

Executive summary

Volgens artikel 39 van het beheerscontract tussen de NMBS-Holding en de Staat dient de NMBS-Holding enquêtes af te nemen bij de klanten van haar grote stations om de redenen van hun aanwezigheid in die stations (verplaatsingsmotieven) en de verdeling van de gebruikte vervoermiddelen (modal split) te kennen.

Deze verplaatsingsmotieven en modal split evolueren in de tijd. Vroeger kwam men hoofdzakelijk naar het station om de trein te nemen. Nu gaat een bezoek echter veel verder: de omgeving verkennen, winkelen, anderen ontmoeten, een tentoonstelling bezoeken, hotspots op het internet ... Het station functioneert meer en meer als een toegangspoort naar de trein, de stad en zijn omgeving. Daarenboven is het station hét intermodaal knooppunt, waar men naadloos van het ene vervoermiddel op het andere kan overschakelen.

De kennis over waarom en hoe mensen van/naar het station komen en de evolutie hiervan is van groot belang om continu accuraat te kunnen inspelen op de noden van de klant. Het doel van deze studie is driedelig. In eerste instantie geeft ze een globaal overzicht van de resultaten van alle uitgevoerde enquêtes zoals voorzien binnen het beheerscontract. In tweede instantie geeft de studie duiding bij de geobserveerde resultaten. Tot slot wordt de modal split van zeven representatieve stations (Arlon, Denderleeuw, Etterbeek, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Mechelen en Oostende) in detail geëvalueerd.

De eerste modal split onderzoeken dateren van 2006 met het district Noordwest als pionier. Ondertussen zijn al 83 stations onderzocht waarbij meer dan 183 000 mensen zijn ondervraagd. Deze gegevens zijn opgevraagd vanuit de toepassing "Stationsfiches". Dit is een interne database waarbinnen allerlei gegevens van elk Belgisch station worden verzameld. Voor aanvullende informatie is beroep gedaan op de kennis en expertise van mensen op het terrein.

De belangrijkste conclusie uit de studie is dat de ligging van een station een uitermate belangrijke rol speelt bij de keuze van het vervoermiddel. Hoe geconcentreerder de bevolking in de buurt van een station woont, hoe meer mensen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar het station zullen komen. Bij meer dan de helft van de onderzochte stations heeft de voetganger het grootste modale aandeel, wat duidelijk maakt dat de inplanting van de Belgische stations vrij centraal is in functie van het stads- of gemeentecentrum. Om bij te dragen aan een duurzame ontwikkeling dienen stations dus ook in de toekomst ingeplant te worden in de nabijheid van het stads- of gemeentecentrum.

Bij een weging van de modale aandelen ten opzichte van het aantal opstappende reizigers heeft de voetganger het grootste modale aandeel. Op de tweede plaats staan Tram Bus Metro. De keuze voor deze laatste modi hangt wel sterk samen met de dienstregeling en de mogelijkheid tot aansluiting met de trein. Daarenboven kunnen we stellen dat het gebruik van een vervoermiddel sterk bepaald wordt door het aanbod en/of zijn faciliteiten.

Bovenstaande conclusies worden bevestigd in het gedetailleerd onderzoek van de zeven stations. Daarnaast worden er per station nog een aantal specifieke verklaringen gegeven voor de modale verdeling.

Om het enquêteformulier nog meer accuraat te maken, worden in deze studie enkele aanbevelingen gegeven. De belangrijkste aanbeveling vormt de aanpassing van de terminologie voor- en natransport, omdat dit in het verleden tot nogal wat verwarring heeft geleid. Concreet stellen we voor om deze termen te vervangen door woonplaatsgebonden en activiteitsgebonden verplaatsing. In het enquêteformulier is een extra vraag toegevoegd om zowel

de woon- of activiteitplaats te weten te komen als de richting van de verplaatsing (herkomst of bestemming).

Bij de afname van de enquêtes opteren we voor een zekere systematiek; dit niet alleen met het oog op een correcte uitvoering van het beheerscontract, maar ook en zeker om de evolutie van de modale verdeling per station te kunnen opvolgen. Daarnaast kan nagegaan worden wat het effect is van de uitgevoerde investeringen en/of nieuwe investeringen noodzakelijk zijn.

Inhoud

Lijst van figuren en tabellen.....	xi
Lijst van gebruikte afkortingen.....	xiii
1 Doel	1
1.1. Doelstellingen.....	1
1.2. Onderzoeksdoel	1
2 Methodologie	3
2.1 Steekproef	3
2.2 Dataverzameling.....	3
2.3 Methodologie keuze stations.....	3
3 Globaal beeld van de modal split in België.....	7
3.1 Modal split in Belgische stations – cijfers	7
3.2 Modal split in Belgische stations - algemene vaststellingen	9
4 Modal split – Zeven stations in detail.....	11
4.1 Arlon.....	12
Grafische voorstelling.....	12
Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	13
Verklaringen modal split Arlon.....	15
Toekomstverwachtingen	16
4.2 Denderleeuw.....	18
Grafische voorstelling.....	18
Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	18
Verklaringen modal split.....	22
Toekomstverwachtingen	23
4.3 Etterbeek	24
Grafische voorstelling.....	24
Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	24
Verklaringen modal split.....	26
Toekomstverwachtingen	27
4.4 Gent-Sint-Pieters	28
Grafische voorstelling.....	28
Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	28
Verklaringen modal split.....	32
Toekomstverwachtingen	33

4.5	Hasselt.....	35
	Grafische voorstelling.....	35
	Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	35
	Verklaringen modal split.....	40
	Toekomstverwachtingen	41
4.6	Mechelen	42
	Grafische voorstelling.....	42
	Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	42
	Verklaringen modal split.....	47
	Toekomstverwachtingen	48
4.7	Oostende	50
	Grafische voorstelling.....	50
	Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi.....	50
	Verklaringen modal split.....	54
	Toekomstverwachtingen	55
5	Aanbevelingen Modal Split Enquête.....	57
6	Bibliografie	63
7	Bijlage.....	65

Lijst van figuren en tabellen

FIGUUR 1: GEWOGEN MODAL SPLIT BELGISCHE STATIONS – GRAFISCHE VOORSTELLING	9
FIGUUR 2: MODAL SPLIT – GRAFISCHE VOORSTELLING.....	11
FIGUUR 3: MODAL SPLIT – ARLON (DISTRICT ZUIDOOST, 2008).....	12
FIGUUR 4: LUCHTFOTO ARLON (GOOGLE, 2013).....	15
FIGUUR 5: VOORSTELLEN VOOR STATION ARLON (DISTRICT ZUIDOOST, 2008).....	16
FIGUUR 6: VERBETERPUNTEN – ARLON (DISTRICT ZUIDOOST, 2008).....	17
FIGUUR 7: MODAL SPLIT – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013A).....	18
FIGUUR 8: INFRASTRUCTUURPLAN (TOESTAND OP 03/06/2010) – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013B)	18
FIGUUR 9: LUCHTFOTO – DENDERLEEUEW (GOOGLE, 2013).....	22
FIGUUR 10: REIZIGERSSTUGGESTIES – DENDERLEEUEW (DISTRICT NOORDWEST, 2013A)	23
FIGUUR 11: MODAL SPLIT – ETTERBEEK (DISTRICT CENTRUM, 2008)	24
FIGUUR 12: LUCHTFOTO – ETTERBEEK (GOOGLE, 2013).....	26
FIGUUR 13: MODAL SPLIT – GENT-SINT-PIETERS (STATIONSFICHES, 2013A)	28
FIGUUR 14: LUCHTFOTO - GENT-SINT-PIETERS (GOOGLE, 2013).....	32
FIGUUR 15: LUCHTFOTO PROJECTGEBIED GENT-SINT-PIETERS (PROJECT GENT-SINT-PIETERS, 2013D).....	33
FIGUUR 16: LUCHTFOTO NIEUWE FIETSPADEN (PROJECT GENT-SINT-PIETERS 2013D)	34
FIGUUR 17: MODAL SPLIT – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013A)	35
FIGUUR 18: INFRASTRUCTUURPLAN (TOESTAND OP 12/05/2010) – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013B)	35
FIGUUR 19: LUCHTFOTO - HASSELT (GOOGLE, 2013)	40
FIGUUR 20: REIZIGERSSTUGGESTIES HASSELT – DISTRICT NOORDOOST (2010)	41
FIGUUR 21: MODAL SPLIT – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013)	42
FIGUUR 22: INFRASTRUCTUURPLAN (TOESTAND 2010) – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013B)	42
FIGUUR 23: LUCHTFOTO – MECHELEN (GOOGLE, 2013).....	47
FIGUUR 24: LUCHTFOTO PROJECTGEBIED MECHELEN (MECHELEN IN BEWEGING, 2013)	48
FIGUUR 25: MODAL SPLIT – OOSTENDE (STATIONSFICHES, 2013)	50
FIGUUR 26: INFRASTRUCTUURPLAN (TOESTAND OP 15/07/2012) – OOSTENDE (STATIONSFICHES, 2013B)	50
FIGUUR 27: LUCHTFOTO - OOSTENDE (GOOGLE, 2013)	54
FIGUUR 28: LUCHTFOTO PROJECTGEBIED OOSTENDE (GRONTMIJ, 2010).....	55
FIGUUR 29: VOORSTEL REALISATIE STATIONSOMGEVING - TREIN-, TRAM- EN BUSPERRONS PAL NAAST ELKAAR (AGSO, 2008)	56
TABEL 1: STATIONSINDELING ZOALS BEPAALD DOOR DE DIRECTIE STATIONS	4
TABEL 2: MODAL SPLIT BELGISCHE STATIONS (STATIONSFICHES, 2013A).....	7
TABEL 3: FIETSENSTALLING (TOESTAND OP 19/03/2013) – ARLON (STATIONSFICHES, 2013B).....	13
TABEL 4: AANBOD TBM – ARLON (TEC, 2013).....	13
TABEL 5: TREINAANBOD – ARLON (TIME-IN, 2013)	14
TABEL 6: PARKING (TOESTAND OP 19/03/2013) – ARLON (STATIONSFICHES, 2013D)	14
TABEL 7: PERSONEELSPARKING (TOESTAND OP 19/03/2013) – ARLON (STATIONSFICHES, 2013D)	15
TABEL 8: FIETSENSTALLING (TOESTAND OP 03/06/2010) – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013B).....	19
TABEL 9: STALLING VOOR MOTO'S (TOESTAND OP 03/06/2010) – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013B).....	19
TABEL 10: AANBOD TBM – DENDERLEEUEW (DE LIJN, 2013).....	19
TABEL 11: TREINAANBOD – DENDERLEEUEW (TIME-IN, 2013).....	20
TABEL 12: PARKING (TOESTAND OP 03/06/2010) – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013D)	21
TABEL 13: PERSONEELSPARKING (TOESTAND OP 03/06/2010) – DENDERLEEUEW (STATIONSFICHES, 2013D)	21
TABEL 14: FIETSENSTALLING (TOESTAND OP 05/01/2012) – ETTERBEEK (STATIONSFICHES, 2013B).....	24
TABEL 15: AANBOD TBM – ETTERBEEK	25
TABEL 16: TREINAANBOD – ETTERBEEK (TIME-IN, 2013)	25
TABEL 17: PARKING (TOESTAND OP 05/01/2012) – ETTERBEEK (STATIONSFICHES, 2013D)	26
TABEL 18: FIETSENSTALLING (TOESTAND 31/10/2012) – GENT-SINT-PIETERS (STATIONSFICHES, 2013B).....	28
TABEL 19: AANBOD TBM – GENT-SINT-PIETERS (DE LIJN, 2013).....	29
TABEL 20: TREINAANBOD – GENT-SINT-PIETERS (TIME-IN, 2013)	30
TABEL 21: PARKING (TOESTAND OP 31/10/2012) – GENT-SINT-PIETERS (STATIONSFICHES, 2013D)	31
TABEL 22: PERSONEELSPARKING (TOESTAND 31/10/2012) – GENT-SINT-PIETERS (STATIONSFICHES, 2013D).....	32
TABEL 23: FIETSENSTALLING (TOESTAND OP 12/05/2010) – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013B).....	36
TABEL 24: STALLING VOOR MOTO'S (TOESTAND OP 12/05/2010) – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013B).....	36
TABEL 25: AANBOD TBM – HASSELT (DE LIJN, 2013).....	37
TABEL 26: TREINAANBOD – HASSELT (TIME-IN, 2013)	38
TABEL 27: PARKING (TOESTAND OP 12/05/2010) – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013D)	39
TABEL 28: PERSONEELSPARKING (TOESTAND OP 12/05/2010) – HASSELT (STATIONSFICHES, 2013D)	39
TABEL 29: FIETSENSTALLING (TOESTAND 2010) – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013B).....	43
TABEL 30: STALLING VOOR MOTO'S (TOESTAND 2010) – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013B).....	43
TABEL 31: AANBOD TBM – MECHELEN (DE LIJN, 2013).....	44

TABEL 32: TREINAANBOD – MECHELEN (TIME-IN, 2013)	45
TABEL 33: PARKING (TOESTAND OP 23/03/2012) – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013D)	46
TABEL 34: PERSONEELSPARKING (TOESTAND OP 23/03/2012) – MECHELEN (STATIONSFICHES, 2013D)	46
TABEL 35: FIETSENSTALLING (TOESTAND 2010) – OOSTENDE (DISTRICT NOORDWEST, 2013B)	51
TABEL 36: STALLING VOOR MOTO'S (TOESTAND 2010) – OOSTENDE (DISTRICT NOORDWEST, 2013B)	52
TABEL 37: AANBOD TBM – OOSTENDE (DE LIJN, 2013).....	52
TABEL 38: TREINAANBOD – OOSTENDE (TIME-IN, 2013).....	53
TABEL 39: PARKING (TOESTAND 2011) – OOSTENDE (STATIONSFICHES, 2013D).....	53
TABEL 40: PERSONEELSPARKING (TOESTAND 2011) – OOSTENDE (STATIONSFICHES, 2013D)	54

Lijst van gebruikte afkortingen

Reizigerstreinen	
IC	Intercitytrein
IR	Interregiotrein
L	Stoptrein
P	Piekuurtrein
Andere afkortingen	
K&R	Kiss and Ride = “zoenzone”
Nvt	Niet van toepassing
NZV	Noord-Zuidverbinding
PBM	Personen met Beperkte Mobiliteit
TBM	Tram Bus Metro

Modal split van de klanten in de Belgische stations

Voor de spoorwegonderneming staat de klant centraal. Het station vormt voor deze klant het contactpunt met de NMBS-groep in het algemeen en met het product 'trein' in het bijzonder. Het station vervult een belangrijke rol voor de klant, die in de loop der tijd geëvolueerd is. Vroeger kwam men er hoofdzakelijk om de trein te nemen; nu gaat een bezoek echter veel verder. Veel klanten komen er bijvoorbeeld ook omdat het een aangename omgeving is met winkels en andere dienstverlening of om anderen te ontmoeten. Het station maakt daarnaast deel uit van het bruisende stadsleven en functioneert als een toegangspoort. Voor de klant is het zowel de toegang naar de trein als naar de stad. Hierbij wordt een station gezien als een intermodaal knooppunt; een plaats waar naadloos overgeschakeld kan worden op verschillende vervoersmodi. De toegang tot het station dient daarom op een zo efficiënt mogelijke manier georganiseerd te worden. De kennis over de manier waarop de klant van en naar het station komt, is dus van primordiaal belang.

In het eerste hoofdstuk zullen we het hebben over de doelstellingen en de onderzoeksdoelen van deze studie. In het tweede hoofdstuk bespreken we de methodologie; welke mensen werden ondervraagd, hoe werden de gegevens verzameld en op basis waarvan werd een aantal stations gekozen om dieper in te gaan op hun modal split? In het derde hoofdstuk bekijken we het globale beeld van de modal split van de Belgische stations. We zullen hierbij ook een aantal algemene vaststellingen benadrukken. In het vierde hoofdstuk bekijken we meer in detail de modal split van zeven specifiek gekozen stations. In het vijfde hoofdstuk, ten slotte, worden een aantal aanbevelingen voor de toekomst geformuleerd.

1 Doel

In dit eerste hoofdstuk gaan we dieper in op de doelstellingen van deze studie. Daarnaast bespreken we het onderzoeksdoel.

1.1. Doelstellingen

- Een overzicht geven van de modal split in alle stations waar modal split enquêtes werden gevoerd.
- Duiding geven bij de geobserveerde resultaten van de modal split.
- In detail bespreken van de modal split van een aantal interessante stations en een verklaring geven voor de bestaande modal split per geobserveerd station.



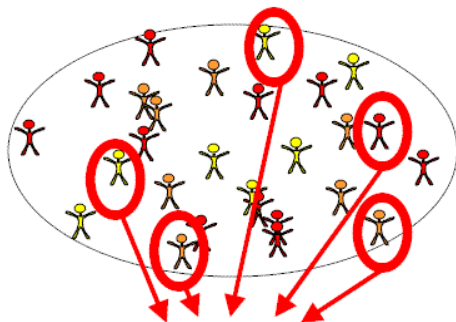
1.2. Onderzoeksdoel

Bij deze studie maken we zowel gebruik van beschrijvend als verklarend onderzoek. In eerste instantie willen we een beeld geven van de modal split; ten eerste in het algemeen en ten tweede in het bijzonder voor een aantal interessante stations. Dit is het *beschrijvend* onderzoek. In tweede instantie proberen we een *verklaring* te zoeken voor de resultaten van het modal split onderzoek in het algemeen en voor de resultaten van het modal split onderzoek die zich voordoen in elk van de in detail bestudeerde stations.

2 Methodologie

In dit hoofdstuk bepalen we de steekproef. We leggen uit op welke manier de data werden verzameld en geven mee op welke wijze de stations werden gekozen, waarvan de modal split nader werd onderzocht.

2.1 Steekproef



Het doel van deze studie is om de modal split bij stationsbezoekers na te gaan. Het spreekt dus voor zich dat enkel de stationsbezoekers deel uitmaken van de te onderzoeken populatie. Het is echter onmogelijk om de volledige populatie te ondervragen. Daarom werd bij de afgenomen enquêtes slechts een deel van de stationsbezoekers ondervraagd. Een overzicht van het aantal gevoerde enquêtes per station vindt men terug in tabel 2 (infra). Er werden in totaal meer dan 183 000 klanten ondervraagd in de periode van 31 maart 2006 tot en met 10 januari 2013. Voor elk station zijn dit de meest recente gegevens. Voor een overzichtstabel verwijzen we ook door naar de hierboven vernoemde tabel.

2.2 Dataverzameling

Om een algemeen beeld te krijgen van de modal split in alle stations, werd gebruik gemaakt van de stationsfiches en van de enquêtes uitgevoerd door de betreffende districten. Voor ontbrekende gegevens werd contact opgenomen met spoorwegpersoneel van het desbetreffende district. In totaal hebben we gegevens van *83 Belgische stations*.

Voor een diepgaandere analyse van de modal split van bepaalde stations deden we beroep op de kennis en expertise van medewerkers van de directie Stations. Op 26 februari 2013 voerden we een gesprek met Steven Dejaeghere.

2.3 Methodologie keuze stations

Zoals eerder vermeld gaan we in hoofdstuk 4 dieper in op de modal split van een aantal gekozen stations. Deze keuze is gebaseerd op:

- het aantal beschikbare gegevens van het station met het oog op de betrouwbaarheid; hoe meer gegevens, hoe hoger de betrouwbaarheid;
- de geografische verdeling/spreiding; zowel stations in Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaanderen als Wallonië;
- opdeling per categorie zoals bepaald door de directie Stations (zie tabel 1);
- representativiteit van de cijfers met betrekking tot het aantal opstappende reizigers.

Uit een studie bleek dat de stations kunnen opgedeeld worden volgens bepaalde eigenschappen. Zo bekomt de directie Stations de volgende categorieën:

<p>Internationaal Station Brussel-Zuid</p>		<p>Eigenschappen station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het voornaamste internationale station met Thalys en Eurostar en belangrijk bestemmingsstation • Station goed bereikbaar via het openbaar vervoer <p>Stations: Brussel-Zuid</p>
<p>Bestemmingsstations</p>		<p>Eigenschappen station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stations in Brussel • Weinig behoefte aan parkeercapaciteit voor pendelaars • Goed bereikbaar via het openbaar vervoer • Beschikbaarheid van privé parkings <p>Stations: Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Congres, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg, Etterbeek</p>
<p>Stations in grote steden</p>		<p>Eigenschappen station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertrek-, transit- en bestemmingsstations, stopplaats voor internationale treinen • In het centrum of dichtbij het centrum van grote steden • Goede verbinding met openbaar vervoer • Stadsparkings zijn meestal betalend <p>Stations: Antwerpen-Centraal, Brugge, Charleroi-Sud, Gent-St.-Pieters, Leuven, Liège-Guillemins, Mechelen, Mons, Namur</p>
<p>Vertrek stations</p>		<p>Eigenschappen station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stations en onbewaakte stopplaatsen met vertrek richting Brussel (incl. GEN) • Stations in de rand van grote steden • Grote behoefte aan parkingcapaciteit door het hoge aantal pendelaars <p>Stations: Aalst, Braine-l'Alleud, Denderleeuw, Dendermonde, Nivelles, Ottignies, Vilvoorde, Zottegem, Antwerpen-Berchem, Gembloux, Gent-Dampoort</p>
<p>Stations in middelgrote en kleine steden</p>		<p>Eigenschappen station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stations en onbewaakte stopplaatsen, zowel vertrek- als bestemmingsstations, in of dichtbij een stadscentrum • De noden zijn afhankelijk van de bevolkingsdichtheid, de kwaliteit van het openbaar vervoer en het lokale parkeerbeleid <p>Stations: Arlon, Ath, Hasselt, Kortrijk, Libramont, Oostende, Sint-Niklaas, Tournai</p>

Tabel 1: Stationsindeling zoals bepaald door de directie Stations

Uit de aspecten waarmee we rekening hebben gehouden, komt de volgende keuze voort:

- Categorie *Bestemmingsstations*: Etterbeek
- Categorie *Stations in grote steden*: Gent-Sint-Pieters, Mechelen
- Categorie *Vertrekstations*: Denderleeuw
- Categorie *Stations in middelgrote en kleine steden*: Arlon, Hasselt, Oostende



Etterbeek



Gent-Sint-Pieters



Mechelen



Oostende



Arlon



Denderleeuw



Hasselt

3 Globaal beeld van de modal split in België

In dit derde hoofdstuk geven we een globaal beeld van de modal split van de klanten van de Belgische stations. Daarnaast worden er ook een aantal vaststellingen opgesomd met betrekking tot de modal split van de Belgische stations.

3.1 Modal split in Belgische stations – cijfers

Station	District	Datum enquête	# onder-vraagden	# opstappende reizigers (2012)	Te voet	Fiets	TBM	Trein	Moto	Autosolist	Taxi	K&R	Carpool	Andere
AALST	Noordwest	19/04/2006	6.005	7.732	39,68%	6,91%	11,76%	24,98%	0,57%	11,21%	0,00%	4,86%	0,02%	0,02%
AALTER	Noordwest	15/03/2007	1.977	2.114	25,09%	28,63%	6,42%	0,00%	1,01%	26,20%	0,00%	12,65%	0,00%	0,00%
ANS	Zuidoost	16/11/2010	133	977	23,31%	2,26%	9,77%	2,26%	0,75%	41,35%	0,00%	15,04%	5,26%	0,00%
ANTWERPEN-BERCHEM	Noordoost	20/04/2010	746	12.550	23,46%	37,94%	15,15%	5,63%	0,13%	12,73%	0,13%	4,83%	0,00%	0,00%
ANTWERPEN-CENTRAAL	Noordoost	16/06/2011	238	33.641	43,70%	13,45%	13,87%	10,08%	0,00%	5,04%	0,42%	1,26%	0,00%	12,18%
ARLON	Zuidoost	18/04/2008	275	3.695	13,82%	0,36%	4,73%	2,55%	0,36%	70,55%	0,00%	4,00%	3,27%	0,36%
ASSE	Noordwest	05/02/2009	1.101	1.148	48,86%	4,54%	10,72%	0,00%	0,36%	23,25%	0,00%	12,26%	0,00%	0,00%
BEERNEM	Noordwest	11/12/2008	1.010	849	26,63%	23,27%	6,14%	0,00%	0,30%	16,44%	0,00%	27,23%	0,00%	0,00%
BEVEREN (WAAS)	Noordwest	03/03/2013	666	768	35,14%	30,48%	7,51%	0,00%	1,20%	18,17%	0,00%	7,51%	0,00%	0,00%
BLANKENBERGE	Noordwest	08/04/2008	1.381	1.246	61,33%	11,44%	17,89%	0,00%	0,58%	3,69%	0,07%	5,00%	0,00%	0,00%
BRAINE L'ALLEUD	Zuidwest	20/06/2011	NB	5.156	38,90%	3,90%	10,40%	3,00%	1,00%	30,90%	0,00%	7,90%	4,00%	0,00%
BRUGGE	Noordwest	18/10/2007	18.946	17.195	26,74%	17,62%	17,21%	22,02%	0,87%	10,89%	1,24%	3,42%	0,00%	0,00%
BUGGENHOUT	Noordwest	18/11/2008	763	651	38,93%	35,65%	1,05%	0,00%	0,39%	16,38%	0,00%	7,60%	0,00%	0,00%
BURST	Noordwest	10/01/2013	996	889	27,51%	7,83%	0,00%	0,00%	0,10%	47,79%	0,00%	16,77%	0,00%	0,00%
CHARLEROI-ZUID	Zuidwest	30/06/2012	NB	12.280	28,00%	1,20%	22,40%	12,50%	0,20%	22,40%	0,30%	8,50%	3,80%	0,70%
CINEY	Zuidoost	16/11/2010	360	2.012	30,28%	1,10%	8,89%	4,17%	0,56%	36,94%	0,00%	10,56%	6,67%	0,83%
DE PINTE	Noordwest	20/04/2010	1.584	1.489	33,02%	26,39%	0,32%	9,91%	0,19%	22,60%	0,00%	7,58%	0,00%	0,00%
DEINZE	Noordwest	10/10/2006	2.254	2.150	27,24%	25,24%	11,00%	0,00%	1,02%	24,00%	0,00%	11,49%	0,00%	0,00%
DENDERLEEUV	Noordwest	08/03/2007	8.942	8.813	8,90%	4,99%	1,66%	60,20%	0,31%	15,32%	0,00%	8,62%	0,00%	0,00%
DENDERMONDE	Noordwest	05/03/2009	6.866	5.598	20,84%	10,52%	7,06%	43,46%	0,48%	13,02%	0,00%	4,62%	0,00%	0,00%
DIEST	Noordoost	28/09/2010	662	2.711	3,17%	12,08%	14,80%	1,66%	0,00%	55,59%	0,15%	12,54%	0,00%	0,00%
DRONGEN	Noordwest	06/03/2006	491	467	33,20%	22,40%	0,00%	0,00%	0,00%	24,44%	0,00%	19,96%	0,00%	0,00%
EKLO	Noordwest	31/01/2006	752	870	66,36%	13,96%	5,98%	0,00%	0,27%	7,45%	0,00%	5,98%	0,00%	0,00%
ETTERBEEK	Centrum	14/04/2008	983	4.645	83,52%	0,71%	13,53%	0,61%	0,00%	0,92%	0,00%	0,71%	0,00%	0,00%
GENTBRUGGE	Noordwest	07/03/2006	462	517	61,26%	16,88%	0,00%	0,00%	0,00%	17,53%	0,00%	4,33%	0,00%	0,00%
GENT-DAMPOORT	Noordwest	01/03/2012	5.704	5.977	36,27%	28,75%	14,83%	8,77%	1,02%	8,36%	0,18%	2,21%	0,00%	0,00%
GENT-SINT-PIETERS	Noordwest	19/04/2007	40.384	53.954	22,16%	13,27%	30,29%	25,23%	0,45%	6,83%	0,31%	1,46%	0,00%	0,00%
GENVAL	Zuidoost	16/11/2010	242	1.681	26,86%	1,65%	6,61%	2,07%	0,00%	42,98%	0,00%	9,50%	6,61%	3,72%
GERAARDSBERGEN	Noordwest	18/03/2008	3.113	3.308	46,87%	2,79%	3,60%	11,73%	0,77%	18,44%	0,16%	15,64%	0,00%	0,00%
HAALBERT	Noordwest	27/04/2010	765	507	20,26%	24,97%	1,57%	0,00%	1,44%	37,12%	0,00%	14,64%	0,00%	0,00%
HALLE	Centrum	06/11/2008	1.242	4.726	41,30%	7,81%	7,73%	12,72%	0,72%	18,84%	0,00%	10,88%	0,00%	0,00%
HASSELT	Noordoost	12/05/2010	1.203	7.395	26,35%	9,89%	28,43%	12,47%	0,33%	15,13%	0,00%	7,40%	0,00%	0,00%
HEIST-OP-DEN-BERG	Noordoost	21/09/2010	322	1.743	12,73%	36,34%	12,73%	1,55%	0,93%	35,71%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
HERENTALS	Noordoost	23/11/2010	235	5.016	23,40%	26,38%	11,91%	9,79%	0,00%	23,83%	0,00%	4,68%	0,00%	0,00%
HERSTAL	Zuidoost	16/11/2010	81	485	45,68%	1,23%	16,05%	0,00%	0,00%	27,16%	0,00%	7,41%	2,47%	0,00%
IDEGEM	Noordwest	11/12/2012	277	219	58,12%	4,69%	0,00%	0,00%	0,00%	20,22%	0,00%	16,97%	0,00%	0,00%
IEPER	Noordwest	19/02/2008	992	1.148	44,46%	11,90%	17,64%	0,00%	0,30%	13,31%	0,00%	12,40%	0,00%	0,00%
INGELMUNSTER	Noordwest	17/04/2008	434	510	18,20%	36,87%	10,60%	0,00%	1,84%	15,90%	0,00%	16,59%	0,00%	0,00%
IZEGEM	Noordwest	06/03/2008	1.167	1.472	28,36%	34,62%	2,06%	0,00%	0,17%	17,40%	0,00%	17,40%	0,00%	0,00%
KNOKKE	Noordwest	16/02/2006	536	724	40,30%	21,83%	5,97%	0,00%	6,72%	13,25%	3,92%	8,02%	0,00%	0,00%
KOKSIJDE	Noordwest	18/11/2010	280	350	13,93%	9,64%	12,86%	0,00%	2,14%	26,43%	0,00%	35,00%	0,00%	0,00%
KORTRIJK	Noordwest	15/04/2008	10.746	10.457	29,17%	12,00%	16,07%	23,18%	0,81%	13,46%	0,50%	4,80%	0,00%	0,00%
LA HULPE	Zuidoost	16/11/2010	190	1.658	34,74%	5,79%	10,00%	0,53%	0,00%	31,57%	0,00%	7,89%	8,95%	0,53%
LANDEN	Noordoost	14/09/2010	928	3.363	22,52%	6,79%	9,91%	0,75%	0,65%	43,53%	0,00%	14,22%	1,62%	0,00%
LEUVEN	Noordoost	12/10/2010	1.345	29.732	24,16%	33,90%	18,59%	9,07%	1,04%	9,00%	0,00%	4,01%	0,07%	0,15%
LIBRAMONT	Zuidoost	16/11/2010	313	2.649	23,64%	1,60%	11,18%	10,22%	1,28%	34,19%	0,00%	9,27%	6,71%	1,91%
LICHTERVELDE	Noordwest	20/03/2006	3.139	2.812	6,79%	11,34%	2,61%	69,13%	0,54%	3,41%	0,00%	6,18%	0,00%	0,00%
LIEDEKERKE	Noordwest	04/12/2008	2.550	2.412	20,98%	15,73%	7,80%	0,00%	1,14%	34,20%	0,00%	20,16%	0,00%	0,00%
LIEGE GUILLEMINS	Zuidoost	16/11/2010	394	16.807	22,59%	2,54%	30,20%	17,51%	0,00%	18,53%	0,51%	3,55%	3,30%	1,27%

Tabel 2: Modal split Belgische stations (Stationsfiches, 2013a)

Station	District	Datum enquête	# ondervraagden	# opstappende reizigers (2012)	Te voet	Fiets	TBM	Trein	Moto	Autosolist	Taxi	K&R	Carpool	Andere
LIER	Noordoost	05/05/2009	792	5.432	37,12%	26,39%	6,44%	13,38%	0,13%	11,87%	0,00%	4,67%	0,00%	0,00%
LOKEREN	Noordwest	14/10/2008	4.753	4.917	26,40%	29,01%	7,51%	8,21%	0,34%	20,53%	0,00%	7,99%	0,00%	0,00%
LONDERZEEL	Noordwest	04/03/2008	631	506	20,60%	28,84%	8,56%	0,00%	1,90%	20,44%	0,00%	19,65%	0,00%	0,00%
LOUVAIN-LA-NEUVE	Zuidoost	16/11/2010	93	5.749	54,84%	3,23%	6,45%	12,90%	0,00%	8,60%	0,00%	6,45%	5,38%	2,15%
MECHELEN	Noordoost	17/04/2008	2.871	22.980	23,65%	27,03%	20,24%	3,66%	0,21%	20,10%	0,00%	5,12%	0,00%	0,00%
MELLE	Noordwest	08/03/2006	551	807	39,02%	31,58%	1,09%	0,00%	0,18%	15,43%	0,00%	12,70%	0,00%	0,00%
MERCHTEM	Noordwest	24/02/2011	945	925	39,68%	18,73%	0,11%	0,00%	0,42%	28,89%	0,00%	12,17%	0,00%	0,00%
MERELBEKE	Noordwest	09/10/2008	1.017	948	50,05%	18,98%	0,88%	0,00%	0,39%	20,26%	0,00%	9,44%	0,00%	0,00%
MORTSEL-OUDE-GOD	Noordwest	15/12/2009	203	686	34,98%	33,99%	3,45%	1,48%	0,49%	24,14%	0,00%	1,48%	0,00%	0,00%
NAMUR	Zuidoost	16/11/2010	396	18.649	42,98%	3,03%	24,58%	10,10%	0,51%	11,67%	0,00%	3,28%	3,05%	0,80%
NINOVE	Noordwest	25/11/2010	1.527	1.774	51,54%	5,63%	5,57%	0,00%	1,11%	25,28%	0,00%	10,87%	0,00%	0,00%
NOORDERKEMPEN	Noordoost	07/12/2010	247	960	1,21%	11,34%	26,32%	0,00%	0,40%	48,18%	0,00%	11,74%	0,81%	0,00%
OOSTENDE	Noordwest	14/03/2006	2.128	6.511	37,17%	14,57%	22,09%	0,00%	2,07%	16,07%	0,85%	7,19%	0,00%	0,00%
OTTIGNIES	Zuidoost	16/11/2010	400	17.240	19,75%	3,50%	13,75%	26,25%	0,50%	22,25%	0,00%	7,75%	6,00%	0,25%
OUDENAARDE	Noordwest	13/10/2010	4.054	3.606	46,67%	7,72%	9,23%	12,51%	0,35%	18,11%	0,00%	5,43%	0,00%	0,00%
RIXENSART	Zuidoost	16/11/2010	163	1.546	41,72%	3,68%	3,07%	1,23%	0,61%	26,39%	0,00%	16,56%	6,13%	0,61%
ROESLARE	Noordwest	08/02/2006	3.163	3.688	61,62%	14,51%	7,97%	0,00%	0,25%	11,48%	0,51%	3,67%	0,00%	0,00%
RONSE	Noordwest	29/04/2008	850	1.203	39,06%	7,29%	11,06%	0,00%	0,35%	12,12%	0,00%	30,12%	0,00%	0,00%
SINT-NIKLAAS	Noordwest	20/06/2006	3.973	7.122	35,24%	18,85%	15,76%	12,58%	0,76%	11,10%	0,15%	5,56%	0,00%	0,00%
SINT-TRUIDEN	Noordoost	18/05/2010	600	2.025	18,83%	10,17%	16,17%	1,17%	0,83%	37,33%	0,17%	14,83%	0,50%	0,00%
TEMSE	Noordwest	24/05/2011	649	633	26,96%	32,20%	3,24%	0,00%	0,92%	16,64%	0,00%	20,03%	0,00%	0,00%
TERNAT	Noordwest	29/01/2008	1.232	1.074	37,66%	15,42%	1,87%	0,00%	0,65%	30,68%	0,00%	13,72%	0,00%	0,00%
TIELT	Noordwest	22/04/2010	740	929	21,62%	24,46%	14,86%	0,00%	0,27%	23,38%	0,00%	15,41%	0,00%	0,00%
TIENEN	Noordwest	04/05/2010	1.568	4.639	18,62%	10,84%	10,46%	1,59%	0,32%	45,60%	0,00%	11,93%	0,38%	0,26%
TONGEREN	Noordoost	25/05/2010	241	698	39,00%	7,88%	8,71%	2,90%	0,00%	20,75%	0,00%	20,33%	0,41%	0,00%
TORHOUT	Noordwest	02/03/2010	2.117	2.452	48,84%	23,24%	7,61%	0,00%	0,80%	10,49%	0,00%	9,02%	0,00%	0,00%
VEURNE	Noordwest	10/04/2008	538	559	50,37%	13,01%	5,58%	0,00%	2,60%	14,13%	0,00%	14,31%	0,00%	0,00%
WAREGEM	Noordwest	21/04/2009	1.815	2.450	23,69%	31,52%	6,39%	0,00%	0,06%	27,16%	0,00%	11,18%	0,00%	0,00%
WAVRE	Zuidoost	16/11/2010	33	1.142	36,36%	3,03%	15,15%	21,21%	0,00%	12,12%	0,00%	6,06%	6,07%	0,00%
WERVIK	Noordwest	16/10/2008	772	594	62,69%	19,56%	0,26%	0,00%	0,26%	5,44%	0,00%	11,79%	0,00%	0,00%
WETTEREN	Noordwest	10/03/2009	2.405	2.401	26,61%	13,72%	12,14%	0,00%	0,46%	33,43%	0,00%	13,64%	0,00%	0,00%
WILLEBROEK	Noordwest	03/02/2009	619	654	46,85%	20,68%	1,94%	0,00%	0,16%	18,09%	0,00%	12,28%	0,00%	0,00%
ZINGEM	Noordwest	08/01/2013	405	449	36,54%	25,19%	0,00%	0,00%	0,49%	21,98%	0,00%	15,80%	0,00%	0,00%
ZOTTEGEM	Noordwest	14/02/2008	6.433	5.758	29,71%	6,64%	13,66%	22,04%	0,16%	19,42%	0,02%	8,36%	0,00%	0,00%

Tabel 2: Modal split Belgische stations (Stationsfiches, 2013a) – Vervolg

In bovenstaande tabel staat de modal split per station afgebeeld. De tabel geeft met andere woorden weer hoe personen zich van/naar de Belgische stations verplaatsen.

De kolom "Datum enquête" staat voor het tijdstip waarop de klanten van het desbetreffende station ondervraagd werden over hun verplaatsingswijze. De kolom "# ondervraagden" toont het aantal ondervraagden dat per station op de datum van de enquête werd ondervraagd.

Onder de categorie "Andere" verstaan we o.a. ploofietsen, bedrijfsvervoer, skeelers... , i.e. alle vervoersmodi die niet op het enquêteformulier vermeld staan.

De gekleurde rijen duiden de stations aan die we gedetailleerder zullen bespreken in hoofdstuk 4.

De donkergroene cellen duiden per station de modus aan met het grootste modale aandeel. De lichtgroene cellen staan voor de modus met het tweede grootste modale aandeel.

3.2 Modal split in Belgische stations - algemene vaststellingen

Uit tabel 2 kunnen we afleiden dat in **meer dan de helft** van de geobserveerde stations de **voetganger** het grootste modale aandeel (donkergroen) heeft. Dit is toch wel een opmerkelijke vaststelling. Indien de tweede belangrijkste modus per station (lichtgroen) erbij genomen wordt, kan vastgesteld worden dat in 88% van de geobserveerde stations de voetganger primeert qua gekozen modus om zich van of naar het station te verplaatsen.

Indien we de belangrijkheid van de modi wegen ten opzichte van het aantal opstappende reizigers staat de **voetganger** op plaats 1. Op plaats 2 vinden we de **Tram Bus Metro**, op de voet gevolgd door de **auto** en de **fiets** (figuur 1).

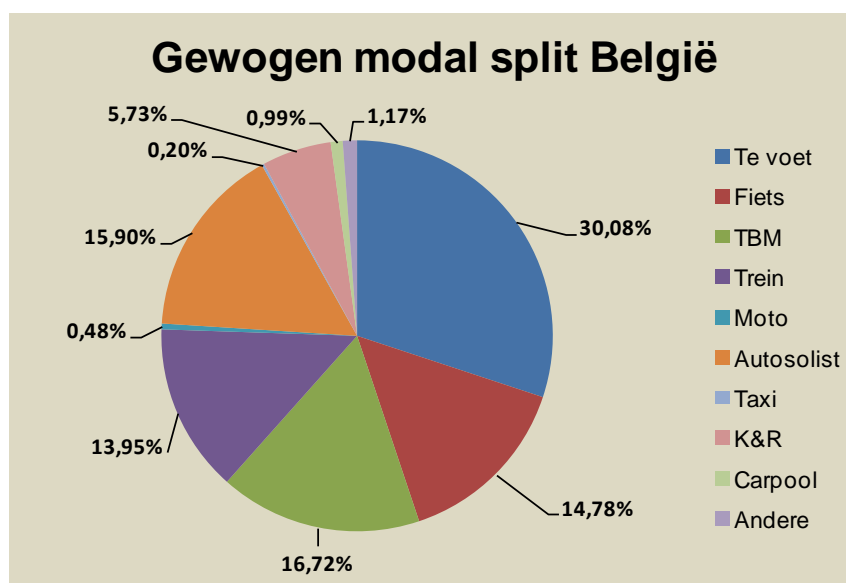
Verder zien we dat Lichtervelde, Denderleeuw, Dendermonde en Ottignies typische **overstapstations** zijn met respectievelijk een aandeel van de trein van 69,13%, 60,20%, 43,46% en 26,25%.

De **ligging van het station**, en bijgevolg de **afstand tot het station**, speelt een belangrijke rol bij de modale keuze. Hoe geconcentreerder het bevolkingsaantal in de nabijheid van het station, hoe meer mensen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer zullen komen. In dit verband kunnen we stellen dat er een kritische grens van 3 km bestaat indien we de auto en de fiets met elkaar vergelijken. Bij een afstand woonplaats-station kleiner dan 3 km opteert men eerder voor de fiets. Vanaf een afstand van 3 km opteren de meesten voor de auto.

Een andere vaststelling toont dat in **Vlaanderen** relatief meer mensen met de **fiets** naar het station komen dan in Wallonië omwille van de Vlaamse fietstraditie en fietsvriendelijkheid (weginrichting en landschap). De cijfers uit tabel 2 bevestigen dit.

Het gebruik van **tram/bus/metro** als modi om naar het station te komen, hangt sterk af van de **dienstregeling** en de daaruit voortvloeiende (gepaste) **aansluiting** met de trein.

Tot slot kunnen we stellen dat het **aanbod** van de bewuste modus en/of zijn faciliteiten, een sterke invloed heeft op de modale keuze. Met aanbod bedoelen we niet alleen de frequentie van het openbaar vervoer, maar ook goede aansluitingsmogelijkheden, het aanbod van parkeerplaatsen, zoenzones, fietsenstallingen ...

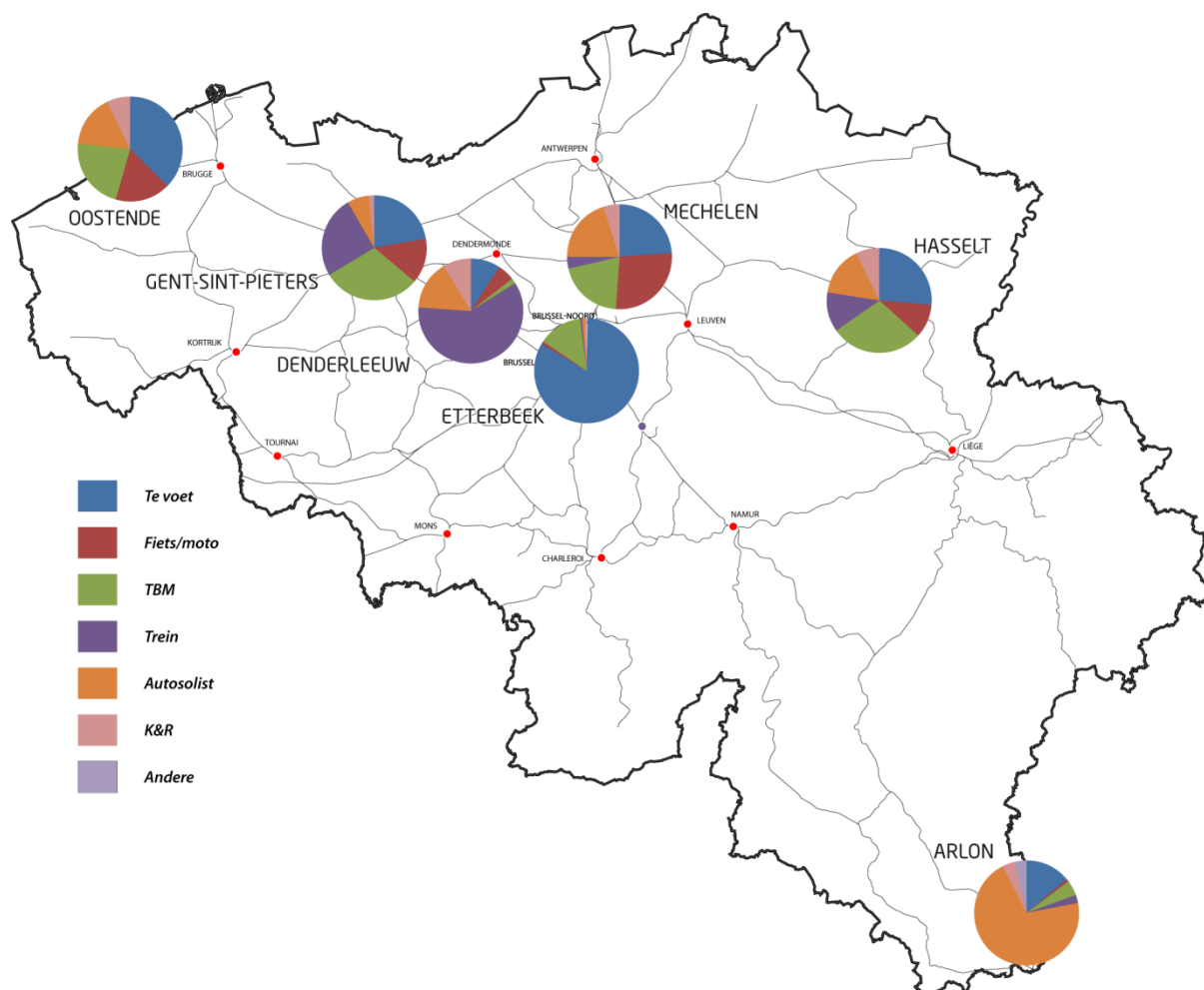


Figuur 1: Gewogen modal split Belgische stations – Grafische voorstelling

4 Modal split – Zeven stations in detail

Om beter te kunnen inspelen op de noden van de reiziger met betrekking tot de toegang tot het station, dienen we ons een beeld te vormen van de modal split; het aandeel van elke vervoersmodus, gebruikt door de reiziger om naar het station te komen. In dit hoofdstuk wordt in detail ingegaan op de modal split van zeven geselecteerde Belgische stations: Arlon, Denderleeuw, Etterbeek, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Mechelen en Oostende.

Op onderstaande kaart geven we een grafische voorstelling van de modal split voor elk van deze zeven stations. Daarna worden voor elk station achtereenvolgens de hierna opgesomde elementen besproken. In de eerste plaats wordt een grafische voorstelling van de modal split gegeven. In de tweede plaats bekijken we de huidige toestand van de voorziene faciliteiten en het aanbod in het station voor de verschillende modi. Dit kan immers een belangrijke rol spelen in de verklaring van de huidige modal split. Andere verklaringen worden nadien ook besproken. Ten slotte wordt een overzicht gegeven van de toekomstverwachtingen: geplande projecten en/of opmerkingen/aandachtspunten aangehaald door de geïnterviewde personen.

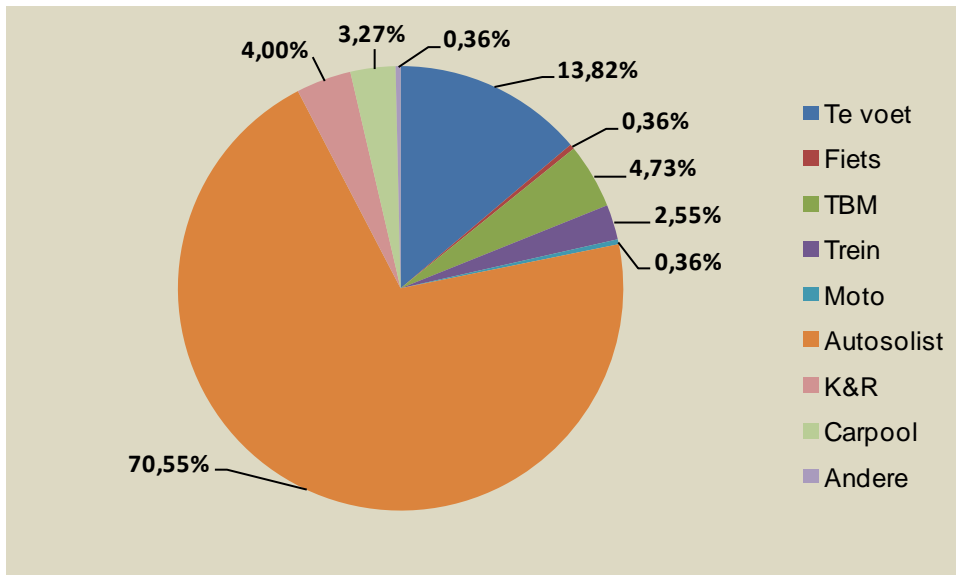


Figuur 2: Modal split – Grafische voorstelling

4.1 Arlon

In 2008 werden in dit station 275 mensen ondervraagd. Er stapten in dat jaar op een werkdag gemiddeld 3 356 mensen op de trein (in 2012: 3 695).

Grafische voorstelling



Figuur 3: Modal split – Arlon (District Zuidoost, 2008)

In Arlon is bijna $\frac{3}{4}$ weggelegd voor de **auto**, gevolgd door de voetganger. We willen er wel op wijzen dat er slechts 275 personen werden ondervraagd ten overstaan van 3 356 opstappende reizigers, waardoor bovenstaande percentages met omzichtigheid moeten geïnterpreteerd worden.



Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Aan de kant van de goederenkoer	6 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Eenvoudig
Niveau stationsparking	24	NMBS-Holding	Gratis	Geen Controle	Eenvoudig
Totaal	30				

Tabel 3: Fietsenstalling (toestand op 19/03/2013) – Arlon (Stationsfiches, 2013b)

Tram Bus Metro

TEC buslijn		# bussen per weekdag ¹	
		Heen	Terug
3	Arlon – Martelange	6	5
19	Arlon – Ethe – Virton	12	15
20	Arlon – Rachecourt – Saint-Léger	4	4
22	Arlon – Florenville	16	12
25	Service urbain Arlon Callemeyn – Hydrion	23 (richting Aller)	
26	Service urbain Arlon Semois – Galgenberg	54	27 (richting Place d'Yser)
28	Marbehan – Arlon	3	9
34	Arlon – Waltzing	6	1
56	Libramont – Habay – Arlon	3	5
72	Saint-Léger – Baranzy – Athus – Turpange – Arlon	7	9
80/1	Arlon – Luxembourg	8	7
80/2	Arlon – Steinfort – Luxembourg	2	
86	Arlon – Rodange	3	
167a	Arlon – Athus – Virton	18 + 4 (Express)	13
1011	Liège – Athus (Express)	2	4
	Andere		5
	Totaal	287	

Tabel 4: Aanbod TBM – Arlon (TEC, 2013)

“Andere” staat voor alle buslijnen waar per richting slechts één bus per dag rijdt.

Te voet

Stationsbezoekers kunnen het station binnenkomen langs de wachtruimte, langs de zij-ingang of langs de parking en de onderdoorgang.

¹ Aantal bussen per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Trein

Type	IC- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC	Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Namur – Arlon – Luxemburg	3	3
IC J	Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Ottignies – Namur – Arlon – Luxemburg	18	18
L	Libramont – Marbehan – Arlon	12	11
L	Libramont – Bertrix – Virton – Arlon	10	9
L	Arlon – Luxembourg	16	13
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
P	Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Namur – Libramont – Marbehan – Arlon	1	1
P	Arlon – Virton	2	2
P	Arlon – Marbehan – Jemelle	1	1
Totaal		121	

Tabel 5: Treinaanbod – Arlon (Time-in, 2013)

Taxi

Het station van Arlon biedt de mogelijkheid om een taxi te nemen.

Kiss & Ride²

Aan het station van Arlon is er geen duidelijke zoenzone. De meeste passagiers stappen uit voor het station of achter het station, langs de kant van de parking. Voorts stappen er ook nog enkele mensen uit op de parking, aan het rondpunt en aan de bushalte.

Autosolist en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Naast het stationsgebouw	105 (waarvan 3 PBM)	NMBS-Holding	Gratis voor reizigers, betalend voor niet-reizigers	Bewaking	Moeilijk
Goederenkoer	500 (waarvan 10 PBM)	NMBS-Holding	Gratis voor reizigers, betalend voor niet-reizigers	Bewaking	Eenvoudig
Parking Rue Goffeaux	75	NMBS-Holding	Gratis voor reizigers	Gesloten parking	Moeilijk
Stadsparking	40 (enkel voor reizigers)	Stad	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Totaal	720				

Tabel 6: Parking (toestand op 19/03/2013) – Arlon (Stationsfiches, 2013d)

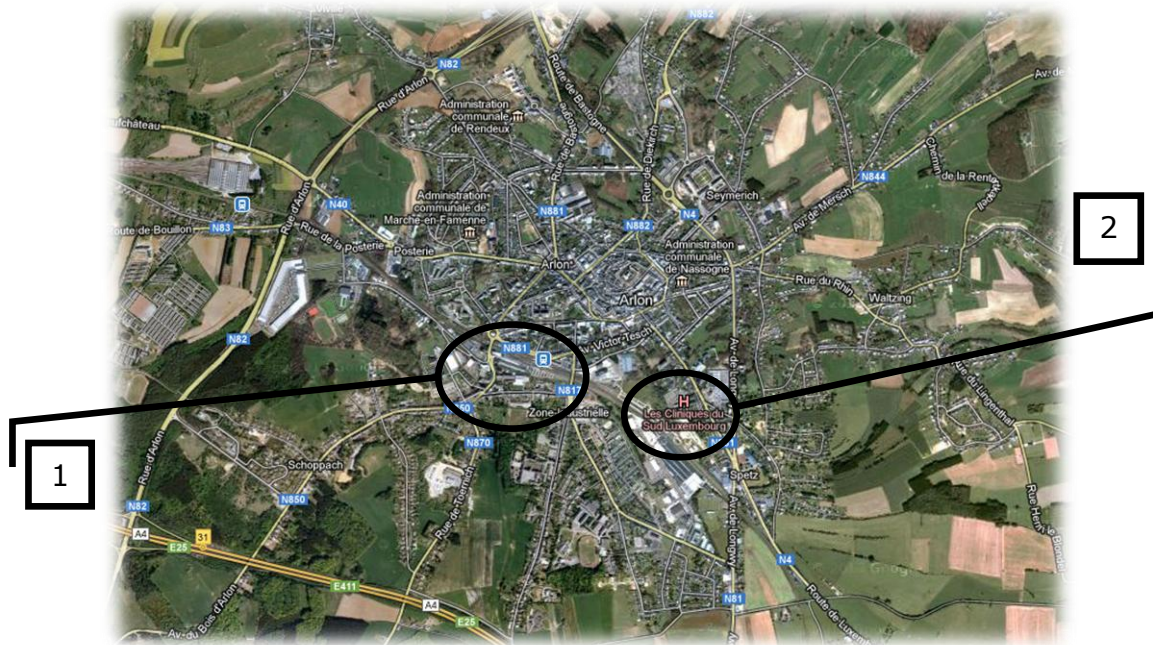
² District Zuidoost, 2008, Enquête Arlon

Personeelsparking

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Parking HCF	40	NMBS-Holding	Bewaking	Moeilijk
Totaal	40			

Tabel 7: Personeelsparking (toestand op 19/03/2013) – Arlon (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split Arlon



Figuur 4: Luchtfoto Arlon (Google, 2013)

Arlon bevindt zich volgens de opdeling van *Stations* in de categorie “**stations in middelgrote en kleine steden**”. Deze stations zijn zowel vertrek- als bestemmingsstations, in of dichtbij een stadscentrum. Dit kunnen we duidelijk afleiden uit de luchtfoto van **Arlon station (1)** en omgeving. Een belangrijk aansluitingspunt van werkgelegenheid nabij het station is “**les Cliniques du Sud Luxembourg**” (2). Daarenboven is Arlon een grensstation. Veel inwoners van Arlon verplaatsen zich naar hun werk in het Groothertogdom Luxemburg. Het station biedt de mogelijkheid om zich op een snelle manier met de trein te verplaatsen naar Namen, Brussel en Luxemburg.

Wanneer we kijken naar de modal split van het station van Arlon, merken we op dat bijna $\frac{3}{4}$ van de stationsbezoekers met de **auto** naar het station komt. De verklaring is het grote aanbod aan gratis parkeerplaatsen voor reizigers. We stelden eerder al dat indien het aanbod groot is, dat er een groter gebruik kan zijn van de betreffende modus. Verder merken we op dat het station in de nabijheid ligt van de E25-E411 (zie luchtfoto: linksonder). Deze goede bereikbaarheid vormt ook een verklaring voor het grote aantal autosolisten dat van/naar het station van Arlon komt.

Ook de **voetganger** heeft een groot aandeel in Arlon. Een verklaring hiervoor is de redelijk dichte bevolking rond het station van Arlon.

Omwille van het ontbreken van een fietstraditie in Wallonië en een minder fietsvriendelijke omgeving (reliëf) in vergelijking met Vlaanderen, heeft de **fiets** een te verwaarlozen aandeel in Arlon.

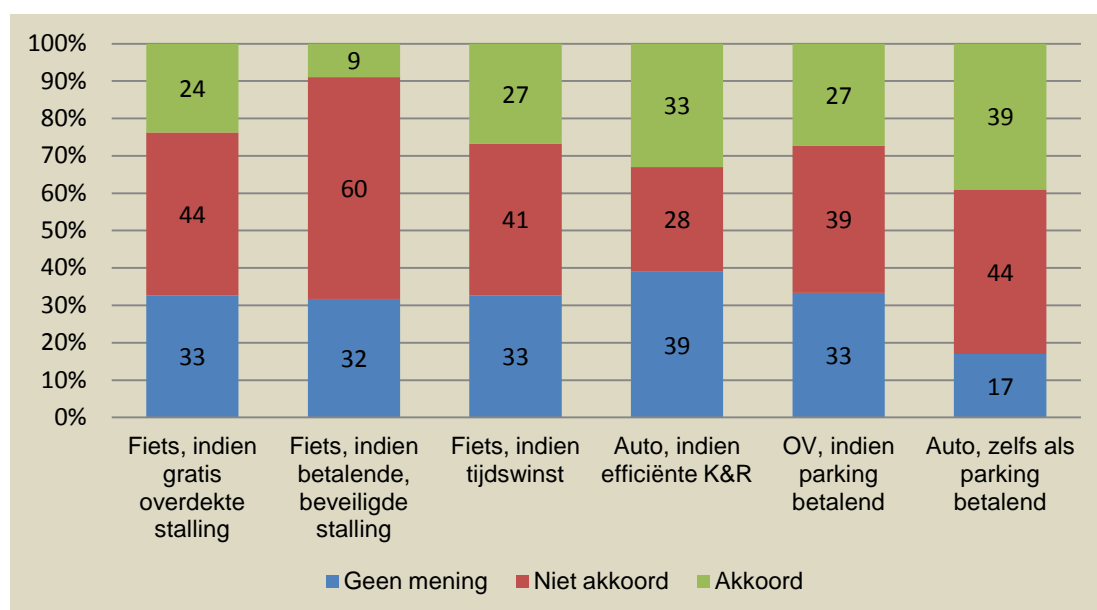
Ondanks het vrij grote aanbod aan **bussen (TBM)** van en naar het station van Arlon, is het modale aandeel eerder beperkt.

Uit de enquête komt naar voren wat de drie voornaamste redenen zijn om de **auto** te nemen om van/naar het station te rijden: op de eerste plaats omdat er *geen andere oplossing mogelijk* is (55% van de ondervraagden), op de tweede plaats omdat het de *snelste oplossing* is (40%) en op de derde plaats omdat het de *eenvoudigste oplossing* is (36%). Een andere reden die wordt aangegeven is het feit dat velen hun kinderen naar de crèche of naar de school brengen met de auto, alvorens de trein te nemen.

Voor de **voetganger** staan twee andere redenen in de top drie: het is de *eenvoudigste oplossing* (53%), het is de *voordeligste oplossing* (50%) en het is de *meest ecologische oplossing* (50%).

Toekomstverwachtingen

In de enquête werden enkele voorstellen gedaan met betrekking tot parkings, fietsen(stallingen) en zoenzones.

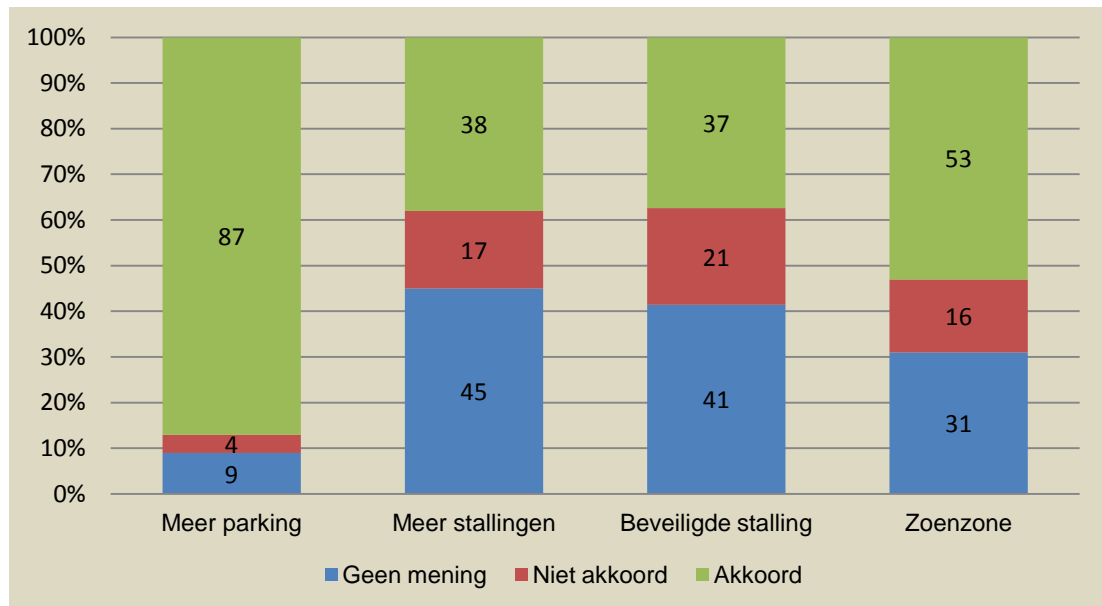


Figuur 5: Voorstellen voor station Arlon (District Zuidoost, 2008)

Ongeveer $\frac{1}{4}$ van de ondervraagden zou met de fiets naar het station van Arlon komen, mits verbetering van de faciliteiten (overdekte en beveiligde fietsenstalling) en/of als het tijdswinst oplevert. Dit zou deels verklaard kunnen worden door het ontbreken van een fietstraditie in Wallonië.

Indien de parking betalend wordt, zal een groot deel van de klanten toch nog met de wagen naar het station van Arlon komen. De auto zal dus, ondanks mogelijke financiële maatregelen, een belangrijk vervoermiddel blijven voor de NMBS-klanten die naar Arlon station gaan.

In dezelfde enquête werd ook de vraag gesteld waar er nog verbeteringen mogelijk zijn in en rond het station. De voornaamste verbeterpunten met betrekking tot de verschillende modi worden hieronder grafisch weergegeven.



Figuur 6: Verbeterpunten – Arlon (District Zuidoost, 2008)

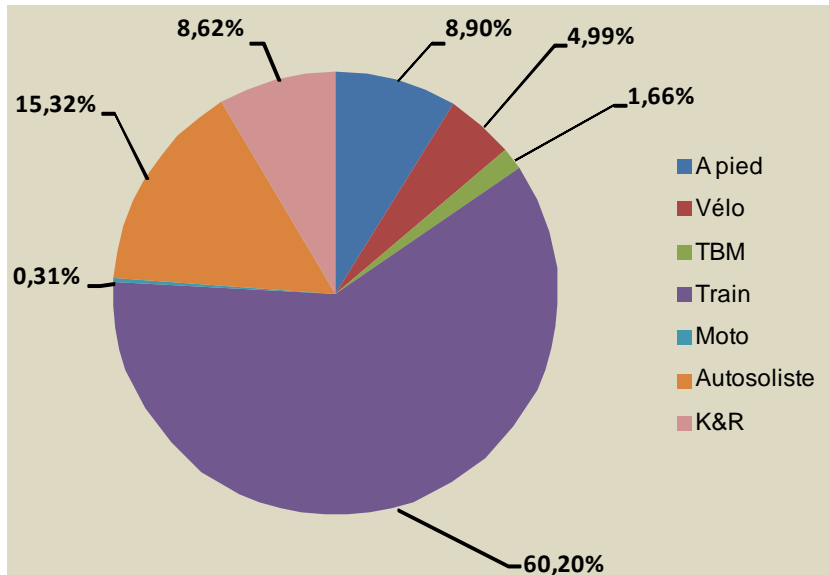
Het staat vast dat er duidelijk nood is aan meer parkings in het station van Arlon. Maar liefst 87% van de ondervraagden vindt dit een gepaste verbetering.

Voor wat betreft de fiets wensen iets minder dan 40% van de ondervraagden meer en beveiligde stallingen. Slechts 0,36% komt echter met de fiets naar het station. Het valt ook op dat meer mensen een mening hebben over zaken met betrekking tot de modus auto, als met zaken die betrekking hebben op de modus fiets.

4.2 Denderleeuw

Op 8 maart 2007 werden 8 942 klanten ondervraagd. In dat jaar namen in Denderleeuw op een werkdag gemiddeld 10 991 mensen de trein (in 2012: 8 813).

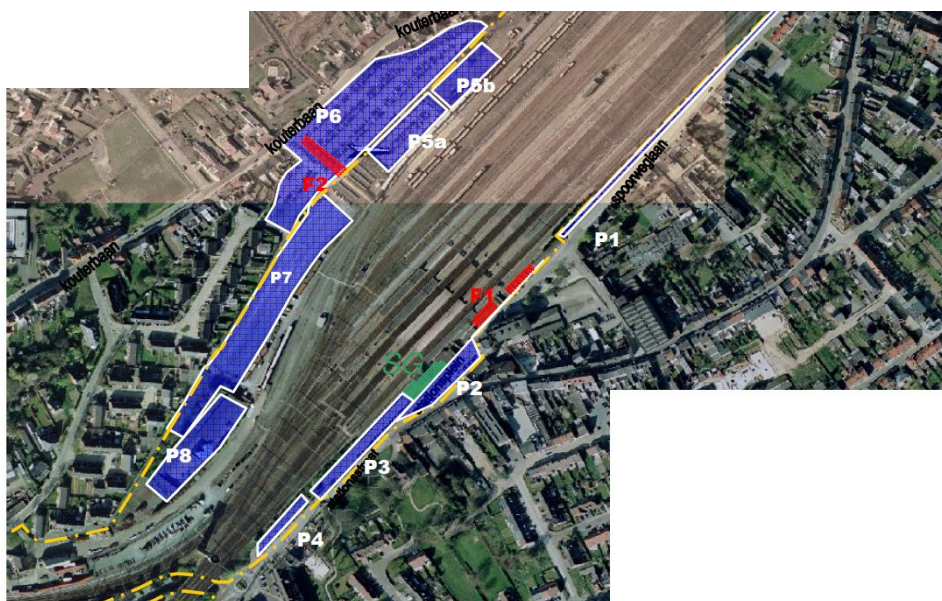
Grafische voorstelling



Figuur 7: Modal split – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013a)

Denderleeuw is, gezien het modale aandeel van de **trein**, duidelijk een overstapstation. De autobestuurder, de voetganger en de autopassagier (K&R) hebben in Denderleeuw nog een behoorlijk modaal aandeel.

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi



legende:

 P3	: (brom-)(motor-)fietsstallingen	 P1	: stationsgebouw
 P2	: autoparkings		: eigendomsgrens

Figuur 8: Infrastructuurplan (toestand op 03/06/2010) – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013b)

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Kant Kouterbaan, aan de onderdoorgang (F2)	522 (overdekt)	NMBS-Holding; beheerd door gemeente	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Voorzijde station, ter hoogte van de onderdoorgang (F1)	239 (overdekt)	NMBS-Holding; beheerd door gemeente	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Totaal	761				

Tabel 8: Fietsenstalling (toestand op 03/06/2010) – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013b)

Moto

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Voorzijde station, ter hoogte van de onderdoorgang	12 (overdekt)	NMBS-Holding; beheerd door gemeente	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Totaal	12				

Tabel 9: Stalling voor moto's (toestand op 03/06/2010) – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013b)

Tram Bus Metro

De Lijn buslijnen		# bussen per weekdag ³	
		Heen	Terug
31	Ninove – Denderleeuw – Aalst	14	14
32	Aalst – Denderleeuw – Aspelare – Ninove	11	13
33	Ninove – Aspelare – Denderleeuw Hemelrijk – Aalst	14	6
	Totaal		72

Tabel 10: Aanbod TBM – Denderleeuw (De Lijn, 2013)

Te voet

De voetganger kan het station binnenkomen via de wachtzaal, de grote en de kleine onderdoorgang langs de voorzijde van het station (Stationsplein). Tevens is er een ingang langs de achterzijde van het station (Kouterbaan).



³ Aantal bussen per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Trein

Type	IC-, IR- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC A	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Liège G. – Verviers – Welkenraedt – Eupen	1	1
IC K	Gent-Sint-Pieters – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – Leuven – Landen – Hasselt – Genk	18	18
IC L	Poperinge – Kortrijk – Zottegem – Denderleeuw – Brussel NZV – Dendermonde – (Sint-Niklaas)	18	18
IR h	Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – Brussel-Nationaal-Luchthaven	19	19
L	Aalst – Denderleeuw – Ninove – Geraardsbergen	17	17
L	Aalst – Denderleeuw – Liedekerke – Jette – Brussel NZV	18	19
L	Aalst – Denderleeuw – Liedekerke – Jette – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Braine-L'Alleud	13	13
L	Brussel-Zuid – Denderleeuw – Burst – Zottegem	19	18
L	Geraardsbergen – Ninove – Denderleeuw	8	8
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
P	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Denderleeuw – Brussel NZV	1	1
P	Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – (Schaarbeek)	4	3
P	Aalst – Denderleeuw – Jette – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg	1	
P	Aalst – Denderleeuw – Jette – Schaarbeek	1	1
P	(Geraardsbergen) – Denderleeuw – Jette – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek	1	1
P	(Gent-Sint-Pieters) – Aalst – Denderleeuw – Jette – Brussel NZV	3	3
P	Aalst – Denderleeuw – Jette – Simonis – Brussel-West	1	
P	(Kortrijk) – Oudenaarde – Zottegem – Denderleeuw – Brussel NZV – (Schaarbeek)	10	9
P	Geraardsbergen – Ninove – Denderleeuw – Aalst – (Gent-Sint-Pieters)	2	2
P	Denderleeuw – Ninove – Geraardsbergen	4	4
P	Geraardsbergen – Ninove – Denderleeuw – Gent-Sint-Pieters	1	1
P	Zottegem – Denderleeuw – Jette – Brussel NZV	2	2
	Totaal	320	

Tabel 11: Treinaanbod – Denderleeuw (Time-in, 2013)

Taxi⁴

Het station van Denderleeuw is vooraan voorzien van één parkingplaats voor taxi's.

Kiss & Ride

Aan het station van Denderleeuw is er geen duidelijke zoenzone.

⁴ NMBS Mobility (2013b)

Autosolisten en carpool

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Parking Spoorweglaan (P1)	93	Gemeente	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Stationsplein (P2)	18 (parkeerschijf) + 4 (kortparkeren) + 1 (taxi) = 23	NMBS-Holding; beheerd door gemeente	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Open parking Stationsstraat (P3)	4 (PBM) + 63 (betalende reizigers) = 67	NMBS-Holding; beheerd door NMBS	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Pendelparking Stationsstraat (P4)	17	NMBS-Holding, beheerd door gemeente	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Parking Kouterbaan (P6)	360 (waarvan 4 PBM)	Gemeente	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Reizigersparking (P7)	315	NMBS-Holding; beheerd door gemeente	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Parking Kolenkoer (P8)	170	NMBS-Holding	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Totaal	1 021				

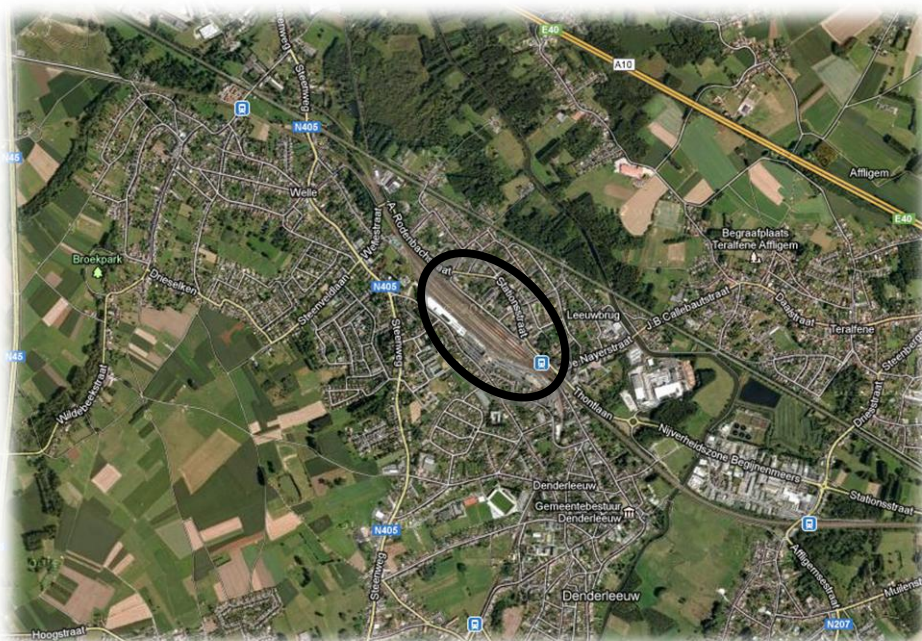
Tabel 12: Parking (toestand op 03/06/2010) – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013d)

Personeelsparking

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Open parking stationsstraat (P3)	4	NMBS-Holding; beheerd door NMBS	Bewaking	Moeilijk
Kouterbaan (P5a)	94	NMBS-Holding	Bewaking	Moeilijk
Kouterbaan (P5b)	52	NMBS-Holding	Bewaking	Moeilijk
Totaal	150			

Tabel 13: Personeelsparking (toestand op 03/06/2010) – Denderleeuw (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split



Figuur 9: Luchtfoto – Denderleeuw (Google, 2013)

Zoals al eerder vermeld is Denderleeuw een typisch **overstapstation**. Dit kunnen we opmerken aan de hand van de modal split waarbij de trein een aandeel van 60,20% heeft.

Volgens de indeling van *Stations* valt het **station van Denderleeuw** onder de categorie “**vertrekstations**”. Het gaat hier over stations (en onbewaakte stopplaatsen) met vertrek richting Brussel inclusief het GEN.

Ook de **auto** heeft een belangrijk aandeel. Van de 8 813 getelde reizigers, nemen 1 350 mensen de auto om naar het station te komen. De stelling dat een vertrekstation een grote behoefte heeft aan parkingplaatsen omwille van het hoge aantal pendelaars wordt hiermee bevestigd. De nabijheid van de E40 verklaart eveneens het grote aandeel van de autosolist die zich naar het station van Denderleeuw verplaatst (zie luchtfoto: rechtsboven). Daarnaast stellen we vast dat veel mensen de auto nemen omdat ze dan verschillende verplaatsingen kunnen combineren (winkelen, kinderen naar school brengen...). Ook het aandeel van de **autopassagier** is relatief groot. Hierbij zorgt het grote treinaanbod voor een aantrekkingskracht

Naast het modale aandeel van de autosolist en de autopassagier merken we ook een relatief groot aandeel van de **voetganger** op. Een belangrijke verklaring hiervoor is dat het station van Denderleeuw zeer centraal in de gemeente ligt en dat ze, na Gent, de meest dichtbevolkte gemeente van Oost-Vlaanderen is.

Het gematigd aandeel van de **fiets** kan o.a. verklaard worden door het heuvelachtig landschap. Het klein aandeel van **TBM** is te wijten aan het feit dat de bus geen alternatief biedt voor het transport van/naar het station. Specifiek voor Denderleeuw bedoelen we hiermee het zeer laag aanbod van bussen dat aan het station stopt. Ook het feit dat er geen gegarandeerde aansluiting met de trein is, biedt een verklaring.

Toekomstverwachtingen

Uit de meest recente onderzoeken volgen een aantal interessante suggesties van klanten van het Denderleeuwse station. In onderstaande grafiek hebben we de belangrijkste opmerkingen weergegeven. In totaal werd 712 keer een suggestie gegeven over mogelijke verbeteringen. Onderstaande percentages hebben betrekking op het aantal mensen dat achter deze suggestie staat in verhouding tot de 712 antwoorden.



Figuur 10: Reizigerssuggesties – Denderleeuw (District Noordwest, 2013a)

De ondervraagden wensen voornamelijk **meer en betere parkeerplaatsen**. We telden reeds 1 350 autosolisten die in de week naar het station komen. Zij kunnen gebruik maken van 1 171 parkeerplaatsen. Dit tekort wordt aangehaald in de reizigerssuggesties. De personen die betere parkeerplaatsen wensen, verwijzen voornamelijk naar de kant van de Kouterbaan, waar nog geen verharde parking is. Ook naar gratis en goedkoper parkeren is er een relatief hoge vraag.

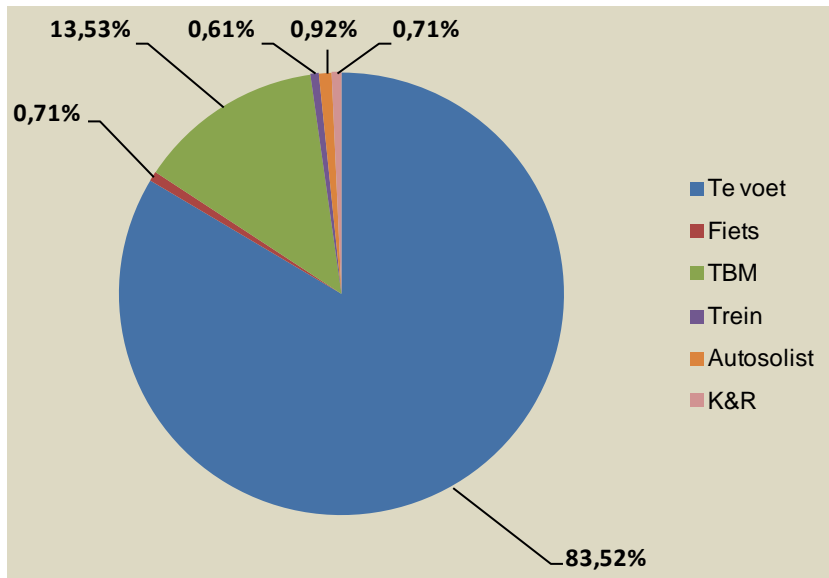
De fietser wenst vooral een **betere verlichting en camerabewaking** in en rond de fietsenstalling. Van controle is immers in geen van beide fietsenstallingen sprake.

Zoals eerder vermeld is er geen duidelijke **K&R strook** aanwezig. De vraag hiernaar is beperkt, maar kan gezien het relatief grote modale aandeel van reizigers die aan het station worden afgezet een verbetering zijn voor de verkeersveiligheid.

4.3 Etterbeek

In 2008 werden in Etterbeek 983 personen ondervraagd. In dat jaar stapten er per weekday gemiddeld 5 565 personen op de trein in Etterbeek (in 2012: 4 645).

Grafische voorstelling



Figuur 11: Modal split – Etterbeek (District Centrum, 2008)

In Etterbeek is de **voetganger** met 83,52% duidelijk koning. Ook TBM heeft nog een aanzienlijk aandeel van 13,53%.

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Voorperron	24 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Totaal	24				

Tabel 14: Fietsenstalling (toestand op 05/01/2012) – Etterbeek (Stationsfiches, 2013b)



Tram Bus Metro

MIVB tramlijnen ⁵		# trams per weekdag ⁶	
		Heen	Terug
7	Heizel – Vanderkindere	159	157
25	Rogier – Boondaal station	133	133
	Totaal	582	
MIVB buslijnen ⁵		# bussen per weekdag ⁶	
		Heen	Terug
95	Beurs – Heiligenborre	145	149
	Totaal	294	
De Lijn buslijnen ⁷		# bussen per weekdag ⁶	
		Heen	Terug
341	Etterbeek station – Huldenberg – Terlanen – Ottenburg – Waver	13	10
343	Etterbeek station – Hoeilaart – Overijse Maleizen	23	24
348	Etterbeek station – Overijse Maleizen – La Hulpe	22	24
349	Etterbeek station – Huldenberg – Ottenburg	12	14
	Totaal	142	
TEC buslijnen ⁸		# bussen per weekdag ⁶	
Con- forto	Louvain-la-Neuve – Wavre – Bruxelles (snelbus)		36
	Totaal aanbod TBM	1 054	

Tabel 15: Aanbod TBM – Etterbeek

Trein

Type	IR- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IR I	Binche – La Louvière-Sud – Braine-Le-Comte – Halle – Brussel NZV – Etterbeek – Ottignies – Louvain-la-Neuve-Université	17	18
L	Aalst – Denderleeuw – Liedekerke – Jette – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Braine-l'Alleud	13	13
L	Geraardsbergen – Halle – Moensberg – Etterbeek – Brussel-Luxemburg	14	14
L	Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Merode – Vilvoorde – Mechelen	13	13
L	Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Ottignies – Louvain-la-Neuve-Université	18	18
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
P	Schaarbeek – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Ottignies – Wavre	3	3

Tabel 16: Treinaanbod – Etterbeek (Time-in, 2013)

⁵ MIVB (2013)

⁶ Aantal bussen/trams per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

⁷ De Lijn (2013)

⁸ TEC (2013)

Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
P	(Poperinge) – Kortrijk - Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek	2	1
P	(Geraardsbergen) – Denderleeuw – Jette – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek	1	1
P	(Arlon) – Jemelle – Namur – Ottignies – Etterbeek – Brussel-Luxemburg – Brussel-Schuman – Brussel NZV	2	2
P	Châtelet – Charleroi-Sud – Nivelles – Braine-l'Alleud – Boondaal – Etterbeek – Brussel-Luxemburg – Brussel-Schuman – Schaarbeek	2	2
P	Charleroi-Sud – Fleurus – Ottignies – Etterbeek – Brussel-Luxemburg – Brussel-Schuman – Brussel NZV	2	2
P	Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek – Ottignies – Namur – Huy	1	
Totaal		175	

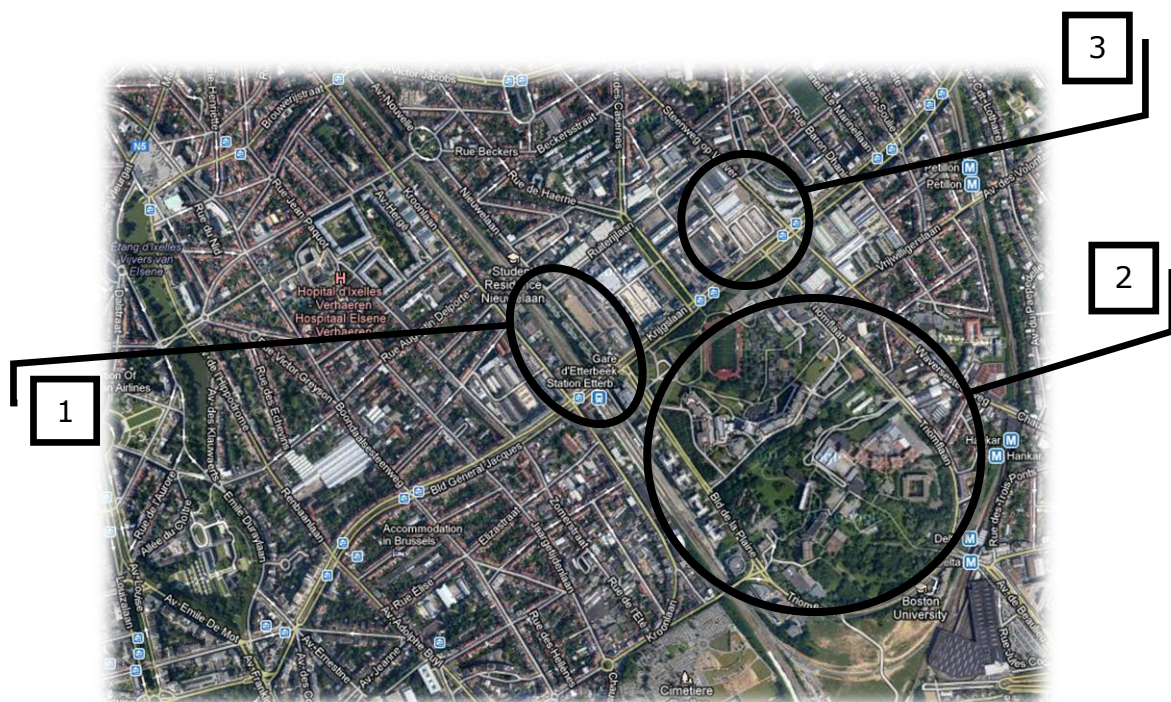
Tabel 16: Treinaanbod – Etterbeek (Time-in, 2013) – Vervolg

Autosolisten en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Pendelparking NMBS	2 (PBM) + 6 (gratis reizigers) = 8	NMBS-Holding	Gratis voor reizigers, betalend voor niet-reizigers	Bewaking	Moeilijk
Totaal	8				

Tabel 17: Parking (toestand op 05/01/2012) – Etterbeek (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split



Figuur 12: Luchtfoto – Etterbeek (Google, 2013)

Het station van **Etterbeek (1)** behoort tot de categorie “**bestemmingsstations**”. Het gaat hier over stations die ingeplant zijn op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het station telt per dag 4 645 opstappende reizigers. Hiervan vertrekt de overgrote meerderheid **te voet** vanuit het station naar de eindbestemming. Een verklaring hiervoor is de hoge bevolkingsdichtheid rondom het station. Ook de nabij gelegen **campus van de VUB (2)** en de **politiekazerne (3)** zijn belangrijke verklaringen voor het modale aandeel van de voetganger.

Omwille van de goede bereikbaarheid van het station en het relatief grote aanbod is het modale aandeel van **TBM** aanzienlijk groot.

Het modale aandeel van de **autosolist** is verwaarloosbaar. Een belangrijke reden hiervoor vinden we reeds terug in de categorisering van het station. Etterbeek is namelijk een bestemmingsstation en algemeen is geweten dat in bestemmingsstations weinig behoefte is aan parkeercapaciteit. Deze stations zijn voornamelijk de toegang tot het werk, waardoor vooral de verplaatsing tussen het station en de werkplaats van belang is. Auto's spelen algemeen gezien een marginale rol. Daarnaast is het voor reizigers zeer moeilijk om het station op een stipte manier met de auto te bereiken omwille van de drukte op de Generaal Jacqueslaan vlakbij het station van Etterbeek.

Ook de modale aandelen van de **fiets**, de **autopassagier** en de **trein** zijn verwaarloosbaar. Een reden voor het lage aantal treinoverstappers zou kunnen zijn, dat veel mensen een trein nemen richting één van de Brusselse hoofdstations en van daaruit gebruik maken van de bus of tram om tot in Etterbeek te geraken.

Toekomstverwachtingen

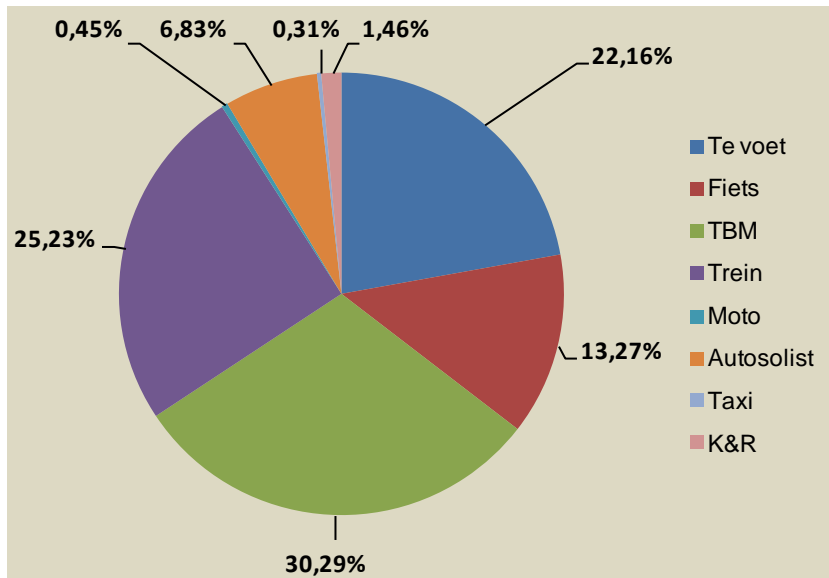
In het station van Etterbeek werden geen vragen gesteld met betrekking tot het toekomstbeeld van de reiziger. We kunnen hierover dus ook geen uitspraken doen.



4.4 Gent-Sint-Pieters

In het station van Gent-Sint-Pieters werden in 2007 40 384 personen ondervraagd. In dat jaar stapten per weekdag gemiddeld 44 670 reizigers op de trein (in 2012: 53 954).

Grafische voorstelling



Figuur 13: Modal split – Gent-Sint-Pieters (Stationsfiches, 2013a)

In Gent-Sint-Pieters zien we een evenwichtige modaal split. **TBM** hebben het grootste modale aandeel, gevolgd door de trein, de voetganger en de fiets. Ook de autosolist heeft nog een aanzienlijk modaal aandeel.

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Deel 1 nieuwe fietsenstalling (ondergronds)	1 639 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Onder infopunt type NMBS	180 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Geen
Onder infopunt	235 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Koningin Astridlaan	480 (niet overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Middelmatig
K.M. Hendrikaplein	490 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Fietsenstalling met toegangscontrole	624 (overdekt)	NMBS-Holding	Betalend	Slagbomen	Geen
Achter fietsenstalling met toegangscontrole	890 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig

Tabel 18: Fietsenstalling (toestand 31/10/2012) – Gent-Sint-Pieters (Stationsfiches, 2013b)

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Nabij fietspunt	605 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Smidselaan	85 (niet overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Koning Boudewijnstraat	115 (niet overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Koning Boudewijnstraat	55 (niet overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Hellende tuin/oud busstation	200 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Achterzijde station kant Ganzendries (type NMBS)	1 000 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Achterzijde station kant Ganzendries	600 (niet overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Totaal	7 198				

Tabel 18: Fietsenstalling (toestand 31/10/2012) – Gent-Sint-Pieters (Stationsfi-

Fietspunt – Stationsfiches (2013c)

Vzw Maxmobiel, Voskenslaan 27, 9000 Gent	Contactpersoon: Pieter Vercruyssen
Inhuldiging op 03 oktober 2007	Tel. 09/242.80.41 GSM: 0474/47.88.54

Blue-bike – Blue Mobility (2013)

In Gent-Sint-Pieters zijn er 40 blue-bikes aanwezig; 36 gewone en 4 elektrische blue-bikes.

Tram Bus Metro

De Lijn tramlijnen		# trams per weekdag ⁹	
		Heen	Terug
1	Gent Flanders Expo – Evergem Brielken	170	153
4	Gent Zwijnaardebrug – Gentbrugge Moscou	133	126
24	Gent-Sint-Pietersstation – Melle Leeuw	48	48
	Totaal	678	
De Lijn buslijnen		# bussen per weekdag ⁹	
		Heen	Terug
70	Oostakker – Gent – Zwijnaarde	34	31
71	Oostakker – Gent – Nazareth	15	16
72	Oostakker – Gent – Merelbeke Molenhoek	18	17
76	Wachtebeke – Lochirsti – Gent – De Pinte	35	33
77	Deinze – Gent – Lochristi – Beervelde	16	22
78	Zevegern – De Pinte – Gent – Lochristi – Lokeren	20	18
	Totaal	275	
	Totaal aanbod TBM	953	

Tabel 19: Aanbod TBM – Gent-Sint-Pieters (De Lijn, 2013)

⁹ Aantal bussen/trams per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Te voet¹⁰

Het station van Gent-Sint-Pieters is bereikbaar via verschillende plaatsen. Er is rechtstreekse toegang tot het hoofdgebouw via de hoofdingang langs de kant van het Koningin Maria Hendrikaplein en via de zij-ingang langs de kant van de oude tramtunnel. Rechtstreekse toegang tot de perrons is er via de oude tramtunnel en via de reizigerstunnel langs de kant van de Sint-Denijslaan.

Trein

Type	IC-, IR- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC A	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Liège-G. – Verviers – Welkenraedt – Eupen	19	19
IC C	(Moeskroen) – Kortrijk – Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	19	19
IC E	(Oostende) – Knokke – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Diest – Hasselt – Tongeren	19	18
IC G	Oostende – Brugge – Aalter – Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	17	17
IC K	Gent-Sint-Pieters – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – Leuven – Landen – Hasselt – Genk	18	18
IC P	Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	13	13
IC R	Brussel NZV – Vilvoorde – Mechelen – Lier – Herentals – Tielen – Turnhout	1	1
IR f	Kortrijk – Waregem – Deinze – Gent-Sint-Pieters – Dendermonde – Mechelen – Haacht – Leuven	20	18
IR h	Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – Brussel-Nationaal-Luchthaven	19	19
IR i	De Panne – Diksmuide – Lichtervelde – Tielt – Deinze – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Brussel-Nationaal-Luchthaven – Mechelen – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	18	18
L	Mechelen – Dendermonde – Wetteren – Gent-Sint-Pieters – Aalter – Brugge	19	20
L	Gent-Sint-Pieters – Gent-Dampoort – Wondelgem – Eeklo	16	17
L	Ronse – Oudenaarde – De Pinte – Gent-Sint-Pieters – Zottegem – Geraardsbergen	18	18
L	Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	1	1
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
P	(Poperinge) – Kortrijk – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Schaarbeek – (Leuven)	3	3
P	(Poperinge) – Kortrijk – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Brussel-Schuman – Brussel-Luxemburg – Etterbeek	1	

Tabel 20: Treinaanbod – Gent-Sint-Pieters (Time-in, 2013)

¹⁰ Project Gent-Sint-Pieters (2013b)

Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
P	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – (Schaarbeek – Leuven)	5	5
P	Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – (Schaarbeek)	1	5
P	Gent-Sint-Pieters – Aalter – Beernem – Brugge	4	3
P	Gent-Sint-Pieters – De Pinte – Deinze – Waregem – Kortrijk – (Poperinge)	5	2
P	Gent-Sint-Pieters – Aalst – Denderleeuw – Jette – Brussel NZV	2	2
P	Gent-Sint-Pieters – Gent-Dampoort – Wondelgem – Eeklo	2	1
P	Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Schoonaarde – Dendermonde – (Mechelen – Leuven)	1	2
P	Ronse – Oudenaarde – De Pinte – Gent-Sint-Pieters – Zottegem – Geraardsbergen	9	10
P	Gent-Sint-Pieters – De Pinte – Deinze – Tielt – Diksmuide – Veurne – De Panne	2	2
P	(Zeebrugge) – Brugge – Aalter – Gent-Sint-Pieters – Wetteren – Aalst	2	
Totaal		503	

Tabel 20: Treinaanbod – Gent-Sint-Pieters (Time-in, 2013) – Vervolg

Taxi¹¹

Taxi's staan ter beschikking op het Koningin Maria Hendrikaplein, voor de hoofdingang van het stationsgebouw aan de zijde van de Prinses Clementinalaan.

Kiss & Ride¹²

Aan het station van Gent-Sint-Pieters zijn 5 zoenzones: in de Astridlaan, op het Koningin Maria Hendrikplein, op de Ganzendries, in de Sint-Denijslaan en in de Voskenslaan.

Autosolisten en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Ondergrondse parking, verdieping -1	409 (betalende reizigers) + 22 (PBM) = 431	NMBS-Holding	Betalend	Slagbomen	Geen
Ondergrondse parking, verdieping -2	710 (betalende reizigers) + 12 (PBM) = 722	NMBS-Holding	Betalend	Slagbomen	Geen
Totaal	1 153				

Tabel 21: Parking (toestand op 31/10/2012) – Gent-Sint-Pieters (Stationsfiches, 2013d)

¹¹ Project Gent-Sint-Pieters (2013a)

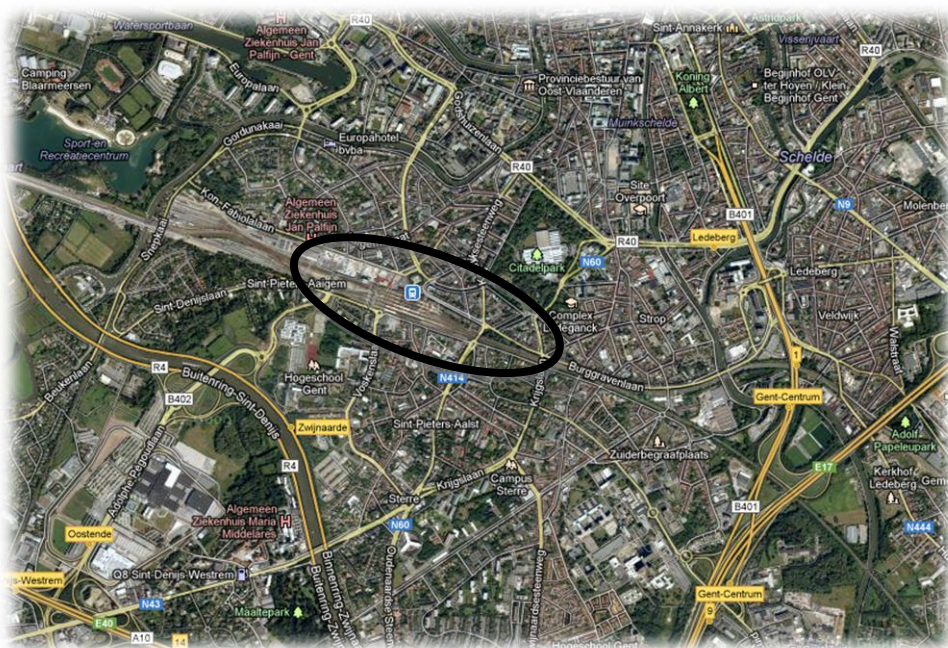
¹² Project Gent-Sint-Pieters (2013c)

Personeelsparking

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Parking Lumat (Fabiolalaan)	147	NMBS-Holding	Bewaking	Moelijk
Totaal	147			

Tabel 22: Personeelsparking (toestand 31/10/2012) – Gent-Sint-Pieters (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split



Figuur 14: Luchtfoto - Gent-Sint-Pieters (Google, 2013)

Het **station** van **Gent-Sint-Pieters** behoort tot de categorie “**stations in grote steden**”. Deze stations worden gekenmerkt door hun ligging in of dicht bij het centrum. Het zijn zowel vertrek-, transit- als bestemmingsstations. Met een reizigersaantal van 53 954 stond Gent-Sint-Pieters in 2012 op de tweede plaats qua aantal opstappende reizigers in België.

In Gent-Sint-Pieters kunnen we spreken van een vrij evenwichtige modal split. De modale aandelen van **TBM, trein en voetganger** liggen op een min of meer gelijke hoogte. Ook de **fiets** heeft nog een behoorlijk groot aandeel. Hiervoor zijn verschillende verklaringen. Ten eerste bevindt het station van Gent-Sint-Pieters zich dicht bij het centrum van de stad. Gent is daarenboven de meest dichtbevolkte stad van Oost-Vlaanderen. Ten tweede kunnen we stellen dat Gent een studentenstad is. Ten derde stellen we vast dat het aanbod van duurzame modi in Gent zeer goed is. Voor de voetganger zijn er verschillende, goed bewandelbare looproutes om het station te bereiken. Ook rondom het station is het voetgangersvriendelijk. Heel wat middelbare scholen zijn daarenboven op wandelafstand van het station. Voor de fietser merken we op dat er zeer goede fietsfaciliteiten zijn. Ten slotte wordt de TBM-gebruiker ook goed bediend; per weekdag stoppen 953 bussen en trams aan het station van Gent-Sint-Pieters.

De **autosolist** heeft ook een vrij groot modaal aandeel. Eén van de belangrijkste redenen hiervoor is de nabijheid van de E40, E17 en R4. Deze laatste heeft een rechtstreekse aansluiting met de pendelparking van het station; de R4 stopt met andere woorden in de parking. Daarenboven wordt het stadsverkeer van Gent niet extra belast, aangezien alle inwoners van de randgemeenten (Drongen, Mariakerke, Melle, Merelbeke en Zwijnaarde) een rechtstreekse toegang hebben tot de pendelparking. Dit zorgt voor een grote flexibiliteit. Daarnaast stellen we ook hier vast dat veel treinreizigers aan combinatievervoer doen.

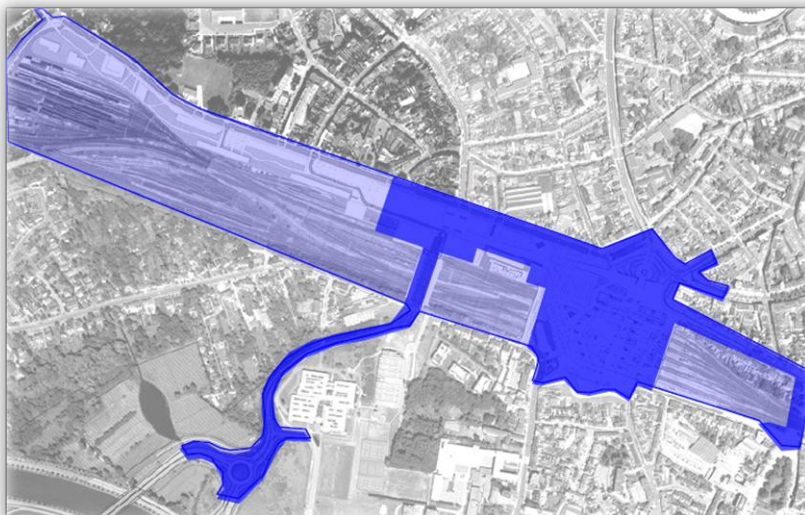
Het grote modale aandeel van de **trein** kunnen we als positief gevolg zien van het hoge aanbod van treinen in Gent-Sint-Pieters. Het station van Gent-Sint-Pieters is hét intermodaal knooppunt bij uitstek. Het biedt dagelijks de mogelijkheid aan duizenden reizigers om over te stappen van kleine op grote treinlijnen richting o.a. Brussel, Antwerpen, Brugge en Kortrijk. Met al de hierboven genoemde modale faciliteiten kunnen we stellen dat Gent een uitstekend voorbeeld vormt van de genetwerkte mobiliteit.

Toekomstverwachtingen

De Gentse treinreiziger werd niet gevraagd naar zijn/haar toekomstbeeld. We kunnen hierover dus ook geen uitspraken doen.

Project Gent-Sint-Pieters¹³

Momenteel loopt er in Gent een stationsproject. Het station van Gent-Sint-Pieters werd in 1913 gebouwd en was daarmee de motor voor de ontwikkeling van een heel nieuw stadsdeel. Nu, een eeuw later, heeft het Project Gent-Sint-Pieters als doel om het station en zijn omgeving aan te passen aan de behoeften van de 21^{ste} eeuw. Dit project wordt voor de stad Gent één van de belangrijkste strategische realisaties voor de komende twintig jaar. Men hoopt hiermee het reizigersaantal te verhogen tot 60 000 per dag.



Legende luchtfoto:

- Lichtblauwe zone: coördinatie masterplan
- Donkerblauwe zone: projectgebied

Figuur 15: Luchtfoto projectgebied Gent-Sint-Pieters (Project Gent-Sint-Pieters, 2013d)

Het project is een samenwerking tussen zes partners (NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, het Vlaams Gewest en de stad Gent) en loopt over een duurtijd van ongeveer 16 jaar. De werken zijn gestart in 2007 en zullen normaal gezien klaar zijn in 2022.

¹³ Bron: <http://www.projectgentsintpieters.be>

Het project wordt opgesplitst in verschillende deelprojecten. In de eerste plaats worden het trein-, tram- en busstation vernieuwd. Tussen het stationsgebouw en de Sint-Denijslaan komt een open hal onder de spoorlijnen, en dit in de plaats van de smalle reizigerstunnel. Daarenboven worden de 12 perrons verbreed en overkapt met een glazen dak. Door een omvorming van de spoorinfrastructuur zal de reiziger een vlottere doorstroming van het treinverkeer ondervinden.

De bouw van een vernieuwd trein-, tram- en bustation moet er voor zorgen dat reizigers vlot kunnen overstappen op de verschillende vervoersmodi. Dit zal het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen.



Ook aan de fietser wordt aandacht besteed. Er worden namelijk 10 000 overdekte en grotendeels bewaakte fietsplaatsen gebouwd. Daarnaast worden langs de nieuwe verbindingsweg nieuwe fietspaden en een tunnel voor voetgangers en fietsers voorzien.

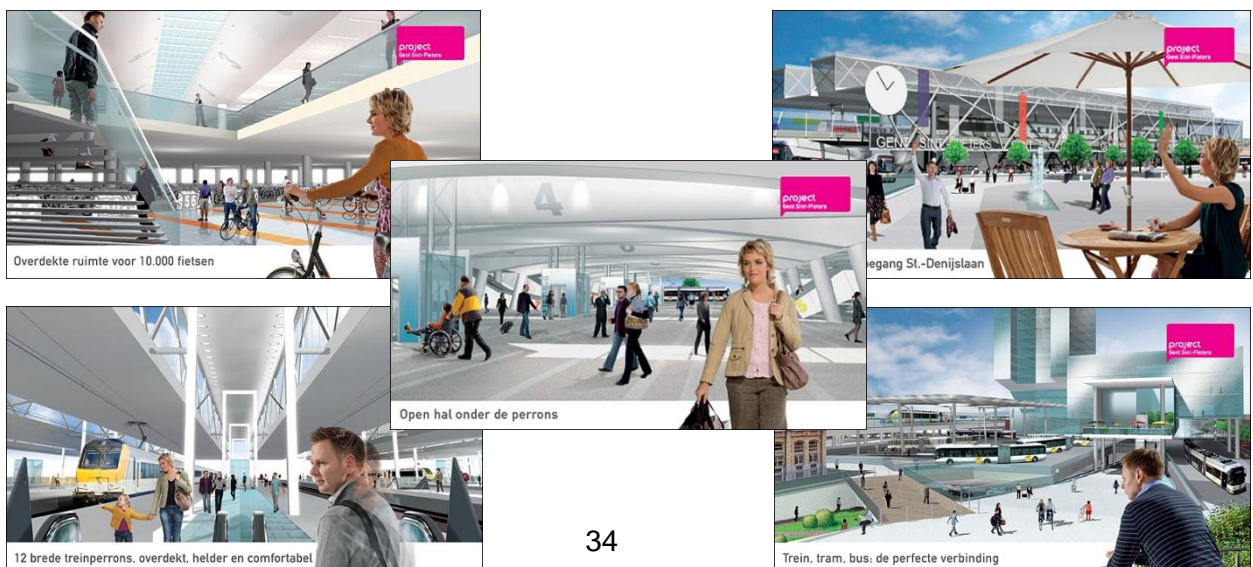
Figuur 16: Luchtfoto nieuwe fietspaden (Project Gent-sint-Pieters 2013d)

De stationsomgeving moet ook met de auto vlot bereikbaar zijn, zonder hierbij het Gentse stadsverkeer te hinderen. De rechtstreekse verbinding van de R4 met de ondergrondse parkeergarage biedt de oplossing. De ondergrondse parking ligt vlakbij het station en biedt plaats aan 2 708 wagens.

Het project plant ook twee overdekte K&R zones: één aan de noordzijde (K. Maria Hendrikaplein) en één aan de zuidzijde (Voskenslaan). Op een deeltje van de zoenzone krijgen taxi's een ondergrondse standplaats. Dit maakt overstappen nog eenvoudiger en comfortabeler.

Naast het station zelf krijgt ook de omgeving van het station een hoogwaardige invulling. Braakliggende of niet ten volle gebruikte terreinen worden heropgewaardeerd met kwaliteitsvolle nieuwbouw voor wonen, werken en vrijetijdsbesteding.

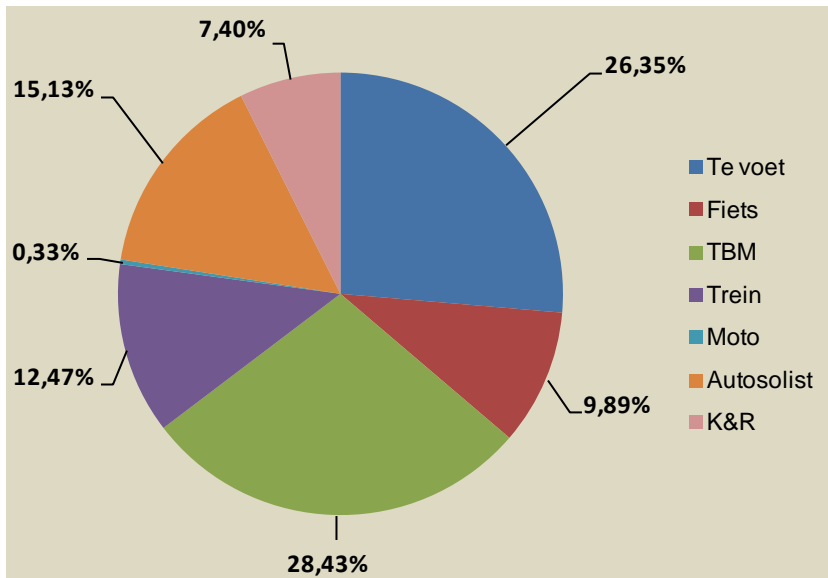
Ten slotte wordt een groene as gecreëerd tussen het Citadelpark en de Blaarmeersen, twee groene longen in de stad. Daarnaast wordt het natuurgebied tussen de R4, de Valentin Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan opgewaardeerd en opengesteld als natuurpark.



4.5 Hasselt

In het station van Hasselt werden in 2007 1 203 personen ondervraagd. In datzelfde jaar stapten per weekdag gemiddeld 6 733 personen op de trein (in 2012: 7 395).

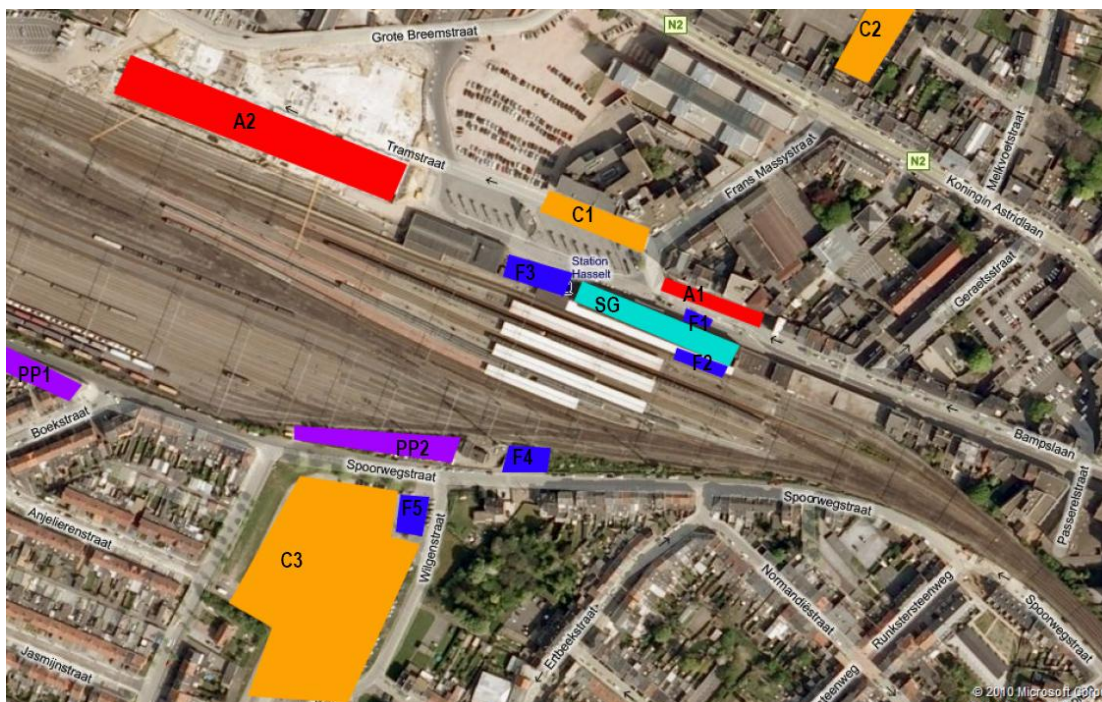
Grafische voorstelling



Figuur 17: Modal split – Hasselt (Stationsfiches, 2013a)

In Hasselt is de **bus (TBM)** de populairste modus om zich naar het station te verplaatsen, nauw gevolgd door de voetganger.

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi



Figuur 18: Infrastructuurplan (toestand op 12/05/2010) – Hasselt (Stationsfiches, 2013b)

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Bampslaan (F1)	60 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Perron 1 (F2)	124 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Stationsplein (F3)	324 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Camera	Moeilijk
Spoorwegstraat (F4)	330	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Vredestraat Runkst (F5)	71 (overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Eenvoudig
Naast ACW-gebouw tegenover het station (C1)	250	Stad	Gratis	Geen controle	Tijdelijk
Totaal	1 159				

Tabel 23: Fietsenstalling (toestand op 12/05/2010) – Hasselt (Stationsfiches, 2013b)

Fietspunt – Stationsfiches (2013c)

Vzw Basis, Rodenbachstraat 29/7, 3500 Hasselt	Contactpersoon: Sabine Baptist
Inhuldiging op 26 juni 2008	Tel. 011/25.65.76 GSM: 0498/70.45.11



Blue-bike – Blue Mobility (2013)

Aan het station van Hasselt staan 46 blue-bikes; 28 gewone en 18 elektrische blue-bikes.

Moto

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Vredestraat Runkst	5 (overdekt)	Stad	Gratis	Geen controle	Eenvoudig
Totaal	5				

Tabel 24: Stalling voor moto's (toestand op 12/05/2010) – Hasselt (Stationsfiches, 2013b)

De Lijn buslijnen		# bussen per weekdag ¹⁴	
		Heen	Terug
BP	Boulevardpendel (Hasselt station – Hasselt station)	207	
CP	Centrumpendel (Hasselt station – Diesterpoort – Grote Markt)	69	
1	Hasselt – Genk	35	38
H1	Henegouwberg – Ziekenhuizen – Hasselt	40	39
2	Hasselt – Beringen (Mijnen)	23	38
H2	Kiewit Domein – Hasselt Station – Sint-Lambrechts-Herk – Alken Terkoest	37	37
3	Hasselt – Wellen – Borgloon – Heers	13	8
H3	Godsheide – Hasselt – Stokrooie/Kiewit	39	37
4	Hasselt – Kortesseem – Tongeren	16	16
H4	Stevoort – Hasselt Station	40	36
5	Hasselt – Nieuwerkerken – Sint-Truiden	13	13
H5	Singellijn Zuid (Hasselt Station – Hasselt Station)	8	
H6	Avondlijn (Hasselt Station – Hasselt Station)	8	
H7	Runkst – Grote Markt – Hasselt Station	37	37
8	Genk – Overpelt	2	4
H8	Heilig Hartwijk – Grote Markt – Hasselt Station	37	36
H9	Rapertingen Langeveldstraat – Hasselt Wolske – Hasselt Station	27	26
11	Genk – As – Neeroeteren – Maaseik	2	1
11	Sneldienst (Hasselt – Genk – Maaseik)	3	3
13	Hasselt – Meeuwen – Grote Brogel	5	5
16	Maaseik – Kinrooi – Meeuwen-Gruitrode – Hasselt	2	3
18a	Hasselt – Houthalen – Neerpelt – Achel	41	49
20a	Hasselt – Bilzen – Maastricht/Lanaken – Rekem	53	48
21a	Hasselt – Sint-Truiden – Landen	22	20
22	Hasselt – Houthalen – Peer – Kleine Brogel	4	1
23	Hasselt – Stokrooie – Zolder – Heusden	21	19
29	Hasselt – Leopoldsburg	42	41
35	Hasselt – Zonhoven – Boxbergheide – Genk	3	2
35c	Hasselt – Diest/Tessenderlo	12	14
36	Genk – Lutselus – Diepenbeek Universiteit – Hasselt	29	30
38	Hasselt – Kortesseem – Borgloon – Heers	14	16
45	Hasselt – Diepenbeek Universiteit – Genk – Maastricht/Maaseik	65	63
46	Zonhoven – Boxberg – Genk	3	1
47	Hasselt – Peer – Hamont/Neerpelt	18	16
91	Hasselt – Lummen – Tessenderlo – Hulst	15	15
104	Hasselt – Kortesseem – Tongeren	7	3
105	Hasselt – Stevoort – Sint-Truiden	4	6
182	Sneldienst (Hasselt – Neerpelt – Achel)	4	3
299	Hasselt – Diest – Geel	17	17
	Totaal aanbod TBM	1 815	

Tabel 25: Aanbod TBM – Hasselt (De Lijn, 2013)

¹⁴ Aantal bussen per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Te voet

Het station is bereikbaar via het stationsgebouw of via de achterzijde. Ook de buurt rond het station is zeer toegankelijk voor voetgangers.

Taxi

Er zijn 5 plaatsen voorzien voor taxichauffeurs om te parkeren.



Trein

Type	IC-, IR- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC E	(Oostende) – Knokke – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Diest – Hasselt – Tongeren	18	18
IC K	Gent-Sint-Pieters – Aalst – Denderleeuw – Brussel NZV – Leuven – Landen – Hasselt – Genk	19	19
IR c	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Lier – Aarschot – Diest – Hasselt – Tongeren – Liège-G.	19	18
IR e	Mol – Beverlo – Hasselt	17	17
L	Leuven – Aarschot – Diest – Hasselt	17	18
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
P	Hasselt – Diest – Aarschot – Lier – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	1	
P	Genk – Hasselt – Sint-Truiden – Landen – Tienen – Leuven – Brussel NZV	9	7
P	Tongeren – Hasselt – Diest – Aarschot – Brussel-Zuid	4	4
P	Hasselt – Diest – Aarschot – Leuven		2
	Totaal	207	

Tabel 26: Treinaanbod – Hasselt (Time-in, 2013)

Autosolisten en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Stationsplein links (A1)	4 (PBM) + 11 (betalende reizigers) + 4 (politie) + 1 (taxi) = 20	NMBS-Holding	Betalend	Camera	Moeilijk
Parkeercomplex het station (A2)	10 + 560 (Betalande reizigers) = 570	NMBS-Holding	Betalend	Slagbomen	Moeilijk
Pendelparking Tramstraat (C1)	325	Stad	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Parking voorzijde Koningin Astridlaan	200	Stad	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Pendelparking achterzijde (C2)	508	Stad	Gratis	Bewaking	Moeilijk
Totaal	1 623				

Tabel 27: Parking (toestand op 12/05/2010) – Hasselt (Stationsfiches, 2013d)

Personeelsparking

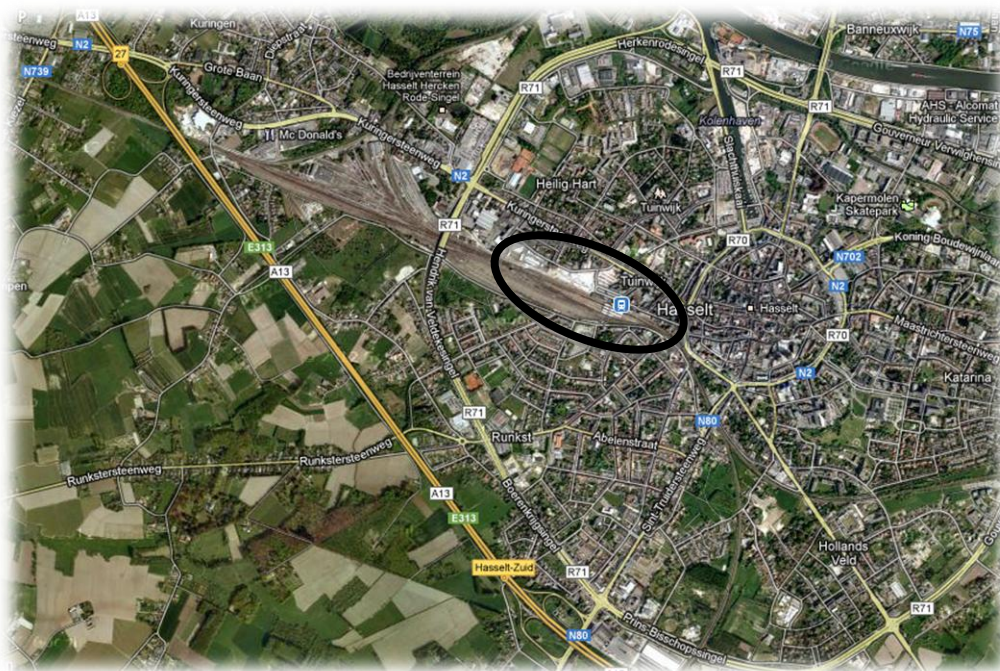
Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Personeelsparking (PP1)	260 (gereserveerd voor personeel)	NMBS-Holding	Bewaking	Eenvoudig
Infrabel Achterzijde (PP2)	50 (gereserveerd voor personeel)	NMBS-Holding	Bewaking	Moeilijk
Totaal	310			

Tabel 28: Personeelsparking (toestand op 12/05/2010) – Hasselt (Stationsfiches, 2013d)

K&R

Er zijn 7 plaatsen voor K&R voorzien op het stationsplein. De plaatsen zijn eigendom van NMBS-Holding en worden beheerd door de stad Hasselt.

Verklaringen modal split



Figuur 19: Luchtfoto - Hasselt (Google, 2013)

Het **station** van Hasselt valt onder categorie “**stations in middelgrote en kleine steden**”. Deze stations zijn zowel vertrek- als bestemmingsstations in of dicht bij het stadscentrum. De **klanten van De Lijn (TBM)** en de **voetgangers** nemen samen meer dan 55% van het modale aandeel voor hun rekening. Het grote aandeel van gebruikers van De Lijn is te verklaren door het grote aanbod aan gratis bussen. Op 1 mei 2013 werd echter beslist om de gratis bussen af te schaffen. Het grote aanbod van de voetganger is te verklaren door de goede bereikbaarheid van het station vanuit de stad in de eerste plaats en door de korte afstand tussen de woonplaats en het station in de tweede plaats.

Ook het modale aandeel van de **auto** is relatief groot. Het aanbod aan gratis parkeerplaatsen is ruim voldoende en nodigt uit om met de wagen naar het station te komen. Een andere reden om gebruik te maken van de wagen is mogelijk het combinatievervoer. Daarnaast is er een goede bereikbaarheid van het station via de E313 en de R71.

Het aandeel van de **fiets** is relatief laag in vergelijking met andere Vlaamse stations. Dit kan deels verklaard worden door het feit dat veel mensen de bus (TBM) verkiezen, omdat ze toch gratis wordt aangeboden. De TBM-gebruiker snoept dus een deel van het modale aandeel van de fiets af.

Ook opvallend is het relatief grote aandeel **K&R**. Dit maakt duidelijk dat een goed aanbod loont voor de betreffende modus.

Toekomstverwachtingen

Voor de toekomst werden door de ondervraagden enkele suggesties aangeboden.



Figuur 20: Reizigerssuggesties Hasselt – District Noordoost (2010)

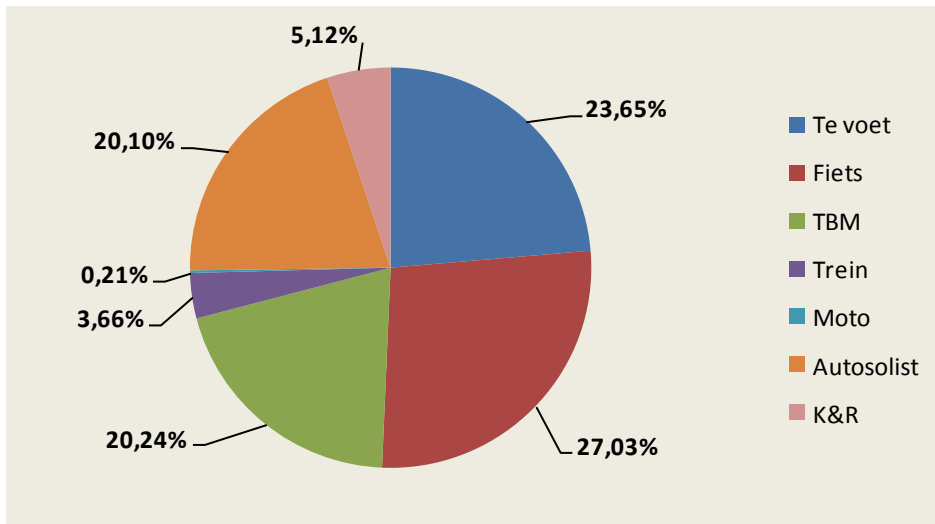
Aan het station van Hasselt is er volgens de reizigers toch wel een duidelijke nood aan extra parkeerplaatsen. Dit is een opmerkelijke vaststelling aangezien het aantal parkeerplaatsen per opstappende reiziger ruim voldoende is (supra). Daarnaast is er ook nood aan beveiliging in de fietsenstallingen.

Onder “andere suggesties” vinden we ondermeer de vraag voor betere en gescheiden parkeerplaatsen voor moto’s en bromfietsen. Ook wenst men een betere toegang tot parking en fietsenstallingen. Ten slotte blijkt uit de enquête van 2010 dat sommige treinreizigers fietsen willen huren in het station. De Blue-bike beantwoordt aan deze vraag.

4.6 Mechelen

In 2008 werden in het station van Mechelen 2 128 personen ondervraagd. Toen stapten per weekdag gemiddeld 20 991 personen op de trein (in 2012: 22 991).

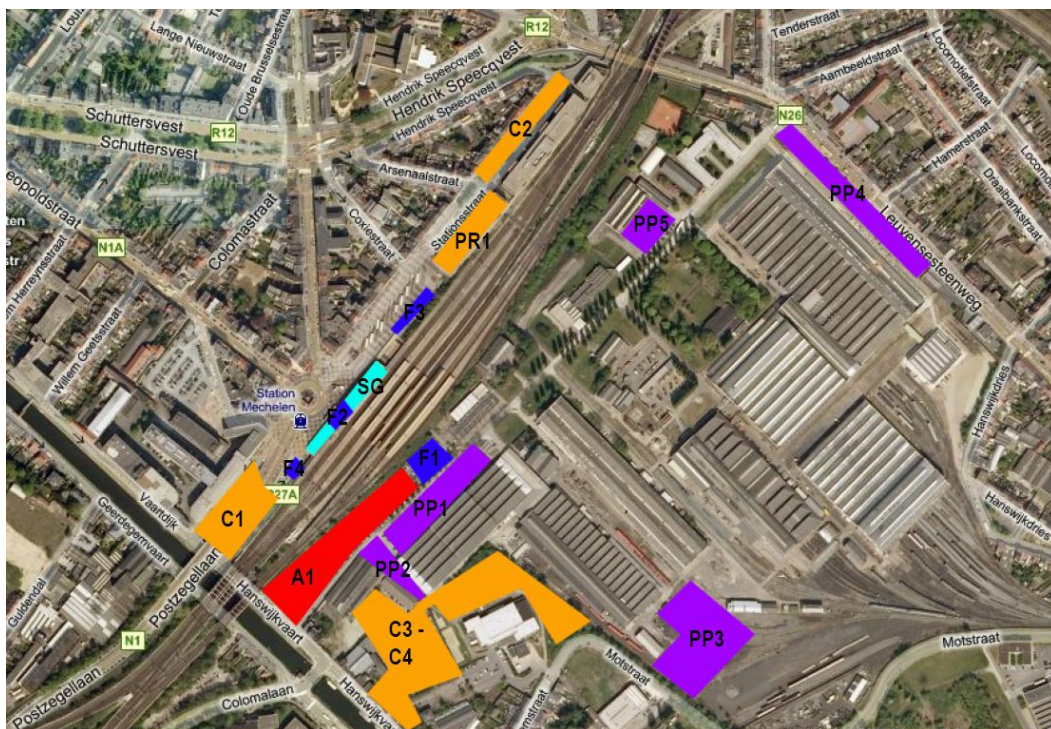
Grafische voorstelling



Figuur 21: Modal split – Mechelen (Stationsfiches, 2013)

In Mechelen neemt het grootste deel van de stationsbezoekers de **fiets**. Ook de voetganger, de TBM-gebruiker en de autosolist nemen een groot deel voor hun rekening.

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi



Figuur 22: Infrastructuurplan (toestand 2010) – Mechelen (Stationsfiches, 2013b)

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Kant Centrale Werkplaats (F1)	499 (overdekt) + 144 (niet overdekt) = 643	NMBS-Holding	Gratis	Camera	Eenvoudig
Bewaakte stalling in stationsgebouw (F2)	115	NMBS-Holding	Betalend	Slagbomen	Moeilijk
Rechts van Stationsgebouw (F3)	138 (overdekt) + 303 (niet overdekt) = 441	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Links van Stationsgebouw (F4)	308 (overdekt) + 288 (niet overdekt) = 596	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Middelmatig
Totaal	1 795				

Tabel 29: Fietsenstalling (toestand 2010) – Mechelen (Stationsfiches, 2013b)



Fietspunt – Stationsfiches (2013c)

Vzw 't Atelier, Donkerlei 72, 2800 Mechelen	Contactpersoon: Veronique Matthees & Christel Hofmans
Inhuldiging op 05 november 2007	Tel. 015/71.09.58 GSM: 0479/08.58.95

Blue-bike – Blue Mobility (2013)

Het station van Mechelen heeft 28 blue-bikes ter beschikking staan.

Moto

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Kant Centrale Werkplaats (F1)	14 (overdekt)	NMBS-Holding	Gratis	Camera	Eenvoudig
Totaal	14				

Tabel 30: Stalling voor moto's (toestand 2010) – Mechelen (Stationsfiches, 2013b)

Tram Bus Metro

De Lijn buslijnen		# bussen per weekdag ¹⁵	
		Heen	Terug
1	Mechelen Station – Centrum – Nekkerspoel	97	95
2	Tivoli – Mechelen Station – Vrijbroekpark	31	32
3	Mechelen Station – Muizen	31	31
4	Mechelen Station – Battel – Leest	34	30
5	Tivoli – Mechelen Station – Geerdegemdries	36	33
6	Mechelen Station – Industrie Noord – Tivoli – Mechelen Station	22	
9	Mechelen Station – Tivoli – Industrie Noord – Mechelen Station	23	
280	Mechelen – Hofstade – Vilvoorde	24	23
282	Zaventem – Diegem – Vilvoorde – Mechelen	34	32
283	Mechelen – Zemst – Weerde	3	1
284	Mechelen Station – Boortmeerbeek – Haacht – Leuven	21	23
285	Mechelen – Kampenhout – Leuven	22	20
286	Boom – Willebroek – Mechelen	24	24
287	Boom – Willebroek – Heindonk – Mechelen	17	16
288	Mechelen – Londerzeel	29	27
289	Mechelen – Breendonk	23	18
500	Antwerpen – Boom – Rumst – Mechelen	42	43
501	Schoolbus Mechelen – Keerbergen	1	2
508	Snelbus Mechelen – Rumst – Aartselaar – Schelle	7	4
510	Geel – Westerlo – Heist-op-den-Berg – Mechelen	21	19
511	Herentals – Heist-op-den-Berg – Mechelen	25	23
512	Wiekevorst – Heist-op-den-Berg – Putte – Mechelen	4	4
520	Mechelen – Putte – Schriek – Tremelo	19	19
528	Mechelen – Peulis – Waver scholen	1	
530	Mechelen – Keerbergen – Tremelo – (Werchter) – Aarschot	24	23
532	Mechelen – Keerbergen – Tremelo – (Werchter) – Aarschot	3	5
533	Haacht Don Bosco – Rijmenam – Mechelen	1	2
538	Mechelen – Bonheiden – Waver scholen	1	
550	Mechelen – Duffel – Lier	25	23
551	Mechelen – Sint-Katelijne-Waver	13	14
552	Mechelen Ghandi – Elzestraat – (Sint-Katelijne-Waver)	28	29
558	Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Waver scholen	1	2
560	Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Beukheuvel – Lier	17	16
561	Mechelen – Sint-Katelijne-Waver – Berlaarbaan – Lier	16	18
681	Zaventem – Perk – Bonheiden – Mechelen	22	20
682	Mechelen – Zemst – Perk – Zaventem	28	24
683	Mechelen – Zemst – Vilvoorde – Zaventem	35	37
686	Mechelen – Zaventem	12	13
720	Belbus Mechelen – Zemst – Mechelen	30	
Totaal aanbod TBM		1 592	

Tabel 31: Aanbod TBM – Mechelen (De Lijn, 2013)

Te voet

Het station van Mechelen is gemakkelijk te bereiken voor de voetganger vanuit de stad.

¹⁵ Aantal bussen per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Trein

Type	IC-, IR-, L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC I	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Brussel NZV – Braine-l'Alleud – Nivelles – Luttre – Charleroi-Sud	19	18
IC N	Essen – Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Brussel NZV – Braine-l'Alleud – Nivelles – Luttre – Charleroi-Sud	17	17
IC Q	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Brussel-Nationaal-Luchthaven – Leuven – Tienen – Landen	19	19
IC R	Turnhout – Herentals – Lier – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV	18	18
IR a	Sint-Niklaas – Puurs – Mechelen – Haacht – Leuven	18	18
IR b	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV – Braine-l'Alleud – Nivelles	14	14
IR d	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV – Halle – Edingen – Ath – Tournai – Moeskroen – Kortrijk	21	19
IR f	Kortrijk – Waregem – Deinze – Gent-Sint-Pieters – Dendermonde – Mechelen – Haacht – Leuven	18	18
IR i	De Panne – Diksmuide – Lichtervelde – Tielt – Deinze – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Brussel-Nationaal-Luchthaven – Mechelen – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	19	19
IR n	Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV	15	15
L	Mechelen – Dendermonde – Wetteren – Gent-Sint-Pieters – Aalter – Brugge	18	18
L	Halle – Delta – Vilvoorde – Mechelen – (Leuven)	17	18
L	Mechelen – Vilvoorde – Merode – Etterbeek – Brussel-Luxemburg	13	13
L	(Nivelles) – Brussel NZV – Vilvoorde – Mechelen – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	18	19
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
P	(Leuven) – Mechelen – Willebroek – Puurs – Sint-Niklaas	4	4
P	Gent-Sint-Pieters – Dendermonde – Mechelen – Leuven	4	5
P	Essen – Antwerpen-Centraal – Antwerpen-Berchem – Mechelen – Vilvoorde – Merode - Halle	1	
P	Herentals – Lier – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV	1	
P	Leuven – Haacht – Mechelen – Vilvoorde – Brussel NZV	2	2
	Totaal	510	

Tabel 32: Treinaanbod – Mechelen (Time-in, 2013)

Taxi

Het is mogelijk om een taxi te nemen op de vaste staanplaatsen vlakbij de stationsuitgang op het Koning Albertplein.

K&R

De zoenzone bevindt zich voor de stationsingang ter hoogte van het rondpunt met de nul-mijlpaal.

Autosolisten en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Pendelparking Centrale Werkplaats (A1)	8 (PBM) + 377 (betalende reizigers) = 385	NMBS-Holding	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Parking onder brug Postzegellaan (C1)	147	Stad	Betalend	Geen controle	Moeilijk
Stationsstraat (C2)	3 (PBM) + 54 (betalende reizigers) + 1 (cambio) = 58	Stad	Blauwe zone max. 2u parkeren met parkeerkaart	Geen controle	Moeilijk
Tijdelijke parking fase 1 (C3)	8 (PBM) + 492 (betalende reizigers) = 250	Beheerd door NMBS-Holding	Betalend	Geen controle	Nvt
Tijdelijke parking fase 2 (C4)	8 (PBM) + 492 (betalende reizigers) = 500	Beheerd door NMBS-Holding	Betalend	Geen controle	Nvt
Ondergrondse parking Stationsstraat (PR1)	200	Privé	Betalend (commercieel tarief)	Slagbomen	Moeilijk
Totaal	1 540				

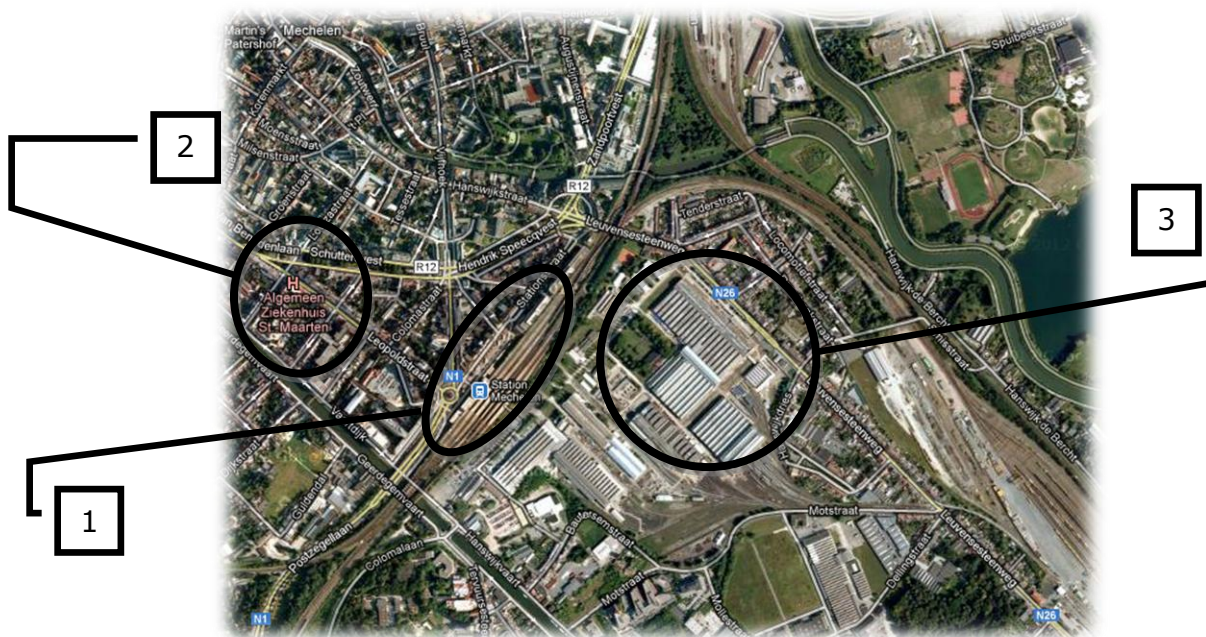
Tabel 33: Parking (toestand op 23/03/2012) – Mechelen (Stationsfiches, 2013d)

Personeelsparking

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Nieuwe parking centrale werkplaats (PP3)	256	NMBS-Holding	Geen controle	Moeilijk
Totaal	256			

Tabel 34: Personeelsparking (toestand op 23/03/2012) – Mechelen (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split



Figuur 23: Luchtfoto – Mechelen (Google, 2013)

Het **station** van **Mechelen (1)** valt onder de categorie “**stations in grote steden**”. Deze stations zijn zowel vertrek-, transit-, als bestemmingsstations.

De modal split verdeelt zich vrijwel gelijk over vier modi: fiets, voetganger, openbaar vervoer en autosolist. Voor wat betreft het grote aandeel van de **fiets** en de **voetganger** kunnen we een aantal verklaringen aanhalen. Ten eerste ligt het station dichtbij het centrum van een (dichtbevolkte) stad. De gemiddelde afstand tot het station is dus laag. Ten tweede is er een hoge werkgelegenheid rondom het station o.a. in het **Algemeen Ziekenhuis Sint-Maarten (2)** en in de **Centrale Werkplaats van Mechelen (3)**. Wat betreft de **TBM** kunnen we stellen dat er een uitermate goed en breed aanbod is aan bussen met halte Mechelen station. Dit bevordert ook het gebruik van de betreffende modus.

Ook voor de **auto** staat een groot aandeel genoteerd. Eerste verklaring hiervoor betreft het degelijk aanbod aan parkings. Dit zal met de ontwikkeling van het stationsproject nog verbeterd worden. Daarnaast vormt het combinatievervoer een tweede verklaring voor het relatief hoge aandeel van de autosolist. Ten slotte is er een goede bereikbaarheid van het station via de E19 en de R12.

Toekomstverwachtingen

In deze enquête kon de reiziger suggesties meegeven om de situatie in en rond het station te verbeteren. De opmerkingen die betrekking hebben op de modal split kunnen als volgt samengevat worden:

- er moeten meer beveiligde fietsenstallingen ingericht worden;
- de verkeersveiligheid moet verbeterd worden: de fietspaden rond het station moeten gescheiden worden van de aanvoerroutes van auto's en voetgangers;
- een aangename zoenzone moet voorzien worden die van de parking gescheiden is.

Met deze pijnpunten zal in het stationsproject “Mechelen in beweging” rekening worden gehouden.

Mechelen in beweging – Stationsproject 2012-2021¹⁶



Figuur 24: Luchtfoto projectgebied Mechelen (Mechelen in beweging, 2013)

Legende luchtfoto:

- lichtgele zone: gebied waarbinnen het project werken zal uitvoeren
- paarse lijn : nieuw aan te leggen spoorlijn voor de hogesnelheidslijn
- groene lijn : nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen de Brusselsesteenweg en de N15 (bovengronds)
- oranje lijn -nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen de Brusselsesteenweg en de N15 (ondergronds)

Op 9 mei 2008 tekenden de stad Mechelen, De Lijn, Infrabel, NMBS-Holding en het agentschap voor Wegen en Verkeer een samenwerkingsovereenkomst met als titel “Mechelen in beweging”. Voor dit stationsproject doen zij daarnaast een beroep op Eurostation, Euro Immo Star en TUC RAIL. Met dit stationsproject wil men de huidige toestand in en rond het station van Mechelen grondig verbeteren.

Ten eerste bestaat er een moeilijke of gevaarlijke kruising tussen de verschillende verkeersstromen. Dankzij het stationsproject zal Mechelen een multimodaal station verkrijgen waar het makkelijk en veilig is om over te stappen tussen de verschillende vervoersmodi.

¹⁶ Bron: <http://www.mecheleninbeweging.be>

Ten tweede vormt het station een buffer tussen de voor- en achterliggende wijken. Daarenboven zorgt de achterzijde van het station voor een onveilig gevoel. In de toekomst zal er een transparant station zijn met twee evenwichtige zijdes die een goede verbinding vormen tussen de verschillende wijken.

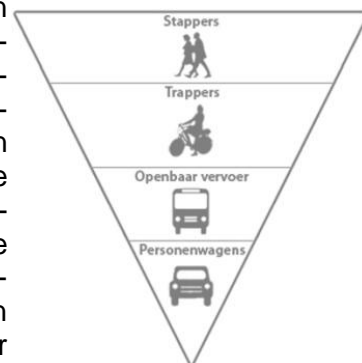
Ten derde zien we dat er veel verkeersopstoppingen zijn op de invalswegen en de Vesten. Zij verstoren op hun beurt het openbaar vervoer. Daarnaast is er een tekort aan parking. De nieuw te bouwen ontsluitingsweg (zie figuur 24) geeft de Vesten opnieuw ademruimte en zorgt voor een makkelijk bereikbaar station met voldoende parkingplaatsen.

Ten vierde domineren auto's het Mechelse straatbeeld. Daarnaast is er een tekort aan groen en water. Via het project krijgt de stationsbuurt meerdere nieuwe openbare ruimtes, voorzien van recreatiemogelijkheden en groen.

Ten vijfde blijven nieuwe initiatieven liever weg uit de stationsbuurt. Dankzij haar opwaardering wordt het opnieuw interessant voor handelaars.

Het stationsproject "Mechelen in beweging" zal tegen 2021 afgerond zijn en verloopt in 3 fases. Fase 1 (2012-2016) bestaat uit het aanleggen van de ontsluitingsweg, de ondergrondse parking en de nieuwe spoorlijn. Tijdens fase 2 (2014-2020) wordt het stationsgebouw volledig vernieuwd. In fase 3 (2020-2021) worden de omliggende pleinen heraangelegd.

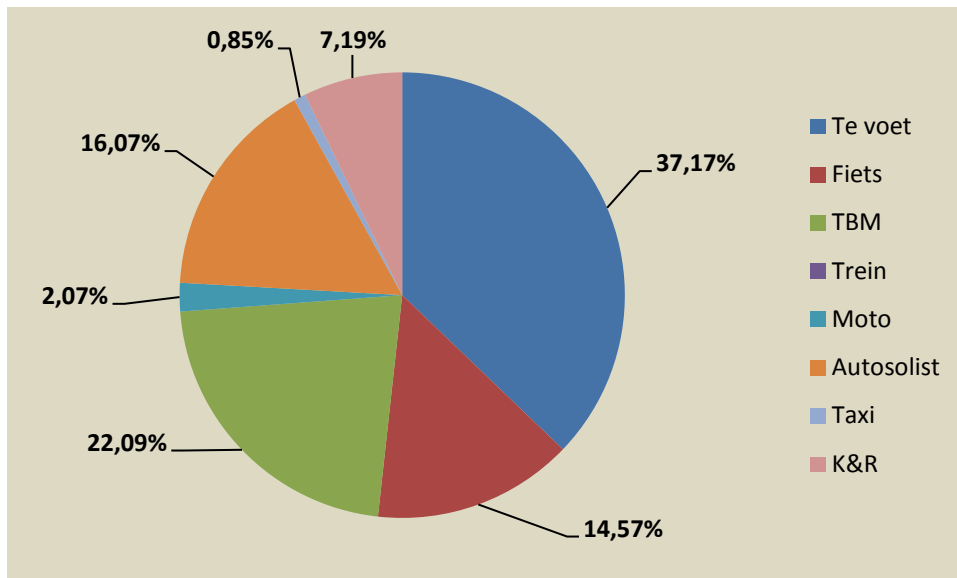
De bereikbaarheid van het station en de ontwikkelingen rondom moeten aangepast worden aan de noden van de verschillende weggebruikers. Hierbij wordt het STOP-principe gehanteerd. Dit principe houdt in dat men aan de verplaatsingbehoefte voldoet door in de eerste plaats rekening te houden met de zwakke weggebruikers (**S**tappers en **T**rappers). In de tweede plaats houdt men rekening met het **O**penbaar en collectief vervoer. Pas in derde instantie zal men kijken naar de noden van de **P**ersonenwagen. Voor de stappers zal het project leiden tot een daling van het aantal conflicten en kortere en snellere verbindingen. Ook voor de trappers zullen er minder conflicten en kortere en snellere verbindingen zijn. Daarnaast zal er een groot aantal fietsenstallingen voorzien worden. Bij het openbaar vervoer zal dit zorgen voor een betere doorstroming en comfortabelere haltes. Daarnaast zal de overstap bus-trein makkelijker verlopen. De automobilisten kunnen genieten van een goede doorstroming en een directe ontsluiting naar de pendelparking. Daarnaast zullen ze kunnen gebruik maken van een comfortabele Kiss & Ride zone.



4.7 Oostende

In het station van Oostende werden in 2006 2 128 personen ondervraagd. Tijdens dat jaar stapten per weekdag gemiddeld 7 518 personen op de trein (in 2012: 6 511).

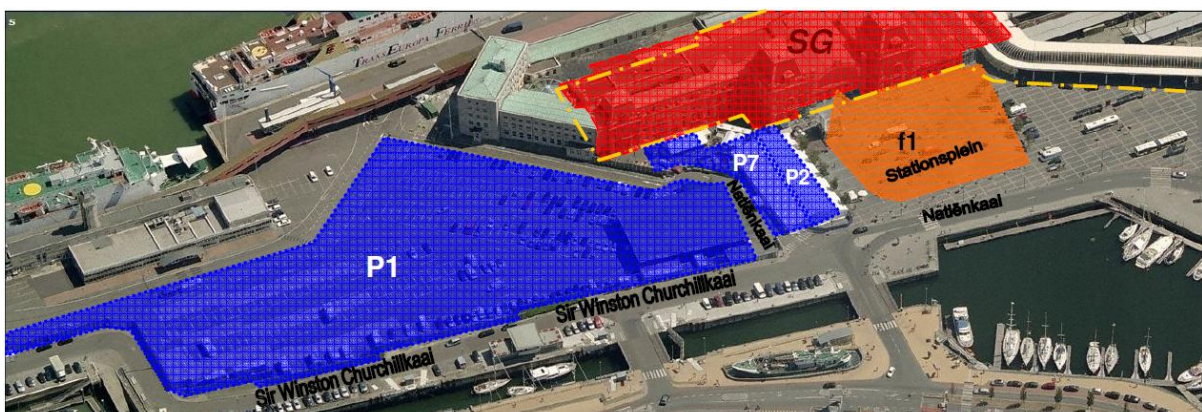
Grafische voorstelling



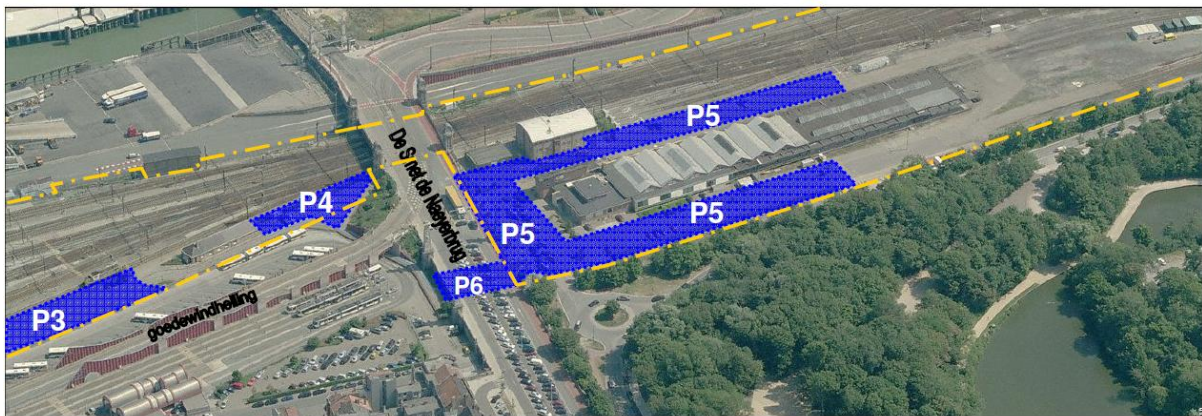
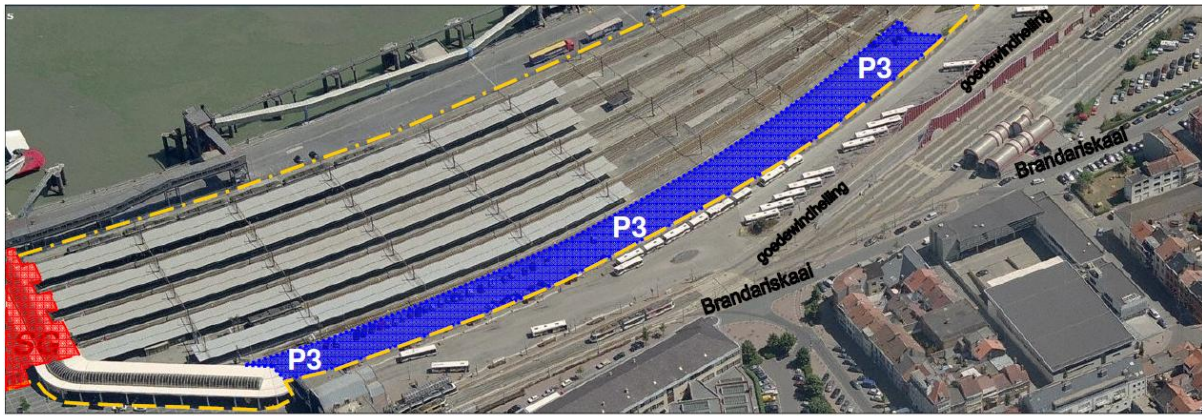
Figuur 25: Modal split – Oostende (Stationsfiches, 2013)

In Oostende **stapt** meer dan 1/3 van de ondervraagde personen van/naar het station. Iets minder dan een kwart van de stationsklanten neemt de TBM om het station te bereiken of te verlaten.

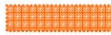

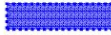

Multimodale faciliteiten & aanbod vervoersmodi



Figuur 26: Infrastructuurplan (toestand op 15/07/2012) – Oostende (Stationsfiches, 2013b)



legende:

	: (brom-)(motor-)fietsstallingen		: stationsgebouw
	: autoparkings		: eigendomsgrens

Figuur 22: Infrastructuurplan (toestand op 15/07/2012) – Oostende (Stationsfiches, 2013b) – Vervolg

Fiets

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Fietsenstalling	550	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Nvt
Totaal	550				

Tabel 35: Fietsenstalling (toestand 2010) – Oostende (District Noordwest, 2013b)

Fietspunt – Blue Mobility (2013)

Vzw Groep Intro Nieuwstraat 7, 8000 Brugge	Contactpersoon: Hans Huyghe
	GSM: 0477/73.44.13

Blue-bike – Blue Mobility (2013)

Aan het station van Oostende staan 17 blue-bikes ter beschikking van de reiziger.

Moto

Naam/plaats stalling	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Stalling voor moto's	120	NMBS-Holding	Gratis	Geen controle	Nvt
Totaal	120				

Tabel 36: Stalling voor moto's (toestand 2010) – Oostende (District Noordwest, 2013b)

Tram Bus Metro

De Lijn tramlijnen		# trams per weekdag ¹⁷	
		Heen	Terug
0	Kusttram (Knokke – Oostende – De Panne)	59	57
	Totaal	116	
De Lijn buslijnen		# bussen per weekdag ¹⁷	
		Heen	Terug
1	Centrumbus Oostende	30	30
4	Station – Sas Slijkens – Groenendijk – Station	118	
5	Oostende station – Stene Dorp	84	87
6	Oostende station – Raversijde	91	90
7	Oostende station – Steense Dijk – Bauwensplein – Oostende station	27	
9	Station – Groenendijk – Sas Slijkens – Station	112	
21	Oostende – Oudenburg – Eernegem	10	12
22	Oostende – Oudenburg – Ettelgem	14	16
23	Oostende – Oudenburg – Westkerke	10	9
35	Brugge – Houtave – Oostende	6	6
46	Oostende – Bredene – Klemskerke	3	4
50	Oostende – Meiboom – Gistel	29	29
51	Oostende – Gistel – Eernegem – Torhout	26	28
52	Oostende – Gistel – Brugge	11	12
53	Diksmuide – Leke – Oostende	14	17
54	Oostende – Oudenburg – Brugge	6	8
68	Oostende – Nieuwpoort – Koksijde Kazerne – Veurne	17	18
69	Oostende – Nieuwpoort – Sint-Idesbald – Veurne	9	6
81	Avondlijn Oostende station – Centrum – Conterdam – Oostende station	12	
82	Avondlijn Oostende – Oudenburg	6	6
83	Avondlijn Oostende – Gistel	6	6
85	Avondlijn Oostende – Stene Dorp	6	6
86	Avondlijn Oostende – Raversijde	6	6
89	Avondlijn Marie-Joséplein – Groenendijk – Sas	6	6
	Totaal	1 061	
	Totaal aanbod TBM	1 177	

Tabel 37: Aanbod TBM – Oostende (De Lijn, 2013)

Te voet

Het station van Oostende is voor de voetganger gemakkelijk bereikbaar via het uitgestrekte stationsplein. Het onthaal van de reiziger zal dankzij het lopende stationsproject nog verbeterd worden.

¹⁷ Aantal bussen/trams per dag; niet tijdens schoolvakanties, niet in het weekend

Trein

Type	IC-, IR- en L-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
IC A	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Liège-G. – Verviers – Welkenraedt – Eupen	19	19
IC C	Oostende – Brugge – Torhout – Roeselare – Izegem – Kortrijk	18	18
IC E	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – Leuven – Diest – Hasselt – Tongeren	1	1
IC G	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen-Berchem – Antwerpen-Centraal	17	17
Type	P-treinen	# treinen per weekdag	
		Heen	Terug
P	Oostende – Brugge – Gent-Sint-Pieters – Brussel NZV – (Schaarbeek – Leuven)	5	5
Totaal		120	

Tabel 38: Treinaanbod – Oostende (Time-in, 2013)

Taxi

Aan het station van Oostende is het mogelijk om een taxi te nemen.

K&R

Er is een zoenezone aanwezig aan de voorzijde van het station van Oostende.

Autosolisten en carpool

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Prijs	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Open parking (P7)	25	Stad	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Parking Leopold II laan (P2)	313	Stad	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Reizigers-Parking (P3)	3 (PBM) + 1 (personeel (SPC)) + 178 = 182	NMBS-Holding	Betalend niet-reizigers, gratis reizigers	Bewaking	Moeilijk
Reizigers-parking stad (P6)	22	Stad	Gratis	Geen controle	Moeilijk
Winston-Churchill parking (P1)	450	Stad	Betalend	Bewaking	Moeilijk
Totaal	992				

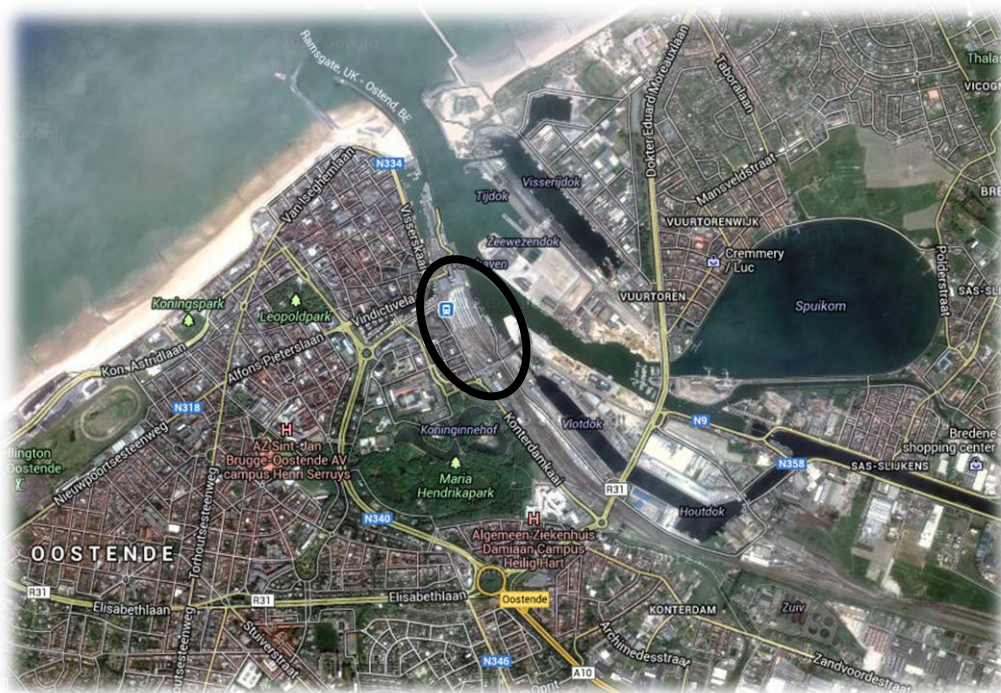
Tabel 39: Parking (toestand 2011) – Oostende (Stationsfiches, 2013d)

Personeelsparking

Naam/plaats parking	Plaatsen	Eigenaar	Toegangscontrole	Uitbreidingsmogelijkheid
Personeel/ open parking (P4)	17	NMBS-Holding	Geen controle	Moeilijk
Personeelsparking (P5)	236	NMBS-Holding	Geen controle	Moeilijk
Totaal	253			

Tabel 40: Personeelsparking (toestand 2011) – Oostende (Stationsfiches, 2013d)

Verklaringen modal split



Figuur 27: Luchtfoto - Oostende (Google, 2013)

Het **station van Oostende** valt volgens de indeling van Stations onder de categorie “**stations in middelgrote en kleine steden**”. Dit zijn zowel vertrek- als bestemmingsstations in of dicht bij het stadscentrum.

Wanneer we kijken naar de modale verdeling merken we op dat de **voetganger** het grootste aandeel heeft. Eén van de belangrijkste redenen hiervoor is de uitstekende ligging van het station. Het bevindt zich op wandelafstand van het strand en de winkelstraten. Toeristen kunnen dus gemakkelijk te voet het treinstation verlaten en er terug naartoe gaan. Daarnaast zien we op bovenstaande luchtfoto dat er een hoge bevolkingsdichtheid is rond het station. Hierdoor is het station ook gemakkelijk te voet bereikbaar in functie van het woon-werkverkeer.

Ook de **TBM** hebben een belangrijk aandeel in de modale split van de klanten van het station van Oostende. Het grote aanbod speelt hier zeker een rol; in het bijzonder de kusttram die 116 keer per dag het station aandoet.

Daarnaast hebben de **autosolist** en de **fietser** ook nog een behoorlijk modaal aandeel. Het grote aandeel van de autosolist is te wijten aan enerzijds het aanbod aan parkeerplaatsen en anderzijds het al eerder vermelde combinatievervoer (winkelen, crèche ...). Daarenboven is het station gemakkelijk bereikbaar via de A10. Het grote fietsgebruik wordt verklaard door de goede bereikbaarheid van het station en de fietsvriendelijke paden.

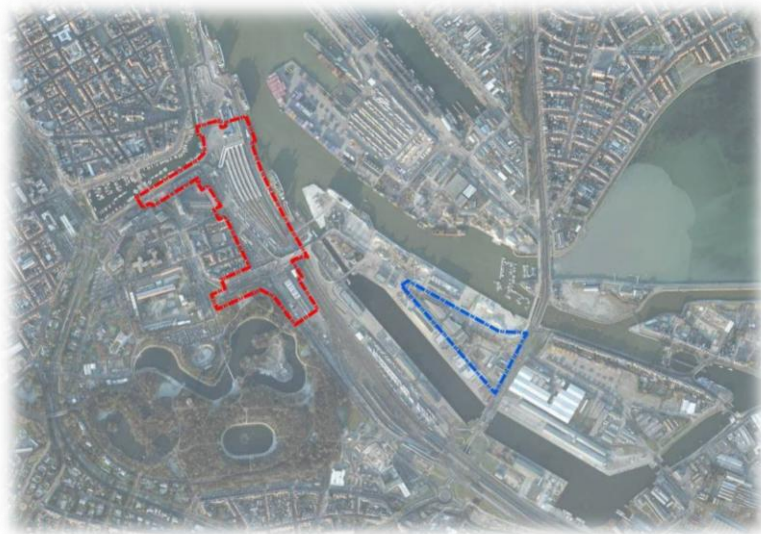
Toekomstverwachtingen

De Oostendse treinreiziger werd niet gevraagd naar zijn/haar toekomstbeeld. We kunnen hierover dus ook geen uitspraken doen.

Station aan Zee – Stationsproject Oostende¹⁸

Ook in het station van Oostende wordt een stationsproject uitgevoerd. Dagelijks passeren duizenden reizigers het station; niet alleen om de trein te nemen, maar ook voor trams, bussen, ferryboten en cruiseschepen. Vandaag zorgt de willekeurige spreiding van de multimodale faciliteiten voor een warrige mengelmoes van gebouwen, parkeerterreinen ... Dit maakt het voor de reiziger niet altijd even gemakkelijk. Met het stationsproject wil men van het Station aan Zee opnieuw een toonaangevend en intermodaal verkeersknooppunt maken.

Het project is een samenwerking tussen NMBS-Holding, Infrabel, De Lijn, Eurostation en de stad Oostende. Het startte in 2011 en zal vermoedelijk beëindigd worden in 2017.



Legende:

- Rode lijn: het station, de sporenbundel en de plaats waar nieuwe gebouwen worden opgericht
- Blauwe lijn: Slijkensesteenweg

Figuur 28: Luchtfoto projectgebied Oostende (Grontmij, 2010)

Het projectgebied ligt aan de oostelijke rand van de binnenstad van Oostende, meer bepaald de omgeving van het station. Het project zelf kan onderverdeeld worden in twee projectzones: enerzijds het station en de onmiddellijke omgeving en anderzijds een zone aan de Slijkensesteenweg. In de eerstgenoemde zone wordt het intermodaal vervoersknooppunt uitgebouwd en worden nieuwe stedelijke functies ontwikkeld. Naar de tweede zone wordt de stelplaats van de Lijn verplaatst.

¹⁸ Bronnen:

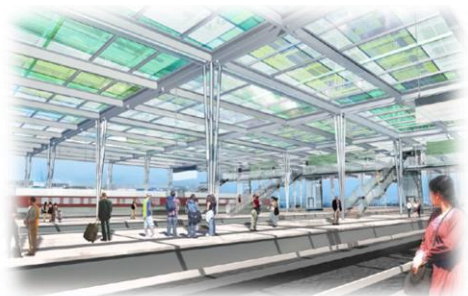
- Stad aan Zee Oostende (2013).
- Scotty (2013).
- Oostende (2013).
- Grontmij (2010).

Concreet zal het stationsgebouw gerenoveerd worden en wordt een nieuw bus- en tramstation aangelegd. Daarnaast wordt een ondergrondse fietsenstalling ingericht met plaats voor 1 300 fietsen en moto's. Het nieuw te bouwen parkeergebouw zal plaats bieden aan 700 auto's. Verder worden de treinperrons vernieuwd en overkapt met een grote luifel. In de haven wordt een nieuwe bus- en tramstelplaats gebouwd. Het plein naast het station dat op die manier vrijkomt, wordt aangelegd.

Bij de uitvoering van het project wordt aandacht geschonken aan het STOP+ principe. Dit wil zeggen dat men achtereenvolgens met volgende vervoersmodi rekening houdt: **S**tappers, **T**rappers, **O**penbaar vervoer, **P**ersonenwagens + **F**erry's. Zo wil men het gebruik van duurzame modi aanmoedigen. Vandaag bijvoorbeeld scheiden fietsenstalling en autoparking het treinstation van de bus- en tramhaltes. In de toekomst zullen trein-, tram- en busperrons pal naast elkaar liggen in een open plein. Daarnaast zal het project de totale druk die ontstaat door autoverkeer verminderen en dus minder voertuigbewegingen genereren. Het zal daardoor zorgen voor een duurzame reorganisatie van een drukke verkeersomgeving.



Figuur 29: Voorstel realisatie stationsomgeving - trein-, tram- en busperrons pal naast elkaar (AGSO, 2008)



5 Aanbevelingen Modal Split Enquête

In dit hoofdstuk bieden we enkele aanbevelingen met betrekking tot de Modal Split Enquête. Volgens artikel 39 van het beheerscontract dat de NMBS-Holding en de Staat hebben gesloten, dient de Holding enquêtes af te nemen bij haar klanten om hun verplaatsingsmotieven en de modale verdeling van het transport van en naar het station te kunnen identificeren. De resultaten van de enquêtes kunnen vervolgens helpen bij de evaluatie van de mobiliteitsaspecten die betrekking hebben op de transportgebruiker.

In het verleden zijn er in onze Belgische stations al talrijke enquêtes afgenomen. De enquête, die samen met de districten en *Dedicated Research* werd ontwikkeld, werd door de districten op verschillende wijzen toegepast. Sommigen gebruikten de enquête in zijn geheel, anderen slechts gedeeltelijk en nog anderen gebruikten andere enquêtetekniken zoals turven.

Enkel een **uniform en betrouwbaar onderzoek** (lees: enquêteformulier) in alle stations kan leiden tot een coherent beleid waaruit goed onderbouwde investeringen kunnen voortspuiten met als doel het verhogen van de klantentevredenheid. Op die manier kunnen verschillende stations ook beter met elkaar worden vergeleken. Daarom zou er een **actualisatie** moeten gebeuren van het **enquêteformulier** op een manier dat iedereen zich kan vinden in de inhoud en uitvoering van de enquête. Er werd zowel een basisenquêteformulier als een aanvullend enquêteformulier ontwikkeld. Het eerste is voor elk station uniform, het tweede kan aangepast worden al naargelang de specifieke kenmerken van het betreffende station.

Concreet hebben we reeds een aantal voorstellen die kunnen leiden tot betere resultaten. Deze voorstellen hebben niet alleen betrekking op de inhoud van de gestelde vragen in de enquête, maar evengoed op de manier van uitvoering en de verwerking van de resultaten. Deze kunnen later eventueel nog verder aangevuld worden met aanbevelingen van andere personen.

Enquêteformulier

Aangezien er nogal wat verwarring en verschillend gebruik bestaat van de termen **voor- en natransport** worden hier twee nieuwe termen geïntroduceerd. Deze zullen leiden tot een beter begrip van de trajecten die ons voeren naar het hoofdvervoermiddel van een verplaatsing. Onderstaande definities zouden moeten worden ingeburgerd om verkeerde interpretaties in de toekomst te kunnen uitsluiten.

Definitie woonplaatsgebonden verplaatsing:

Wederzijdse verplaatsing tussen **woonplaats** en bvb **treinstation**, TBM-halte, carpoolparking of P+R parking

Definitie activiteitsgebonden verplaatsing:

Wederzijdse verplaatsing tussen de **locatie van een activiteit** (werkplaats, sportplaats, restaurant, winkel ...) en bvb **treinstation**, TBM-halte, carpoolparking of P+R parking.

Het woord **wederzijds** speelt hier een uitermate belangrijke rol. Terwijl het voorheen niet eenduidig was over welke verplaatsing het ging, brengen de termen **woonplaatsgebonden en activiteitsgebonden verplaatsing** wel duidelijkheid. De eerste term slaat enkel op het traject verbonden met de woonplaats. De tweede term slaat alleen op de verplaatsing verbonden met de locatie van een bepaalde activiteit. De introductie van deze termen zal in de eerste plaats meer duidelijkheid brengen bij de ondervraagden met betrekking tot het beoogde traject. Daarnaast zullen de nieuwe termen ertoe leiden dat er geen verwarring ontstaat bij de bespreking van de resultaten.



Concreet stellen we onderstaande **flowchart** voor. Dit vormt een beeld van hoe de enquête in de toekomst zou kunnen opgemaakt worden. Hiermee wordt een hogere efficiëntie in gebruik bij de ondervraagden beoogd. In vergelijking met het bestaande enquêteformulier werden een aantal vragen toegevoegd, verplaatst of anders geformuleerd. Daarnaast werden de antwoordmogelijkheden bij enkele vragen bijgewerkt.

Vraag 6 en 7 werden reeds eerder opgenomen in enquêtes van Hasselt en Mechelen en zijn wel degelijk nuttig om inzicht te krijgen in de “**gewenste modal split**”. De respondenten vulden daar soms hetzelfde vervoermiddel in als het huidige. Dit is niet logisch, vandaar bij de vraag een opmerking tussen haakjes. Om een “gewenste modal split” te kunnen voorstellen, mag bij deze vraag slechts één antwoord worden aangeduid; datgene wat voor de stationsbezoeker het meest voor de hand liggend is.

Basisenquêteformulier

1. Is de herkomst of eindbestemming van uw verplaatsing naar/van het station uw woonplaats ?

Ja (ga naar vraag 3) Nee (ga naar vraag 2)

2. Wat is de postcode van uw plaats van herkomst of eindbestemming?

3. Is het station de eindbestemming van deze verplaatsing?

Ja Nee

4. Welk vervoermiddel gebruikt u om deze verplaatsing te doen?

Te voet	Fiets	Elektrische fiets	Bus Tram Metro	Trein	Autosolist	K&R	Moto	Car-poolen	Taxi	Ander Welk?
---------	-------	-------------------	----------------	-------	------------	-----	------	------------	------	-------------

5. Waarom gebruikt u dit vervoermiddel?

Geen andere oplossing mogelijk	Eenvoudigste oplossing	Voordeligste oplossing	Snelste oplossing	Meest comfortabele oplossing	Meest ecologische oplossing	Ander. Welke?	Geen van voorgaande antwoorden
--------------------------------	------------------------	------------------------	-------------------	------------------------------	-----------------------------	---------------	--------------------------------

6. Zou u een ander vervoermiddel nemen indien hiervoor alle faciliteiten zouden voorhanden zijn?

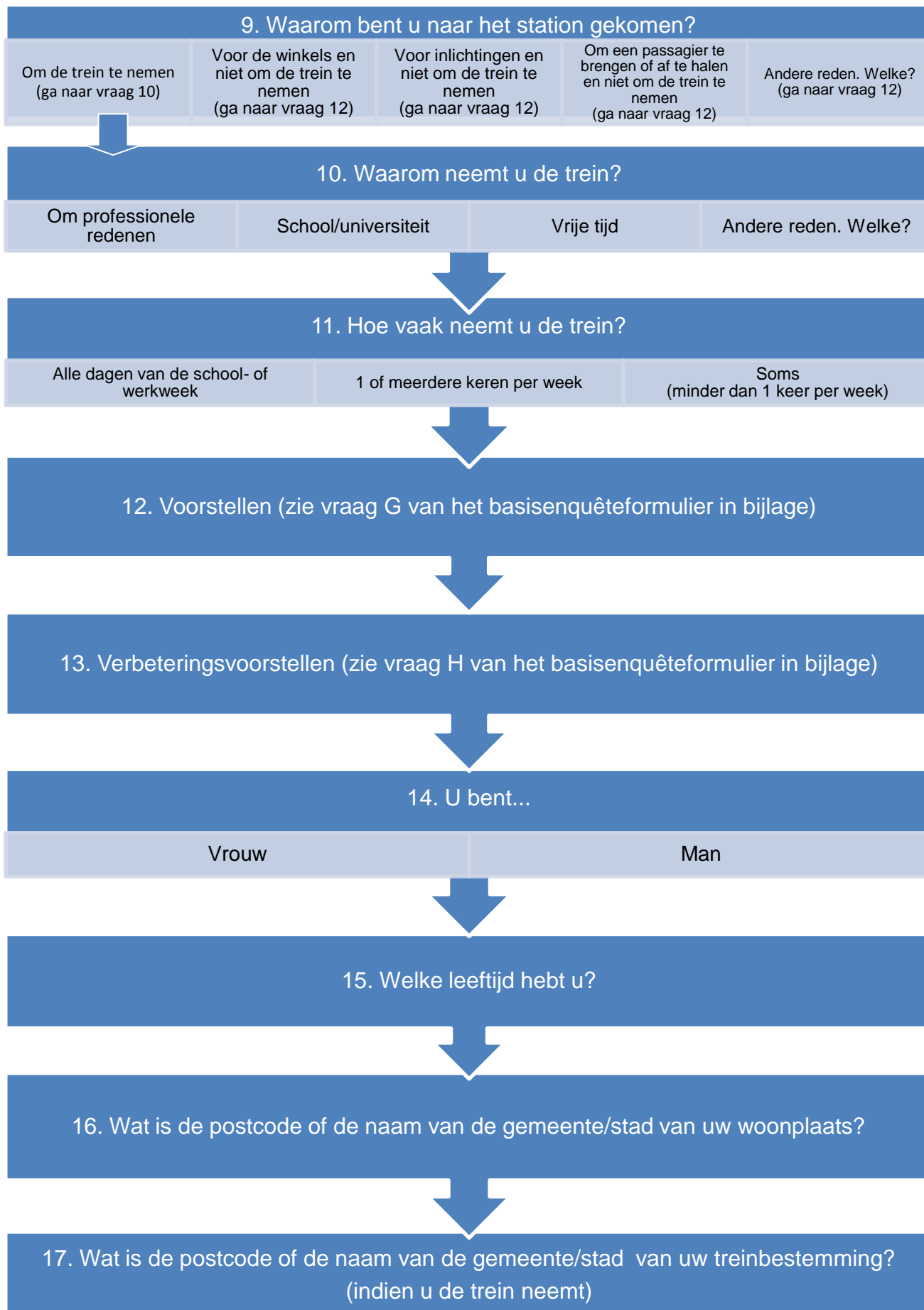
Ja (ga naar vraag 7) Nee (ga naar vraag 8)

7. Welk vervoermiddel zou u dan nemen? (ander dan huidig vervoermiddel, slechts 1 antwoord is mogelijk)

Te voet	Fiets	Elektrische fiets	Bus Tram Metro	Trein	Autosolist	K&R	Moto	Car-poolen	Taxi	Ander Welk?
---------	-------	-------------------	----------------	-------	------------	-----	------	------------	------	-------------

8. Welke afstand legt u af om deze verplaatsing te doen?

< 1 km	≥ 1 km en < 3 km	≥ 3 km en < 10 km	≥ 10 km
--------	------------------	-------------------	---------



Aanvullend enquêteformulier

Het aanvullend enquêteformulier kan behouden worden zoals in bijlage wordt weergegeven. Daarnaast zouden voor de volledigheid best nog twee vragen worden opgenomen:

7. Als u zich niet verplaatst naar/van het station met één van bovenvermelde vervoermiddelen, met welk vervoermiddel dan wel?

8. Via welke plaats gaat u dan het station binnen/buiten?

In het bestaande, aanvullende enquêteformulier zijn een aantal antwoordmogelijkheden opgenomen (zie bijlage). Deze zijn echter basisvragen en dienen nog aangepast te worden aan de bijzonderheden van elk station apart.

Afname enquêtes

Wij opteren voor een **systematiek in de afname van de enquêtes**. Per district in het algemeen en per station binnen dat district in het bijzonder zou er moeten gekeken worden naar een vaste frequentie waarmee de enquête kan worden uitgevoerd. Dit zorgt niet alleen voor een gepaste uitvoering van het beheerscontract, maar biedt ook een mogelijkheid om de evolutie van de modale verdeling en van de mobiliteitsmotieven over de jaren heen met elkaar te vergelijken. Ook een vergelijking met andere stations wordt betrouwbaarder. Kort gezegd, een **vergelijking in tijd en ruimte**. Zo kan er nagegaan worden of de uitgevoerde investeringen wel degelijk tot tevreden klanten hebben geleid. Nu zijn er immers stations waarvan de laatst uitgevoerde enquêtes dateren van 2006. Op deze manier kan niet ingespeeld worden op de huidige noden van de klant. Een concreet voorbeeld waarbij veranderingen optraden is het station van Antwerpen-Berchem. In 2010 werd dit station nog aanzien als vertrekstation. In een recentere modal split enquête komt Antwerpen-Berchem naar voren als een bestemmingsstation. Dit maakt duidelijk dat de categorie waartoe stations behoren en de daaraan gekoppelde noden kunnen veranderen in de tijd.

In alle gevallen stellen we voor om een enquête af te nemen voorafgaandelijk aan geplande projecten in de desbetreffende stations. Ook voor de evaluatie van de uitgevoerde investeringen en het effect op de modal split opteren we voor de afname van een enquête. Ook bij fundamentele omgevingsveranderingen en bij belangrijke veranderingen in het treinaanbod en/of TBM aanbod is het nuttig om een modal split enquête af te nemen.

Bij het afnemen van de enquêtes dient men ervoor te zorgen dat alle toegangen tot het station met betrekking tot de **verschillende modi afgedekt** zijn.

De verwerking van de enquêtes kan enkel leiden tot betrouwbare resultaten indien het aantal ondervraagde personen voldoende groot is in functie van het aantal getelde klanten. De steekproef dient dus representatief te zijn in functie hiervan.

Verwerking enquêtes

In de enquête en bij de verwerking van de resultaten zou er een **opsplitsing** moeten gebeuren **tussen de woonplaatsgebonden en activiteitsgebonden verplaatsing**. Zo kunnen we een beter inzicht krijgen in de modal split van elk van de twee trajecten afzonderlijk. Het gegeven bestaat bijvoorbeeld dat de auto frequenter gebruikt wordt voor de woonplaatsgebonden verplaatsing. Met de cijfers zou dit statistisch bewezen kunnen worden. Een globaal beeld kan nadien eventueel nog altijd verkregen worden door de gegevens van beide samen te nemen.

Bij de automatische verwerking van de enquêtes is het beter om de **resultaten voor te stellen met twee cijfers na de komma**. In de huidige verwerking worden de getallen weergegeven zonder cijfers na de komma. Dit geeft een minder nauwkeurig beeld, waardoor soms meer dan 100% wordt verkregen bij bijvoorbeeld de modale verdeling.

Tot slot willen we nog aangeven dat, om een meer nauwkeurige analyse van de enquête-resultaten te bewerkstelligen, niet enkel reizigerstellingen van het aantal opstappende reizigers nodig zijn. Om een volledig beeld te krijgen van de bewegingen rond en de bereikbaarheid van een station dienen we ook cijfers te hebben van het **totaal aantal stationsbezoekers**. Steeds meer en meer mensen komen immers ook naar het station omwille van andere redenen dan het nemen van de trein. Zo kunnen we als spoorwegaonderneming beter en vollediger inspelen op de noden van onze klanten. En dit zijn zeker niet meer alleen de treinreizigers.



6 Bibliografie

AGSO (2008). *Stationsproject Oostende: Uniek intermodaal knooppunt binnen een groot stadsproject*. Geraadpleegd op www.100projectenvooroostende.be/pdf/station.pdf

B-Holding – Stations en omgeving (2010). *Rapport: plan inzake behoeften aan autparkeerplaatsen (beheerscontract: art. 45)*. Geraadpleegd op IntraWeb van NMBS-Holding http://aportal.msnet.railb.be/portal/page/portal/PGR_HOLD_A/PAG_HOLD_A_HPAT/Gares/Beheerscontract_2008_2012

Blue Mobility (2013). Blue-bike.

De Lijn (2010). *Dienstregeling*. Geraadpleegd op <http://reisinfo.delijn.be/dienstregelingen/>

District Centrum (2008). *Stationsenquête Etterbeek*.

District Noordoost (2010). *Enquête Hasselt*.

District Noordwest (2013a). *Onderzoeksresultaten modal splits, fietsenstallingen en stationsparkings in district Noordwest*.

District Noordwest (2013b). *Station Oostende*.

District Zuidoost (2008). *Enquête Arlon*.

Google (2013). *Googlemaps*. Geraadpleegd op <http://maps.google.be/>

Grontmij (2010). *Stationsproject Oostende: Aanvraag tot ontheffing van project-MER – plicht*. Geraadpleegd op www.lne.be/merdatbank/uploads/nthnvg1342.pdf

Mechelen in beweging (2013). *Stationsproject*. Geraadpleegd op <http://www.mecheleninbeweging.be>

MIVB (2013). *Dienstregelingen*. Geraadpleegd op <http://www.mivb.be/horaires-dienstregeling.html?l=nl>

NMBS Mobility (2013a). *Aarlen*. Geraadpleegd op <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000070&lang=1>

NMBS Mobility (2013b). *Denderleeuw*. <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000318&lang=1>

NMBS Mobility (2013c). *Etterbeek*. <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000380&lang=1>

NMBS Mobility (2013d). *Gent-Sint-Pieters*. <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000455&lang=1>

NMBS Mobility (2013e). *Hasselt*. <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000523&lang=1>

NMBS Mobility (2013f). *Mechelen*. <http://hari.b-holding.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000810&lang=1>

NMBS Mobility (2013g). *Oostende*.
<http://hari.b-rail.be/infsta/InfoStation.aspx?StationId=1000929&lang=1>

Oostende (2013). *Stationsproject*. Geraadpleegd op
<http://www.oostende.be/wizwerkdetail.aspx?id=7#>

Project Gent-Sint-Pieters (2013a). *Taxi*. Geraadpleegd op
<http://www.projectgentsintpieters.be/bereikbaarheid/taxi>

Project Gent-Sint-Pieters (2013b). *Looproutes*. Geraadpleegd op
<http://www.projectgentsintpieters.be/bereikbaarheid/looproutes>

Project Gent-Sint-Pieters (2013c). *Kiss & Ride*. Geraadpleegd op
<http://www.projectgentsintpieters.be/bereikbaarheid/zoenzones-kiss-ride>

Project Gent-Sint-Pieters (2013d). *Algemeen overzicht van de werken*. Geraadpleegd op
http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/presentaties/p070618_masterfases%20ES_HW_w.pdf

Scotty (2013). *Projecten Oostende Station aan Zee*. Geraadpleegd op
<http://www.scotty.be/nl/sites/het-station/projecten/oostende>

Stad aan Zee Oostende (2013). *Station aan Zee*. Geraadpleegd op
<http://www.oostende.be/thema.aspx?id=4049>

Stationsfiches (2013a). *Modal Split*. Geraadpleegd op intraweb NMBS-Holding
<http://stationsfiches/nl/modal-split>

Stationsfiches (2013b). *Fietsenstallingen*. Geraadpleegd op intraweb NMBS-Holding
<http://stationsfiches/nl/bicycle-sheds>

Stationsfiches (2013c). *Fietspunten*. Geraadpleegd op intraweb NMBS-Holding
<http://stationsfiches/nl/bicycle-points>

Stationsfiches (2013d). *Parkings*. Geraadpleegd op intraweb NMBS-Holding
<http://stationsfiches/nl/parkings>

TEC (2013). *Dienstregelingen*. Geraadpleegd op
<http://www.infotec.be/index.aspx?PageId=633023212544887830>

Time-in (2013). *Dienstregelingen: Treinen per installatie*.

7 Bijlage

Bijlage 1: Basisenquêteformulier

Bijlage 2: Aanvullend enquêteformulier



Enquête station

.....

DIT VAKJE NIET INVULLEN

Dag van enquête : _____

Nummer vragenlijst : _____

Beste klant,

De NMBS-Holding investeert in onthaal, comfort en veiligheid. Met deze enquête willen we uw gewoonten en behoeften kennen om u nog betere dienstverlening te kunnen bieden. Uw antwoorden blijven vertrouwelijk en anoniem, tenzij u wenst deel te nemen aan de wedstrijd waarmee u twee Thalystickets kunt winnen.

A. Wat is op u van toepassing? U bent vandaag in station : (slechts één antwoord)

1	om de trein te nemen	→ ga naar b
2	voor de winkels en niet om de trein te nemen	→ ga naar c
3	voor inlichtingen en niet om de trein te nemen	→ ga naar c
4	om een passagier te brengen of af te halen, en niet om de trein te nemen	→ ga naar c
5	andere:	→ ga naar c

B. Waarom neemt u vandaag de trein? [slechts één antwoord]

1	om professionele redenen
2	school/universiteit
3	vrije tijd
4	andere:

C. Hoe vaak reist u gemiddeld met de trein? [slechts één antwoord]

1	alle dagen van de werk- of schoolweek
2	eenmaal of enkele keren per week
3	soms (minder dan 1 keer per week)

D. Hoe bent u naar het station gekomen om er de trein te nemen of gebruik te maken van de faciliteiten in het station? (alleen het meest gebruikte vervoermiddel aanduiden)

1	met de auto als bestuurder
2	met de auto als passagier
3	carpooling (collega, vriend, familie,...)
4	te voet
5	met de fiets
6	met openbaar vervoer
7	met de motor/bromfiets
8	met de taxi
9	met de trein als overstapper trein/trein
10	geen enkele van de voorgaande

E. Welke afstand legt u af met het in D. aangeduide vervoermiddel naar?

1	minder dan 1 kilometer
2	tussen 1 en 3 kilometer
3	tussen 4 en 10 kilometer
4	meer dan 10 kilometer

F. Waarom kwam u met dit transportmiddel naar? [u kunt verschillende vakjes aanduiden]

1	geen andere oplossing mogelijk
2	eenvoudigste oplossing
3	voordeligste oplossing
4	snelste oplossing
5	meest comfortabele oplossing
6	meest ecologische oplossing
7	andere:
8	geen enkele van deze oplossingen

G. Enkele voorstellen. Graag voor elk voorstel uw mening:

		akkoord	niet akkoord	geen mening
▪	ben bereid met fiets te komen indien er een (gratis) <u>overdekte</u> fietsenstalling is			
▪	ben bereid met de fiets te komen indien er een (betalende) <u>beveiligde</u> fietsenstalling is			
▪	ben bereid met de fiets te komen indien dit tijdwinst oplevert			
▪	verkiest om met de wagen te worden gebracht indien een efficiënte zoenzone wordt aangelegd			
▪	komt met het openbaar vervoer indien de parking betalend is			
▪	komt met de auto, zelfs als de parking betalend is			

**H. Een serie voorstellen om of de stationsomgeving te verbeteren.
Graag voor elk voorstel uw mening:**

		akkoord	niet akkoord	geen mening
▪	meer autoparkeerplaatsen			
▪	meer fietsenstallingen			
▪	beveiligde fietsenstalling			
▪	zoenzone (Kiss & Ride)			
▪	meer/ betere signalisatie/ informatie			
▪	meer comfort in de stationshal (winkels, zitjes, verwarming, Wifi, ...)			
▪	betere omgeving (meer kleuren, decoratie, kunstwerken, ...)			
▪	netheid toiletten verbeteren			
▪	algemene netheid verbeteren			
▪	veiligheid verbeteren			
▪	andere suggesties :			

U bent ...

1		vrouw
2		man

Leeftijd

... jaar

Graag de postcode en/of de naam van uw woonplaats of de plaats van herkomst:

Indien u de trein neemt, graag de postcode of de naam van uw bestemmingsstation:



Enquête station

.....

Dit vakje niet invullen

Dag van enquête : _____
Nummer vragenlijst : _____

Met deze vragen wil de NMBS-Holding informatie verzamelen over de wijze waarop u naar het station bent gekomen en welke ingang, parking, fietsenstalling, enz... u gebruikt. Wie twee Thalys-tickets wil winnen, moet wel zijn/haar persoonlijke gegevens invullen.

1. Bent u te voet naar gekomen? Langs welke ingang bent u het station binnengekomen?

1.1
1.2

via voorzijde:(straat/plein)
via achterzijde:(straat/plein)

2. Bent u met de fiets naar gekomen? Waar hebt u uw tweewieler gestald?

2.1
2.2
2.3
2.4
2.3

voorzijde: fietsenstalling kant busstation
voorzijde: beveiligde fietsenstalling naast het stationsgebouw
voorzijde: op openbare weg
achterzijde: in fietsenrekken in-straat/-laan/-plein
elders: waar?:.....

3. Bent u met de motor/bromfiets naar gekomen? Waar hebt u uw motor/bromfiets gestald?

3.1
3.2
3.3

voorzijde: in fietsenstalling kant busstation
achterzijde: op parking NMBS-Holding
elders : waar?:.....

4. Bent u met de taxi naar gekomen? Waar bent u uitgestapt ?

4.1
4.2

voorzijde: kant Stationsplein
achterzijde: (straat/laan)

5. Bent u met de auto als passagier naar gekomen? Waar bent u uitgestapt ?

5.1
5.2

voorzijde: kant Stationsplein - zoenzone
achterzijde:: (straat/laan)

6. Bent u met de auto als bestuurder naar gekomen? Waar is uw auto geparkeerd ?

6.1
6.2
6.3

voorzijde: in ondergrondse parking
achterzijde: op parking van NMBS-Holding
elders : waar?

Indien u twee Thalystickets wenst te winnen, vul dan uw gegevens in.

Naam + voornaam :
Adres straat , nr., bus :
postcode + gemeente/stad :

Dank voor uw medewerking !

Deponeer het formulier ten laatste opin één van de enquêtebussen in dit station

Verantwoordelijke uitgever :

Niet op de openbare weg gooien a.u.b.



b-mobility@b-holding.be

www.b-mobility.eu

Verantwoordelijke uitgever :

Michel Bovy, Directeur-Generaal Strategy & Coordination

NMBS-Holding – Frankrijkstraat 56 – 1060 Brussel