



Stationsomgeving in Hove

DE FIETSSNELWEG IN EEN STATIONSOMGEVING

Direct in afstand en tijd, herkenbaar, veilig, voorspelbaar, het zijn enkele eigenschappen van een fietssnelweg. In hoeverre kun je die hardmaken in een stationsomgeving waar de ruimte per definitie beperkt is en waar veel verkeersstromen samenkomen?

TEKST BART VAN MOERKERKE BEELD STEFAN DEWICKERE

Fietssnelwegen op een veilige en duurzame manier door of langsheen stationsomgevingen leiden is geen makkelijke ontwerpdracht. In projectstuurgroepen rijzen regelmatig dezelfde vragen. Wat met de voorrangstatus van fietssnelwegen in stationsomgevingen? Hoe herkenbaar moeten fietssnelwegen daar zijn? Mogen ze over parkeerterreinen lopen? Hoe verhoudt het tracé van een fietssnelweg zich tot looproutes, bushaltes...? 'Elke betrokken partij – NMBS, Infrabel, De Lijn, de provincie, AWV, MOW en de stad of gemeente – heeft een eigen visie en wil eigen klemtonen leggen,' zegt Sofie Van Campenhout, regionaal beleidsmedewerker mobiliteit bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. 'Overleg is er pas

als voor een concreet project de startnota op tafel komt. Eigenlijk is dat te laat. En alle betrokkenen hebben de indruk dat ze bij elk project telkens weer van nul moeten beginnen puzzelen met allerlei doelstellingen en ontwerprichtlijnen. Tijdens een workshop op 17 februari hebben we meer dan vijftig mobiliteitsprofessionals van alle partners samengebracht om los van een concreet project met elkaar te overleggen en na te denken, om een beter begrip te krijgen van elkaars positie. De deelnemers kregen een toelichting over de verschillende types van stationsomgevingen en over de ontwerpprincipes en standaarden voor fietssnelwegen. Ze analyseerden enkele Nederlandse voorbeelden van stationsomgevingen. Vervolgens bogen ze zich over het tracé van de fietssnelweg in enkele Vlaamse

cases. De workshop resulteerde in vier aanbevelingen. Op basis daarvan zullen we de komende maanden samen aan een nota werken met een aantal principes over fietssnelwegen in stationsomgevingen, waarover we dan niet meer bij elk project opnieuw hoeven te discussiëren. Dat is een ambitieus plan en ik weet niet of en waar we zullen landen.'

ZOOM UIT

Bekijk de tracering van fietssnelwegen op diverse schaalniveaus. Dat is de eerste aanbeveling van de deelnemers aan de workshop. Door uit te zoomen kan worden bepaald of en waar de fietssnelweg de spoorweg kan kruisen om aan de meest geschikte kant van het station uit te komen. Sofie Van Campenhout: 'Het kan verhelderend zijn om kritisch te kijken naar het ruimere tracé van een fietssnelweg.'



‘HET KAN VERHELDEREND ZIJN OM KRITISCH TE KIJKEN NAAR HET RUIMERE TRACÉ VAN EEN FIETSSNELWEG.’

SOFIE VAN CAMPENHOUT

BENUT DE TWEE KANTEN

De tweede aanbeveling sluit daar onmiddellijk bij aan: benut de eigenheid van de twee kanten van een station. Vandaag hebben stations nog vaak een voor- en een achterzijde, maar dat patroon wensen alle partners te doorbreken. De klassieke ‘voorkant’ is doorgaans naar het centrum van gemeente of stad gericht. Het is een gemengde, multifunctionele zone waar de voetganger prominent aanwezig is. Loopt de fietssnelweg aan die zijde, dan is het meestal nodig het typische karakter en uitzicht ervan te onderbreken en de snelheid van de fietsers te verlagen. De ‘achterzijde’ van het station is meestal gericht op de ontsluiting voor de auto. Daar

ligt vaak ook het parkeerterrein. Fietssnelwegen liggen het best aan die kant, zoveel mogelijk conflictvrij met het autoverkeer en parkeerbewegingen, en zoveel mogelijk in de voorrang. ‘De meeste potentiële conflicten tussen verschillende verkeersstromen doen zich voor op het eigenlijke stationsplein. Verleg je de fietssnelweg naar de achterzijde, dan blijf je weg uit de drukste en meest diffuse zone. Daar zijn zowel de gebruikers van het openbaar vervoer als de doorgaande fietsers op de fietssnelweg mee gebaat. Vaak zijn er zo meer mogelijkheden om op een veilige manier een fietssnelweg in de voorrang langsheen het station te leiden,’ zegt Sofie Van Campenhout.

Fietsvriendelijke onderdoorgangen zijn in elk geval cruciaal voor de goede bereikbaarheid van de stationsomgeving, ongeacht de locatie van de fietssnelweg.

MAAK RUIMTE

Ruimte is in stationsomgevingen schaars. Om ruimte te creëren is het soms nodig de plaats voor de auto en de autoparking te verkleinen. Deze herverdeling van ruimte moet ook rekening houden met goed ingeplante en makkelijk bereikbare fietsenstallingen.

HOU REKENING MET DE EIGENHEID VAN STATIONS

Er zijn verschillende types van stations, het is nodig de fietsvoorzieningen daaraan aan te passen. Aan *herkomststations* – denk aan Beveren-Waas, Tienen, Herentals – vertrekken heel veel reizigers ’s morgens. Daar zijn goede fietsenstallingen en een vlotte verbinding met fietssnelwegen in de buurt nodig. In *bestemmingsstations*, zoals de drie grote Brusselse stations of Antwerpen-Centraal, komen veel reizigers aan om zich te voet (of met de deelfiets) verder te verplaatsen. De stationspleinen zijn er vooral voetgangerszones met een link naar het busstation. Deze stations zijn ook eindbestemmingen voor pendelaars met de fiets als vortransport. Vraag is of de fietssnelweg op die plekken duidelijk en herkenbaar moet doorlopen, en hoe dat wordt vertaald in de inrichting. Misschien moet het tracé iets verder van het station weg liggen om conflicten te voorkomen.



Stationsomgeving in Antwerpen-Berchem

Noorderkempen is dan weer een voorbeeld van een *weidestation*, tussen woon- en werkgebieden in. De auto is er het belangrijkste vervoersmiddel, gevolgd door de langeafstandsfietser. Als langs zo'n weidestation een fietssnelweg loopt, moet die zoveel mogelijk conflictvrij worden aangelegd. Hij mag ook zeker niet over de parking lopen of interfereren met parkeerbewegingen. Ten slotte zijn er de *overstapstations*, zoals Mechelen of Denderleeuw, met een grote potentie voor de fiets als vervoersmiddel. Natuurlijk zijn de meeste stations een combinatie van de verschillende types.

DE CONCLUSIE IS EEN MINDSHIFT

Geen twee stations, geen twee stationsomgevingen zijn identiek. Er zal altijd maatwerk nodig zijn om een fietssnelweg op de beste manier in te passen. Het is niet de bedoeling van de partners om voor elk type station tot algemeen geldende ontwerprichtlijnen te komen. Wel willen ze graag een nota opstellen met enkele principes waarachter ze zich allemaal kunnen scharen, vertrekkend van de aanbevelingen van de workshop. Sofie Van Campenhout: 'De grote verdienste van dit traject is dat de partners loskomen van hun eigen standpunt en het bredere beeld zien. Dit vraagt van velen een *mindshift*. De inplanting van een autoparking in een stationsomgeving wordt bijvoorbeeld te weinig in vraag gesteld. Die manier van denken willen we graag doorbreken. Bekijk alle voetgangers- en fietsersbewegingen, kijk naar de fietsinfrastructuur in de omgeving en beslis dan waar de parking het best wordt ingeplant en zo weinig mogelijk interfereert met de andere stromen. Dat mensen die met de auto komen een eindje moeten stappen naar het station, is perfect logisch en verantwoord in het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid.'



Still uit de mini-serie van Cyclomax

CYCLOMAX

TEKST ALINE PEETERS BEELD CYCLOMAX

In Cyclomax, de eerste Vlaamse webserie voor kinderen, proberen twee Brusselse ketjes iedereen op de fiets te krijgen. Nilou is het namelijk beu om elke dag op weg naar school eindelijk lang in de file te staan. Samen met haar vriend Tuur, die je misschien wel herkent van De Ideale Wereld, bedenkt ze een game. Spurtend en stuntend racen ze door de stad om fietsonderdelen te verzamelen. Onderweg kruisen ze het (fiets)pad van fietsers in alle kleuren en maten. Op ludieke wijze willen ze van Brussel een échte fietsstad maken en halen ze het belang van fietsveiligheid en fietsinfrastructuur aan.

De afleveringen, gekoppeld aan een game, bieden jonge kijkers een totaalbeleving. Aan de hand van opdrachten leren kinderen spelenderwijs over duurzaamheid en verkeersveiligheid en over puur fietsplezier.

Regisseur Daniel Lambo kiest zijn filmprojecten wel vaker op basis van een sociaal engagement. 'Onze steden hebben fietsers nodig, maar we moeten hun wel een veilige fietsomgeving kunnen bieden,' zegt hij. 'Ik denk dat elke Brusselaar daarnaar snakt. Daarom willen we tonen dat de fiets een fijn, boeiend en handig vervoersmiddel is. Cyclomax wil kinderen sensibiliseren, informeren, motiveren en – uiteraard – entertainen. Want hoe meer kinderen en grote mensen de fiets nemen, hoe groener, veiliger en makkelijker het leven wordt.'

De serie is een initiatief van JEF en kwam er op vraag van toenmalig mobiliteitsminister Pascal Smet.

Bekijk de webserie en speel de game op de website van Cyclomax. Geschikt voor iedereen vanaf zes jaar.

CYCLOMAX.JEUGDFILM.BE