

betreffende de fietsstallingen aan het station van Leuven

Geachte schepenen,

Sinds vorige week beschikken wij, Fietsersbond Leuven, louter toevallig over recente gegevens over de 'Modal split'-enquête van 2012 in een groot aantal Belgische stations (zie

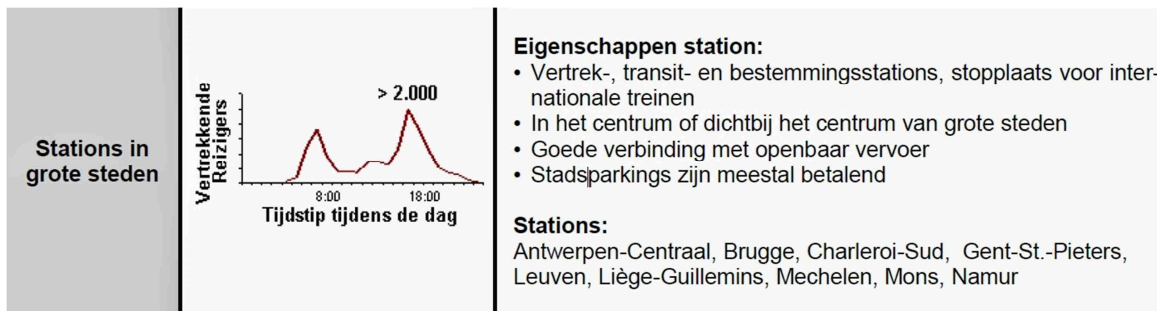
<http://www.mobiliteitgent.be/sites/default/files/media/modal%20split%20van%20de%20klanten%20in%20de%20belgische%20stations.pdf>).

We rekenden aan de hand van deze modal split-cijfers, samen met het aantal opstappers tijdens weekdagen, het aantal fietsende pendelaars terug uit.

Station	#opstappende reizigers (2012)	Fiets	fietsparkeernood	rangschikking fietsparkeerders
LEUVEN	29732	33,90%	10079	1
GENT-SINT-PIETERS	53954	13,27%	7160	2
MECHELEN	22980	27,03%	6211	3
ANTWERPEN-BERCHEM	12550	37,94%	4761	4
ANTWERPEN-CENTRAAL	33641	13,45%	4525	5
BRUGGE	17195	17,62%	3030	6
GENT-DAMPOORT	5977	28,75%	1718	7
LIER	5432	26,39%	1434	8
LOKEREN	4917	29,01%	1426	9
SINT-NIKLAAS	7122	18,85%	1342	10
HERENTALS	5016	26,38%	1323	11
KORTRIJK	10457	12,00%	1255	12
OOSTENDE	6511	14,57%	949	13
WAREGEM	2450	31,52%	772	14
HASSELT	7395	9,89%	731	15
HEIST-OP-DEN-BERG	1743	36,34%	633	16
AALTER	2114	28,63%	605	17
OTTIGNIES	17240	3,50%	603	18
DENDERMONDE	5598	10,52%	589	19
TORHOUT	2452	23,24%	570	20

Zoals u in bovenstaande tabel kan zien, staat Leuven op kop met meer dan 10 000 pendelaars die elke weekdag met de fiets naar het station komen.

Moest Leuven een station hebben waar passagiers vooral 's morgens opstappen naar het werk en 's avonds afstappen wanneer ze terug naar huis gaan, dan waren er dus minstens stallingen nodig voor 10 000 fietsen. Maar het verhaal is complexer.



Het station van Leuven heeft pendelaars die 's morgens uit Leuven vertrekken en 's avonds terugkomen, maar ook pendelaars die 's morgens naar Leuven komen en 's avonds weer naar huis vertrekken, zowel voor werk als voor studie. De eerste groep gebruikt de fiets als voor-transport, de fiets staat enkel overdag in de stationsstalling (dagstaller). De tweede groep gebruikt de fiets als na-transport, de fiets staat enkel 's nachts in de stalling (nachtstaller). Een mooi voorbeeld hiervan zijn de KU Leuven-fietsen, die 's nachts en in het weekend de stationsstallingen bevolken.

Moest het vertrek- en aankomstpatroon vlak zijn, en helemaal in evenwicht, dan hadden we maar stallingen voor 5000 fietsen nodig: dagstallers en nachtstallers zouden elkaar mooi afwisselen. Maar bovenstaande grafiek toont duidelijk dat er twee pieken zijn, en geeft dus ook de bijhorende capaciteitsproblemen aan:

- De ochtendlijke opstapper moet zijn fiets proberen te plaatsen in een stalling die nog vol staat met fietsen van nachtstallers die nog op de trein naar Leuven zitten.
- De avondlijke opstapper moet zijn fiets proberen te plaatsen in een stalling die nog vol staat met fietsen van dagstallers die nog op de trein naar Leuven zitten.

Als het waar is dat de waarheid in het midden ligt, hebben we dus ongeveer 7500 fietsparkeerplaatsen aan het station nodig.

Bij het vaststellen van de nodige fietsparkeercapaciteit is het ook belangrijk dat er op het juiste uur wordt geteld: tijdens de middag of de nacht hebben de dagstallers en de nachtstallers elkaar afgewisseld en zijn er dus altijd fietsparkeerplaatsen vrij. Om een juist beeld te krijgen van de verhoudingen tussen dagstallers en nachtstallers, zou er dus een gemiddelde bezetting om 12u. (dagstallers / fiets als voor-transport) en een gemiddelde bezetting om 24u. (nachtstallers / fiets als na-transport) moeten worden geteld. Om een juist beeld te krijgen van de fietsparkeerpiekcapaciteit moet er dus vooral geteld worden tijdens de piek.

Bovendien bestaat er ook zoiets als een weekend-piek, vermits Leuven een grote studentenstad is. Veel studenten parkeren hun fietsen als weekendstallers aan het station. Dit maakt dat weekendstallende studenten tijdens de vrijdagavondpiek op zoek zijn naar een vrij plaatsje en dus op dat moment concurreren met de nachtstallers, en dat tijdens de maandagochtendpiek de vertrekkende, dagstallende pendelaars hopeloos op zoek zijn naar een vrije fietsparkeerplaats, omdat de weekendstallende studenten nog niet allemaal zijn aangekomen in Leuven.

We merken ook op dat de inspanningen van NMBS en het stadsbestuur om tegen het voorjaar van 2015 te zorgen voor 8290 (= 5000 + 1600 + 1690) fietsenstallingen een doekje tegen het bloeden is: het zal maar voor even voldoende zijn, omdat het aantal fietsers dat zijn fiets aan het station wil parkeren natuurlijk niet afneemt. Steeds meer mensen nemen de fiets, wat ook een betrachting is van het stadsbestuur. Het zou eveneens een betrachting moeten zijn van dit stadsbestuur dat deze fietsen op een degelijke manier kunnen worden gestald in de onmiddellijke nabijheid van het station.

In Gent Sint-Pieters - met volgens de enquête 7200 fietsen elke weekdag in 2012 - wordt tegen 2019 een totale fietsparkeercapaciteit gerealiseerd van 10 000 plaatsen. In Leuven wordt tegen 2015 een totale fietsparkeercapaciteit gerealiseerd van 8290 plaatsen, terwijl er volgens de enquête in 2012 al 10 000 reizigers met de fiets naar het station kwamen. Zou het Leuvense station volgens de 'Gentse verhouding' fietsparkeerplaatsen krijgen toebedeeld, dan moeten er ruim 13 000 fietsparkeerplaatsen worden voorzien tegen 2019.

Samen met het nationaal secretariaat zal Fietzersbond Leuven dan ook proberen om de federale overheid en de NMBS, die nog een nieuw beheerscontract moet krijgen, onder druk te zetten om aan stations rekening te houden met het reële aantal fietsers bij de bepaling van de fietsstallingscapaciteit.

Bijgevolg durven wij stellen dat, naast de nieuwe autopendelparking op Leuven Noord, ook een grote fietsenstalling niet mag ontbreken, vooral omdat de fietssnelweg Aarschot-Leuven hier later zou passeren. En ook omdat de capaciteit aan de kant van Kessel-Lo altijd te klein zal zijn om een eventuele (en waarschijnlijke) stijging van fietspendelaars uit noordelijke richting te kunnen bedienen.

Mogen wij dan ook vragen dat

- a) het stadsbestuur aan de hogere bestuurlijke niveaus laat weten dat zij vragende partij is voor meer fietsparkeercapaciteit aan het station van Leuven. De cijfers van de NMBS zelf zouden voldoende moeten zijn om ook de NMBS te overtuigen.
- b) het stadsbestuur een repressieve aanpak tegen fietsparkeren aan het station afzweert tot er effectief voldoende stallingsplaatsen zijn gecreëerd. Fietsers zijn de echte slachtoffers van de desinformatiecampagne die al jaren wordt gevoerd over het fietsparkeren aan het station van Leuven. Indien Leuven het grootste aantal fietsers telt, mag het daar ook fier op zijn.

Met hoogachting,

Fietsersbond Leuven

Gert Theunissen, voorzitter

Erik Daems, secretaris