

# BELEVINGSONDERZOEK

2018

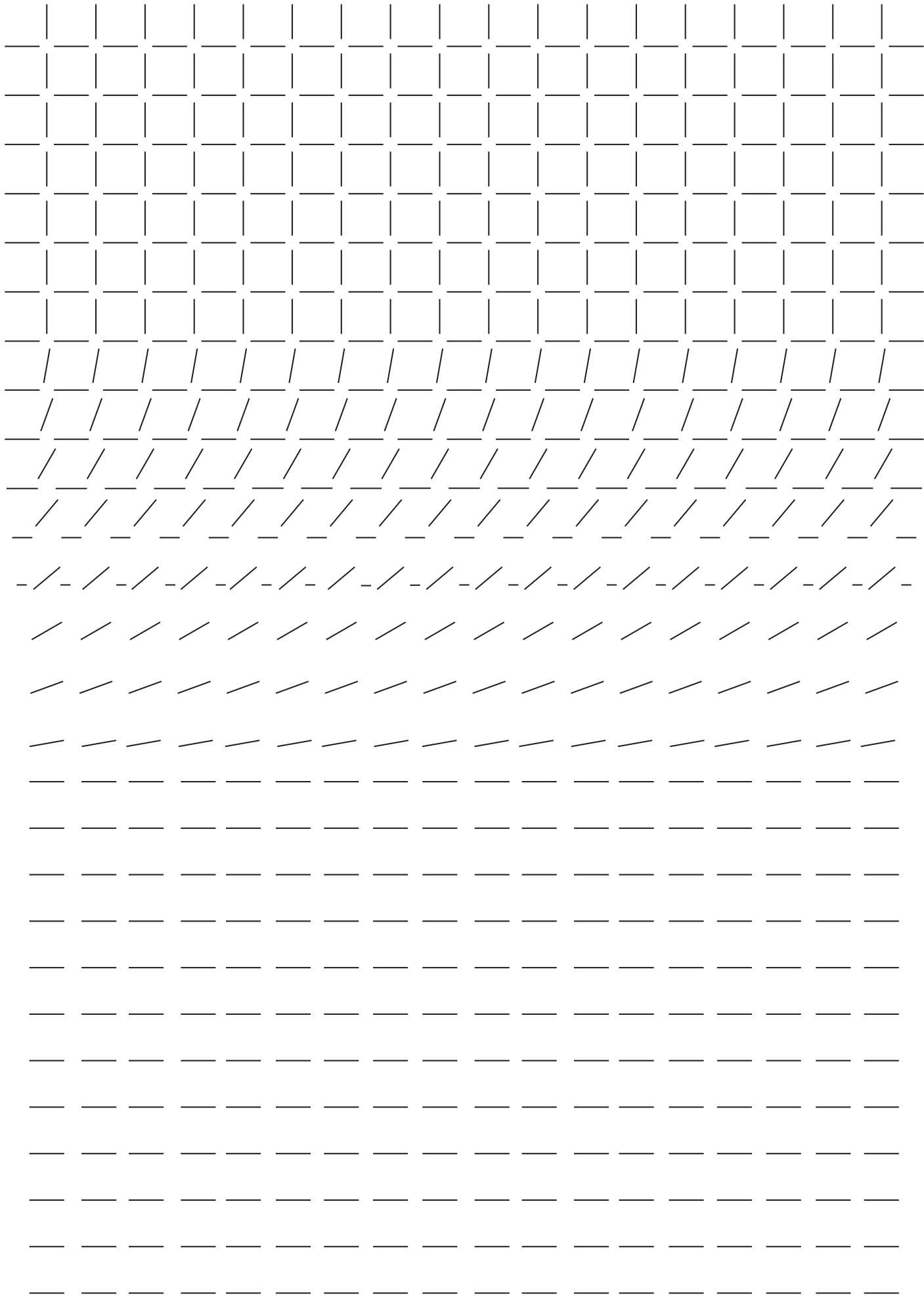
Vlaamse knooppuntontwikkelingen

LEUVEN  
AARSCHOT  
ROESELARE  
SINT-NIKLAAS

endeavour

Deze bundel bevat het belevingsonderzoek dat deel uitmaakt van de evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Vlaamse hoofdstations. Deze opdracht werd in 2017-2018 uitgeschreven door de Vlaamse Overheid, Beleidsdomein RWO, Departement Ruimte Vlaanderen, Afdeling Onderzoek en Monitoring.





# BELEVINGSONDERZOEK



**Colofon**

endeavour

Ndvr cvba  
Rijnkaai 37, verdieping 7, 2000 Antwerpen  
Tel +32 478 25 62 12  
info@endeavour.eu  
www.endeavour.eu

vertegenwoordigd door:  
Tim Devos







# INHOUDSOPGAVE

**PG 6** Inleiding

**PG 8** Methodiek

**PG 10** Belevingsonderzoek 4 cases

**PG 12** Leuven

**PG 24** Aarschot

**PG 34** Roeselare

**PG 42** Sint-Niklaas

**PG 50** Reflectie



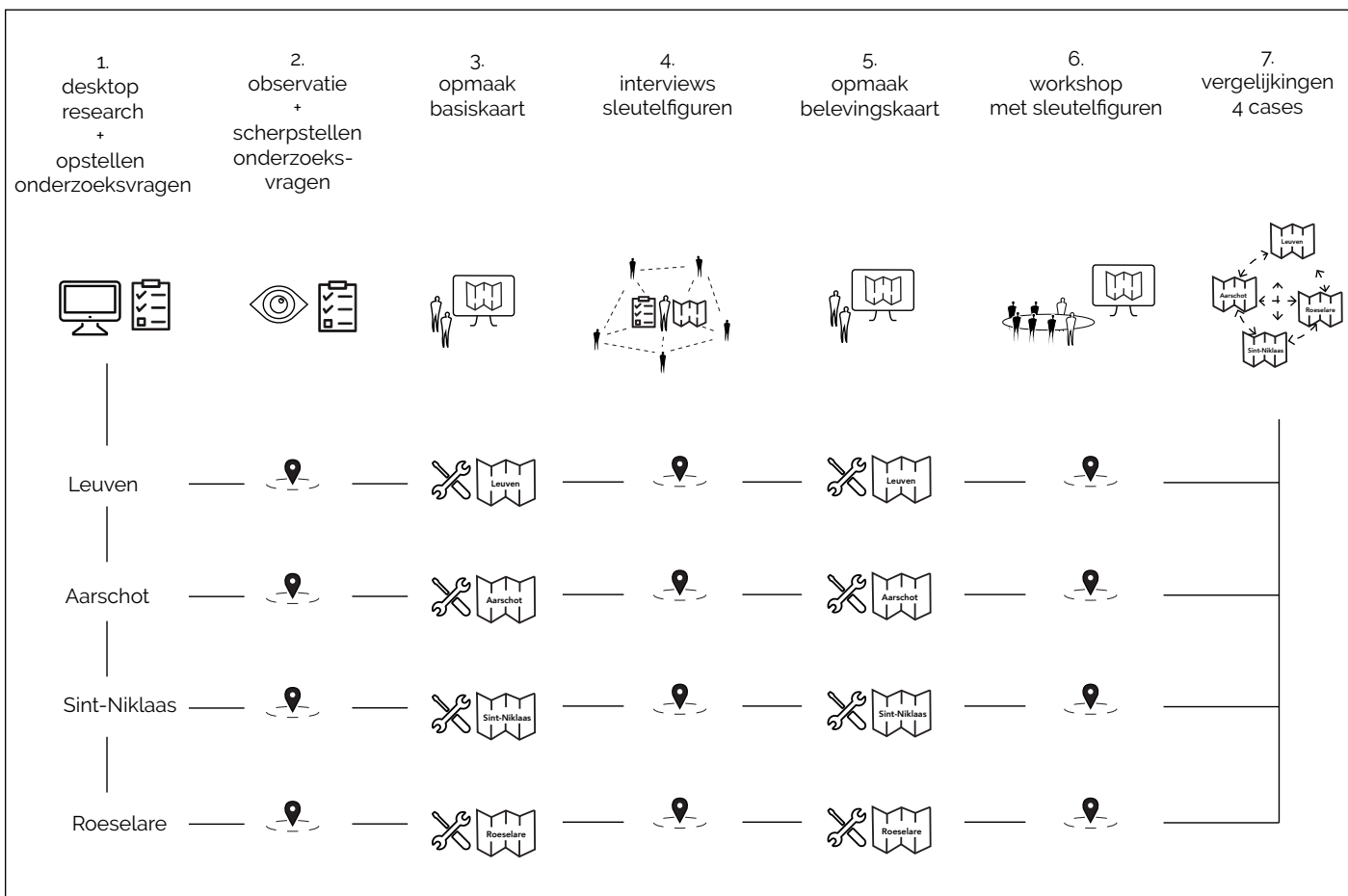


# INLEIDING

---

Een belevingsonderzoek tracht de ervaringen van verschillende gebruikers van de stationsomgeving in beeld te brengen. Stationsomgevingen worden door een hoge complexiteit en door een groot aantal betrokken actoren voornamelijk top down vormgegeven. Uiteindelijk zal de eindgebruiker het succes bepalen. Die eindgebruiker is niet enkel de pendelaar zelf. Het gaat hier ook om zij die wonen en werken in de stationsbuurt. Dit belevingsonderzoek brengt diverse ervaringen en verhalen in beeld en tracht hiermee toekomstige knooppuntontwikkelingen te begeleiden in het creëren van aangename leefomgevingen voor iedereen.

Dit onderzoek maakt deel uit van de evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Vlaamse hoofdstations. Het team van BUUR, Endeavour, Rebel en Proflow werd hiervoor aangesteld. Dit belevingsonderzoek opgemaakt door Endeavour maakt onderdeel uit van de tweede fase van het onderzoek dat een diepgaande analyse maakt van vier cases van de twintig Vlaamse hoofdstations die in eerste fase werden onderzocht. De stationsomgevingen van Leuven, Aarschot, Roeselare en Sint-Niklaas werden als cases gekozen.



Workshops met sleutelfiguren in Leuven en Aarschot



# METHODIEK

---

Het belevingsonderzoek wordt voor elke case aangevat op basis van **desktop-research** om een eerste begrip te krijgen op de verschillende transformaties die de stationsomgevingen hebben doorstaan. Extra aandacht gaat naar de meest recente ontwikkelingen die kaderen binnen het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Er worden één of meerdere terreinbezoek gepland voor een **observatie** van de omgeving. Zo wordt de omgeving beter begrepen zowel tijdens als na de pendeluren. We letten daarbij op gebruikspatronen en sociale interacties.

Tijdens deze eerste twee stappen komen **onderzoeksvragen** naar boven die later zullen worden ingezet bij het interviewen van sleutelfiguren.

Vervolgens wordt per case een **basiskaart** opgemaakt. De basiskaart toont de stationsomgeving als een nollikaart waar de publieke en semi-publieke ruimte in beeld wordt gebracht.

Deze kaart zal een onderlegger vormen voor de belevingskaart die later wordt opgemaakt. Bovendien is de kaart een hulpmiddel om op een ruimtelijke manier in dialoog te gaan met de verschillende sleutelfiguren in de volgende stap.

Om de belevingservaringen van de stationsomgeving in kaart te brengen worden verschillende **sleutelactoren** geïnterviewd. Het gaat om actoren die een bijzondere relatie hebben met de stationsomgeving en/of voor een doelgroep kunnen spreken die een bepaalde relatie hebben tot de stationsbuurt. Dit zijn b.v. jeugdwerkers, gemeenschapswachten, vertegenwoordigers van horeca- en handelsverenigingen, buurtverenigingen, lokale politie, stedelijke diensten, mensen van fietspunt, pendelaars,... Per stationsomgeving zijn een tien tot twintig sleutelfiguren geïnterviewd, waarbij telkens werd gemikt op een zo groot mogelijke diversiteit aan actoren, vanuit verschillende invalshoeken.

De interviews worden verwerkt tot een selectie met de meest typerende verhaallijnen en anekdotes die de belevingservaring van de stationstransformatie vertellen. Door deze te projecteren op de basiskaart wordt de **belevingskaart** opgesteld die de beleving van de verschillende sleutelfiguren per case in kaart brengt. Waar de belevingskaart een overzicht toont, wordt ook ingezoomd op een aantal plekken die een belangrijke rol opeisen, doordat ze veelvuldig naar boven kwamen in de interviews.

Deze belevingskaarten dienen als drager voor een **workshop** per case, waarop alle sleutelactoren worden uitgenodigd. De verhaallijnen en anekdotes worden één voor één overlopen en in groep besproken. Door het debat aan te gaan worden de verhaallijnen, gebaseerd op subjectieve meningen, verder aangevuld, genuanceerd of ter discussie gesteld. Zo proberen we te komen tot een beeld van de stationsomgeving dat erkend wordt door de verschillende sleutelactoren. De belevingskaarten worden herwerkt en zijn nu een afgewerkt product.

Tot slot worden de verschillende belevingskaarten van de vier cases in verband gebracht. Verschillende thema's die in verschillende cases aan bod komen worden onderling vergeleken. Uit deze **vergelijkingen** worden lessen getrokken die toekomstige knooppuntontwikkelingen in Vlaanderen moeten begeleiden om de belevingswaarde te verhogen.





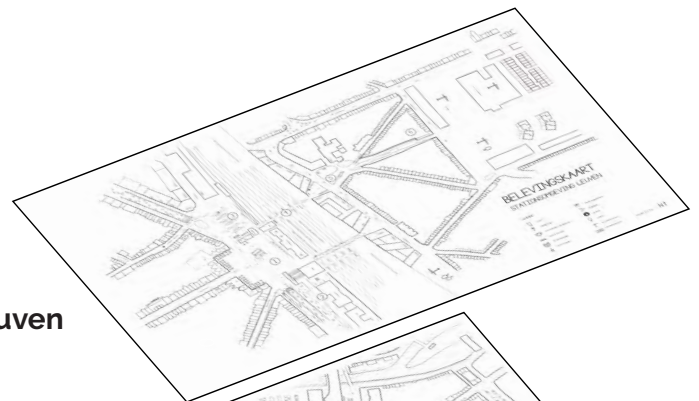
# BELEVINGSONDERZOEK VIER CASES

Leuven, Aarschot, Roeselare en Sint-Niklaas werden gekozen voor de diepgaande analyse. Leuven is een interessante case omwille van een hoge complexiteit, hoge ambities en een nagenoeg afgewerkte voor- en achterzijde van het station. Omdat voor toekomstige knooppuntontwikkelingen vooral 'kleinere' treinstations in aanmerking zullen komen, is ook Aarschot een interessante case. In Roeselare was de transformatie tijdens het onderzoek bijna aan het einde en daarmee nog vers in het geheugen om ook het transformatieproces goed te kunnen evalueren. Sint-Niklaas is dan weer een interessante case omdat

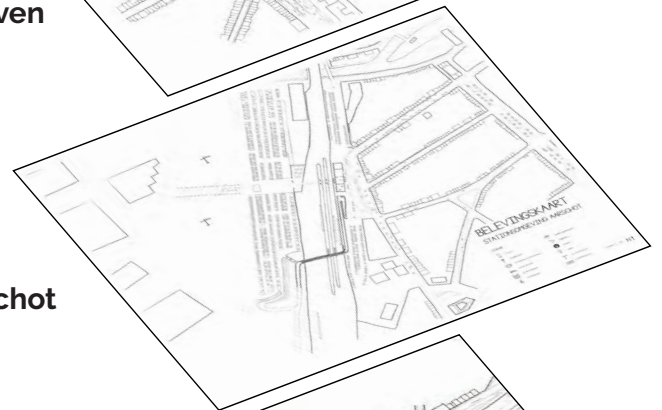
het een snelle ontwikkeling aan de stadszijde van het station kende. Plannen voor ontwikkeling van de achterkant botsten dan weer op protest bij de buurt en werden heropgestart.

De vier cases werden afzonderlijk onderzocht. Ze worden gepresenteerd in de volgorde van het onderzoek dat is uitgevoerd. Leuven, waar we mee zijn gestart komt uitvoerig aanbod. Als meest complexe omgeving vereiste de case het meeste onderzoek en leverde het hierbij ook de meeste bruikbare informatie aan.

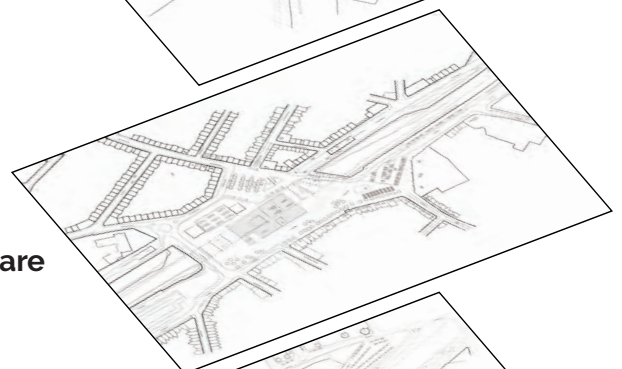
**1. Leuven**



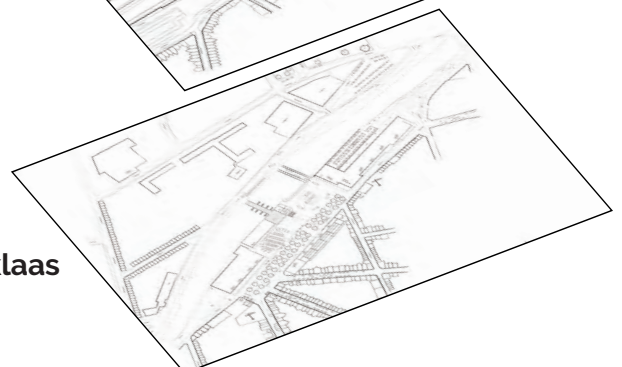
**2. Aarschot**



**3. Roeselare**



**4. Sint-Niklaas**







# LEUVEN

---

## INTERVIEWS

### voorzitters Horeca en handelsverenigingen

- Martelarenplein
- Bondgenotenlaan
- Diestestraat

### handelaars Kessel-Lo

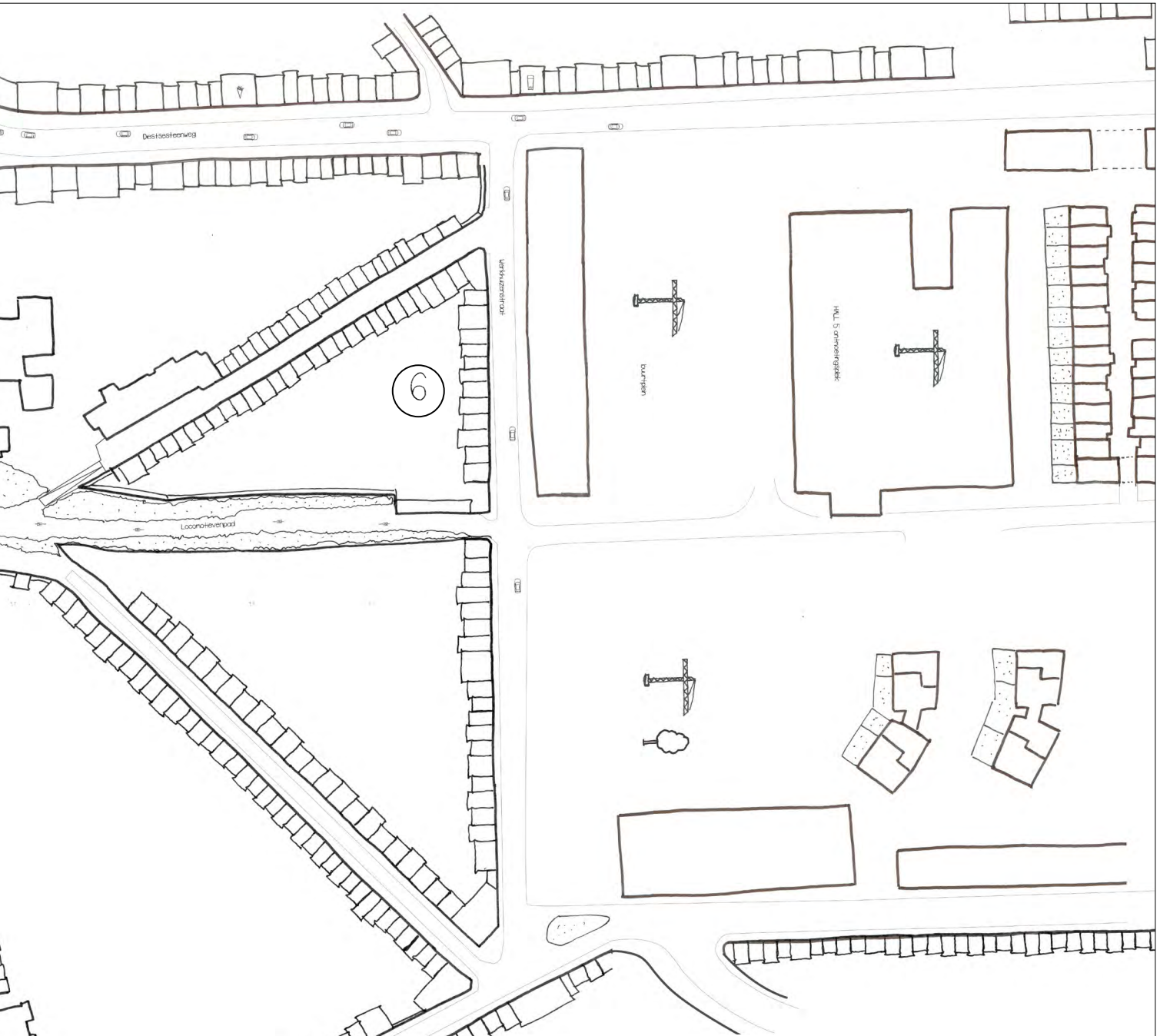
- Key music
- Tempur
- Foodhub

- Chef spoorwegpolitie
- verschillende gemeenschapswachten
- Sociaal werker gebiedsgerichte werking
- Jeugdwerker stad Leuven
- Stedenbouwkundig ambtenaar
- Bewoner Pieter Nollekensstraat, Kessel-Lo
- Bewoner centrale werkplaatsen, vroeger 11 novemberstraat,
- Bewoner centrale werkplaatsen en medewerker dienst wonen stad Leuven)









# BELEVINGSKAART

## STATIONSOMGEVING LEUVEN

### LEGENDE

- |   |                       |   |                   |
|---|-----------------------|---|-------------------|
|  | café                  |  | (mini) supermarkt |
|  | snelle hap            |  | bakkerij          |
|  | restaurant, brasserie |  | politie           |
|  | hotel, hostel         |  | park              |
|  | krantenzaak           |  | in wint           |
|  | koffiezaak            |  | interne kantoor   |

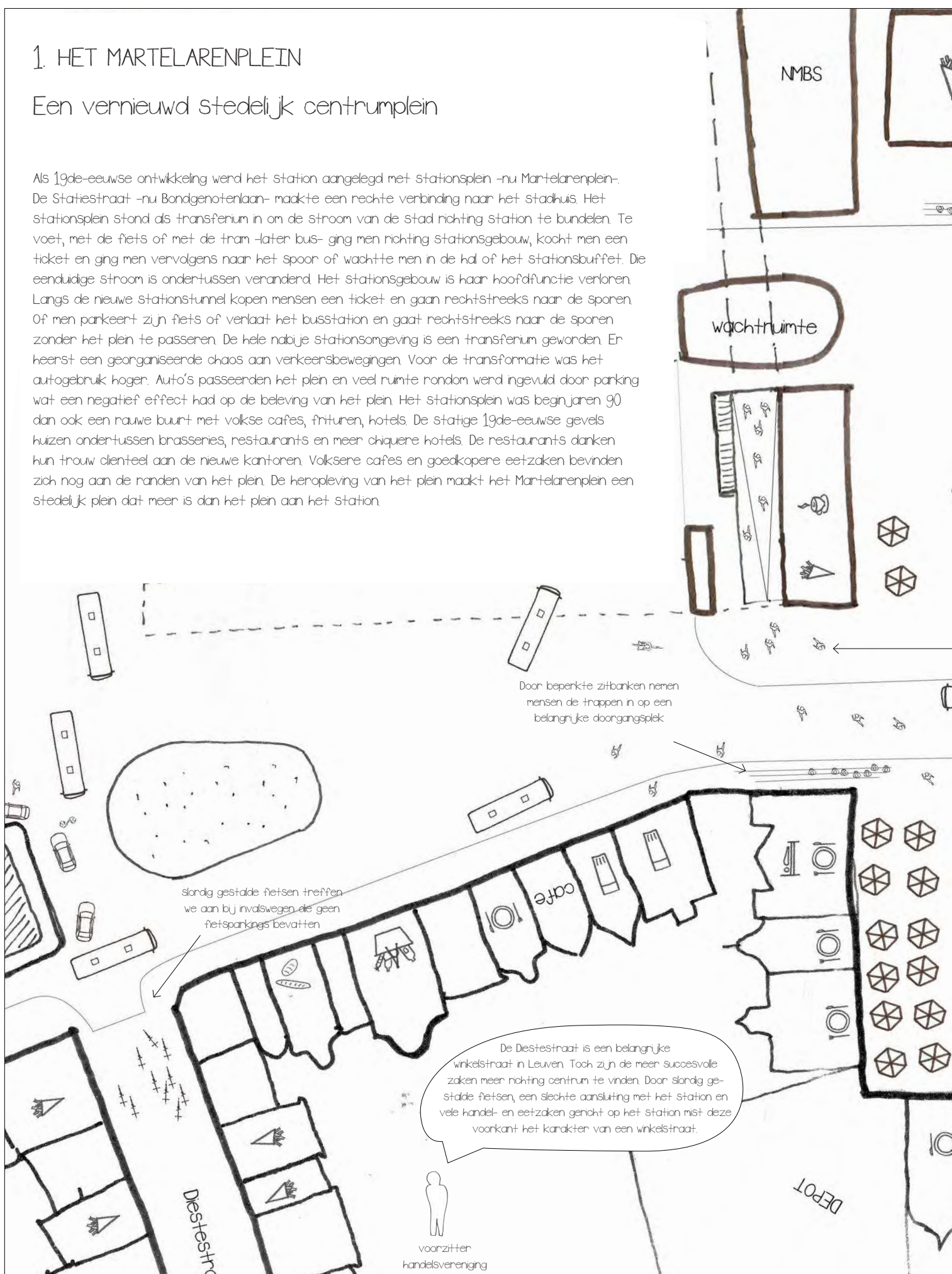
N ↑



# 1. HET MARTELARENPLEIN

## Een vernieuwd stedelijk centrumplein

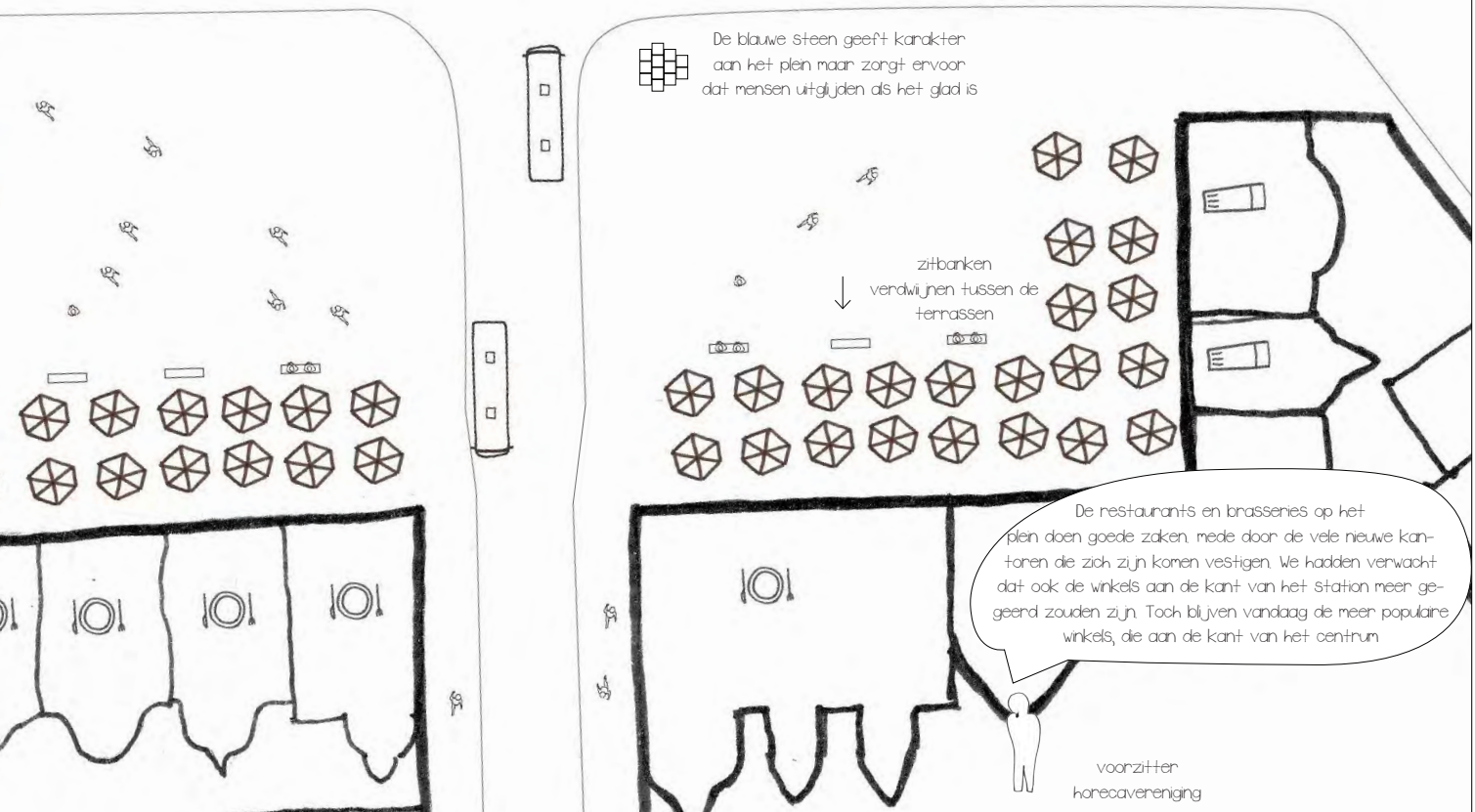
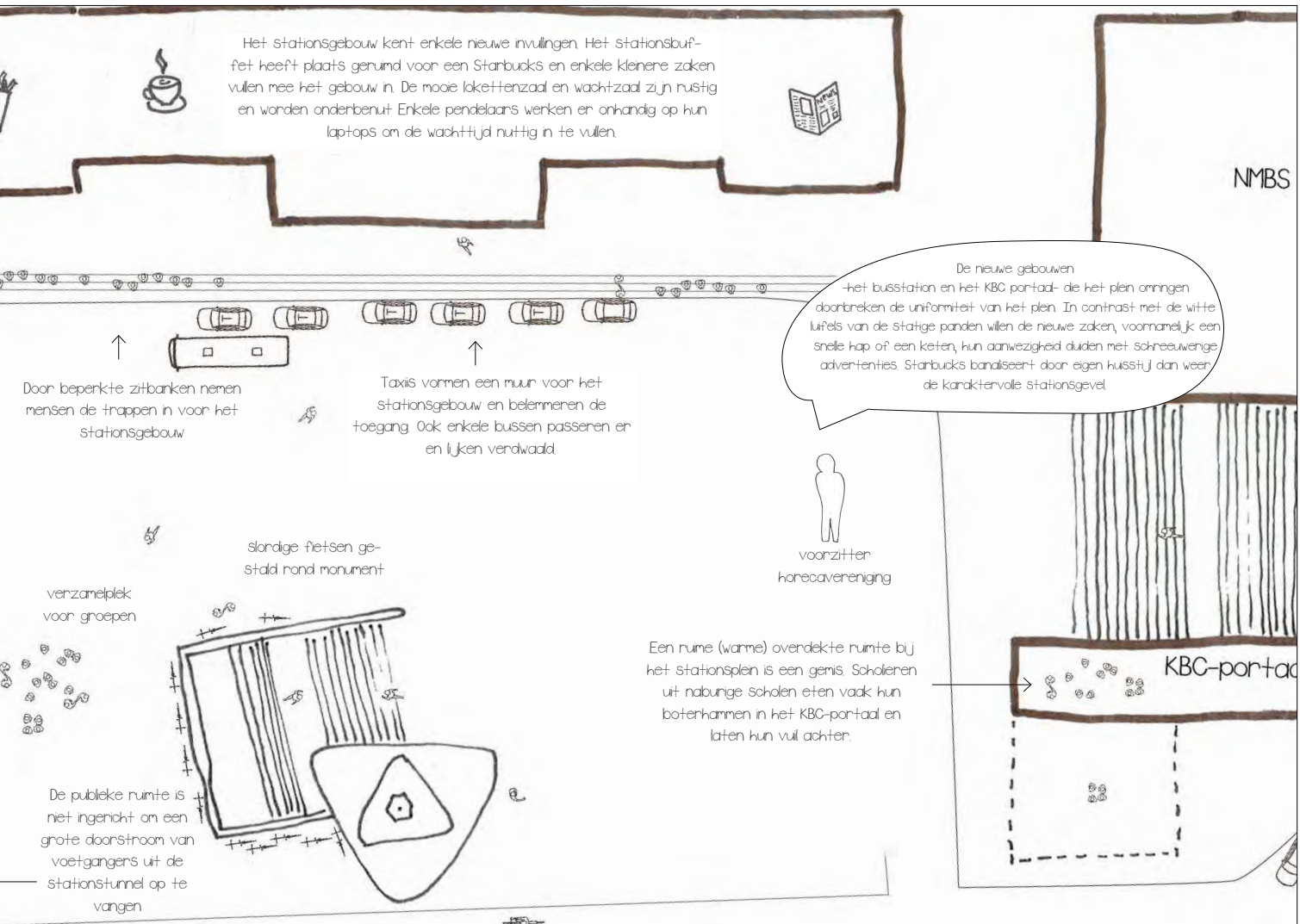
Als 19de-eeuwse ontwikkeling werd het station aangelegd met stationsplein -nu Martelarenplein-. De Statiestraat -nu Bondgenotenlaan- maakte een rechte verbinding naar het stadhuis. Het stationsplein stond als transferium in om de stroom van de stad richting station te bundelen. Te voet, met de fiets of met de tram -later bus- ging men richting stationsgebouw, kocht men een ticket en ging men vervolgens naar het spoor of wachtte men in de hal of het stationsbuffet. Die eenduidige stroom is ondertussen veranderd. Het stationsgebouw is haar hoofdfunctie verloren. Langs de nieuwe stationstunnel kopen mensen een ticket en gaan rechtstreeks naar de sporen. Of men parkeert zijn fiets of verlaat het busstation en gaat rechtstreeks naar de sporen zonder het plein te passeren. De hele nabije stationsomgeving is een transferium geworden. Er heerst een georganiseerde chaos aan verkeersbewegingen. Voor de transformatie was het autogebruik hoger. Auto's passeerden het plein en veel ruimte rondom werd ingevuld door parking wat een negatief effect had op de beleving van het plein. Het stationsplein was begin jaren 90 dan ook een rauwe buurt met volkse cafes, frituren, hotels. De statige 19de-eeuwse gevels huizen ondertussen brasseries, restaurants en meer chiquere hotels. De restaurants danken hun trouw clientele aan de nieuwe kantoren. Volksere cafes en goedkopere eetzaken bevinden zich nog aan de randen van het plein. De heropleving van het plein maakt het Martelarenplein een stedelijk plein dat meer is dan het plein aan het station.



Door beperkte zitbanken nemen mensen de trappen in op een belangrijke doorgangspolek

slordig gestalde fietsen treffen we aan bij invalswegen die geen fietsparkings bevatten

De Destestraat is een belangrijke winkelstraat in Leuven. Toch zijn de meer succesvolle zaken meer richting centrum te vinden. Door slordig gestalde fietsen, een slechte aansluiting met het station en vele handel- en eetzaken gericht op het station mist deze voorkant het karakter van een winkelstraat.

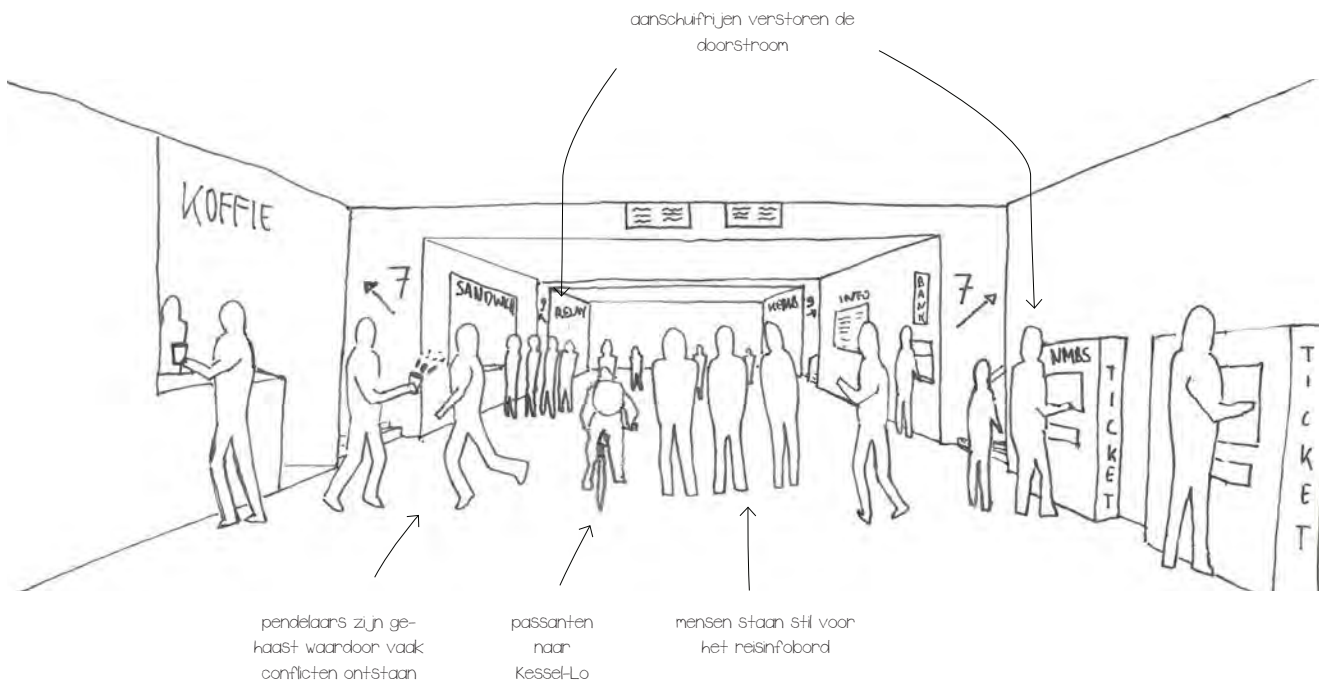


## 2. DE STATIONSTUNNEL

### Bloeiende zaken, gehaaste pendelaars en veel automaten

De stationstunnel functioneerde vroeger enkel als een toegang tot de sporen. Vandaag werkt ze ook als een trage verbinding tussen Leuven en Kessel-Lo. Hiervoor is de verbinding verbreed en zijn er commerciële activiteiten als snackbars, koffie- en krantenkiosken aan toegevoegd. Door de grote passage doen deze zaken het commercieel zeer goed.

De stationstunnel is de hoofdtoegang tot de sporen geworden. Wie via bus, te voet of via de fietsenstalling in Kessel-Lo naar de sporen wil zal hoog waarschijnlijk de tunnel nemen. Door ook te voorzien in ticketautomaten en het feit dat mensen tickets online bestellen heeft de tunnel de functie van het stationsgebouw grotendeels overgenomen. Het succes van de tunnel zorgt er voor dat hij tijdens de pendeluren zeer druk en ondergedimensioneerd is. Conflicten kunnen dan ontstaan tussen gehaaste pendelaars, pendelaars die nog een aankoop doen en zij die de tunnel als doorsteek gebruiken. In contrast met het stationsgebouw oogt de tunnel afgeleefd, vuil en wordt ze beperkt onderhouden. De verantwoordelijkheid voor het beheer ligt versnipperd bij verschillende stakeholders.

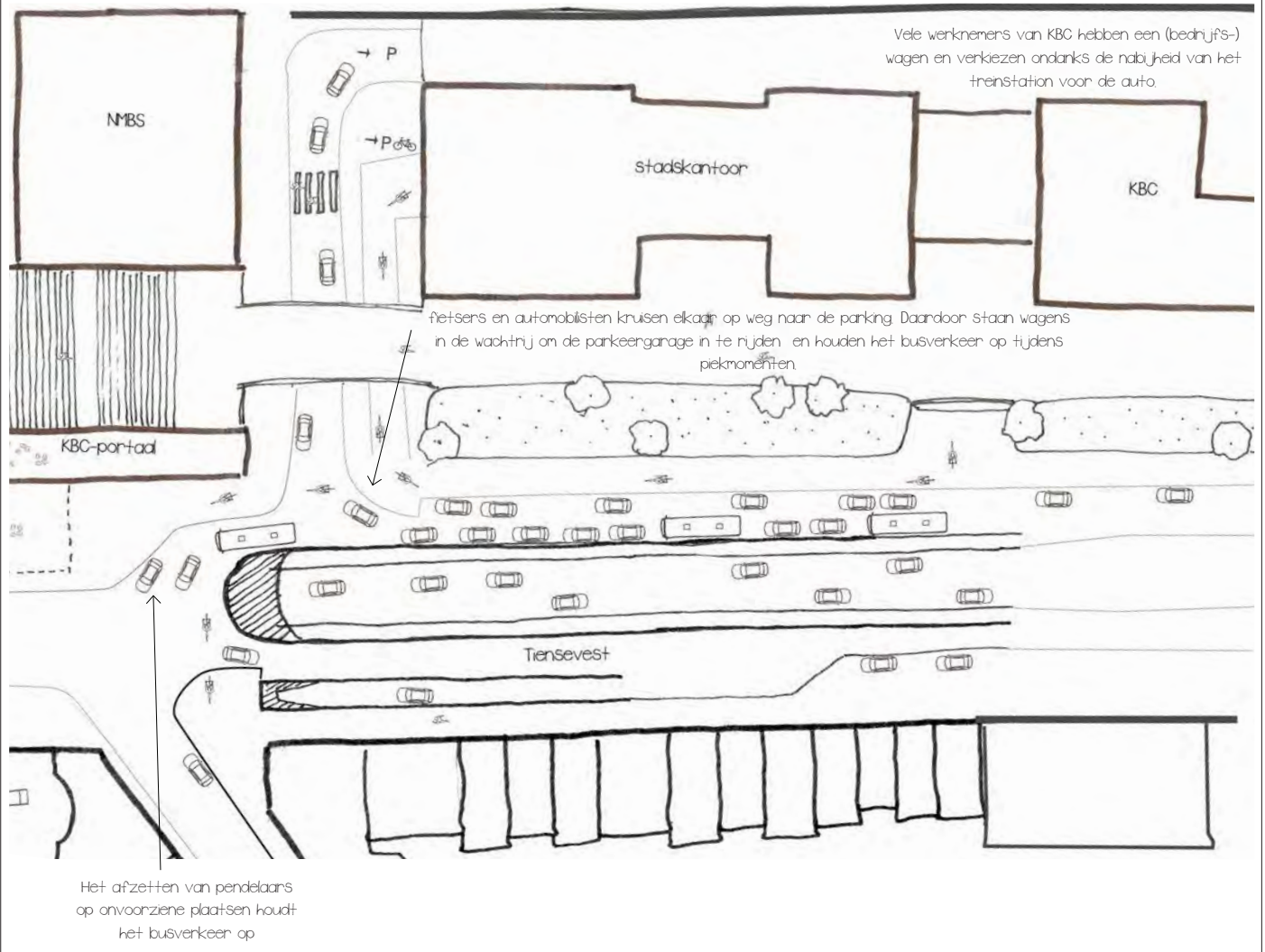




### 3. NIEUWE ONTWIKKELINGEN STADSZIJDE

#### Monofunctionele kantoorgebouwen: weinig beleving buiten de kantooruren

Bij de nieuwe ontwikkelingen wou men streven naar een hoge architecturale kwaliteit en een gemengd programma van woningen boven kantoren. In 2000 wou geen enkele ontwikkelaar zo'n gemengd programma bouwen. Bovendien boemde de kantoormarkt. Door tijdsgebrek en interesse van een grote speler (KBC) is de bal aan de zuidkant van het station snel aan het rollen gegaan. Het resultaat is een monofunctioneel kantoorprogramma met onderaan een parkeerfunctie voor fiets (station) en auto (kantoren). Het resultaat van de snelle ontwikkeling is een slecht functioneren van verschillende verkeersstromen en een weinig beleving 's avonds en in het weekend.



## 4. HET BUSSTATION

### Conflict tussen transfer - en verblijfs ruimte

Vroeger passeerde de tram voor het station, stopte en was weer weg. De tram verdween en steeds meer bussen kwamen erbij, waardoor meer perrons beslag legden op het plein. Later werden enkele busperrons ten noorden van het station geplaatst. Voor de stationstransformatie werd hier een apart busstation voorzien. Vandaag passeren er op een schooldag wel een 3000-tal bussen in het station. De hele stationstransformatie heeft een nieuw busstation opgeleverd. Een toename in gebruikers is merkbaar. Het busstation barst reeds nu al uit zijn voegen.

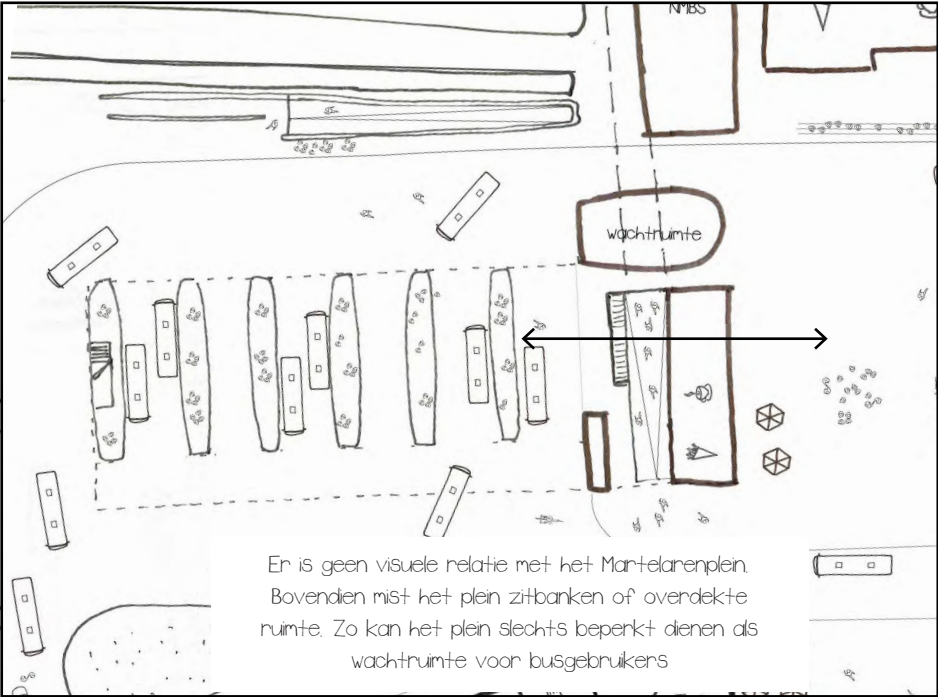
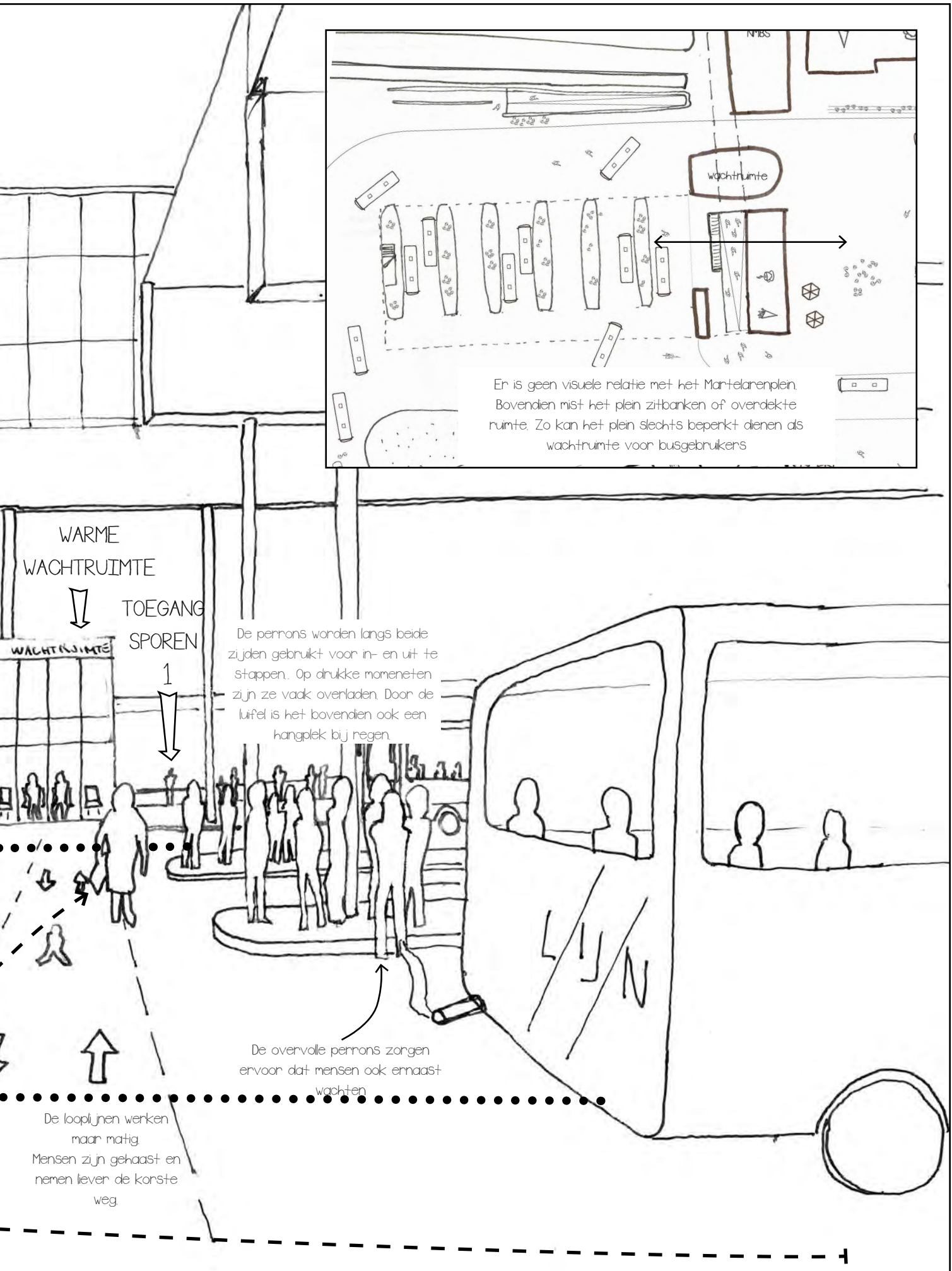
Het 'muurke' is een strategische naschoolse hangplek jongeren zien hun vrienden staan en stappen mogelijk af om bij te praten. Ze spelen, of houden wel eens schijngevechten. De beperkte ruimte creëert een gevaarlijke situatie wanneer constant bussen passeren

Bussen komen van overal. Mensen zijn gehaast en lopen verschillende richtingen uit. Tegenwoordig ook vaak met koptelefoon of kijkend naar hun telefoon.

TOEGANG  
SPOREN

2

Mensen lopen blindelings van de bus naar de trein. Verschillende toegangen tot de sporen maken deze bewegingen nog meer onvoorspelbaar



Er is geen visuele relatie met het Mantelarenplein. Bovendien mist het plein zitbanken of overdekte ruimte. Zo kan het plein slechts beperkt dienen als wachtruimte voor busgebruikers

WARMER WACHTRUIMTE  
TOEGANG SPOREN



De perrons worden langs beide zijden gebruikt voor in- en uit te stappen. Op drukke momenten zijn ze vaak overladen. Door de luifel is het bovendien ook een hangplek bij regen.

De overvolle perrons zorgen ervoor dat mensen ook ernaast wachten

De looplijnen werken maar matig. Mensen zijn gehaast en nemen liever de kortste weg



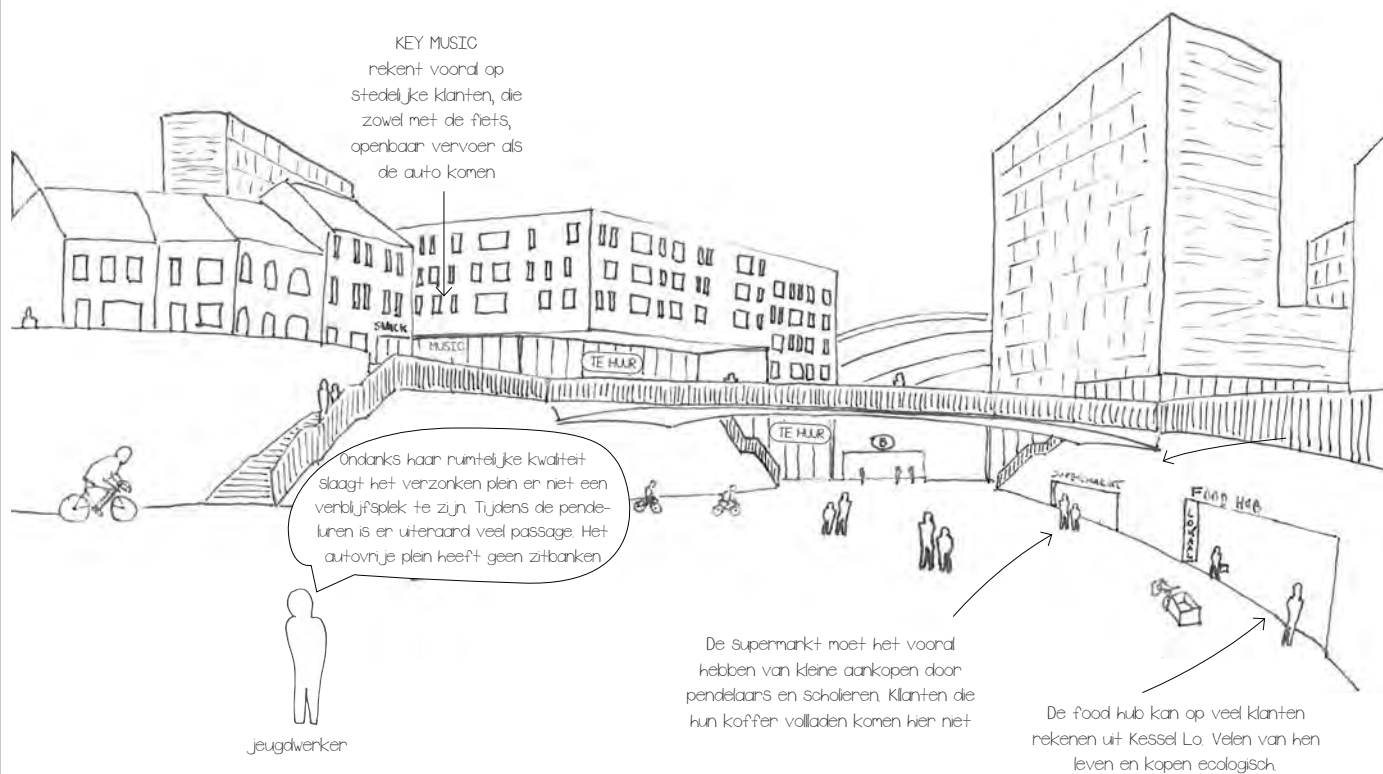
## 5. MARTELARENLAAN EN BENEDENPLEIN

### weinig beleving door beperkte activiteit

De Martelarenlaan is getransformeerd van een achterkant van het station naar een nieuwe toegang tot het station. Twee pleinen, waaronder het benedenplein, geven toegang tot het station en het centrum van Leuven. Er rond is een grootschalig project gebouwd met voornamelijk residentiële torens en commerciële plinten. Door het beperkte succes van handel en horeca slaagt de achterkant niet in de ambitie een levendige voorkant te zijn.

Handel en horeca hebben het moeilijk bij de Kop van Kessel-Lo. Op de Martelarenlaan en aan het benedenplein is er vaak leegstand en is er een snelle rotatie aan zaken. De nabijheid van het station is aantrekkelijk maar een zaak starten die goed draait lijkt niet evident. De panden zijn duur, groot en vaak niet geschikt voor een diverse economie. Achteraf gezien lijkt het dat de ontwikkelaar voornamelijk winst heeft gemaakt uit de bovengelegen appartementen, studentenkamers en hotels. De gelijkvloerse commerciële ontwikkeling baant ontwikkelaars weinig zorgen. Bovendien heeft een oorspronkelijk groot project zoals een congresruimte of cinema het nooit gehaald. Zo is de buurt hoofdzakelijk residentieel gebleven, blijven restaurants en cafes weg, en kennen handelszaken weinig passage. Handelszaken die het toch goed doen mikken op eens specifiek publiek dat stedelijk is, ecologisch leeft en/of geen auto bezit. Daarvan zijn een gespecialiseerde muziekzaak, een korte-ketenwinkel en interinkantoren het bewijs. Zaken die het moeilijker hebben zijn zaken die zich traditioneel op de auto richten. Hoewel de achterkant van het station goed bereikbaar is met de auto en er gratis kortparkeren geldt bestaat de perceptie dat het centrum van Leuven met de auto slecht bereikbaar is.

's Avonds na de pendeluren is er plots veel minder beweging langs het locomotievenpad en het benedenplein. Hoewel er weinig meldingen zijn van onwenselijke voorvallen en er een politiekantoor op het plein aanwezig is, blijft de achterkant door weinig beleving 's avonds een onaangename plek. De hoogbouw in combinatie met het desolate karakter 's avonds en 's nachts versterkt deze perceptie. Het locomotievenpad dat aansluit is omringd door struiken en achtertuinten. Hierdoor wordt het pad 's nachts soms gemeden.

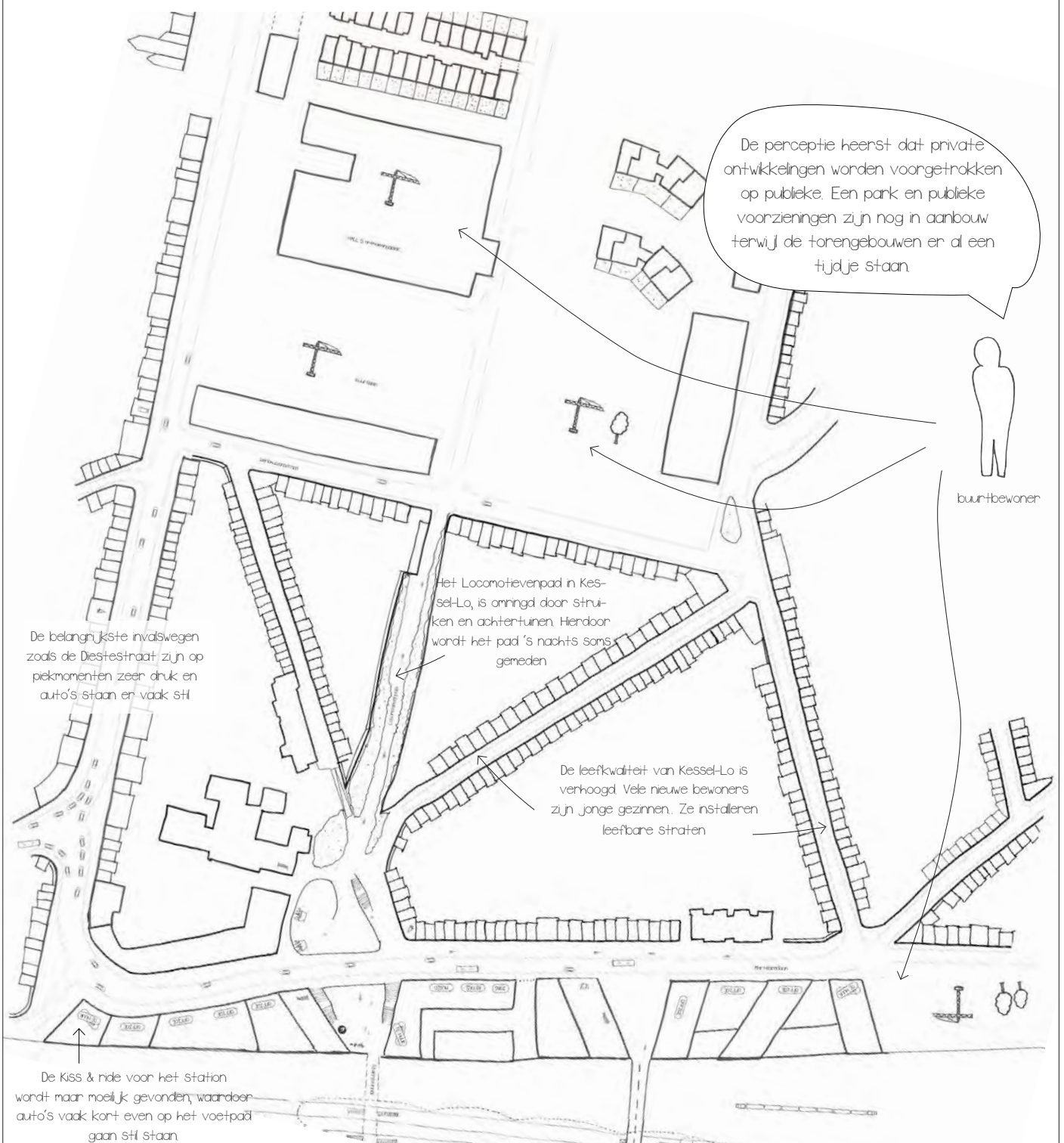




# 6. KESSEL-LO

## veranderende samenstelling van bevolking

Na de komst van het Leuvense station is Kessel-Lo uitgegroeid tot een voorstad. Vandaag telt de deelgemeente haast evenveel inwoners dan Leuven zelf. De centrale werkplaatsen zorgden destijds voor veel werkgelegenheid. Kessel-Lo werd een echte arbeidersbuurt met vele kleine arbeiderswoningen. Door de vele nieuwe ontwikkelingen bij de stationstransformatie (kop van Kessel-Lo, centrale werkplaatsen enz.) is de samenstelling van de bevolking veranderd. Niet alleen in de nieuwe gebouwen. Doordat de huurmarkt is gestegen zijn ook armere gezinnen uit de wijk verdwenen. De nieuwe ontwikkelingen hebben een te beperkt aantal sociale woningen en door lange wachtlijsten zoeken gezinnen naar betaalbare woningen in omliggende gemeenten waar ook de wachtlijsten korter zijn.





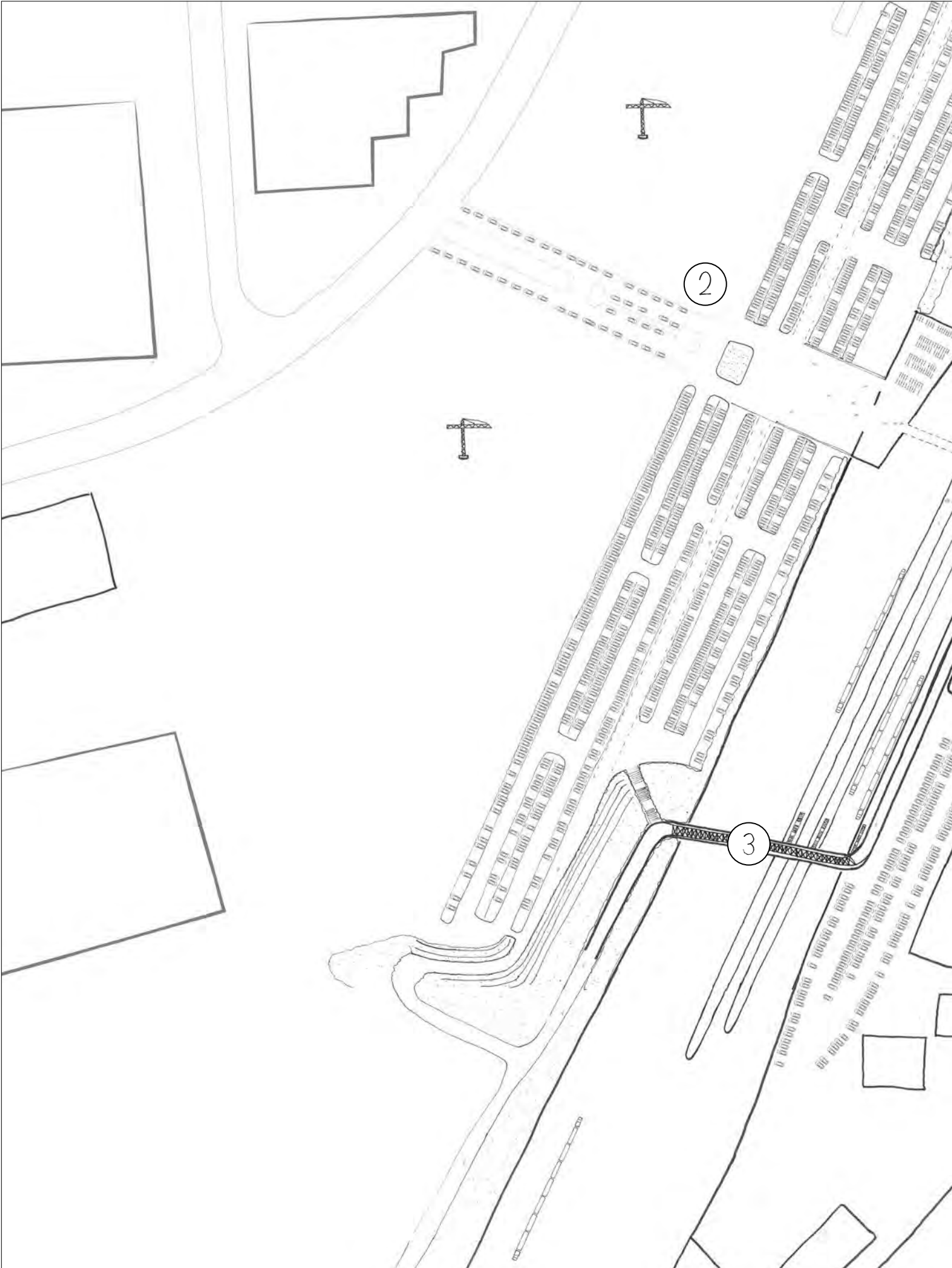
# AARSCHOT

---

## INTERVIEWS

- Pendelaar naar Leuven en geëngageerd burger
- leerkracht lager onderwijs in Aarschot
- Bewoner Stationsplein
- Eigenaar winkel in Fabrieksstraat
- Coördinator fietspunt
- Uitbater stationsbuffet
- Burgemeester Aarschot
- Projectleider stationsomgeving Aarschot
- Sociaal werker
- Jeugdwerker Arktos
- Zone chef lokale politie
- Vertegenwoordiger Voka Vlaams Brabant









# BELEVINGSKAART

## STATIONSOMGEVING AARSCHOT

### LEGENDE

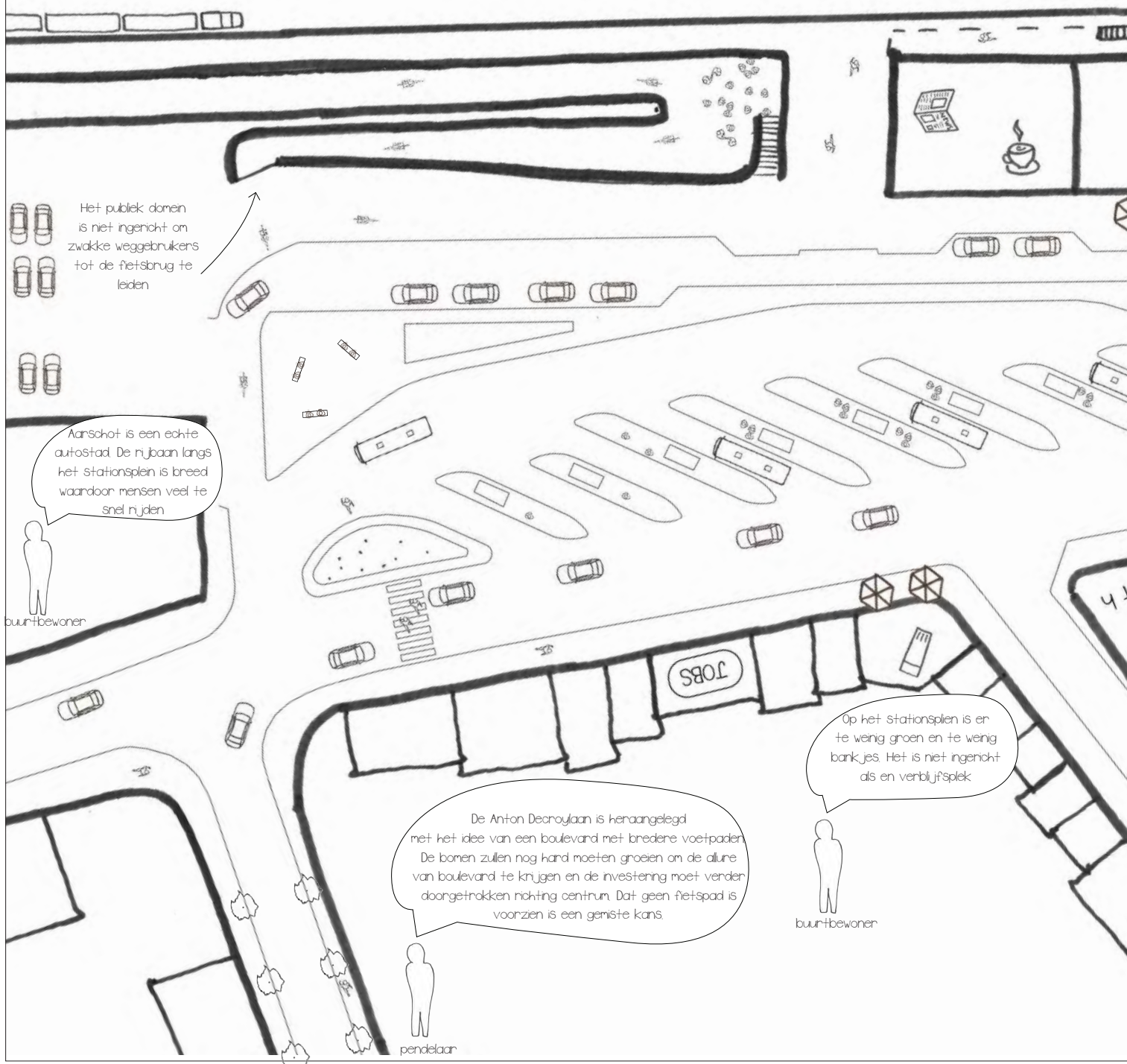
- |   |                       |   |                   |
|---|-----------------------|---|-------------------|
|  | Cafe                  |  | (mini) supermarkt |
|  | Snelle hap            |  | bakkerij          |
|  | restaurant, brasserie |  | politie           |
|  | hotel, hostel         |  | park              |
|  | krantenzaak           |  | in werf           |
|  | koffiezaak            |  | internkantoor     |

N ↑

# 1. DE STADSZIJDJE VAN HET STATION

## Een enorme drukte na schooltijd

Het plein is zeer druk na school. Aarschot is een echte scholierenstad. Door een centrale ligging, goede bereikbaarheid en hoge diversiteit aan onderwijsprogramma's kent Aarschot meer scholieren dan steden van gelijkaardige grootte. Na school komen jongeren via de drie dwarse straten te voet naar het station. Het station is in vele gevallen de laatste halte alvorens de bussen de stad verlaten waardoor de bussen vaak bomvol aankomen. Toch blijven vele scholieren naar het station komen om af te spreken. De piekmoment na school opvangen is een belangrijke uitdaging voor een scholierenstad als Aarschot. Het stationsplein is haast volledig ingericht als busstation waardoor het niet echt werkt als een plein. Er kan niks georganiseerd worden. Jammer genoeg is de Lijn nooit aanwezig geweest in de ontwikkeling van het Stationsproject. De Lijn had reeds 10 jaar voor aanvang van het project het busstation heraangelegd.



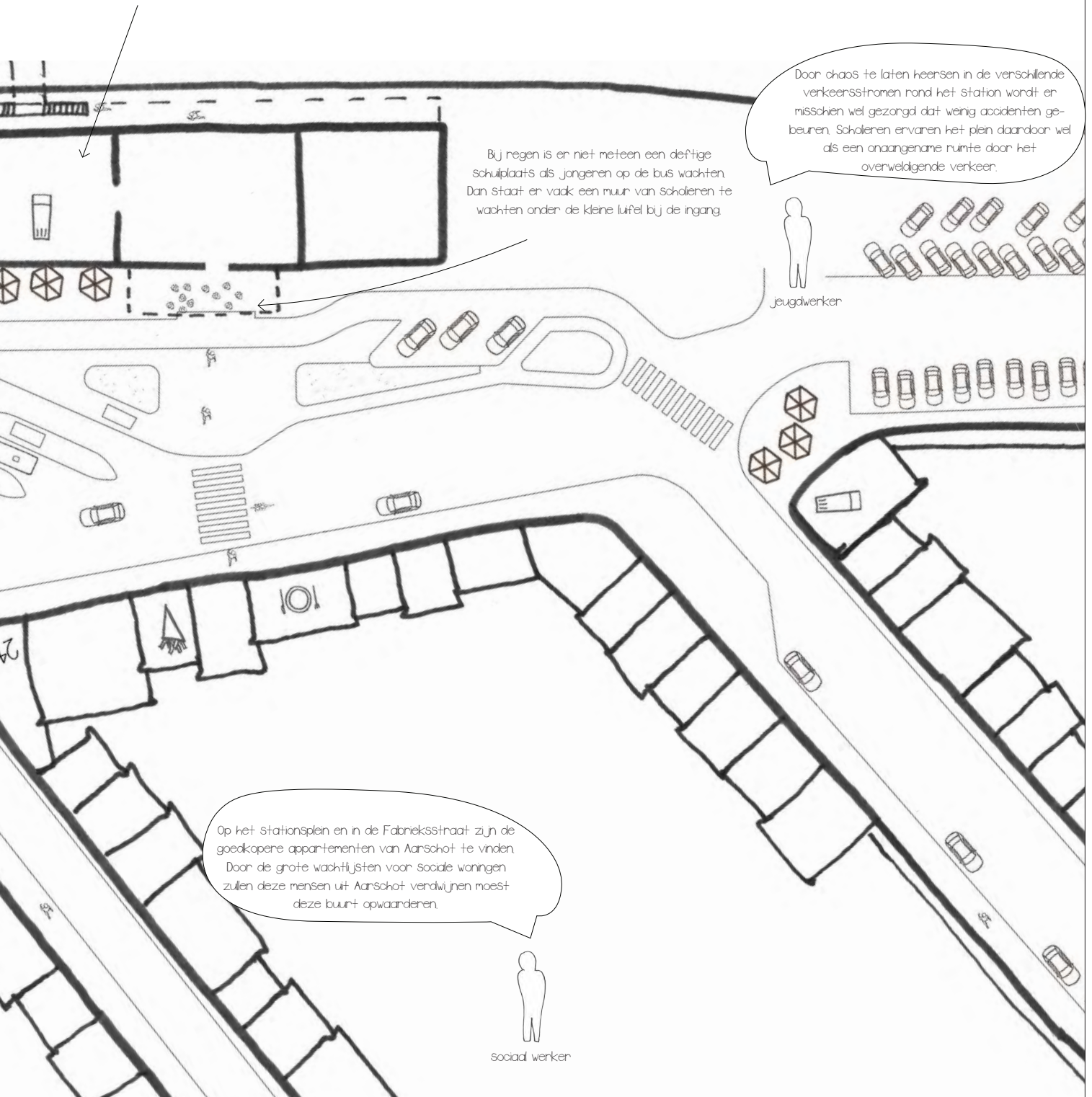
Het publiek domein is niet ingericht om zwakke weggebruikers tot de fietsbrug te leiden

Aarschot is een echte autostad. De rijs baan langs het stationsplein is breed waardoor mensen veel te snel rijden

Op het stationsplein is er te weinig groen en te weinig bankjes. Het is niet ingericht als en verblijfsplek

De Anton Decroylaan is heraangelegd met het idee van een boulevard met bredere voetpaden. De bomen zullen nog hard moeten groeien om de allure van boulevard te krijgen en de investering moet verder doorgetrokken richting centrum. Dat geen fietspad is voorzien is een gemiste kans.

Het charmante stationsbuffet had vroeger een echt buffet maar doet nu nog enkel dienst als een cafe. Het is nog steeds populair. Het stationsbuffet telt onder de klanten zowel pendelaars als buurtbewoners. Mensen die 's nachts hebben gewerkt, drinken nog een laatste voor te gaan slapen.





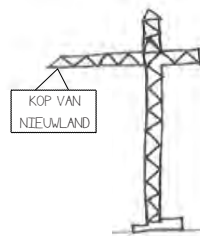
## 2. DE ACHTERKANT

### grote parkeervlakte en bedrijvigheid

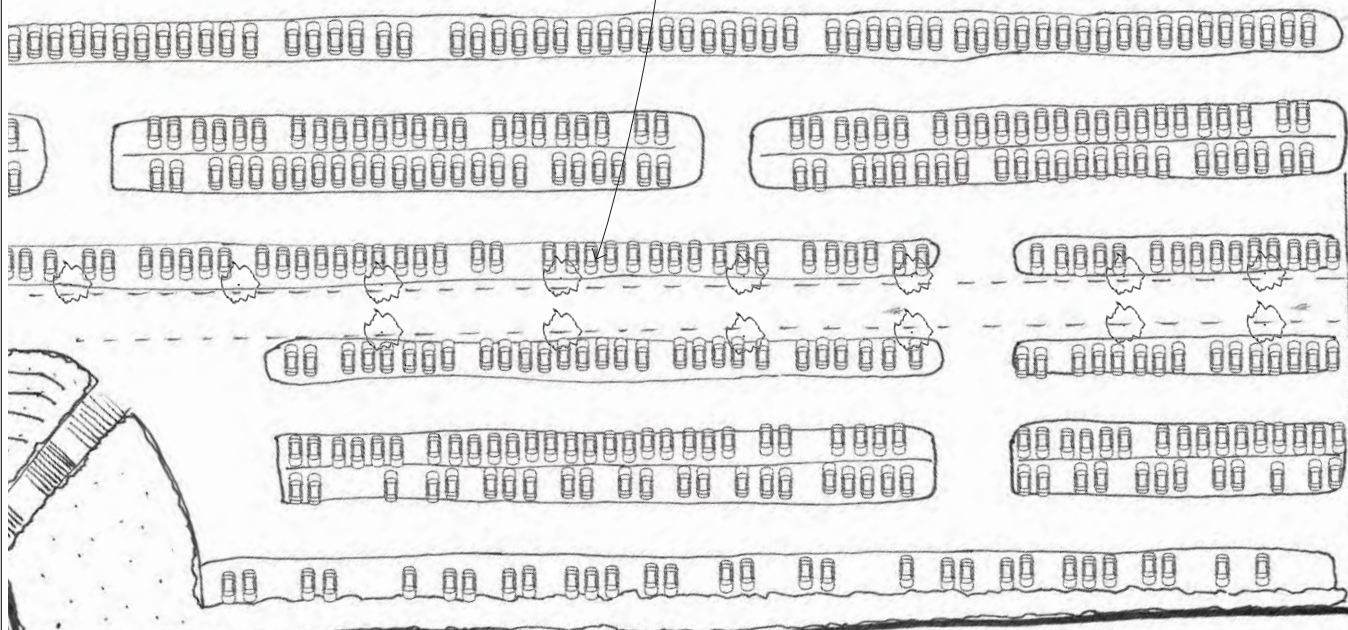
Waar aan de voorkant de scholieren voor en na de schooluren de protagonisten zijn, nemen voor de achterkant de pendelaars de hoofdrol op zich. De ruimte die voorheen een chaotische parking was werd gestructureerd en kreeg er een breed fietspad bij. Het station van Aarschot kent een goede verbinding met Brussel en Antwerpen, Door de toenemende congestie in beide steden is deze parking destijds reeds ruim gedimensioneerd, nu al te klein. Dat de parking vandaag nog steeds gratis is, draagt hier ook tot bij. Een parking betalend maken in een kleine stad als Aarschot waar de auto domineert, is voor het bestuur lastig.

De achterkant van het station werd verdiept. Zo sluit een nieuw plein, dat de parking ontsluit, aan op niveau van de spoortunnel. Een nieuw inkomgebouw doet mede dienst als een open fietsparking. Nieuwland, het bedrijventerrein aan de achterkant, zal een nieuwe kop krijgen van hoogwaardige bedrijvigheid met een kwalitatieve front naar de parking toe. Hierop is het voorlopig wachten. Of er vraag is naar een grote hoeveelheid kantoorruimte kan men nog niet zeggen. Bedrijven zijn op zoek naar instapklare ruimtes en niet in een project dat nog vorm moet krijgen.

De kleine boompjes slagen er niet in om de kille harde oppervlakte te doorbreken. De vele bomen uit het masterplan hebben het niet gehaald door het grote aantal gewenste parkings. Door het installeren van camerabewaking zijn nog meer bomen uit het plan gesneuveld.



stedenbouwkundig  
ambtenaar



Door het open karakter van de stalling zijn er hier minder diefstallen dan aan de voorkant

verdiepte  
toegang  
tot de  
spoorwegtunnel

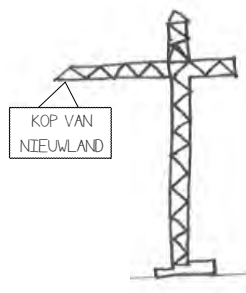
NIEUWLAND ↑

KOP VAN NIEUWLAND ↓

Gezinsondersteunende diensten zoals een bakker, een strijkdienst of een creche zouden interessante invullingen zijn die inspelen op het pendelverkeer.

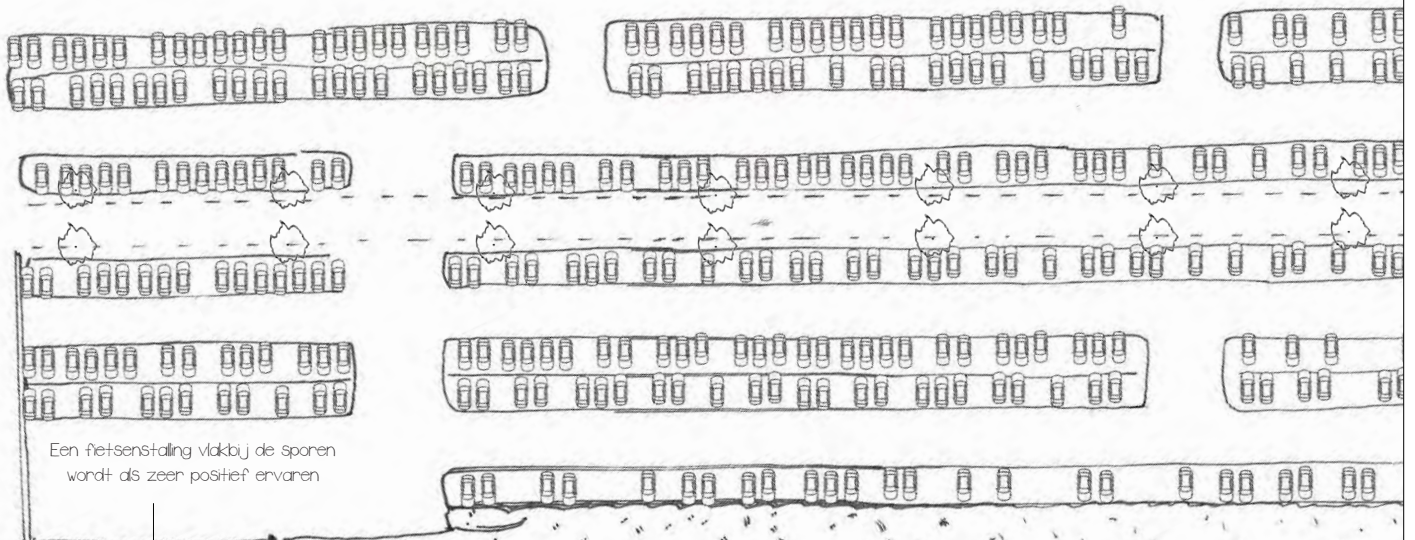


voka  
Vlaams-Brabant



Na de pendeluren en in het weekend is de enorme parking grotendeels leeg. De parking zou in het weekend kunnen dienen als randparking maar deze kans wordt nog niet echt gegrepen.

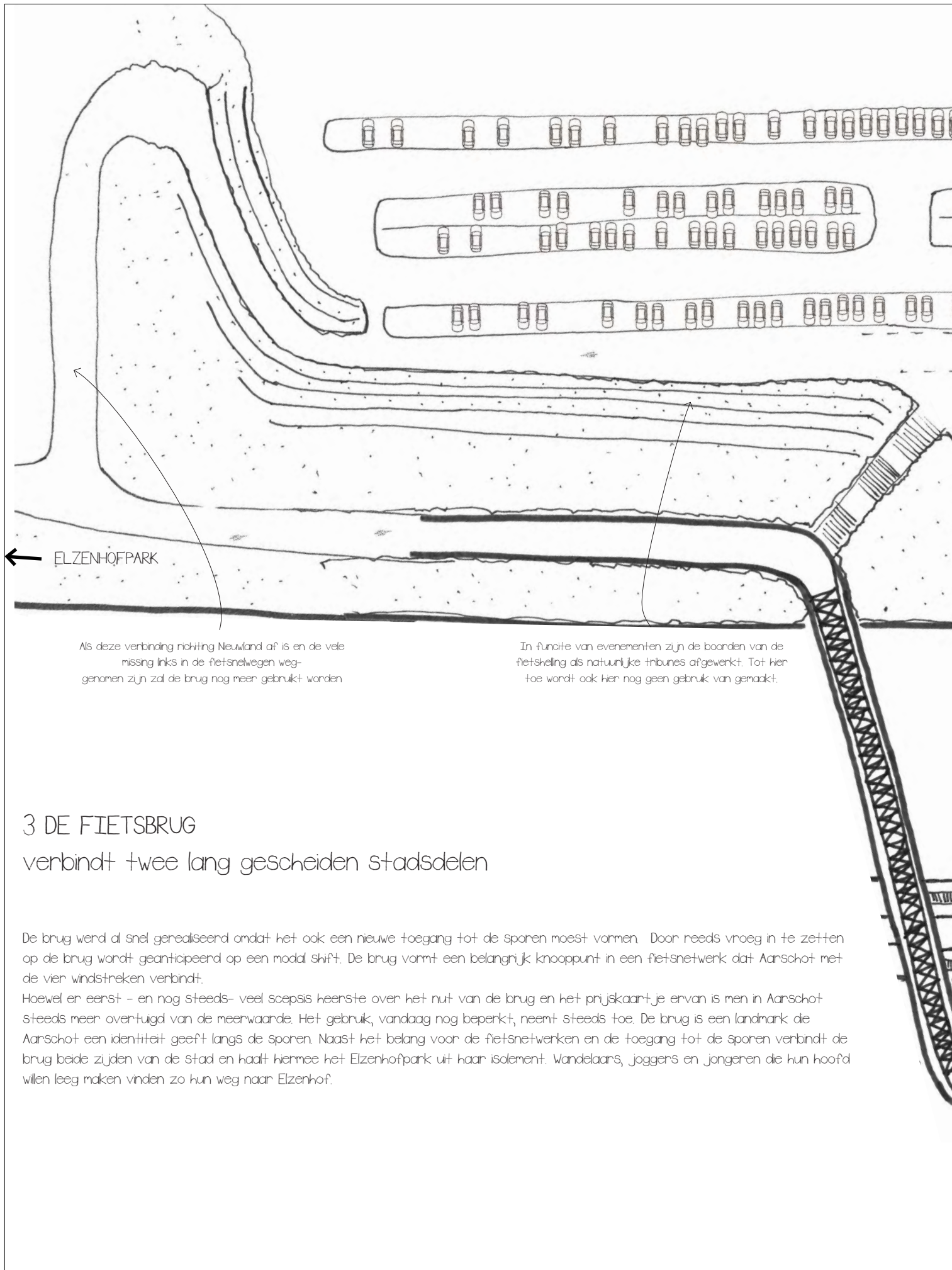
De parking kan men opdelen en in het weekend of in de zomer bepaalde delen afsluiten voor mogelijke evenementen als concerten, feesten of (rommel) markten.



Een fietsenstalling vlakbij de sporen wordt als zeer positief ervaren

Na de pendeluren is er weinig passage aan de achterkant. Jongeren die liever uit het zicht willen blijven, komen dan hier graag rondhangen





Als deze verbinding richting Nieuwland af is en de vele missies links in de fietssnelwegen weggenomen zijn zal de brug nog meer gebruikt worden

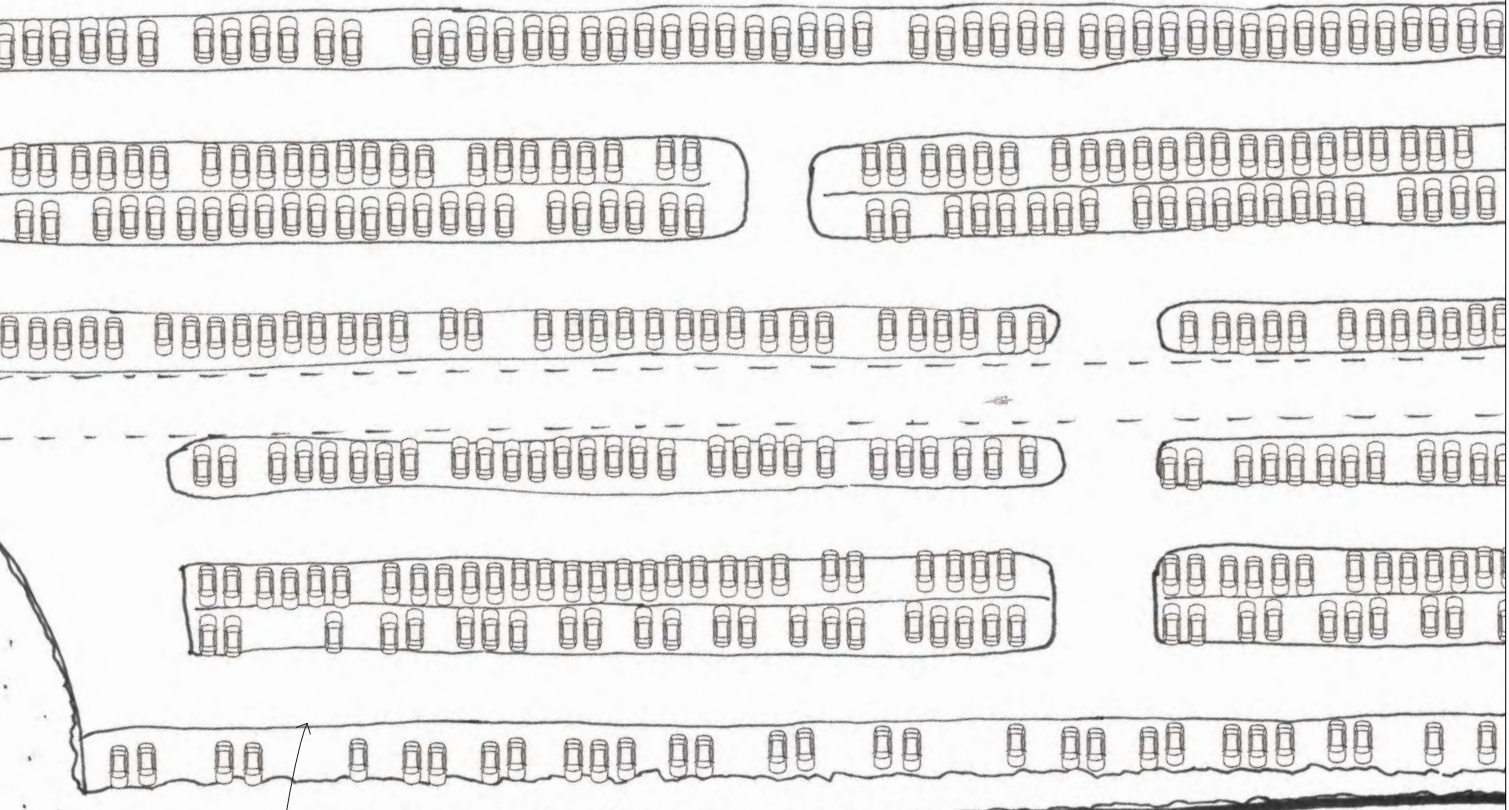
In functie van evenementen zijn de boorden van de fietshelling als natuurlijke tribunes afgewerkt. Tot hier toe wordt ook hier nog geen gebruik van gemaakt.

### 3 DE FIETSBRUG

verbindt twee lang gescheiden stadsdelen

De brug werd al snel gerealiseerd omdat het ook een nieuwe toegang tot de sporen moest vormen. Door reeds vroeg in te zetten op de brug wordt geanticipeerd op een modaal shift. De brug vormt een belangrijk knooppunt in een fietsnetwerk dat Aarschot met de vier windstreken verbindt. Hoewel er eerst - en nog steeds- veel scepsis heerste over het nut van de brug en het prijskaartje ervan is men in Aarschot steeds meer overtuigd van de meerwaarde. Het gebruik, vandaag nog beperkt, neemt steeds toe. De brug is een landmark die Aarschot een identiteit geeft langs de sporen. Naast het belang voor de fietsnetwerken en de toegang tot de sporen verbindt de brug beide zijden van de stad en haalt hiermee het Elzenhofpark uit haar isolement. Wandelaars, joggers en jongeren die hun hoofd willen leeg maken vinden zo hun weg naar Elzenhof.

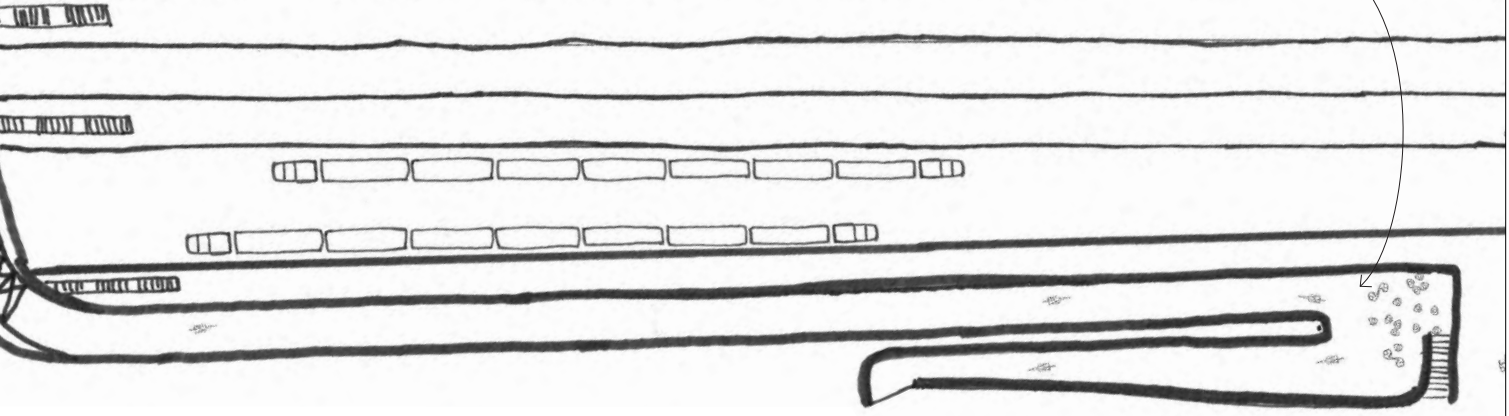




De brug geeft ook toegang tot de perrons en wordt vooral gebruikt door pendelaars die nabij parkeren

Door te hangen rond het station tonen jongeren dat dit hun stad is. Zo wordt het bordes van de fietsbrug een ideale hangplek. Vanuit passerende treinen worden ze gezien. En wordt gedeeld en afval achtergelaten. Jongeren hebben daar bovendien een mooi overzicht als de politie het plein betreedt. Het samenscholen in grote groep zorgt ervoor dat sommige mensen liever de brug mijden

jeugdwerker



STATIONSPLEIN ↓



# ROESELARE

---

## INTERVIEWS

- Gemeenschapswacht
- Politiechef
- Projectleider van het stationsproject
- Voormalig burgemeester
- Schepen gebiedsgerichte werking en participatiebeleid
- Voorzitter en verschillende leden wijkvereniging Krottegemse ransels
- Jeugdwerkers en jeugd Cameleon
- Ambtenaar lokale economie
- Handelsvereniging centrum Roeselare
- Uitbater restaurant Humus
- Buurtbewoners en bezoekers horeca stationsplein
- Verantwoordelijke wijkwerking stad Roeselare











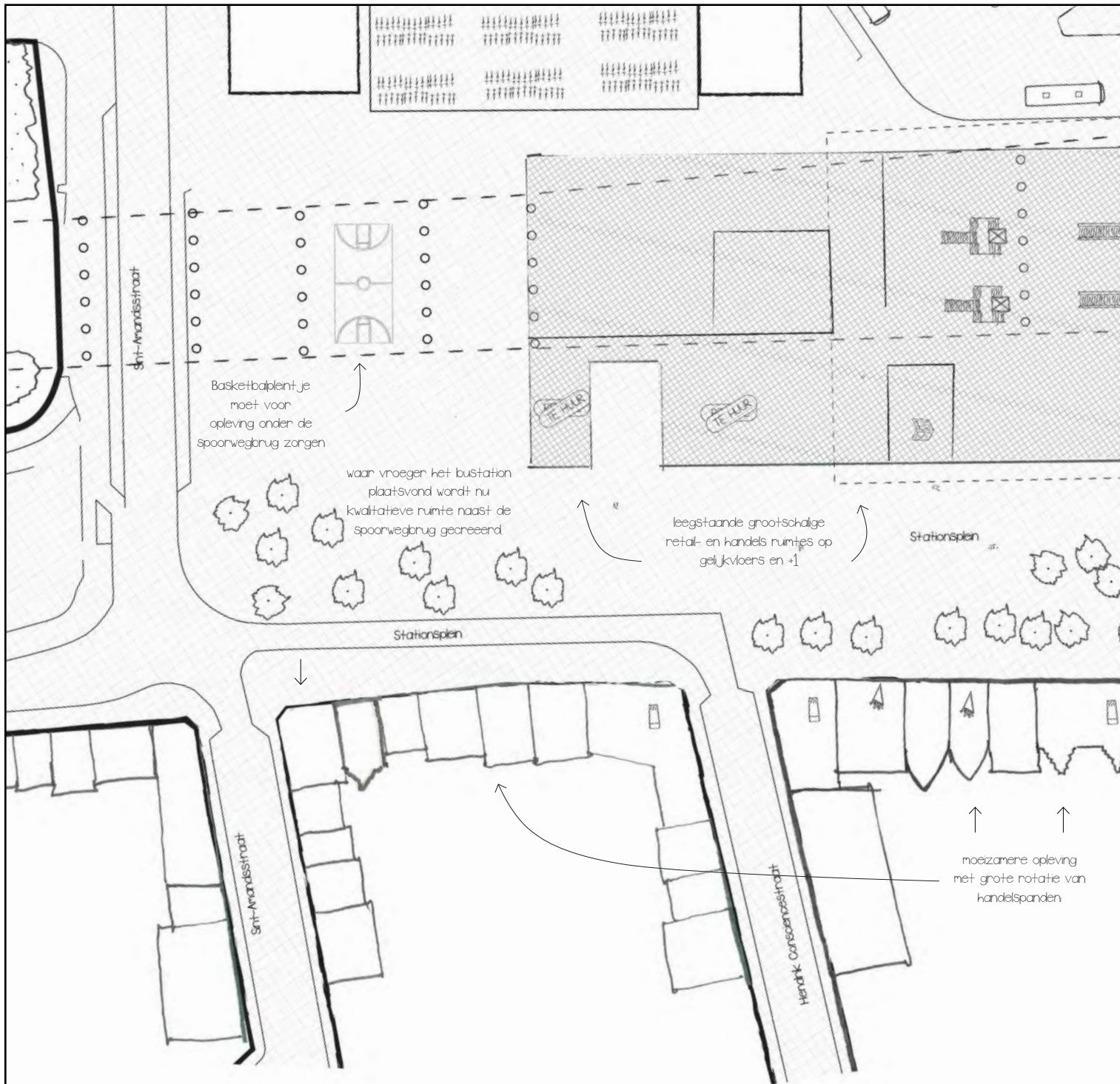
# BELEVINGSKAART

## STATIONSOMGEVING ROESELARE

### LEGENDE

- |   |                       |   |                   |
|---|-----------------------|---|-------------------|
|  | Cafe                  |  | (mini) supermarkt |
|  | Snelle hap            |  | bakkerij          |
|  | restaurant, brasserie |  | politie           |
|  | hotel, hostel         |  | park              |
|  | krantenzaak           |  | in werf           |
|  | koffiezaak            |  | internkantoor     |

N ←



## HET STATION EN STATIONSSPLEIN

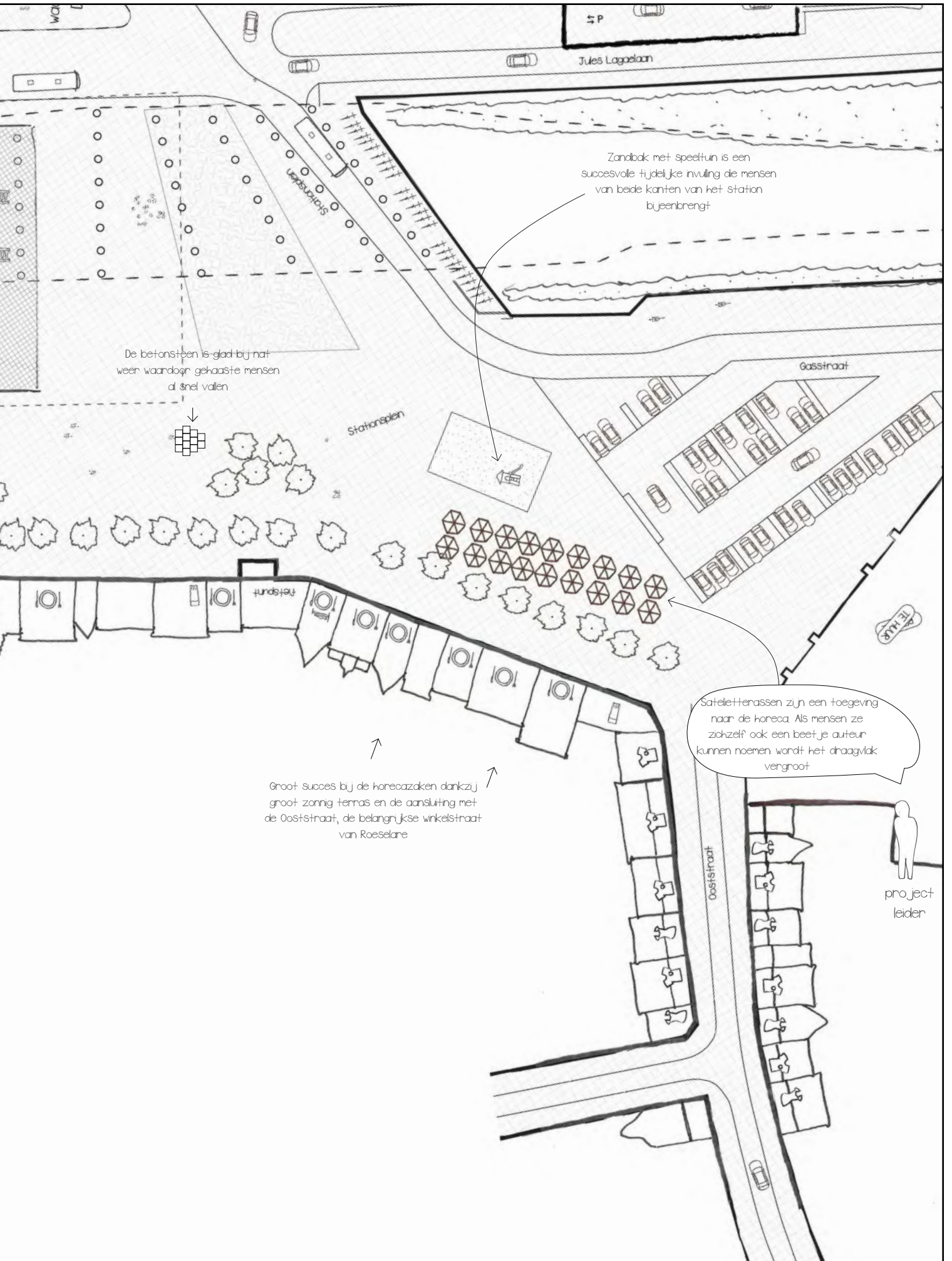
Door een beperkt aanbod aan spoorverbindingen heeft Roeselare steeds slechts een beperkt aantal pendelaars gekend. Vroeger was er een groter aandeel van pendelaars die met de auto tot Roeselare kwamen. Sinds de transformatie de auto-toegankelijkheid heeft beperkt wijken veel pendelaars met de auto uit naar naburige stations.

Een beperkt kantooraanbod zorgt ervoor dat vooral veel pendelaars het station zien als vertrekpunt. Als een scholierenstad kent Roeselare dan weer wel een groot aandeel scholieren die dagelijks aankomen via het trein- of busstation.

Na 9 jaar loopt het stationsproject bijna ten einde. Een nieuwe Ambiance brengt mensen terug naar het station die vroeger eerder iets zouden drinken op de markt. De voorkant herleeft en het stationsplein vormt nu een centrumplein in de stad.

Het ontwerp van het stationsgebouw is van voor de crisis toen er nog een groot optimisme was in de retailmarkt. Het plan is nooit aangepast geweest. Vandaag staan we vlak voor oplevering en is er nog een zoektocht naar programma om de ruimtes ingevuld te krijgen.





Zandbak met speeltuin is een succesvolle tijdelijke invulling die mensen van beide kanten van het station bijeenbrengt

De betonsteen is glad bij nat weer waardoor gehaaste mensen al snel vallen

Stationsplein

Gasstraat

fietsspuit

TE HAAK

Satellieterrassen zijn een toegeving naar de horeca. Als mensen ze zichzelf ook een beetje auteur kunnen noemen, wordt het draagvlak vergroot

Groot succes bij de horecazaken dankzij groot zonnig terras en de aansluiting met de Ooststraat, de belangrijkste winkelstraat van Roeselare

project leider

## HET BUSSTATION

Het busstation ziet er reeds belabberd uit hoewel het slechts recent is aangelegd. Door trillingen, intens gebruik of vandalisme gaat straatmeubilair stuk en wordt het maar traag hersteld door NmbS of De Lijn. Zo verdwijnt het respect en wordt meer vandalisme aangemoedigd (broken window theorie).

Tijdelijke werfafsluitingen creëren tijdelijke donkere hoeken en zorgen voor een onveilige perceptie. De Lijn draagt bovendien mee bij aan de belabberde indruk door een aangekocht pand, voorzien voor een toekomstige rustplaats, leeg te laten staan.



Deze inrit tot de ondergrondse parking is zeer moeilijk te vinden waardoor de parking nog slechts weinig gebruikt wordt

SP

Bovenop de bestaande fietsparking was een nieuwe ontwikkeling met stadskantoor gepland. De achterkant mist hierdoor nog steeds een grootschaligere functie die mensen vanuit het centrum voorbij de sporen trekken

Bevenssesteenweg

Hier werd een hoogbouwproject gestart. De bouw werd echter stopgezet na aanhoudende kritiek op de impact van het gebouw. De parking en fietsparking zijn intussen wel in gebruik. De funderingen wachten ondertussen op een nieuw plan

Sint-Amandisstraat

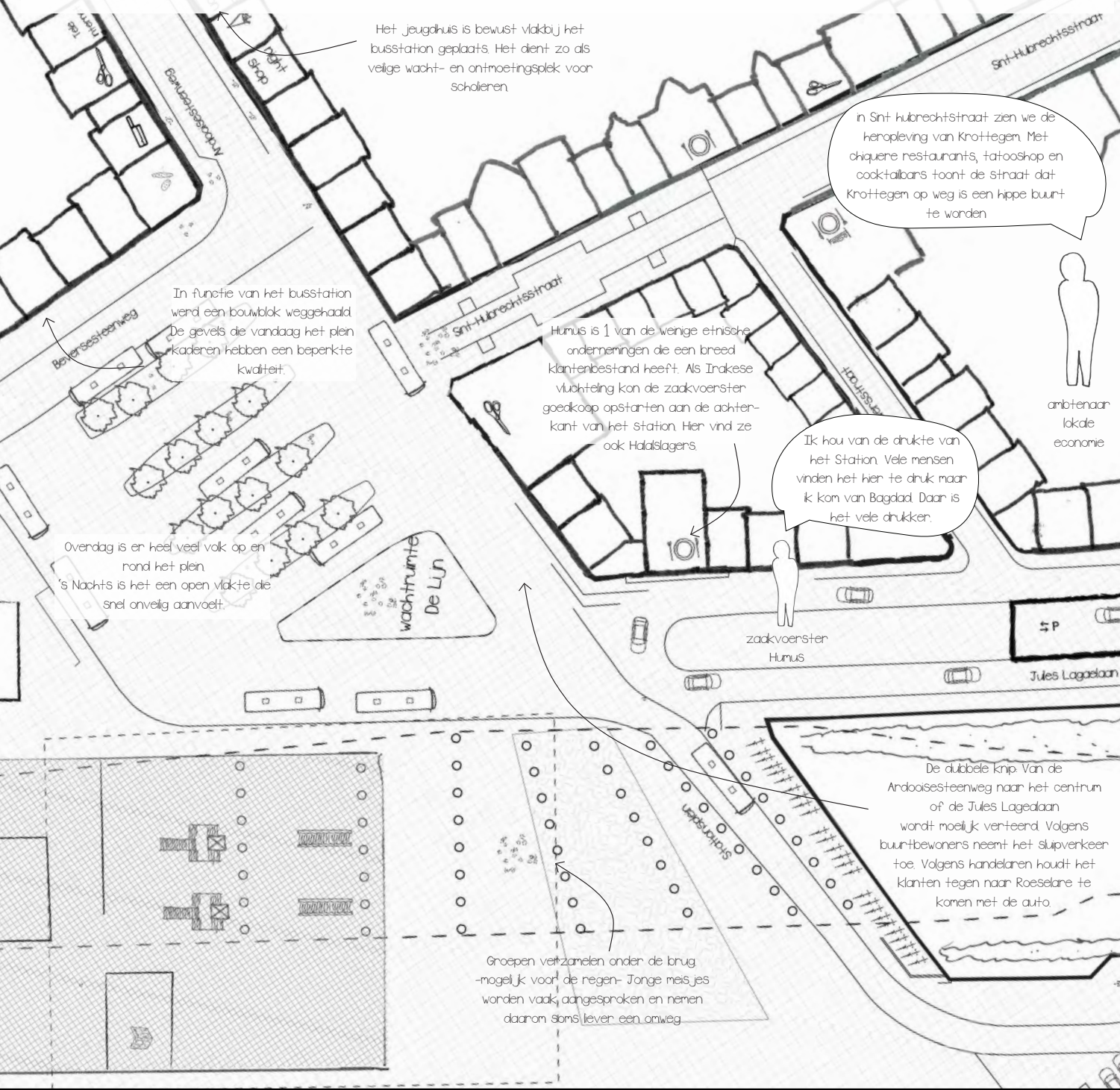


# KROTTEGEM

## de achterzijde

Krottegem ontstaat in de 19de eeuw met het kanaal als trigger voor industriële ontwikkeling. Het was toen een gemengde wijk met zowel arbeiders als industrielen. Dit is af te lezen in de bebouwing waar arbeiderswoningen af en toe worden afgewisseld met herenhuizen. De treinviaduct die Krottegem scheidt van de rest van de stad wordt vaak gezien als het portaal tussen de goede en slechte kant van de stad.

Het negatieve beeld wordt vooral gevormd door twee plekken: Andoosiesteenweg en het busstation. De Andoosiesteenweg is als winkelstraat op pensioen gegaan. Gepensioneerde winkeliers die boven hun panden woonden verlieten de straat. Na een periode van veel leegstand vonden nieuwkomers de weg naar de Andoosiesteenweg en de betaalbare oppervlaktes waardoor de aanvang van de straat gekenmerkt wordt door ethnische ondernemingen als hal-slaggers, turkse bakkerijen, kebabzaken en kapperszaken. Het doel van de transformatie om Krottegem met de stad te verbinden is vandaag slechts zeer beperkt geslaagd. Inclusie heeft meer nodig ook verder dat het verbeteren van de infrastructuur rondom het station. Ook de aangrenzende straten vragen verbetering. Bovendien staat Roeselare voor de uitdaging om met de groeiende diversiteit te leren omgaan. Als weldra de laatste werfafsluitingen verdwijnen is het momentum angebroken om hieraan te werken.



Het jeugdhuis is bewust vlakbij het busstation geplaatst. Het dient zo als veilige wacht- en ontmoetingsplek voor scholieren.

In Sint-hubrechtstraat zien we de heropleving van Krottegem. Met chique restaurants, tatooshop en cocktailbars toont de straat dat Krottegem op weg is een hippe buurt te worden.

In functie van het busstation werd een bouwvlak weggehaald. De gevels die vandaag het plein kaders hebben een beperkte kwaliteit.

Hunus is 1 van de weinige ethnische ondernemingen die een breed klantenbestand heeft. Als Irakese vluchteling kon de zaakvoester goedkoop opstarten aan de achterkant van het station. Hier vind ze ook Hal-slaggers.

Ik hou van de drukte van het Station. Vele mensen vinden het hier te druk maar ik kom van Bagdad. Daar is het vele drukker.

Overdag is er heel veel volk op en rond het plein. 's Nachts is het een open veldje die snel onveilig aanvoelt.

ambtenaar lokale economie

zaakvoester Hunus

De dubbele knip Van de Andoosiesteenweg naar het centrum of de Jules Lagealaan wordt moeilijk verteerd. Volgens buurtbewoners neemt het sluisverkeer toe. Volgens handelaars houdt het klanten tegen naar Roeselare te komen met de auto.

Groepen verzamelen onder de brug -mogelijk voor de regen- Jonge meisjes worden vaak aangesproken en nemen daarom soms liever een omweg.



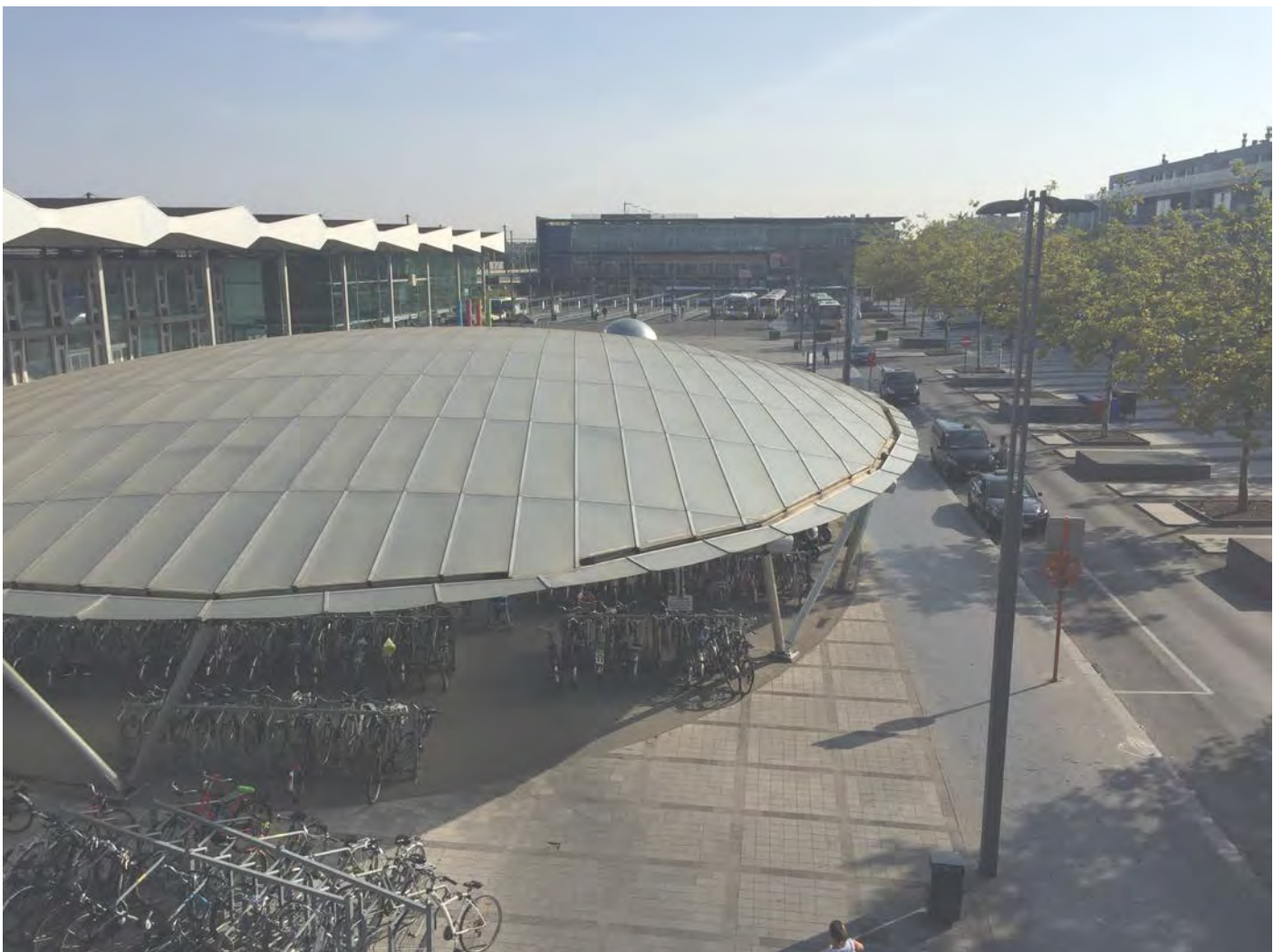


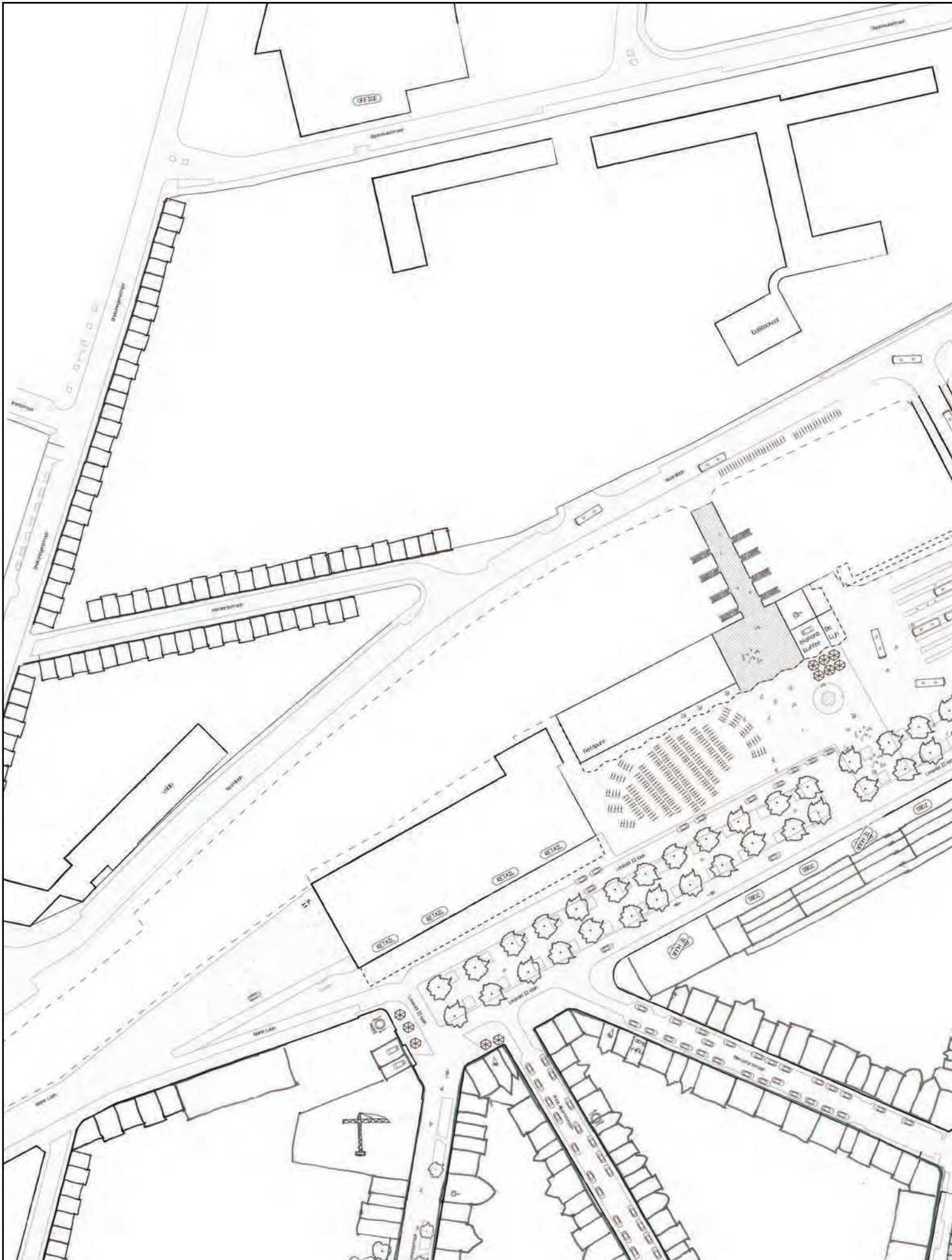
# SINT-NIKLAAS

---

## INTERVIEWS

- Straathoekwerker
- Jeugdwerker
- Ambtenaar ruimtelijke ordening
- Ambtenaar handel
- Ambtenaar horeca
- Schepen mobiliteit, economie en werk
- Lid van het Wijkcomité
- Fotograaf en geëngageerd burger
- Schrijver en fotograaf
- Eigenaar sociaal cultureel centrum
- Coördinator fietspunt
- Chef lokale politie









# BELEVINGSKAART

## STATIONSOMGEVING SINT NIKLAAS

### LEGENDE

- |   |                       |  |                   |
|---|-----------------------|--|-------------------|
|  | Cafe                  |  | (mini) supermarkt |
|  | Snelle hap            |  | bakkerij          |
|  | restaurant, brasserie |  | politie           |
|  | hotel, hostel         |  | park              |
|  | krantenzaak           |  | in werf           |
|  | koffiezaak            |  | internkantoor     |

N ↑

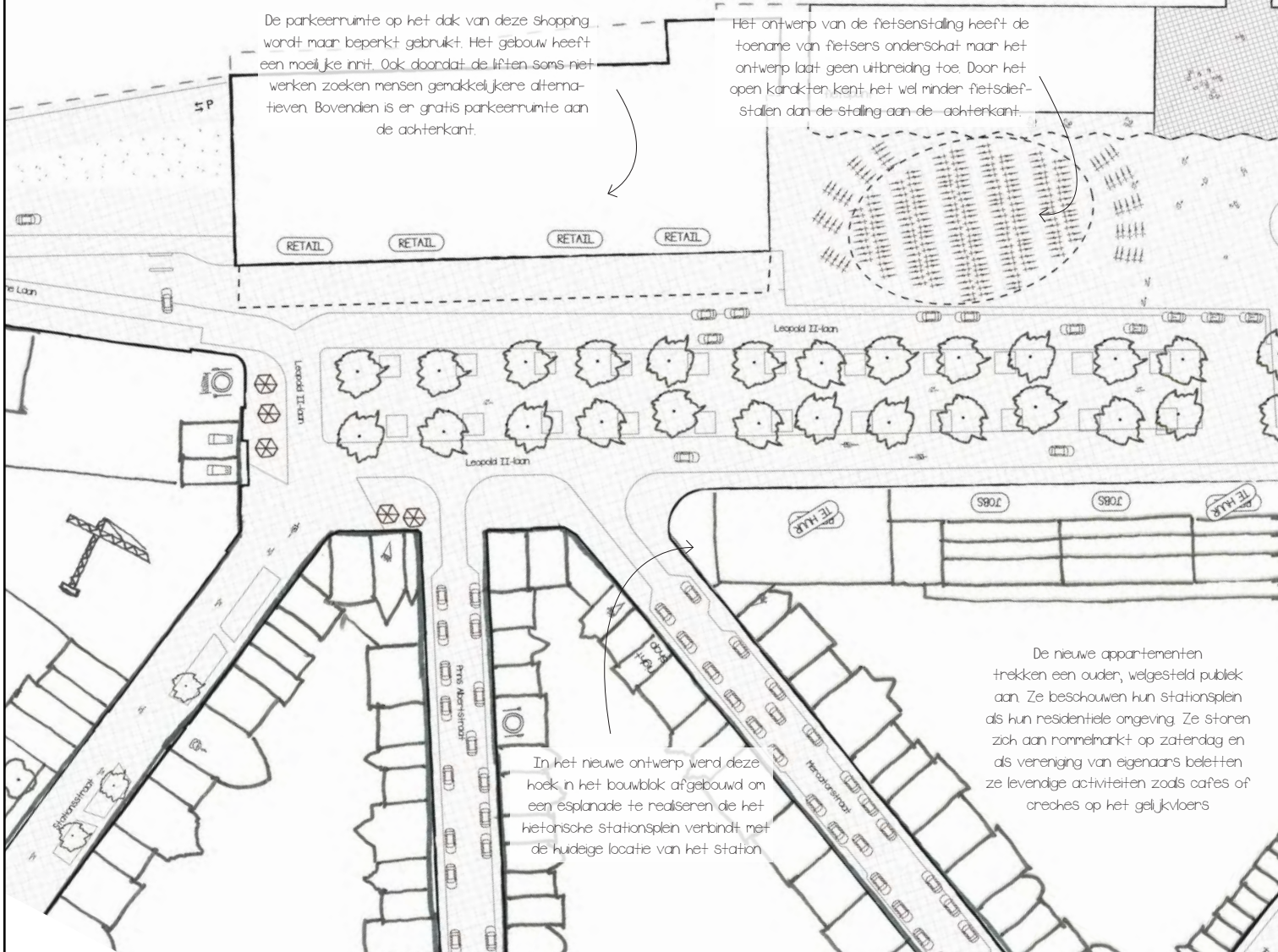
## Het stationsplein en esplanade

De esplanade aan de voorkant werkt goed tijdens de voor- en naschoolse uren. Er is voldoende ruimte voor scholieren om te wachten en te hangen. De Nieuwbouw appartementen vormen een muur zoals aan de Belgische kust met voornamelijk gepensioneerde bewoners. De onderliggende winkelpanden zijn duur en kennen weinig diversiteit. Ze worden vooral ingenomen door interimkantoren. Na 18 u -wanneer de winkels en kantoren sluiten wordt het stationsplein echter een grote desolate ruimte die vaak onveilig ervaren wordt.



De parkeerruimte op het dak van deze shopping wordt maar beperkt gebruikt. Het gebouw heeft een moeilijke inrit. Ook doordat de liften soms niet werken zoeken mensen gemakkelijkere alternatieven. Bovendien is er gratis parkeerruimte aan de achterkant.

Het ontwerp van de fietsenstalling heeft de toename van fietsers onderschat maar het ontwerp laat geen uitbreiding toe. Door het open karakter kent het wel minder fietsdiefstallen dan de stalling aan de achterkant.



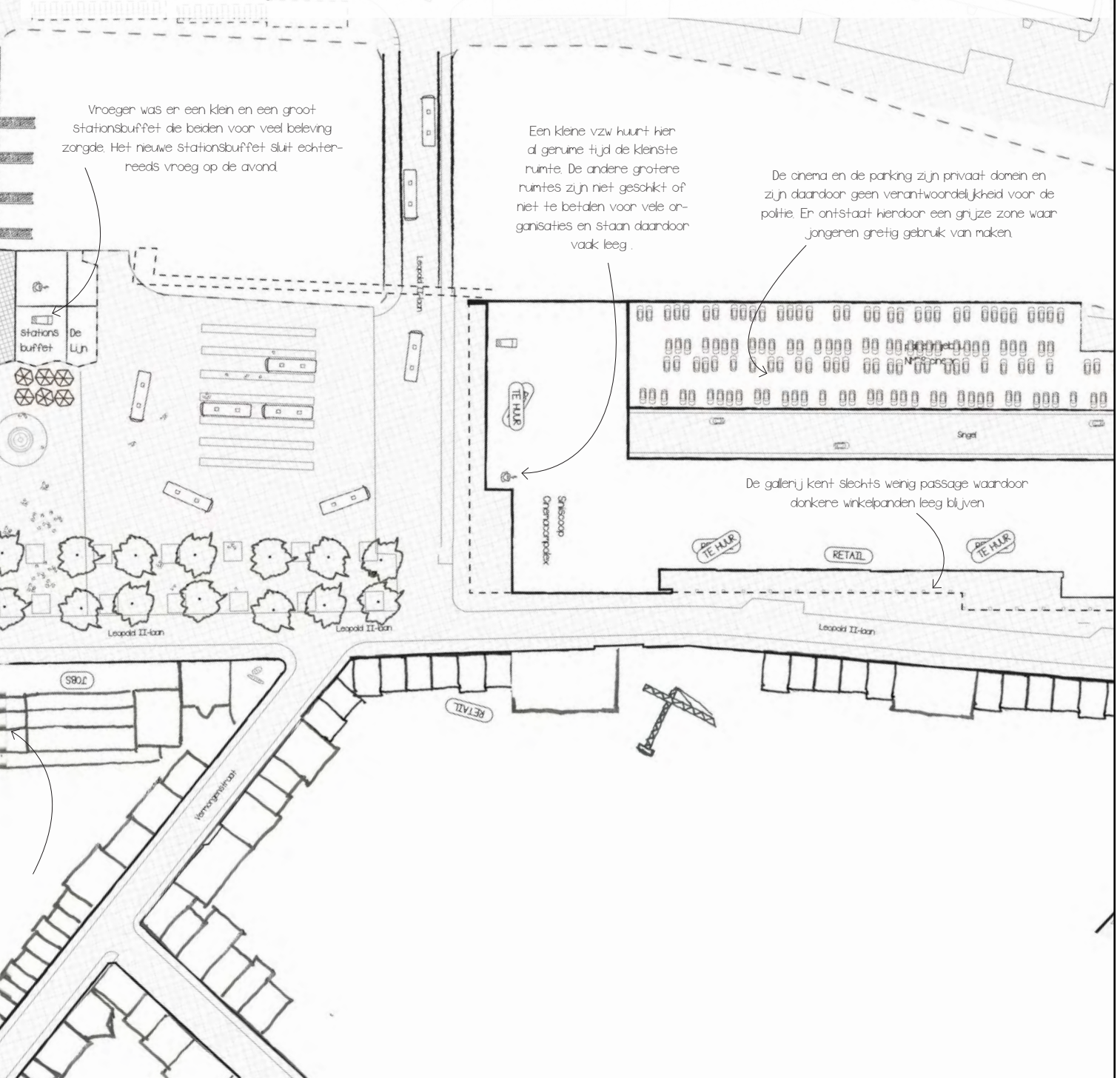
In het nieuwe ontwerp werd deze hoek in het bouwblok afgebouwd om een esplanade te realiseren die het historische stationsplein verbindt met de huidige locatie van het station.

De nieuwe appartementen trekken een ouder, welgesteld publiek aan. Ze beschouwen hun stationsplein als hun residentiele omgeving. Ze storen zich aan rommelmarkt op zaterdag en als vereniging van eigenaars beletten ze levendige activiteiten zoals cafes of creches op het gelijkvloers.



# Sint-Niklaas, ontwikkeling aan de stadszijde van het station

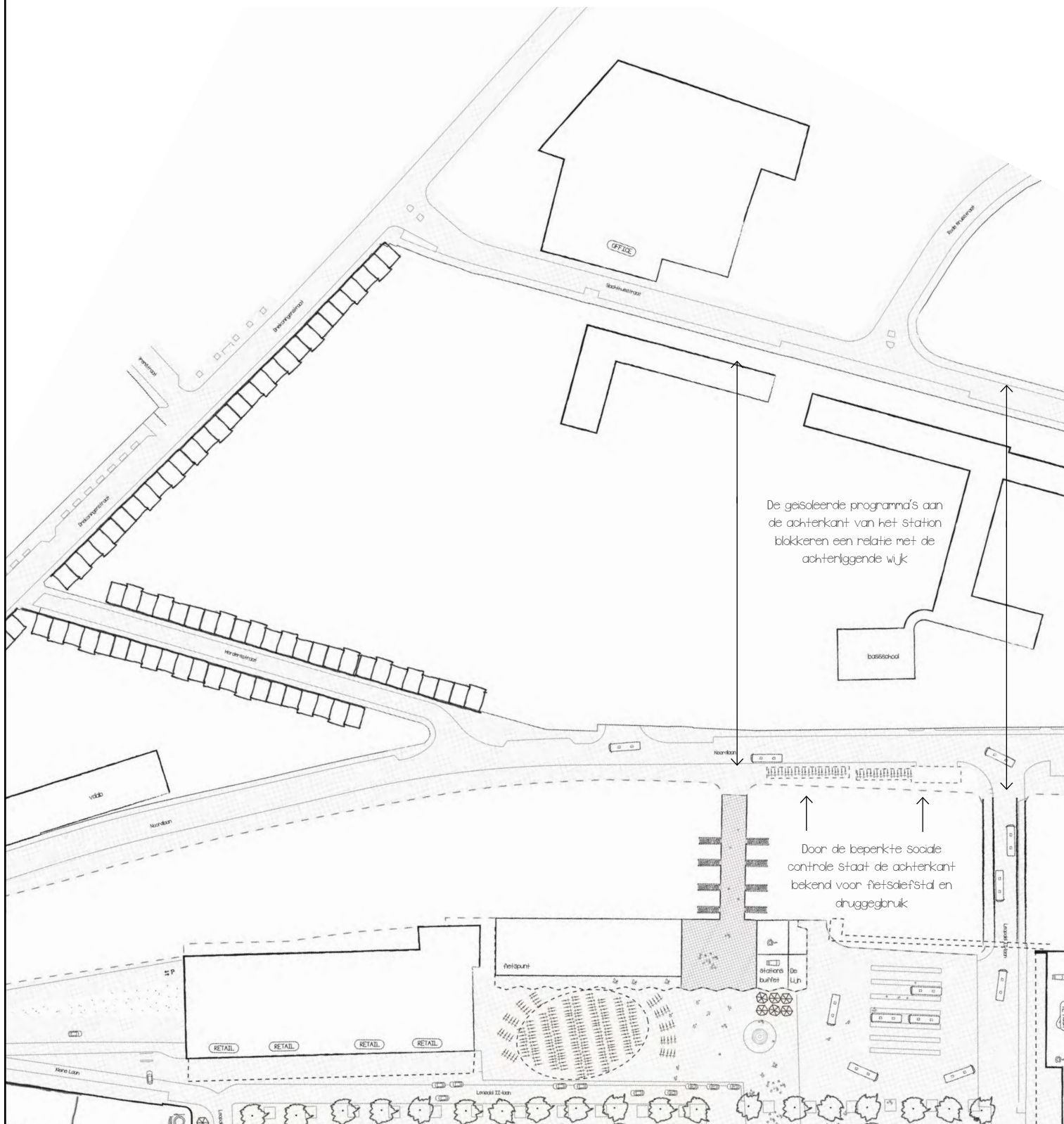
Bij de komst van het treinstation werd een stationsbuurt ontwikkeld met drie straten die uitgaven op het station met een echt stationsplein. Met het verplaatsen van het station in de jaren 1970 werd deze historische stedenbouwkundige opzet uit verband gebracht. Voor de jaren 1970 was Sint-Niklaas een bloeiende industriestad met veel textiel fabrieken rond het station. Erna zal de industrie verdwijnen en volgt een moeilijke periode met verloedering rondom het station. Begin jaren 2000 starten de grote werven van Sint-Niklaas. Naast het station wordt ook de Grote Markt als het shoppingcentrum aangepakt. Die laatste, die enorm uitbreidde, zal een negatieve impact hebben op het winkelbestand en de beleving rondom het station. Centrum Sint-Niklaas is slechts dun bevolkt en wordt omringd door suburbane wijken en vele randgemeenten waardoor het voornamelijk een auto-gerichte stad is. Het centrum van de stad kent echter veel scholen en scholieren komen van over het hele Waasland via bus en trein, vaak passerend langs het station. De belangrijkste ingrepen van het nieuwe masterplan zijn een grote esplanade waarvoor een bouwblok werd afgesneden. Om het station van autoverkeer te ontlasten werd de ring ondertunneld ter hoogte van het station. Het busstation dat zich vroeger op de Grote Markt bevond is verplaatst naar het station en grootschalige ontwikkelingen als een cinema, shopping en appartementen omkaderen de nieuwe publieke ruimte. De laatste jaren volgt een stadsontwikkeling gericht op inbreiding. Vele industriële sites rondom het station zijn of worden ondertussen ontwikkeld tot nieuwe woonprojecten.



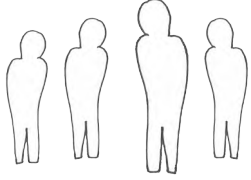


# ACHTERZIJDE STATION VANDAAG

De achterzijde van het station kent weinig stedelijkheid. Met grote geïsoleerde programma's zoals het 't Bauhuis, de GO-school en de VDAB mist het ook een relatie met de woonwijk ten Noorden van het station. De achterzijde staat vandaag staat bovendien ook bekend als goedkope parkeergelegenheid van het station.



De geplande ontwikkeling is niet op maat van de buurt maar op maat van de grote spelers -school, projectontwikkelaar- gemaakt. De groenvoorzieningen zijn slecht verdeeld, een belangrijk park voor de wijk verdwijnt en nieuw groen komt vooral de nieuwe ontwikkelingen ten goede. Het project is te dicht en te hoog



het buurtcomité

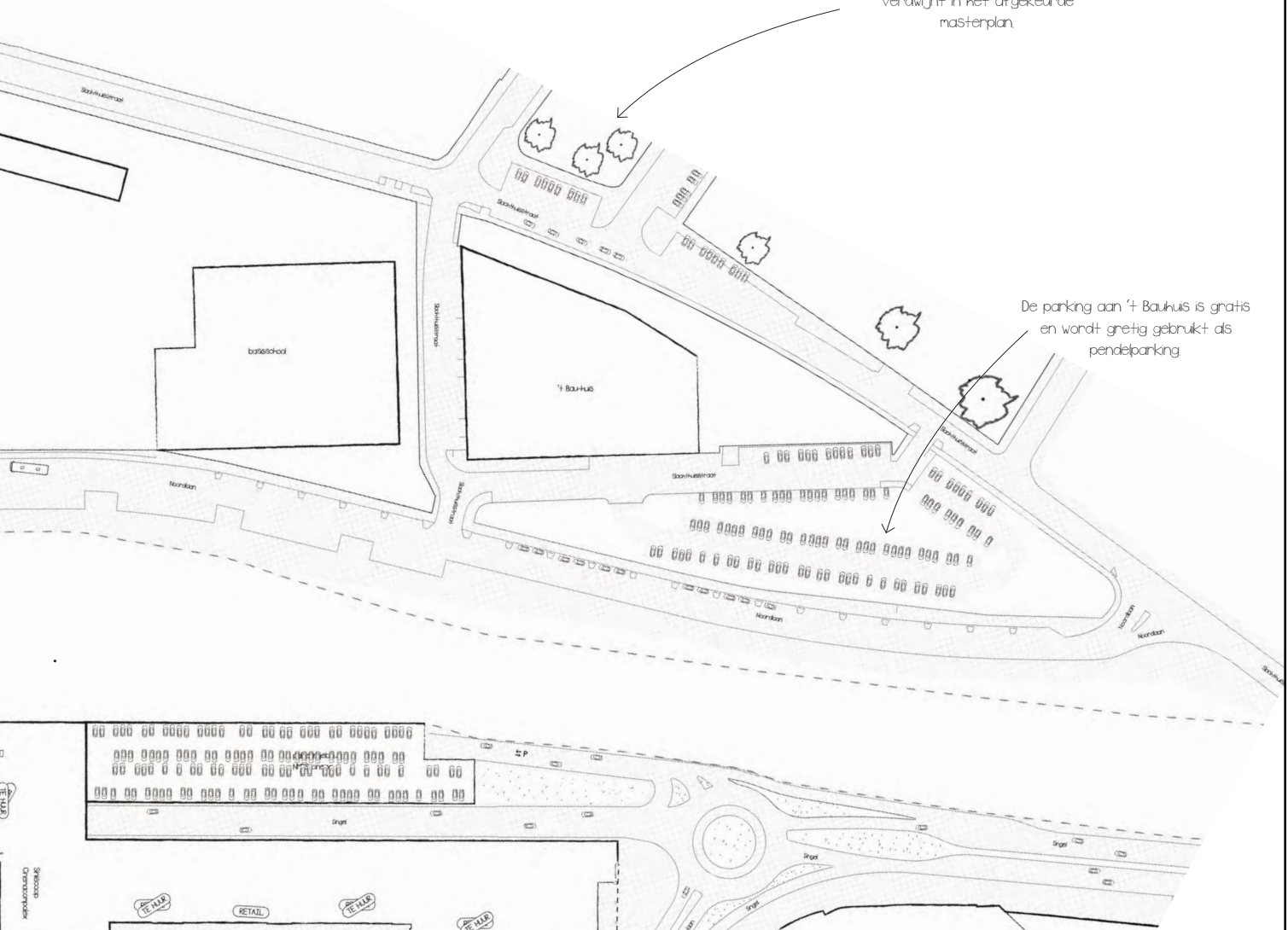
De participatie die hier gevoerd is een van de eerste door de stad uitgevoerd. De buurt was niet betrokken bij de laatste evoluties waardoor de oppositie zeer groot was. Vandaag pakken we het anders aan en betrekken we de buurt doorheen het hele traject



Stedenbouwkundig ambtenaar

Het bovenstaande ontwerp voor Sint-Niklaas Noord is nietig verklaard na sterk buurtprotest. Een nieuw ontwerptraject & participatietraject werd ondertussen opgestart.

Het bestaande buurtparkje verdwijnt in het afgekeurde masterplan.





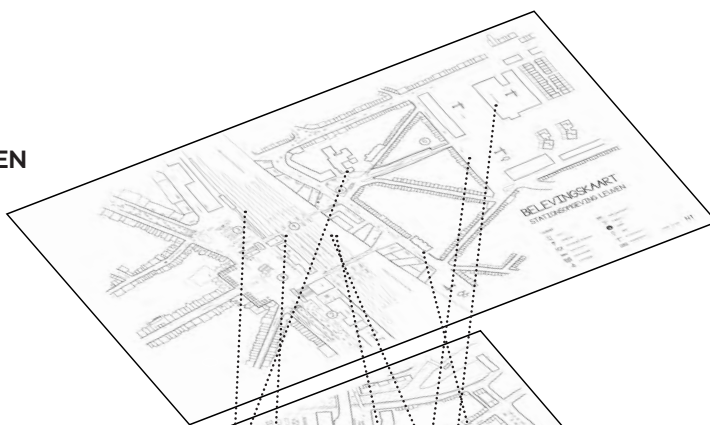


# REFLECTIE

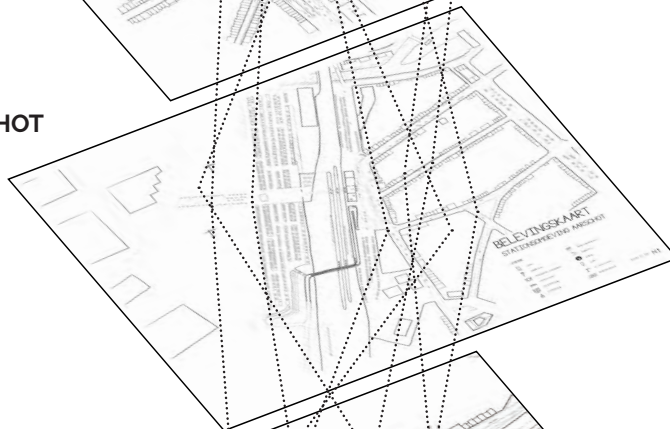
---

In deze reflectie worden de verschillende belevingskaarten van de vier cases met elkaar in verband gebracht. Verschillende overkoepelende thema's die in de cases aan bod komen worden onderling vergeleken. Uit deze vergelijkingen worden lessen getrokken die toekomstige knooppuntontwikkelingen in Vlaanderen moeten begeleiden om de belevingswaarde te verhogen.

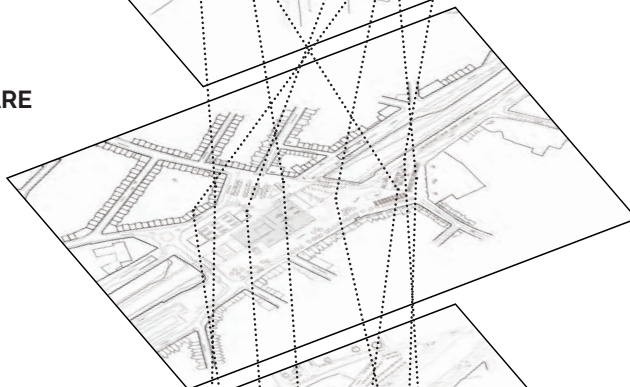
## 1. LEUVEN



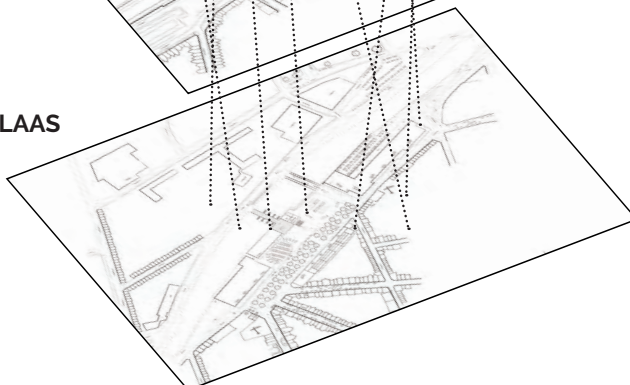
## 2. AARSCHOT



## 3. ROESELARE



## 4. SINT-NIKLAAS



## Thema's

perceptie van veiligheid

participatie

doorwaadbaarheid

economie en voorzieningen

architectuur en typologie

fasering der werken

verblijfsruimte

mobiliteit

verhoogde stedelijkheid

**PERCEPTIE VAN VEILIGHEID**

Stationsomgevingen vangen op momenten grote groepen (pendelaars, studenten en scholieren) op. Andere momenten veranderen deze grote ruimten in lege plekken die desolaat aanvoelen en snel de perceptie opwekken dat ze onveilig zijn. In het geval van Sint-Niklaas is de ruimte voorzien op maat van grote aantallen scholieren maar bieden de omliggende plinten slechts beperkte activiteit. Het overgrote deel sluit om 18 u. Veel panden staan leeg. Bij het busstation aan de achterkant van het station van Roeselare speelt zich een gelijkaardig fenomeen af: vanaf het moment dat het schemert en activiteiten afnemen wordt de plek vooral door jonge meisjes en vrouwen gemeden. Dat gevoel van onveiligheid speelt in Roeselare ook overdag: de anonimiteit in combinatie met drukte lokt vaak ook diegenen naar het station met verkeerde bedoelingen (dealen, lastig vallen, geld afsnoepen).

De voorkanten van stations Leuven en Roeselare tonen dat door voldoende beleving de plek als veilig wordt gepercipieerd. Dit komt door aanwezige voorzieningen die het station overstijgen en zowel de stad als buurt dienen. De levendigheid is hier gegarandeerd tot de laatste treinen arriveren. Zo is het Depot in Leuven een goed voorbeeld van hoe het stationsplein ook 's avonds wordt opgeladen met volk.

**NAAR VEILIGE EN LEVENDIGE STATIONSBUURTEN**

Om stationsbuurten als veilig te percipiëren is het belangrijk om zowel in te zetten op een divers programma als op toe-eigening door omliggende buurten:

- Stationsprojecten moeten aangepakt worden als een wijkontwikkeling waarin omliggende buurten voldoende betrokken worden. Zo zal de directe stationsomgeving ook worden toegeëigend door buurtbewoners en daalt de anonimiteit van de plek.
- Daarnaast is het van belang dat overheden aansturen op het verwezenlijken van een grote diversiteit aan (avond-)programma's en woontypologieën in de stationsbuurt.f

Bovenstaande aanbevelingen zullen elkaar vaak ondersteunen. Een grotere betrokkenheid van buurtbewoners en lokale actoren zal leiden tot een grotere diversiteit aan programma omdat de noden en behoeften van de pendelaars zal worden aangevuld met die van de wijk. Anderzijds is het in geval van de stationsontwikkelingen wenselijk regionale avondprogramma's te realiseren. Hierbij zal een draagvlak bij de omwonenden cruciaal zijn om zulke projecten te realiseren.

Tot slot kan bij een ontwerp de mogelijkheid tot het krimpen van publieke ruimte worden meegenomen door laat 's avonds of 's nachts de overcapaciteit aan ruimte die overdag nodig is voor het opvangen van grote stromen af te sluiten.



Sint-Niklaas: De esplanade en stationsplein vangen de massa aan pendelaars en scholieren goed op tijdens de piekuren. In de daluren en vooral 's avonds ligt de ruim ontworpen publieke ruimte er vaak verlaten bij en groeit de perceptie dat ze ook onveilig is.



## **PARTICIPATIE**

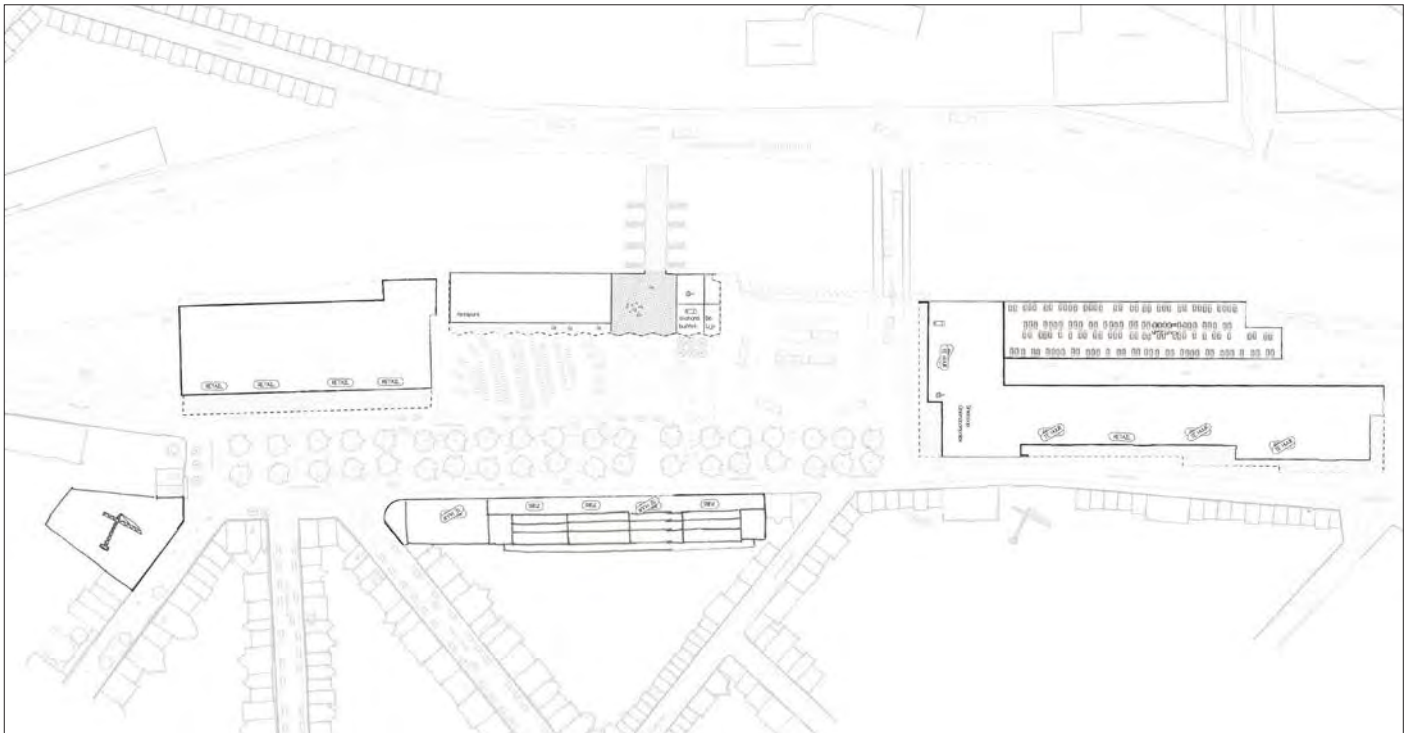
In de tijdspanne van realisatie van de vier onderzochte projecten is participatie voor ruimtelijke projecten in Vlaanderen in opmars gekomen. In Leuven is voor het eerst participatie gehanteerd bij de verdere ontwikkeling van publieke ruimte aan de zijde van Kessel-lo. Ook een mobiliteitsplan van Kessel-Lo werd opengesteld voor publiek debat. Hier werd geen éénsgezindheid gevonden en het plan werd op de lange baan geschoven. Het is duidelijk dat publieke ruimten als parken makkelijkere participatietrajecten zullen vormen dan mobiliteitsplannen. In Sint-Niklaas was het ontwerp van de voorkant vooral gericht op grote spelers waardoor vandaag het stationsplein niet wordt toe-eigent door de omliggende buurt. Voor de achterkant van Sint-Niklaas werd aanvankelijk eenzelfde verkeerde inschatting gemaakt door de buurt slechts beperkt te betrekken. Bovendien werd na het laatste participatiemoment het plan nog in densiteit verzaamd zonder dit terug te koppelen met de buurt. De wijk protesteerde en het masterplan werd nietig verklaard. Een nieuw ontwerp met participatietraject werd in 2017 opgestart.

## **BUURTBETROKKENHEID DOORHEEN HET PROCES**

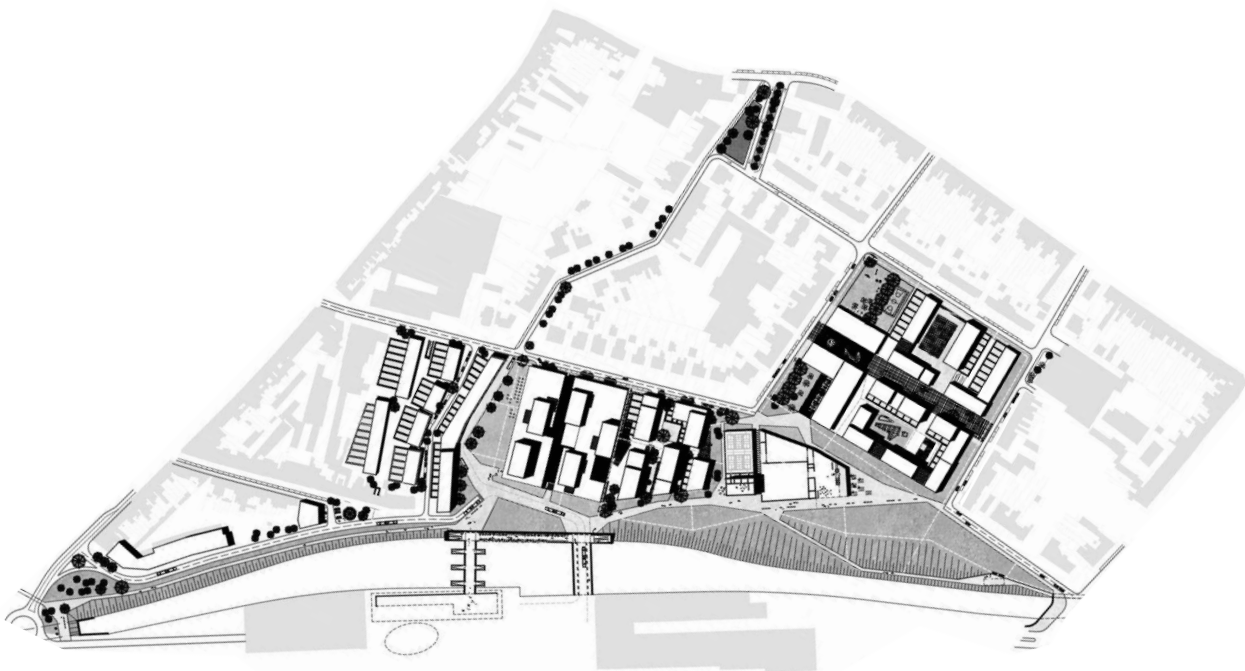
We merken bij de onderzochte stationsontwikkelingen dat ze zich te vaak eenzijdig hebben geënt op grote spelers in het verhaal en dat ze te weinig gesprekken met de omliggende wijken zijn aangegaan. Dit resulteert vaak in monotone ontwikkelingen die weinig levendigheid garanderen. Slechts beperkt hebben nieuwe ontwikkelingen rechtstreeks bijgedragen aan een verhoogde meerwaarde op niveau van de omliggende wijken. De grote complexiteit van de projecten op verschillende schalen zorgt er ook voor dat dit soort van projecten voornamelijk top down gestuurd wordt. Het succes van de stationsontwikkeling is echter ook af te meten aan de mate waarin nieuwe publieke ruimte ook gebruikt wordt door de buurt, de lokale economie versterkt en de wijken van verkeersdruk ontlast.

De ruimtelijke kwaliteit van de buurt is van belang voor het omdraaien van de negatieve perceptie van stationsomgevingen naar wenselijke leefomgevingen. Het is duidelijk dat hiervoor klassieke 'projectgerichte' participatietrajecten niet zullen volstaan.

- Er is nood aan een hoge betrokkenheid van de bestaande wijken tijdens het ontwerpproces door middel van co-creatie en participatie. Het betrekken van belanghebbende actoren is cruciaal voor het herdenken van de publieke ruimte, een bloeiende lokale economie, sociale voorzieningen en de transformatie naar autoluwe buurten.
- Participatie bij een stadsproject als de stationsomgeving vereist een traject op maat en moet erin slagen om de complexiteit van verschillende deelprojecten en faseringen inzichtelijk te maken. In de aanpak van een stations- of knooppuntproject wordt daarom van bij aanvang een strategie ontwikkeld omtrent participatie op maat van alle actoren die spelen in de omgeving. Die omgeving is niet louter de contour van het project zelf maar bevat ook op de wijken en bedrijvigheid die hieraan grenzen.
- Participatietrajecten moeten worden uitgewerkt op lange termijnen net zoals de uitvoering van het stationsproject over een lange termijn zal lopen. Er bestaat immers niet één momentum waarbij een enkele inspraakvergadering volstaat. Een traject is nodig waarbij een veelheid aan maatregelen en instrumenten gekoppeld kunnen worden aan de stationstransformatie ter verbetering van mobiliteit, voorzieningen en publieke ruimte voor de buurt.



Sint-Niklaas: De publieke ruimte aan de voorkant van het station wordt nagenoeg volledig omkaderd door initiatieven van 'grote spelers' waardoor de buurt weinig aansluiting vindt met de publieke ruimte en voorzieningen.



Sint-Niklaas: Het masterplan van de achterkant van het station is nietig verklaard na stevig buurtprotest: Ook hier is het ontwerp vooral gestuurd vanuit de nieuwe ontwikkelingen. Een aanwezig park verdwijnt en een nieuw park richt zich voornamelijk tot deze nieuwe ontwikkelingen. Ook een grote toename in densiteit, wenselijk van uit planologisch inzicht wringt bij de aanpalende residentiele wijk.

**DOORWAADBAARHEID**

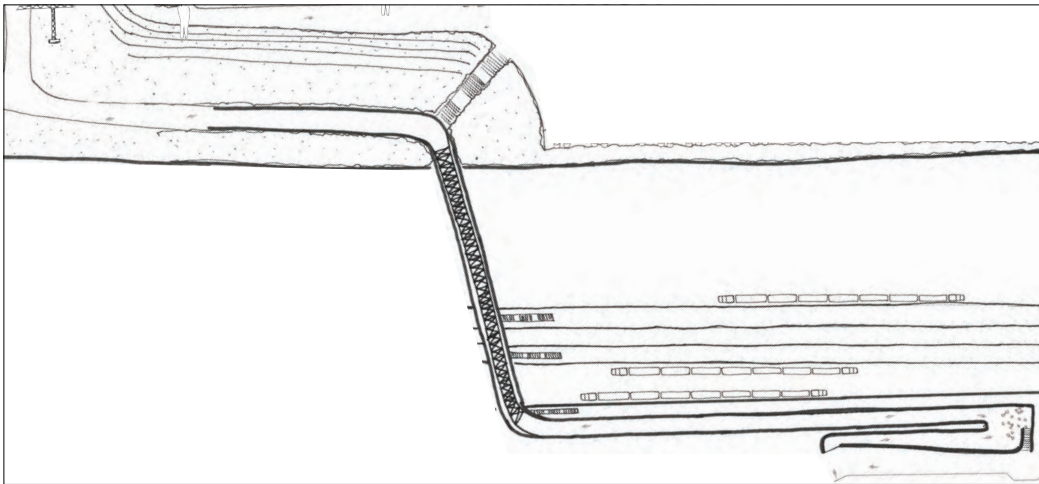
Een verhoogde doorwaardbaarheid staat vaak hoog op de agenda in de stationsontwikkelingsprojecten om de breuk van de spoorbundel in het stadswefsel te herstellen en de wijk aan de achterkant beter bij de stad te betrekken. Naast toegang tot de sporen en de aansluiting van wijken tonen verschillende voorbeelden aan dat een verbinding veel meer kan zijn. De fietsbrug van Aarschot loodst wandelaars en joggers naar buitengelegen groene ruimte en vormt op regionaal niveau een belangrijk knooppunt in de fietsroutes. Bovendien zet de brug als landmark de stad op de kaart. In Leuven zien we dat de stationstunnel functies van het stationsgebouw overneemt waardoor ruimte vrijkomt voor een nieuwe dynamiek in het karaktervolle stationsgebouw. In Roeselare wordt de onaangename onderdoorgang opgewaardeerd. De ruimte worden geprogrammeerd met sportinfrastructuur en publieke ruimte om volwaardig beide wijken te verbinden. De onderkant van de spoorwegbrug wordt zo als een kwaliteit gezien. Pas na afronden van werken zal moeten blijken of deze aanpak werkt. De kracht van nieuwe doorsteken dwars op de spoorwegbundel zal pas echt optimaal zijn wanneer deze kaderen in een wijkontwikkeling waar de hele as wordt bedacht. De spoorwegtunnel in Leuven loopt door in het Locomotievenpad in Kessel-Lo, dat met struiken begroeit is en waar enkel tuinen op aansluiten. Hier is geen sociale controle en we merken dat deze weg 's avonds en 's nachts gemeden wordt. Aan de kant van Leuven botsen grote stromen van mensen dan weer op de Tiensevest waar continu bussen passeren. Een aansluiting op het verkeersvrije plein had een betere keuze geweest op vlak van verkeersveiligheid.

**VERBINDEN EN VERSTERKEN VAN VERSCHILLENDE DYNAMIEKEN**

In de wijkontwikkeling van de stationsomgeving kunnen nieuwe verbindingen inspelen op het versterken van verschillende dynamieken.

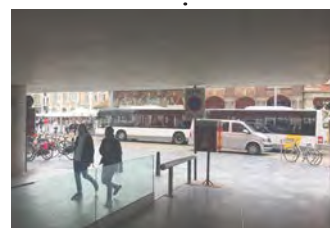
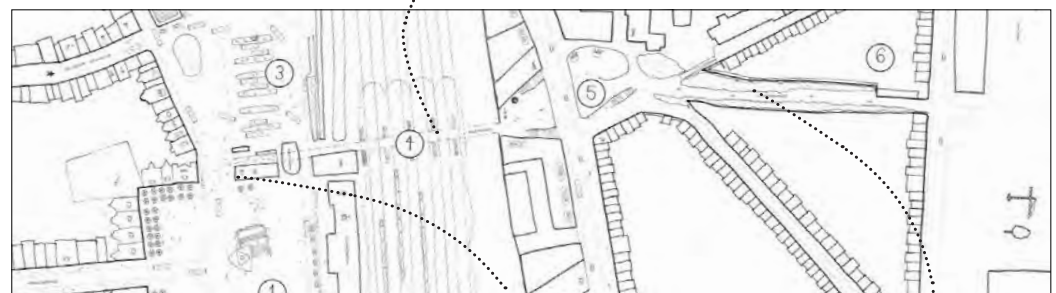
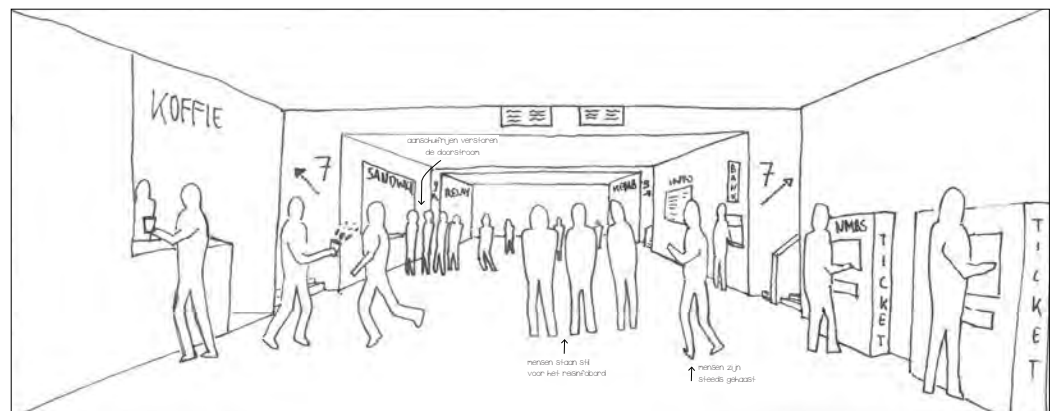
- De financiële haalbaarheid van extra dwarsverbindingen tussen voor- en achterkant wordt verhoogd wanneer deze op verschillende niveaus voordelen kunnen bieden (toegang sporen, regionale fietsroutes verbinden, een landmark vormen, ...). Dit maakt dat deze deelprojecten ook via verschillende kanalen kunnen gefinancierd worden.
- Nieuwe doorsteken spelen in op bestaande flows in het stadswefsel, kunnen toekomstige gebruikspatronen uitzetten en nieuwe relaties vormen. Zo worden nieuwe trajecten gevormd dwars op de spoorwegbundel die de stedelijkheid en beleving rondom het stationsproject verhogen.





De fietsbrug in Aartselaar verbindt de sporen, regionale fietsroutes en brengt een park dicht bij het centrum. Bovendien vormt het een landmark dat de stad op de kaart zet.

De stationstunnel in Leuven heeft de functie van het historische stationsgebouw grotendeels overgenomen. Bovendien werkt de tunnel aan het verbinden van voor en achterkant. Er kan echter meer werk gemaakt worden van meer doordachte aansluitingen in functie van wijkontwikkeling. In Leuven loopt de spoorwegtunnel door in het Locomotievenpad in Kessel-Lo, dat met struiken begroeit is en waar enkel tuinen op aansluiten. Hier is geen sociale controle waardoor we merken dat deze weg 's avonds en 's nachts hierom gemeden wordt. Aan de kant van Leuven botsen grote stromen van mensen op het busverkeer van de Tiensevest.



## ECONOMIE EN VOORZIENINGEN

We merken dat de onderzochte stationsomgevingen moeilijk ideale recepten vinden voor economische ontwikkeling in de gelijkvloerse ruimten. In Leuven zien we aan de voorkant een te eenzijdige ontwikkeling van kantoorruimte. De horeca- en handelszaken die herleven in het bestaande patrimonium zorgen gelukkig nog voor voldoende beleving aan de stadskant. Aan de achterkant in Kessel-lo is dit niet het geval. Noch het bestaande patrimonium als de nieuwe ontwikkeling slaagt er in om een levendige plek op te wekken. Plinten in nieuwe ontwikkelingen staan regelmatig langdurig leeg. Bovendien is er te weinig diversiteit. Een beperkt aantal invullingen is open na 18 u. Ook in Sint-Niklaas is dit het geval. Wie het station buiten komt kijkt op een muur van appartementen met steeds dezelfde typologie van handelsruimte: diepe, donkere ruimtes die niet geschikt zijn voor opdeling. In Sint-Niklaas zijn deze ruimtes voor vele invullingen te ruim en treffen we ze in overvloed aan. Voor vele invullingen zijn deze ruimten ook te duur. Te groot zijn ook de handelsruimten voorzien in het station van Roeselare waarbij het ontwerp van voor de crisis nooit is aangepast naar nieuwe noden. De typologie van nieuwe handel- of kantoorruimte in de onderzochte stationsprojecten is vaak gericht op de klant die de auto neemt, maar die auto wordt net ontmoedigd. Kleinhandel, nichemarkten en horeca -dat een gezellig pand verkiest boven een glazen open ruimte- vinden moeilijk geschikte en/of betaalbare ruimte in de nieuwe ontwikkelingen. Het resultaat zijn vaak monotone invullingen als interimkantoren die wel aansluiten bij de typologie en wel de prijs kunnen betalen voor de goede bereikbaarheid.

## DIVERSITEIT AAN PROGRAMMA STIMULEREN

Er is nood aan een voorzieningenapparaat rondom het station dat ervoor zorgt dat de omgeving tijdens de hele werking van het station van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat voldoende levendig is. Een gemixt programma moet beantwoorden aan de behoeften van zowel pendelaars als buurtbewoners. Bovendien zorgt het aanvullende programma voor een nuttige tijdsbesteding bij wachttijden tussenin overstap van treinen of tussen reistijd en aanvang van andere activiteiten.

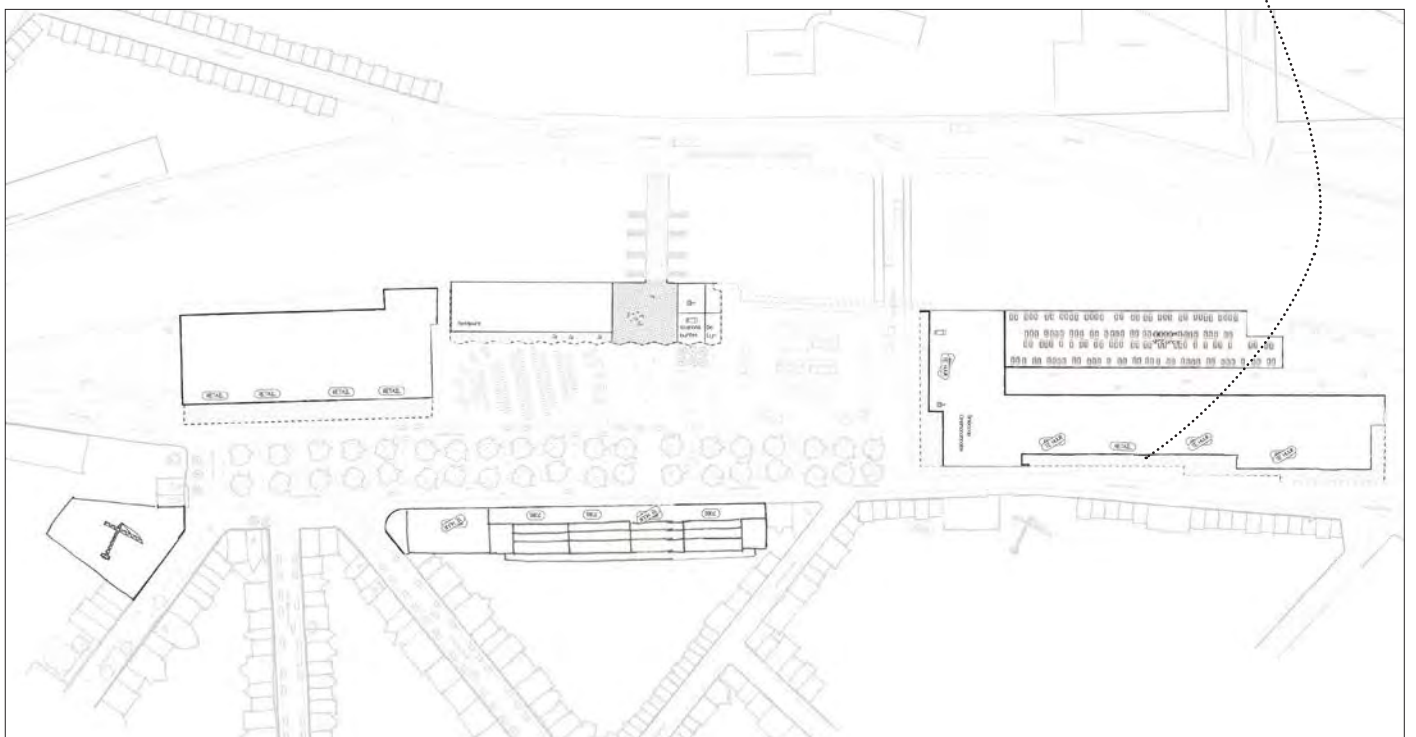
Aandacht bij opmaak ontwikkelingsplannen:

- Er moet een goede onderhandelingspositie uitgebouwd worden in relatie tot bouwpromotoren door een ruimtelijke visie op te stellen met bijzondere aandacht voor een diverse ontwikkeling van plinten. Deze ruimtelijke visie denkt strategisch na over de diversiteit van beschikbare ruimte in de plinten op vlak van typologie en schaalgrootte. De ruimtelijke visie laat ruimte voor flexibiliteit en waakt tegelijkertijd over een grote programmatorische diversiteit. Vernieuwende ontwikkelingsmodellen kunnen hiertoe bijdragen.
- Regionale (avond-)programma's kunnen aangetrokken worden (concertzalen, cinema,...) om voldoende beleving te garanderen.
- Er moet worden gewaakt over de aanwezigheid van historisch stedenbouwkundig en architecturaal erfgoed. Aanvullingen moeten karaktervol zijn en mogen geen schaalbreuk vormen met de historische context. Horeca vestigt zich sneller in karaktervolle gebouwen en zorgt steeds voor voldoende beleving wanneer de avond valt.



In alle onderzochte cases treffen we dezelfde typologie van handelsruimte aan: Diepe, donkere ruimtes die slechts weinig geschikt zijn voor opdeling en bovendien te duur zijn voor starters, vzw's of sociale ondernemingen. Vaak zijn monotome invullingen als interimkantoren en leegstand het resultaat.

Sint-Niklaas: De nieuwe ontwikkelingen aan de voorkant. In Sint-Niklaas zijn deze ruimtes voor vele invullingen te ruim en vinden we ze in overvloed, waardoor ze vaak leegstaan. Dit is vooral het geval op plaatsen waar weinig passage is zoals de galerij bij het cinema complex.





**ARCHITECTUUR EN TYPOLOGIE**

Bij de nieuwe ontwikkelingen in de stationsbuurten treffen we een lage diversiteit aan appartementen en kantoren aan. Bovenop de gelijkvloerse ruimten die eerder besproken zijn, komen vaak monofunctionele invullingen, ondanks inspanningen in ontwerpfase. In Leuven zien we aan de stadskant enkel kantoren op maat van grote spelers. Zo dragen de kantoren van KBC, waarvan vele werknemers over een (bedrijfs)wagen beschikken niet bij tot een duurzame knooppuntontwikkeling.

Aan de kant van Kessel-Lo zien treffen we een grootschalige maar monotone stedelijke ontwikkeling aan die per blok of toren een éézijdige monofunctionele functie draagt als appartementen, hotel of studentenhuisvesting. In Sint-Niklaas hebben voornamelijk gegoede gepensioneerden zich een appartement gekocht in de nieuwe ontwikkeling vlak voor het station. Deze bewoners ontmoedigen diverse invullingen in de plint, die mogelijk voor overlast zouden zorgen (crèche, café,...). Ze zien de wekelijkse rommelmarkt voor de deur liever verdwijnen. In Leuven zien we ook een deel van de oplossing die organisch groeit in de wijk Kessel-Lo. Die wijk is getransformeerd naar een wijk waar veel jonge gezinnen duurzaam willen wonen en zich verplaatsen. Deze transformatie, die over het algemeen als positief wordt gezien, heeft ook als gevolg dat huurprijzen van het aanwezige patrimonium van voornamelijk arbeiderswoningen sterk zijn gestegen. Omdat sociale woningen gepaard gaan met lange wachtlijsten in Leuven trekken buurtbewoners uit noodzaak de stad uit. Hoewel dit fenomeen zich eerder over heel Leuven afspeelt en daarmee niet specifiek te linken valt aan de stationstransformatie, is het belangrijk te onderstrepen dat knooppuntontwikkeling gepaard kan gaan met speculatie en verdringing tot gevolg kan hebben.

**DIVERSITEIT AAN WOON- EN WERKTYPOLOGIËN**

Stationsomgevingen worden vandaag nog vaak gepercipieerd als minder wenselijke (woon-) omgevingen. Er is nood aan een visie op ontwikkeling die diversiteit centraal stelt. Woon- en werk typologieën moeten een antwoord bieden aan de noden en de potenties van de buurt.

- Ontwikkelingen moeten dus beantwoorden aan de vragen van een divers publiek dat belang hecht aan de hoge nabijheid van duurzame verkeersmodi en de hoge graad van voorzieningen rond een levendig station. Zo kunnen stationsomgevingen experimenteerplekken vormen voor nieuwe woon- en werktypologieën van de toekomst met een verscheidenheid aan collectieve ruimtes.
- Bij stationsontwikkelingen in steden die gevoelig zijn aan gentrificatie moeten lokale overheden inspelen op gevaar van verdringing door in nieuwe ontwikkelingen voldoende sociale woningen of vernieuwende inclusieve woonmodellen te voorzien die verdringing tegengaan indien de private markt aan betaalbaarheid verliest.



Nieuwe ontwikkelingen in stationsomgevingen gaan snel over tot weinig diverse gestapelde woon-units en kantoren



Kessel-Lo is getransformeerd naar een wijk met veel jonge gezinnen die duurzaam willen wonen en zich verplaatsen. Deze transformatie, die over het algemeen als positief wordt gezien, heeft ook als gevolg dat huurprijzen van het aanwezige patrimonium van voornamelijk arbeiderswoningen sterk zijn gestegen.

### FASERING DER WERKEN

We merken bij verschillende stationsomgevingen dat de lange duur van de werf zwaar weegt op de leefbaarheid. Zo kent de ontwikkeling van Kessel-Lo op plan wel voldoende groen. Er is echter eerst vooral veel groen verdwenen en een nieuw park laat nog steeds op zich wachten. Ook andere publieke investeringen in Kessel-Lo zoals een sociale ontmoetingsplek werden op de lange baan geschoven terwijl een gelijkaardige voorziening veel eerder verdween. In Roeselare zien we op vlak van veiligheid het tijdsaspect van de werken sterk naar voor komen. Een hele generatie scholieren groeit op met een stationswijk in werf. De perceptie van onveiligheid van de achterkant van het station, die al langer bestaat, wordt enorm versterkt door de staat van de werf. De onderdoorgang is steeds weinig belicht en werfafsluitingen zorgen voor donkere hoeken waar sociale controle verdwijnt. De inrichting van de werf wordt voornamelijk bedacht vanuit de inrichting van de werf en niet in functie van de publieke ruimte aan de andere kant. Aan de voorkant van het station werd in de zomer een tijdelijke invulling geplaatst wat een positief effect had. Een zandbak met speeltuin was een tegemoetkoming voor de plaatselijke horeca die had geleden tijdens de lange werffase en trok mensen van verschillende wijken aan.

### GARANTIE VAN MINIMALE LEEFBAARHEID

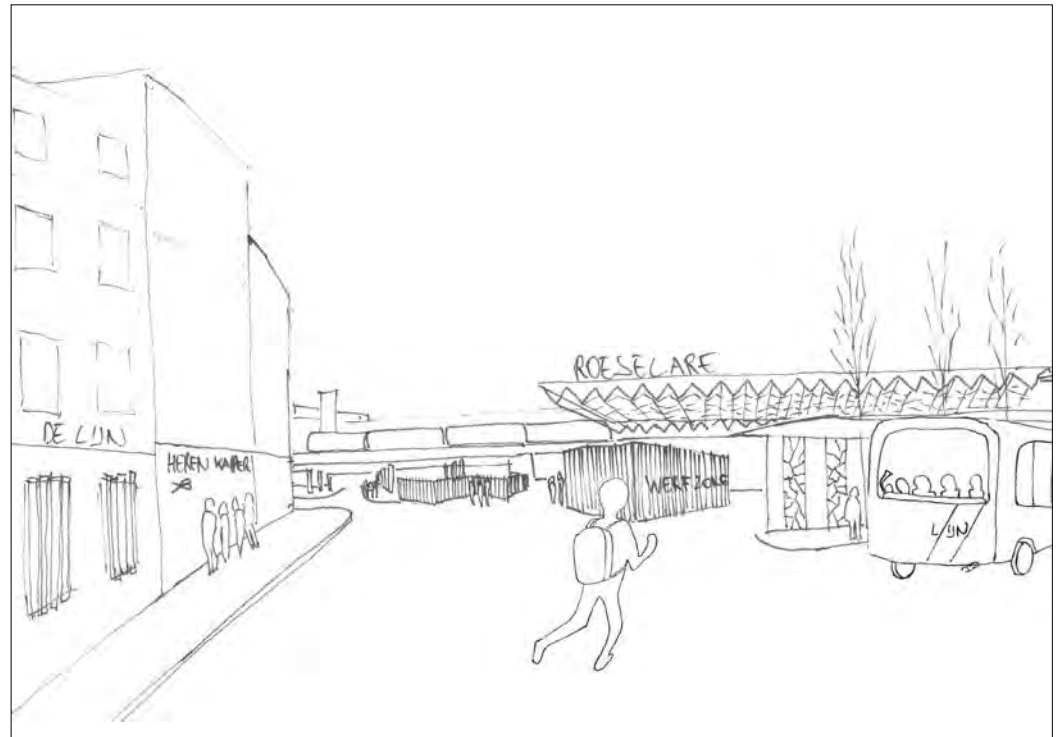
De stationstransformatie zal één van de langste werven zijn die inwoners van de stad of gemeente gekend zullen hebben. Ontwikkelingsplannen moeten het tijdsaspect van de werf zorgvuldig meenemen, om leefbaarheid en veiligheid doorheen de werken te garanderen.

Een leefbaarheidsplan, vergelijkbaar met een 'minderhinderplan' bij wegenwerken kan worden opgesteld in functie van leefbaarheid en veiligheid in werffase

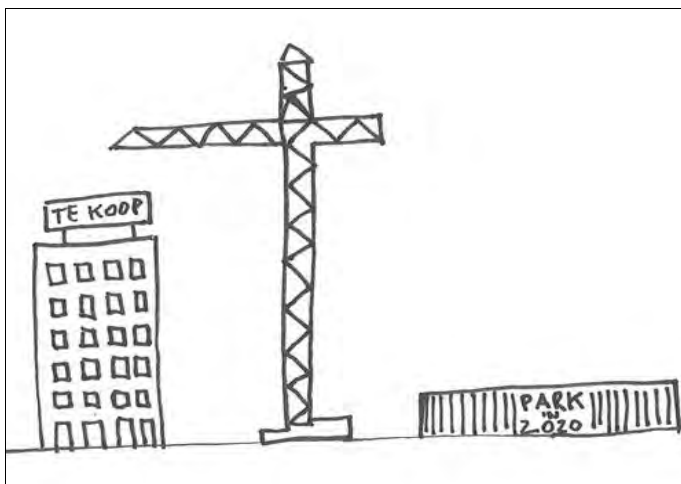
- Hierin wordt een fasering uitgedacht waarbij in elke fase voldoende leefbaarheid en veiligheid gegarandeerd blijft. In het planproces en in onderhandeling met bouwpromotoren worden noodzakelijke publieke investeringen op vlak van leefbaarheid voorgetrokken op private belangen.
- Het (regelmatig te actualiseren) plan bevat een slimme fasering der werken die niet louter operationeel of werf-technisch is maar ook nadenkt over de leefbaarheid en veiligheid.
- Extra aandacht gaat naar de opstelling van de afsluitingen tussen werf en publieke ruimte, en het voorzien van voldoende verlichting, zodat geen verborgen plekken en schemerzones ontstaan die een onveiligheidsgevoel aanwakkeren.
- Het plan bevat eventuele tijdelijke invullingen die de werffase dragelijker maken
- Het plan wordt opgemaakt in samenspraak met lokale stakeholders waardoor engagementen en een constructieve dialoog ontstaan

Het langdurige karakter van de werf vraagt procesmanagement op vlak van leefbaarheid, waarbij regelmatig wordt afgestemd met sleutelactoren die inzicht hebben in deze complexe sociaal-ruimtelijke omgeving.





In Roeselare was de onderdoorgang van de spoorwegbrug steeds weinig belicht. Bovendien zorgden werfafsluitingen voor donkere hoeken waar sociale controle verdwijnt.



In Kessel-Lo kwamen private projecten sneller op gang dan publieke projecten zoals het Belle vue park.

Tijdelijke invullingen in Roeselare helpen de overlast van de werf te verteren.



**VERBLIJFSRUIMTE**

Stationsomgevingen met combinatie van trein, tram en bus zijn plekken waar jongeren en scholieren steeds zullen wachten, ontmoeten en hangen. De drukte, de haast en chaotische verkeersbewegingen maakt het station bovendien een verkeersonveilige plek. In Leuven vonden verschillende accidenten plaats in en rond het busstation door zowel haastige gedrag als het conflict in ruimte tussen hangen, wachten, spelen en druk (bus)verkeer. In Aarschot ervaren scholieren het busplein als een onaangename plek door de naschoolse drukte. Anderzijds zorgt groepsvorming in sommige gevallen voor intimiderende effecten. Zo hangen jongeren in Aarschot op het bordes van de fietsbrug; in Roeselare hangen jongeren onder de spoorbrug. Hier ontstaat een spanning tussen wat gepercipieerd wordt als rondhanggedrag, terwijl het eigenlijk vaak gaat over de nood aan plekken om samen te komen, te wachten etc. Een gemis aan overdekte ruimte zorgt er ook voor dat scholieren zich vaak gaan verzamelen waar ze niet gewenst zijn. Scholieren zullen niet betalen voor een wachtplek als een koffiezaak of café. Bepaalde jongeren zoeken ook vaak strategische hangplekken en schemerzones uit rond het station. Dit kunnen plekken zijn met een goed overzicht waar ze elkaar makkelijk vinden of van waaruit ze makkelijk politie zien aankomen. Plaatsen waar geen toezicht is, zoals het Siniscoop complex in Sint-Niklaas dat privaat is en niet onder politiecontrole valt, zullen ook snel jongeren aantrekken.

**VELDKENNIS MEENEMEN IN HET ONTWERP**

We merken dat de directe publieke ruimte rondom stations hoofdzakelijk wordt bedacht als een doorstroomplek, waar vooral vlot gecirculeerd moet kunnen worden. Het is slechts beperkt ontworpen als een verblijfsplek hoewel het die functie altijd zal opnemen. Hierdoor ontstaan vaak spanningen. Het is noodzakelijk dat ontwerpen de verblijfs- en ontmoetingsfunctie van stationsomgevingen beter mee opnemen. Er is zeer veel kennis aanwezig bij veldwerkers (jeugdwerkers, gemeenschapswachten,...) over het gebruik van deze ruimtes door jongeren. Die kennis wordt mogelijk initieel wel opgenomen maar verdwijnt vaak gaandeweg. Daarom is het van belang dat de kennis van veldwerkers wordt ingezet in de kwaliteitsbewaking, zowel bij elke belangrijke stap in het ontwerp als in de werffase.



Stationsomgevingen zijn slechts beperkt ontworpen als verblijfsplekken hoewel ze die functie altijd zullen opnemen.



Als onvoldoende wachtruimte wordt voorzien ontstaan gevaarlijke verkeerssituatie zoals in het busstation van Leuven .



**MOBILITEIT**

In alle onderzochte gevallen is er toename van bus en fietsgebruik.

Voor fietsers heeft dit vaak het gevolg dat er snel een ruimtegebrek is voor het parkeren van de fiets. Fietsendiefstal blijft overal een veelvoorkomend voorval, vooral op plekken met minder sociale controle zoals in kelders. De fietsenstalling op het voorplein van Sint-Niklaas heeft een mooi open ontwerp waar minder gestolen wordt dan b.v. de achterkant van het station waar minder sociale controle heerst. Het ontwerp van de fietsenstalling laat echter geen uitbreiding toe en was snel veel te klein. Ook merken we dat langsheen invalswegen die geen fietsenstalling hebben, fietsen vaak slordig en in overvloed het openbaar domein innemen.

Bussen zijn net als de treinen een belangrijk onderdeel van de stationsomgeving. In alle vier de stationsomgevingen zijn busstations gekoppeld aan het treinstation en arriveren dagelijks heel veel scholieren met de bus. In Leuven is het busverkeer zodanig toegenomen dat het busstation al snel te klein werd. Hier wordt veel de overstap gemaakt tussen bus en trein: deze doorstroom gaat gepaard met onveilige situaties. Het busverkeer heeft op alle stationsomgevingen een enorme impact op vlak van beleving en veiligheidsperceptie.

Alle stationstransformaties gaan gepaard met een verminderde auto-toegankelijkheid. Vooral in de kleinere steden is dit moeilijk verteerbaar. Dit maakt het -om electorale redenen- vaak moeilijk om mobiliteitsplannen strikt toe te passen. We merken dat daardoor grijze zones vaak worden toegelaten. Zo is doorrijden bij de knip in Krottegem, Roeselare lang onbestraft gebleven, zakken in Sint-Niklaas de paaltjes automatisch bij elk voertuig dat nadert en durft men in Aarschot tot op vandaag de parking niet betalend maken waardoor de parkeerdruk aanblijft.

**IN SPELEN OP EEN MODAL SHIFT**

Mobiliteit zal zowel tijdens de werken als erna blijven evolueren. Het is dus noodzakelijk om in tijd flexibel om te kunnen gaan met ruimte die vandaag wordt gevraagd en de modal shift die we in nabije en verre toekomst willen realiseren.

Er moet worden ingespeeld op een zeer grote toename van fietsverkeer i.f.v. (parkeer-) infrastructuur. Bij fietsstallingen is er nood aan:

- Een ontwerp dat uitbreidbaar is.
- Een systeem dat een oplossing biedt aan fietsen die langdurig blijven staan.
- Betere bewaking en een ontwerp dat voldoende sociale controle voorziet.
- Een ontwerp dat mogelijk voorziet in verschillende fietsstallingen nabij de perrons gelinkt aan de belangrijkste fietsstromen tot het station.

Nieuwe concepten en verhoogde investeringen in de organisatie van het bus- (&tram) verkeer rond stationsomgevingen zijn noodzakelijk om de impact van het busverkeer in te perken en verkeersveiligheid te verhogen.

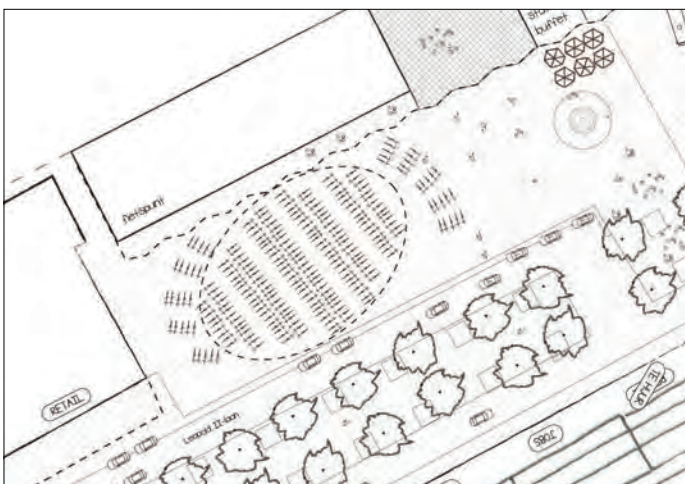
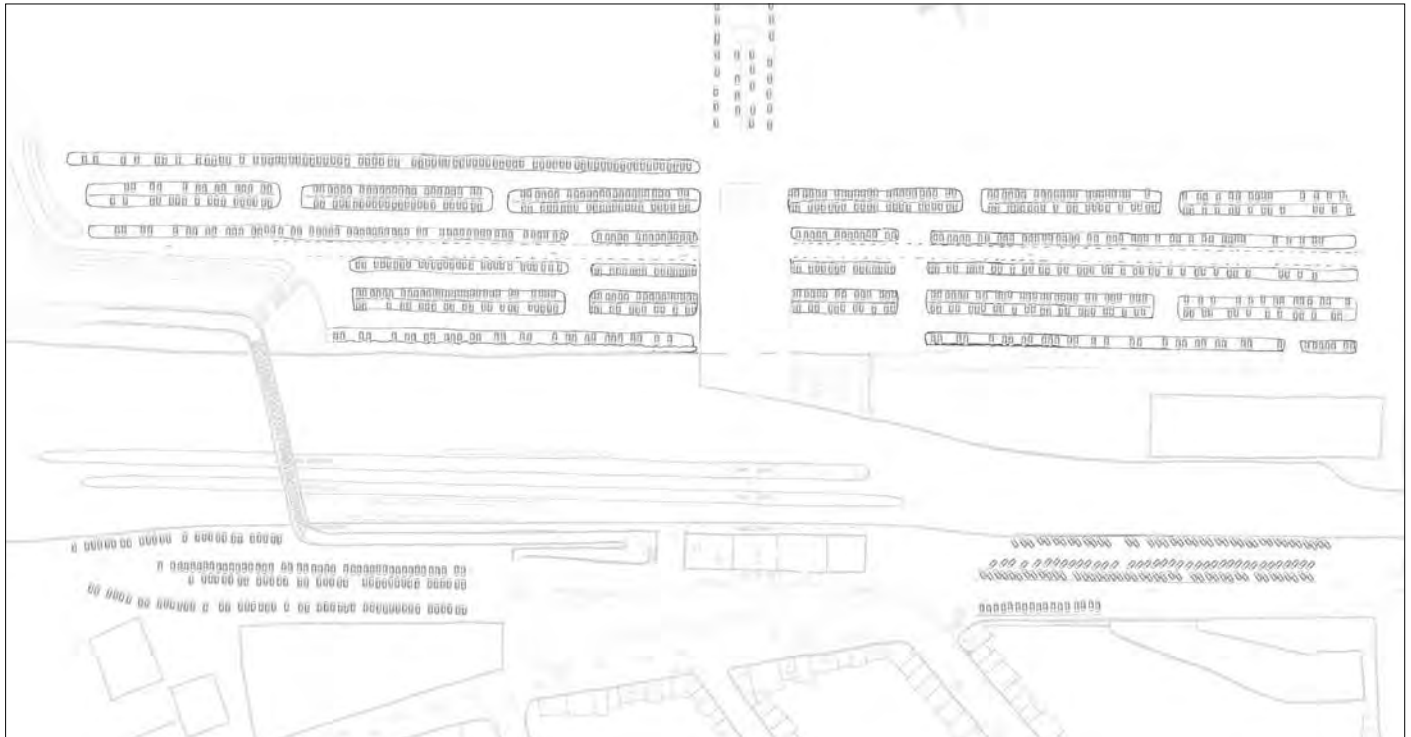
Ontwerpen voor autoparkings moeten op termijn aanpasbaar zijn naar een ander toekomstig gebruik zoals fietsparkeren of kantoorgebouwen.



Waar langs de fietsinvalswegen zich geen (voldoende) fietsenstallingen bevinden zullen fietsen stordig de publieke ruimte innemen.



De bushalte in Leuven is vandaag reeds te klein.



Hoewel parking in overmaat aanwezig is blijft de parkeerdruk in Aarschot nabij het station groot omdat ze omwille van electorale redenen nog steeds gratis is.

Het ontwerp voor de fietsenstalling in Sint-Niklaas laat geen uitbreiding toe.

**VERHOOGDE STEDELIJKHEID**

Nieuwe stationsprojecten gebruiken ruimtes op verschillende niveaus. Auto's gaan ondergronds, of in een parkeergebouw. Dit vraagt om gewenning en niet in het minst bij een oudere bevolking. Vele nieuwe parkeergarages zoals die van Roeselare of Sint-Niklaas blijven hierdoor onderbenut, waardoor de parkeerdruk in de omliggende straten aanhoudt. De parkeergarages zijn vaak moeilijk te vinden, hebben een moeilijke inrit en kennen vaak mankementen zoals lichten die niet aanspringen of liften die niet functioneren. Zo ontstaat snel de perceptie dat ze niet deugen. Bovendien heerst ook vaak -valselijk- de perceptie dat ze duur zijn. In Leuven is ook een kiss 'n ride voorzien in de parking van Kessel-Lo. Deze wordt echter moeilijk gevonden, waardoor onvoorziene plekken gebruikt worden: aan de voorkant station wordt hierdoor het busverkeer gehinderd, aan de achterzijde wordt op het voetpad gestationeerd.

**INZETTEN OP GEDRAGSVERANDERING**

Verhoogde stedelijkheid komt met kinderziekten en aanpassingsmoeilijkheden. Ruimtelijke transitie gaat niet automatisch gepaard met een gedragsverandering. Naast de ruimtelijke transformatie dringt er zich dus een strategie op die gedragsverandering stimuleert.

- Een communicatiestrategie die mensen informeert en begeleidt in het gebruik van de nieuwe stationsomgeving.
- Plechtige openingsmomenten voorzien bij elke oplevering van deelprojecten kunnen gedragsverandering in gang zetten.
- Een goede doordachte signalisatie volgens één huisstijl moet voor meer duidelijkheid zorgen.
- Het ontwikkelingsplan speelt verstandig om met technische aspecten en beperkt haar afhankelijkheid hiervan.





Nieuwe parkeergarages zoals in Roeselare of Sint-Niklaas blijven onderbenut omdat toegangen moeilijk gevonden worden en/of een moeilijke inrit hebben.



Een moeilijk te vinden kiss 'n ride maakt dat onverziene plekken gebruikt worden, waardoor in het geval van Leuven bussen gehinderd worden.

