



Spoorstrategie Waasland

Maak van station Lokeren bruisend trefpunt in de stad

vandaag



morgen



Voorbeeldossier

Visie

- Tijdstipgevoeligheid
- Afstandsgevoeligheid
- Visie op stad en station
- Het station centraal
- Regionaal knooppunt

Duurzaamheid

- Minder treinlawaai
- Minder barrièrewerking
- Kwaliteitsvolle ruimte
- Nabijheid

Spoorbeleid

- Spoorinfra op maat
- IC-IR-treinen elk half uur
- Meer goederentreinen

Ruimtelijk beleid

- Stadsvernieuwing
- Nieuwe concepten
- Publiek domein
- Verblijfskwaliteit
- Verdicht weefsel

Mobiliteitsbeleid

- Stationsvernieuwing
- De voetgangers eerst
- Met de fiets heel de stad binnen bereik
- Betrouwbare bus
- Overstapvoorzieningen

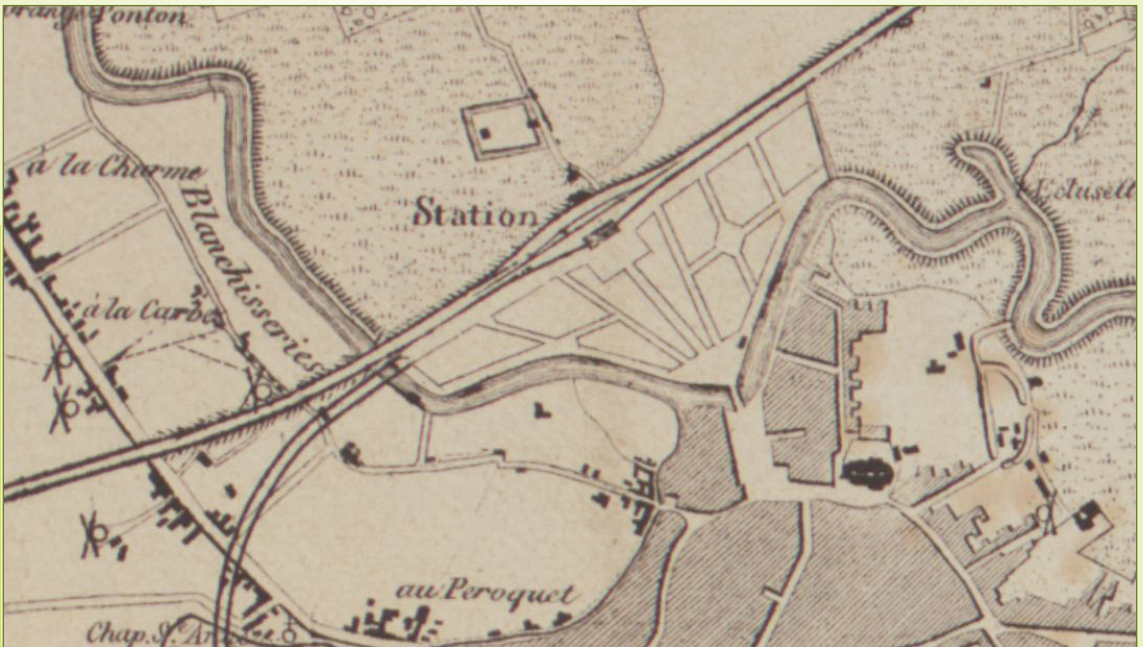
Planvorming

- Samenwerking
- Openbaarheid van bestuur
- Inspraak met inzicht
- Gefaseerde aanpak
- Op groei berekend



II, LOKEREN. Gare et Télégraphes.

↑ Wellicht voor 1900. Lokeren had toen twee stations. Links het station van de Cie. Chemin de Fer de Dendre & Waes (normaalspoor uit Aalst). Centraal het station van de Chemin de Fer d' Anvers à Gand. Tot 1898 een smalspoorlijn.



↑ Lokeren omstreeks 1850, kaartfragment Vandermaelen (uit: www.geopunt.be).

PUZZELOEFENING

Lokeren heeft behoefte aan een duurzaam, klantvriendelijk en aangenaam station en een stationsbuurt op mensenmaat. Dit kunnen we alleen bereiken met samenwerking.

Het station Lokeren werd gebouwd op braakliggende gronden buiten het centrum. Stations waren toen toekomstgericht. Er werd toen een nieuwe wijk getekend tussen het centrum en de spoorlijnen (zie plattegrond pagina 2 onderaan). Een vrij groot project in het stadsweefsel. De wijk werd ietsje anders gerealiseerd. Stationsstraat, Koophandelstraat en Stationsplein getuigen nog van de ambities van toen.

Het station was een baken in de stad. Later ontstonden achter de meeste stations stedelijke wijken. Hierdoor kwamen stations midden in stedelijk gebied te liggen. De achterkant van het station won daardoor aan belang. In Lokeren is die ontwikkeling vrij beperkt gebleven. De achterkant is nog troostelozer dan de voorkant. Het netwerk van straten is minder gericht op het station. De bouwkundige verdichting - op een toplocatie nabij het station - bleef vrij beperkt. Hierdoor kan het station Lokeren onvoldoende een vitale rol spelen voor stad en streek. Net waar 'Spoorstrategie Waasland' voor pleit [[zie www.abllo.be](http://www.abllo.be)].

De verwezenlijking van een klantvriendelijk station en een bruisende omgeving is een puzzeloefening van ruimtelijke en verkeersplanning gericht op:

- Meer gebruik van de trein
- Aansluitend meer lokaal vervoer te voet, met fiets, bus en auto
- Meer overstapvoorzieningen zoals pleinen, stallingen, halten, parking
- Aangepast verkeersnetwerk gericht op het station
- Bouwkundige verdichting van stationsbuurt, want nabijheid betekent een grote meerwaarde
- Nieuwe overstapcultuur en meer duurzaamheid.

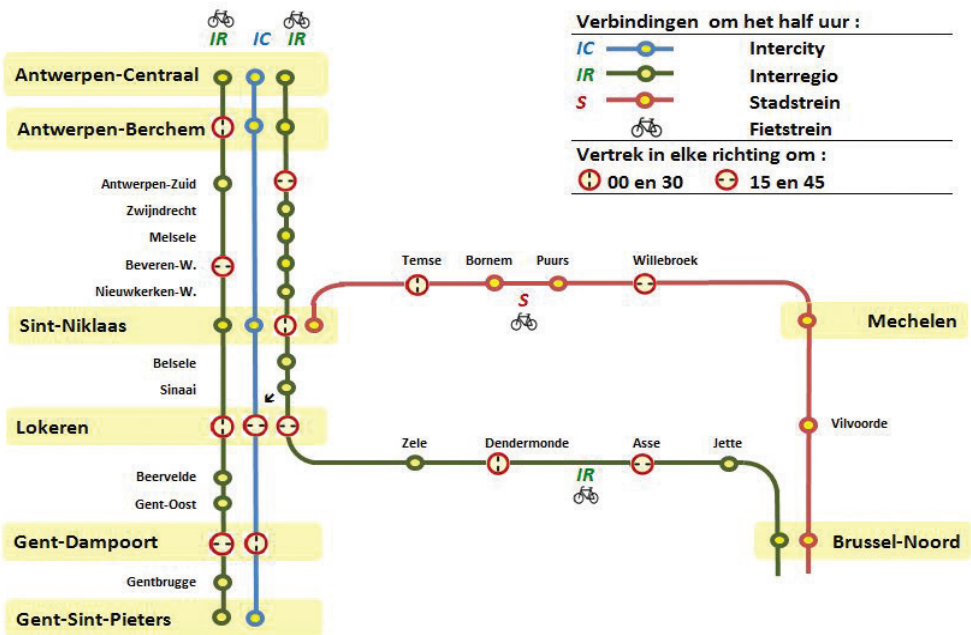
Deze zes punten vormen de rode draad van dit dossier.

Lokeren in top 40 NMBS-stations

Lokeren is het 38ste belangrijkste station (op 550). Dit op basis van het aantal instappende reizigers op een werkdag. Het station kan nog groeien, mits klantgerichte investeringen. Daar zijn onvoldoende middelen voor, zegt men steeds opnieuw.

Het nieuwe station Luik-Guillemins kostte 312 miljoen euro. Nu, zeven jaar na de oplevering telt het megalomane station amper 3,7 keer meer instappers dan Lokeren.

Met 320 miljoen euro kan men zowat alle bestaande en nieuwe stations uit Spoorstrategie Waasland aanpakken, hoge perrons bouwen, de belangrijkste overwegen door onderdoorgangen vervangen, geluidsschermen in woongebieden installeren... Dat heet investeren in duurzame mobiliteit.



↑ Voorstel van treindienst uit Spoorstrategie Waasland.



↑ Spoorstrategie Waasland stelt voor om ook twee goederentreinen per half uur per richting te kunnen laten rijden op de lijn Antwerpen - Gent..

KLANTVRIENDELIJK KNOOPPUNT

Ons voorstel voor het station Lokeren is een denkoefening die tot actie moet leiden. Niets doen is geen optie. Dan zal de automobilititeit en de verkeersdruk in de buurt nog stijgen.

Het station en de buurt nodigen vandaag niet uit tot het reizen met de trein. Dat heeft te maken met de matige ruimtelijke kwaliteit en het ontbreken van een wervend verkeersnetwerk. Het station, gebouwd in de jaren vijftig van de vorige eeuw, voldoet niet meer. De sporen en perrons (1973) voldoen evenmin. De perrons zijn laag. De toegankelijkheid is slecht. De pleinen voor en achter het station ogen chaotisch. Ze zijn een lappendeken van opeenvolgende aanpassingen, vooral voor meer parkeerplaatsen.

Frequentie en gegarandeerde aansluitingen vormen dé basisvoorwaarden voor een aantrekkelijk

openbaar vervoer (ov) dat mensen kan overtuigen om de auto aan de kant te laten. Spoorstrategie Waasland stelt volgende treinverbindingen om het half uur voor, de hele dag door, elke dag:

- Antwerpen – Lokeren – Gent : 1 IC en 1 IR;
- Antwerpen – Lokeren – Brussel : 1 IR;

Op het traject Waaslandhaven - Melsele - Lokeren – Gent, moeten ook nog twee goederentreinen per half uur per richting kunnen rijden.

Lokeren moet naar Zwitsers voorbeeld een ov-knooppunt worden waar de treinen op de tijden 00 en 30 en op de tijden 15 en 45 in elke richting vertrekken. Goede aansluiting op de streekbussen van De Lijn is noodzakelijk. Op die manier is het hele netwerk aantrekkelijk van en naar alle stations en voor heel de regio.

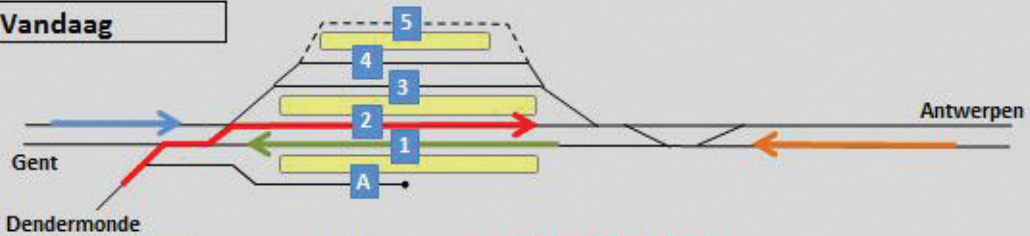
↓ *Sporen, perrons en treinen: niet meer van deze tijd*





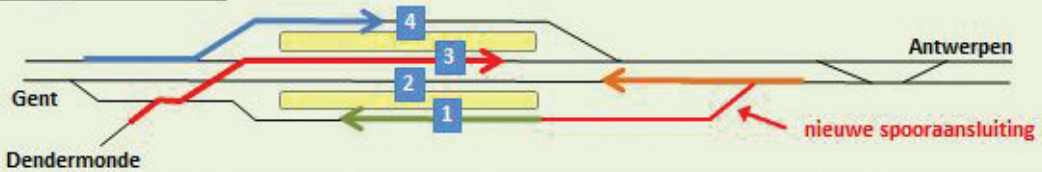
Station Lokeren, indeling sporen en perrons

Vandaag



- Trein Gent - Antwerpen **kan station niet binnenrijden**
 - Trein Brussel - Sint-Niklaas **kruist alle hoofdsporen van lijn 59**
 - Trein Sint-Niklaas - Brussel **kan niet vertrekken**
 - Trein Antwerpen - Gent **kan station niet binnenrijden**
- Sporen A en 4 hebben **weinig nut**, spoor 5 is in 2015 opgebroken **want overbodig**

Morgen



- Trein Gent - Antwerpen **kan altijd het station binnenrijden en zelfs een trein inhalen**
- Trein Brussel - Sint-Niklaas **kruist slechts één hoofdspoor van lijn 59**
- Trein Sint-Niklaas - Brussel **kan nog niet vertrekken, maar hindert geen treinen op lijn 59**
- Trein Antwerpen - Gent **kan drie minuten eerder het station binnen**
- 1** Nieuwe nummering perrons, van 1 tot 4
leder perron heeft vaste vertrekrichting, dus eenvoudiger voor de reiziger

↓ Meer goederenverkeer zorgt voor geluidshinder. Dat vraagt om maatregelen.



AANPASSING VAN SPOORINFRASTRUCTUUR NODIG

Een knooppuntfunctie vergt de aanpassing van de sporen en perrons. De sporen A en 4 worden weinig gebruikt. Spoor 5 is in 2015 opgebroken want niet nuttig.

De perrons zijn onvoldoende lang en slechts 28 cm hoog. Dat resulteert in:

- slechte toegankelijkheid; treinvloer is tot 125 cm boven het spoor en dit hindert alle reizigers.
- langere haltetijden door het trage in- en uitstappen.

De meeste wissels zijn geschikt voor slechts 40 km/u. Een halfuurfrequentie richting Dendermonde is hierdoor onmogelijk.

Vier sporen en twee eilandperrons zijn voldoende. De meeste wissels moeten geschikt zijn voor 70 km/u om een vlot treinverkeer te garanderen. Door minder sporen komt waardevolle ruimte vrij voor en achter het station. Bij de vernieuwing van sporen en perrons moet ook de geluidsoverlast van vooral goederentreinen opgelost worden.

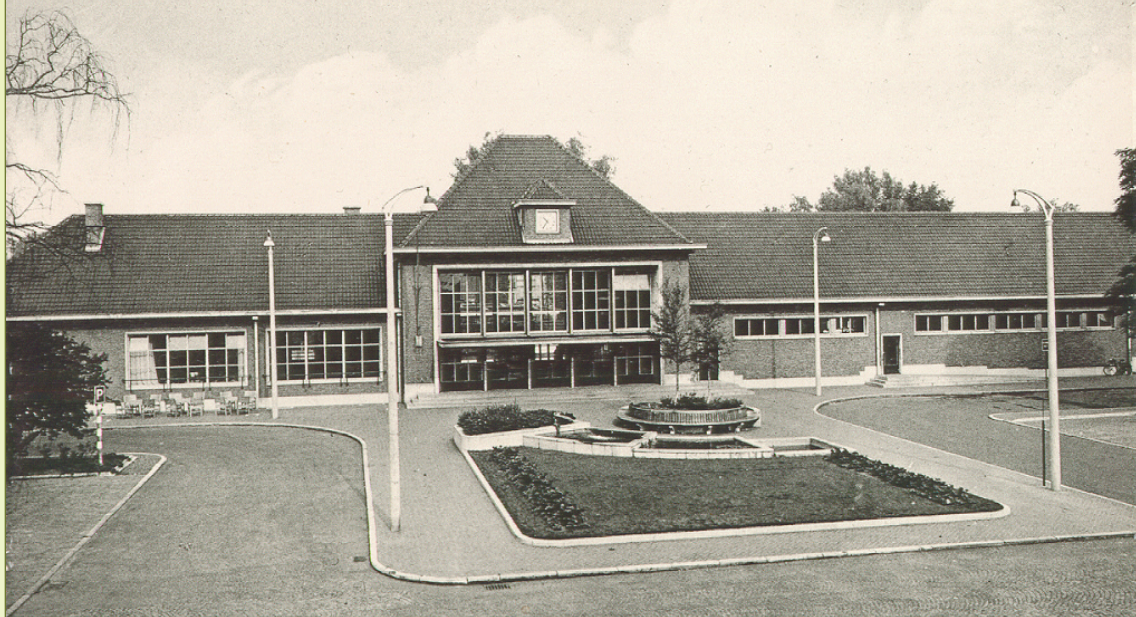
De vernieuwingsoperatie moet vanuit een zorg voor integrale kwaliteit ontwikkeld worden. Een taak voor de NMBS-groep. Maar dit werk is pas effectief indien andere beleidsinstanties samenwerken in de projectontwikkeling.

Streefdoel is een sterke groei van het treingebruik. Dat kan alleen met een multimodaal overstappunt op basis van het STOP-principe in het aansluitende vervoer. Dit principe geeft voorrang aan stappers, dan trappers, openbaar vervoer en ten slotte aan privévervoer met de auto.

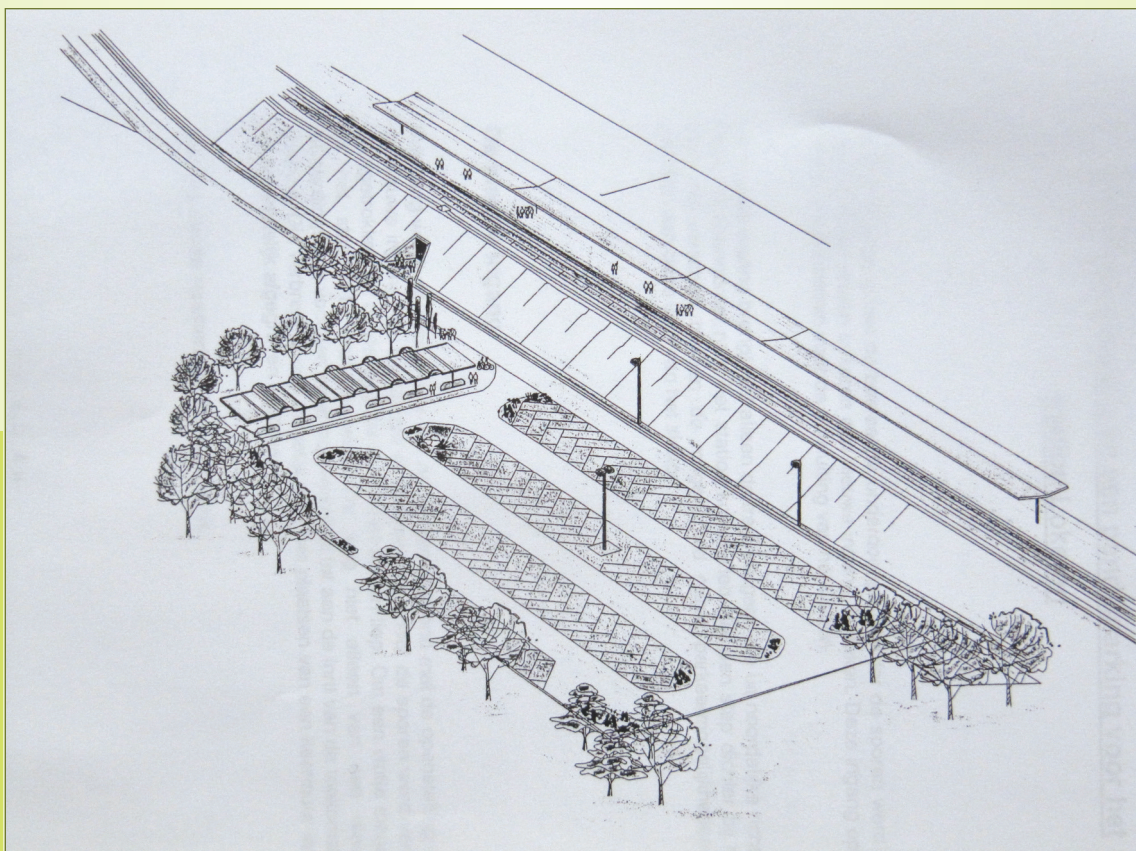
De trein, de ruggengraat van het ov, moet heldere, vaste verbindingen bieden met intercity's en interregio's (IC, IR). Die verbindingen worden indien mogelijk alle dagen om het half uur aangeboden.

Het station moet een klantvriendelijk baken in de stad zijn, omgeven met gastvrije en veilige publieke ruimtes en met aanverwante functies. Het ontwerp moet alles kunnen verzoenen met de 'harde' verkeersafwikkeling van auto's en bussen.





↑ *Het station moet aan andere behoeften voldoen. De vormgeving moet dan ook anders.*



↑ *1997: opening achteringang en parking. Na 20 jaar hopeloos achterhaald.*

KANSEN OPTIMAAL BENUTTEN

De tijden van het loket, de bagageverzending, de kaartjesknipper, het buffet, het perronkaartje, het goederenstation... zijn voorbij. Dat heeft gevolgen voor de wensen ten aanzien van het station en de buurt. Het aansluitende vervoer heeft nu een grotere impact op de buurt.

Het uit 1973 daterende stationsgebied is niet klantvriendelijk.

- De treinreiziger kan de liften en de bijhorende tunnel niet zelfstandig gebruiken.
- De niet oordeelkundige sporenconfiguratie laat geen soepele treindienst toe.
- Een naadloze toegankelijkheid was destijds niet aan de orde.
- De wachtzaal is 's avonds niet toegankelijk. Om de trein te nemen moet je een zijgang gebruiken.

Laten we de kans grijpen om station en buurt een nieuwe rol te laten vervullen in het stadsweefsel. Dit vereist een nieuw ruimtelijk en verkeerskundig concept. Dit overstijgt de bevoegdheid van NMBS, Infrabel en zelfs van de stad. De regio heeft belang bij een uitgekend regionaal knooppunt en een stedelijk trefpunt.

Het publieke domein voor en achter het station vormt een lappendeken van goed bedoelde ingrepen. Ze hebben onvoldoende samenhang en zijn

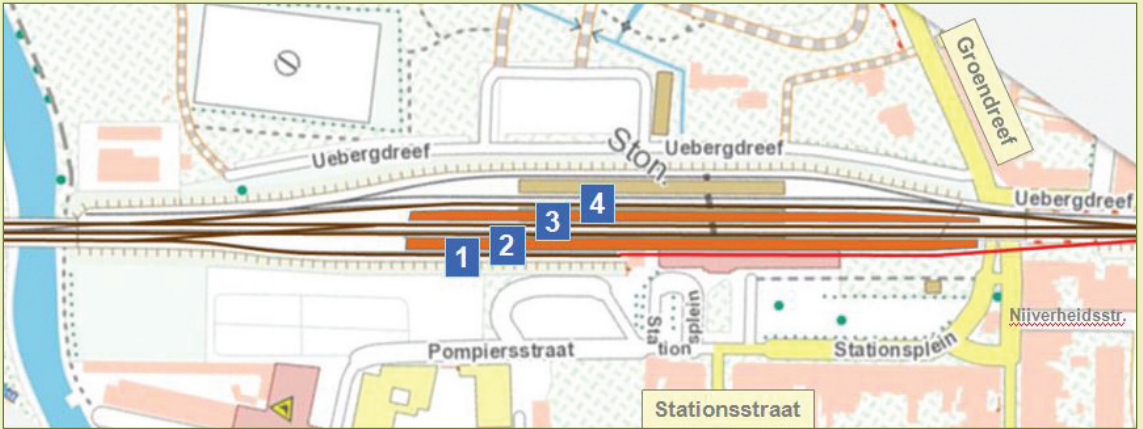
niet afgestemd op vervoersgroei, duurzaamheid en leefbaarheid. Het spoortalud blijft een sterke barrière in het stedelijke weefsel. De enige algemene doorgang is deze van/naar de Groendreef. De volgende doorgangen voor het stedelijke verkeer liggen telkens ongeveer een km verder oostwaarts (N70) en westwaarts (Heirbrugstraat). Dat resulteert in verkeerscongestie in de stationsbuurt, een minder betrouwbare busdienst en minder leefbaarheid. Het wordt een uitdaging om het station een sterkere rol te laten vervullen in een onder druk staande stedelijke ruimte.

In 2011 is een masterplan voor de stationsomgeving getekend samen met Infrabel en EIS. Zonder resultaat. In 2015 is een actualisatie van dit masterplan gestart samen met TML en Palmhout. De vraag is of alle partijen samen de puzzel goed in elkaar leggen. Op blz. 29 vindt je een beoordelingsformulier. Hiermee kun je het plan van de stad een rapportcijfer geven voor ieder onderdeel van de puzzel.

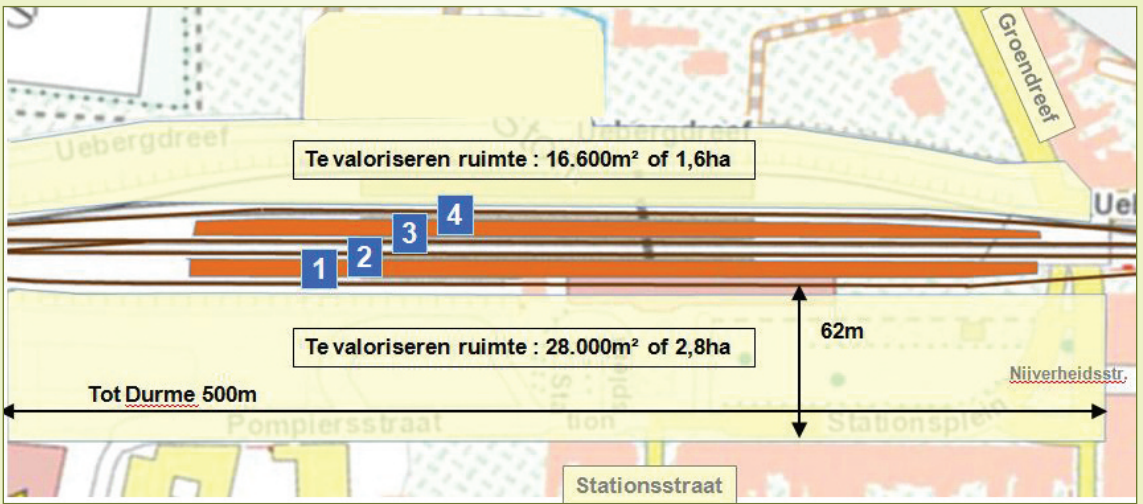
Hopelijk zullen alle partijen slagen in hun samenwerking. Want in België zijn voor dit type stad en station nog steeds geen goed geslaagde stationsprojecten ontworpen. Lokeren kan hierin een voorbeeldrol spelen, mits alle facetten goed op elkaar worden afgestemd.

↓ *De stad laat de buurt in 2015 nogmaals hertekenen, met een weg dwars door het park Ter Beuken. Dit voorjaar volgt een informatie- en inspraakronde.*

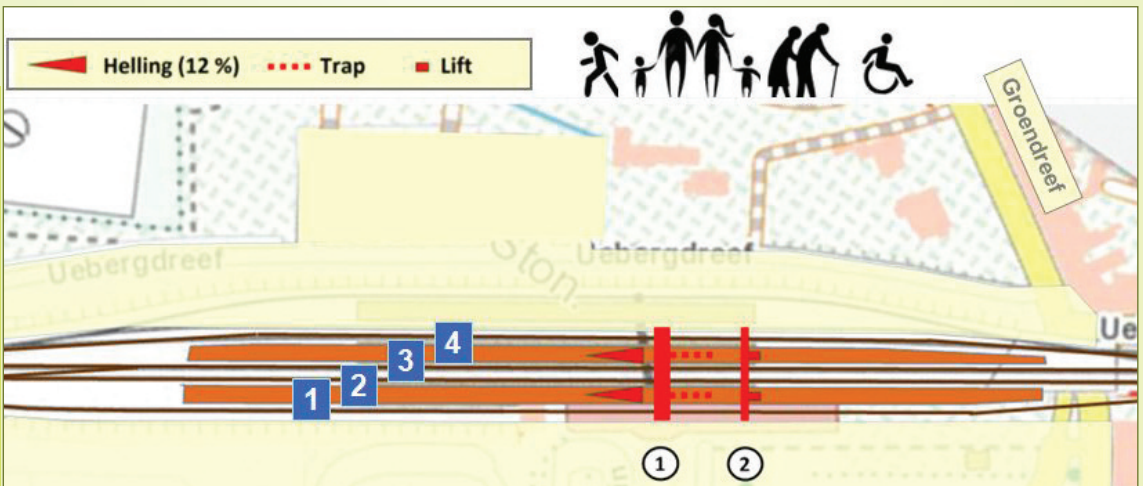




↑ *Het vereenvoudigd sporen- en perronplan.*



↑ *Overzicht van de bruikbare ruimte voor en achter het station.*



↑ *Situering van de centrale schakel in de overstap tussen stad en trein, altijd te voet:
1. de bestaande stationstunnel en 2. de tunnel bij de liften.*

MEER RUIMTE IN STATIONSBUURT

Met twee eilandperrons, beide ingesloten door twee sporen, kan het stationsgebied van circa 60 tot 35 m breedte worden versmald. Zo ontstaat extra ruimte in de buurt. Het voormalige seinhuis, het stationsgebouw en het woonhuis met tuin verdwijnen. Aan de voorzijde heb je ongeveer 28.000 m², aan de achterzijde circa 16.000 m². In totaal bijna 4,4 hectare.

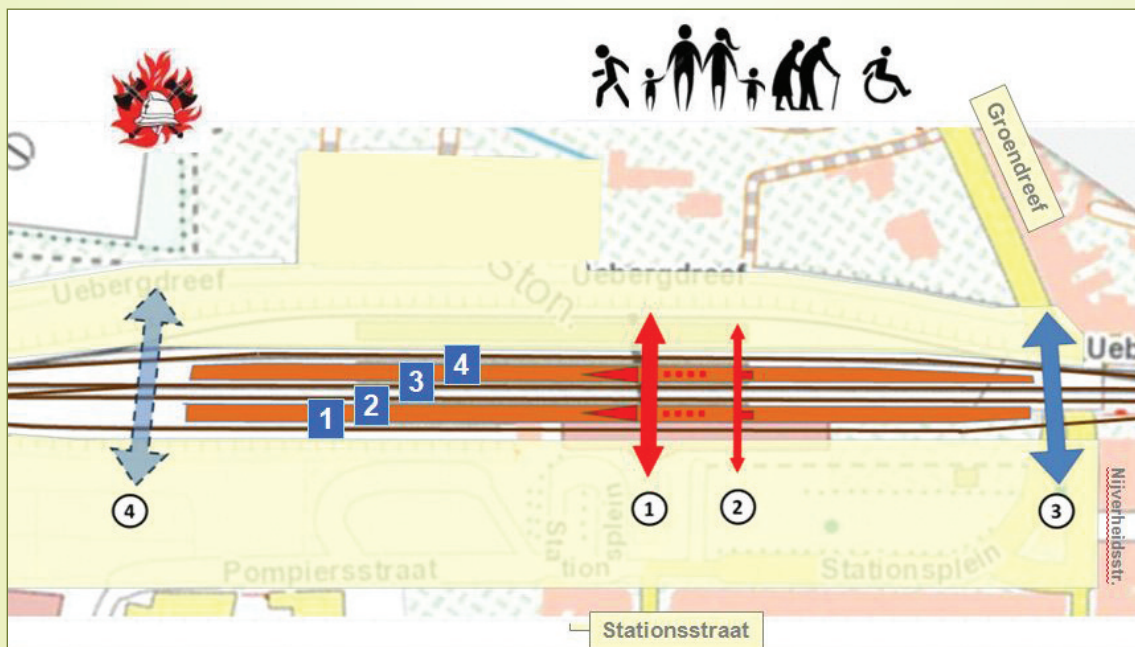
De verbinding tussen stad en trein en tussen het aansluitende vervoer en trein moet op maat van de voetganger zijn. De overstapper is altijd voetganger. De hoofdtunnel en de onderdoorgang met liften kun je inpassen in de overstapweg (nummer ① en ② op de illustratie links onder).

Volgende principes moeten gelden:

- lengte van de twee onderdoorgangen inkorten tot 30 meter.
- onderdoorgang met de liften verbinden met de Uebergdreef.
- perrons bereikbaar maken met een vaste trap, een helling en een lift.

De helling kan – volgens Zwitserse normen - met een hellingsgraad van circa 12% worden aangelegd. Deze vervangt de storingsgevoelige roltrappen. De doorkijklift biedt voor reizigers met een beperking een oplossing. De trap en vooral de helling kunnen grote stromen reizigers goed aan, zeker in de avondspits, waarbij geregeld 150 reizigers in korte tijd naar beneden lopen.

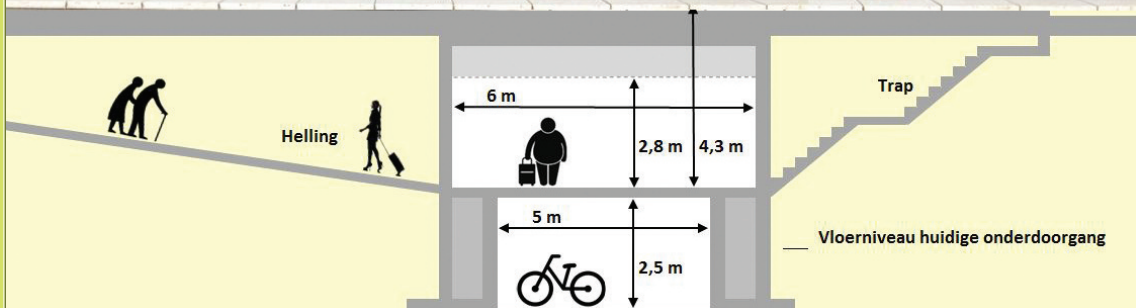
Naast de bestaande dwarsverbindingen (①, ② en ③ op kaartje) kun je in het verlengde van de Pompierstraat een vierde onderdoorgang voor het algemene verkeer realiseren (④). Deze dwarsverbinding kan desnoeds in een latere fase toegevoegd worden. Deze verbinding is nuttig voor de brandweer en kan worden gebruikt in een circulatiewijziging.





↑ Hoe op een gebruiksvriendelijke manier hoogteverschillen overbruggen? De helling laat in de meeste Zwitserse stations een vlotte overstap toe. In België zijn slechts in enkele stations hellingen naar de perrons.

↓ Profielschets van de hoofdtunnel, te verbouwen in twee boven elkaar liggende tunnels, voor overstappers altijd te voet (boven) voor fietsers (onder)



KLANTVRIENDELIJKE OVERSTAP

Als je alle sporen en perrons transparant zou overkappen, ziet iedereen waar de treinen stoppen. Bovendien kunnen de bestaande hoofd- en liftentunnel goed aansluiten op de pleinen voor en achter het station. Een bordje 'ingang' hoeft niet. Tegelijk is het akoestische vraagstuk opgelost. Het inpassen van de loketfunctie, wachtruimte en commerciële ruimten moet later in de planvorming aangepakt worden.

De profielschets (illustratie links onder) geeft een impressie van een klantvriendelijke overstap met praktische hellingen. Vandaag is het te overbruggen niveauverschil tussen de onderdoorgang en de perrons zeer groot: 6 m. Met hoge perrons (76 cm) wordt dit verschil bijna 6,5 m. Dit kan worden verminderd door **twee niveaus** te bouwen.

Boven een voetgangerstunnel:

35 m lang, 2,8 m hoog, 6 m breed

- Nieuwe tunnelvloer ligt circa 1,7 m hoger dan vandaag. Het niveauverschil naar de hoge perrons wordt dan circa 4,3 m
- Niveauverschil nieuwe tunnelvloer naar straten kun je opvangen op de pleinen.
- Zo kan het voorplein met 3% helling afdalen naar de Stationsstraat (zie blz. 20 en 21).

Onder een fietstunnel:

40 m lang, 2,5 m hoog en 5 m breed

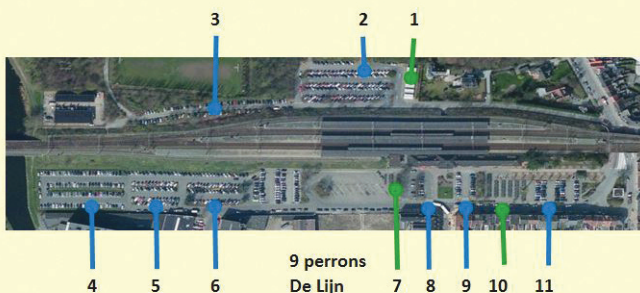
- De huidige tunnelvloer moet ongeveer met 1 m verlaagd worden.
- Dit tunnelsegment is onderdeel van de nieuwe fietsroute van Stationsstraat naar Groendreef, met achter het station een kruispunt met de fietsroute Antwerpen – Gent langs de Uebergdreef.





Telling stalling- en parkeerdruk bij station Lokeren

Woensdag 30 april 2014, 10 tot 11 uur (schooldag en marktday); droog weer, sluierbewolking, weinig wind, 14°C



9 perrons
De Lijn



	nr.		nr.	
Achterzijde	1	229	2	174
			3	43
			4	99
Voorzijde	7	201	5	136
	10	606 *	6	65
			8	14
			9	19
			11	61
			som	611
			som	20
			12220	
	som	1036		
m ² per plaats		2		20
som inname ruimte m ²		2072		12220
verhouding inname ruimte		15 %		85 %

* waarvan 18 in bewaakte stalling achter hek

Inschatting aansluitend vervoer in 2014

			verkeersdrukte** heen en terug	
	stappen	2000 **	2.000	4.000
	B&R	800 t		
	vouwfiets in trein	40 **		
	fiets in trein	10 **	850	1.700
	12 lijnen, 109 ritten			
		800 **	800	218
	Belsele, Sinaai -> Gent	140 **		
	D'monde -> Gent	160 **	300	
	P&R	500 t		
	K&R	200 **		
	Taxi - Cambio - Belbus	50 **	750	1.500
	Overstappers naar trein "heen"	4700 n	4.700	
	Overstappers "heen en terug"		9.400	

Bronnen : n = instappers volgens NMBS, werkdag oktober 2014
t = eigen telling stalling- en parkingbezetting, woensdag 30 april 2014
** = inschatting, dus indicatieve waarden

Inschatting aansluitend vervoer in 2020

			verkeersdrukte** heen en terug	
	stappen	3000 **	3.000	6.000
	B&R	2600 **		
	vouwfiets in trein	200 **		
	fiets in trein	100 **	2.900	5.800
	12 lijnen, 150 ritten (i)			
		1400 **	1.400	300
	Belsele, Sinaai -> Gent	300 **		
	D'monde -> Gent	300 **	600	
	P&R	1000 **		
	K&R	300 **		
	Taxi - Cambio - Belbus	200 **	1.500	3.000
	Overstappers naar trein "heen"	9400 ovx2	9.400	
	Overstappers "heen en terug"		18.800	

Bronnen : ovx2 = aanname verduubeling tegenover 2014
** = inschatting



↑ Pleinruimte, eenzijdig ruimtegebruik vooral voor parking.

VERKEERSCIRCULATIE EN RUIMTELIJKE STRUCTUUR

In 1992 gelauwerde stationspleinen (bv. Mechelen en Dendermonde) houden niet langer dan één generatie stand. Er zijn nu plannen om die pleinen en de stations opnieuw in te richten. Het station Sint-Niklaas (1969) werd 30 jaar later aangepast in combinatie met stedenbouwkundige en verkeerskundige ingrepen aan de voorzijde. De vormgeving lijkt onvoldoende voorbereid of de afwerking sleept lang aan.

Stationsprojecten zijn door de vele facetten complex. Het ontwerp van zo'n veelzijdig herinrichtingsproject kan niet worden overgelaten aan één stadsdienst of de spoorwegen (NMBS, Infrabel). Een goed inzicht in de behoeften en het groeipotentieel is een eerste voorwaarde om een degelijke ruimtelijke en verkeerskundige structuurschets uit te werken. Volgende inzichten over het aansluitende vervoer, vervoersgroei en aansturing van de vervoermiddelkeuze verdienen aandacht in de planning.

1. Verkeer naar en in het station

Op woensdag 30 april 2014 telden we bij het station meer dan 1.000 fietsen in drie stallingen en ruim 600 auto's op acht terreinen met een dominant ruimtegebruik. Onduidelijk is hoeveel automobilisten treingebruikers zijn en hoeveel auto's er om andere redenen staan (marktdag, leerkracht, winkelbediende, bewoner zonder garage...).

Volgens NMBS-tellingen, slechts indicatief, stapten op een weekday in 2014 gemiddeld **4.700 reizigers** in de trein. Heen en terug betekent dat circa 9.400 treingebruikers. Even 'indicatief' is de verdeling tussen de vervoermiddelen die voor het voor- en natransport gebruikt worden. Bijkomende tellingen of bevraging, bijvoorbeeld per dag, zijn nodig. Bij een groei van het treingebruik kan een groei van het aansluitende vervoer en van de lokale verkeersdrukte verwacht worden. Een beter inzicht in de groeiverwachtingen dringt zich op. Anders zal na pakweg tien jaar blijken dat men alweer moet bijbouwen of aanpassen.

In de tabellen op pagina 14 is de oefening gemaakt

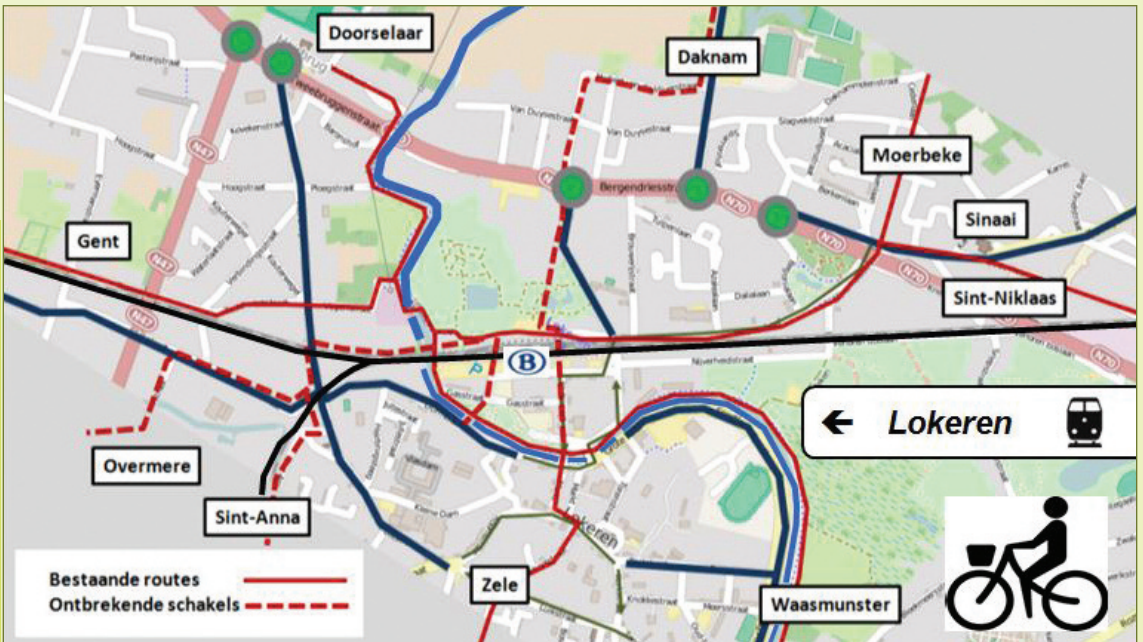
1. Inschatting van de modale verdeling in 2014.
2. Mogelijke verdeling in 2020 bij een verdubbeling van het treingebruik.

De tabellen trachten tegelijk in beeld te brengen welke verkeersdruk er is in het aansluitende vervoer en welke druk men kan verwachten bij een verdubbeling van het treingebruik (kolom in het wit).

Een toename met 1.500 autoritten levert bijkomende congestie op in de buurt. Voor het aansluitende vervoer moet je ook op andere vervoermiddelen mikken. Tevens kan men inschatten hoeveel fietsrekken en parkeerplaatsen nodig zijn.



↑ Ruimte voor de voetganger, Stationsplein Landen.



↑ Mogelijke aanpassing fietsroutenet en bewegwijzering.

2. Voetgangers

Integrale, obstakelvrije loopwegen, rekening houdend met het decreet 'Wegen voor voetgangersverkeer' [B.S. 7 mei 1997] zijn noodzakelijk. Dit decreet bepaalt onder meer de breedte, vrije hoogte, hellingen en de obstakelzones (verlichting, verkeersborden,...) buiten de looproute. Te vaak wordt dit decreet niet gevolgd bij nieuwbouw van loopwegen in de bebouwde kom.

Naast functionele zijn ook kwalitatieve criteria belangrijk voor de voetganger zoals verblijfsruimte, sociale en economische ruimte, beleving, identiteit, geborgenheid, meervoudig gebruik en oriëntatie.

3. Fietsers

In een stedelijk gebied is de fiets een geschikt vervoermiddel.

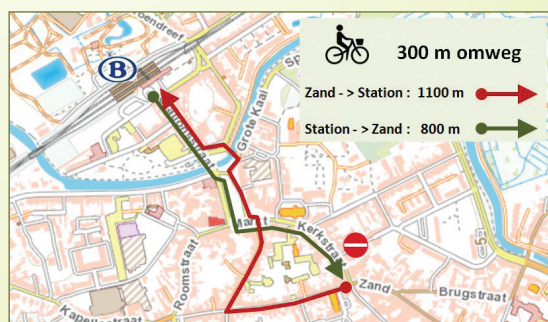
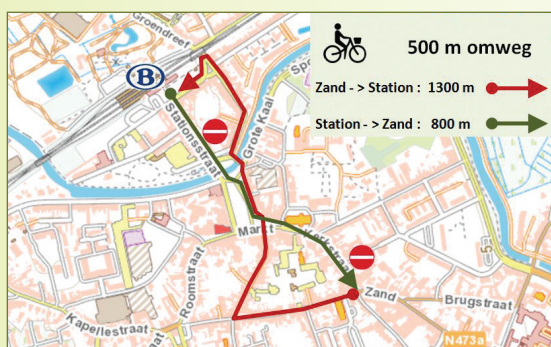
- 10 minuten fietsen brengt de hele stad binnen bereik.
- Het bereik is 10 keer groter dan stappen in dezelfde tijdspanne.
- De fiets heeft weinig impact op het publieke domein: stil, sneller in de stad en minder ruimtebeslag. Hierdoor scoren veiligheid, leefbaarheid en gezondheid beter.

Tijd om de lokale netwerken voor de fiets te verbeteren zoals de opheffing van de 'verboden richting' voor fietsers op de route Zand - Kerkstraat - Grote Markt - Stationsstraat : 500 m korter.

Tot december 2016: Stationsstraat en Kerkstraat, fietsen in één richting, naar het station 500 m omweg (links). Nu: Kerkstraat, fietsen in één richting, naar het station nog 300 m omweg. Geen voorbeeld van duurzaam mobiliteitsbeleid.

Het kaartje (links blz. 16) schetst enkele mogelijkheden om het fietsroutenet te versterken in aansluiting met het station en het centrum zoals:

- **noord-zuid:** route Zele - Daknam via Hovenierstraat, Kazernestraat, Schoolstraat, Grote Markt, Stationsstraat, onder station door, Groendreef, Vredegerechtstraat.
- **oost-west:** route Moerbeke / Antwerpen - Gent / Overmere via Kopkapel, Uebergdreef, achter het station, Heirbrugstraat.
Durmeroute van Veerstraat naar Molsbroek...
- ondersteuning met bewegwijzering van/naar het station.



↑ Tot december 2016: Stationsstraat en Kerkstraat, fietsen in één richting, naar het station 500 m omweg (links). Nu: Kerkstraat, fietsen in één richting, naar het station nog 300 m omweg. Geen voorbeeld van duurzaam mobiliteitsbeleid.



Invalsroutes vandaag

Groendreef 16 ritten H+T/dag

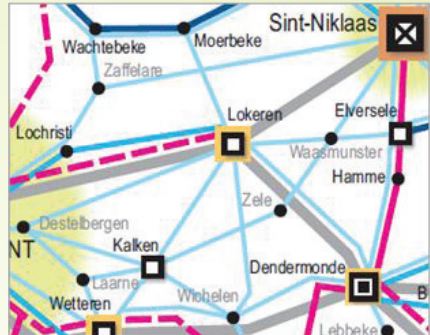
- 27 74

Durmelaan 162 ritten H+T/dag

- 49 68 - 35 - 78 - 37 - 53 - 54

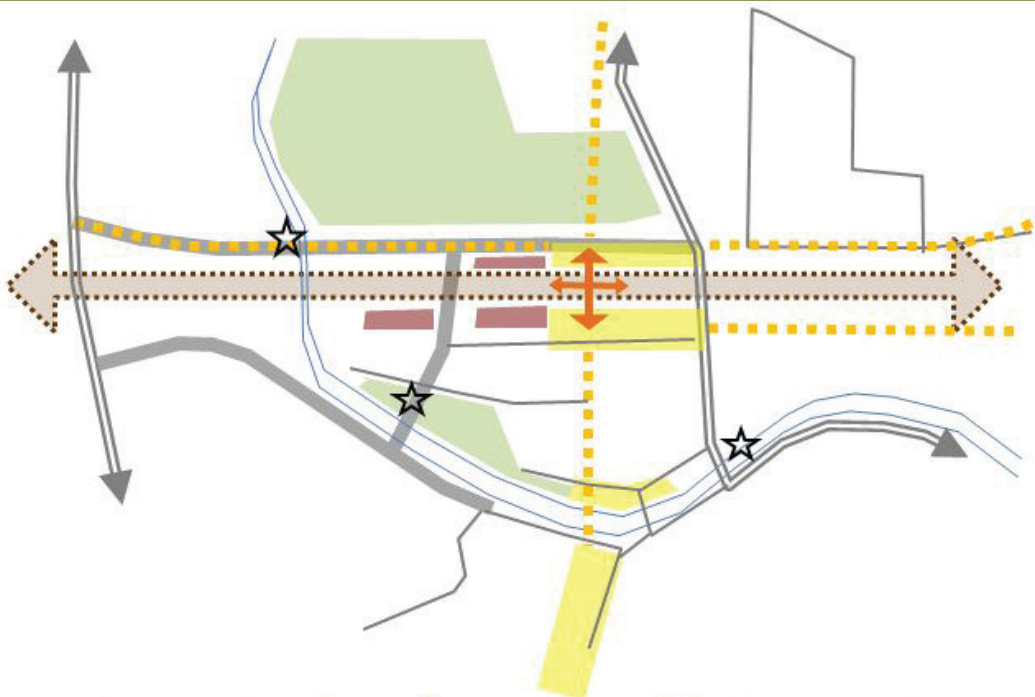
Sportlaan 40 ritten H+T/dag

- 21 81 82



↑ Links: netwerkfragment De Lijn en aantal ritten per invalsweg en fragment van het gewenste netwerk uit Mobiliteitsvisie De Lijn 2020.

↓ Voorstel van ruimtelijke structuur stationsomgeving.



Lijninfrastructuur, (inter)nationaal

- Hoofdspoorlijn personen + goederen
- * geluidsoverlast milderen
- * barrièrewerking beperken

Blauwgroene structuur

- Rivier Durme
- Parkgebied

Bouwkundige verdichting stationsbuurt

- Wonen, stalling, parking,...

Lokale verkeersnetwerken

- Station, overstap via integrale loopweg stad <-> trein
- Plein, kwaliteit publiek domein
- Langzaamverkeersas
- Buurtontsluiting
- Lokaal verkeer
- Verzameweg stadshart
- Nieuw tracé over Durme

4. Aansluiting met de bus

De Lijn beschikt over drie invalsroutes naar het station: Groendreef, Durmelaan en Sportlaan. Tot voor de herinrichting van de Grote Markt was de Roomstraat ook een invalsweg. Deze wijziging van lokale circulatie heeft invloed op de kwaliteit van het busvervoer. Grote dieselbussen hebben een impact in centrumstraten, maar ook het massale autobehoeft in deze straten mag om dezelfde reden beperkt worden.

Per schooldag rijden er ongeveer 218 bussen (en nog tientallen lege ritten) van en naar het station. De meeste buslijnen zouden nog versterkt kunnen worden. In het ov x 2-scenario is een groei tot 300 ritten te verwachten. Met slechts 10 reizigers per busrit, komt dit overeen met 3.000 auto's. Dit scenario is alleen haalbaar met een betrouwbare verkeerscirculatie voor de bus.

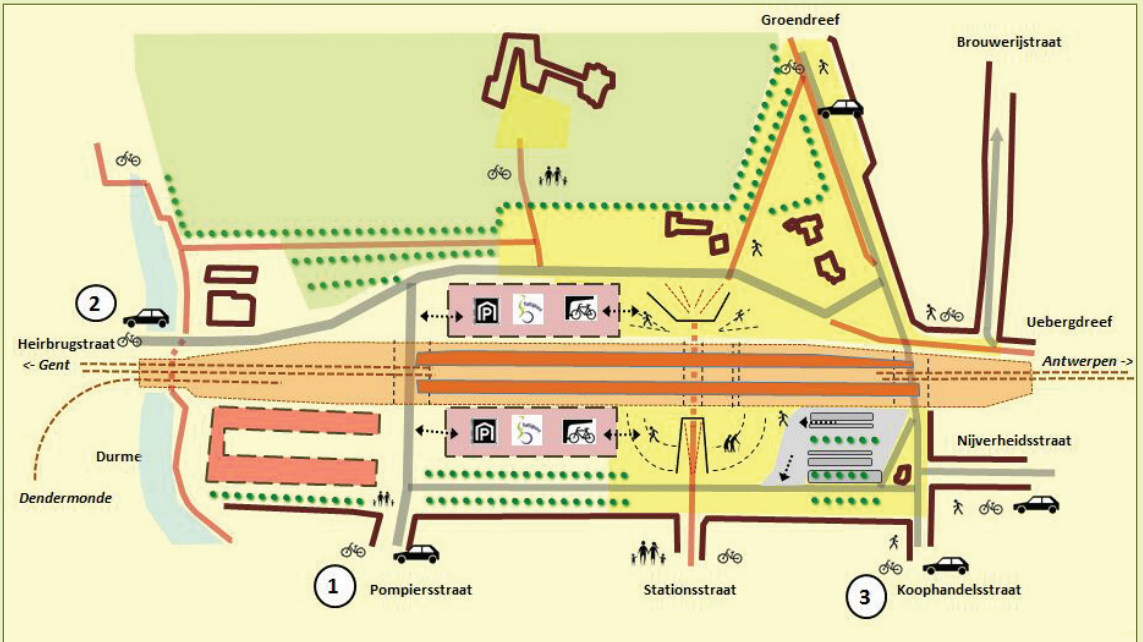
5. Aansluitingen met de auto

Gelet op de ruimtelijke context moet dit geheel binnen een zone 30 worden ontworpen. We stellen een aanpassing van de ontsluitingsstructuur van de stationsomgeving en -buurt voor (zie structuurschets).

6. Inpassing verkeersnetwerken

Zie het voorstel van ruimtelijke structuur links.

- De blauwgroene structuur van de omgeving blijft dominant. De Durme en de parken moeten versterkt in het weefsel aanwezig blijven. Met bv. bijkomende bomenrijen – i.p.v. parkeerplaatsen – kan die structuur versterkt worden tot op de pleinen.
- Milderende van de negatieve impact van de hoofdspoorlijn Antwerpen – Gent en de lijn naar Dendermonde. Dit gaat om de barrièrewerking, het ruimtebeslag en de geluidsoverlast.
- Versterking van de lokale verkeersnetwerken volgens het STOP-beginsel. Doel: hogere kwaliteit van de ruimte, lijninfrastructuren en pleinen voor bewoners en bezoekers. De overstap, altijd te voet, vormt hierin het hart. Direct erop aansluitend de pleinen en enkele assen voor langzaam verkeer en buurtontsluiting. Nieuwe ontsluitings-tracés over de Durme versterken de verblijfsvriendelijke as Station – Markt. Met een lussenmodel moeten auto's terug naar de ringwegen rijden.
- De stationsbuurt kan worden opgevat als een rechthoekig weefsel. De oostelijke helft (rechts op de schets) wordt geaccentueerd door pleinruimten. De westelijke helft kenmerkt zich vooral door bouwkundige verdichting.



- ↑ *Voorstel van herinrichting stationsbuurt:*
- In oranje, de twee perrons (elk ongeveer 8 m breed en 320 m lang)
 - In geel en grijs, de pleinen voor en achter het station.



↑ *Voorbeeld van een waaivormig plein, Piazza del Campo in Siena (Italië).*

HERINRICHTING VAN STATION EN PLEINEN

Het spoorareaal (twee eilandperrons, vier sporen) kan men beperken tot 35 m breedte. De onderdoorgangen versterken de band tussen beide stationskanten.

- Hoofdtunnel in het station. Twee lagen: boven voor stappers van/naar de perrons of tussen beide wijken, onder als fietsroute. Kinderen kunnen hierdoor zelfstandig of onder begeleiding naar de Kunstacademie Ter Beuken stappen of fietsen.
- Tunnel met liften, vooral bedoeld in aansluiting met de trein voor reizigers met beperkingen.
- Onderdoorgang voor alle verkeer op as Koop handelsstraat – Groendreef.
- Nieuwe onderdoorgang voor alle verkeer tussen Pompiersstraat en Uebergdreef.
- Vernieuwde onderdoorgang voor stappers en trappers naast de Durme.

- Versterking van Uebergdreef als doorgaande as op fietsroute Antwerpen-Gent, met bv. auto-vrij stukje tussen Brouwerijstraat en Groendreef (scholen in de buurt).

Pleinruimten moeten de buurt nieuw elan geven.

- Voorplein, met een waaivormige lichte helling leidend naar de hoofdtunnel van het station.
- Verhuizing busstation tot dicht bij het oude tramhuisje. Hierdoor staan de bussen met hun front naar de van de trein komende reiziger. Rijbewegingen van en naar de haltes is eenvoudiger.
- Op vrijgekomen pleinruimte richting Durme is een bouwkundige verdichting mogelijk, eventueel in combinatie met een laan.



↑ Stationsplein 's Hertogenbosch: met inrit naar Fietspunt en parking.



↑ Keurig verzorgde architectonische afwerking van een perron in Sint-Niklaas.



↑ Het door Eurostation ontworpen plein bij het station Torhout met klantvriendelijke trappen. Eurostation is een dochter van de NMBS.

↓ Inplanting van het busstation op het plein (grijs gemarkeerd) nabij de Koophandelsstraat. Aan de rand van het busstation is een zoenezone mogelijk.



MOGELIJK UITVOERINGSPROGRAMMA

Een gefaseerde aanpak in overleg met de partners is nodig.

1. Modernisering spoorareaal

- Keurige afwerking perrons, naar het voorbeeld van station Sint-Niklaas.
- Onderdoorgangen, gekoppeld aan helling, trap en lift.
- Stationsgebouw met architectonische uitstraling, als baken in de stad en op het plein.
- Efficiënte akoestische afscherming van het treinverkeer.

2. Pleinen met verblijfskwaliteit

De gebruiker – vooral de voetganger – heeft recht op een kwaliteitsvolle ruimte. Dat begint met pleinen voor en achter het station.

- Vorm te geven als een royale, lege ruimte waar

plaats is voor functioneel stappen van en naar de trein, wachten, onthaasten op een terras, afscheid nemen, ontmoeten, schuilen, zonnen...

- Oriëntatie en geleiding vormen het kwaliteitskenmerk van de pleinen.
- Pleinen geleidelijk laten oplopen naar de hoofdingang. Station wordt zo nog beter zichtbaar in het weefsel. Aankomende reizigers hebben een heldere kijk op de eerste stadsstraten.
- Aan de achterzijde moeten de stedenbouwkundige en ruimtelijke ambities hoger zijn. Pleinruimte moet doorlopen tot in de Groendreef en Ter Beuken.

3. Busstation De Lijn

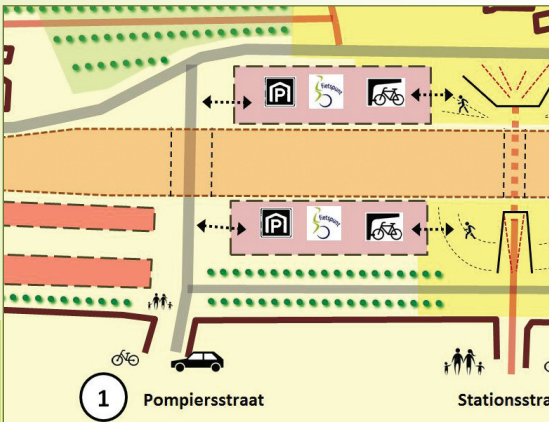
Busstation kan verhuizen naar de pleinrand nabij de Koophandelsstraat. Bussen moeten minder rondrijden, ook in combinatie met nieuwe routes.



↑ In Sint-Niklaas staan de bussen met hun front naar de aankomende treinreizigers.



↑ Fietspunt onder het perron in station Houten, 3.500 plaatsen.



↑ Links, mogelijke situering van stalling- en parkeergebouwen in Lokeren. Rechts, parkeergebouw bij station Luxemburg.

↑ groene waasland



↑ Parkeren en stallen, met tal van bijkomende diensten.

4. Fietsenstalling en parkeren

Parkeren en stallen van fietsen kunnen bij voorkeur in gebouwen aan beide zijden van het spoor. Een gezamenlijk beheer en dienstverlening onder controle van de stad is wenselijk. Voor bv. 800 parkeerplaatsen volstaan twee gebouwen met elk drie niveaus (160 plaatsen per niveau à 34 x 120 m = 4.080 m²).

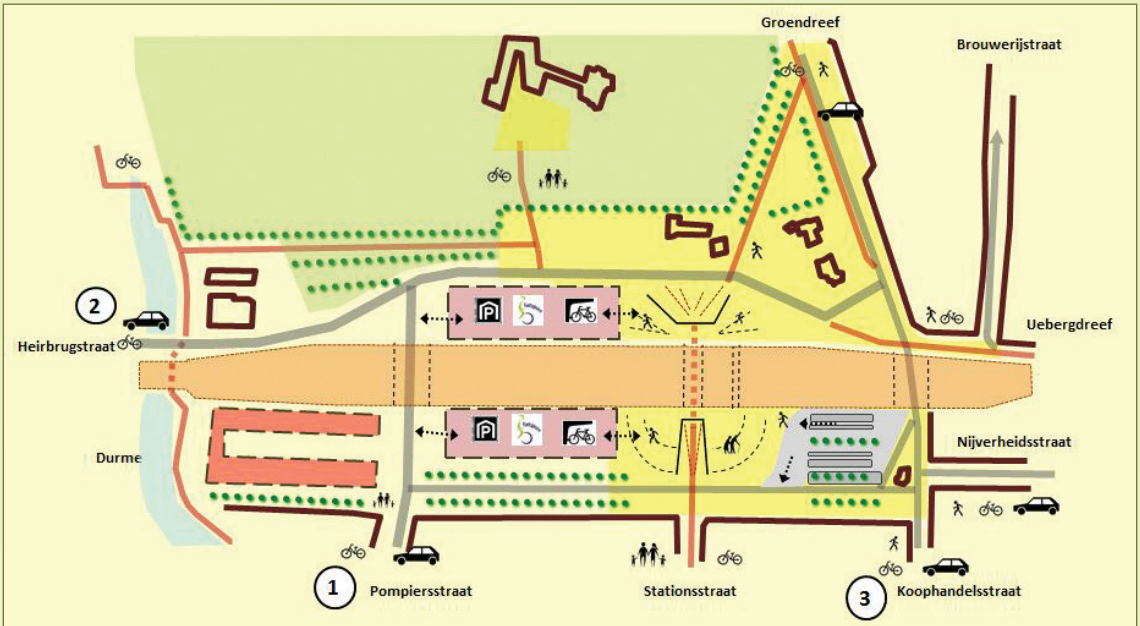
Op straatniveau kan een deel als Fietspunt ruimte bieden aan 3.000 fietsen. Deze voorzieningen moeten aanpasbaar zijn in functie van groei of gewijzigd gebruik. Andere concepten zijn mogelijk, met ook winkelruimten, horeca, of deels ondergronds parkeren.

5. Bouwkundige verdichting

Tussen de vrij massieve bouwvolumes voor fietsenstalling en parking enerzijds en de Durme anderzijds is nog ruimte voor kwalitatieve woningen. De oriëntatie kan tegelijk op het zuiden en op de Durme gericht zijn. Nader onderzoek naar vorm, maatvoering en potentieel is nodig. Dit project kan samen met Interwaas en/of projectontwikkelaars worden verwezenlijkt.



↑ *Impressie van parkeer- en stallinggebouwen met kleinhandel en horeca aan de achterzijde van station in het Duitse Bielefeld.*



↑ Drie nieuwe ontsluitingstracés voor het algemene verkeer zijn :
 (1) richting Durmelaan; (2) richting Heirbrugstraat en (3) richting Grote Kaai.



↑ Een nieuwe cultuur van het publiek domein met beeldkwaliteit, leefbaarheid en veiligheid. Met dit soort kwaliteiten kan een stad zich optrekken. Ze is op mensen afgestemd, niet op machines..

6. Aanpassing verkeersnetwerken

De overstap verloopt altijd te voet. Looproutes moeten dan ook worden getraceerd zonder dremfels. Tot in de buurten en tot bij de trein. Bij voorkeur met zo weinig mogelijk en traag kruisend verkeer.

Fietsroutes moeten ook een samenhangend netwerk vormen. Dit kan in straten met gemengd verkeer als zone 30 of in fietsstraten of met fietswegen, bv. naar de Groendreef.

Een nieuwe onderdoorgang kan in het verlengde van de Pompierstraat.

Drie nieuwe ontsluitingstracés voor het algemene verkeer zijn:

- ① richting Durmelaan;
- ② richting Heirbrugstraat en
- ③ richting Grote Kaai.

Zie kaartje bovenaan pagina 26.

7. Partners

Het stationsproject moet met partners worden uitgewerkt, gefinancierd en beheerd. Samen moeten ze de puzzelstukken in elkaar laten passen.

Mogelijke taakverdeling

- FOD Mobiliteit: mobiliteitsbeleid
- MOW, afdeling Beleid & Mobiliteit
- NMBS en Infrabel: onthaalinfrastructuur, pleinruimten, spoorareaal, fietspunt en parkeergebouwen.
- De Lijn: busstation.
- De Vlaamse Waterweg (vroeger Waterwegen en Zeekanaal) : Durmebruggen en paden op de oevers.
- Provincie: studiewerk voor ontwikkeling regionaal knooppunt, fietsnetwerken.
- Stad: ruimtelijke planning (RUP en VCP) van aansluitend publiek domein, (koppeling aan Aquafin-project?).
- Interwaas, Waasland Klimaatland acties, huisvesting (zoals bij Hoedhaar) of privé-investeringen in woonprojecten en vastgoed.
- Stedenfonds: cofinanciering en kwaliteitsbeoordeling, bv. via wedstrijdformule als open oproep.



INFRABEL
Right On Track



Provincie
Oost-Vlaanderen
Voor ieder van ons



interwaas
waasland in ontwikkeling



Regiostemmen
Mobiliteit en
Openbare Werken



BESLUIT

Station Lokeren en de aangrenzende ruimte zijn niet meer van deze tijd. Daar moet een klantgericht stedelijk- en mobiliteitsbeleid antwoorden op zoeken.

In Oost-Vlaanderen zijn relatief veel steden met dezelfde schaal als Lokeren. In dit soort steden kan de spoorweg een nog belangrijkere rol spelen. Dit is bijvoorbeeld niet het geval in bv. Beervelde. De provincie heeft de ambitie om de rol van de multimodale knooppunten beter te omschrijven en mede te bepalen. Maar er beweegt niet veel.

Lokeren heeft vrij veel ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP). Maar de planvorming van het stationsgebied komt tergend traag op dreef. In 2016 zouden volgens *Het Nieuwsblad* van 24 april 2014 de werkzaamheden van start gaan. Dat lukte niet. NMBS en Infrabel hebben onvoldoende oog voor

stations, stationsbuurten en aansluitende netwerken van lokaal vervoer. Met het huidige tempo zullen de 550 Belgische stations nooit binnen een redelijke termijn alle klant- en gebruiksvriendelijk kunnen worden uitgerust. De planning gebeurt bovendien te veel zonder inzicht. Dat resulteert in realisaties zonder uitzicht. Denk maar aan de recente spoor- en wisselvernieuwingen in Lokeren. Een netwerksamenhang ontbreekt. Een trein om het half uur naar Brussel kan nog steeds niet. Laat staan dat nu iedereen met beperkingen vlot in en uit de trein kan stappen.

De vertraging in de realisatie van kwaliteitsvolle stations en -buurten is groot. Bijgevolg is er ook grote vertraging in de realisatie van meer duurzame mobiliteit.

Treinspoor maakt plaats voor parkeergebouw

Stationsbuurt wordt vernieuwd

De hele stationsomgeving krijgt een grondige facelift. Spoor 5 verdwijnt en ruimt plaats voor een parkeergebouw achter het station.

TEKST EN FOTO'S LIESELOTTE COWIE

LOKEREN Het huidige spoor 5 wordt nu amper gebruikt. Ook zou er een overdekte fietsenparking komen en wordt gedacht aan een toegangsweg van Bergendries naar de achterkant van het station.

Daarvoor wordt nog onderhandeld met het Agentschap Natuur en Bos.

Het stadsbestuur werkt samen met projectpartners NMBS, Infrabel, Eurostation en De Lijn om de stationsbuurt te vernieuwen.

Samen hebben ze een subsi-

van Stadsvernieuwing Filip Liebaut (CD&V).

'De voorzijde bestaat uit een open en weinig gestructureerde ruimte, die volledig ingepalmd is door parking en infrastructuur. De achterkant bestaat uit een diffuse ruimte met parking, woningen, muziekschool, park en recreatiegebied en leegstaande fabrieksgebouwen.'

De belangrijkste problemen in de stationsomgeving zijn het verspreid parkeren en de mobiliteit.

'Bovendien is er ook geen re-



Schepen Filip Liebaut aan het station, waar tegen 2016 werken van start gaan.

GRAAG JULLIE OORDEEL

Lokeren heeft behoefte aan een duurzaam, klantvriendelijk en aangenaam station en een stationsbuurt op mensenmaat. Dit kunnen we alleen bereiken met samenwerking.

Zo schreven we aan het begin van dit dossier. Vele onderwerpen moeten samen aangepakt worden. Je vindt ze bij wijze van samenvatting in volgende tabel. Deze is ingedeeld in 8 hoofdstukken en 28 vragen.

Lokeren stelt dit voorjaar een herinrichting van het station en de buurt voor. Aan jou het laatste woord. Aan de hand van dit dossier kun je het plan van de stad beoordelen. Gebruik de tabel. Je kunt alle onderdelen van het programma stap voor stap af-toetsen. Geef per vraag een beoordeling op het ontwerp van de stad. Kruis 1 aan bij 'niet akkoord' tot 5 bij 'helemaal akkoord'. Bij geen mening duid je niets aan.

1 Zijn de treinperrons geschikt voor de overstap?

- 1 Perrons en sporen worden herschikt, de trein nemen wordt eenvoudiger en duidelijker
 2 Toegankelijkheid van de treinen wordt voor iedereen beter met hoge perrons zoals in Sint-Niklaas
 3 Toegankelijkheid van de perrons wordt voor iedereen beter vanuit alle richtingen in de buurt

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

2 Zijn de pleinen goed ontworpen voor de overstap?

- 4 Het plein voor het station is bij voorrang ontworpen voor de voetganger
 5 Het plein achter het station is bij voorrang ontworpen voor de voetganger
 6 De belangrijke stationsfuncties (loket, horeca...) zijn naast de loopweg naar de perrons ingeplant

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

3 Hoe beoordeel je de overstapvoorzieningen tussen trein en stad ?

- 7 De fietsstallingen zijn op de best mogelijke plaatsen ingeplant tussen perrons en fietsroutes
 8 Het busstation is op de beste mogelijke plaats ingeplant en past goed in de buscirculatie
 9 De parkeergebouwen, taxi- en zoenezones zijn goed ingeplant tussen perrons en wegennet

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

4 Zijn de aansluitende netwerken gericht op het station?

- 10 De voetganger heeft voorkeursbehandeling met meer aantrekkelijke routes in alle richtingen
 11 De fietser heeft ook voorkeursbehandeling met meer aantrekkelijke routes in alle richtingen
 12 De Lijn krijgt gewaarborgde doorstroming op weg naar het station en omgekeerd
 13 De autobereikbaarheid is verzekerd met een doordacht circulatieplan

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

5 Is het plan afgestemd op sterke groei van aansluitend verkeer?

- 14 De vernieuwde straten en pleinen zijn goed afgestemd op meer overstapdrukke te voet
 15 Het aantal fietsenstallingen is op groei berekend of aanpasbaar
 16 Het busstation is op groei berekend
 17 Het aantal parkeerplaatsen is op groei berekend en aanpasbaar

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

6 Versterkt het stationsproject de stedelijke functies?

- 18 De herinrichting oogt vernieuwend als verblijfsruimte
 19 De herinrichting versterkt de socio-economische dynamiek van station en buurt wederzijds
 20 De nieuwe gebouwen voor en achter het station bakenen de pleinen mooi af
 21 Door bijkomende hoogbouw is er meer nabijheid, dit is een grote meerwaarde

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

7 Draagt het project bij tot duurzaamheid?

- 22 Verkeersdrukke in de buurt wordt beheerst, door voorrang te geven aan stappen en fietsen
 23 Verkeersveiligheid in de buurt is verzekerd, door zone-30-inrichting
 24 De barrièrewerking van het station en spoorberm wordt verminderd door meer onderdoorgangen
 25 Spoorweglawaai wordt afgeschermd aan beide zijden van het spoor
 26 Het park achter het station blijft intact als groene long en rustpunt

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5
1	2	3	4	5

8 Hoe ervaar je de planvorming?

- 27 De stad maakt werk van openbaarheid van bestuur in dit project
 28 Er is een duidelijk stappenplan met een fasering van het project

1	2	3	4	5
1	2	3	4	5



Onze voorstellen zijn een uitnodiging aan alle betrokken partijen om het samen nog beter te doen. Niets doen is geen optie.

Dit toekomstgerichte plan werd in opdracht van ABLLO vzw en in samenwerking met TreinTramBus uitgewerkt door **Fred Van Remoortel**, stedenbouwkundige en mobiliteitsplanner, gespecialiseerd in spoorwegen.

Dit plan werd in primeur voorgesteld aan de Mobiliteitscel op 15 december 2015 en aan de Gecoro en aan de Milieuraad Lokeren op 16 februari 2016.

Tekst: **Fred Van Remoortel**

Eindredactie: **Herman Welter**

Vormgeving en drukklaar maken:
Gilbert Cant



ABLLOvzw,
6 maart 2017



IN HET SPOOR VAN ROEL DE JONG



↑ *Roel De Jong, voormalig ABLLO voorzitter*

In 1970 stichtte Miet Smet samen met Roel de Jong en Hugo Van Landeghem het **Actiecomité tot Beveiliging van het Leefmilieu op Linkeroever en in het Waasland (ABLLO vzw)**, waarvan ze tot 1976 voorzitter zou zijn. Roel was voorzitter van 1977 tot 1981 en bleef tot zijn overlijden in 1990 een belangrijke schakel binnen ABLLO vzw.

Dit stevig onderbouwd pleidooi voor een spraakmakend, grensverleggend en klantvriendelijk station én een dito stationsomgeving in Lokeren is een eerbetoon aan de veel te vroeg overleden Roel de Jong (1947-1990). Samen met zijn broer Luc en Paul Cattrysse was hij deel van de deskundige CVP-Werkgroep Verkeer Waasland. Deze werkgroep - op de rails gezet door senator Ferdinand De Bondt (1923-2014) - kreeg verbazend veel voor elkaar voor de Wase trein- en busreizigers.

Maar er is nog veel werk aan de openbaarvervoerwinkel in het Waasland. We zijn nog ver verwijderd van de **Zwitserse kwaliteit** die Roel en co nastreefden. Met dit sterke dossier Lokeren blijft ABLLO in het spoor dat Roel destijds met anderen heeft getrokken. Een spoor naar een openbaar vervoer dat een **aantrekkelijk en milieubewust alternatief** kan bieden voor de zich steeds meer vastrijdende Koning Auto.

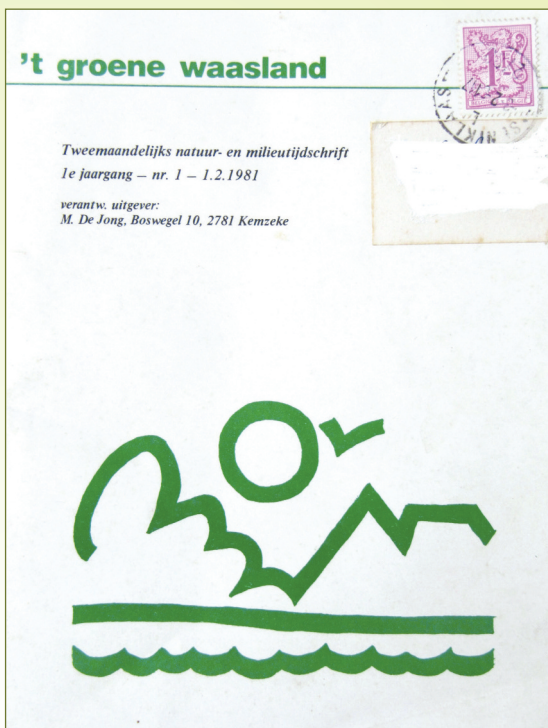


HET 200STE NUMMER VAN 'T GROENE WAASLAND

Nadat in oktober 1972 werd gestart met een eigen 'ABLLO-krant', werd met ingang van 1 februari 1981 't Groene Waasland' opgestart als gemeenschappelijk tijdschrift voor de Wase milieu- en natuurverenigingen. Zie hiernaast. Het eerste exemplaar in kleur van maart 2005 was een grote stap vooruit. Bijna alle nummers van de laatste 15 jaar zijn beschikbaar in pdf op: www.abllo.be/vroegere-nummers

Dit dossier 'stationsomgeving Lokeren' verschijnt als het nummer 200 van de 37ste jaargang van het Wase natuur- en milieutijdschrift. Meer informatie vindt U op www.abllo.be/gw

Een abonnement nemen kan door **7 Euro** te storten op **BE39 7310 4317 9119**.



Een zwart-wit nummer uit 2002.



Eerste nummer in kleur in maart 2005



NUMMER 200

Partners vroeger en nu



WAASLAND
NOORD - ZUID -
SCOUSELE - WAL

natuurpunt



Natuurpunt CVN
Leren zit in onze natuur



Vogelbescherming.be
VOGELBESCHERMING VLAANDEREN VZW
Een stem voor de natuur



TreinTramBus.be
beweging voor beter openbaar vervoer



1992 2012
KRUIDENIERS
20



milieuwerkgroen
ONS STREVEN VZW




natuur educatieve vereniging
hortus ter saksen




DE RAAKLIJN VZW
Voor een beter leefmilieu in Belsele



DURME
Natuurbehoud langs Durme, Moervaart, Scheide



velt



NEEN AAN DE GROTE RING



WASE IMKERSBOND



Fietsersbond



Ablo VZW



'T GROENE WAASLAND



Druk in de Weer
Eekhoudriesstr. 67
9041 Gent(Oostakker)
Tel. 09 224 29 14
info@drukindeweer.be




Werk mee aan een groener Waasland !

Abonneren kan door **7 Euro** over te schrijven op BE39 7310 4317 9119

Tweemaandelijks natuur- en milieutijdschrift,
37ste jaargang - nr 2; februari 2017 - **nr 200**
verantwoordelijke uitgever : Willy Van Overloop,
Eikenlaan 13, 9111 Belsele

Hoofdredactie Dirk Hylebos - 052/46 30 51
Boekhouding Maarten Geeraerts - tel 03/234 08 13
 IBAN BE39 7310 4317 9119
Vormgeving en coördinatie : 🍏 Gilbert Cant 03/775 19 31 🍏
e-mail : groene.waasland@gmail.com
Abonnement **7 EURO** Oplage 2200 exemplaren
 't groene waasland verschijnt in januari, maart, mei, september en november.

Artifiekantoor : 19100 Sint-Niklaas 1 P708696



BELGIË(N) - BELGIQUE
PB-PP
bpost