

6.2. Verslagen overleg over de visienota (mei en november 2020)

Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 77 56

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

mow.vlaanderen.be

Verslag nabespreking van de workshop 'fietssnelwegen in stationsomgevingen 17/02/20'

////////////////////////////////////

Datum: 15 mei 2020 - Vergadering via Teams

Aanwezig:

Geraldine Wellens en Jan Van Beneden – NMBS

Marjolein Hantson, Annelien Peeraer, Ruben Vandael, Rik Schreurs, Monica Silvestrini – provincies OVL, Antwerpen en Limburg

Inge Caers - Fietsberaad

Jan Pelckmans, Mieke Declercq en Sofie Van Campenhout – dMOW, afd. Beleid

Sofie Van der Haegen - TUCRail

Joris Willems – kwaliteitsadviseur

Verontschuldigd: Frederik Pousset – provincie Vl-Brabant, Dries Wathion – De Lijn

Voorzitter en verslaggever: Sofie Van Campenhout

////////////////////////////////////

De bedoeling van dit overleg is

- bespreken verslag van de voorlopige tekst 'verslag en evaluatie van de workshop fietssnelwegen in stationsomgevingen 17/02/20'
- vervolgtraject bepalen over fietssnelwegen in stationsomgevingen

Afspraken rond vertegenwoordiging en aanpak

- De aanwezigen koppelen intern terug met collega's om tot een gedragen visie te komen over het thema fietssnelwegen in stationsomgevingen. Provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen geven expliciet aan in te staan voor een gedragen visie vanuit alle Vlaamse provincies.

- dMOW stelt voor om te werken met 2 nota's die uitgaan van dMOW:
 - 1) de nota van de kwaliteitsadviseurs die werd rondgestuurd voorafgaand aan dit overleg en waarop iedereen opmerkingen kon maken zal worden afgewerkt als een beknopt 'verslag van de dag'. Dit wil zeggen dat hij tekstueel nog zal worden verduidelijkt, maar steeds dient te worden gelezen met de presentaties van 17/02/2020 er bij. Het is niet de bedoeling dat dit een op zichzelf staand document wordt, het is een 'verslag van de dag' van de workshop van 17 feb 2020, geschreven door de begeleidende kwaliteitsadviseurs.
 - 2) Vervolgens werkt dMOW een aanzet uit van een visienota 'fiets in stationsomgevingen', waarin ook de discussiepunten een plaats krijgen. Deze visienota vormt de aanzet voor een geïntegreerde visienota van alle partners in de huidige werkgroep rond fietssnelwegen in stationsomgevingen. De basis voor deze visienota is het bijgewerkte document van de nota die in het overleg van 15 mei met alle partners wordt overlopen. Alle gemaakte opmerkingen die niet kunnen worden verwerkt in het 'verslag van de dag' krijgen hierin dus een plaats. In bijlage komen ook de verslagen van het overleg, zoals het verslag van het Teamoverleg op 15 mei 2020.

De aanwezigen gaan akkoord met dit voorstel. Provincie OVL vraagt om duidelijk in het 'verslag van de dag' te vermelden dat dit een verslag van de kwaliteitsadviseurs is. Aan het einde wordt ook vermeld dat een aantal discussiepunten naar boven zijn gekomen/blijven bestaan en dat deze een vervolg krijgen in een breder uitgewerkte visienota waaraan provincies, Infrabel, Fietsberaad, NMBS, dMOW en De Lijn samen zullen werken. Op die manier zijn alle deelnemers van de workshop ook mee met dit geplande vervolgtraject.

Ook kan zo gezorgd worden voor een integratie van de visienota met de nota met inrichtingsprincipes voor FSW van de provincies enerzijds én de interne nota van NMBS over fietssnelwegen in stationsomgevingen (momenteel in opmaak) anderzijds. Om dergelijke interne documenten uit te rollen naar het niveau van een goedgekeurde en gedeelde visienota voor alle partners samen zijn wel enkele formele stappen nodig. De partners kijken dit voor hun organisatie na.

Fietsberaad wenst een artikel te publiceren over dit thema en zal dit mogelijk in 2 stappen doen met een publicatie van het verslag van de dag en publicatie van een artikel over de visienota. Er wordt afgesproken dat de artikels van Fietsberaad eerst aan de werkgroep worden bezorgd ter nazicht. Fietsberaad geeft ook aan dat het AWW eind mei start met de herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Beide nota's kunnen hiervoor interessant zijn. dMOW zal de definitieve versie van het verslag van de dag bezorgen aan het AWW. Hetzelfde kan achteraf gebeuren met de visienota.

Op vraag van provincie Oost-Vlaanderen zal ook worden gekeken of de visienota kan worden uitgebouwd tot een meer algemene visienota over 'mobiliteit in stationsomgevingen'.

Bespreking van de opmerkingen op de nota die werd rondgestuurd

p 4-5: Joris Willems zal verduidelijken dat deelfietsen vooral een rol spelen in natransport. Ook de types stations zullen nog iets duidelijker omschreven worden gezien hier wat verwarring over bestaat. Er zal niet gesproken worden van sTop-principe, dat was een suggestie van provincie Oost-Vlaanderen. Hier zal gewoon de visie van NMBS worden weergegeven en zal er dus sprake zijn van het STOP-principe. Deze

visie van NMBS bevat wel nog een aantal punten die door de andere partners graag bediscussieerd worden en dat zal worden meegenomen in de visienota.

P6: NMBS werkt aan een nieuwe categorisering van stations. Het weidestation zou verdwijnen er zou uitgegaan worden van 3 hoofdcategorieën (vertrek-/bestemming-/overstap-station). Subcategorieën zijn mogelijk. Deze visie kan verwerkt worden in de visienota rond stationsomgevingen. dMOW ziet hier ook een verband met de mobipunten waarover momenteel ook nog veel onduidelijkheid bestaat. Naarmate de visienota verder uitgewerkt wordt, zal het BVR over de mobipunten er ook zijn. En er is zeker ook een verband met het lopend overleg tussen dMOW/de vervoerregio's en NMBS over het parkeer- en stallingsbeleid aan stations. In het najaar van 2020 kan hier hopelijk afgestemd worden.

Bij het versturen van het verslag van de dag zal, op vraag van provincie Antwerpen, opnieuw de vragenlijst worden verstuurd. Op die manier krijgen we al een eerste blik op mogelijke lessen die getrokken werden uit de workshop.

P11- 13-16: tekstuele aanpassingen, bv over FSW Leuven aan 1 zijde en er zal niet gesproken worden over 'voor- en achterzijde van het station. Term als '(historische) centrumzijde' dekt beter de lading. De indeling (punt 4.4) wordt aangepast.

P13: *het doorlopen van een eventuele fietssnelweg lijkt in deze omgeving dan ook minder opportuun* kan hier voor de provincies niet zo blijven staan. Dit is slechts de visie van de kwaliteitsadviseur en niet een consensusstandpunt van de deelnemers aan de workshop. dMOW ondersteunt dit. De tekst zal worden aangepast en dit punt zal verder besproken worden i.k.v. de visienota. De provincie vraagt om in de visienota bovendien ook ongevallencijfers op te nemen om dergelijke uitspraken eventueel objectief te staven. Dit hangt ook samen met de verschillende visies op de functie van een fietssnelweg in de buurt van een station (doorgaand verkeer vs. Bestemmingsverkeer).

Tot slot wordt aan Infrabel de vraag gesteld hoe de partners ook beter kunnen samenwerken rond overwegen. Zowel bij FSW aan stations als daarbuiten. Dit zit bij Bram Leroy. In Oost-Vlaanderen loopt die samenwerking zeer goed. Hier kunnen eventueel ook algemene afspraken worden vastgelegd.

Nota NMBS over fietssnelwegen in stationsomgevingen

NMBS toont in Teams de draft-versie van de interne nota die in opmaak is. Deze bevat een aantal inrichtingsprincipes waarin alle partners zich kunnen vinden, een aantal punten waarover verder overleg vereist is en ook een heel aantal technische bepalingen. De bedoeling van deze nota is om intern het standpunt over dit thema te stroomlijnen en meer uniforme adviezen te geven vanuit NMBS op vergelijkbare dossiers. Deze tekst zal ter info aan de werkgroep bezorgd worden, maar is tot nu toe enkel te beschouwen als een *intern* werkdocument binnen NMBS.

NMBS heeft ook interne nota's fiets-trein, auto-trein, En gaat na in hoeverre deze kunnen worden verwerkt in een goedgekeurde visienota over mobiliteit in stationsomgevingen.

Vervolgstappen

Het verslag van de dag zal de komende weken worden aangepast door Joris Willems. Dit kan dan naar alle deelnemers worden verstuurd mét evaluatievragenlijst (door dMOW). Het zal voorafgaandelijk niet nog eens

afzonderlijk aan de werkgroep worden gestuurd. AWV en Fietsberaad namen deel aan de workshop en kunnen deze informatie ook al meenemen in de herwerking van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

dMOW past de becommentarieerde nota aan tot een insteek voor een visienota en bezorgt deze aan de werkgroep (timing is juli/aug 2020).

Alle partners schrijven een visienota uit, in eerste instantie over fietssnelwegen in stationsomgevingen (met als basis de visienota die dMOW deze zomer zal aanleveren), daarna over mobiliteit in stationsomgevingen (dat laatste hangt nauw samen met overleg over mobipunten en de regionale mobiliteitsplannen). Alle partners gaan ook na welke weg dergelijke nota intern moet doorlopen om als formeel gedragen standpunt van de organisatie in een geïntegreerde nota te worden gegoten. In september kunnen we dan deze visienota's samenleggen en hierover in gesprek gaan.

Eventuele detailanalyses of een verdere evaluatie van concrete fietssnelwegen in stationsomgevingen kunnen later nog worden opgestart. Hierover volgt zeker overleg in het najaar, al dan niet ingebed in het overleg over de regionale vervoersplannen en bijhorende actieplannen.

Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 77 56

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

Verslag overleg visienota 'fiets in stationsomgevingen' 24/11/2020

Alle kleinere opmerkingen en de voorstellen tot aanpassing (track changes) worden snel overloopt en mogen worden aangepast tot een definitieve tekst. Een deel van de opmerkingen zal worden hernomen in de visie (vanaf p14) en niet worden uitgewerkt in de inleidende tekst.

2) Bespreking van de gedeelde visie

➤ Continuïteit

- Fietsberaad geeft aan dat 4m breedte niet overal noodzakelijk is, dat we moeten streven naar een consensus waarbij de signalisatie en vooral de leesbaarheid van de omgeving voorop staan.
- dMOW en de provincies steunen dit standpunt. De verbinding moet logisch zijn en een fietsstraat of gemengd verkeer met aangelanden kan soms, daarbij staat de leesbaarheid voor alle weggebruikers centraal.
- Ook voor NMBS is dit een gedeeld punt. Vanuit het STOP-principe zal het soms nodig zijn om te ontvlechten, ook als de fietssnelweg langs de rustiger 'achterkant' van het station loopt (ook daar zijn er vaak kruisingen, die zoveel mogelijk vermeden dienen te worden). De klassieke maatvoering van 4m fietssnelweg kan voor NMBS alleen als de bereikbaarheid van het perron gegarandeerd wordt. Een aantal gebundelde oversteken over de fietssnelweg is soms noodzakelijk. NMBS heeft steeds de voorkeur om de fietssnelweg ofwel volledig conflictloos het spoor te laten volgen, ofwel aan de buitenkant van de stationsomgeving te leggen.
- Gebundelde oversteken zijn voor alle partners een haalbare kaart: STOP-principe hanteren en de snelheid op de fietssnelweg moet in de stationsomgeving (zeker tijdens de spits) voldoende laag zijn. NMBS benadrukt de voorkeur voor gebundelde kruisingen van de parking, het busstation en andere vervoersmodi met de fietssnelweg **aan de rand** van de stationsomgeving. Gebundelde kruisingen en het kanaliseren van reizigers **binnen** een stationsomgeving dient in eerste instantie vermeden te worden. Bij het kanaliseren - door bijvoorbeeld het gebruik van afsluitingen langs de fietssnelweg - moet worden opgelet dat er geen sterke barrièrewerking ontstaat in de stationsomgeving door de aanleg van de fietssnelweg (De NMBS duidt als bijkomend voorbeeld op het principe dat doorgaand verkeer, zelf op het micro-niveau van een bushalte, een fietspad, en dus doorgaand verkeer, **rond** een bushalte wordt geleid en niet tussen de wachtinfrastructuur en de opstapplaats aan de straatkant van het busperron).
- Provincies geven aan dat bij grotere stations de fietssnelweg beter ongelijkvloers de stationsomgeving kan kruisen. Op die manier kan de stroom doorgaande fietsers veilig en vlot doorrijden, gescheiden van de stromen van en naar de perrons.
- De NMBS wenst het bestemmingsverkeer van het doorgaand verkeer te scheiden zodat een goede doorstroming van de fietssnelweg kan gerealiseerd worden door deze aan de buitenzijde van de stationsomgeving te realiseren, en afritten te voorzien richting de stationsomgeving. Zo kan doorgaand verkeer snelheid behouden, en bestemmingsverkeer aan lagere snelheid de bestemming bereiken.
- dMOW: Een fietssnelweg in een stationsomgeving zal altijd bestaan uit een deel doorgaande fietsers en een deel bestemmingsverkeer. Het is net de bedoeling van de fietssnelweg om een aantal mensen te overtuigen om de auto in te wisselen voor de fiets als vervoersmiddel.
- NMBS geeft aan dat het doorsnijden van de stationsomgeving met een FSW niet gewenst is. Provincie wijst daarbij op het dubbele gebruik (doorgaande fietsers + fietsers met bestemming/herkomst station). Provincie vraagt ook naar cijfers over de fiets als vervoersmiddel naar de stations. Dat kan interessant zijn voor de evaluatie en/of bij het ontwerpen. Ook hier speelt het STOP-principe.
- Alle gebruikers van de stationsomgeving (treinreizigers, busgebruikers, voetgangers, doorgaande fietsers, fietsers met een bestemming aan het station, automobilisten...) hebben baat bij een goede leesbaarheid van de stationsomgeving en een duidelijke continuïteit van de FSW. Logische lijnen en gebundelde kruisingen (bv van stationsparking richting perron over de FSW) zijn hierbij van belang. Hoe dit precies vorm gegeven wordt, is maatwerk voor elke stationsomgeving. Als slechte voorbeelden worden Roeselare en Gent St Pieters aangehaald.

- De Lijn geeft aan dat ook busstations vaak conflictpunten zijn in de stationsomgeving. Ook hier zal de leesbaarheid/continuïteit kunnen bijdragen aan een hogere veiligheid voor verschillende gebruikers. Snel kunnen doorrijden is in stationsomgevingen op geen enkel onderdeel van het BFF van belang. Vlot en veilig zijn/haar weg vinden dankzij een goede leesbaarheid wel.

➤ Stationsparking

- Alle partners zijn het met elkaar eens dat een gebundelde kruising van de FSW met voetgangers kan (voetganger heeft voorrang), maar dat een kruising van of het mengen met de parking niet gewenst is. Ook het doodlopen van de fietssnelweg op de parking moet absoluut worden vermeden. Dit geldt ook voor het overige BFF in de stationsomgeving.
- Hier speelt ook het raakvlak met de uitrol van de Hoppinpunten/mobipunten en de inschaling van stationsomgevingen als mobipunt in de nieuwe Openbaar Vervoerplannen 2021 en de regionale mobiliteitsplannen. Overleg tussen de vervoerregio's en NMBS zal de komende weken en maanden worden gevoerd. Het inzetten op fiets in stationsomgevingen kan immers niet los worden gezien van Hoppin. AWV geeft ook nog aan dat zij de richtlijnen voor de mobipunten zullen uitschrijven. NMBS wil hier de komende maanden graag aan meewerken.
- Provincies vragen voldoende aandacht voor al het BFF als belangrijke schakel in basisbereikbaarheid en de bereikbaarheid van de mobipunten. Dit zal worden meegenomen in het overleg en in de regionale mobiliteitsplannen.

➤ Conclusie

De conclusie in de nota mag worden behouden en aangevuld met:

- Focus op de lagere snelheid in stationsomgevingen (op al het BFF) omwille van het STOP-principe en de verwevenheid van alle functies
- Continuïteit en leesbaarheid van de fietsverbinding is cruciaal
- Bij alle partners leeft de vraag naar evaluaties van stationsomgevingen met de focus op alle modi. dMOW of AWV zouden dit volgens een aantal partners best coördineren vanuit hun rol als beleidsafdeling of penhouder van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De evaluatie kan best op 2 niveaus worden uitgewerkt:

1. detailanalyses/projectevaluatie van concrete projecten met fietssnelwegen of belangrijke doorgaande BFF-routes in stationsomgevingen = taak van de initiatiefnemer van het project
2. een algemene analyse van een aantal van deze projectevaluaties = mogelijke taak van dMOW of AWV. De projectevaluaties zouden dan wel volgens een zelfde methode moeten gebeuren om de juiste zaken met elkaar te kunnen vergelijken.

3) Vervolgstappen

dMOW zal de nota herschrijven volgens de bespreking van 24 november 2020 en bezorgen aan alle partners. Tenzij tegenbericht per e-mail binnen de 15 werkdagen na ontvangst, wordt ervan uitgegaan dat iedereen akkoord gaat met deze versie en dat we deze intern zullen laten bekrachtigen. Om de gedeelde visienota voor alle partners te kunnen hanteren als officieel en gedragen document zijn immers enkele formele stappen nodig. De partners brengen dit elk binnen hun organisatie in orde en communiceren hierover met elkaar.

Op die manier kunnen we samen:

- de visienota hanteren bij het ontwerpen van concrete stationsomgevingen
- de visienota integreren in andere documenten, zoals:
 - de nota met inrichtingsprincipes/goede voorbeelden voor FSW van de provincies
 - de interne nota van NMBS over fietssnelwegen in stationsomgevingen (momenteel in opmaak)

- het Vademecum fietsvoorzieningen
- ...