



Naar een optimale toegankelijkheid station Sint- Niklaas?

Kans?

- * Station Sint-Niklaas is ruim 30 jaar in dienst en het wordt al verbouwd.
- * De renovatie van het stationsgebouw is aangevat en duurt tot april 2004.
- * Nadien worden de perrons en de verbindingen met die perrons aangepakt.
- * Dit is een kans om de toegankelijkheid onder de loop te nemen.
- * Een kans om kwaliteit te realiseren die wat langer mee gaat dan 30 jaar.
- * Een kans om de toegankelijkheid van stad tot trein op punt te zetten.

Hoe kom ik bij de trein en in de stad?

- * Het station beschikt over drie tunnels onder de perrons die gevaloriseerd kunnen worden. Deze nota over toegankelijkheid legt het verband tus-

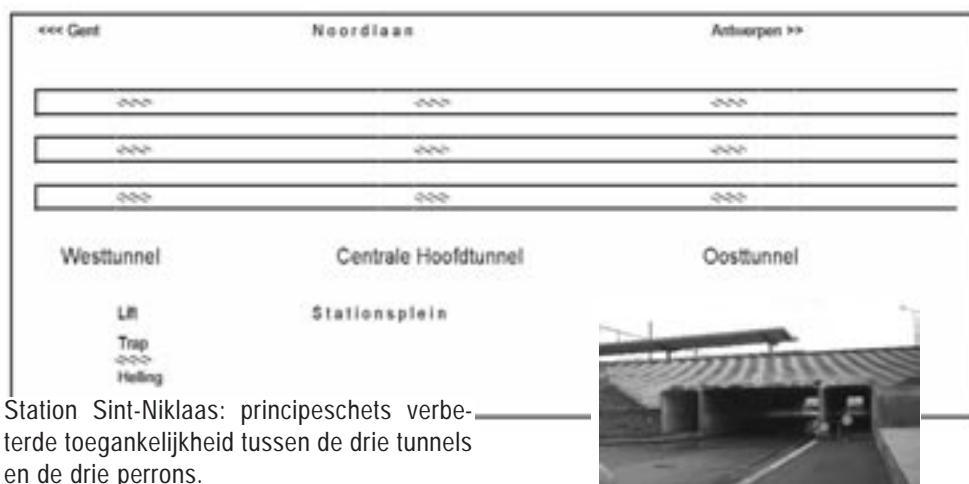
ABLLOdossier station Sint-Niklaas

sen die tunnels en de perrons. Zie onderaan de bijgevoegde principeschets. Velen kennen niet alle drie de tunnels. Daarom volgt eerst de situering met een eigen naamgeving:

---> De Westtunnel met oude liften, werd tot voor kort gebruikt voor de dienst, begeleiding reizigers met beperkingen en als fietsenstalling voor het stationspersoneel. Hij is 4 m breed en hij ligt aan de kop van de perrons richting Gent. Hij verbindt het stationsgebouw met de drie perrons, maar hij is niet verbonden met de Noordlaan achter het station. Bij de lopende verbouwing, wordt hij geïntegreerd in de voor het publiek toegankelijke ruimten richting lokettenhal, maar niet richting Wilma noch richting Noordlaan. Hierdoor blijft de tunnel een afgelegen karakter hebben.

--> De volgende tunnel ligt 70 m verder naar het midden van de perrons. Dit is de Centrale Hoofdtunnel, 8m breed. Dit is het algemeen gekende 'stambaanvak' voor grote voetgangersstromen. Hij wordt nu sterk opgewaardeerd door hem rechtdoor te koppelen aan het nieuwe stationsplein, dwars door wat ooit het buffet was. Hij geeft wel uit op de Noordlaan.

--> De volgende tunnel ligt 90m verder naar het oosten. Dit is de Oosttunnel met drie kokers, respectievelijk 3, 8 en 3 m breed. De eerste zou voor voetgangers, de tweede voor De Lijn en de derde voor fietsers gaan dienen op de verbinding tussen het stationsplein met de Noordlaan. Geen



Station Sint-Niklaas: principeschets verbeterde toegankelijkheid tussen de drie tunnels en de drie perrons.



enkele koker wordt verbonden met de perrons. Zij blijven een wat bizar karakter hebben.

* Hoe kunnen deze tunnels optimaal ingepast worden tussen de trein en de stad in volle expansie? Om dat te kunnen schetsen moet het verband met de te renoveren perrons gelegd worden.

Sterkten, zwakten, kansen bedreigingen?

1. Verhoging van de perrons, meer reizigers en meer veiligheid.

* De perrons worden opgehoogd van 28 naar 76 cm. Hierdoor komt de treinvloer dicht bij het perronniveau.

* Maar, de rand van hogere perrons moet 15 cm verder van de spoorbaan aangelegd worden. Hierdoor worden de perrons $2 \times 15 = 30$ cm smaller. Dit is een technische norm in het Profiel van vrije ruimte.

* De perrons zijn nu al te smal, zeker ter hoogte van de trappen en de liften. Aan de hoofdsporen 2 en 4, waar treinen met 100 km/h komen langs denderen, is dit niet aanvaardbaar vanuit veiligheidsoverwegingen. Bovendien komen er steeds meer dubbeldekstreinen in dienst, waardoor het centrale perrondeel intensiever gebruikt gaat worden. Voor de veiligheid moet daar iets op gevonden worden. Bijvoorbeeld:

--> Herschik de toegangen (liften en trappen) tot de perrons, zodat er een veiligheidszone (1m) en een loopweg (1,5m) ontstaat tussen de objecten (borstwering, liftmuur) en de perronrand.

--> Verleg spoor 5 minstens 1 m in de richting Noordlaan om het drukste perron richting Antwerpen tot ruim 8 m te kunnen verbreden.

--> Maak meer verbindingen tussen de perrons en de drie tunnels, zodat de drukste voetgangersstromen meer verspreid worden en de vei-

ligheid op de perrons beter wordt, ook wanneer de trein veel extra reizigers gaat aantrekken.

2. Verlenging van de perrons, langere treinen, langere loopwegen.

* De drie tunnels liggen verspreid over ong. 170 m perronlengte. Daar tussenin past net een trein met zes rijtuigen. Een modern rytuig is 26,4 m lang.

* De perrons worden verlengd tot ruim 320m, dit is goed voor treinen met 12 rijtuigen. Van de langste treinen stoppen er dan drie rijtuigen aan elk uiteinde buiten het centrale perrondeel van 170m. De loopweg tussen stad en trein wordt dus langer. Daar moet iets op gevonden worden. Bijvoorbeeld:

--> Verbind de Oosttunnel met elk perron. De parkings Siniscoop en Noordlaan, alsook de busperrons en alle herkomst- en bestemmingspunten in die stadszijde komen 90m –of anderhalve minuut stappen– dicht bij de trein.

--> Verbind de Westtunnel met elk perron en met het stationsplein kant Wilma. De parking Wilma, de Stationsstraat en omgeving, de Cultuur- en scholenbuurt komen veel dicht bij de trein. De wijk rond Driekoningen met dichte bewoning (Bremstraat) en werk (post, belastingen, gerecht...) komen ook dicht bij de trein, op voorwaarde dat de tunnel ook wordt verbonden met de Noordlaan.

--> Het gros der treinklanten zijn gewontereizigers. Zij kunnen zich beter spreiden over de trein, in functie van de gewenste tunnel van / naar de stad.





Extra trappen in Oosttunnel

3. Naar een sociaal verantwoorde toegankelijkheid van de perrons?

De toegankelijkheid kan op een socio-economisch verantwoorde manier sterk verbeteren. Bijvoorbeeld:

* Bouw transparante liften op het snijpunt van de perrons en de Centrale Hoofdtunnel. Dit biedt een veilig gevoel. Ze vormen geen apartheids-systeem. De oriëntatie is gemakkelijk en ze nodigen uit om gebruikt te worden. Hierdoor kunnen de excentrisch gelegen liften aan de Westtunnel verdwijnen (zie verder).

* Schaf de roltrappen (met ernaast de smalle vaste trap) af in de Centrale Hoofdtunnel. In de plaats daarvan kan een vaste helling ingeplant worden: 2,5m breed, 33 m lang, max. 15% steil. Ze kan de verschillende voetgangersstromen beter opvangen in elke richting, iets wat een roltrap niet kan. En roltrappen slopen veel energie op en zijn onderhoudsgevoelig.

* De vaste, bestaande trappen (tegenover de huidige roltrappen) moeten gerenoveerd worden. Zij kunnen tegelijk ietsje versmald worden tot 2,5m, om de perrons breder en veiliger te kunnen maken.

* Nieuwe trappen tussen elk perron en de Oosttunnel verkorten de loopweg, zoals eerder geschetst. Zij brengen in deze tunnel meer licht, verluchting en drukte, waardoor ze veiliger aanvoelen.

* In de Westtunnel hoeven de liften niet gerenoveerd te worden.



lift van Westtunnel naar perron

ABLLOdossier station Sint-Niklaas

veerd te worden. Zij kunnen vervangen worden door trappen. Dit perrondeel krijgt een transparanter karakter, door het verdwijnen van de liftmuren. De nieuwe trappen brengen ook meer licht, lucht en drukte in deze tunnel. Deze tunnel moet toegankelijk worden vanaf Wilma, wat in de huidige plannen niet duidelijk is. En die tunnel moet doorgekoppeld worden naar de Noordlaan. * Samengeteld, heeft elk perron vijf mooi verspreide verbindingen met de tunnels. De Centrale Hoofdtunnel heeft er drie. Terwijl de andere tunnels telkens één verbinding hebben. De Oost- en Westtunnel zijn er voor de gewoontereiziger. Die tunnels verdienen extra transparantie en beveiliging.

De communicatie rond toegankelijkheid kan ook sterk verbeteren:

* Sectorindeling van de perrons in tien sectoren elk 26,4 m lang —de lengte van één rytuig— elk aangeduid met de internationale pictogrammen en letters A t.e.m. J.

* Treinaanwijzers die melden in welke sectoren

de trein stopt en waar eventuele voorbehouden plaatsen zich bevinden.

Een omroepbericht :

Spoor 2, IC-trein van 9:00 uur naar Oostende. Deze trein stopt te Lokeren, Gent-Dampoort, Gent-Sint-Pieters, Aalter, Brugge en Oostende. De 50 voorbehouden plaatsen voor de groep "Freddy's biljardclub" bevinden zich in het derde rytuig, dat zal stoppen op spoor 2, in sector C"

4. En de toegankelijkheid van de trein?

* De perrons worden verhoogd naar 76 cm. Dat is misschien een goede zaak. Want hiermee wordt deze vraag niet opgelost: Hoe kom ik nu in de trein met mijn kind, mijn oude moeder, mijn zware koffer, mijn fiets, mijn rolwagen?

foto :Een Zwitserse trein met lager geplaatste buitendeuren en treinvloer.





* Op buitenlandse spoorwegnetten worden steeds meer treinen ingezet met lage vloer. Hierin bestaan, ruw geschetst, twee systemen: --> Gewone treinen met extra lage vloer tussen de wielen in. De vloer bevindt zich op minstens op 45 cm en hoogstens 76 cm boven het spoor. Boven de wielen blijft de vloerhoogte 120cm. Indien voor de 76 cm wordt gekozen, dan passen ze goed met de Belgische perronhoogte van 76 cm en (in mindere mate) met de andere Belgische perrons op 55 cm..

--> Dubbeldekstreinen hebben op het beneden-dek automatisch die lage vloer. De buitendeuren met de platformen worden boven de wielen geplaatst of op het benedendek. Deze laatste optie past enkel bij de perrons op 55 cm hoogte en niet met deze op 76 cm, gewoon omdat de twee dekken samen vanaf 76 cm een veel te hoge trein opleveren, dan technisch mogelijk is. Vanaf 55 cm lukt dat net wel. In dit geval moeten de perrons verhoogd worden naar de Europese normhoogte van 55cm.

* Station Sint-Niklaas moeten doorgroeien tot modelstation inzake toegankelijkheid van stad en treinen.

ABLLOdossier station Sint-Niklaas

Prioriteiten?

Voorstel van volgorde bij de aanpak van de toegankelijkheid tussen stad en trein.

Met betrekking tot station Sint-Niklaas : renovatie, verhoging, beveiliging van de perrons, met betere communicatie en:

1. Liften in de Centrale Hoofdtunnel.
2. Westtunnel open richting Wilma en trappen naar de perrons, in plaats van de oude liften.
3. Nieuwe trappen naar de Oosttunnel.
4. Nieuwe hellingen in de Centrale Hoofdtunnel i.p.v. elke roltrap met ernaast een vaste trap.
5. Renovatie van de brede trappen in de Centrale Hoofdtunnel
6. Verbinding van de Westtunnel met de Noordlaan.

Voorstel toegankelijkheid op de perrons.

1. Ophoging van de perrons tot 55 cm.
2. Veiligheid op de verhoogde perrons: tussen de borstweringen en de rand een vrije ruimte van minstens 2,5m gewaarborgd.
3. Communicatie omtrent toegankelijkheid op punt stellen.

En dan nog treinen met vloerhoogte op 55 cm...na een nationaal debat over wat voor soort treinen aan wat voor perrons we wensen.

ABLLOvzw januari 2004



ECO STYLE

uitnodigingen, naamkaartjes, geboortekaartjes, huwelijkskaarten, affiches, tijdschriften, handelsdrukkerwerk...

Maak zelf uw keuze en geniet van ons milieuvriendelijk aanbod en vrijblijvend, budgetvriendelijk advies.

KASTEELDREEF 66/1 9120 BEVEREN - TEL. 03/775 71 05 - FAX 03/755 33 49
E-MAIL belprint@skynet.be