



Visienota “fietssnelwegen en fietsen in stations- omgevingen”

OKTOBER 2021



Vlaamse
overheid

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Deze visienota is tot stand gekomen dankzij de constructieve samenwerking tussen:

- het **Departement Mobiliteit en Openbare Werken** (DMOW) - Sofie Van Campenhout, Jan Pelckmans en Mieke Declercq i.s.m. werkgroep fiets
- de **provincies** : Annelien Pieraer, Marjolein Hantson, Frederik Pousset, Michiel Beckers en Monica Silvestrini
- **Infrabel** – Bram Leroy en Stien Maes
- **TUC-rail** - Sofie Van Der Haegen
- de **NMBS** - Geraldine Wellens, Jan Van Beneden, Kris Van Buynder en Joke Vansteenbrugge
- het **Agentschap Wegen en Verkeer** (AWV) – Yves De Beleyr, Liessa Iliens en Niels Janssen
- **Fietsberaad** – Inge Caers en Wout Baert
- **De Lijn** – Dries Wathion



Inhoud

1	Aanleiding, opzet en doel van deze visienota	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Opzet	5
1.3.	Doel	6

2	Samenvatting Workshop over fietsssnelwegen in stationsomgevingen	8
2.1.	Typen stationsomgevingen	9
2.2.	Ontwerpprincipes en standaarden voor fiets-snelwegen in Vlaanderen	10
2.3.	Vorbereidende vragen en uitgewerkte cases	11

3	Evaluatie en aanbevelingen o.b.v. de workshop	12
3.1.	Bekijk de tracering van fietsssnelwegen op diverse schaalniveaus en maak ruimte	14
3.2.	Hou rekening met de eigenheid en typering van de stations	14
3.3.	Benut de eigenheid van de twee kanten van een station	15

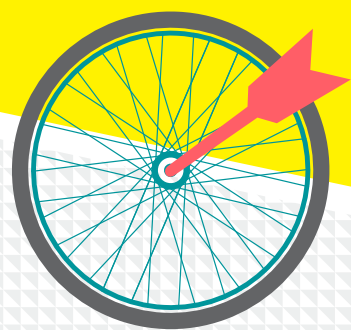
4	Visie van de betrokken partners	16
4.1.	Een toekomstgerichte kijk op de bestaande richtlijnen	17
4.1.1.	Ontwerprichtlijnen fietsssnelwegen	18
4.1.2.	Fietsenstallingen en parkeerbeleid	18
4.1.3.	Tracékeuze en spooronderdoorgangen	19

5	Opmaak van een Geïntegreerde visie	20
5.1.	Continuïteit van de fietsroute en de snelheden in de stationsomgeving	21
5.2.	De locatie van de autoparking in relatie tot de fietsinfrastructuur	23
5.3.	Conclusie en aanbevelingen	23
5.3.1.	Principes en afspraken	23
5.3.2.	Evalueren van stationsomgevingen	24

6	Bijlagen	25
6.1.	Verslag workshop 'fietsssnelwegen en stationsomgevingen'	25
6.2.	Verslagen overleg over de visienota	25
6.3.	Richtlijnen provincies	25
6.4.	Inrichtingsprincipes NMBS	25
6.5.	Richtlijnen Infrabel	26

1 Aanleiding, opzet en doel visienota

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 gemeentelijke begeleidingscommissies en projectstuurgroepen.



1.1. AANLEIDING

Concreet stelden zich o.a. de volgende vragen:

- Wat is de gewenste voorrangstatus van fietssnelwegen in stationsomgevingen? Moeten ze absolute voorrang krijgen op andere verkeersdeelnemers, zelfs op voetgangers? Of juist niet?
- Hoe herkenbaar moeten fietssnelwegen zijn in stationsomgevingen?
- Hoe verhoudt het tracé van fietssnelwegen zich tot parkeerzones, looproutes, bushaltes, ...? Mogen fietssnelwegen bijvoorbeeld (gemengd) over parkeerterreinen lopen of niet?
- 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/workshop georganiseerd op 17 februari 2020 om gezamenlijk inzichten te verwerven rond het ontwerp van nieuwe fietssnelwegen in (de buurt van) stationsomgevingen. Aan deze workshop namen meer dan 50 mobiliteitsprofessionals uit 21 verschillende organisaties deel. Na de workshop werden de presentaties en een 'verslag van de dag' overgemaakt aan deze organisaties.

Om nog beter samen te werken rond "fietsen in stationsomgevingen", spraken volgende bovenlokale partners af om na de workshop een gezamenlijke visienota uit te werken: de NMBS, Infrabel/TUC-rail, alle Vlaamse provincies, het Agentschap



Wegen en Verkeer, De Lijn, Fietsberaad Vlaanderen en de afdeling Beleid van het Departement MOW. Zij verenigden zich in een stuurgroep met volgende leden:

- het **Agentschap Wegen en Verkeer** (AWV) – Yves De Beleyr, Liessa Iliaens, Niels Janssen
- de **provincies** – Annelien Pieraer, Marjolein Hantson, Frederik Pousset, Michiel Beckers, Monica Silvestrini
- **De Lijn** – Dries Wathion
- het **Departement MOW** (DMOW) – Sofie Van Campenhout, Jan Pelckmans en Mieke Declercq i.s.m. de beleids-werkgroep fiets
- **Fietsberaad** – Inge Caers, Wout Baert
- **Infrabel/TUC-rail** – Bram Leroy, Stien Maes / Sofie Van Der Haegen
- de **NMBS** – Geraldine Wellens, Jan Van Beneden, Kris Van Buynder, Joke Van-steenbrugge

Het intensief en constructief overleg binnen deze stuurgroep mondde uit in deze visienota.

[Het verslag van de workshop van 17 februari 2020](#) - dat werd opgemaakt door de begeleidende kwaliteitsadviseurs Joris Willems en Patrick Maes - diende als basis voor deze visienota.

Deze nota gaat voornamelijk over de fietssnelwegen, maar vormt ook een aanzet tot een gemeenschappelijke visie op alle fietsers en bijhorende infrastruc-

tuur in relatie tot de stationsomgeving en dat op nadrukkelijke vraag van een aantal stuurgroepleden. Gezien niet alle elementen rond 'fietsen' in een stationsomgeving' ten gronde behandeld werden in de workshop en overlegmomenten, wordt hierbij geen volledigheid beoogd. Het blijft hierbij wel steeds gaan over de fietser. Dit is zeker geen visienota over stationsomgevingen in hun geheel waarin ook de ruimtelijke component, de praktische werking als Hoppinpunt e.d. worden behandeld. Hiervoor bestaat er reeds overleg, bv. in het kader van de Hoppinpunten.

1.3. DOEL

De eerder vermelde partners willen met het overleg en een gezamenlijke visienota:

- kennis en ervaringen bundelen, zelf toepassen en als input aanleveren voor het Vademecum fietsvoorzieningen;
- een aantal ontwerpprincipes en aandachtspunten voor fietsinfrastructuur in stationsomgevingen voor heel Vlaanderen vastleggen als leidraad voor alle betrokken partners;
- bij alle partners de reflex aanwakkeren om vroeger in het proces na te denken over deze ontwerpprincipes. Meer bepaald in het kader van:
 - de tracébeplanning, wanneer er nog een tracéstudie voor de fietssnelweg nodig is;
 - de opstart van de eerste gesprekken over de heraanleg van de stationsomgeving;
 - de opmaak van streefbeeld voor de vervanging van overwegen door Infrabel;
 - de opmaak van de startnota voor de fietssnelweg.

Wanneer er al een afgeronde startnota voor de fietssnelweg of Masterplan voor de stationsomgeving is, is het al te laat om nog voldoende te kunnen uitzoomen en bepaalde oplossingen te kiezen. Streefbeeld voor de vervanging van overwegen bieden bovendien een erg geschikt kader om de beste locaties te kiezen voor ongelijkvloerse kruisingen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerken in het bijzonder fiets-snelwegen met het spoor.

Hoewel erg belangrijk en ook vroeg in het ontwerpproces mee te nemen, worden volgende zaken niet of slechts in de marge behandeld in deze visienota:

Een betere afstemming is eveneens wenselijk over welke stationsomgevingen prioritair zijn – zowel i.k.v. aanleg van fietsinfrastructuur als uitbouw Hoppinpunten - en welke functie ze vervullen in het mobiliteitsnetwerk. Dat volgt echter een parallel spoor via de bestaande overlegorganen zoals de vervoerregio's en het overleg over Hoppinpunten.

Het vervangen van overwegen kan best bijkomend in het bestaande overleg worden ingebed en zeker in de schoot van de vervoerregio's goed worden bestudeerd en zorgvuldig gepland. Dit biedt meer kansen dan wanneer het overleg pas wordt opgestart op het moment dat een bepaald project van 1 partner zich

aandient. Alle partners zijn vragende partij om stationsomgevingen (op meso-niveau) zo vroeg mogelijk in het proces samen te bekijken en menen dat ook hier nog ruimte is voor het maken van betere afspraken. Concreet wordt beoogd dat:

- Er bilateraal overleg zal zijn in de vervoerregio's en i.k.v. de regionale mobiliteitsplanning over prioritaire fietsprojecten nabij het spoor;
- Infrabel deel uitmaakt van elke projectstuurgroep voor fietsinfrastructuur nabij het spoor;
- Infrabel - na de eerste verkenning met de lokale overheid - de provincie, DMOW en de regiomanager van AWV betreft bij het overleg over de streefbeeld voor de vervanging van overwegen, ook als er nog geen studie voor bijvoorbeeld een fietssnelweg loopt. De provincies, DMOW en AWV worden snel bij de eerste voorstellen voor het streefbeeld betrokken indien er een impact kan zijn op routes van het BFF en/of gewestwegen. Dit komt dus bovenop de bestaande werking van Infrabel waarbij over de streefbeeld voor vervanging van overwegen eerst in dialoog wordt gegaan met de wegbeheerder (doorgaans de lokale overheid).

”

Het intensief en constructief overleg binnen de stuurgroep mondde uit in deze visienota.

2 Samenvatting workshop over fietssnelwegen in stationsomgevingen

Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de workshop rond fietssnelwegen in stationsomgevingen, die de basis vormde voor de visienota. Deze samenvatting is gebaseerd op het verslag van de kwaliteitsadviseurs. De gehanteerde terminologie en ontwerpprincipes kunnen dus afwijken van de rest van de visienota.



2.1. 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(stel) vervoersmiddel
- Dienstverlening voor fietsers: herstellingen
- Zeer hoge piekconcentraties, vooral 's morgens
- Diffuse herkomstpatronen
- Grote interferentie tussen bus- en fietsverkeer
- Vlotte toegang tot voldoende en kwalitatieve fietsstallingen is cruciaal
- Voorbeelden: Beveren-Waas, Herentals, Tienen, ...

Bestemmingsstation

- Ligging in of nabij grote werk- en schoollocaties met ingaande pendel
- Voetganger en OV als belangrijkste natransport, gebruik eigen fiets relatief beperkt
- Wel kansen voor deelfietsen, zeker ook ter vervanging van de eigen fiets die meegebracht wordt op de trein of in de stalling blijft 'overnachten'.
- Hoge piekconcentraties, zowel 's morgens als 's avonds
- Vnl. voetgangerszone
- Aandachtspunten voor het fietsverkeer: vaak ook aankomstpunt voor de lange afstandsfietsers, ruimte nodig voor randactiviteiten (fietsverhuur en -herstel, horeca, ...), verblijfskwaliteit primeert, vlotte toegang tot voldoende en kwalitatieve fietsstallingen noodzakelijk
- Voorbeelden: Brussel N-C-Z, Antwerpen-C.

"Weide"-station

- Ligging tussen woon- en werkgebieden
- Auto als belangrijkste voortransportmiddel, dan middellange afstandsfietsers, OV relatief beperkt
- Relatieve spreiding van verkeersstromen over tijd en ruimte (minder duidelijke pieken dan bij de andere types). Keuze voor dit type station vaak net o.w.v. de mogelijkheid tot P+R en B+R tussen locaties waar hoogwaardig OV van begin- tot eindpunt niet mogelijk is.
- In een weide-station wordt niet overstapt op een andere spoorlijn (in tegenstelling tot een overstapstation), vaak komt hier ook maar 1 spoorlijn langs.
- 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: Noorderkempem

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 bv. Leuven of Gent-Sint-Pieters een redelijk evenwichtige combinatie van een herkomst- en bestemmingsstation.

2.2. ONTWERPPRINCIPES EN STANDAARDEN VOOR FIETSSNELWEGEN IN VLAANDEREN

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 fiets-snelwegen. De principes voor de uitbouw en ontwerp van fiets-snelwegen zijn universeel:

Direct in afstand en tijd – Veilig – Samenhangend qua route, netwerk en gebruik – Zeker en voorspelbaar – Herkenbaar – Kwaliteitsvol. Dit vertaalt zich in bepaalde inrichtingseisen.



Fiets-snelwegen in stationsomgevingen vergroten de actieradius van voor- en natransport bij het OV.

Daarnaast is een fiets-snelweg ook een ruimte-efficiënte toeleverancier voor het OV en kunnen de fiets-snelwegen in stationsomgevingen optimaal worden afgestemd op de meer lokale fietsverbindingen die er door- of langskomen. Als zodanig is er een zeer sterke synergie tussen het OV en de fiets en dat op verschillende schaalniveaus. In dit kader past ook de uitbouw van de Hoppinpunten.

Ook de interne richtlijnen van de NMBS werden tijdens de workshop kort besproken en vervolgens werd een aantal cases in groepjes bestudeerd.

2.3. VOORBEREIDENDE VRAGEN² EN UITGEWERKTE CASES

Ter voorbereiding van de workshop werden aan de deelnemers ook een drietal vragen gesteld. Zie hiervoor [het verslag van de workshop fietsen en stationsomgevingen](#).

Een aantal stationsomgevingen werd tijdens de workshop bekeken met een 'frisse blik'. Er werd geen rekening gehouden met het reeds geleverde studiewerk. (Aarschot, Leuven Sint-Katelijne-Waver, Tongeren en Vilvoorde). Voor meer informatie hierover, wordt verwezen naar [het verslag van de dag van de workshop](#)

Voor het faciliteren van functionele verplaatsingen over langere afstand zijn fiets-snelwegen een uitstekend middel.

Het functioneel fietsnetwerk (FF) is opgebouwd uit drie niveaus:

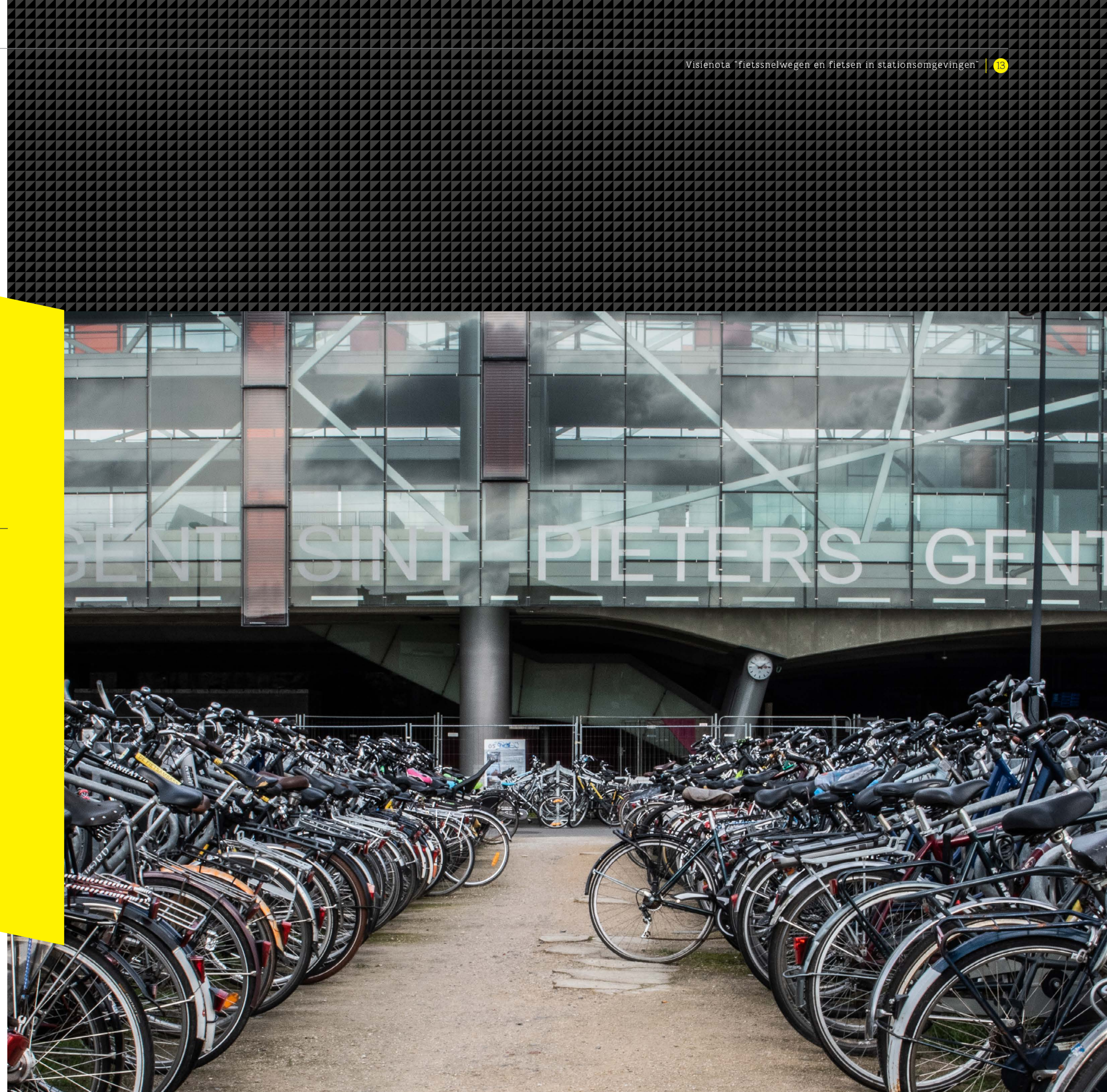
- 1 De fiets-snelwegen vormen de hoofdroutes van het FF en verbinden belangrijke steden en gemeenten.
- 2 Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) verbindt steden en gemeenten met de deelgemeenten en belangrijke attractiepolen. Het vormt een breedmazig net tussen de fiets-snelwegen en omvat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

¹ Het verslag van de workshop – opgemaakt door Joris Willems en Patrick Maes – kan u hier vinden: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/45428>

² Deze vragenlijst werd, op vraag van de provincies, een 2e keer verstuurd bij het verzenden van het 'verslag van de dag'. Men kon deze optioneel invullen. De vragen werden door geen enkele deelnemer een 2e keer ingevuld.

3 Evaluatie en aanbevelingen o.b.v. de workshop

In dit hoofdstuk worden de aanbevelingen uit de workshop en het verslag van de kwaliteitsadviseurs hernomen. Deze aanbevelingen vormden de basis voor het overleg over de visienota en zijn dus een voorafname op de geïntegreerde visie verderop in deze visienota. Ook de terminologie kan afwijken van de rest van de visienota.



3.1. BEKIJK DE TRACERING VAN FIETSSNELWEGEN OP DIVERSE SCHAALNIVEAUS EN MAAK RUIMTE

Om alle kanten van het station zo goed mogelijk te kunnen ontwerpen, wordt voor de tracering van de fietssnelwegen best van een hoger schaalniveau vertrokken. Door ruimer te kijken dan de eigenlijke stationsomgeving kan de beste oplossing voor alle gebruikers worden gekozen, rekening houdend met comfort, veiligheid, doorstroming, ... Door de tracering op diverse schaalniveaus te bekijken, kan beter worden bepaald

- aan welke kant van het station de fietssnelweg het meest wenselijk is. Mogelijk moet de fietssnelweg de spoorlijn eerst kruisen. Het eigenlijke stationsplein, meestal de drukste en meest diffuse zone is meestal meer geschikt voor lokaal fiets- en voetgangersverkeer. 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. In dit kader is ook de link met de streefbeelden rond het vervangen van overwegen (Infrabel) erg interessant. Het Departement MOW en de provincies zijn vragende partij om zo vroeg mogelijk te worden betrokken bij deze studies. Het ontwerp kan dan over de volledige lengte van het tracé geoptimaliseerd worden en de fietssnelweg kan dan tijdig worden geleid naar de 'beste' kant van het station. De synergie van de geplande en lopende processen is hier van belang. Elke partner behoudt zijn eigen verantwoordelijkheden, maar deze kunnen – indien tijdig samen bekeken – nog beter op elkaar worden afgestemd. Zo komen we tot een win-winsituatie.
- welke omrijfactoren er eventueel zijn en welke beperkingen er zijn om de fietssnelweg op de gewenste breedte aan te leggen (inclusief schuifafstanden) aan de ene versus de andere kant.

- Vanaf welk punt een eventuele ontvlechting van lokaal en doorgaand fietsverkeer wenselijk is en welke gevolgen dit heeft voor het ontwerp (cf. discussie over op- en afritten naar de fietssnelweg versus het doortrekken van de fietssnelweg door de stationsomgeving). Een aandachtspunt is het verdwijnen van de klassieke 'voor- en achterkant' van stations waardoor het niet altijd mogelijk is om de doorgaande stromen helemaal te ontvlechten van het tragere verkeer met een herkomst/bestemming aan het station.

Uiteraard vraagt een consequent doorgetrokken en herkenbaar tracé de nodige ruimte. Die ruimte is in stationsomgevingen meestal erg schaars. 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, autoparkeerplaatsen en desgevallend ook ont-eigeningen. Dit is ook perfect logisch en verantwoord binnen het STOP-principe.

3.2. 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-typing van de NMBS) lijkt wat te eenzijdig als basis om een specifiek ontwerp voor een station te maken. Een functionele indeling van de stations lijkt beter om een gepast ontwerp te kunnen maken.

Typische herkomststations, waar voornamelijk reizigers 's morgens vertrekken, hebben behoefte aan veel en makkelijk toegankelijke fietsstallingen en dus een vlotte verbinding met de eventuele fiets-snelwegen 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 stadscen-



trum of het aanvullend natransport per openbaar vervoer/deelfiets. 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 begin 2020 tussen de bovenlokale partners nog geen consensus bereikt is. Een mogelijke oplossing is het traceren van de fietssnelweg in de wat ruimere omgeving waar er minder conflicten zijn. Voorwaarden hierbij zijn wel het behoud van het logische verloop van de fietssnelweg en een verwaarloosbare omrijfactor.

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.

Een nieuwe categorisering van stations is in opmaak bij NMBS. Hierbij zal niet enkel rekening gehouden worden met het aantal reizigers, maar ook met functies en de ligging van de stations (herkomst, bestemming, overstap, toeristisch...).

Zodra deze categorisering is goedgekeurd, zal NMBS deze bezorgen aan de partners. Voor bepaalde knopen in het mobiliteitsnetwerk (eerder de 'weide'-stations) is het inzetten op de fiets immers nog belangrijker. Zowel een fietssnelweg als het verbinden met omliggende kernen moet hier met hoogwaardige fietsinfrastructuur. Mensen komen vaker van verder naar deze stations en zijn dus geneigd sneller de auto te nemen, zeker als er geen fietssnelweg aanwezig is.

3.3. 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. Een aandachtspunt is wel het streven naar het verdwijnen van deze 'voor- en achterkant' in toekomstgerichte stationsomgevingen.

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.
- 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.

Het verslag van de workshop in 2020 – zoals hernomen in hoofdstukken 2 en 3 van deze visienota – bracht nog een aantal open discussiepunten met zich mee en schetste meteen het kader voor de visienota 'fietsssnelwegen en fietsen in stationsomgevingen'. De stuurgroep boog zich hierover in twee digitale overlegmomenten in mei en november 2020 én via schriftelijke input op tekstvoorstellen vanuit DMOW. De nota werd afgerond na bilateraal overleg met Infrabel en NMBS in mei 2021.

De volgende hoofdstukken bieden dan ook een kijk op de visies van alle betrokken partners en de samensmelting tot een geïntegreerde visie met een aantal ankerpunten voor toekomstige projecten.

Door ruimer te kijken dan de eigenlijke stationsomgeving kan de beste oplossing voor alle gebruikers worden gekozen.

³ Fietsongevallen in stationsomgevingen zijn niet gefilterd beschikbaar bij het Vlaams Huis voor de Veiligheid (lijst met meer dan 20.000 ongevallen tussen 2016 en 2018). Er kan dus geen overzicht hiervan worden toegevoegd aan deze nota. Dergelijke analyse is een oefening op zich is. Ook omdat het niet evident is om hieruit objectieve veralgemeende conclusies te trekken gezien de afwijkende ruimtelijke context van de vele stationsomgevingen in Vlaanderen, de verschillende snelheidsregimes, andere modal split...

4 Visie van de betrokken partners



4.1. EEN TOEKOMST-GERICHTE KIJK OP DE BESTAANDE RICHTLIJNEN

4.1.1. Ontwerprichtlijnen fietssnelwegen

In het huidige [Vademecum Fietsvoorzieningen](#) zijn de richtlijnen voor het aanleggen van fietsinfrastructuur opgenomen. Volgende richtlijnen zijn voor fietssnelwegen opgenomen:

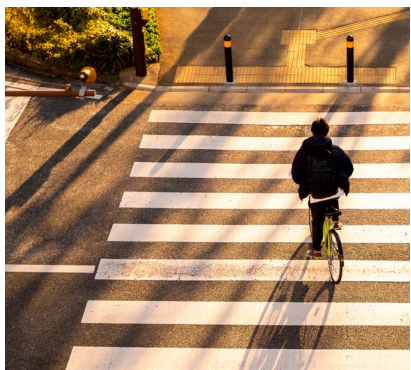
- Ontwerpsnelheid 30 km/u -> bochtstralen van minimaal 35m
- 1m breedte per fietser (nettobreedte van 3 - 4m + de nodige schuwafstanden)
- Ontwerpsnelheid op de 'op- en afritten' is 20 km/u waardoor de boogstraal daar 15m is
- Bochtverbreding in de bochten
- Comfortabele verharding, bij voorkeur asfalt
- Hellingsgraden van maximaal 4%
- Ongelijkvloerse kruisingen bij kruisingen van spoor- of waterwegen, primaire en secundaire wegen
- Fietzers in de voorrang bij (gelijkgrondse) kruisingen met lokale wegen, zie het onderzoek van Fietsberaad

over [voorrangssituatie op fietssnelwegen](#)

- Passende verlichting
- Vrij van belemmeringen zoals paaltjes en versmallingen.

Deze richtlijnen volstaan echter niet om stationsomgevingen voldoende kwalitatief en veilig aan te leggen volgens het STOP-principe. Door verschillende partners wordt dan ook aanbevolen om hieraan in het Vademecum Fietsvoorzieningen – waarvan de herziening in 2021 lopend is – een afzonderlijke fiche te besteden met minstens al (meer) aandacht voor:

- het ontvlechten van de fietssnelweg en de stationsparking
- Het ontvlechten van de fietssnelweg en de looplijnen van voetgangers
- Het aanbieden van makkelijk bereikbare, veilige en comfortabele stallingen aan beide zijden van het station (geen voor- en achterkant)
- De overgang van de fietssnelweg naar de (meestal gemengde) stationsomgeving – het ontwerp en de omgeving moeten aanzetten tot verhoogde aandacht, lagere snelheid en verhoogde attentie.



Bepalingen die specifiek betrekking hebben op het station als Hoppinpunt, worden ingekanteld in het bestaande overleg rond Hoppinpunten en deels ook in de vervoerregioraden. Afspraken en richtlijnen hierover verdienen echter ook een plaats in het Vademecum Fietsvoorzieningen (bv. aanbod fietsenstallingen versus autoparkeren, toegankelijkheid van de tunnels en perrons voor fietsen, ...

4.1.2. Fietsenstallingen en parkeerbeleid

Naast de fietssnelweg an sich, is ook het parkeer- en stallingsaanbod in de stationsomgeving erg belangrijk. Wanneer er een fietssnelweg of hoofdroute van het BFF langs de stationsomgeving komt, dient er een vlotte verbinding te zijn met de fietsenstallingen. Hoe deze bereikbaarheid best wordt gerealiseerd (fietsvriendelijke onderdoorgang, behoefte aan stallingen aan beide zijden van het station, ... maakt deel uit van het

specifieke ontwerp en de noden in elke afzonderlijke stationsomgeving).

Wat betreft het invoeren van Basisbereikbaarheid in stationsomgevingen i.k.v. de uitrol van de Hoppinpunten: we wensen samen binnen elke vervoerregio de kans te grijpen om bepaalde stationsomgevingen als Hoppinpunt beter uit te rusten. Het BVR betreffende de Hoppinpunten, dat op 11 september 2020 definitief werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, bepaalt dat een Hoppinpunt moet uitgerust zijn met fietsenstallingen, inclusief ruimte voor buitenmaatse fietsen. Verdere ontwerprichtlijnen voor de Hoppinpunten worden nog uitgewerkt.

Wanneer er een Hoppinpunt wordt uitgerold in een stationsomgeving, kan de toestand van de fietsenstallingen en autoparkings geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd worden.

	TYPE 1 Grootschalig stedelijk spoor-knooppunt Meer dan 10000 opstappende treinreizigers (Antwerpen-Berchem, Gent-Sint-Pieters, Brugge...)	TYPE 2 Regionaal of stedelijk spoor-knooppunt (Sint-Niklaas, Hasselt...)	TYPE 3 Spoor- en busknoop- punt in kleinere stad (Deinze, Aarschot, Turnhout...)	TYPE 4 Station of grotere tram/bushalte (Haacht, Eeklo...)	TYPE 5 Onbemande en/of perifere opstapplaats trein of tram/bushalte. Grote P&R voorziening	TYPE 6 Kleinere mobiliteits- knooppunt van tram/ bus	Type 7 Opstaphalte tram/bus of carpoolparking	Type 8 Halte tram/bus zonder specifieke voorzieningen
Types overkapping en locatie	Ondergronds / in pandig	In pandig (veel) + overkapt (minder)	Overkapt (veel) + in pandig (minder)	Overkapt	Overkapt	Overkapt	Niet overkapt	
Types fietsenrekken								
Types fietsen	5% 	5% 	5% 	5% 	5% 	enkele nietjes met extra h-o-h-afstand		
Functionaliteiten toegangscontrole- systeem	afgesloten gebouw	afgesloten gebouw	automatische toegangscontrole	optie collectieve omheining	optie fietskluif of fietsstroomel	optie fietskluif of fietsstroomel		
Intensiteit van toezicht	15' voor 1 ^{ste} trein tot 15' na laatste trein	7-19u	piek + rondgangen	dagelijks	wekelijks	optie		
Fietsdienst- verlening	- deelfietsen - fietsonderhoud en - reparatie - verkoop, uitleen - accessoires - opbergruimte - fietsverhuur	- deelfietsen - fietsonderhoud en - reparatie - verkoop, uitleen - accessoires - opbergruimte - fietsverhuur	- deelfietsen - (mobiel) fietsonderhoud en - reparatie - opbergruimte - accessoires - optie fietsverhuur	- optie deelfietsen - optioneel mobiel fietsonderhoud en - reparatie of zelfservicest - optie opbergruimte	- optie deelfietsen - optie zelfservicest	optie deelfietsen		

Figuur 1 – Fietsberaad, studie Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten
(Bron: <https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20171124-Eindrapport-deel-1-def.pdf>)

Parkeer- en stallingsbeleid en uitrol Hoppinpunten maken echter geen deel uit van deze visienota rond 'Fietssnelwegen en fietsen in stationsomgevingen'. We beperken ons hier tot de ambitie om dat overleg én de goede samenwerking hier rond in de bestaande kaders op te pikken.

Wat deze visie wél omvat is een gedragen visie over toekomstgerichte en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan stations. Op die manier zullen veel fietsers de fietssnelwegen ook gebruiken om naar het station te fietsen en er dus zeker niet alleen als doorgaande fietser langsrijden. Een belangrijke schakel in het kader van basisbereikbaarheid en meer duurzame verplaatsingen. Hierbij wordt het STOP-principe gehanteerd.

Fietsenstallingen aan stations moeten minstens voldoen aan volgende voorwaarden :

- Overdekt
- Dicht bij de sporen (dichterbij dan de parking)
- Ruim aantal met uitbreidingsmogelijkheden (groeipotentieel!)
- Geschikt voor diverse buitenmaatse fietsen (bakfietsen, kinderfietsen, tandems, longtail,...)
- volledig uitgerust volgens de noden van de verschillende types gebruikers (beveiligd, herstelzuil of -punt, ...). Aan stopplaatsen zijn er andere vereisten dan aan grotere herkomststations (aan weerszijden van het spoor of net ondergronds en beveiligd bijvoorbeeld). Voor specifieke inrichtingseisen, zijn er de richtlijnen voor Hoppinpunten.

Meer gedetailleerde informatie hierover is beschikbaar in de onderzoeken van Fietsberaad over [fietsdeelsystemen](#) en [fietsparkeren](#). Deze laatste studie omvat een overzicht van de verschillende behoeften per stationstype. De figuur hiernaast komt uit voornoemd onderzoek.

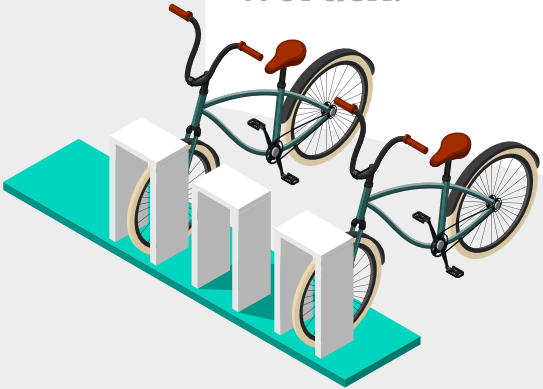
4.1.3. Tracékeuze en spooronderdoorgangen

Alle partners zouden graag vaker in overleg gaan over het vervangen van overwegen – al dan niet in het kader van concrete streefbeelden en/of tracéstudies voor fietssnelwegen - om het volledige tracé van de fietssnelweg optimaal te kiezen. Er kan dan op basis van een aantal argumenten en randvoorwaarden ruim buiten de eigenlijke stationsomgeving reeds de meest wenselijke kant van het spoor worden gekozen. Ook op deze manier kan een aantal knelpunten in de stationsomgeving reeds worden voorkomen/opgevangen. Het ontwerp kan dan over de volledige lengte van het tracé geoptimaliseerd worden. Door vroeger met elkaar hierover in overleg te gaan, kan op mesoniveau bekeken worden welke keuzes een impact hebben op toekomstige projecten in stationsomgevingen. Bilateraal overleg binnen de vervoerregio's over prioritaire fietsverbindingen en de prioriteiten bij Infrabel en NMBS is een duidelijke meerwaarde.

De gebruikers van zowel de stationsomgeving als de fietssnelweg hebben er baat bij dat de fietssnelweg kan doorlopen. Vanuit dat opzicht is een keuze voor de meest 'rustige' kant van het station aangewezen volgens alle partners.



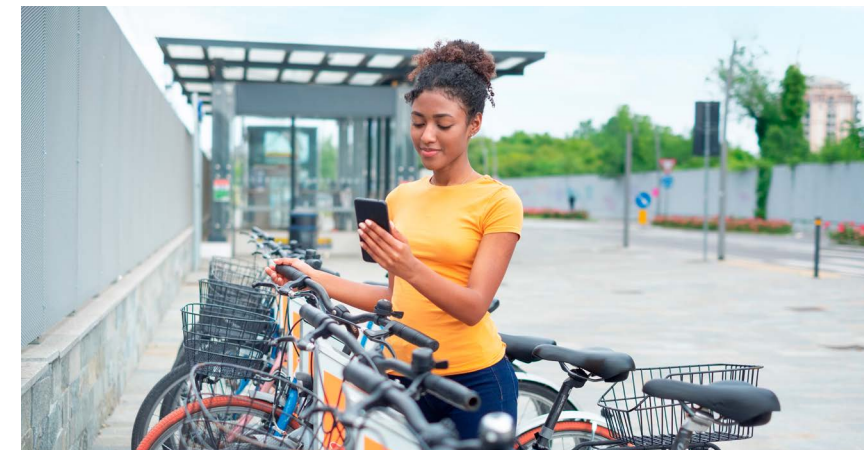
Wanneer er een Hoppinpunt wordt uitgerold kan de toestand van de fietsenstallingen geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd worden.



⁴ NMBS hanteert een standaardisatie voor de fietsenstallingen en biedt diensten aan naargelang de classificatie van de stations. Deze stemmen niet altijd overeen met de streefbeelden van Fietsberaad en de doelstellingen van de mobipunten.

5 Opmaak van een geïntegreerde visie

Over het volgen van de ontwerprichtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, de richtlijnen voor fietsenstallingen en het belang van de tracékeuze en spooronderdoorgang, bleek er al consensus te zijn in juni 2020 (zie punt 4 van deze nota 'visie van de betrokken partners'). Mits het natuurlijk maatwerk blijft in elk afzonderlijk project. Voor de NMBS blijft het cruciaal om op niveau van de tracés te kijken of de fietssnelweg aan de rustige kant van de stationsomgeving kan worden gelegd. De andere partners sluiten zich hierbij aan.



Enkele deelthema's vergen zeker nog verder overleg in een ander kader (bv. mobiliteitsplannen voor de vervoerregio's) en ook de nieuwe categorisering van stationsomgevingen door de NMBS zal gevolgen hebben voor bepaalde ontwerp oplossingen. In de nieuwe categorisering van stations zal niet enkel rekening gehouden worden met het aantal reizigers, maar ook met functies en de ligging van de stations (herkomst, bestemming, overstap, toeristisch...). Zodra deze categorisering is goedgekeurd, zal deze door de NMBS aan alle partners worden bezorgd. Het type station en de plek ervan als knoop in het ruimere mobiliteitsnetwerk, speelt immers een grote rol bij het ontwerp. Ook zonder deze categorisering al te kennen, kunnen in deze visienota echter al ontwerpafspraken worden gemaakt over een aantal deelfacetten.

Over onderstaande deelthema's werd na een grondige bespreking ook (gedeeltelijk) consensus bereikt (na een tweede overleg in november 2020 – verslag in bijlage). Deze deelaspecten worden daarom nog afzonderlijk besproken in dit hoofdstuk over de opmaak van een geïntegreerde visie. Het betrof telkens verschillen in de interpretatie van het STOP-principe en het verwachte gedrag van gebruikers van de stationsomgeving:

- Continuïteit van de fietsroute en de snelheden in de stationsomgeving
- De locatie van de autoparking in relatie tot de fietsinfrastructuur en het STOP-principe (voetgangers van en naar de parking versus fietssnelweg)

worden gegarandeerd door te ontvlechten, zeker als de fietssnelweg langs de rustiger 'achterkant' van het station loopt. Maar ook daar zijn er vaak kruisingen, die zoveel mogelijk vermeden moeten worden. De fietssnelweg moet ofwel volledig conflictloos het spoor volgen ofwel aan de buitenkant van de stationsomgeving gelegd worden.

Bovendien is een ligging aan de meest rustige stationszijde niet altijd mogelijk. Wanneer de doorgaande fietsroute - hoofdroute van het BFF of fietssnelweg - door de drukke stationsomgeving (op het stationsplein) komt, willen alle partners de ontwerpkeuzes baseren op het STOP-principe.

De klassieke maatvoering van 4m fietssnelweg kan voor de NMBS alleen als de bereikbaarheid van het perron gegarandeerd wordt. Vanuit die optiek focuste de NMBS aanvankelijk op het verlagen van de snelheid voor de fietser en het onderbreken van de fietssnelweg. Dat hoeft echter niet om een leesbaar en veilig ontwerp te krijgen. Een aantal

5.1. CONTINUÏTEIT VAN DE FIETSRUTE EN DE SNELHEDEN IN DE STATIONSOMGEVING

Op hoger niveau kan de continuïteit van de fietssnelweg (of zelfs het fietspad)

⁵ De NMBS duidt als bijkomend voorbeeld op ontwerpen op microniveau van bushaltes: het doorgaand verkeer op het fietspad wordt rond de bushalte geleid en loopt niet tussen de wachtinfrastructuur en de opstapplaats aan de straatkant van het busperron.



Ontvlechten, snelheid laag houden en leesbaar ontwerpen vanuit STOP- principe.

gebundelde oversteken over de fiets-snelweg is soms noodzakelijk en dat bleek voor alle partners een haalbare kaart. Buiten die locaties kan de fietser wel voorrang hebben. Op die manier blijven de stationsparking en het busstation goed bereikbaar en weten de gebruikers waar ze zich in een 'gemengde zone' begeven. Zodra mensen hun auto of de bus of tram verlaten, worden zij immers voetgangers en hebben ze vaak een zeer sterke focus op het halen van hun OV-aansluiting. De veiligheid van de voetgangers moet gegarandeerd worden en het STOP-principe blijkt hiervoor de beste oplossing.

Bovendien moet de snelheid op de fiets-snelweg in de stationsomgeving (zeker tijdens de spits) voldoende laag zijn, net als de snelheden van andere gebruikers. Lage snelheden en een leesbare omgeving zorgen voor een veilige en overzichtelijke stationsomgeving. Ook dat moet volgen uit het ontwerp. Naast de 'klassieke' 4 meter fietsweg, zijn andere ontwerpen mogelijk. Dat is maatwerk, waarbij ook voldoende aandacht moet gaan naar de logische looplijnen in relatie tot de fietsroute en bereikbaarheid van de fietsenstalling. Het gaat dus om het

ontwerpen van een logische doorlopende fietsroute en niet per se om het comfort, de snelheid en het uitzicht van een 'klassieke' fietssnelweg doorheen de hele stationsomgeving.

De gebundelde kruisingen van de fiets-snelweg met andere modi liggen bij voorkeur aan de rand van de stationsomgeving. Gebundelde kruisingen en het kanaliseren van reizigers binnen een stationsomgeving dient in eerste instantie vermeden te worden. Het kanaliseren door bijvoorbeeld het gebruik van afsluitingen langsheen de fietssnelweg zorgt immers ook voor een barrièrewerking in de stationsomgeving.

Bovenstaande visie geldt voor elk type station, al is voor de grotere stations een ongelijkvloerse kruising met de doorgaande fietsroute wenselijk, ook om het STOP-principe te kunnen waarborgen. 'Shared Space' blijkt vaak moeilijk leesbaar in de praktijk en hiermee moet zorgvuldig worden omgesprongen. Een duidelijke fietsroute met een duidelijk verwachtingspatroon voor alle gebruikers is een grote meerwaarde. De voorkeur van de NMBS om de doorgaande stromen en het bestemmingsverkeer zo veel mogelijk te scheiden in de stationsomgeving blijft.

Het werken met 'op- en afritten' en het weren van doorgaande (snelle) fietsers uit de directe stationsomgeving blijft een belangrijke richtlijn. Dit principe wordt gedragen door alle partners en wordt in het eigenlijke ontwerp vorm gegeven op basis van de bovenstaande geïntegreerde visie: **ontvlechten, snelheid laag houden en leesbaar ontwerpen vanuit STOP-principe.**

5.2. DE LOCATIE VAN DE AUTOPARKING IN RELATIE TOT DE FIETSFRASTRUCTUUR

Ontvlechten van de doorgaande fietsers en de stationsomgeving is niet altijd mogelijk, maar het strikt scheiden van fietsers en stationsparking is wel een absolute must voor alle partners. De fietssnelweg mag dus niet over de parking lopen of kruisen met de parking. Voor de meeste partners geldt dit ook voor de toerit naar de parking. Hierover bestaat echter geen consensus met de NMBS. De NMBS wenst dit te bestuderen in elk afzonderlijk dossier gezien deze kruising tussen fietssnelweg en toerit - mits een goede zichtbaarheid en duidelijke voorrangregeling - veilig moet kunnen gebeuren. Een eventuele kruising met de toerit tot de parking wordt dus niet meegenomen in de geïntegreerde visie en blijft een aandachtspunt in de ontwerpdocumenten.

Ook het doodlopen van de fietssnelweg op de parking moet absoluut worden vermeden. Dit geldt ook voor het overige BFF in de stationsomgeving. De parking ligt hierom én vanuit het stimuleren van duurzame verplaatsingen zo veel mogelijk aan de buitenzijde van de stationsomgeving, tenzij een ongelijkvloerse kruising tussen fietssnelweg en (manoeuvrerende) auto's mogelijk is.

Het nadeel van een parking aan de buitenzijde van de stationsomgeving is dat de voetgangersstromen tussen de parking en de perrons gekanaliseerd

moeten worden indien er ook een fiets-snelweg tussen gelegen is. Alle partners zijn het met elkaar eens dat een gebundelde kruising van de fietssnelweg met voetgangersstromen in uitzonderlijke gevallen kan (de voetganger heeft voorrang). De kruising moet geïntegreerd zijn in het totaalontwerp van de stationsomgeving (lage snelheden, leesbare omgeving, goede zichtbaarheid).

Het bundelen van voetgangersstromen is gemakkelijker wanneer er geen randperron is, maar een eilandperron. Dan kan de fietssnelweg conflictloos langs het spoor blijven. Wanneer er een randperron is, liggen vaak langgerekte parkings op de oude goederenkoer. Dit wil zeggen dat voetgangers over de volledige breedte van de parking rechtstreeks naar het perron kunnen wandelen, of er meerdere oversteekplaatsen dienen te worden voorzien. Een centrale oversteekplaats is hierbij moeilijk te realiseren.

In elk ontwerp zou dan ook gestart moeten worden met het aangeven van duidelijke looplijnen en het effect van de voorgestelde geconcentreerde kruisingen (opletten met shared space). In erg drukke stationsomgevingen zal het aangewezen zijn om de kruisingen ongelijkvloers aan te leggen.

Voor de NMBS blijft het wel belangrijk om de autoparking niet te hypothekeren. Wanneer de impact op de autoparking aanzienlijk is, kan de NMBS als grondeigenaar alternatieven voorstellen voor de inplanting van de fietssnelweg. Mogelijk zijn er compensaties nodig nadat een fietssnelweg wordt aangelegd en een deel van de vroegere parkeerplaatsen wegvallen. Dat zal steeds per dossier moeten worden bekeken.

5.3. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Voor specifieke maatvoering voor fietsinfrastructuur wordt verwezen naar het Vademecum Fietsvoorzieningen, dat in 2020-2021 in herziening is. Het was en is dus niet de bedoeling van deze nota om conceptschetsen e.d. naar voor

te schuiven. Voor ontwerpdocumenten voor Hoppinpunten wordt - zoals reeds hogerop aangehaald, - verwezen naar de specifieke bepalingen die hierover in opmaak zijn (lopend in 2021). En natuurlijk moet elk ontwerp ook rekening houden met de eisen inzake toegankelijkheid.

Alle partners onderschrijven - bovenop deze ontwerpdocumenten - onderstaande principes voor 'fietsssnelwegen en fietsen in stationsomgevingen' en willen deze bevindingen uit de studiedag en het vervolgoverleg 'verankeren' als aanbevelingen voor alle projecten in stationsomgevingen in Vlaanderen. Dat zal gebeuren in concrete ontwerpdocumenten en zeker dankzij een intenser overleg in de vervoerregio's en deelname aan de herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

5.3.1. Principes en afspraken

Er kan niet genoeg worden benadrukt dat maatwerk en overleg noodzakelijk zijn voor elk project. Dit overleg moet voldoende vroeg worden opgestart zodat het tracé van de fietsverbinding - zeker indien het een fietssnelweg of hoofdroute van het BFF betreft - zo optimaal en veilig mogelijk kan worden ingepast. Voor de NMBS blijft de voorkeur uitgaan naar een fietssnelweg buiten de directe stationsomgeving zodat doorgaande stromen en het bestemmingsverkeer gescheiden kunnen worden. **In dat opzicht wordt met en binnen elke vervoerregio bilateraal overleg opgestart over het vervangen van overwegen (streefbeeld van Infrabel) én de toekomstvisie op stationsomgevingen binnen de regio.** De vervoerregio neemt dit initiatief. De fietssnelwegen en het BFF langs of doorheen stationsomgevingen worden hier al een eerste keer op tracéniveau bekeken. Dit overleg mondt uit in een visie en vervolgspraken die worden opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen. In 2021 blijkt dit al goed te lopen in de schoot van de vervoerregio's en projectstuurgroepen voor fietssnelwegen en vinden de partners elkaar sneller dan vroeger.

Concreet zal :

- er bilateraal overleg zijn in de vervoer-regio's en i.k.v. de regionale mobiliteits-planning over prioritaire fietsprojecten nabij het spoor;
- Infrabel deel uitmaken van elke projectstuurgroep voor fietsinfrastructuur nabij het spoor;
- Infrabel - na de eerste verkenning met de lokale overheid - de provincie, dMOW en de regiomanager van AWW betrekken bij het overleg over de streefbeelden voor de vervanging van

overwegen, ook als er nog geen studie voor bijvoorbeeld een fietssnelweg loopt. De provincies, dMOW en AWW worden snel bij de eerste voorstellen voor het streefbeeld betrokken indien er een impact kan zijn op routes van het BFF en/of gewestwegen.

Dit komt dus bovenop de bestaande werking van Infrabel waarbij over de streefbeelden voor vervanging van overwegen eerst in dialoog wordt gegaan met de wegbeheerder (doorgaans de lokale overheid).

5.3.2. Evalueren van stationsomgevingen

Naast bovenstaande principes en afspraken vragen alle partners detail-evaluaties van bestaande projecten in Vlaanderen met de focus op alle modi. Op basis van dergelijke evaluaties kunnen bijgestelde richtlijnen voor nieuwe projecten worden vastgelegd. Hoe beperken we conflictpunten? Hoe richten we deze in? Gaan we voor zebrapaden? Hoe zorgen we ervoor dat voetgangers op één punt oversteken? Hoe voorkomen we barrièrewerking bij het ontvlechten...

Alle partners vragen hiervoor voldoende aandacht bij de herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Er moet hierbij ook voldoende aandacht gaan naar integrale toegankelijkheid (blinden en slechtzienden, rolstoelgebruikers...). Naast de integratie van een aantal aspecten in het Vademecum Fietsvoorzieningen, is het zeker interessant om een detail-evaluatie van enkele specifieke dossiers op te starten.

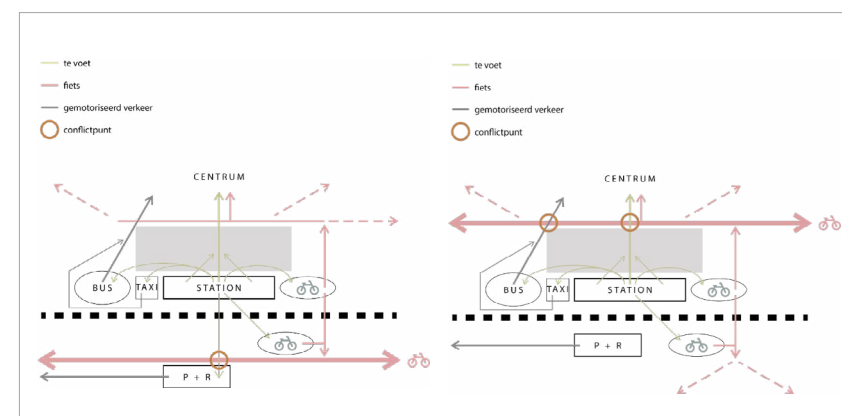
Het DMOW of het AWW zou dit volgens een aantal partners best coördineren vanuit hun rol als beleidsafdeling of penhouder van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

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 AWW. De projectevaluaties zouden dan wel volgens een zelfde methode moeten gebeuren om de juiste zaken met elkaar te kunnen vergelijken.

6 Bijlagen

Via de toegevoegde links vindt u in de bijlagen 3, 4 en 5 een kernachtige samenvatting van de interne richtlijnen van enkele partners. Voor de volledige interne richtlijnen van de provincies, de NMBS en Infrabel over dit thema kan u contact opnemen met voornoemde organisaties.



Figuur 2: schematische weergave van de visie van de provincies op fietsen en STOP-principe in stationsomgevingen (Bron: provincie Antwerpen). Zie ook bijgevoegde presentatie van de workshop van 17 februari 2020: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/45464>

6.1. VERSLAG WORKSHOP 'FIETSSNELWEGEN EN STATIONSOMGEVINGEN' (17/02/2020)

De workshop 'fietssnelwegen en stationsomgevingen' die DMOW in februari 2020 in samenwerking met de provincies organiseerde, diende als basis voor deze visienota. Hier kan u het volledige verslag van de begeleidende kwaliteitsadviseurs vinden: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/45428>

6.2. VERSLAGEN VAN HET OVERLEG OVER DE VISIENOTA (15/05/20 EN 24/11/20)

Naast schriftelijke input en afstemming, werden er in 2020 ook twee digitale

overlegmomenten georganiseerd om samen te werken aan de visienota rond fietsen en fietssnelwegen in stationsomgevingen. Hierbij vindt u de betreffende verslagen: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/45424>

6.3. RICHTLIJNEN PROVINCIES

Onafhankelijk van het type station, wensen de provincies elke fietssnelweg in een stationsomgeving, of waar dan ook, door te laten lopen in één lijn, zonder onderbrekingen. De route moet duidelijk zijn.

- > fietsparking aan beide kanten van het station
- > P+R liefst aan de buitenzijde, achter

de fietssnelweg zodat auto's deze niet hoeven te kruisen en voetgangers die van hun auto naar het station gaan op één gebundelde plaats de fietssnelweg kruisen en de conflictpunten beperkt blijven tot één plek.

- > uitwisseling tussen de twee kanten van het spoor/station voor voetgangers en fietsers
- > geen fietsbewegingen op het plein, enkel voetgangersbewegingen

[Hier](#) vindt u de presentatie van de workshop van de provincies hierover.

6.4. INRICHTINGS-PRINCIPES NMBS VOOR FIETSSNELWEGEN IN STATIONSOMGEVINGEN

- We wensen fietssnelwegen te faciliteren aansluitend aan de stationsomgevingen, op voorwaarde dat de ruimte hiervoor beschikbaar is, toekomstige projecten niet in het gedrang komen, en dit op een veilige manier kan. Hierbij houden we rekening met het mogelijk vervangen van overwegen door een ongelijkgronds alternatief, het integraal toegankelijk maken van de stationsomgeving, uitbreidingen van autoparkings en fietsenstallingen ...
- Voorkeur om fietssnelwegen buiten de directe stationsomgeving aan te leggen.
- Wanneer de stationsfuncties gegroepeerd zijn aan één zijde van de sporen, geven we de voorkeur aan de inplanting van de fietssnelweg aan de

Voor alle toekomstige projecten in stationsomgevingen vinden de betrokken partners zich in onderstaande principes:

- 1 Het ontvlechten van infrastructuur voor de doorgaande fietser (op een hoofdroute of fietssnelweg) en de stationsparking. Er mag absoluut geen conflict mogelijk zijn tussen de fietsers en manoeuvrerende auto's op de parking.
- 2 Het zo veel mogelijk scheiden van de voetgangers- en fietsbewegingen van het busverkeer en de busperrons (logische looplijnen hanteren)
- 3 Het aanbieden van makkelijk bereikbare, veilige en comfortabele stallingen, zo nodig aan beide zijden van het station (geen voor- en achterkant, de verbinding en bereikbaarheid van de fietsenstallingen staat centraal)
- 4 Het vormgeven van een leesbare stationsomgeving waarin de snelheden van alle modi voldoende laag zijn
- 5 Een vlotte onderdoorgang voor fietsers. Het ontwerp en de omgeving moeten aanzetten tot verhoogde aandacht, lagere snelheid en verhoogde attentie bij alle gebruikers van de stationsomgeving

overzijde van de sporen. Zo vermijden we kruisingen. Er kan dan een aftakking naar de overzijde worden gerealiseerd.

- In een station met eilandperrons (perrons in het midden met sporen langs de zijanten) kunnen we toelaten om de fietssnelweg vlak naast de sporen aan te leggen, mits alle kruisingen worden vermeden.
- Vraag om een fysieke afscheiding tussen de fietssnelweg en de sporen, om de toegang tot de sporen te verhinderen. Het type van afscheiding is afhankelijk van de situatie ter plaatse.

- Fietssnelweg zijn niet toegelaten over de rijbanen van stationsparkings. Dit zorgt immers voor gevaarlijke situaties.
- Het STOP-principe. We hanteren het STOP-principe voor het bestemmingsverkeer bij de inrichting van de stationsomgevingen. De voetgangers (Stappers) komen hierbij op de eerste plaats, gevolgd door de fietsers (Trappers).
- Ontvlechting. De maximale scheiding van de verschillende verkeersstromen blijft steeds het streefdoel. Hierbij beschouwen we voetgangers, lokale fietsers en doorgaande fietsers (bovenlokaal en fietssnelwegen) ook als aparte stromen.

Wanneer meerdere verkeersstromen (bijvoorbeeld voetgangers en fietsers) in dezelfde richting lopen, dienen ze over afzonderlijke voldoende brede en veilige zones te beschikken. Zo kunnen fietsers over de volledige zone van het fietspad beschikken, en worden ze niet verhinderd door voetgangers (of omgekeerd).

Indien de scheiding van de verkeersstromen (voetgangers, bestemmings-fietsers en/of doorgaande fietsers ...) bij kruisingen niet mogelijk is, is een goede uitwerking van deze kruisingen van groot belang:

- Duidelijke signalisatie
- Duidelijke materialisatie en inrichting
- Looplijnen respecteren en organiseren
- Samenbrengen van kruisingen op logische plaatsen en deze accentueren
- Voorzieningen voor PBM, onder andere blindengeleiding
- Goede zichtbaarheid
- Lagere ontwerpsnelheid met fysieke verkeersremmers (niet enkel verkeersborden)
- Lagere snelheid
- Voldoende afstand tot de toegangen naar de perrons
- Aantal kruisingen beperken

Een veilige kruising kan enkel wanneer er slechts twee modi of richtingen kruisen op één plek. Wanneer er meerdere modi of verschillende richtingen (looptlijnen, fietsstromen ...) samenkomen, dient de fietssnelweg onderbroken te worden.

- Goede verbinding van de fiets-snelwegen naar de fietsstallingen. Rechtstreekse aansluitingen tussen fietssnelwegen en fietsgebouwen/fietsenstallingen zijn ongepast. We wensen te werken met op- en afritten, zodat er een geleidelijke overgang is van hoge naar lage snelheid.
- Voldoende afstand houden tot de voetgangerszone, stationsgebouw en toegangen naar de perrons. Er dient een voldoende ruime bufferzone (bijvoorbeeld: pleinfunctie) te worden voorzien. Dit zorgt voor voldoende ruimte om zich op een veilige manier te kunnen oriënteren ten opzichte van de verschillende vervoersstromen.
- Inrichting blijft uiteraard maatwerk, maar de algemene principes moeten zoveel mogelijk worden gerespecteerd.

Een combinatie van een fietssnelweg en een reizigerstunnel of passerelle kan onder volgende voorwaarden:

- Kruisingen tussen fietsers en voetgangers zijn niet toegelaten. Dit wil

zeggen dat dit enkel mogelijk is bij een configuratie met 2 randperrons, of wanneer de tunnel of brug helemaal op de kop van de perrons gelegen is.

- Duidelijke scheiding van de fluxen.
- Voldoende breedte te voorzien voor onze reizigers volgens annex 100.
- Aparte hellingsbanen te voorzien voor fietsers en PBM.

Zie voor een volledig overzicht van de richtlijnen van de NMBS over fietssnelwegen in stationsomgevingen: <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/45467>

6.5. RICHTLIJNEN

INFRABEL

[Visie op de omgeving en de mobiliteit in relatie tot het spoornetwerk](#)



Colofon

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Foto's

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Illustraties

TUC RAIL tenzij anders aangegeven

Publicatiedatum

oktober 2021

Uitgever

ir. Filip Boelaert
Secretaris-generaal
Vlaamse overheid, Departement
Mobiliteit en Openbare Werken

Depotnummer

D/2021/3241/244

Opmaak

RCA, www.rca.be

