

Veilig fietsen naar trein, tram en bus



Fietsersbond

Veilig fietsen naar trein, tram en bus

De fiets is het ideale vervoermiddel voor afstanden tot vijf of tien kilometer. Meer dan de helft van alle verplaatsingen in Vlaanderen gaan niet verder dan vijf kilometer. Ook voor de grotere afstanden kan de fiets een alternatief bieden voor de auto. In combinatie met het openbaar vervoer kan een hele reeks autoverplaatsingen vervangen worden door de tandem "fiets en openbaar vervoer". Bovendien betekenen fietsers een groot klantenpotentieel voor De Lijn en de NMBS.

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, Mobiliteitscel) blijkt dat de fiets een aandeel heeft van 16% in het totaal aantal voortransportverplaatsingen en 3% in het totaal aantal natransportverplaatsingen. 80% van de fietsverplaatsingen in het voortransport gebeurt naar het openbaar vervoer. Dit aandeel wordt verdeeld tussen de trein en de bus voor respectievelijk 54% en 25%. Bij alle voor- en natransportverplaatsingen naar de trein neemt de fiets respectievelijk 22% en 6% van het aantal verplaatsingen op zich. Hieruit blijkt de niet te verwaarlozen rol van de fiets als voortransportmiddel.

De veiligheid van de zachte weggebruiker in de ruime stationsomgeving of halteplaats is daarom van het hoogste belang. Uit het knelpuntenonderzoek van de Fietsersbond (november 2000) bleek het belang van goede en veilige fietsinfrastructuur. Vele fietsers gaven aan bepaalde wegen te mijden omdat de fietspaden te onveilig werden bevonden. De Fietsbalans van de Nederlandse Fietsersbond (2001-2002) toonde dan weer aan dat kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur meer personen op de fiets kan brengen en/of houden.

De Fietsersbond nam de plooi-fiets mee op de trein en onderwierp een aantal stationsomgevingen in Vlaanderen aan een nauwgezet onderzoek. De kwaliteit van fietsvoorzieningen blijkt een grote rol te spelen in het veiligheidsvraagstuk.

Deze brochure zet onze onderzoeksresultaten om in hanteerbare criteria. Met deze brochure in de hand kan iedereen een evaluatie maken van de veiligheid voor fietsers in de buurt van treinstations en bushaltes.

Zowel plaatselijke overheden, openbaarvervoermaatschappijen als individuele gebruikers kunnen de diverse voorbeelden aangrijpen om samen concrete voorstellen uit te werken die de veiligheid van fietsers moeten garanderen. Alvast de openbaarvervoermaatschappijen kunnen hieruit rechtstreeks voordeel halen. Meer fietsers op weg naar trein, tram of bus betekenen immers meer klanten.

De combinatie "fiets en openbaar vervoer" heeft een groot potentieel. De fiets is een complementair vervoermiddel en kan door zijn flexibiliteit en gering ruimtebeslag gemakkelijk ingeschakeld worden als voor- en natransportmiddel. Om dit potentieel aan te spreken én te behouden dient een beleid gevoerd te worden dat de openbaarvervoergebruikers voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen biedt. Fietsers moeten bovendien op een efficiënte en veilige manier via kwalitatief uitgebouwde fietsnetwerken tot aan het station of de halte kunnen fietsen.

Samenwerking tussen diverse overheden

De aanpak van voor- en natransport is een gedeelde verantwoordelijkheid. Openbaarvervoermaatschappijen spelen hierin uiteraard een voorname rol als eigenaar van de directe stationsomgeving. Maar de uitbouw van de routes naar de stations en haltes ligt vooral in handen van de wegbeheerders. Zowel het Vlaamse Gewest, de provincies als de gemeenten hebben er alle belang bij om de kwaliteit en de veiligheid voor de fietser in het voor- en natransport te erkennen als een noodzakelijk onderdeel van hun duurzaam mobiliteitsbeleid.



Aandachtspunten

Veilige aansluiting van het fietsroute-netwerk op de stationsomgeving of halteplaats

De kwaliteit en veiligheid van de fietsroute tussen de woonplaats en het openbaarvervoerknooppunt wordt in belangrijke mate bepaald door de afwezigheid van zwakke schakels in de route. Zo kan het veiligheidsvoordeel van een vrijliggend fietspad tenietgedaan worden door de slechte aansluiting ervan op de halteplaats of het stationsplein.



Mechelen – Kom je als fietser de brug over de Leuvense Vaart (links) afgereden, dan eindigt je fietspad plots. Wil je de fietsenstalling aan de andere kant van de weg bereiken, dan kom je in conflict met het autoverkeer dat de rotonde wenst op te rijden. Automobilisten worden bovendien niet gewaarschuwd voor dit potentiële gevaar.



Hasselt – Fietstunnels zorgen niet alleen voor een rechtstreekse route naar het station. Zij zorgen er bovendien voor dat fietsers gevaarlijke kruispunten kunnen vermijden om het station te bereiken.



Leuven – Deze brug voor fietsers en voetgangers kan als voorbeeld dienen voor een veilige route over de treinsporen. Een vergelijkbare brug in de directe omgeving van het treinstation zou de veiligheid en het comfort van fietsende pendelaars drastisch verhogen.



Hasselt – Fietsers worden op de Bampslaan van een vrijliggend fietspad plots op de rijbaan geleid. Automobilisten kunnen dit niet altijd voorzien. Het verrassingseffect maakt deze aansluiting onveilig.

Oostende – Het fietspad langs de Vindictivelaan stopt ter hoogte van het station om na het kruispunt opnieuw te starten. Veilig kan je dit niet echt noemen.



Continuïteit in het fietsroutenetwerk

Fietspaden, fietsuggestiestroken, fietswegen en fietsopstelvakken dienen goed op elkaar aan te sluiten en één geheel te vormen. Losse, verspreide stukjes fietsinfrastructuur zijn dikwijls “verloren moeite”.

Goede leesbaarheid van het stationsplein

Het stationsplein of de directe omgeving van het stationsgebouw en de halteplaats moeten duidelijk leesbaar zijn voor alle weggebruikers. Zij moeten spontaan en zonder twijfel de gewenste richting kunnen volgen en de voor hen voorziene ruimte kunnen gebruiken.



Mechelen – Het stationsplein is voorzien voor gemengd verkeer. Dit goede uitgangspunt wordt deels tenietgedaan door de onduidelijkheid die gecreëerd wordt door hetzelfde materiaal en dezelfde aanleg voor de voetpaden, de rijbaan en de parkeerruimte te gebruiken. Weggebruikers die niet vertrouwd zijn met deze omgeving worden in verwarring gebracht, hetgeen kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Dendermonde – De stootbanden en middenberm zorgen hier voor een absurde situatie. Als fietser kan je hier niet reglementair de fietsenstalling bereiken. Enkel door af te stappen en gebruik te maken van het zebrapad geraak je aan de overkant.

In realiteit zullen fietsers over het zebrapad slingeren, tot grote ergernis van de voetgangers. Nochtans is er ruimte om ook aan de rechterzijde van de rijbaan een fietsenstalling te voorzien.



Oostende – Door het gebrek aan fietsinfrastructuur langs de Leopold III-laan worden fietsers langs de Vindictivelaan naar het station geleid. Met als gevolg dat de fietsenstalling (links) enkel te bereiken is door de tweevaksweg voor het stationsplein over te steken. Veilige fietsinfrastructuur langs de Leopold III-laan zou fietsers als vanzelf naar de fietsenstalling aan het station en de bushaltes leiden. Het tweerichtingsverkeer voor het stationsplein doet bovendien een onnodig kluwen van weggebruikers en bewegingen ontstaan.

Invoering van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerde weggebruikers in combinatie met een verkeerscirculatieplan zou de veiligheid van fietsers aanzienlijk verhogen.



Bereikbaarheid van de fietsenstalling

Het lijkt evident dat de fietser op een zo veilig mogelijke manier de fietsenstalling moet kunnen bereiken. Mogelijke conflicten dienen via infrastructurale ingrepen vermeden te worden. De fietsenstalling ligt bij voorkeur rechts van de weg, zodat fietsers de rijbaan niet dienen over te steken. Indien nodig moeten stallingsvoorzieningen aan beide zijden van de rijbaan geplaatst worden.

De toegang tot de fietsenstalling moet vrij zijn van drempels of borduren.

Aarschot – Fietsers kunnen niet reglementair de fietsenstalling bereiken.



Aarschot – De fietsenstalling is slechts bereikbaar door de boardsteen op te wippen.



Autoluw karakter van stationsomgeving

De directe stationsomgeving is dikwijls een kluwen van de meest verscheiden verkeersbewegingen. Het verdient voorkeur de directe omgeving van het station of de openbaarvervoerhalte autoluw te maken. Het invoeren van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer heeft een grote impact op het aantal voorbijrijdende voertuigen.



Mechelen –Door invoering van éénrichtingsverkeer voor auto's, bussen en vrachtwagens in de Stationsstraat werd de aansluiting op het station veiliger voor fietsers.

Snelheidsbeperking voor gemotoriseerd verkeer in de stationsomgeving

In de directe omgeving van het stationsgebouw of halteplaats zijn veel fietsers en voetgangers aanwezig. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer heeft een directe invloed op hun veiligheid. Vooral bij hoge snelheid kunnen de gevolgen dramatisch zijn. 5% van de voetgangers die aangereden worden door een voertuig aan 30 km/u overlijden. Aan 50 km/u bedraagt de overlijdensgraad al 45% en wanneer het voertuig aan 65 km/u rijdt stijgt dit zelfs tot 85%.

Oostende – Fietsers volgen de rotonde op het Vuurkruisenplein door om de haverklap van niveau te veranderen. "Boordsteenfietsen" heet dat dan.



Oostende – Fietsers kunnen hier maar best hun ogen op het wegdek houden. Stuurmanskunst is geen overbodige luxe om valpartijen te voorkomen. Trampsporen zorgen voor een extra uitdaging.



Veiligheid door comfortabele fietsvoorzieningen

De veiligheid van fietsinfrastructuur wordt deels bepaald door het comfort ervan. Materiaalgebruik en afwerking laten nog dikwijls te wensen over. Het gebruik van asfalt verdient de voorkeur op betonstraatstenen. In combinatie met een slecht aangelegde fundering zorgen deze straatstenen, net als klinkers, al te dikwijls voor verzakkingen, putten en gevaarlijke gleuven.

Bijzondere aandacht dient te gaan naar de vlotte kruising van de rijbaan. Fietsers verdienen beter dan een hindernissenparcours op weg naar het station. Onnodige boordstenen zorgen niet alleen voor minder comfort. Zij brengen bovendien schade toe aan de fiets en zorgen voor een reëel onveiligheidsgevoel.

Voldoende ruimte rond de fietsenstalling

De fietsenstalling moet zodanig zijn ingeplant dat fietsers bij het in- en uitrijden beschermd blijven. Een te beperkte ruimte tussen stalling en rijbaan schept onnodige conflicten.

Bewegwijzering voor fietsers

Voor fietsers geldt net dezelfde noodzaak tot bewegwijzering als voor automobilisten. Vooral bij herinrichting van de stationsomgeving laat de specifieke fietsbewegwijzering dikwijls te wensen over. Bovendien kunnen fietsers dikwijls parallelle wegen volgen. Maar die mogelijkheid is vaak niet aangegeven.

Hasselt – Fietsers kunnen ter hoogte van het kerkhof de drukke Sint-Truidersteenweg (links) verlaten en via de Kerkhofstraat (rechts) richting station fietsen. Maar je moet het wel weten.



Hasselt – De nieuwe doorgang onder de reïnsporten verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in hoge mate. Alleen weten fietsers niet waar die fietstunnel heen leidt als ze niet met de omgeving vertrouwd zijn.



Diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen

Het aanbieden van goede en veilige fietsroutes van en naar het NMBS-station is van groot belang om het gebruik van de fiets te bevorderen. Maar ook het kunnen beschikken over goed bereikbare, gebruiksvriendelijke en vooral diefstalveilige voorzieningen om de fiets voor korte of lange termijn te parkeren, vormt een belangrijke voorwaarde om het fietsgebruik aantrekkelijk te maken.



Dendermonde – Een fietsenstalling met ondoorzichtige panelen maakt de sociale controle zo goed als onmogelijk. Fietsendieven hebben niet liever.



Aarschot – Fietsen worden aan het station voor lange tijd achtergelaten. Je fietsframe aan de fietsenstalling zelf kunnen vastmaken is absolute noodzaak wil je 's avonds niet enkel je voorwiel terugvinden.

Voorwaarden waaraan fietsparkeervoorzieningen in stationsomgevingen moeten voldoen zijn:

- Bij ieder station kunnen zowel vaste als incidentele reizigers hun fiets zowel bewaakt als onbewaakt stallen. Bij elk station is een toereikende mix van bewaakte en onbewaakte parkeercapaciteit nodig, in een verhouding die aansluit bij de lokale vraag.
- De fietsparkeersystemen dienen aan kwaliteitsnormen te beantwoorden. Zo vervangen aanbindsystemen stelselmatig de wielklemmen, en is de onderlinge afstand aangepast aan verschillende types en maten fietsen (kinderfietsen, mountainbikes, fietsen met kinderzitjes,...).
- De loopafstand van de verste plaats in een bewaakte stalling naar de ingang van het station bedraagt maximaal 200 meter.
- De loopafstand van de verste plaats in een onbewaakte stalling tot de ingang van het station bedraagt maximaal 50 meter.
- Uit het oogpunt van sociale veiligheid en ter beperking van diefstal en vandalisme wordt een onbewaakte stalling zo geplaatst dat gebruikers goed zicht hebben op de omgeving en vice versa. De fietsenstalling is daarom ook overzichtelijk, zodat dieven gemakkelijk kunnen opgemerkt worden. Ook transparante zijpanelen dragen hiertoe bij.
- Fietsenstallingen moeten overdekt zijn om corrosie aan de fietsen te voorkomen en de fietsen droog te houden.

Lokeren – Camerabewaking is geen overbodige luxe voor een stationsstalling. Bij diefstal kan je tot twintig dagen later de opgenomen beelden bekijken.



Fietsenstalling NMBS-station Lokeren: samenwerking loont !

Vijf jaar geleden werd aan de achterkant van het treinstation Lokeren (Uebergdreef) een nieuwe toegang tot het station opengesteld. Dit om de nieuwe autoparking én fietsenstalling te ontsluiten. De samenwerking tussen de stad Lokeren en de NMBS komt tot uiting zowel in de procedure als in de financiële tussenkomst.

Stad Lokeren

- Aankoop gronden privé-eigenaars en terbeschikkingstelling van de NMBS
- Groenvoorziening en openbare verlichting parkeeromgeving
- Gedeelde investering in camerabewaking
- Tussenkomst in de kostprijs: ca. 49.578 EUR + kostprijs aankoop gronden

NMBS

- Aanleg wegenis
- Bouw en verlichting overdekte fietsenstalling
- Gedeelde investering in camerabewaking
- Tussenkomst in de kostprijs: ca. 421.420 EUR

Resultaat: een voorbeeld voor andere steden !

Fietsende pendelaars beschikken sinds 1998 ook over een fietsenstalling aan de noordzijde van het station. Deze fietsenstalling is overdekt, goed verlicht en beschikt over camerabewaking. Deze beelden worden opgenomen en gedurende een drietal weken op band bewaard. Indien er klachten of meldingen van vandalisme of andere onregelmatigheden worden gemeld, kan de federale of lokale politie de banden opvragen. Er is bovendien een monitor in de kantoren van het station aanwezig waarop in real time de fietsenstalling kan bekeken worden.

Veilig fietsen naar trein, tram en bus



"Veilig fietsen naar trein, tram en bus"
is een uitgave van de Fietsersbond vzw
naar aanleiding van de Week van Vervoering
2002

Teksten: © Fietsersbond vzw,
Boomgaardstraat 22 bus 57, 2600 Berchem

Foto's: Patrick D'haese

Lay-out: X-oc

Druk: De Wrikker

Citeren uit deze uitgave mag mits
bronvermelding.



Fietsersbond

KOMIMO

tapestry



Fietsersbond vzw

Boomgaardstraat 22 bus 57

2600 Berchem

tel 03 - 231 92 95

fax 03 - 231 45 79

fietsersbond@pi.be

www.fietsersbond.be