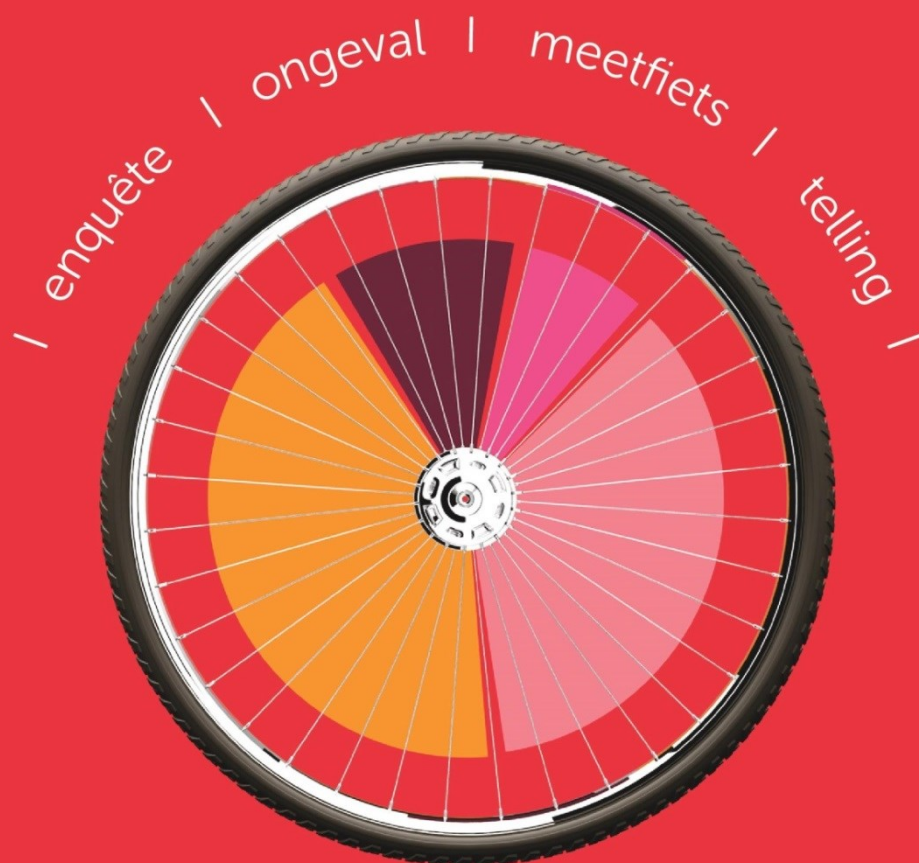




Fietsbarometer Mortsel

Provinciale Fietsbarometer toegepast op MORTSEL

12 april 2016

Provincie Antwerpen - dienst Mobiliteit
Veelzijdig vooruit

INLEIDING

Deze nota is een synthese van de resultaten van de Fietsbarometer in de stad Mortsel. De geïnterviewde gegevens zijn talrijk en omvatten een breed spectrum aan informatie die de veiligheid en het comfort van de fietser en de beschikbare infrastructuur objectief in beeld brengen. Deze gegevens worden niet integraal voorgesteld, maar zijn wel beschikbaar om antwoord te bieden op specifieke vragen over fietsbeleid in uw gemeente/stad aan de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen.

In een begeleidende nota leggen we graag de diversiteit van deze gegevens en methodiek van scorebepaling en registratie uit.

Team Fietsbeleid
Dienst Mobiliteit provincie Antwerpen
T: 03 240 66 25
E: fietsen@provincieantwerpen.be
W: <http://www.provincieantwerpen.be/>

DE PROVINCIALE FIETSBAROMETER



De Provinciale Fietsbarometer bundelt informatie over de veiligheid, het comfort en het gebruik van 3000 kilometer fietsroutes.

De Provinciale Fietsbarometer meet verschillende elementen die impact hebben op de fietser van vandaag en de fietser van morgen. Meer mensen op de trappers krijgen gaat alleen door een integrale aanpak waarbij belangrijke factoren geïnventariseerd en geanalyseerd worden. De Provinciale Fietsbarometer gebruikt hiervoor vier unieke gegevensbronnen.

Enquêtes registreren de **gebruikservaring** en het **profiel** van de fietsers. De resultaten en de verbetersuggesties laten zien waar er opportuniteiten liggen om het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen. Inzicht in routekeuze en afstanden die fietsers af leggen toont het potentieel van nieuw te bouwen of te verbeteren fietsverbindingen.

Veilig kunnen fietsen blijkt een hoofdreden bij niet-fietsers en vormt het argument om nog te veel voor de auto als verplaatsingsmiddel te kiezen. De fietsbarometer leert uit **fietsongevallen**: zijn er 'zwarte punten' en is de infrastructuur mee oorzaak van deze ongevallen?

De audit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk met de **meetfiets** geeft een duidelijk objectief beeld van de **kenmerken** en **kwaliteit** van de aanwezige **fietsinfrastructuur**, maar ook van de weginfrastructuur waar de fietser in **gemengd verkeer** wordt geleid. Voor het uitvoeren van de audit sloot de provincie Antwerpen een samenwerkingsovereenkomst af met de Fietzersbond. De Fietzersbond rijdt in opdracht van de provincie Antwerpen de BFF-routes in elke gemeente met de door de Vlaamse

overheid gecertificeerde meetfiets en maakt de geïnventariseerde gegevens over aan de provincie Antwerpen.

Fietstellingen geven inzicht in het **aantal fietsverplaatsingen** op één bepaalde locatie maar door de gegevens samen te brengen kan men afleiden of er nu meer of minder wordt gefietst over de jaren heen. Daarnaast kunnen de verschillen tussen de verschillende regio's in kaart worden gebracht. Waar grote aantallen fietsers rijden, is een breder fietspad nodig. Kennis over het aantal fietsers op een route kan bovendien objectief de noodzaak aan een fietsbrug of fietstunnel aantonen.

1 Aanbevelingen van de provincie:

Vanuit de analyse van de data die we voor de stad Mortsel verzamelden, geven we graag onderstaande aanbevelingen mee. Deze lijst is niet volledig en niet alle beschikbare data zijn in deze korte nota opgenomen. Voor meer informatie of bij specifieke vragen kan je steeds bij de dienst Mobiliteit van de provincie Antwerpen terecht.

Op basis van de resultaten van de fietsbarometer ziet de provincie Antwerpen een prioriteit in aanpak op onderstaande punten:

1. De fietspaden in de stad Mortsel zijn hoofdzakelijk in klinkers aangelegd : dit geeft een slechte score op trilcomfort. De verzakkingen en oneffenheden in de klinkers vormen een veiligheidsprobleem. De provincie raadt bij voorkeur asfalt aan, voor het comfort en de veiligheid van de fietsers. De Krijgsbaan (functionele fietsroute) heeft een zeer slechte score, maar de heraanleg van het fietspad is reeds gepland. Bijzondere aandacht gaat hier naar de oversteekbaarheid voor fietsers ter hoogte van het Fort.
2. De provincie Antwerpen adviseert om te onderzoeken of de Molenlei als voorrangsweg kan worden aangeduid en om op het dubbelrichtingsfietspad over de zijstraten een dubbele pijlmarkering met fietslogo's aan te brengen. (niet op het fietspad voor en na de kruising). In een ideaal scenario is de aanleg van enkelrichtingsfietspaden op deze route de beste keuze.
3. Liersesteenweg/Statielei heeft afwisselend eenrichtings- en tweerichtingsfietspaden. De moeilijke oversteekbaarheid ten gevolge van het tramspoor leidt tot onregelmatig tweerichtingsgebruik van eenrichtingsfietspaden. De ongevalgegevens tonen dat deze situatie leidt tot een verhoogde verkeersonveiligheid (Figuur 1, punt 2). De geplande tellingen op de Liersesteenweg zullen het effectief gebruik van de fietspaden kwantitatief in beeld brengen. Hierna kunnen we evalueren of het dubbelrichtingsgebruik niet geformaliseerd kan worden.
4. Op basis van de studie "fietsers in voorrang": aanpak van voorrangregeling van de kruispunten op de fietsostrade
5. De fietsostrade in de Lodewijk Dosfellei is te smal, zeker voor het groot aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Op dit moment is in deze straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd owv bouwwerken. De provincie Antwerpen adviseert om te evalueren of het enkelrichtingsverkeer niet permanent kan worden ingevoerd. Zo kan er extra ruimte voor de fietsostrade worden gecreëerd.

Je kan als lokale overheid ook snel en met weinig middelen de leesbaarheid, de eenvormigheid en het comfort op de fietsroutes verbeteren. Dit kan door het aanbrengen van een verduidelijkende markering, het verwijderen van een bordje of het aanpakken van een oncomfortabele overgang tussen fietspad en rijweg. Onder punt 4.2.4 lees je er meer over.

2 Enquêtes in Mortsel



Op dit moment zijn er nog geen enquêtes waarvan de resultaten van toepassing zijn op de fietsroutes in de stad Mortsel.

Zie ook punt 2.1 in de begeleidende nota

3 Fietsongevallen in Mortsel 2011-2013



Onderstaande kaart (zie Figuur 1) geeft de geregistreerde fietsgerelateerde ongevallen in de stad Mortsel voor de periode 2011-2013 weer.

Bijzondere aandacht gaat naar de gevaarlijke punten (1) en verder alle kruispunten (4) waar minstens 4 geverbaliseerde en fietsgerelateerde ongevallen werden geregistreerd. Zie ook punt 2.2 en punt 4.2 in de begeleidende nota.



Figuur 1: MOW geaggregeerde fietsongevallen in Mortsel 2011-2013 (gevaarlijke punten en aantal fietsongevallen)

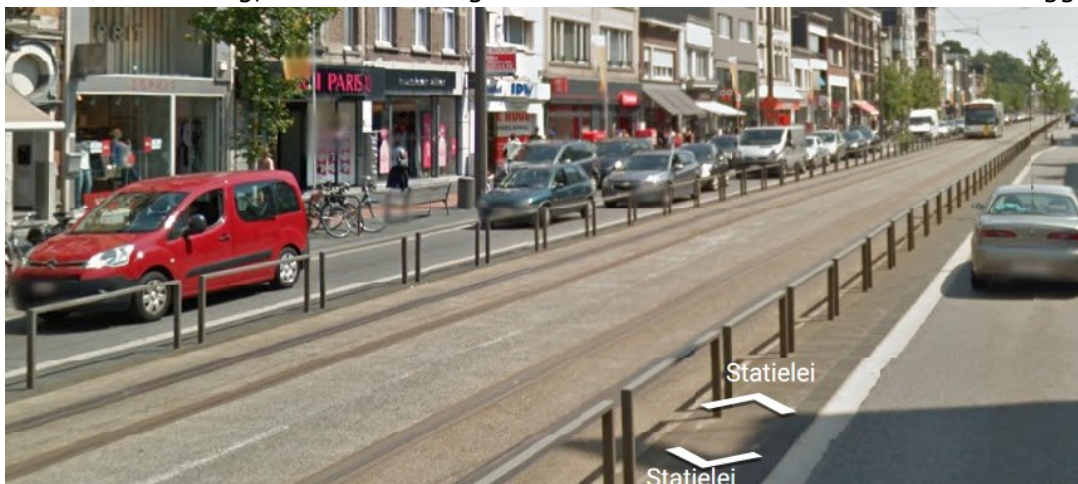
Het gaat om:

1. Gevaarlijk punt Liersesteenweg thv de parking tussen huisnummers 25 en 33. Verbeterpunten zijn zichtbaarheid (locatie van plantbakken?), de leesbaarheid (tweerichtingsfietspad) en markeringen. De recente aanpassingen in een wijziging van materiaal te wijzigen, de dubbele pijlmarkeringen, fietspadmarkeringen en

haaiantanden aan de uitgang van de parking vestigen veel meer aandacht op de fietser.

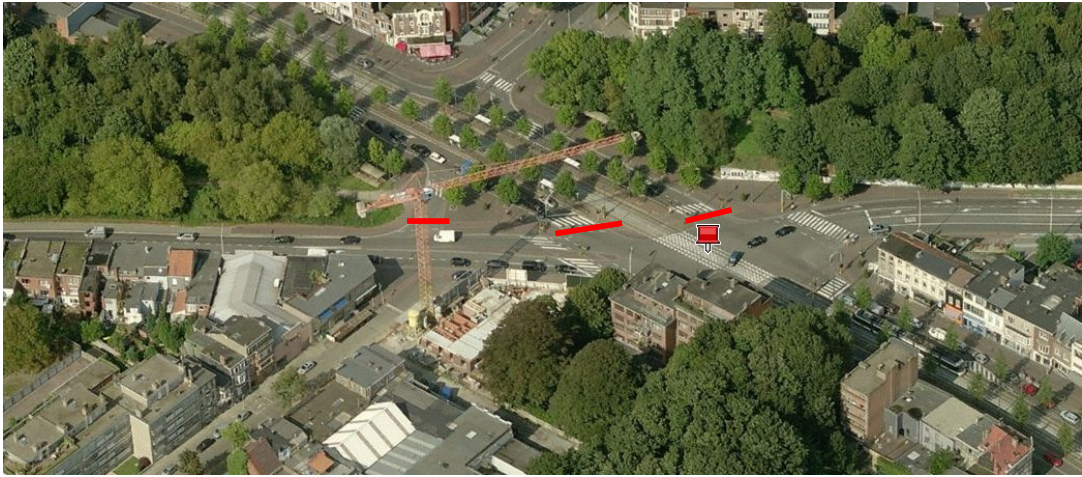


2. Statielei – Pieter Reypenslei – Lindenlei: problematiek bestaat uit de oversteekbaarheid van de Statielei. Fietzers steken over langs de zebrapaden. Fietzers kunnen correct oversteken aan de Floralaan en aan de Mechelsesteenweg, die ongeveer 500m van elkaar liggen.



3. Krijgsbaan – Vredebaan – Antwerpsestraat

Ook hier is de oversteekbaarheid van de kruising moeilijk voor fietsers en bestaat er verwarring voor alle weggebruikers door een gebrek aan eenvormigheid. De Antwerpsestraat heeft een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg, de Krijgsbaan heeft een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van aan deze kruising tot aan de Grotenhof, maar een éénrichtingsfietspad aan de noordzijde. Afhankelijk van de rijrichting moeten fietsers de rijweg in drie stukken oversteken (zie rood op figuur hieronder).



4. Oude Godstraat – Molenlei

De auto's moeten tot op het fietspad rijden voor ze zicht hebben op de voorrangsweg. Het op- en afrijden van het fietspad is oncomfortabel, waardoor de fietser niet zijn volledige aandacht op het verkeer kan richten.



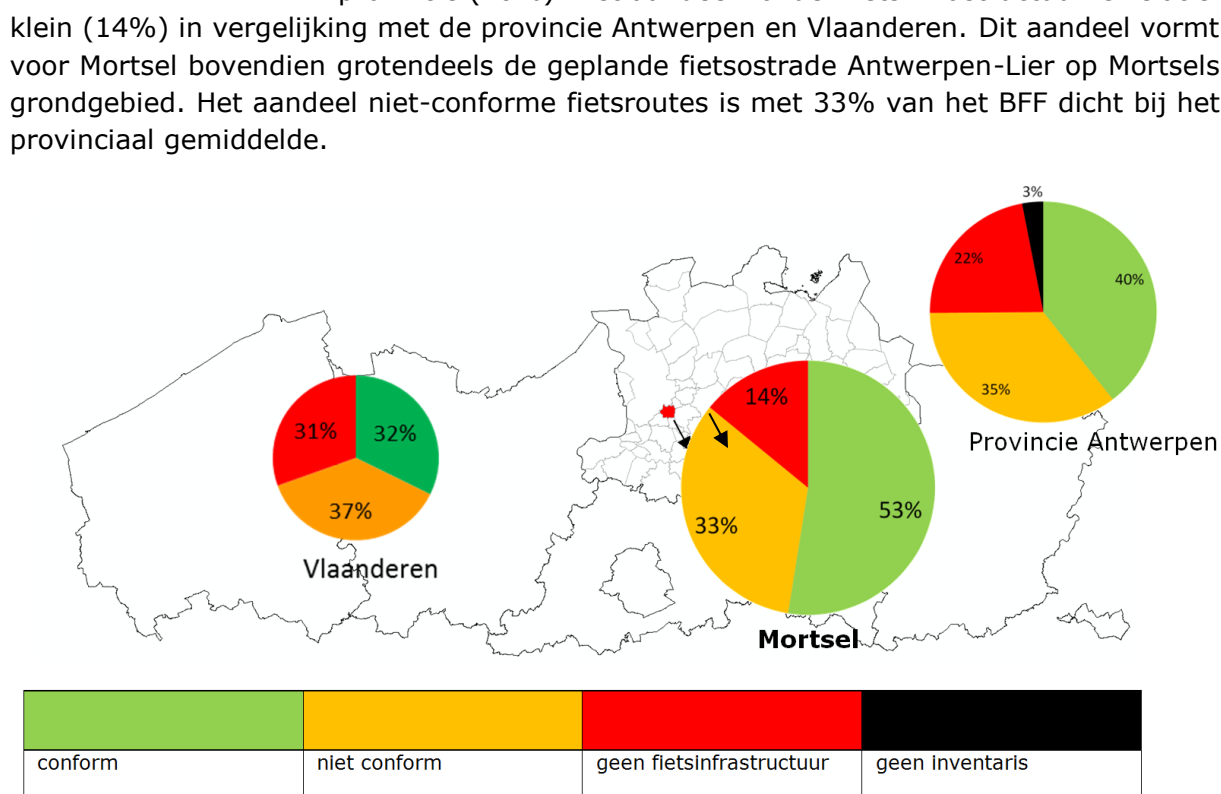
4 Meetfiets

De grootschalige inventarisatie van fietsroutekenmerken actualiseert en vult de inventaris van het BFF aan. De beschikbare gegevens toetsen we af aan de richtlijnen van het vademecum Fietsvoorzieningen onder punt 4.1. De inventarisatie laat toe een zeer genuanceerd beeld te geven over de kenmerken van de fietsinfrastructuur zoals breedte en comfort met een score van 0 tot 10. De genuanceerde scores vind je onder punt 4.2. Deze scores geven inzicht in de aard en de omvang van het probleem waardoor prioritering van nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur makkelijker wordt. Meer toelichting over de berekening van de scores vind je in de begeleidende nota.

4.1 BFF in Mortsel



De aftoetsing van de bestaande fietsinfrastructuur aan de richtlijnen in het vademecum Fietsvoorzieningen is belangrijk. Het resultaat van deze aftoetsing bepaalt immers dat de aanleg van fietsinfrastructuur door de lokale overheid in aanmerking komt voor subsidie zoals het Fietsfonds. Meer informatie over conformiteit vind je ook onder punt 2.3.2 in de begeleidende nota. Het aandeel conforme fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk voor het grondgebied van Mortsel is 53 %. Dit is hoger dan het gemiddelde van de provincie (40%). Het aandeel zonder fietsinfrastructuur is relatief klein (14%) in vergelijking met de provincie Antwerpen en Vlaanderen. Dit aandeel vormt voor Mortsel bovendien grotendeels de geplande fietsostrade Antwerpen-Lier op Mortsels grondgebied. Het aandeel niet-conforme fietsroutes is met 33% van het BFF dicht bij het provinciaal gemiddelde.



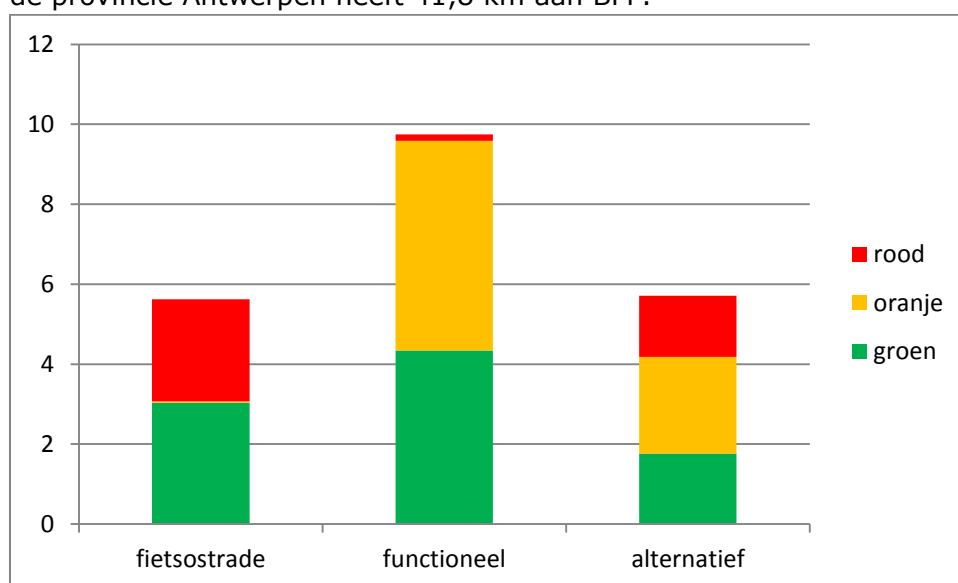
Figuur 2: Toestand van het BFF 2015 in Mortsel, de provincie Antwerpen en Vlaanderen

De onderstaande tabel geeft de status van de conformiteit van het BFF in Mortsel weer in relatie tot het gemiddelde voor alle gemeenten in de provincie:

Tabel 1: Conformiteit BFF

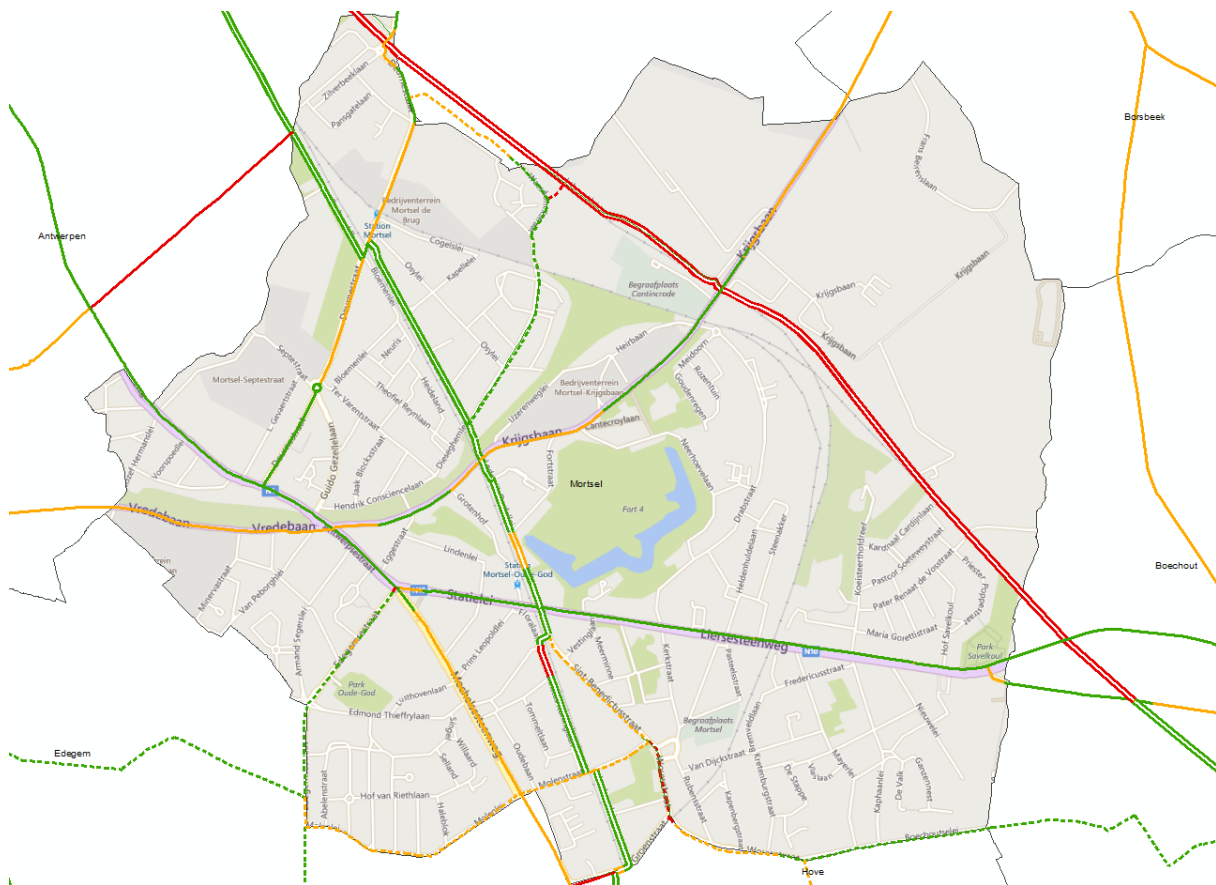
Conformiteit	lengte (gemeente) in km	% (gemeente)	gemiddelde lengte gemeente (provincie)	% (provincie)
conform	11	53 %	17	40%
niet conform	7	33 %	15	37%
geen infrastructuur	3	14 %	10	23%
Eindtotaal	21,0		42	

Op het grondgebied van de stad Mortsel bevindt zich in totaal 21 km aan BFF routes op een totaal van 2930 km voor de hele provincie Antwerpen. De gemiddelde gemeente in de provincie Antwerpen heeft 41,8 km aan BFF.



De fietsostrades in de stad Mortsel zijn voor meer dan de helft gerealiseerd. Op functionele routes zijn er bijna overal fietspaden aanwezig of fiets je er in een zone 30 in gemengd verkeer. Meer dan de helft van de fietspaden op de bovenlokale routes zijn echter niet conform de richtlijnen in het vademecum Fietsvoorzieningen. Alternatieve routes zijn bij voorkeur autoluwe routes waardoor fietspaden er niet altijd noodzakelijk zijn. Maar ook op de alternatieve routes liggen in Mortsel veel niet conforme fietspaden

Onderstaande kaart toont de conformiteit van het BFF in Mortsel (Figuur 3).



Figuur 3: BFF in Mortsel

4.2 Resultaten meetfiets

De provincie Antwerpen sloot een samenwerkingsovereenkomst met de Fietzersbond voor het inventariseren en meten van fietsroutekenmerken. Deze gegevens worden opgeladen in een Geografisch Informatie Systeem (GIS) waarna een medewerker van de provincie Antwerpen de gegevens analyseert. Onderstaande figuur toont de elementen die geïnventariseerd en geanalyseerd worden. Wil je meer weten over de inventarisatie en de analyse? Lees dan zeker ook punt 2.3 en 4.1 in de beleidende nota.



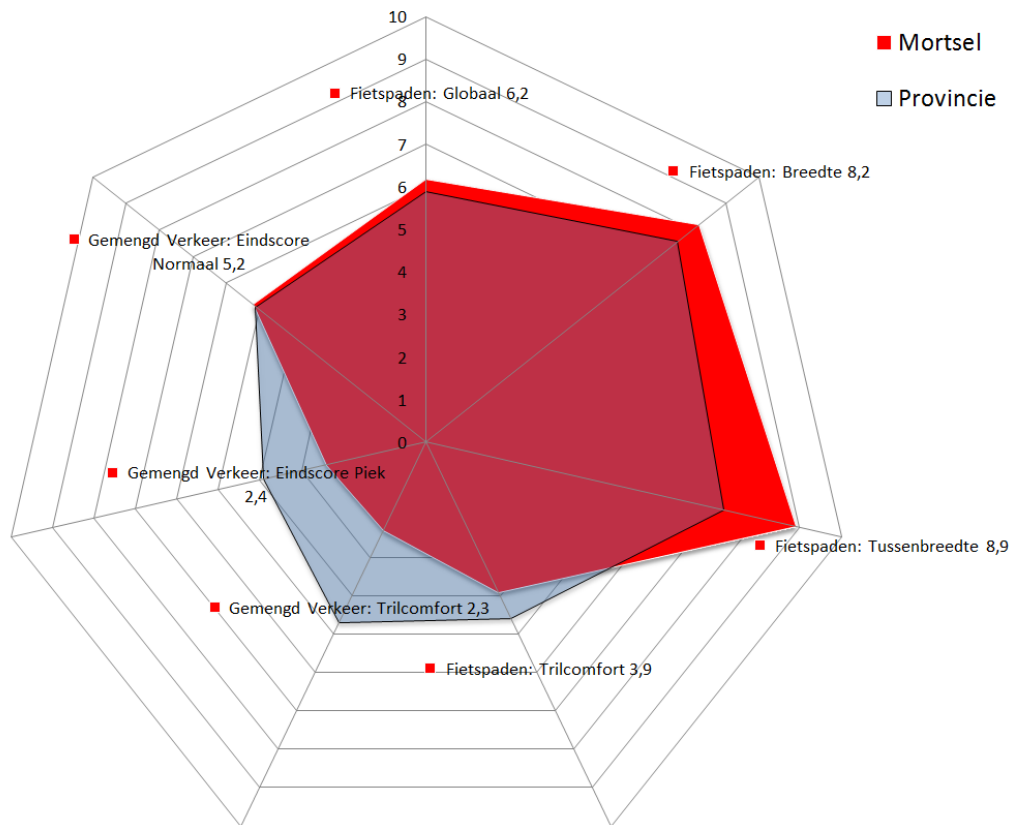
Figuur 4: meetfietsgegevens

Onderstaande tabel toont de BFF-routes in Mortsel opgedeeld in gemengd verkeer, enkelrichtings- en dubbelrichtingsfietspaden. De optelsom van deze drie categorieën is groter dan de som van het aantal km BFF-routes. Dit komt omdat de lengte van de rijweg met twee éénrichtingsfietspaden voor BFF slechts één maal wordt geteld. De eigenschappen van fietspaden aan twee zijden kunnen echter verschillen en daarom worden enkelrichtingsfietspaden wel aan beide zijden met de meetfiets gereden.

BFF	Gemeten trajecten	AWV	Gemeente	Eindtotaal
21 km	Eenrichting	9,4	5,5	14,9
	Twee richting	2,1	7,2	9,3
	Gemengd Verkeer		2,6	2,6
	Eindtotaal	11,5	12,7	26,8

4.2.1 Overzicht scores Mortsel

Onderstaand winddiagram geeft een totaalbeeld van de fietsroutes van de score voor Mortsel in relatie tot de provincie Antwerpen. De conformiteit, volgens het vademecum Fietsvoorzieningen, wordt enkel bepaald op breedte en tussenbreedte van de fietspaden. Ter info: de minimum maatvoering in het vademecum Fietsvoorzieningen komt overeen met een score van 7,5/10.



Figuur 5: winddiagram met totaalbeeld van de fietsroutes in Mortsel

Mortsel scoort in vergelijking met het provinciaal gemiddelde op BFF zeer slecht voor de fietsgeschiktheid van de routes in gemengd verkeer (10% van totale BFF). Dit is vooral te verklaren door de hoge verkeerintensiteit in de spits. Wanneer we het trilcomfort buiten beschouwing laten, scoort het gemengd verkeer buiten de piek 7,2/10 en in de piek nog steeds slechts 2,9/10.

De fietspaden in Mortsel scoren ongeveer evengoed als het provinciaal gemiddelde. Opvallend goed scoort Mortsel op de tussenbreedte, dit betekent dat de fietspaden in de stad Mortsel op voldoende afstand van de rijweg liggen. Ook op breedte scoort Mortsel goed. Fietspaden in Mortsel scoren erg laag op trilcomfort omdat de meeste fietspaden in betonstraatstenen aangelegd zijn. De aanleg van asfalt wordt voor de kwaliteit en de duurzaamheid van fietspaden door de provincie aangeraden.

Alle scores op de ingemeten factoren op de BFF-routes zijn online beschikbaar in een datatabel ([Online Spreadsheets Mortsel](#)). In deze tabel kan je per routesegment nagaan welke eigenschappen de scores voor de route bepalen. De datatabel is opgedeeld in verschillende tabbladen voor gemengd verkeer, voor fietspaden, voor kruis- en knelpunten. De gegevens zijn sorteerkbaar en filterbaar.

4.2.2 Scores fietsinfrastructuur

Onderstaande kaart toont de globale score van de fietspaden in Mortsel. Deze score is samengesteld uit de scores voor het trilcomfort, de breedte van het fietspad en de tussenafstand tussen het fietspad en de rijbaan. Deze tussenafstand moet groter zijn waar er hogere snelheidslimieten zijn voor het overig verkeer.



Figuur 6: Globale score fietspaden

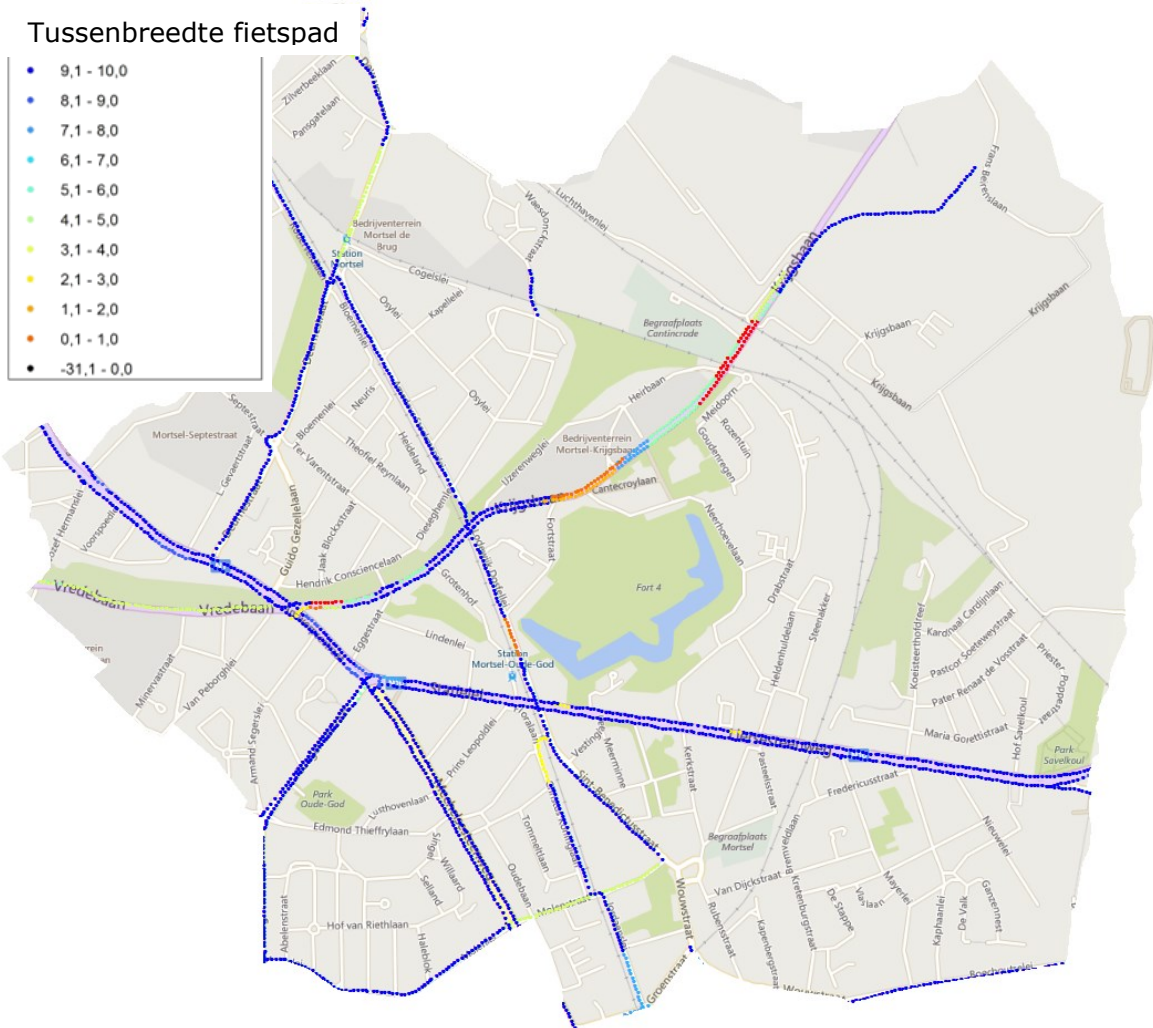
De Krijgsbaan valt op door zijn lage globale score. Verder scoren de Mechelsesteenweg en de Molenlei niet goed. Op basis van onderstaande kaarten (Figuur 7: Breedte fietspaden Mortsel) wordt duidelijk dat de problematiek hier in hoofdzaak wordt gevormd door een beperkte breedte van het fietspad. Ook de lagere score op de fietsstrade in de Lodewijk Dosfellei valt op. Vooral op onderstaande figuur (Figuur 8: Tussenbreedte fietspaden Mortsel) wordt dit duidelijk.

Hoewel 51% van het BFF in Mortsel conform de richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen werd aangelegd, is de globale score volgens de meetfiets voor meer

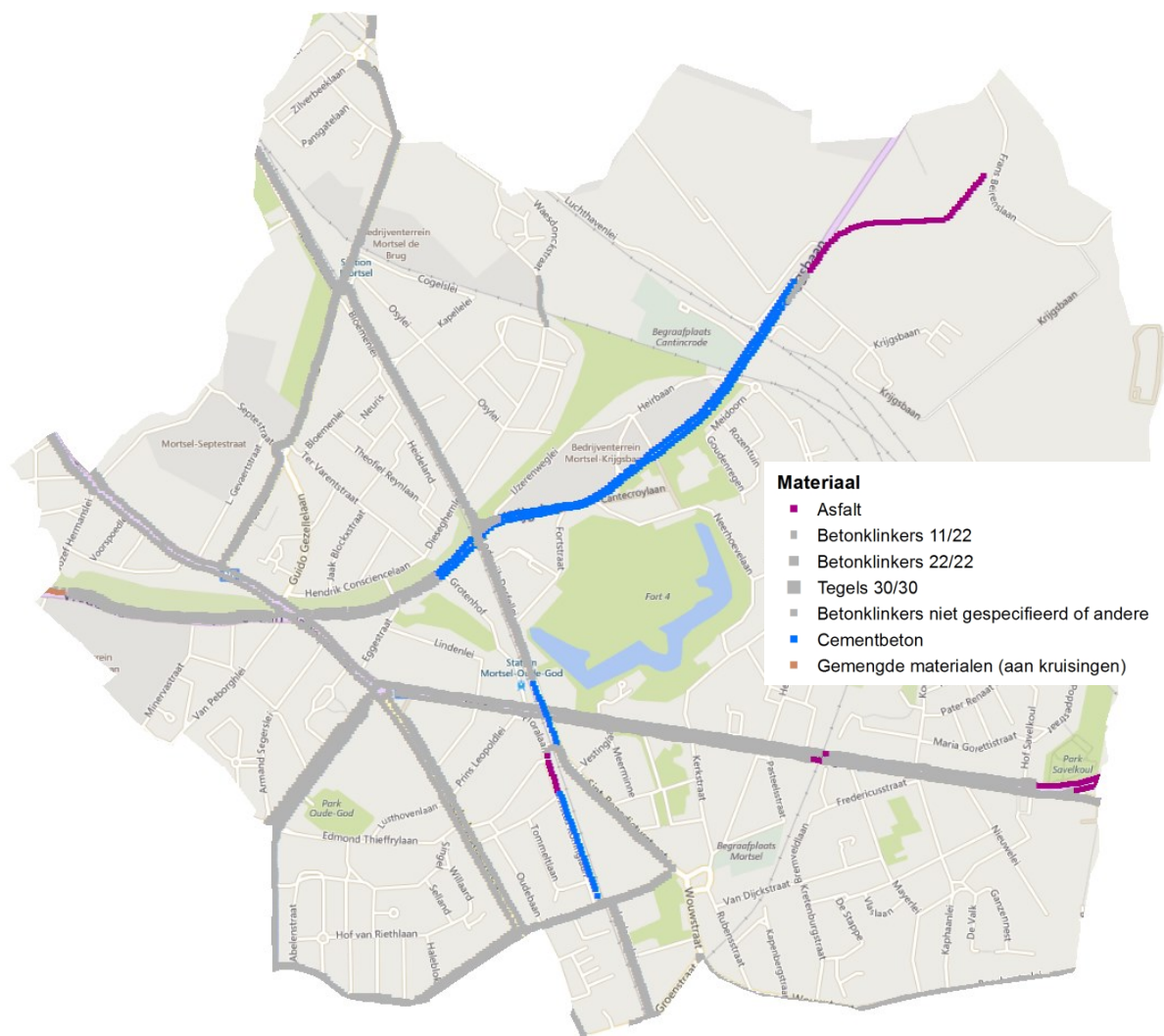
dan $\frac{3}{4}$ van de fietspaden lager dan 7,5. Dit is hoofdzakelijk toe te wijzen aan het gebruik van betonstraatstenen als verharding, die een lage score op trilcomfort geven.



Figuur 7: Breedte fietspaden Mortsel



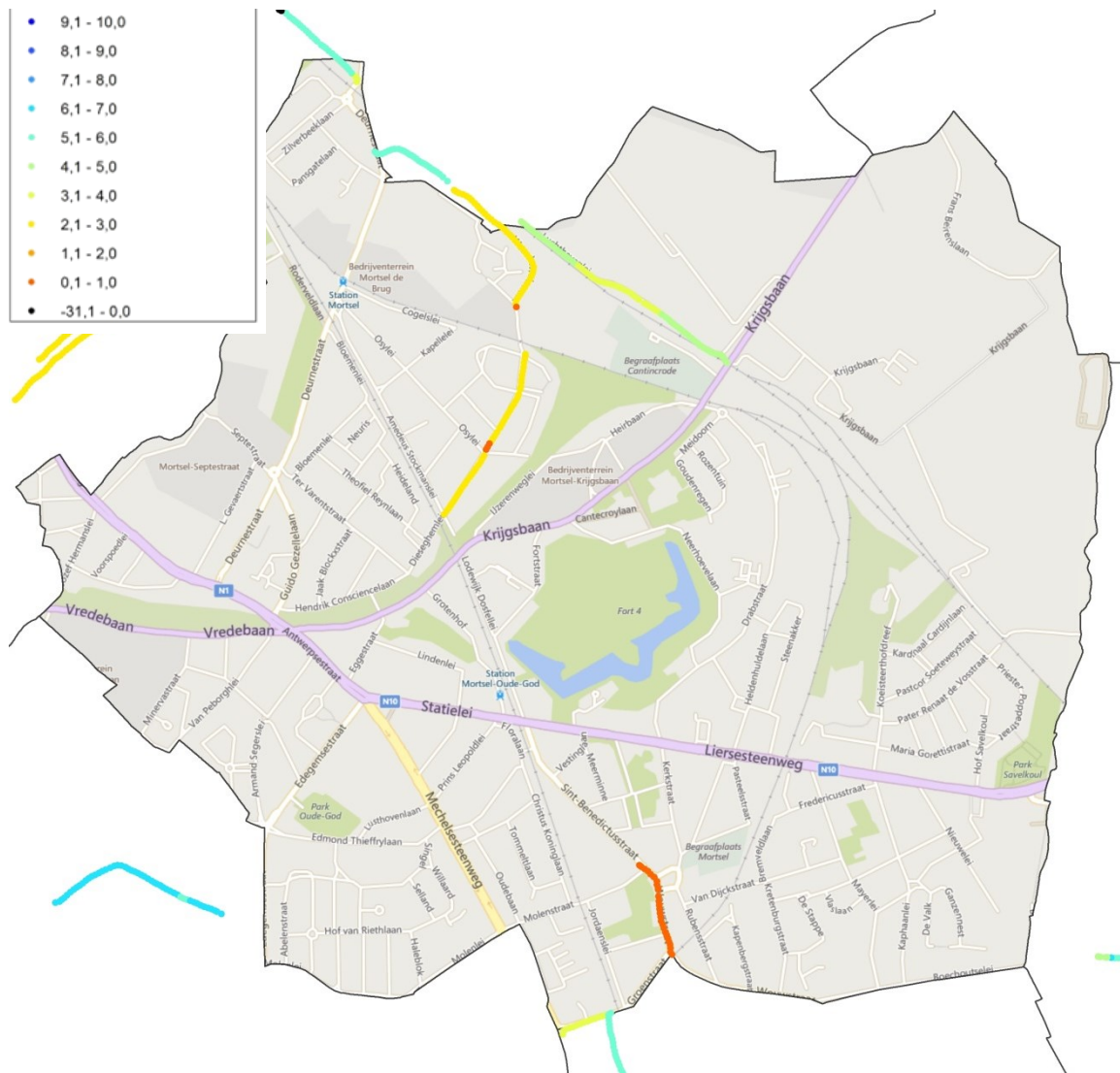
Figuur 8: Tussenbreedte fietspaden Mortsel



Figuur 10: Materiaal BFF Mortsel

4.2.3 Scores gemengd verkeer

2,6 km van de BFF-routes heeft geen fietspad en men fietst hier in gemengd verkeer. Fietsgeschiktheid gemengd verkeer is in grote mate afhankelijk van de aanwezigheid en snelheid van het overige verkeer en de beschikbare breedte van de rijweg. Maatregelen om de snelheid aan te pakken of de intensiteit van het overig verkeer te verlagen, maakt de aanleg van fietspaden op deze routes soms overbodig. [Online Spreadsheets Mortsel](#) geeft meer inzicht in de details van deze routes.



Figuur 11: Eindscore Gemengd Verkeer voor fietsers in Mortsel



Figuur 12: combinatie van piek verkeersintensiteit en effectief gereden snelheid

Met uitzondering van 100m Saffierstraat en 400m Luchthavenlei zijn alle BFF routes in gemengd verkeer in Mortsel in een zone 30. De Luchthavenlei is echter de toegangsweg tot een parking en de meer zuidelijke sportvelden. Bovendien is dit het traject voor de fietsostrade Antwerpen-Lier en in dat kader volstaat de huidige inrichting en zeker het trilcomfort niet.

De Waesdonckstraat en de Dieseghemstraat halen een lage score op fietsgeschiktheid in de piek (2,3/10) en 5,4/10 buiten de piek, maar het is een alternatieve fietsroute met een relatief lage verkeersintensiteit en een effectieve gehandhaafde snelheid van 30km/u.

In de Wouwstraat, een alternatieve fietsroute (van de Molenstraat tot de Groenstraat) is de score zowel binnen (0,6/10) als buiten de piek (4,4/10) zeer laag, in hoofdzaak door de hoge verkeersintensiteiten. De Wouwstraat is erg smal, heeft beperkt eenrichtingsverkeer en bevindt zich in een zone 30.

De Groenstraat, op de grens met Hove is eveneens in gemengd verkeer, maar de stad Mortsel hoopt om hier een fietspad te realiseren die de fietsostrade kruist, niet in het minst omdat dit ook een schoolroute is. Op netwerkniveau is dit een functionele fietsroute die Edegem met Mortsel en Hove verbindt. Deze route (geregistreerd onder Hove) scoort 3,9/10 in gemengd verkeer, met een relatief lage effectieve snelheid (40km/u) in verhouding tot de toegelaten snelheid, maar wel een hoge verkeersintensiteit in de piek met drukke kruisingen en veel parkeeractiviteit. Aanleg van

een goede fietsinfrastructuur is om die reden aangewezen en gepland. Bij de heraanleg van de N1 zou ook een oversteekplaats voor zacht verkeer over de Mechelsesteenweg (N1) naar Edegem verwezenlijkt worden.



Figuur 13: Wouwstraat, beperkte eenrichting



Figuur 14: Groenstraat, hoge verkeersintensiteit in de piek

4.2.4 Beoordeling kruisingen op aandachtspunten betreffende acuut comfort, kwaliteit en veiligheid

We bekeken twee verkeerssituaties in Mortsel in detail.

De kruising Mechelsesteenweg-Molenlei-Molenstraat is belangrijk omdat hier druk fietsverkeer bestaat door het Koninklijk Atheneum Mortsel op de hoek, een sportterrein en het Sint-Jozefziekenhuis net iets verder naar het oosten. Bovendien kruist de fietsostrade Antwerpen-Mechelen op 230m afstand.

De kruising zelf is goed geregeld, de fietsers moeten er niet lang wachten. De Molenstraat/Molenlei is als een alternatieve route opgenomen in het BFF, een alternatieve route is een autoluw alternatief voor een functionele route. In het mobiliteitsplan is de Molenstraat/Molenlei geselecteerd als een lokale weg type II, een lokale gebiedsontsluitingsweg. De verkeersfunctie strookt niet met de selectie van de route als alternatieve route.

Het bestaande fietspad is ondermaats tussen de Sint-Benedictusstraat en de Mechelsesteenweg, maar het wegprofiel is hier erg smal. Tussen de Oude-Godstraat en de Mechelsesteenweg werd de voorrangssituatie bekeken. Als lokale weg type II kan men overwegen om de Molenlei als voorrangsweg aan te duiden. Dit maakt de leesbaarheid van de route voor alle weggebruikers duidelijker. Op dit moment geldt er voorrang aan rechts maar niet voor de fietsers op het fietspad. Verschillende voorrangsregels voor verschillende weggebruikers moeten steeds vermeden worden. De verhoogde aanleg van het fietspad over de zijwegen maakt dat bestuurders die de zijstraat uitrijden moeten afremmen en maakt dat zij nu al voorrang geven.

De provincie Antwerpen adviseert om te onderzoeken of de Molenlei als voorrangsweg kan worden aangeduid en om op het dubbelrichtingsfietspad over de zijstraten een dubbele pijlmarkering met fietslogo's aan te brengen. (niet op het fietspad voor en na de kruising). De pijlmarkering dient om automobilisten te attenderen op fietsers uit beide richtingen. Gezien de categorisering van de Molenlei/Molenstraat en de aanwezige attractiepolen adviseert de provincie Antwerpen om het statuut van deze route te laten aanpassen via de werkgroep Wijzigingen BFF bij de provincie Antwerpen.



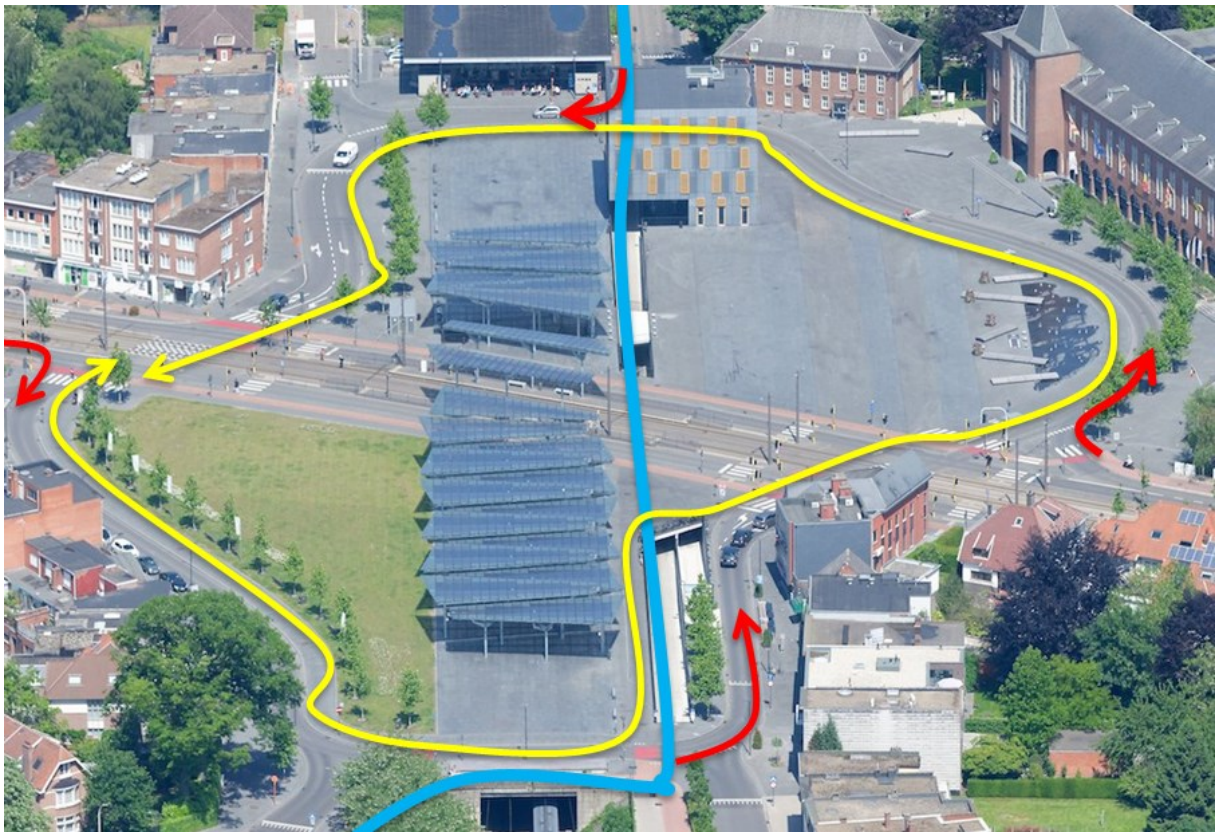
Figuur 15: Kruising Mechelsesteenweg/Molenlei

De tweede situatie bevindt rond het Stadsplein. De Statielei kruist hier de fietsostrade Antwerpen-Mechelen ongelijkgronds, maar verknoopt wel via het plein. De tunnel die aansluit op de fietsenstalling is afgebakend met paaltjes, om te voorkomen dat de gebruikers van de autoparking in deze tunnel rijden. Paaltjes zijn echter de grootste oorzaak bij eenzijdige fietsongevallen en worden daarom afgeraden.



Fietsers die op de N10 richting Antwerpen fietsen en de fietsostrade richting Antwerpen willen oprijden, vinden het fietspad op het plein niet. Zij rijden in gemengd verkeer voor het stadhuis over de gewone rijbaan.

Onderstaande Figuur 16 toont enerzijds de gewenste fietsrichting (geel) aan de binnenzijde van het plein. Fietsers, die hier voor het eerst komen draaien intuïtief op de rijweg (in gemengd verkeer) naar rechts. De provincie adviseert om de fietser hier gewoon in gemengd verkeer toe te laten en het dubbelrichtingsfietspad op het plein beter aan te geven..

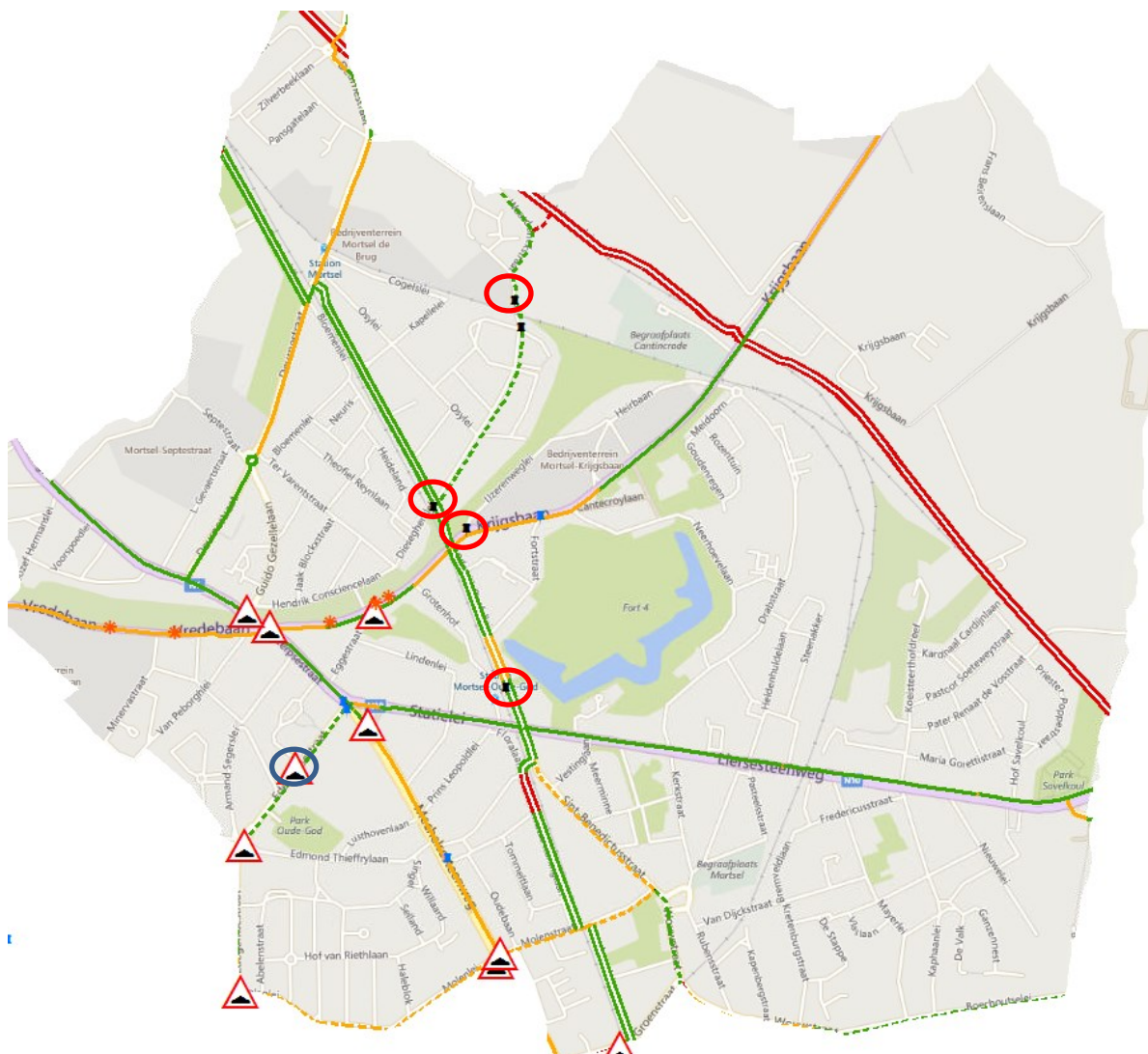


Figuur 16: Stadsplein (geel is het tweerichtingsfietspad, rood is veel gemaakte fout, blauw is de doorgaande fietsstrade)

Aandachtspunten op acuut comfort

Acute knelpunten hebben een directe impact op het fietscomfort en kunnen meestal op zeer korte termijn aangepakt worden. Figuur 17 toont de geregistreerde knelpunten.

De provincie Antwerpen adviseert om paaltjes zoveel mogelijk weg te halen indien het gevaar dat ze permanent vormen voor de fietser groter is dan het gevaar dat men met de plaatsing van de paaltjes wil voorkomen (de zwarte paaltjes op Figuur 17).



Figuur 17: Acut comfort en veiligheid



Figuur 18: Waesdonckstraat – Dieseghemlei (paaltjes), (zwarte paaltjes op Figuur 17)

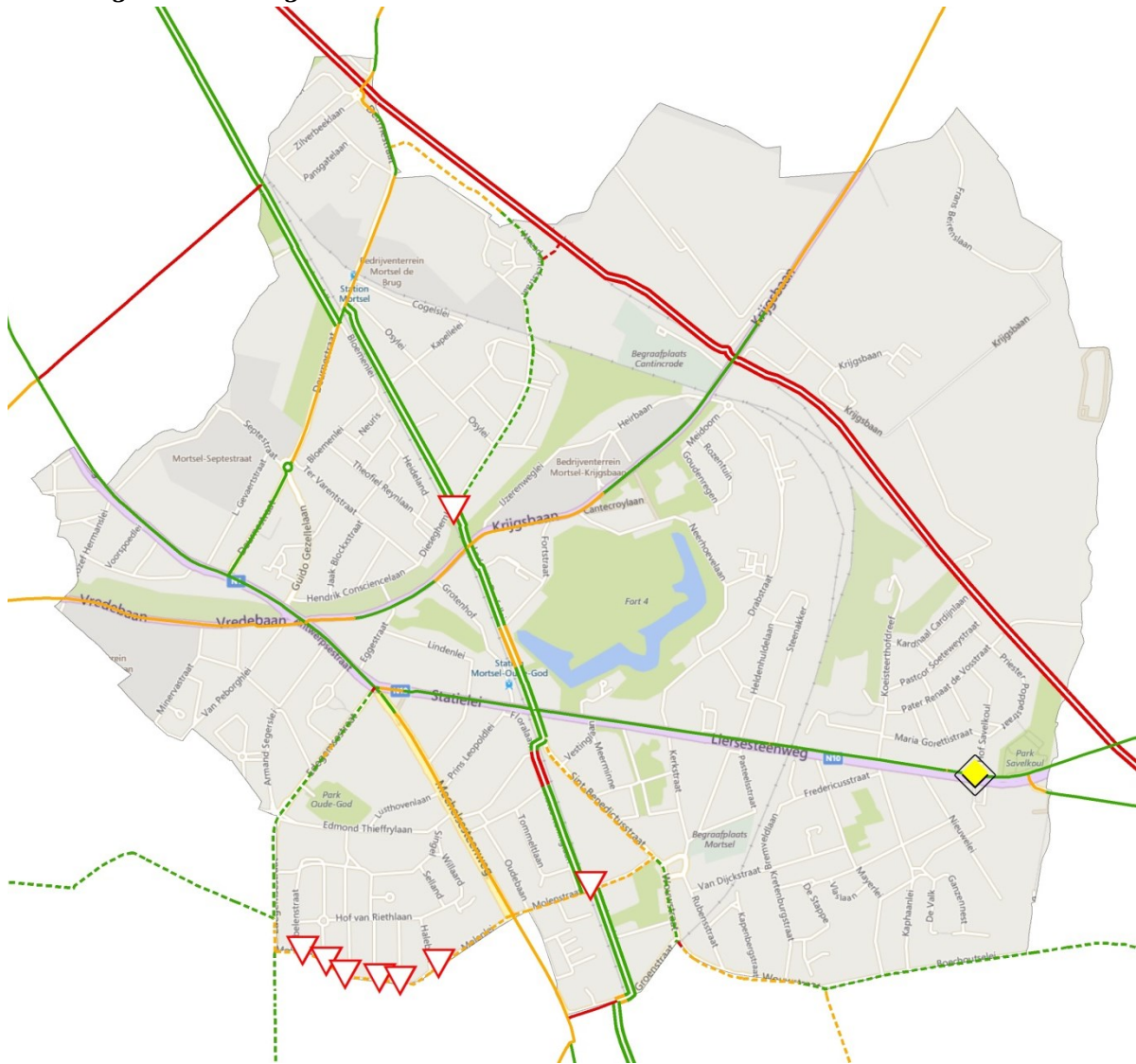


Figuur 19: Fietsostrade Antwerpen-Mechelen en op de Krijgsbaan (Ijzerenweglei)



Figuur 20: Edegemsestraat - Gustaaf Lavastraat (oncomfortabel op- en afrijden van de kruising - donkerblauwe cirkel op Figuur 17)

Markeringen en voorrang



Figuur 21: Markeringen en voorrang

De eenvormigheid van markeringen van fietspaden op kruisingen verhogen de verkeersveiligheid. Zowel fietser als automobilist krijgen een duidelijk signaal over de voorrangsregeling en kunnen hun gedrag hierop afstemmen. Door middel van een GIS-analyse op de inventarisatiegegevens van de meetfiets wordt dit duidelijk op kaart weergegeven. Op Figuur 21 zijn de kruisingen gevisualiseerd met een juridische tegenstrijdigheid tussen fietspadmarkering en voorrangsregeling. Zo zijn de omgekeerde driehoeken locaties waar een fietspadmarkering werd gecombineerd met een rijweg zonder voorrangsregeling. De gele ruit staat op een locatie waar een fietspad langs een voorrangsweg niet werd doorgemarkeerd. De richtlijnen in het vademecum Fietsvoorzieningen vragen immers het omgekeerde:

“De fietser op de voorrangsweg heeft ook voorrang op het kruispunt zelf. Dit wordt benadrukt door een zo duidelijk mogelijke continuïteit van de fietsvoorzieningen (fietspad) op het kruispunt zelf: verloop in grondplan en in de hoogte, eventuele markeringen en /of eigen verhardingsmateriaal en kleur. De fietspadmarkering (twee evenwijdige witte onderbroken lijnen) wordt doorgemarkeerd over het kruispunt.”....

en

“Omwille van dezelfde reden waarvoor geen fietspadmarkering wordt aangebracht dwars over de voorangsweg ... wordt/worden het /de fietspad(en) evenmin doorgetrokken over het kruispunt met voorrang aan rechts. Deze doortrekking gebeurt niet met de fietsmarkeringen, en evenmin met de eigen fietsmaterialen en kleur, om verwarring te vermijden.”



Figuur 22: Liersesteenweg - Hof Savelkoul: voorangsweg: fietspad wordt beter doorgemarkeerd met twee evenwijdige witte onderbroken lijnen (fietspadmarkeringen).



Figuur 23: Molenlei: geen voorangsregeling, wel een (blok)markering over de weg

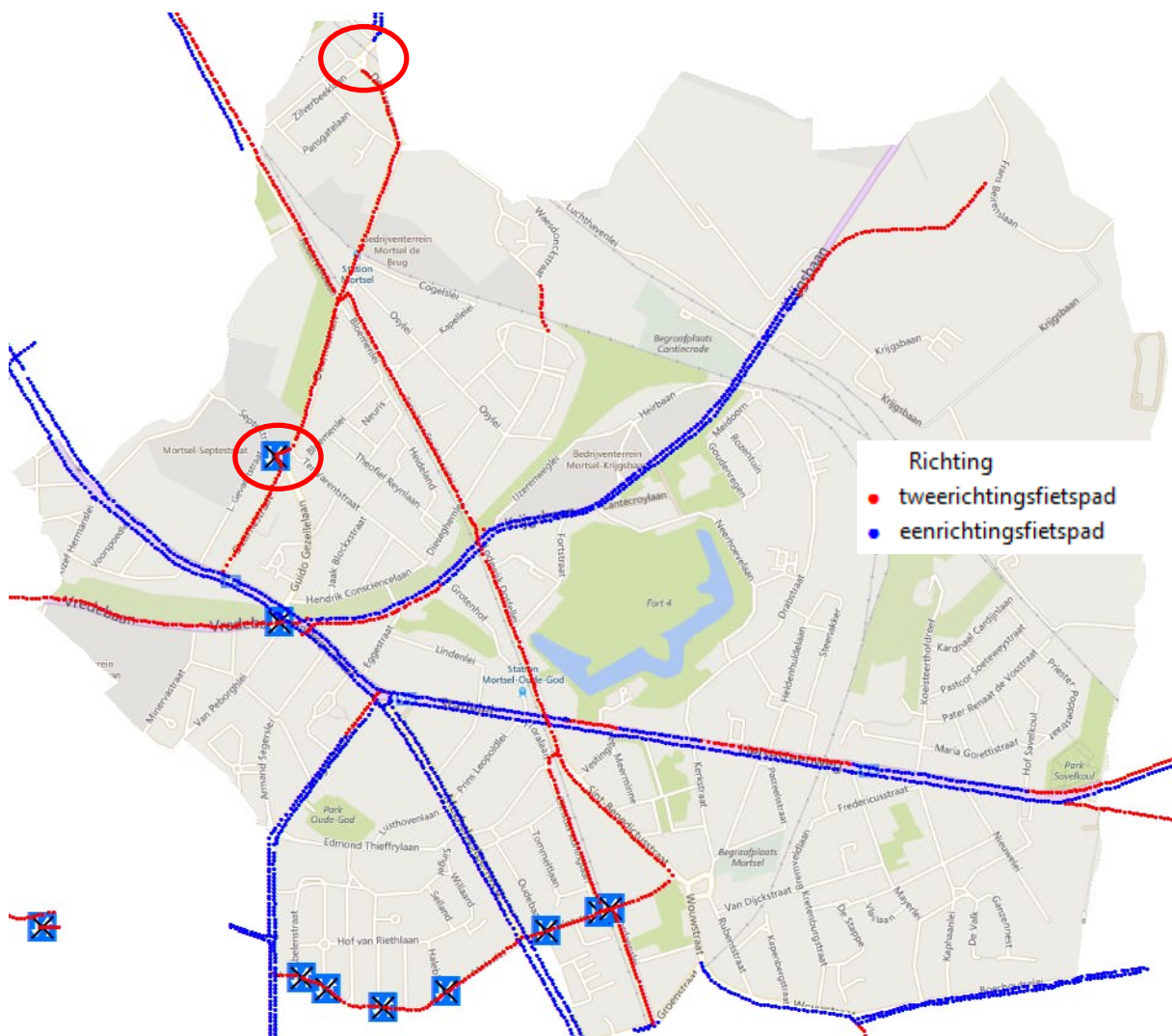
Op de fietsostrade Antwerpen – Mechelen komen uit de analyse twee knelpunten waar de fietser voorrang krijgt door de fietspadmarkeringen over de rijweg, terwijl de richtlijn dit afraadt op een rijweg zonder voorangsregeling. Bij de oversteek van de Deurnestraat zijn blokmarkeringen geplaatst.

Het Fietsberaad Vlaanderen stelde een studiebureau aan voor het onderzoek "Fietser in voorrang". Zowel de stad Mortsel als de provincie Antwerpen werken mee aan dit onderzoek. Uit dit onderzoek moet blijken hoe de fietser veilig in de voorrang kan worden gebracht op de kruispunten met de fietsostrade in Mortsel.



Figuur 24: Fietsostrade Antwerpen-Mechelen, variaties in voorrang: fietspadmarkeringen, blokmarkering, fietssuggestiestrook

Ontbrekende tweepijlmarkeringen



Figuur 25: Tweerichtingsfietspad op kruisingen niet met pijlen gemarkeerd

Het tweerichtingsfietspad op de Molenlei heeft geen tweerichtingspijlen op de kruisingen, behalve ter hoogte van de fietsostrade. Bij voorrang aan rechts is het niet aangewezen om het fietspad over de kruispunten door te markeren. (zie Figuur 23 De dubbele pijlmarkering wordt best op elk kruispunt op het dubbelrichtingsfietspad aangebracht, ongeacht de voorrangsregeling. . Deze markeringen en de verkeersborden M9 of M10 in de zijstraten, maken bestuurders attent op het feit dat de fietsers het fietspad in beide richtingen gebruiken.

In Mortsel zijn er twee rotondes met een dubbelrichtingsfietspad. Ook hier ontbreken de tweerichtingspijlen op de kruisende zijwegen. Tweerichtingsfietspaden worden over het algemeen afgeraden in bebouwde omgevingen omwille van het hoger ongevalsrisico. Rotondes zijn veiliger voor alle weggebruikers behalve voor voetgangers en fietsers. In het bijzonder rotondes in de bebouwde kom houden een verhoogd risico in. In het geval van de rotonde Deurnestraat / Guido Gezellelaan / Septestraat en de rotonde Deurnestraat / Zilverbeeklaan / Het Prieel (ook deel van de districtenroute) vormt de combinatie tweerichtingsfietspad en rotonde niet echt een risico, maar extra aandacht voor de dubbele richting door middel van tweerichtingspijlen is zeker nuttig.



Figuur 26: rotonde Deurnestraat/Guido Gezellelaan/Septestraat (tweerichtingsfietspad)



Fietsbarometer Mortsel
april 2016

5 Fietstellingen



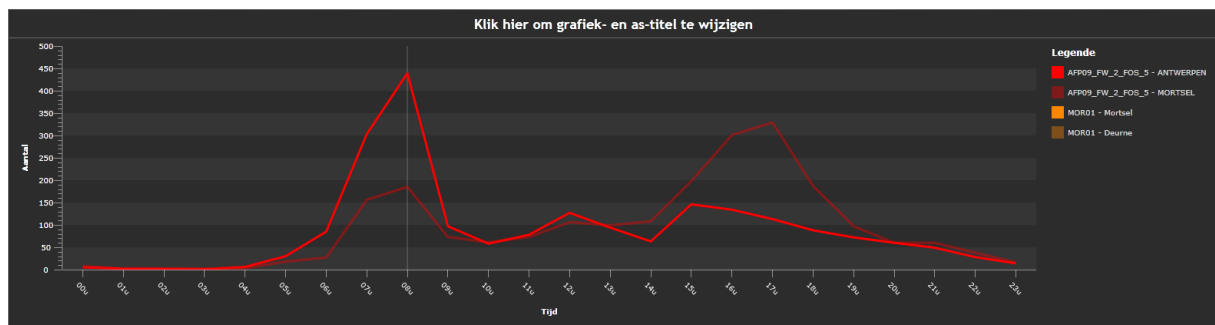
In Mortsel werd in 2015 op twee plaatsen geteld. Op de fietsostrade Antwerpen-Mechelen werd geteld langs de Amadeus Stockmanslei (AFP09) van 9 tot 22 september 2015 en langs de Deurnestraat (MOR01) van 21 tot 29 oktober 2015.



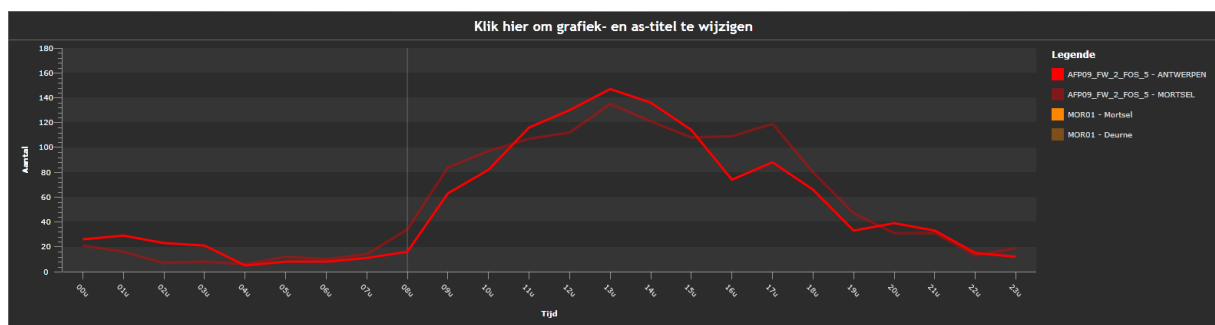
Figuur 28: locatie telpunten AFP09 en MOR01 (pijl in de hoofdrichting)

Deze gegevens kunnen ook op het online digitale platform beschikbaar gesteld worden (mail voor toegang naar fietsen@provincieantwerpen.be met onderwerp toegang fietstellingen). Hieronder vind je de gemiddelde werk- en weekenddagengrafieken voor beide locaties.

Op locatie AFP09 werden in de fietstelweek de meeste fietsbewegingen in de provincie geregistreerd, met een maximum van 5735 bewegingen op 9 september.



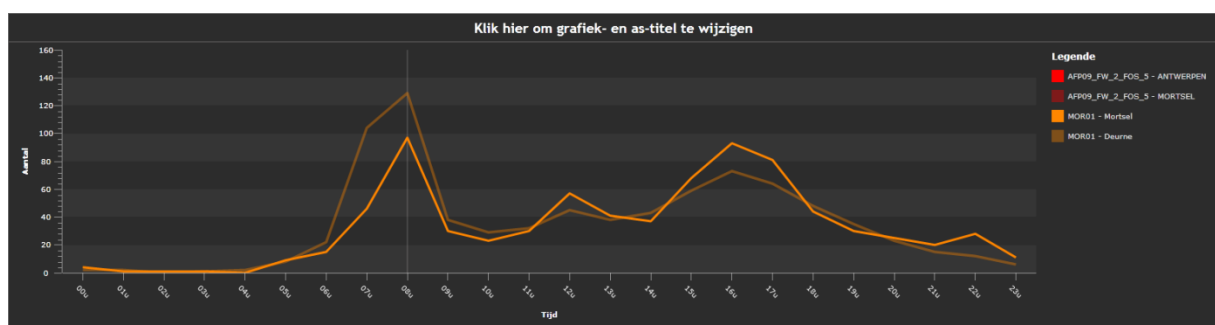
Figuur 29: AFP09: fietstelling werkdag



Figuur 30: AFP09: fietstelling weekend

Deze tellingen zijn representatief. Er was in de telperiode geen vakantie of verlofdag en de functionele fietser is correct vertegenwoordigd (zie duidelijke ochtend- en avondspits in de grafiek "werkdag"). In het weekend reden er gemiddeld 2634 fietsers langs dit punt tegenover 4300 op een werkdag, met 49% in de hoofdrichting en 51% in de tegenrichting. Tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9) komen er 613 fietsers langs.

Op locatie MOR01 langs de Deurnestraat registreren we gemiddeld 1620 bewegingen op een werkdag, tegenover 877 op een weekenddag. De spits loopt in beide richtingen ongeveer parallel, met een totaal van gemiddeld 225 bewegingen tussen 8 en 9.



Figuur 31: MOR01: fietstelling werkdag



Figuur 32: MOR01: fietstelling weekend

6 Lijst van figuren

Figuur 1: MOW geaggregeerde fietsongevallen in Mortsels 2011-2013 (gevaarlijke punten en aantal fietsongevallen).....	8
Figuur 2: Toestand van het BFF 2015 in Mortsels, de provincie Antwerpen en Vlaanderen	11
Figuur 3: BFF in Mortsels	13
Figuur 4: meetfietsgegevens.....	14
Figuur 5: winddiagram met totaalbeeld van de fietsroutes in Mortsels	15
Figuur 6: Globale score fietspaden.....	16
Figuur 7: Breedte fietspaden Mortsels.....	17
Figuur 8: Tussenbreedte fietspaden Mortsels	18
Figuur 9: Trilcomfort Mortsels (fietspaden en gemengd verkeer)	19
Figuur 10: Materiaal BFF Mortsels	20
Figuur 11: Eindscore Gemengd Verkeer voor fietsers in Mortsels.....	21
Figuur 12: combinatie van piek verkeersintensiteit en effectief gereden snelheid	22
Figuur 13: Wouwstraat, beperkte eenrichting	23
Figuur 14: Groenstraat, hoge verkeersintensiteit in de piek	23
Figuur 15: Kruising Mechelsesteenweg/Molenlei	25
Figuur 16: Stadsplein (geel is het tweerichtingsfietspad, rood is veel gemaakte fout, blauw is de doorgaande fietsostrade)	27
Figuur 17: Acuut comfort en veiligheid	28
Figuur 18: Waesdonckstraat – Dieseghemlei (paaltjes), (zwarte paaltjes op Figuur 17)	28
Figuur 19: Fietsostrade Antwerpen-Mechelen en op de Krijgsbaan (Ijzerenweglei)	29
Figuur 20: Edegemsestraat - Gustaaf Lavastraat (oncomfortabel op- en afrijden van de kruising - donkerblauwe cirkel op Figuur 17).....	29
Figuur 21: Markeringen en voorrang	30
Figuur 22: Liersesteenweg - Hof Savelkoul: voorrangsweg: fietspad wordt beter doorgemarkeerd met twee evenwijdige witte onderbroken lijnen (fietspadmarkeringen).	31
Figuur 23: Molenlei: geen voorrangsregeling, wel een (blok)markering over de weg	31
Figuur 24: Fietsostrade Antwerpen-Mechelen, variaties in voorrang: fietspadmarkeringen, blokmarkering, fietssuggestiestrook.....	32
Figuur 25: Tweerichtingsfietspad op kruisingen niet met pijlen gemarkeerd	33
Figuur 26: rotonde Deurnestraat/Guido Gezellelaan/Septestraat (tweerichtingsfietspad)	34

Figuur 27: Doorstroming	35
Figuur 28: locatie telpunten AFP09 en MOR01 (pijl in de hoofdrichting)	36
Figuur 29: AFP09: fietstelling werkdag	37
Figuur 30: AFP09: fietstelling weekend.....	37
Figuur 31: MOR01: fietstelling werkdag.....	37
Figuur 32: MOR01: fietstelling weekend	38