



Mobiliteitsbrief

oktober 2006

9e jaargang, nr 79
verschijnt maandelijks
behalve in juli en augustus

Stationsomgevingen

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Een treinstation is het multimodale knooppunt bij uitstek. Maar het heeft nog meer troeven: het is onder meer ook een plaats van afspraak en ontmoeting. Toch werden veel stationsomgevingen lang verwaarloosd. Pas de laatste decennia is een grondige vernieuwing ingezet. In deze Mobiliteitsbrief bekijken we de grondige aanpak in Neerpelt en Wetteren en gaan we langs in Aarschot, waar het proces nog in het beginstadium zit.



Foto: Peter Van Hoof

“STOP” voor de stationsomgeving

We vroegen De Lijn, de NMBS en de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) wat voor hen een goed ingerichte stationsomgeving is.



Foto: JM

De Lijn: “Korte, logische en veilige looproutes”

Marc Nuytemans

“Een herinrichting moet vertrekken van het STOP-principe”, zegt Marc Nuytemans, analist bij de directie Onderzoek van De Lijn. Dus eerst aandacht voor de stappers, dan de trappers (fietsen), dan het openbaar vervoer en pas dan de personenwagens. “Aan de in- en uitgang van het treinstation moet je een voetgangerszone hebben. De volgende laag is die van de fiets en het openbaar vervoer. Verderop heb je de zones voor Kiss and Ride en voor kortparkeren. Het verst van het station verwijderd liggen de voorzieningen voor langparkeerders.”

Specifiek voor De Lijn moeten bus of tram via een korte, logische, veilige en obstakelvrije looproute met de treinperrons verbonden zijn. Ook personen met een handicap moeten zich vlot van bus naar trein kunnen verplaatsen. Comfortabele wachtinfrastructuur voor bus, tram en trein is een ander aandachtspunt. Ten slotte is de sociale veiligheid zeer belangrijk.

Marc Nuytemans: “Plan in de buurt andere functies en verhoog de betrokkenheid van de omwonenden zodat ze mede-eigenaars worden van de stationsomgeving.”

NMBS: “Het belang van goede fietsenstallingen”

Voor de NMBS is toegankelijkheid een sleutelbegrip. Kristof Polfliet, die werkt op de dienst van het beheer van de stations bij de NMBS-Holding: “De komende jaren maken we 93 stations in

België volledig toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit, dat wil zeggen tot op de trein. Tegen 2008 moeten de eerste 24 stations klaar zijn.”

“Voor de fietsers is comfort en veiligheid van de stalling prioritair. In sommige steden zoals Vilvoorde en Aarschot staat de fietsenstalling onder sociaal toezicht en hangt er een fietsherstelplaats en fietsverhuur aan vast. We onderzoeken nu hoe we die aanpak kunnen uitbreiden naar andere stations.” Voor de intermodaliteit met de bus is het belangrijk dat de afstand tussen busstation en treinperron zo kort mogelijk is. Ook de taxi's moeten de nodige aandacht krijgen. Ten slotte blijft de stationsomgeving ook een belangrijk overstappunt van auto naar trein. “Het is zeker niet de bedoeling al onze gronden in de buurt van een station om te vormen tot parkings”, zegt Kristof Polfliet. “Bovendien schrijft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stationsverdichting voor.”

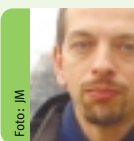


Foto: JM

BTTB: “Aandacht voor informatie en verkoop”

Jan Vanseveren

Dat De Lijn en de NMBS volgens de regels van STOP denken, klinkt Jan Vanseveren als muziek in de oren. Hij is adviesmedewerker van de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB). “Toegankelijkheid, aantrekkelijke en korte looproutes, sociale veiligheid, een goede halte-uitrusting, een overdekte en bewaakte fietsenstalling, het zijn punten die ook bovenaan ons verlanglijstje staan. Jammer genoeg zijn ze nog lang niet overal gerealiseerd.” Een belangrijk punt voor de BTTB is informatie en verkoop. Dynamische en auditieve informatie aan de reizigers is nog niet standaard in (middel)grote busstations.

“Ook de voorverkoop van kaartjes staat nog niet overal op punt. Wij pleiten ervoor de grotere busstations te bemannen met het oog op informatie, verkoop en sociale veiligheid”, aldus Jan Vanseveren.

Masterplan stationsomgeving Aarschot in de maak

Aarschot heeft grote plannen met zijn stationsomgeving. De komende vijftien jaar moet de buurt uitgroeien tot een hoogwaardige pool voor bedrijvigheid en stedelijk wonen. Samen met de NMBS-Holding en de provincie schreef de stad een internationale ontwerpwedstrijd uit. Eén van de laureaten kreeg onlangs de opdracht om een masterplan voor de stationsomgeving te ontwerpen.

In het station van Aarschot stappen op weekdays meer dan 3500 reizigers op de trein. “Door de toekomstige rechtstreekse verbinding met Brussel zal zijn aantrekkingskracht alleen maar toenemen”, weet Paul Van Aelst, woordvoerder van de NMBS-Groep Noordoost. Meer reizigers betekent ook meer voor- en natransport.

Komen en gaan

Voor de fietsers sloten de NMBS, de provincie, de stad en minister Van Brempt een overeenkomst met vzw Velo uit Leuven. Er is nu een bewaakte en overdekte stalling voor 200 fietsen, met daaraan gekoppeld fietsverhuur en een fietshersteldienst. Daarnaast is een capaciteit van 700 gratis fietsplaatsen nodig aan het station.

Wat het busvervoer betreft, is er sinds enkele jaren een volledig vernieuwd busstation. Het voor- en natransport met de auto zorgt voor meer problemen. “Er zijn twee parkings aan de centrumzijde van het station”, verduidelijkt Geert Wijns, hoofd departement Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu van Aarschot. “Die trekken zoekverkeer aan en dat zorgt op zijn beurt voor overlast in het centrum en de stationsbuurt. Op termijn zullen de twee parkings plaatsmaken voor kantoorgebouwen. Dat betekent dat we op zoek moeten naar een alternatieve locatie, aan de achterzijde van het station.”

Twee voorkanten

De ontwikkeling van die achterzijde is een belangrijk onderdeel van de studie. De voormalige betonfabriek en andere leegstaande industriële gebouwen zijn afgebroken. Geert Wijns: “De stad moet twee voorkanten krijgen. En tegelijkertijd moet de relatie tussen de twee lobben van de stad aangehaald worden. Daartoe willen we de bestaande tunnel onder de sporen aan weerszijden



Enkele jaren geleden werd het busstation al vernieuwd.

verlengen zodat die de pleinen aan beide kanten met elkaar verbindt.” Het studie bureau wil ook een verbinding maken tussen de centrumzijde en het parkgebied Elzenhof aan de industriële kant. Het voorlopige concept spreekt van een fiets- en voetgangersbrug. Paul Van Aelst (NMBS): “Via liften vanaf de brug naar de perrons zou een extra toegankelijkheid gerealiseerd kunnen worden. Aarschot is immers één van de 93 stations die na 2008 toegankelijk moeten worden gemaakt voor personen met een handicap.”

Het studie bureau zal aan de stationsomgeving van Aarschot in elk geval een vette kluif hebben.

Provincie coördineert

Opvallend is dat de provincie Vlaams-Brabant fungeert als trekker van het project. Koen Van Bouchout, bestuurssecretaris-plano loog bij de provincie: “Dit past in het opzet van de provincie om een coördinerende rol op te nemen in minimaal drie stationsomgevingen. Aarschot is één van de pilootprojecten. Wij fungeren er als trekker en als bemiddelaar tussen de verschillende partners. Het is ook onze taak om subsidiekanalen aan te boren. Zo krijgen we Europese subsidies voor de reconversie van het onderbenutte bedrijventerrein aan de achterzijde van het station naar meer personeelsintensieve activiteiten. Met die fondsen betalen we een deel van het studiewerk. Nu onderzoeken we of we in een latere fase ook Europese fondsen kunnen krijgen voor een deel van de investeringen in de stationsomgeving.”

Dat is voorlopig toekomstmuziek. Het studie bureau legde intussen zijn eerste ontwerpvoorstellen voor aan de bevolking. Het eigenlijke ontwerp wordt midden 2007 verwacht. Na evaluatie en eventuele bijsturing is de start van de werken gepland voor het najaar van 2008.



De relatie tussen beide kanten van de spoorweg, tussen de twee lobben van de stad, moet worden aangehaald. Daartoe zal de bestaande tunnel onder de sporen aan weerszijden verlengd worden zodat die de pleinen aan beide kanten met elkaar verbindt.

Neerpelt: stationsomgeving én schoolomgeving



Foto: Johan Martens

Vóór de heraanleg. De weg voor het station was eenzijdig op auto-verkeer en parkeren gericht.



Foto: Projectencentrum De Lijn

Na de heraanleg.

In het begin van de lente van dit jaar werd de nieuwe stationsomgeving van Neerpelt officieel ingehuldigd. Vergelijken met de situatie van enkele jaren geleden is moeilijk. Op de gebouwen in de buurt na is zowat alles veranderd. Opmerkelijk is dat het project gekoppeld werd aan module 10 van het mobiliteitsconvenant voor de herinrichting van schoolomgevingen.

Het station van Neerpelt ligt langs de N764 Neerpelt-Overpelt. Schuin tegenover het station bevindt zich de campus van de secundaire school Sint-Maria, die ongeveer 1000 leerlingen telt. In de onmiddellijke nabijheid staan de gebouwen van de vroegere Heilig Hartkliniek. Die krijgen naar alle waarschijnlijkheid een nieuwe bestemming in de sector van de dienstverlening. Het was De Lijn die vijf jaar geleden de aanzet gaf om de stationsomgeving aan te pakken. Haar buspersoneel was tot op de draad versleten. Na gesprekken met de NMBS, AWV en de gemeente werd besloten de herinrichting te koppelen aan module 10 van het mobiliteitsconvenant. Met die module pakken de lokale overheid, het gewest, De Lijn en de school samen een schoolomgeving aan. Intussen zijn de werken volledig achter de rug en het resultaat stemt alle partners tot tevredenheid. “De verkeersveiligheid voor de zachte weggebruiker is er sterk op vooruitgegaan”, zegt burgemeester Raf Drieskens. “We hebben

voor de school een verkeersvrij plein aangelegd zodat de jongeren niet meer onmiddellijk op de straat staan. De ruimte is overzichtelijker geworden en het verkeer rijdt veel trager want het is er uiteraard een zone 30. In het zog van de herinrichting leeft de hele buurt op. Het is weer aantrekkelijk om er te investeren.”

Toegankelijk

De NMBS verbeterde de toegankelijkheid van de perrons voor reizigers met beperkte mobiliteit. Paul Van Aelst, woordvoerder van de NMBS-Groep Noordoost: “Aan beide zijden kunnen ze het perron makkelijk bereiken via een helling. Het station beschikt ook over een mobiele laadhelling zodat rolstoelgebruikers de trein kunnen nemen. Voor slechtzienden werden noppen-tegels gelegd in de Stationsstraat en aan de perrons.” De NMBS-Holding plaatste ook een nieuwe, overdekte stalling voor 170 fietsen. Aan de achterzijde van het station, op de vroegere goederenkoer, kunnen langparkeerders hun wagen kwijt. Die parking wordt binnenkort heraangelegd.

Sneltram in de toekomst

De Lijn ruilde haar aftandse busstationnetje voor een uit de kluiten gewassen busperron aan weerszijden van de Stationsstraat. Er kunnen vier bussen tegelijk halt houden. Paul Smeets van De Lijn Limburg: “Aan de zijde van het NMBS-station is het busperron doorgetrokken tot op perron 1 voor de trein, een zeer geslaagde ingreep.

Het station van Neerpelt is voor ons een belangrijk knooppunt en het zal in de toekomst nog aan gewicht winnen. In ons Spartacusplan plannen we sneltrams, en die zullen ook Neerpelt-station aandoen.”

In de meer nabije toekomst zal het Vlaamse Gewest nog twee andere schoolomgevingen in de buurt herinrichten. “Het gaat om de basisschool in de Tassetstraat en het Sint-Hubertuscollege even verderop in de Stationsstraat. Als die projecten afgewerkt zijn, dragen we de N764 over aan de gemeente”, zegt Karin Cardinaels, mobiliteitsbegeleider bij AWV Limburg. Op dat moment zal de hele Stationsstraat vanaf het station tot het centrum van Neerpelt vernieuwd zijn.



Foto: Projectencentrum De Lijn

Het plein ter hoogte van de school en het voormalig ziekenhuis. Een rustpunt met een toegangs- en verbindingfunctie. Op de achtergrond de luifelconstructie boven het busperron.

Wetteren klinkt bus aan trein vast

De gemeente, de NMBS en De Lijn namen enkele jaren geleden de stationsomgeving van het Oost-Vlaamse Wetteren onder handen. Banden werden aangehaald, niet enkel tussen trein en bus maar via een comfortabele voetgangers- en fietserstunnel ook tussen het centrum en het zuiden van de gemeente.

Wetteren is een kleinstedelijk knooppunt van openbaar vervoer. Dankzij de vlotte treinverbindingen met Brussel en Gent reikt de aantrekkingskracht van het station tot een eind over de gemeentegrenzen. De kwaliteit van de vroegere stationsomgeving voldeed niet om de stroom reizigers comfortabel op te vangen. De voorzieningen voor bussen waren ondermaats. "Door plaatsgebrek kon maar een deel van de bussen halt houden voor het stationsgebouw, de rest stopte op het Beernaertsplein, dat iets verder ligt. Bovendien waren de treinperrons niet toegankelijk genoeg omdat ze enkel bereikbaar waren via het beschermde en niet-aangepaste stationsgebouw", zegt Marc Feys, afdelingshoofd Exploitatie van De Lijn Oost-Vlaanderen. "Sinds de herinrichting hebben we een ruim busstation. Vanaf ons station kan de reiziger rechtstreeks naar de perrons, hij moet niet meer door het stationsgebouw. De bussen die de meeste treinreizigers vervoeren houden het dichtst bij het station halt."

Toegangspoort

De stationsomgeving van Wetteren is een van de toegangspoorten tot het centrum. De gemeente was dan ook vragende partij om de stationsomgeving een nieuwe impuls te geven. Het Stationsplein, eigenlijk niet veel meer dan een drukke doorgangsweg, werd volledig heringericht. De versmalde weg, de brede voetpaden en de mogelijkheid voor horecazaken om een terrasje te plaatsen, krikten het verblijfskarakter van het plein gevoelig op. Aan de andere kant van de spoorweg creëerde de gemeente een plein met zitbanken en een standbeeld.



Foto Kluwer

Vroeger moesten de reizigers door het stationsgebouw om op het perron te geraken. Nu kunnen ze rechtstreeks van de bus naar het perron en omgekeerd.



Foto Kluwer

Onder de luifel met groendak begint ook de fietsers- en voetgangers-tunnel naar de andere kant van de sporen.

De bestaande voetgangers- en fietserstunnel onder de sporen werd verbreed en verlengd tot op het stationsplein. Hij creëert een comfortabele verbinding tussen het centrum en het zuiden van de gemeente. Er kwam een overdekte fietsenstalling voor 350 fietsen. De luifels met groendaken die de fietsenstalling, de ingangen van de tunnel en een deel van de perrons overspannen, vormen een gewaagd geheel met het beschermde stationsgebouw.

Nieuw elan

"Al die vernieuwingen geven de stationsomgeving een nieuw elan. De buurt wordt meer en meer een gezellige ontmoetingsplaats," stelt schepen Piet Van Heddeghem vast. "Ze trekt ook nieuwe functies aan. Zo wordt er een nieuwe provinciale avondschoon gebouwd. Eigenlijk is de herinrichting een te groot succes. Nu al volstaan de fietsenstalling en de 210 nieuwe parkeerplaatsen voor auto's niet meer." Als kers op de taart zal de NMBS-groep in 2007 het stationsgebouw volledig renoveren. Kostprijs: 800.000 euro. (bvm)



Foto Kluwer

Sinds de herinrichting is de stationsbuurt gezelliger. Ze trekt ook nieuwe functies aan.