

FIETSSTRATEN ANTWERPEN

FIETSEN IN EERSTE KLASSE

De rode looper voor fietsers uitgerold



2 INHOUD

Inleiding	3
1 Fietsstraten als instrument binnen het fietsnetwerk	5
2 Uitgangspunt voor een verdere uitrol	6
3 Evaluatie	15
4 Generieke inrichtingsprincipes fietsstraten	22
5 Fietsstraatprojecten	26





INLEIDING

De fietsstraat is een fietsmaatregel die sinds 10 januari 2012 wettelijk toepasbaar is. In het Antwerpse fietsplan is deze nieuwe maatregel als instrument opgenomen. Het stadsbestuur trekt de kaart van het verder verfietsen van de stad. Hierbij staat het wegwerken van missing links in het fietsroutenetwerk centraal. Naast het voorzien van (vrijliggende) fietspaden, fietssuggestiestroken, comfortstroken, etc. wil het stadsbestuur ook de vlucht vooruit nemen in de uitrol van fietsstraten.

Het mobiliteitsplan en het fietsbeleidsplan leggen de nadruk op een sterk hiërarchisch netwerk voor elke vervoerswijze. Dit geldt uiteraard ook voor de fietser. De stad Antwerpen zal de fietsstraat voornamelijk inschakelen om het netwerk van hoofdassen verder uit te bouwen. Dit zowel om missing links weg te werken als om bijkomende routes voor fietsers, soms aanvullend aan hoofdroutes, aan te bieden. Het principe van verdubbelen op bepaalde hoofdassen is nodig om onze doelstelling van wereldfietsstad stap voor stap dichterbij te brengen.

Als piloot nam de stad Antwerpen in 2014 een fietsstraat in de Grotehondstraat in gebruik. De Grotehondstraat vormde een missing link voor fietsers die vanuit de Pretariostraat richting stadscentrum fietsen (en omgekeerd). Ter hoogte

van de Arendstraat sluit ze aan op de fietsostrade tussen station Antwerpen-Centraal en Mechelen.

Meer dan een jaar na invoering is dit het juiste moment om een evaluatie te houden en te kijken wat er eventueel beter kan naar inrichting. Deze nota legt op basis van een aantal criteria generieke inrichtingsprincipes vast voor toekomstig uit te rollen fietsstraten. Op korte termijn wil de stad Antwerpen de fietsstraat toepassen om een aantal missing links in te vullen op 3 bovenlokale routes:

- Antwerpen Noord;
- Borgerhout intra muros;
- de Districtenroute.

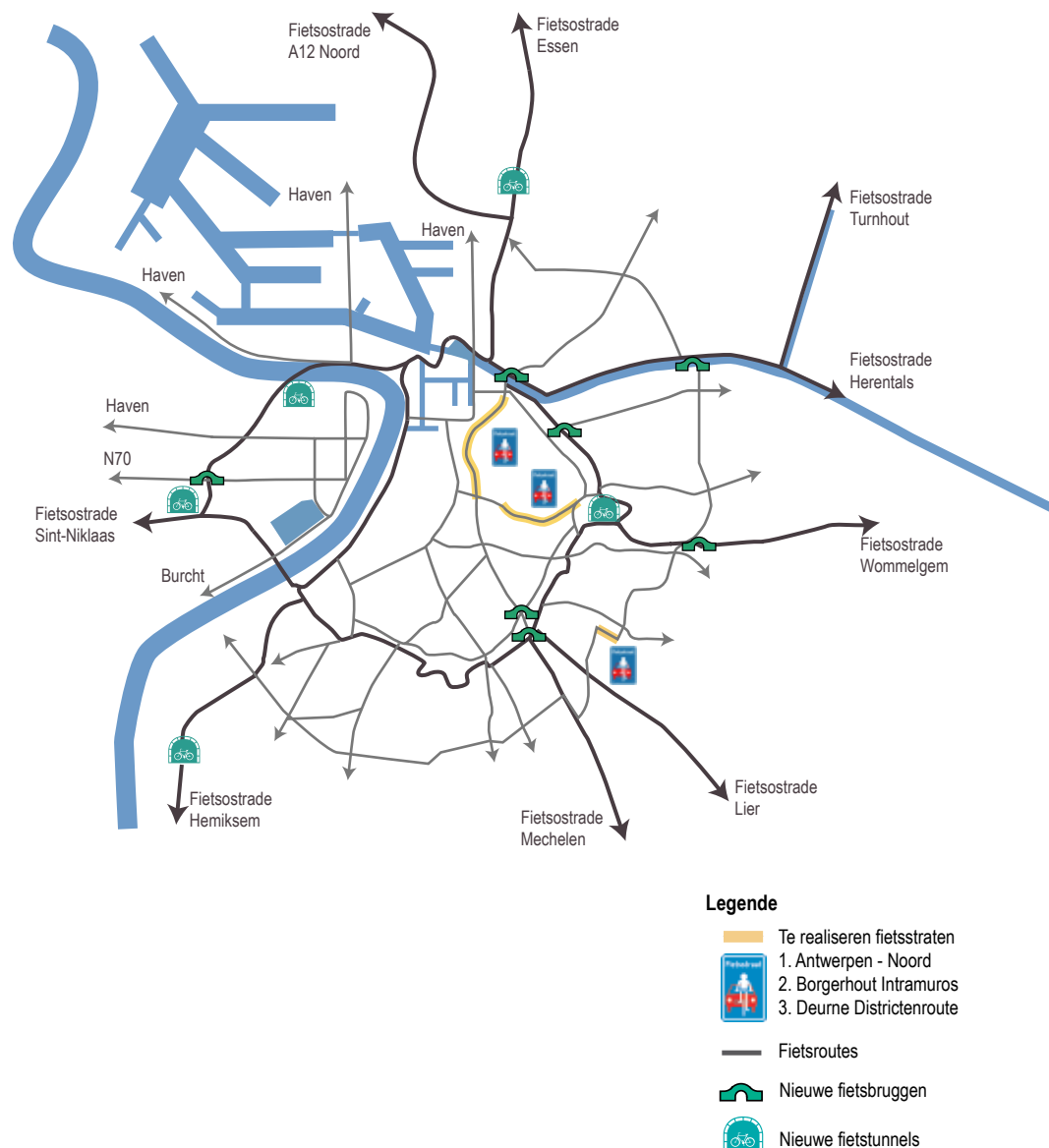
Deze routes zullen we verder in deze nota bekijken.

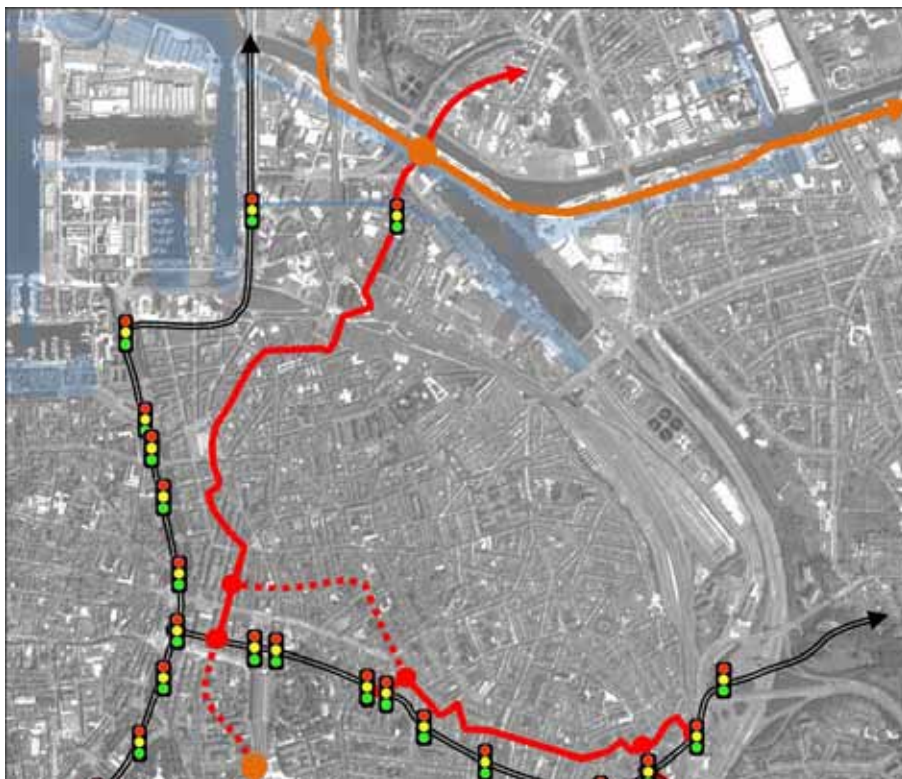
1 FIETSSTRATEN ALS INSTRUMENT BINNEN HET FIETSNETWERK

FIETSSTRATEN VERVULLEN EEN ROL IN HET FIETSNETWERK IN EN NAAR DE STAD.

Om Antwerpen bereikbaar te houden, willen we meer mensen verleiden vaker de fiets te gebruiken. Binnen het kader van 'Slim naar Antwerpen', heeft de stad, samen met haar partners, de uitgesproken ambitie om de komende jaren 10.000 wagens uit de spits te halen. Hiervoor is er absoluut nood aan een integraal veilige, continue, leesbare en comfortabele fietsinfrastructuur. In de eerste plaats wil het stadsbestuur inzetten op bovenlokale fietsverbindingen en de "feeders" hier naartoe.

De fietsstraat is een belangrijk instrument om de ambities van het mobiliteitsplan en fietsbeleidsplan te realiseren. Maar wel steeds binnen een netwerkgerichte benadering. Dat wil zeggen dat de stad Antwerpen de klemtoon wil leggen op het realiseren en afwerken van hoogkwalitatieve fietsverbindingen, waarbij de kwaliteit van de route 'in haar geheel' centraal staat. De ketting is immers maar zo sterk als haar zwakste schakel. De fietsstraat vormt een belangrijk onderdeel van deze strategie. Op bepaalde locaties biedt ze immers de ideale oplossing om continue en veilige fietsroutes tot in het hart van de stad te realiseren. In het dichtbebouwde stedelijke weefsel is het immers vaak niet mogelijk, en wenselijk, om op alle bovenlokale routes fietspaden of een aparte fietsinfrastructuur te voorzien. In deze gevallen kan de fietsstraat de 'last mile' naar het stadshart invullen.





Bijkomend zorgen de eerste 2 fietsstraatverbindingen voor een verkorte reisduur en tijdswinst (gemiddeld 5-tal verkeerslichten minder). Uiteraard een enorm voordeel voor fietsers.

INTRODUCTIE VAN FIETSSTRATEN OP 3 BOVENLOKALE FIETSVERBINDINGEN

Het stadsbestuur wil in samenwerking met de districten Antwerpen, Borgerhout en Deurne, versneld vorm geven aan 3 belangrijke bovenlokale fietsverbindingen, nl. Antwerpen Noord, Borgerhout intra muros en de Districtenroute. Deze routes maken deel uit van het 'bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk' dat in overleg met verschillende partners –waaronder de provincie Antwerpen en de Vlaamse overheid- uitgetekend en vastgelegd werd.

De kaart op pagina 4 geeft het netwerk van bovenlokale routes en voornaamste grootschalige missing links op deze routes weer. Op bepaalde plekken in het netwerk kan de uitrol van fietsstraten missing links wegwerken.

De eerste 2 fietsverbindingen, Antwerpen Noord en Borgerhout intra muros, vormen de 'last mile' binnen het fijnmazige stadsweefsel en de fietsostrades die door enkele grote infrastructuurwerken tot dicht tegen het stadscentrum reiken, maar daar momenteel 'abrupt' stoppen. De realisaties van fietsbruggen en aansluitend fietsstraten maken deze routes 'sluitend'.

De 3de fietsstraat, de Ruimtevaartlaan in Deurne, manifesteert zich op een kleinere schaal maar is essentieel voor de continuïteit van de route. Met het inrichten van een fietsstraat in een residentiële woonwijk werken we een missing link weg in de tangentiële districtenroute.

2 UITGANGSPUNT VOOR EEN VERDERE UITROL

WETGEVING.

Uit de wegcode:

2.61. « fietsstraat » : een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde aanduidt

Art. 22novies. In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

NETWERK

Snel, vlot en op een aangename manier op de bestemming geraken, is wat de fiets zo populair maakt. In Antwerpen moet de fiets het stedelijke vervoersmiddel bij uitstek zijn. Om bewoners en bezoekers te verleiden meer te fietsen, wil de stad Antwerpen haar netwerk verder onder de loep nemen en optimaliseren op basis van een aantal elementen:

- Veiligheid
- Directheid
- Samenhang
- Comfort
- Aantrekkelijkheid

Het netwerk bestaat uit een hoofdfietsnet met bovenlokale routes voor snelle en directe verbindingen naar de stad en een stadsfietsnet met lokale routes voor flexibele, kortere verplaatsingen in de stad.

Het grofmazige hoofdfietsnet vormt de ruggengraat van het fietsnetwerk. Het verwerkt bovenlokaal fietsverkeer op 3 niveau's: hoofdroutes, kernroutes en schakelroutes, elk met hun eigen kenmerken en wenselijke inrichtingsvormen.

Waar hoofdroutes zorgen voor het ontvlechten van ander verkeer aan de hand van een eigen fietsinfrastructuur (fietswegen, vrijliggende fietspaden,...), zullen schakelroutes de capaciteit op het netwerk verhogen omdat ze de fietsinfrastructuur als het ware 'verdubbelen' op bepaalde plaatsen op de kernroutes.

Nieuw in het netwerk van de stad is een extra categorie, namelijk de schakelroutes. Deze routes zorgen voor meer capaciteit op het netwerk zonder dat er altijd nieuwe fietspaden moeten bijkomen. Ze zorgen voor een bijkomend alternatief als antwoord op het toenemend fietsverkeer.

Het stadsfietsnet is een logische verfijning van het hoofdfietsnet. Het stadsfietsnet bestaat enerzijds uit fietsroutes op niveau van de wijk, en anderzijds uit alle 'lagere' routes op niveau van de buurt. In praktijk bestaat het laatste niveau eigenlijk uit 'alle straten' zodat een diffuus netwerk ontstaat op buurniveau.

Schakelroute

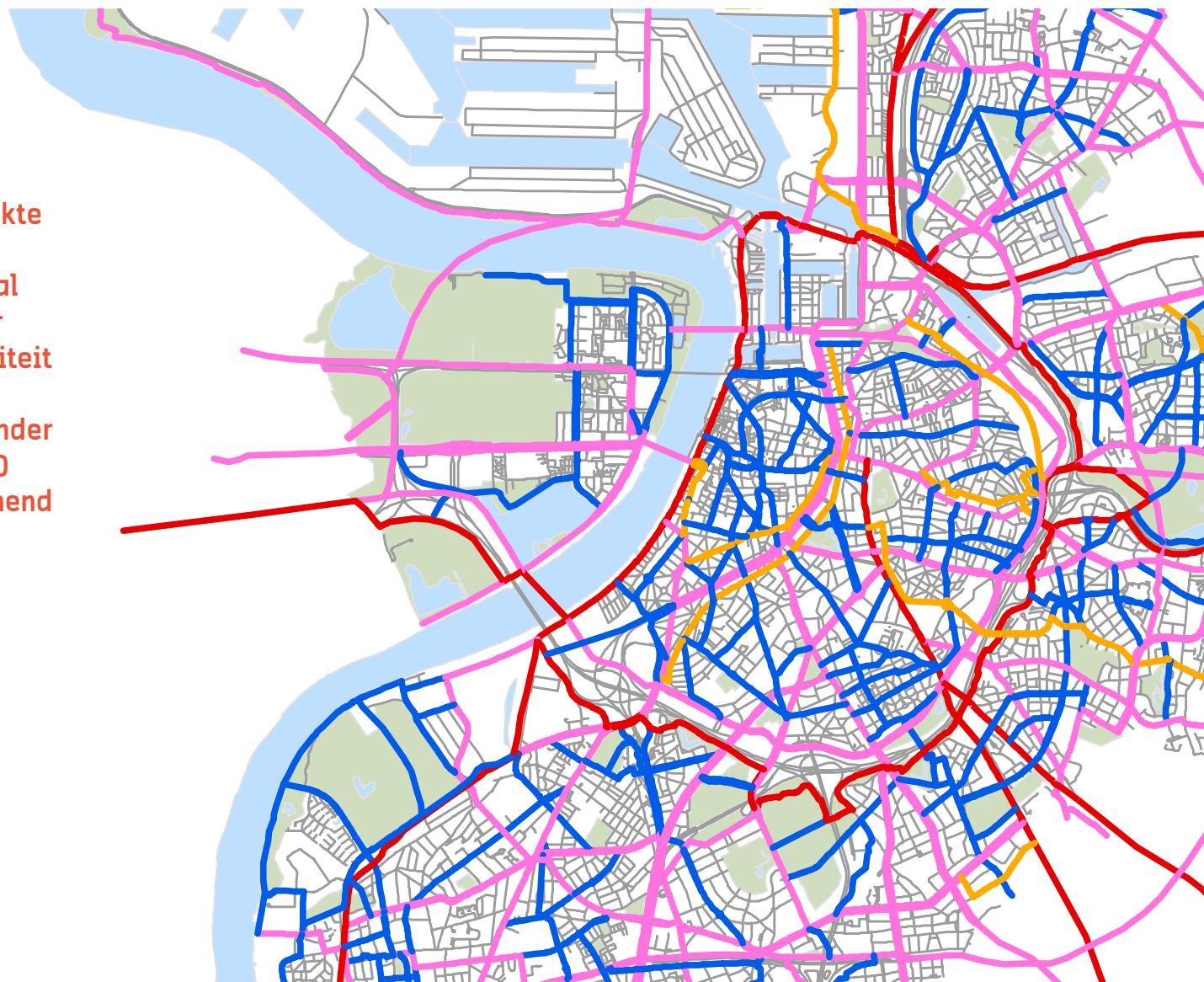
Extra fietsroutes in het netwerk die over een beperkte afstand de schakel vormen tussen lokaal en bovenlokaal fietsverkeer. Ze zorgen voor continuïteit en extra capaciteit op het netwerk en zijn een aangenaam alternatief (minder verkeerslichten, rustiger, ...) als antwoord op het toenemend fietsverkeer.

HOOFDFIETSNET

- Hoofdroute
- Kernroute
- Schakelroute

STADSFIETSNET

- Wijkroute
- Buurtroute





INRICHTINGSPRINCIPES.

Binnen haar netwerk zal de stad Antwerpen weloverwogen keuzes maken bij de toepassing van verschillende instrumenten (fietswegen fietspaden, fietscomfortstroken, fietsstraten, gemengd verkeer,...) bij de implementatie van haar netwerk. Elke inrichtingsprincipe geeft de fietser (en ook het andere verkeer) een bepaald wegbeeld. De ene inrichting zal meer ontsluitend aanvoelen, waar de andere eerder het accent zal leggen op het verbindende aspect.

Een vrijliggend fietspad, doorlopend aan zijstraten legt de nadruk op het verbindende aspect. Zowel verkeer op deze routes als verkeer komende uit de zijstraten, zal dit 'ervaren'.

In het dense stedelijk weefsel komend, is de fietsstraat een middel om missing links op routeniveau weg te werken en parallel aan hoofdassen voor autoverkeer een verdubbeling van de fietscapaciteit te realiseren. De fietsstraat geeft op een prominente manier aan dat de fiets maatgevend is. Ze rolt bijna letterlijk de rode loper uit voor de fiets.

Missing links en de categorisering van wegen en straten

Categorisering	Max. snelheid	auto/etmaal	Hoofdroute	Kernroute	Schakelroute	Wijkroute	Buurtroute
apart fietstracé			fietsostrade	fietsweg / doorsteek			doorsteek
steenweg stadsweg wijkweg	70		vrijliggend fietspad *				
	50		fietspad *				
hoofdstraat buurtstraat woonstraat	30 of stapvoets	> 3500 of openbaar vervoer of veel vracht-verkeer	fietspad *				
		< 3500	fietsstraat	fietsstraat suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding	fietsstraat suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding (+ flankerende maatregelen)	suggestiestrook comfortstrook fietsgeleiding gemengd verkeer	comfortstrook gemengd verkeer

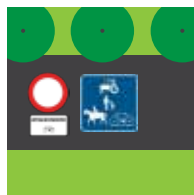
* Indien mogelijk



Ongelijkvloerse
fietskruising
(tunnel of brug)



Fietsostrade



Fietsweg



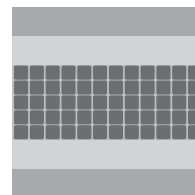
Fietspad



Fietsstraat



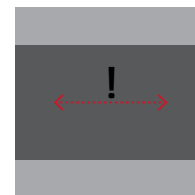
Fietsuggestie-
strook



Fietscomfortstrook



Gemengd verkeer



Fietsgeleiding

Voorbeeld

De gemeente Zwolle in Nederland heeft dergelijke werkwijze toegepast op enkele radiaal gerichte woon-werk fietscorridors. Zij passen hier naargelang de omgeving gewone fietsinfrastructuur toe, of als ze in woonwijken komen, de fietsstraat toe. Dit in een doorgedreven vorm die doorloopt van straat tot straat.



FIETSCULTUUR

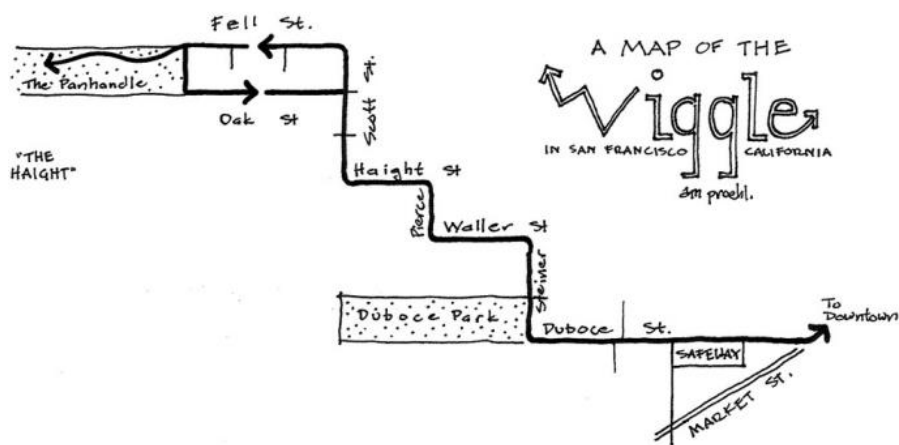
Een belangrijke pijler in het fietsactieplan is het realiseren van een echte fietscultuur in Antwerpen. De realisatie van een leesbare fietsinfrastructuur is hiervoor een belangrijke basisvereiste.

Daarnaast moeten we ook (potentiële) gebruikers van de fietsinfrastructuur betrekken bij de uitwerking ervan op maat van de straat. De eerste fietsstraat kwam er in nauwe samenwerking met de direct omliggende gebruikers.

Uit de evaluatie bleek dat dit een goede formule was. Deze aanpak wil de stad daarom verder hanteren bij een verdere uitrol op andere plekken.



Heatmap kernstad (registratie fietsroutes European Cycling challenge 2015)

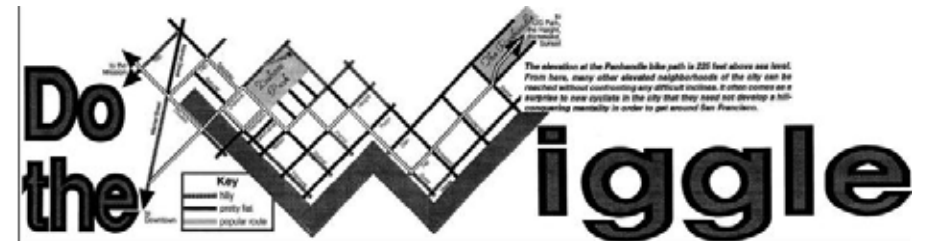


The Wiggle – San Fransisco

Deze Amerikaanse stad werkt al jaren aan een fietsvriendelijk programma. Zo heeft het de luxe om autostroken in brede stedelijke boulevards om te vormen tot fietsassen met daarlangs bufferstroken.

In onze Europese steden hebben we reeds jaren een stap voorwaarts gezet om ineens de fietser op niveau van het voetpad te brengen. Het heuvelachtige terrein en het rastervormig stratenpatroon confronteert fietsers met veel hellingen. Fietsers vonden hierop echter een oplossing door zigzaggend door de stadswijken te laveren, om zo de hoogtelijnen van het landschap niet te kruisen, en dus nagenoeg 'hellingloos' te fietsen. Deze routes doopte de stad om tot "the Wiggle". Vanuit de fietspraktijk kreeg deze routes dus een echte plaats binnen het stedelijke fietsnet en de fietsgemeenschap.

Hieruit kan Antwerpen inspiratie putten om ook vanuit de gebruiker te denken. Sommige routes worden nu al zeer vaak gebruikt door fietsers, maar zijn niet 'zichtbaar' in het straatbeeld en tot voor kort niet opgenomen in het fietsnetwerk.



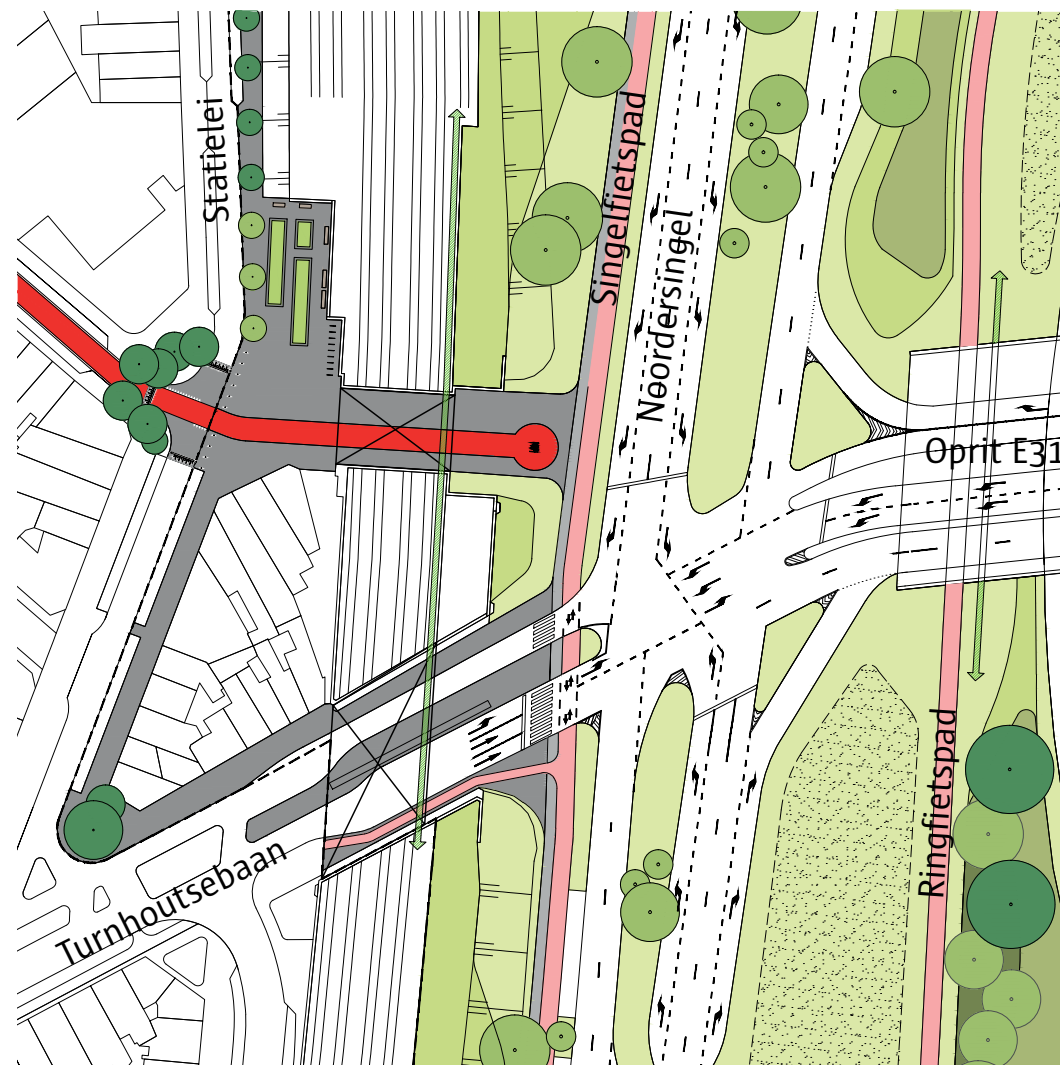
Voor de schakelroute parallel aan de Turnhoutsebaan zullen de stad Antwerpen en het district Borgerhout de leesbaarheid van de route verhogen door een 'fietspoort' te realiseren ter hoogte van de Singel. Deze poort moet fietsers een spreekwoordelijk duwtje in de richting van de schakelroute geven en ze op de goede weg zetten.

De fietsverbinding uit het noorden zal zijn icoon krijgen in de vorm van de fietsbrug IJzerlaan. Langsheen de route zal de stad Antwerpen een heldere geleiding realiseren door middel van een rode looper tussen de fietsbrug, Spoor Noord en de Gemeentestraat, voorzien van de nodige markering en signalisatie. (Verderop in de nota geven we hier vorm aan.)

Hiermee promoot de stad Antwerpen het fietsen op een zeer visuele wijze in onze stedelijke omgeving en verleidt ze nieuwe gebruikers om te fietsen.



Fietspoort: aansluiting schakelroute Turnhoutsebaan op Singel- en Ringfietspad



EVALUATIE

In de Grotehondstraat nam de stad in augustus 2014 de eerste fietsstraat in gebruik. Om het nieuwe concept te kunnen toepassen op de rest van het fietsroutenetwerk is het zeer nuttig om te weten hoe de eerste fietsstraat functioneert als nieuw instrument.

Om af te toetsen of de fietsstraat aan de oorspronkelijke verwachtingen voldeed, gebeurde de evaluatie aan de hand van een aantal criteria:

- Gebruik/ gedrag
- Intensiteiten
- Inrichting en uitvoering
- Ongevallencijfers

GEBRUIK/ GEDRAG

Observatie

De afdeling mobiliteit ging ter plaatse tijdens (en ook buiten) de spits om te kijken hoe de fietsstraat in de praktijk functioneert. Enkele zaken werden vastgesteld:

- Fietzers en auto's passen zich goed aan de nieuwe situatie aan. Ook bij het kruisen houden fietsers en auto rekening met elkaar.
- De assertieve fietser rijdt in het midden (maar deed dat waarschijnlijk voor de fietsstraat ook), de voorzichtige fietser blijft toch nog opvallend veel aan de rechterkant. Op drukkeren momenten blijkt dat de meerderheid van de fietsers toch meer het midden van de rijbaan opzoekt.
- Tijdens rustigere momenten met weinig fietsers is de automobilist meer geneigd om de fietser in te halen.
- De voorrangsregel wordt niet door iedereen gerespecteerd, maar dit is in veel straten zo. Door sensibilisering zou hier op gewerkt kunnen worden.
- De Grotehondstraat is een enkelrichtingsstraat. Bij enkelrichtingsstraten werkt de fietsstraat vooral voor fietsers die met de rijrichting meerijden.
- Tijdens de spits is er veel plaatselijk autoverkeer (zoekverkeer) waardoor de snelheid geen probleem was en ook de auto's voorbeeldig achter de fietsers bleven. Uiteraard is dit een momentopname met veel fietsers en auto's die een plaats zoeken om te parkeren.
- De avondspits verloopt meer gespreid en mensen zijn meer gehaast waardoor de automobilisten minder de neiging hebben om achter fietsers te blijven

INTENSITEITEN

Voor en na de inrichting van de fietsstraat voerde de stad tellingen uit. Dit gebeurde aan de hand van een visuele doorsnedetelling. Op eenzelfde plaats in de straat tijdens de ochtend- en avondspits werd het aantal passerende voetgangers en fietsers geteld.

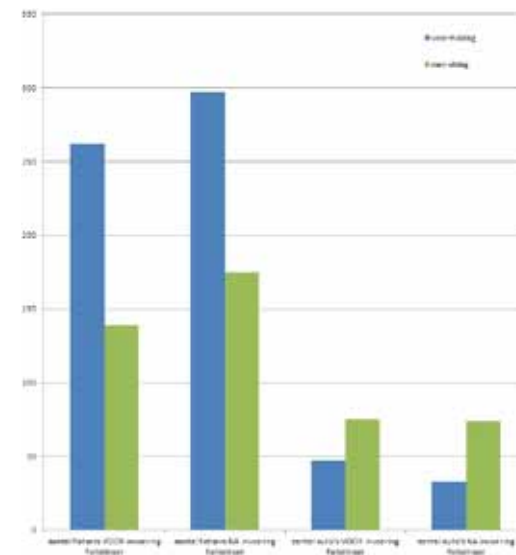
De telling werd twee keer op dezelfde manier (en plaats) uitgevoerd: voor de inrichting (februari 2014) en een jaar na de inrichting (maart 2015). Op deze manier is vergelijken mogelijk. De factor weer speelt ook een mogelijke rol bij de interpretatie van de gemeten intensiteiten.

Conclusie

Rekening houdend met de weersomstandigheden van beide tellingen kunnen we stellen dat er een kleine verhoging is van het fietsverkeer. Het autoverkeer in de voormiddag is afgenomen en bleef nagenoeg hetzelfde in de namiddag.

Vaststellingen uit beide metingen:

- Het fietsverkeer is toegenomen met 10 à 15 %. Dit is deels toe te schrijven aan het betere weer bij de tellingen in 2015.
- Het autoverkeer is ook iets verminderd. In de namiddag is deze daling verwaarloosbaar.
- De weersomstandigheden waren niet helemaal vergelijkbaar



Datum: 11 februari 2014

Weersomstandigheden: In de voormiddag droog maar koud (5°C), namiddag zachter maar regen.

Grotehondstraat Rijrichting	Fieters naar Draakplaats	Wagens*	Fieters naar Oostenstraat	Wagens
Voormiddag 7u45 – 8u45	49	/	213	47
Namiddag 16u – 17u	110	/	29	75

*Grotehondstraat is enkelrichting naar Oostenstraat toe

Datum: 16 maart 2015

Weersomstandigheden: In de voormiddag zonnig maar fris, in de namiddag aangenaam fietsweer.

Grotehondstraat Rijrichting	Fieters naar Draakplaats	Wagens*	Fieters naar Oostenstraat	Wagens
Voormiddag 7u45 – 8u45	55	/	242	33
Namiddag 16u – 17u	133	/	42	74

*Grotehondstraat is enkelrichting naar Oostenstraat toe

INRICHTING EN UITVOERING

Voor de Grotehondstraat werd gekozen voor de uitvoering van een rode loper in het midden van de straat met kantstroken om dit te accentueren. Deze uitvoering moest fietsers meer in het midden van de rijbaan laten fietsen. De rode loper werd uitgevoerd in een bruinrode kleur. Deze kleur gebruikt de stad Antwerpen standaard bij de inrichting van fietspaden in asfalt. Ook werd er met een pictogram op straat gewerkt, als herhaling van het verkeersbord.

De fietsstraat heeft voorrang wat wordt aangegeven met verkeersborden en de rode kleur die doorloopt aan de zijstraten.

Door de kasseien van de plateau's te vervangen door rode klinkers, wilde de stad Antwerpen enerzijds de continuïteit van de fietsstraat visualiseren en anderzijds het fietscomfort verhogen.



De inrichting van de eerste fietsstraat lost de verwachtingen deels in. In functie van een verdere uitrol van fietsstraten zijn echter ook bijsturingen nodig:

CONCEPT

De bedoeling van het huidige concept is om de fietser meer naar het midden te brengen zodat de autobestuurder de neiging heeft om niet voorbij te steken. Omwille van het enkelrichtingsverkeer, stelden we echter vast dat fietsers die in tegenrichting rijden op de rode asfalt blijven fietsen en zo kop op kop komen met het enkelrichting autoverkeer. Dit is geen optimale situatie.

Bovendien zorgde de uitvoering voor een minder goede overgang tussen de rode en zwarte asfalt. Waar ze samen komen, ontstaan er naden. Dit is niet comfortabel voor fietsers. Bovendien is de kans groot dat de naden op iets langere termijn scheuren in het asfalt worden, wat niet alleen voor het rijcomfort, maar ook voor de veiligheid nadelig is.

Maatregel voor optimalisatie

Het rode asfalt over de volledige breedte van de weg voorzien. Hierdoor zullen fietsers die met de wagens meerijden nog steeds hun plaats opeisen in de fietsstraat, en dusdanig de wagen achter zich kunnen laten, en fietsers in tegenrichting moeten niet op de kantlijn zwart/rood rijden.

KLEUR

Tijdens de wintermaanden bleek dat bij regenweer het contrast tussen het zwarte asfalt en het bruinrode standaard-asfalt veel te klein was. Hierdoor verviel het effect van de rode loper, die een belangrijke signaalfunctie heeft voor de verschillende weggebruikers.

Maatregel voor optimalisatie

In plaats van roestbruine asfalt zal de stad Antwerpen een felrode asfalt gebruiken bij nieuwe fietsstraatrealisaties. De meerkost hiervan weegt niet op tegen de verbeterde signaalfunctie voor de verschillende weggebruikers.

FIETSCOMFORT

Asfalt geniet de voorkeur omwille van comfort en duurzaamheid en scoort in praktijktests beter dan beton of klinkerverharding. In de Grotehondstraat is op de verkeersplateau's gekozen voor een rode klinkerverharding. De keuze om de kasseien te verwijderen en te vervangen door klinkers bleek een meerwaarde voor fietsers. De klinkers ondersteunen ook duidelijk de signaalfunctie van het verkeersplateau. Hier asfalt toepassen zou het effect van deze verkeersremmer verminderen, wat in functie van verkeersveiligheid niet gewenst is. Bij nieuwe projecten willen we de kleur van de klinkers nog nauwer laten aansluiten bij de rode asfaltkleur.



Conclusie

Om de fietsstraat nog beter te benadrukken, is het gebruik van een felle rode kleur gewenst. De hele rijbaan in rode kleur uitvoeren brengt minder afwerkingsproblemen met zich mee (naden) en zorgt in enkelrichtingsstraten voor een veiligere plaatsbepaling voor fietsers in tegenrichting.

Ongevallencijfers

Grotehondstraat	VOOR (01/01/2012 tot 01/09/2014)	NA (01/09/2014 tot 31/12/2015)
Dodelijke ongevallen	/	/
Zwaar gewonden	/	/
Overige gewonden	/	/
Uitsluitend materiële schade	3	2



Grotehondstraat 01/01/2012 tot 01/09/2014

● Ongeval met uitsluitend materiële schade

Conclusie

Het ongevallenbeeld in de Grotehondstraat blijft ongewijzigd: zo goed als geen ongevallen voor en na invoering van de fietsstraat.



Grotehondstraat 01/09/2014 tot 31/12/2015

● Ongeval met uitsluitend materiële schade

EINDCONCLUSIE VAN DE INTERNE EVALUATIE

In de Grotehondstraat werd voor de inrichting van de fietsstraat al veel gefietst zonder echte veiligheidsproblemen. Na de inrichting van de fietsstraat is het comfort van de fietser toegenomen, de leesbaarheid van de route verbeterd en de veiligheid bestendigd.

Het aantal fietsers is gestegen, zij het niet spectaculair. De stad Antwerpen ontving niet veel klachten. Enkel de voorrangsregeling is niet altijd even duidelijk, maar dit is een algemene vaststelling die voor de rest van de stad Antwerpen ook van toepassing is.

Het gedrag van fietsers lijkt niet veel te zijn gewijzigd sinds de invoering van de fietsstraat. Assertieve fietsers eisen hun plaats op, defensieve fietsers rijden toch nog rechts ondanks de auto in de fietsstraat achter fietsers moet blijven.

Voor een betere afwerking kiest de stad Antwerpen in de toekomst om de rijbaan volledig (en feller) rood te maken.

Een fietsstraat blijft een goed instrument om bepaalde stukken van het fietsroutenetwerk in te vullen. Belangrijk hierbij is om steeds te blijven redeneren vanuit een netwerkbenadering en de maatregel dus steeds te bekijken in functie van de lokale context en haar rol in het netwerk. Door middel van een algehele aanpak op routeniveau kan de stad Antwerpen naar alle waarschijnlijkheid het gebruik nog verder doen toenemen en het aantal fietsers op deze routes doen stijgen.

4 GENERIEKE INRICHTINGSPRINCIPES FIETSSTRATEN

Op basis van de uitgevoerde evaluatie, wil de stad de generieke inrichtingsprincipes voor fietsstraten verfijnen en optimaliseren. Ze zullen een bijdrage leveren aan een verhoogde verkeersveiligheid, leesbaarheid, het comfort en het gebruiksgemak van fietsers. Door deze oplossingen in de toekomst overal toe te passen, wil de stad fietsstraten uniform inrichten. Dit komt de herkenbaarheid ten goede zodat de verschillende weggebruikers weten wat van hen verwacht wordt.

INRICHTING

- Breedte: maat van het draaiboek voor nieuwe heraanleg
- De rode loper loopt door over het kruispunt op voorwaarde dat:
 - het kruispunt in de fietsstraat ligt of de volgende straat in de logische lijn ligt en ook een fietsstraat is
-> principe: “uitrollen van de rode loper”
 - de kruisende straat in een zone 30 ligt
 - de kruisende straat niet als hoofdstraat (of hoger) gecategoriseerd is in het mobiliteitsplan van de stad. Omwille van verkeersveiligheidsredenen moet de stad Antwerpen dit grondig bekijken op basis van intensiteiten en morfologie van deze plek.
 - er in de kruisende straat geen openbaar vervoer rijdt of druk autoverkeer kent
- In alle andere gevallen laten we de rode loper niet over het kruispunt doorlopen omwille van veiligheid en vanuit het statuut van de voorrangsregeling. Dit overeenkomstig de principes betreffende wegenhiërarchie en de realisatie van grotere aaneengesloten zone 30-gebieden zoals vastgelegd in het mobiliteitsplan.

- Fietsstraten (volgens de wegcode max 30km/uur) zijn doorgaans woonstraten zodat de aanleg van snelheidsremmers (plateau, versmalling,...) aanvaard is. Het begin en einde van een fietsstraat wordt best afgebakend met een verkeersplateau.
- Indien de parkeerzone niet aangelegd is in straatkeien kan overwogen worden om de parkeerstrook af te bakenen achteraf, indien vastgesteld wordt dat auto's de parkeerzone gebruiken om fietsers voorbij te steken.

UITVOERING

- Een fietsstraat wordt uitgevoerd in fel rode asfalt die over de volledige rijbaan voorzien wordt, van goot tot goot (tevens in één rechte lijn met de goot van de voetpaduitstulping). De goten maken dus geen deel uit van de rode loper.
Opmerking: De voorkeur gaat uit naar het gelijktijdig vernieuwen van de goten naar de plaats tussen rijbaan en parkeerstrook, maar dit kan niet opgelegd worden. Op deze wijze zal de scheiding tussen de felrode asfalt en de goot/parkeerstrook duidelijk zijn, en vermijden we een moeilijk te onderhouden naad zoals naar voor gekomen in het proefproject in de Grotehondstraat.
- Op een verkeersplateau gaat de rode asfalt over in rode klinkers, die qua kleur zo nauw mogelijk aansluiten bij de asfaltkleur.

VOORRANGSREGELING

- Het verkeersbord B1 (omgekeerde driehoek om voorrang te verlenen) is verplicht en het is aangewezen om dit te combineren met een markering van haaiantanden op de rijweg.
- De haaiantanden standaard zo dicht mogelijk tegen de rode loper leggen.

SIGNALISATIE

Verkeersbord

- Een verkeersbord is verplicht. Het verkeersbord moet aan een zijstraat herhaald worden, bij elke straat die de fietsstraat kruist.
- Bij een enkelrichtingsstraat, waar fietsen tegen de rijrichting is toegelaten, zal het verkeersbord ook voorzien worden voor de leesbaarheid voor fietsers die tegen de rijrichting rijden.



Pictogram

- Het verkeersbord wordt herhaald door middel van een sticker (groot pictogram) op de rijweg.
- Dit pictogram is ondersteunend. Het wordt aangebracht in het begin van de straat en wordt herhaald na een zijstraat.
- Bij tweerichtingsstraten mag de sticker niet helemaal in het midden van de rijweg liggen, maar moet aanleunen bij de rijrichting.
- Bij het verlaten van de fietsstraat zal het verkeersbord niet herhaald worden met een pictogram op de rijweg.
- Bij een enkelrichtingsstraat, waar fietsen tegen de rijrichting is toegelaten, zal het pictogram ook voorzien worden voor fietsers die tegen de rijrichting rijden. Dit in functie van de leesbaarheid.



LEESBAARHEID ROUTE

- Indien op een route de fietsstraten niet helemaal op elkaar aansluiten (bv over een plein) is een fietsgeleiding aangewezen. Zo geven we de richting aan van de route om verder aan te sluiten bij de volgende fietsstraat of fietsinrichting. Op een plein blijft wel gemengd verkeer gelden waarbij fietsers altijd rekening moeten houden met voetgangers.
- Indien een de fietsroute van richting verandert over een kruispunt naar een zijstraat en de fietsstraat dus niet kan worden doorgetrokken, zijn markeringen aangewezen om de richting aan te geven. Op deze manier zal de fietser de route makkelijker kunnen lezen en de aaneenschakeling van fietsstraten beter kunnen volgen.

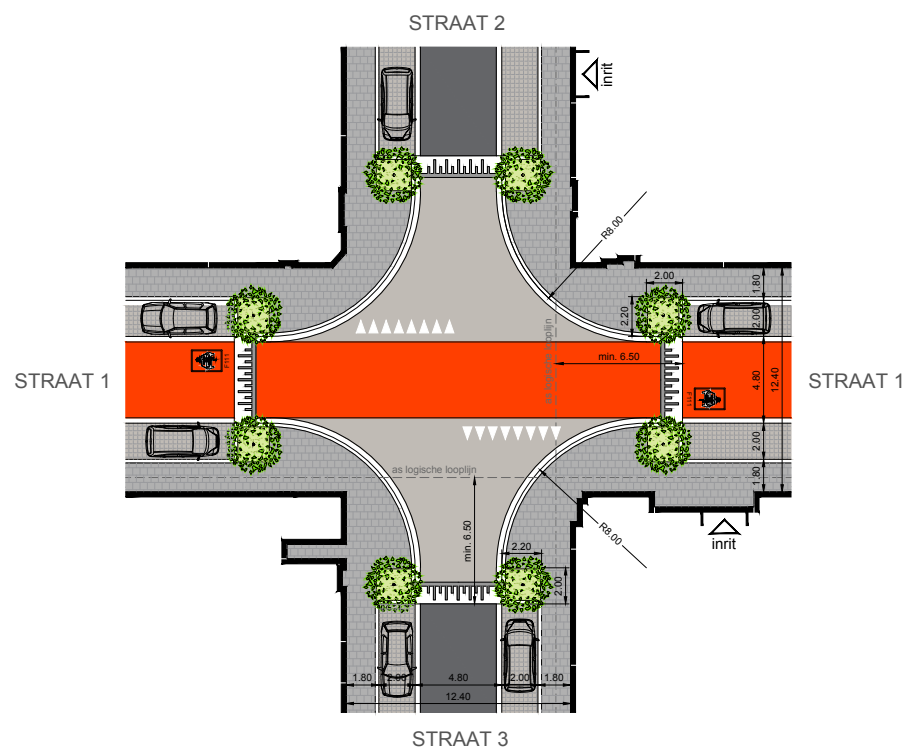
De stad Antwerpen ontwikkelde een nieuw 'fietsgeleiding' om de route te markeren en leesbaarder te maken. Deze geleiding, in de vorm van een bol, heeft een duidelijk fietssymbool en een richtingswijzer.



TYPE KRUISPUNTEN

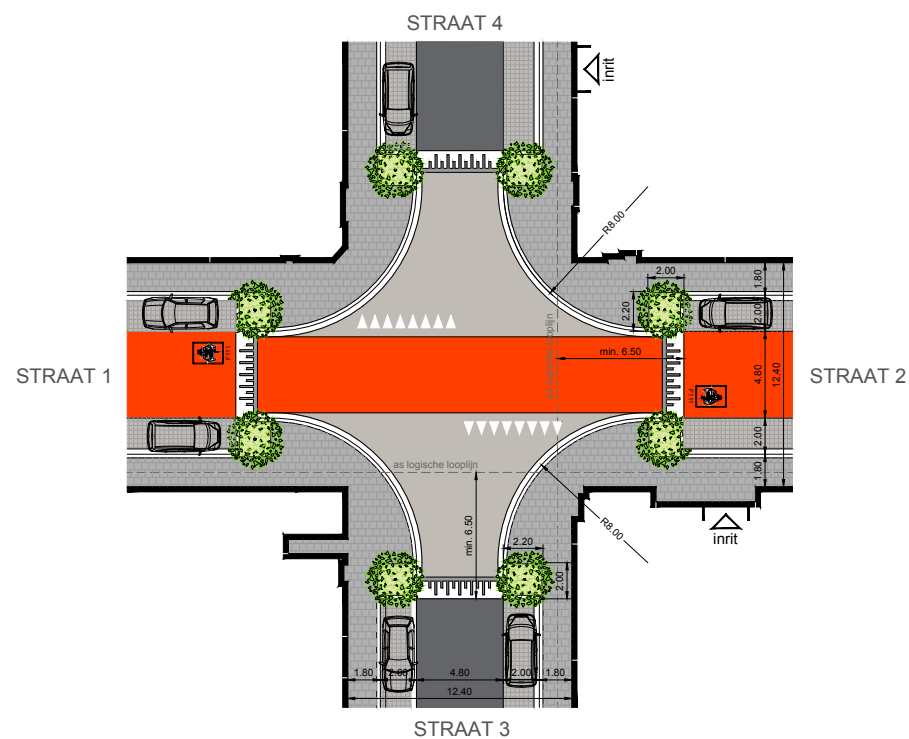
Kruispunt A

Het kruispunt ligt in de fietsstraat. De rode looper loopt door over het kruispunt



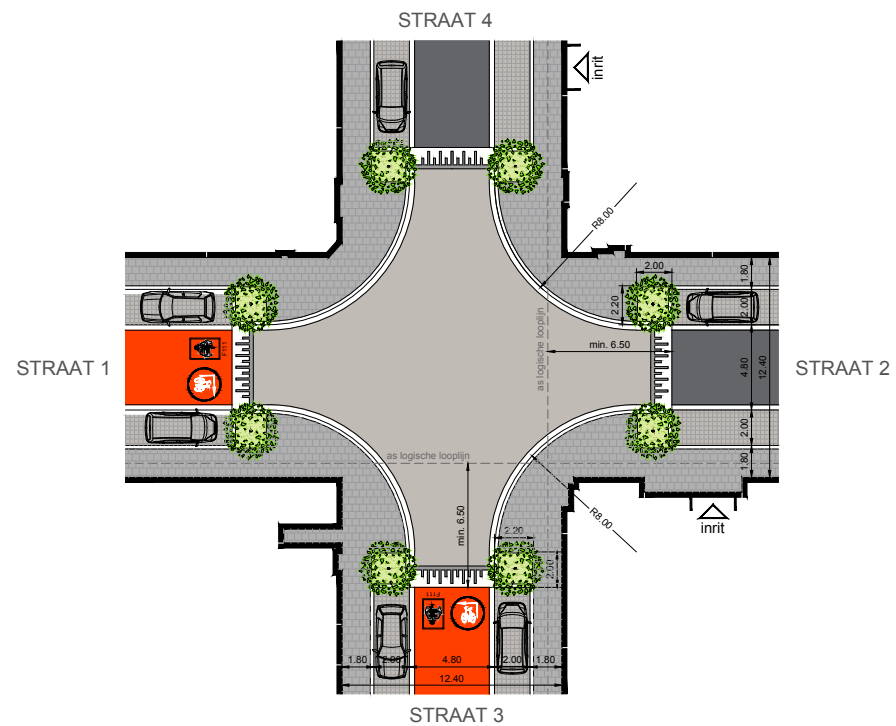
Kruispunt A'

De fietsroute loopt door in een logische lijn, maar door verschillende straten. De rode looper loopt door over het kruispunt



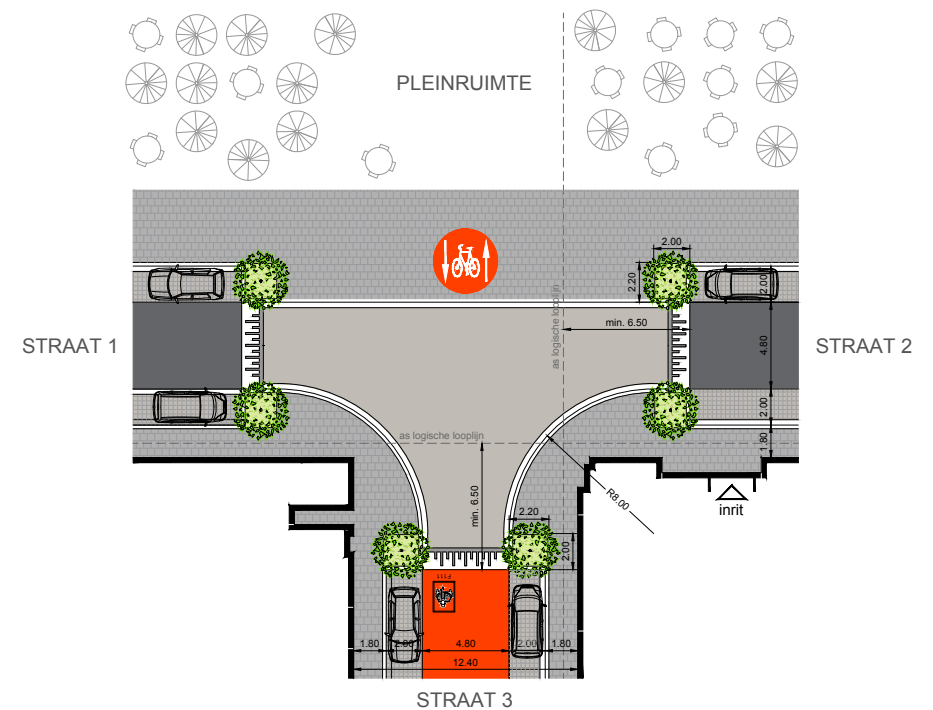
Kruispunt B

De fietsroute loopt niet door in een logische lijn. De rode loper loopt niet door over het kruispunt, de fietsstraten krijgen een 'begin' en 'einde'.



Kruispunt C

De verbinding over een plein en/of volgende fietsstraat is niet zichtbaar. Hier wordt fietsgeleiding voorzien om de leesbaarheid van de route te garanderen.



26 5 FIETSSTRAATPROJECTEN

Het stadsbestuur wil op zeer korte termijn een aantal routes verstevigen en hiervoor ook fietsstraten mee inzetten.

De fietsroutes met grootste impact zijn de verbindingen:

1. Antwerpen Noord
2. Borgerhout IntraMuros
3. Districtenroute

Maar de fietsstraat zal ook ingezet worden om andere missing links op het netwerk weg te werken. Zo worden er nog meerdere mogelijke fietsstraatprojecten onder de loep genomen en verder opgemaakt :

- Speelpleinstraat (Merksem)
- Fodderiestraat/ Cdt.van Laethemstraat (Hoboken)

Legende

-  Te realiseren fietsstraten
-  1. Antwerpen - Noord
2. Borgerhout IntraMuros
3. Deurne Districtenroute
-  Fietsroutes
-  Nieuwe fietsbruggen
-  Nieuwe fietstunnels



Antwerpen Noord

Het fietsstratenproject Antwerpen Noord is het sluitstuk van een aantal belangrijke fietsroutes uit het noorden. De IJzerlaanfietsbrug zorgt voor de verknoping van de fietsostrades vanuit Essen en Herentals maar ook met de belangrijke fietsroute vanuit Brasschaat.



1 Fietsostrade Essen

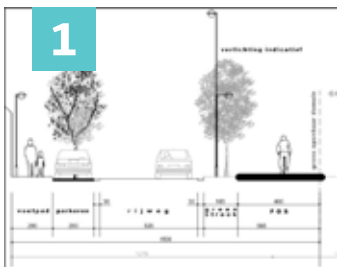
TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
tussen Schriek -Maria Theresialei	fietspaden	2016
Oude landen - Station Havana -Argentiniëlaan	fietspaden	2017 - 2018
tussen Argentiniëlaan -Groenendaallaan	fietspaden	2017
over Groenendaallaan	fietbrug	2020
tussen Groenendaallaan-Vaartkaai	fietspaden	2017

2 Fietsostrade Herentals

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Groot dok	fietbrug	2019
Fietsbrug Asiadok en zuidelijke oevers Albertkanaal	fietspaden	2020
Straatsburgdok	fietspaden	2016
Kotterstraat-Straatsburg Noordkaai	fietspaden	2017
Vaartkaai	fietspaden (tijdelijk)	uitgevoerd

3 Fietsroute Brasschaat

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Bredabaan	fietspaden	uitgevoerd



Profiel Argentinielaan



Tijdelijk fietspad Vaartkaai



Fietspad Bredabaan

4 Fietsroute IJzerlaan

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
IJzerlaan	fietsbrug	2017

Simulatie fietsbrug IJzerlaan
zicht richting Merksem

5 Fietsstraten project

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Samberstraat	fietsstraat	2017
Dam	fietsstraat/ fietsgeleiding/suggestiestroken	2017
Park Spoor Noord	fietsgeleiding	2017
Lange Dijkstraat	fietsstraat	2017
St-Jansplein	fietsgeleiding	2017
Rotterdamstraat	fietsstraat/suggestiestroken	2017
Van Stralenstraat/ Van Arteveldestraat	fietsstraat/suggestiestroken	2017



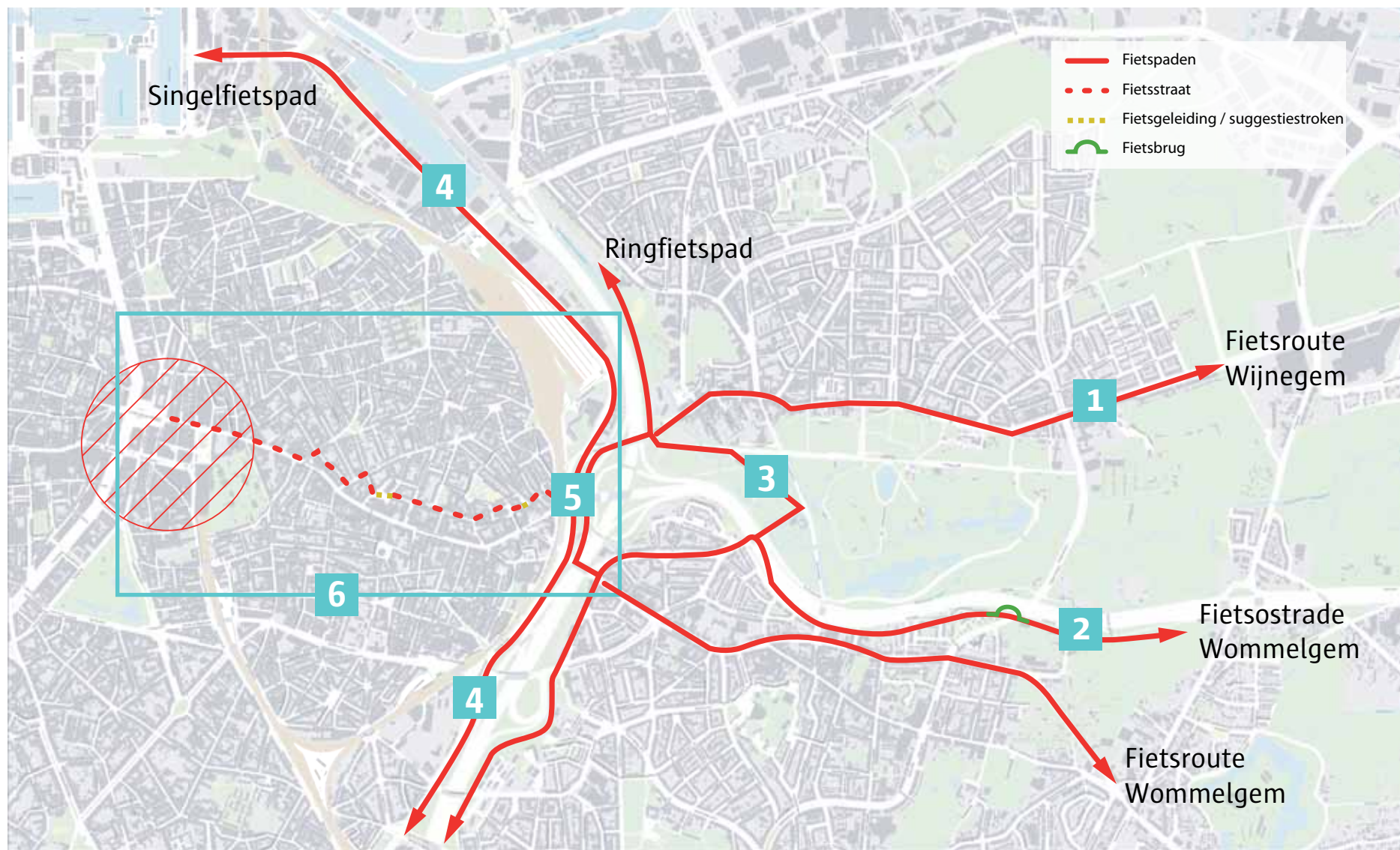
Simulatie Lange Dijkstraat



Fietsverbinding Park Spoor Noord

Borgerhout IntraMuros

Het fietsstratenproject Borgerhout IntraMuros is de schakelroute die loopt van de Singel tot aan de Carnotstraat. De fietspoort vormt de ingang naar het stadscentrum waar de bovenlokale fietsroutes vanuit Wijnegem en Wommelgem samen komen op Singel en ringfietspad.



1 Fietsroute Wijnegem

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Turnhoutsebaan extra muros	fietspaden	uitgevoerd



Turnhoutsebaan extra muros

2 Fietsostrade Wommelgem

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Peter Benoitlaan	verlichting	2016
Fietsbrug Ruggeveldlaan	fietsbrug	2016-2017
Vaartweg	verlichting	2017
Fietsbrug Sterckxhoflei	fietsbrug	2020
W. Haecklaan	fietspaden	2017



Locatie fietsbrug Ruggeveldlaan



Het verkorte ringfietspad loopt onder de oprit van de E313 door

3 Ringfietspad

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Hele ringfietspad	verlichting	2016
Verkorting ondertunneling E313 thv Singel	fietstunnel	2017
Verkorting via Stenenbrug en Singel	fietspaden	2017
Collegelaan	onderhoud	2017



Het ringfietspad vandaag

4 Singel

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Hele Singel	verlichting	2017
Zuid en midden	fietspaden	Uitgevoerd
Noord	fietspaden	2016-2017
Slachthuislaan	fietspaden	2017
Ijzerlaan	fietspaden	2017-2018



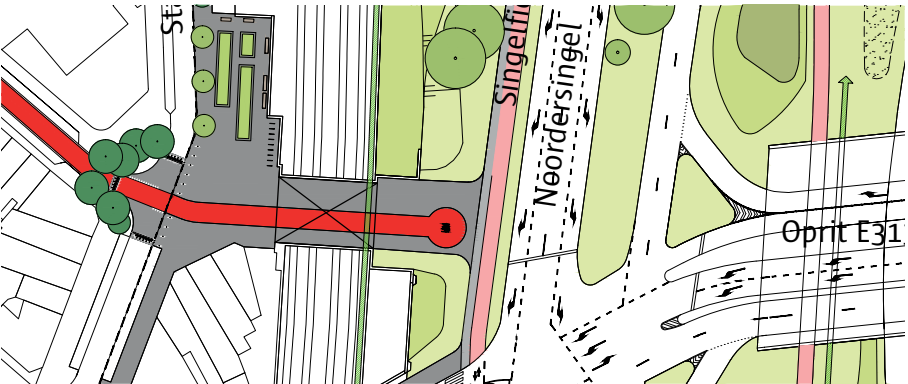
Toekomstig fietspad op de Ijzerlaan



Fietspad op de Zuidersingel

5 Fietspoort

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Turnhoutsepoort	Fietsttoegang tot Schakelroute	2018



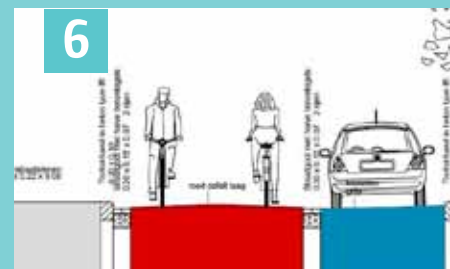
Fietspoort: aansluiting schakelroute Turnhoutsebaan op Singel- en Ringfietspad



Simulatie Turnhoutsepoort na de heraanleg

6 Fietsstraten project

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Karel Geertsstraat	fietsstraat	2017
Rechtestraat	fietsstraat	2017
St-Lucasstraat	fietsstraat	2017
St-Marcusstraat	fietsstraat	2017
Lammekensstraat	fietsstraat	2017
Kattenberg	fietsstraat	201
Helmstraat	fietsstraat	2017
Van de Keilenstraat	fietsstraat	2017
Laar	fietsgeleiding	2017
Kerkstraat	fietspaden/suggestiestroken	2017



Profiel fietsstraat



Fietspad Carnotstraat



Districtenroute

De Districtenroute loopt rond de Stad, van de Olieweg tot en met de Havanastraat langs de buitenzijde van de ring door verschillende districten. De ontbrekende schakels worden aangepakt zodat het een gesloten en volwaardige fietsroute wordt. Binnen deze route zal er ook een fietsstraat voorzien worden in de Ruimtevaartlaan om de leesbaarheid te vergroten en de aansluitende stukken mooi te verbinden.



Districtenroute Zuid

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
Olieweg (nieuw zuid)	fietspaden	
Krugerbrug		
Krugerstraat		uitgevoerd
Zwaantjesstraat (deel 1)	comfortverbetering	uitgevoerd
Zwaantjesstraat (deel 2)	comfortverbetering	2016
M. Willemslaan	suggestiestroken	2016
Pastoor Bauwenslaan	fietspaden	2016-2017
Berkenrijkslaan	fietspaden	2016
D. Veeckmanslaan	fietspaden	2016
Heistraat	oversteek verbeteren	2016
Groenenborgerlaan	fietspaden	2017-2018
Ringlaan	fietspaden	2017-2018
Ringlaan Berchem	fietspaden	Uitgevoerd
Fruithoflaan	fietspaden	

Ringlaan Berchem



Districtenroute Deurne

	TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
1	Vosstraat	fietspaden	2016
2	K. Cardijnplein	fietsgeleiding/ fietssuggestiestroken	2017
3	Ruimtevaartlaan	fietsstraat	2016
4	Boekenberglei deel 1	fietspaden	uitgevoerd
5	Boekenberglei deel 2	fietspaden	2018-2019



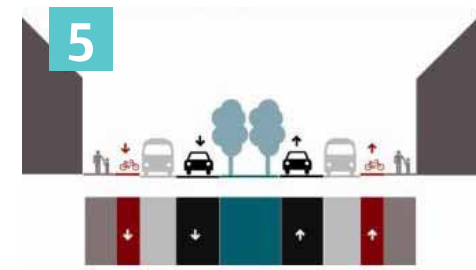
Plan fietspaden Vosstraat



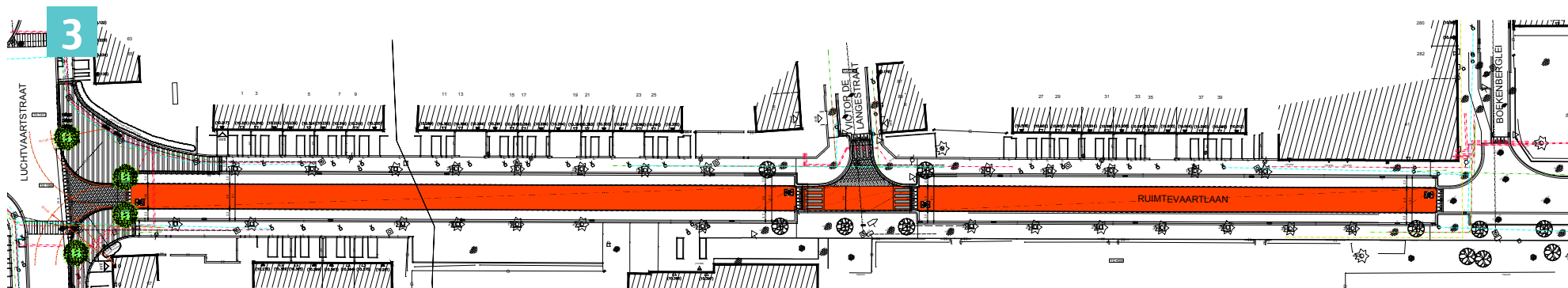
Fietspaden Boekenberglei deel 1



Fietsen over het K. Cardijnplein

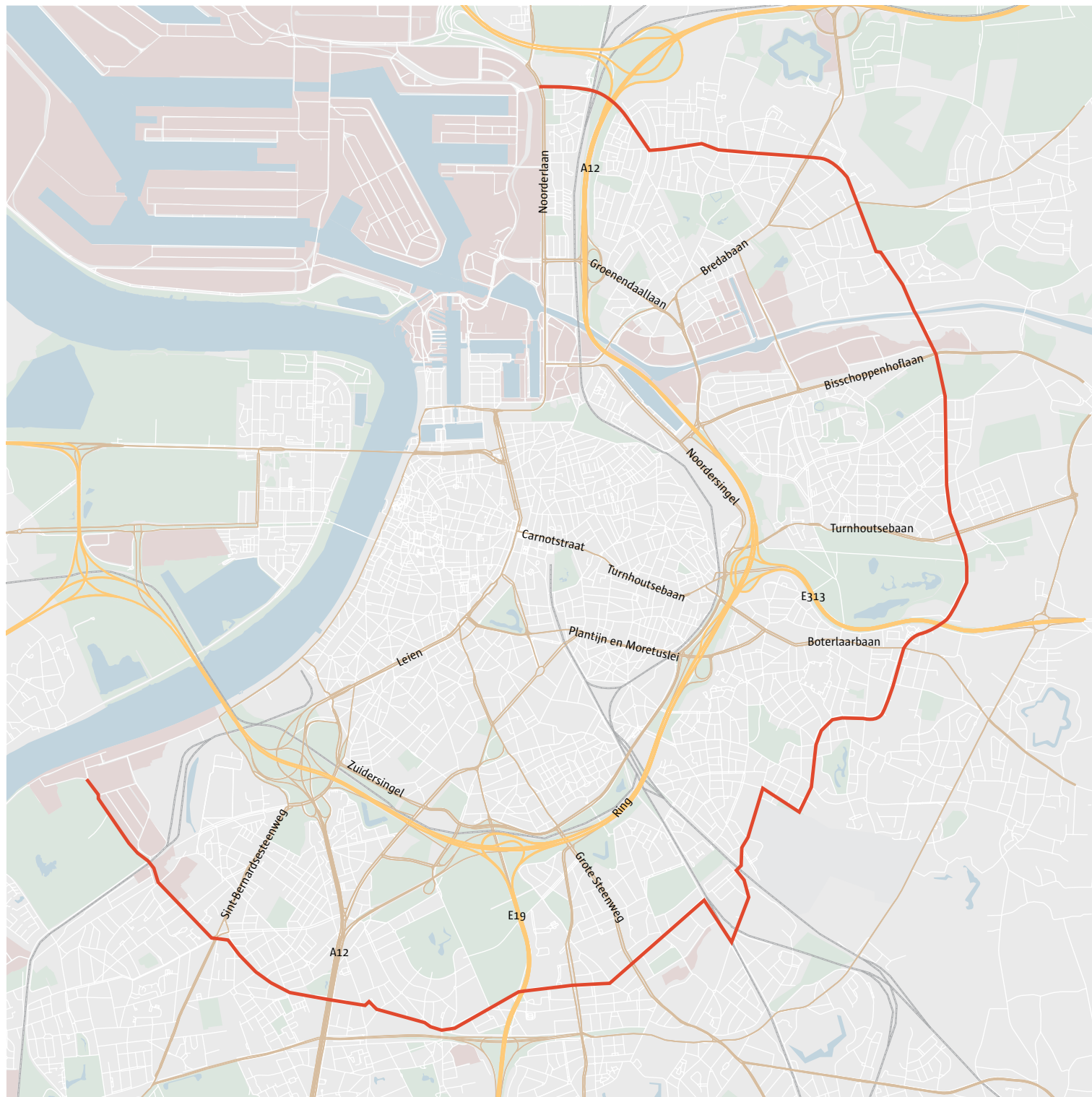


Profiel Boekenberglei deel 2



Profiel Ruimtevaartlaan

De volledige districtenroute
van zuid naar noord





Fietspad Ruggeveldlaan Noord



Fietspad F. Pauwelslei

Districtenroute Noord

TRAJECT	VOORSTEL INRICHTING	UITVOERING
F. Pauwelslei		uitgevoerd
Ruggeveldlaan zuid	onderhoud	2016
Ruggeveldlaan Noord	fietspaden	uitgevoerd
Bremweide	fietsweg	2016
Melkerijstraat /Kruningenbrug	fietsbrug	
Winkelstap	afscherming	2016
Merksemheidelaan	onderhoud	2019
Ringlaan	onderhoud	2017
Maantjessteenweg	onderhoud	2017
V. Govaerslaan	onderhoud	2018
B. J. Masurebrug	onderhoud	2018
Havanastraat	onderhoud	2018

FIETSTEAM STAD ANTWERPEN

Jan Verhaert | hoofd afdeling Mobiliteit

Sammy Cappaert | consulent mobiliteit

Jelle De Keyser | consulent mobiliteit

CONTACT

fiets@stad.antwerpen.be

REDACTIE

Stadsontwikkeling | afdeling mobiliteit

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Patricia De Somer | bedrijfsdirecteur Stadsontwikkeling, stad Antwerpen

© COPYRIGHT

De informatie uit deze publicatie mag kosteloos gebruikt worden mits bronvermelding. Voor de foto's gelden de normale regels inzake copyright. Wie meent aanspraak te kunnen maken op beeldrechten, kan zich wenden tot de verantwoordelijke uitgever.

BEELDEN

Frederik Beyens, Dries Luyten, Kathleen Michiels, Elvire Van Ooteghem, Elisabeth Verwaest, TV Rots, TV MAKH





www.antwerpen.be