inrichtingsprincipes voor de fietssnelwegen ook in stationsomgevingen zoveel mogelijk worden gevolgd.

Vervolgens wordt gekeken hoe de principes kunnen worden toegepast in de typologie van de stations die volgens de NMBS worden gehanteerd. De NMBS hanteert vooralsnog een eenvoudige typering van A-, B- en C-stations waarbij de grootte van de stations het belangrijkste onderscheidend criterium is. A-stations (meestal in de grote steden, Gent, Antwerpen, Mechelen, ...) moeten altijd ongelijkvloers gekruist worden en staat een vlotte aantakking naar de fietsstallingen en stations voorop. C-stations (de gewone stopplaatsen, meestal zonder bemand station) worden meestal gelijkvloers gekruist, en bij B-stations kan dat op beide manieren. Bij gelijkvloerse kruisingen en de verkeersafwikkeling in de buurt van de B- en C-stations dient men zoveel mogelijk aandacht te besteden aan:

- Duidelijke materialisatie en inrichting, aandacht voor o.a. blindegeleiding
- Maximale ontvlechting en zichtbaarheid
- Looplijnen
- Samenbrengen van kruisingen op logische plaatsen, en deze accentueren

Inrichting blijft uiteraard maatwerk, maar de algemene principes moeten best wel zoveel mogelijk gerespecteerd worden. De belangrijkste uitdagingen zijn in de praktijk meestal de beperkte ruimte, de vele verkeersstromen, de vele stakeholders, planprocessen, timing en de (regelgeving m.b.t.) overwegen. Belangrijke toekomstige ontwerpvragen betreffen o.a.:

- De manier waarop voetgangersstromen moeten worden gekruist
- De (gewenste of maximum) snelheid van de fietser in de directe stationsomgeving
- De interactie met het stationsparkeren

2.3. ANALYSE VAN NEDERLANDSE VOORBEELDEN

Ter inspiratie voor de workshop zijn in Nederland enkele stationsomgevingen bezocht om te kijken op welke manier belangrijke fietsroutes door of langs de stationsomgevingen worden geleid. Er zijn stations onderzocht van diverse grootte en type, waarbij ze werden getypeerd volgens het klassieke vervoersplanologische model (herkomst-, bestemmings-, weide-, overstapstation) dat ook zijn oorsprong vindt in de Nederlandse literatuur vanaf de jaren 1980.
Nederland maakt ook werk van de uitbouw van hoogwaardige fietspaden en -routes over de lange afstand, bij hen *snelfietsroutes* genoemd. Maar de uitbouw is nog volop bezig, en behalve enkele segmenten is het netwerk zeker nog niet afgewerkt. De analyse richt zich op de route Etten-Leur - Breda en op de corridor Breda - Dordrecht - Rotterdam. Ook het station Nijmegen is bekeken, als onderdeel van de reeds gerealiseerde snelfietsroute Arnhem - Nijmegen.

Etten-Leur

- Typisch herkomststation
- Gratis P+R aan beide kanten van het station
- B+R aan beide kanten van het station
- Kruising over de spoorlijn gebeurt gelijkvloers
- Snelfietsroute richting Breda start aan de noordkant van het station (aan de andere kant van het centrum)
- Nergens worden fietsers gemengd met autoverkeer, fietsroutes of -paden lopen niet over de parking.
- Aan de kant van het centrum (zuidkant) is er een klein pleintje en wordt aangesloten op lokale fietspaden en -routes, die via een fietssuggestiestrook de lokale wegen volgen.

Prinsenbeek

- Typisch herkomststation, beperkt weide-station
- Beperkte P+R

- B+R aan beide kanten van de spoorlijn
- Kruising over de spoorlijn gebeurt ongelijkvloers, via een vlotte verbinding (fietsen blijft mogelijk)
- Kruising van diverse belangrijke fietsroutes, o.a. de snelfietsroute Etten-Leur - Breda
- Volledig gescheiden verkeersafwikkeling tussen fietsers, auto's en voetgangers. Fietspaden worden rond de P+R geleid.

Breda

- Combinatie herkomst- en bestemmingsstation
- P+R aan beide kanten van de spoorlijn, aan de noordkant (buitenkant centrum) veel groter.
- B+R aan beide kanten van de spoorlijn
- Stationsplein aan de zuidkant (kant centrum) heeft duidelijk ook verblijfsfunctie en is ontworpen als een gemengde zone met weinig autoverkeer en gemengd fietsverkeer over de lokale straten.
- Snelfietsroute loopt aan de noordkant, volledig gescheiden van het auto- en voetgangersverkeer. Scheiding tussen voetgangers en fietsers is zeer manifest aangebracht. Fietsers hebben hier voorrang op kruisend verkeer. Er is een directe toegang tot de B+R vanaf de snelfietsroute
- Kruising met de spoorlijn is ongelijkvloers (tunnels)

Lage Zwaluwe

- Typisch weidestation (± 5 km van de dichtstbijzijnde kern) op de corridor Breda-Rotterdam
- Ruime en gratis P+R aan beide kanten van de spoorlijn
- Beperkte B+R aan beide kanten van de spoorlijn
- Geen aansluitende snelfietsroutes, enkel lokale fietsroutes, de gemengd of semi-gemengd (fietssuggestiestrook) met het autoverkeer naar het station worden geleid
- Kruising met de spoorlijn is ongelijkvloers, maar van slechte kwaliteit (loopgoot naast de trap)

Dordrecht-Zuid

- Klein herkomststation
- Zeer lokale bediening
- Beperkte fietsstalling en faciliteiten aan centrumkant
- Geen autoparking
- Grotendeels gemengde zone, maar met goede fietsverbindingen naar het station

Dordrecht

- Combinatie herkomst-bestemmingsstation
- Onderdeel van snelfietsroute Dordrecht - Rotterdam
- Beperkte P+R aan zuidkant (andere kant hoofdgebouw)
- Gemengde zone aan de noordkant (voorkant) stationsgebouw (voetgangers, K+R, fietsroute)
- B+R aan beide kanten van het station, aan de noordkant (voorkant) van het station veel ruimer en kwalitatiever uitgebouwd en direct ontsloten door de snelfietsroute
- Aan de zuidkant sluiten lokale fietsroutes aan op de B+R (via het Weizigtpark)

- Vrijliggende fietsinfrastructuur aan beide kanten, nergens gemengd met auto
- Hoofdfietsroute loopt aan de noordkant (voorkant) van het stationsgebouw als officieel fietspad, tussen het stationsplein, de voetgangerszone en de auto-infrastructuur, zonder evenwel een harde scheiding.
- Overstekende voetgangers via een "oversteeksuggestie-zebra" over het fietspad naar het stationsgebouw
- Sterke scheiding fietsers en overig verkeer buiten de directe stationsomgeving.
- Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn

Zwijndrecht

- Combinatie herkomst-weidestation
- Onderdeel van de snelfietsroute Dordrecht - Rotterdam
- P+R aan de westkant van het station (buitenkant centrum)
- B+R aan beide kanten van het station
- Snelfietsroute loopt aan de westkant van het station, aan de buitenkant van de P+R (geen conflicten met voetgangers vanaf de P+R naar het station.
- Verbinding tussen snelfietsroute en B+R gebeurt IN de voorrang
- Stationsplein (kant centrum) is gemengde zone, ook de toegang naar de B+R
- Lokale fietspaden lopen langs de lokale wegen en straten (maar dus niet over het plein)
- Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn

Nijmegen

- Combinatie herkomst-bestemmingsstation
- Onderdeel van de snelfietsroute Arnhem - Nijmegen
- Beperkte P+R
- Grotendeels gemengd ("shared space") over het stationsplein zelf
- Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn

Nijmegen-Lent

- Combinatie herkomst-weidestation
- Enkel B+R
- Toeleidende fietspaden in de voorrang, dwars door de B+R
- Ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn

Samenvattende conclusies Nederlandse voorbeelden

- Steeds veel aandacht voor fietsers: infrastructuur aanwezig waar nodig (niet in autogericht weide-station)
- Dubbele benadering in grotere (gemengde) stations: doorgaande fiets bewegingen los van bestemmingsverkeer (hiërarchische structuur op meso/macroniveau)
- Vrijwel steeds conflictvrij met auto

- Fietsverkeer gebeurt nergens gemengd met parkeerbewegingen en fietsroutes lopen dan ook nooit over parkeerterreinen
- (Semi-)gemengd verkeer op grotere stationspleinen, ook waar de snelfietsroute door- of langsloopt
- Er wordt steeds de nodige ruimte vrijgemaakt voor de aanleg van de fietspaden en -routes
- Herkenbaarheid en continuïteit van de doorgaande fietsroute is voor verbetering vatbaar
- Men maakt duidelijk onderscheid tussen de functionaliteit van twee kanten van een station.

3. RESULTATEN VAN DE WORKSHOP

3.1. VOORBEREIDENDE VRAGEN

Ter voorbereiding van de workshop werden aan de deelnemers een drietal vragen gesteld. De antwoorden zijn hieronder weergegeven.

Vraag 1
Moet een fietssnelweg duidelijk herkenbaar blijven in een stationsomgeving? Of is dit een contradictio in terminis (cfr. "stadsautoweg")

- 29: JA
- 1: NEE
- 9: Afhankelijk van de situatie: grootte, type station. Herkenbaarheid route blijft wel steeds belangrijk
- Hamvraag blijft wel hoe het faciliteren van doorgaand fietsverkeer te combineren is met veilige kruisingen voor voetgangers

Vraag 2
Aan welke functionele eisen moet een fietssnelweg in een stationsomgeving voldoen (STOP-principe, mate van conflictvrijheid, doorgaand karakter behouden, hiërarchisch of diffuus systeem, voorrang, ...)

- Aparte bedding
- Ander gedrag nodig indien ruimte ontbreekt
- Zoveel mogelijk conflictvrij
- Directe toegang naar B+R
- STOP ondergeschikt aan veiligheid
- Scheiden of max. 25 km/u
- Minder prominent in directe stationsomgeving
- "Afrit" naar station
- FSW zelf conflictvrij met alle andere verkeer
- Zichtbaar, vlot bereikbaar
- Ontwerp op maat
- Duidelijke loop- en fietslijnen
- STOP-principe aan de grotere stations
- Volledig conflictvrij aan de kleinere stations
- Stopplaatsen zijn attractiepolen
- Aftakpunten naar vertraagde zones
- FSW hoeft niet vlak langs station
- Voetganger is prioritair maar mag comfort van de fietser niet schaden, scheiding waar mogelijk
- STOP onvoorwaardelijk volgen
- Conflictpresentatie, voorrang fietser niet doorduwen

- Gemengde omgeving
- Oversteken voetgangers bundelen
- Duidelijke signalisatie naar fietsstalling
- Geen gemengd fiets/voetpad
- FSW hoeft niet altijd in de voorrang (maar moet wel herkenbaar blijven)
- Maatwerk, STOP is oké, maar uitzonderingen zijn mogelijk (mits aangepaste snelheid)

Vraag 3
Moeten fietssnelwegen in alle stations op basis van dezelfde uitgangspunten worden vormgegeven? (Of moeten we onderscheid maken naar type stations?)

- 5: JA
- 17: NEE
- 17: Genuanceerd, afhankelijk van de situatie
    - Afhankelijk van type station
    - Maatwerk
    - Typologie is wenselijk
    - Standaarden per specifieke situatie
    - Uniformiteit blijft wel cruciaal
    - Te bekijken i.f.v. aantal voetgangers
    - Uniform logo voor FSW
    - Herkenbaarheid en "self explaining"
    - Een "basis- of minimumpakket" voor alle FSW
    - Geen valse illusies wekken (naar conflictvrijheid)
    - Duidelijke markering tussen fietsers en voetgangers
    - Oversteekplaatsen voetgangers moeten duidelijk zijn
    - Conflictpresentatie en zichtbaarheid

3.2. UITGEWERKTE CASES

In de workshop worden de contouren geschetst voor het tracé van fietssnelweg in enkele Vlaamse cases.[2] De belangrijkste bevindingen en visies zijn als volgt:

Stationsomgeving Aarschot (groep 1)

- Combinatie herkomst- en bestemmingsstation
- Ligging kortbij het centrum, met grote P+R (recent betalend)
- FSW dwarst de sporen via fietsbrug en loopt nu centraal door parking
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - Station als bestemming dus aansluiting op fietsstalling, maar ook doorgaande FSW
    - Ontwikkeling hoofdroute via achterzijde

[2] Deze stationsomgevingen werden eerder toevallig gekozen en het is niet de bedoeling om de bestaande ontwerpen of het reeds geleverde studiewerk voor deze specifieke dossiers in twijfel te trekken. De cases werden bekeken met een 'frisse blik' en zonder rekening te houden met specifieke omstandigheden en/of voorgeschiedenis. Het was de bedoeling om hier heel vrij over te kunnen brainstormen en om enkele algemene principes toe te passen.

- ‘Platte’ brug over Demer
- Herschikking parking
- Conflictvrije passage over stationstoegang
- Belangrijke doorgaande route langs spoor
- Beperkt eenrichtingsverkeer op diverse wegen
- Aansluiting op fietsstallingen liefst voor stationsingang
- Conflict op uitrit fietsbrug verdwijnt: huidige rijweg voor station vervalt immers
- Parking vooraan enkel K+R
- Busstation krijgt centrale inrit en visgraatperrons

Stationsomgeving Aarschot (groep 2)

- Combinatie herkomst -en overstapstation
- Ligging station is goed: ten oosten de kern, ten westen bedrijvenzone
- Mogelijkheid om doorgaande FSW – functioneel te scheiden: snel doorgaand achter station, functioneel ontsluitende – toegang binnenstad aan de voorzijde)
- Verknoping van de vele fietssnelwegen
- Verknoping van de vele spoorverbindingen (overstap – mogelijkheden)
- Weideparking maakt vele ontwikkelingen onmogelijk
- Sterke verkeerstechnische invulling – veel markeringen….
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - De ligging aan de rand van de stad maakt dat er vlootevlootevlotte verbindingen voor voetgangers moeten zijn, bedrijvenzone ligt aan de westkant, ook dit is te voet haalbaar; het station is dus ook een knooppunt voor doorgaande voetgangersstromen
    - Knooppunt van verschillende fietssnelwegen – stallingen enten aan de passerende, ook aan de “functionele kant” voldoende fietsenstallingen voldoen
    - Functie voor een belangrijk hinterland – voldoende parkeerplaatsen zijn dus nodig

Leuven

- Combinatie herkomst- en bestemmingsstation
- FSW loopt aan de kant van de Martelarenlaan, met fietsbrug en goede link naar het centrum, sterk ontvlochten
- Veel fietsstallingen aan beide kanten van de spoorlijn
- Shared space aan busstation is voor voetgangers vaak moeilijk. Ook voor fietsers zijn er vaak conflicten met het busverkeer
- Weinig ruimte voor bewaakte fietsstallingen
- Missing link tussen FSW van Aarschot naar FSW achter het station
- Veel randvoorzieningen (cafés, provinciehuis, VAC, stadskantoren, …)
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - Er zijn voldoende parkeerplaatsen
    - Extra busperrons zijn wenselijk
    - Oversteek FSW over Martelarenlaan
    - Statuut FSW ‘aftakkingen’ worden in vraag gesteld
    - P+R: best in de tunnel. Het eerste kwartier is gratis, maar niet goed geweten
    - Grootste stromen zijn al ontvlochten, volledige ontvlechting niet mogelijk

Sint-Katelijne-Waver

- Gemengd station
- FSW loopt over parking
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - Knippen spoorweglei, puur lokaal verkeer nog gemengd met FSW
    - Natransport naar industrie? VOM, blue bike?
    - Parkeren aan de westzijde
    - Fietsparkeren aan beide zijden voor de brug te vermijden.
    - Extra onderdoorsteek voor de voetganger, betere en comfortabelere toegang voor de reizigers
    - Tunnel is mogelijk meer aangewezen zowel voor fiets als voetgangers.
    - Bus afleiden naar station lijkt niet aangewezen, dus proberen dichter bij het station te laten halteren op de rijweg.
    - Kiss en Ride mogelijk ook aan de westzijde

Tongeren

- Vnl. herkomststation
- Grote, gratis parking aan kant centrum
- Tracé FSW voorzien aan voorkant station (kant centrum)
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - FSW best aan oostkant van spoorlijn (buitenkant centrum)
    - Onteigeningen wel nodig.
    - P+R eveneens aan oostkant, op restruimtes die daar voorhanden zijn
    - Te overwegen of oude stationsgebouwen aan de westkant kunnen worden afgebroken voor meer fietsstallingen en pleinfunctie.

Vilvoorde

- Gemengd station (herkomst-, bestemmings-, en feitelijk ook weidestation)
- Goede verbinding met Brussel
- Enorm veel potentieel om vanaf hier rechtstreeks met de fiets naar Brussel te rijden
- Knoooppunt van FSW : oost-westtracé volgt N221
- Krachtlijnen nieuw ontwerp:
    - Integratie in CAT-site
    - FSW achter busstation en via een nieuwe tunnel
    - Parkstraat wordt geknipt, enkel busverkeer is nog mogelijk
    - Goede fietsverbindingen naar nieuwe ontwikkelingen: gebundeld of apart met FSW (afhankelijk van scenariokeuze)
    - Vilvoorde strategisch interessant: verbinding Brussel en industrie/werkgelegenheid → inzetten op modal shift
    - Sociale veiligheid verhogen (tussen spoor en industrie)
    - Herinrichting van het busstation en goede koppeling met station
    - Aftakking naar bedrijventerreinen: F215
    - Fietsenstalling: 5000 stuks met uitbreidingsmogelijkheden en volledig uitgerust (verschillende soorten types en gebruikers)

- Autoparkeren niet gewenst (afbouwen weide-functie)
- Aantal autobewegingen laten dalen door circulatieplan – aan station enkel voetgangers, fietsers, bussen, taxi's

4. EVALUATIE EN AANBEVELINGEN

4.1. BEKIJK DE TRACERING VAN FIETSSNELWEGEN OP DIVERSE SCHAALNIVEAUS

Om alle kanten van het station zo goed mogelijk te kunnen ontwerpen, gelet op hun kenmerken en functionaliteit, wordt voor de tracering van de fietssnelwegen best van een hoger schaalniveau vertrokken. Door wat ruimer te kijken dan de eigenlijke stationsomgeving kan beter worden bepaald of en waar de fietssnelweg de spoorlijn kan kruisen om zodoende aan de meest optimale kant van het station uit te komen. Zo worden de meeste en zwaarste conflicten aan het eigenlijke stationsplein, dat meestal de drukste en meest diffuse zone is, structureel voorkomen, aangezien hier enkel nog lokaal fiets- en voetgangersverkeer aanwezig is.
De andere kant van het station en de sporenbundel kan dan meer worden ingericht als een verkeerszone voor autoverkeer, P+R, en gescheiden fietssnelwegen, die dan in de voorrang kunnen worden gebracht.

4.2. MAAK RUIMTE

Uiteraard vraagt een consequent doorgetrokken en herkenbaar tracé de nodige ruimte. Die ruimte is in stationsomgevingen meestal erg schaars. Waar onteigeningen voor auto-infrastructuur zelden worden gecontesteerd, is dit voor fietsinfrastructuur nog veel minder het geval. Wellicht vraagt dit nog een verdere omslag in het denken. De Nederlandse voorbeelden laten evenwel zien dat goede fietsinfrastructuur enkel kan door hiervoor de nodige ruimte te voorzien en deze desnoods ten koste te laten gaan van auto-infrastructuur, autoparkings en desgevallend ook onteigeningen. Dit is ook perfect logisch en verantwoord binnen het STOP-principe.

4.3. HOU REKENING MET DE EIGENHEID EN TYPERING VAN DE STATIONS

Een onderscheid enkel op basis van de omvang of grootte van het station of het aantal reizigers (volgens de A-B-C-typering van de NMBS) lijkt wat te eenzijdig om op basis hiervan een specifiek ontwerp voor een station te maken. Een functionele indeling of onderscheid van de stations lijkt beter om een gepast ontwerp te kunnen maken.[3]
Typische **herkomststations**, waar voornamelijk reizigers 's morgens vertrekken, hebben behoefte aan veel en makkelijk toegankelijke fietsstallingen en dus een vlotte verbinding met de eventuele fietssnelwegen in de omgeving.
Typische **bestemmingsstations** genereren meestal meer voetgangers als natransport. Dit geeft dat de stationspleinen vooral voetgangerszones zijn die een duidelijke link hebben met het stadscentrum of het

[3] De categorisering van stations wordt momenteel herbekeken binnen NMBS.

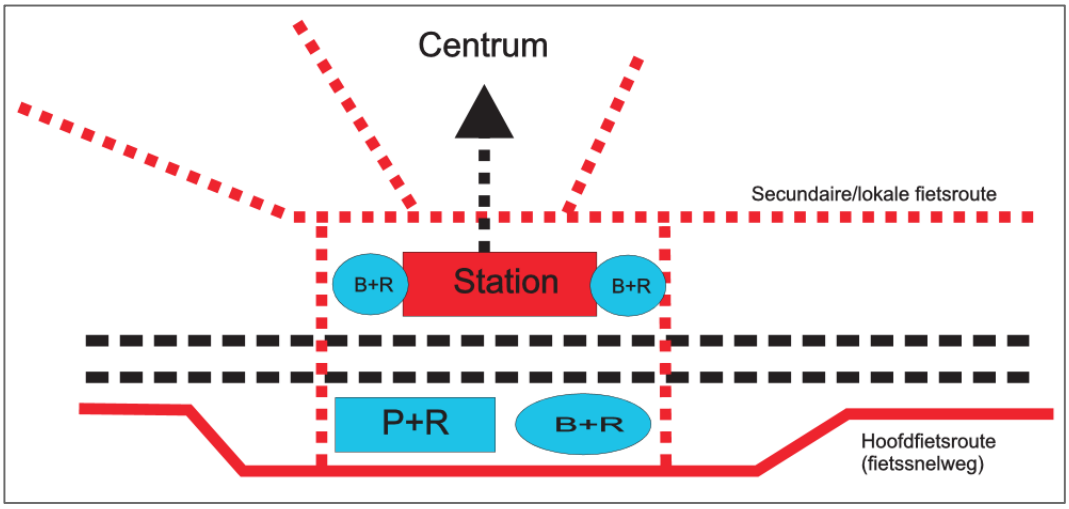
aanvullend natransport per openbaar vervoer. Bijkomende faciliteiten zijn fietsverhuur, horeca, fietshersteldiensten (voor fietsen die daar permanent worden gestald). Meestal zijn dit ook de grote eindbestemmingen voor pendelaars met de fiets. Het duidelijk en herkenbaar laten doorlopen van de fietssnelweg is daarom een fundamentele discussie waarover nog geen consensus is. Een mogelijke oplossing is het traceren van de fietssnelweg in de wat ruimere omgeving waar er minder conflicten zijn.
Voor **"weide"-stations** hangt het ontwerp af van het feit of er ook daadwerkelijk een fietssnelweg langs loopt. In dat geval dient de fietssnelweg zoveel mogelijk conflictvrij met het overig verkeer te zijn en zo weinig mogelijk te interfereren met de parking en de parkeerbewegingen. Het laten doorlopen van fietssnelwegen over of doorheen parkings is altijd sterk af te raden. Fietsstallingen moeten uiteraard ook vlot bereikbaar zijn, en zeker goed diefstalbestendig worden gemaakt.
Voor de zogenaamde **overstapstations of de gemengde stations** is het uiteraard een ontwerp op maat. En aangezien de meeste stations gemengde kenmerken hebben, is dit logischerwijze steeds nodig.

Voor meer info i.v.m. het stallen van fietsen in verschillende stationsomgevingen is het onderzoek Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten van Fietsberaad erg interressant.

4.4. BENUT DE EIGENHEID VAN DE TWEE KANTEN VAN EEN STATION

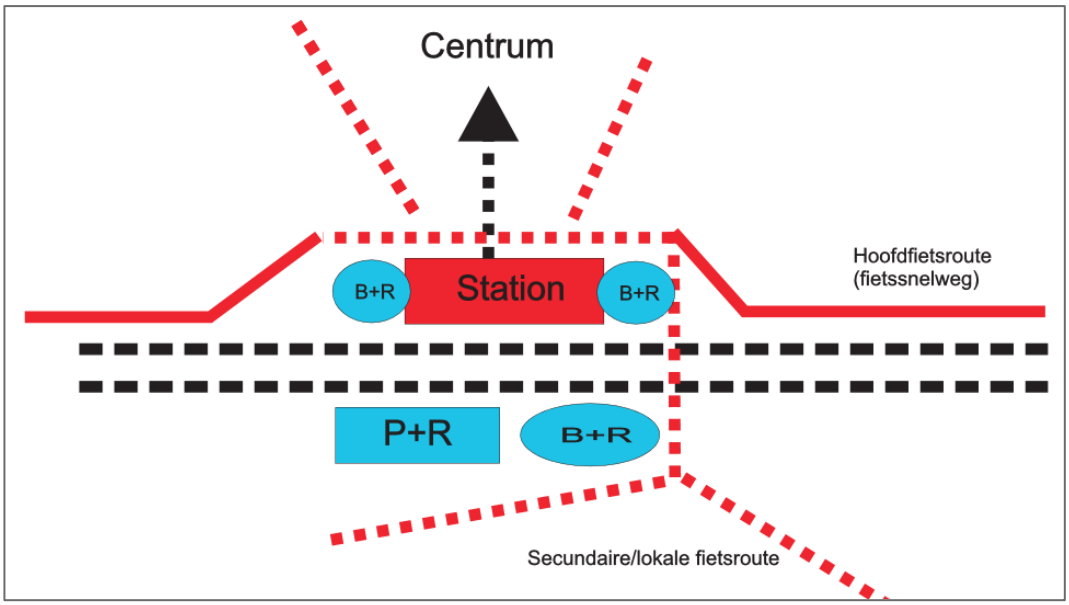
Bijna altijd hebben stations twee typerende kanten of toegangspoorten. Enerzijds is er meestal een duidelijk herkenbare hoofdingang, de voorkant van het eigenlijke (en meestal ook oorspronkelijke) hoofdgebouw die naar het centrum van de woonkern of stad is gericht. Anderzijds is er vrijwel altijd ook een toegang aan de buitenkant van het centrum. De centrumzijde is meestal een gemengde en multifunctionele zone waar de voetganger prominent aanwezig is. De achterzijde is meestal de zone die gericht is op de ontsluiting voor het autoverkeer, de aanwezigheid van parking en daarom is deze zone meestal wat monofunctioneler gericht op het gemotoriseerd verkeer
Snelfietsroutes lijken bij voorkeur aan de achterkant van het station gesitueerd te worden, zij het zoveel mogelijk conflictvrij van autoverkeer en parkeerbewegingen en zoveel mogelijk in de voorrang. Indien de snelfietsroute aan de voorkant ligt of moet getraceerd worden, is een snelheidsafbouw noodzakelijk en wordt elke suggestie voor een snelfietsroute (met bijbehorende hoge snelheden, absolute voorrang op andere weggebruikers, ...) best zoveel mogelijk vermeden. Het typische karakter van de fietssnelweg wordt dan uiteraard wat onderbroken, maar dit is wel noodzakelijk voor de veiligheid van de overige weggebruikers (en de fietsers zelf)
Op deze manier kunnen twee basisprincipes voor de verkeersstructuur in stationsomgevingen worden geschetst.

De eerste is een structuur met de fietssnelweg aan de achterkant van het station. Dit lijkt structureel meestal de beste oplossing indien men het karakter en continuïteit van de fietssnelweg maximaal wil bewaren. Zo worden veel conflicten op het multifunctionele plein met een hoog verblijfskarakter voorkomen.



Figuur 1: Verkeersstructuur-schets met fietssnelweg aan de achterkant van het station

Indien de fietssnelweg noodzakelijkerwijze aan de voorkant van het station loopt moet het doorgaand karakter wat worden afgebouwd en elke suggestie van hoge snelheid en absolute voorrang (ook op voetgangers) worden vermeden. De fietssnelweg dient daarom plaatselijk het beeld en de functie te krijgen van een lokale fietsroute. Op zich hoeft dat geen probleem te zijn, zeker niet wanneer de continuïteit van de fietssnelweg geen absolute voorwaarde is, b.v. bij typische bestemmingsstations, of wanneer het station ook een duidelijk startpunt is van de fietssnelweg.



Figuur 2: Verkeersstructuur-schets met fietssnelweg langs de voorkant van het station

4.5. DEELNEMENDE ORGANISATIES

Er werden bijna 100 mensen uitgenodigd en er namen meer dan 50 mobiliteitsprofessionals deel aan de workshop. Er waren één of meerdere vertegenwoordigers van volgende organisaties[4]:

NMBS
Infrabel
TUC Rail
Provincie West-Vlaanderen
Provincie Limburg
Provincie Antwerpen
Provincie Oost-Vlaanderen
Provincie Vlaams-Brabant
De Lijn
Departement MOW
VVSG
Beliris
Leefmilieu Brussel
OCW
Gemeente Sint-Katelijne-Waver
Stad Tongeren
Stad Vilvoorde
Stad Aarschot
Extern expert (docent en kwaliteitsadviseur) Piet Minten
Mobiel 21
Fietsberaad Vlaanderen

[4] Het Agentschap Wegen en Verkeer werd ook uitgenodigd maar kon niet deelnemen