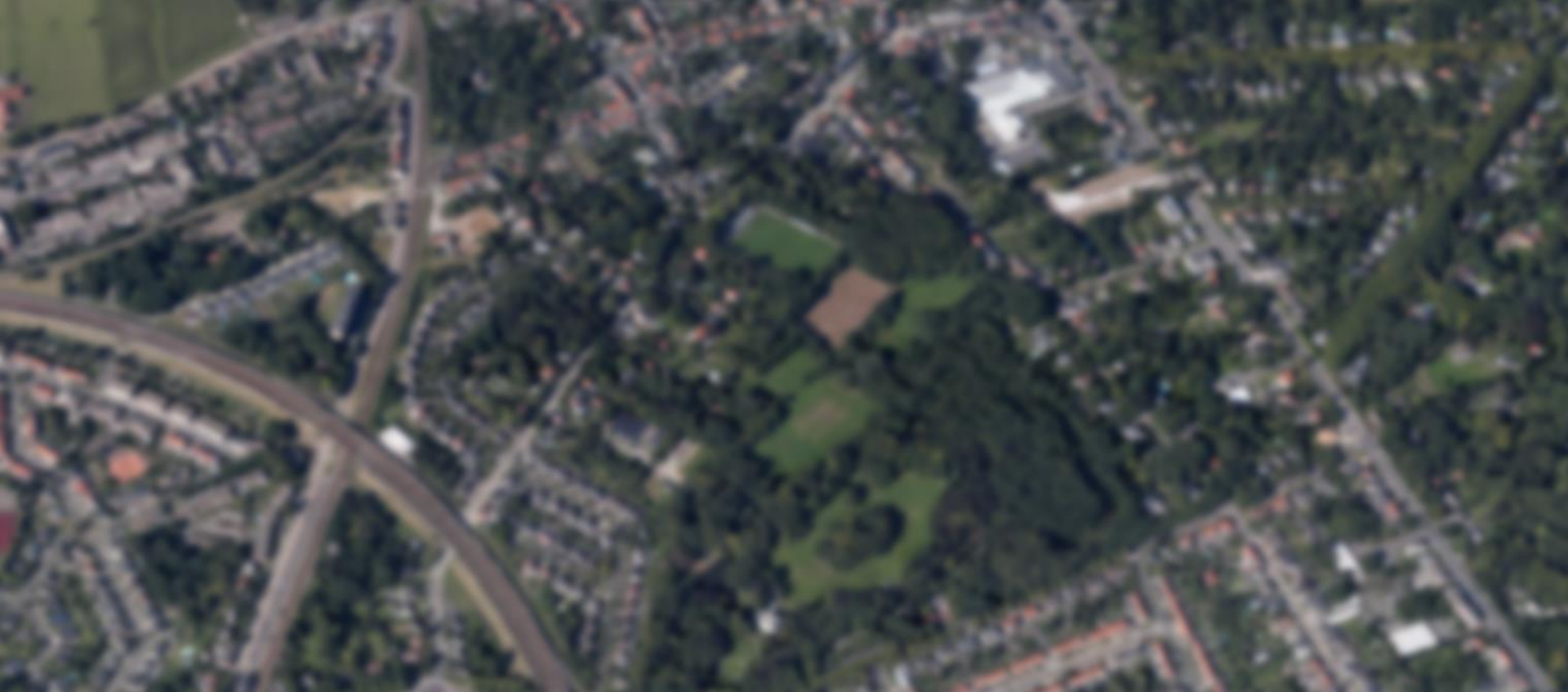




De Bist

projectdefinitie & concept

September 2016

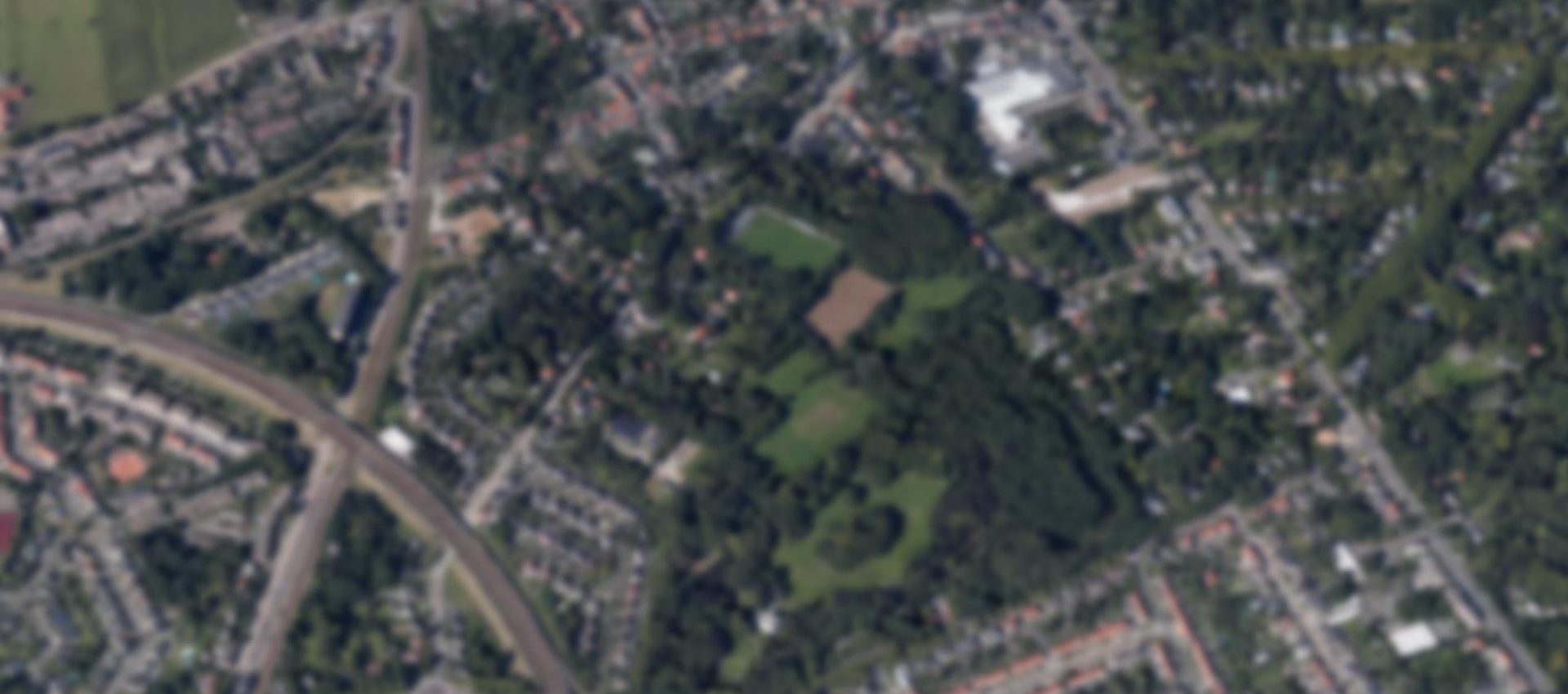
District
Ekeren



Inhoud

- inleiding
- analyse
- algemene randvoorwaarden
- mobiliteitsvoorwaarden
- ambitie
- ontwerpend onderzoek
- concept





Inleiding

Inleiding | situering



Inleiding I aanleiding

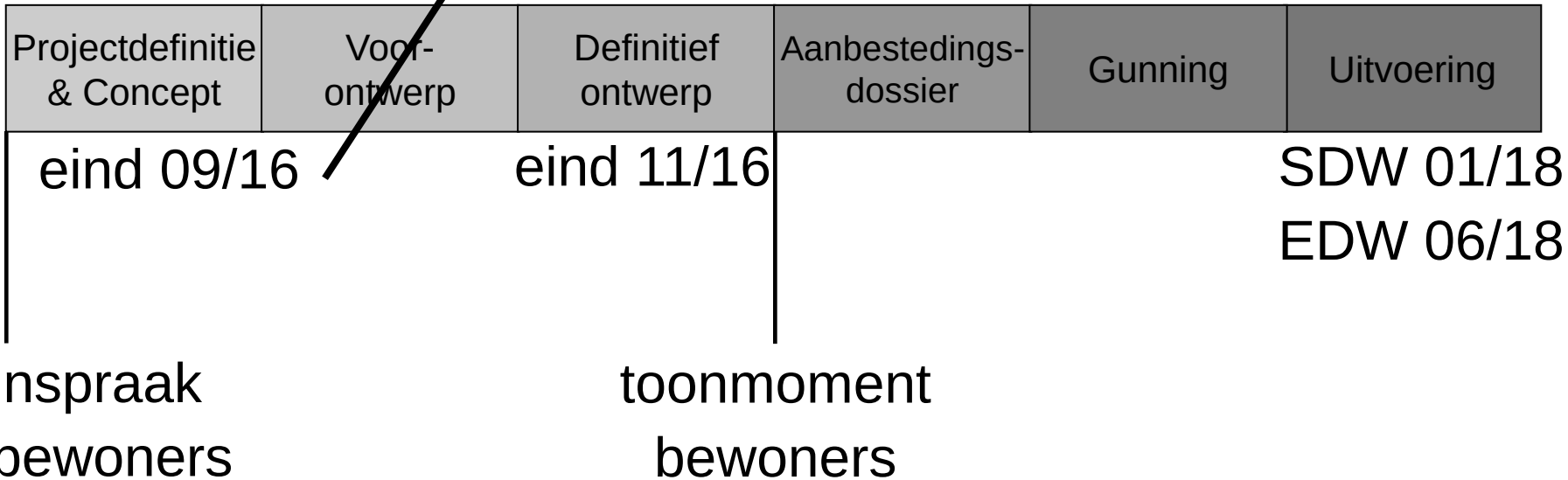
- riolink vervangt het rioleringsstelsel, het district besluit te participeren

Inleiding I historiek

- juni 2011 bewonersvergadering concept Bist tussen Kapelsesteenweg en Korte Bist
- maart 2012 riolink participeert
- juni 2012 goedkeuring voorontwerp districtscollege
- juni 2012 negatief advies brandweer
- oktober 2012 overleg brandweer
- februari 2013 nieuw bestuur
- juni 2013 herbevestiging negatief advies
- September 2013 mobiliteitsoverleg kabinet Kennis
- februari 2014 invoer enkel richting tussen Isabellalei en Kapelsesteenweg
- 2015 – 2016 heraanleg Bist en Marcel De Backerstraat / Isabellalei worden afgestemd op elkaar op riolering technisch vlak

Inleiding I proces

Bouwvergunning





Analyse

Analyse | 5 thema's



karakter



gebruik



milieu

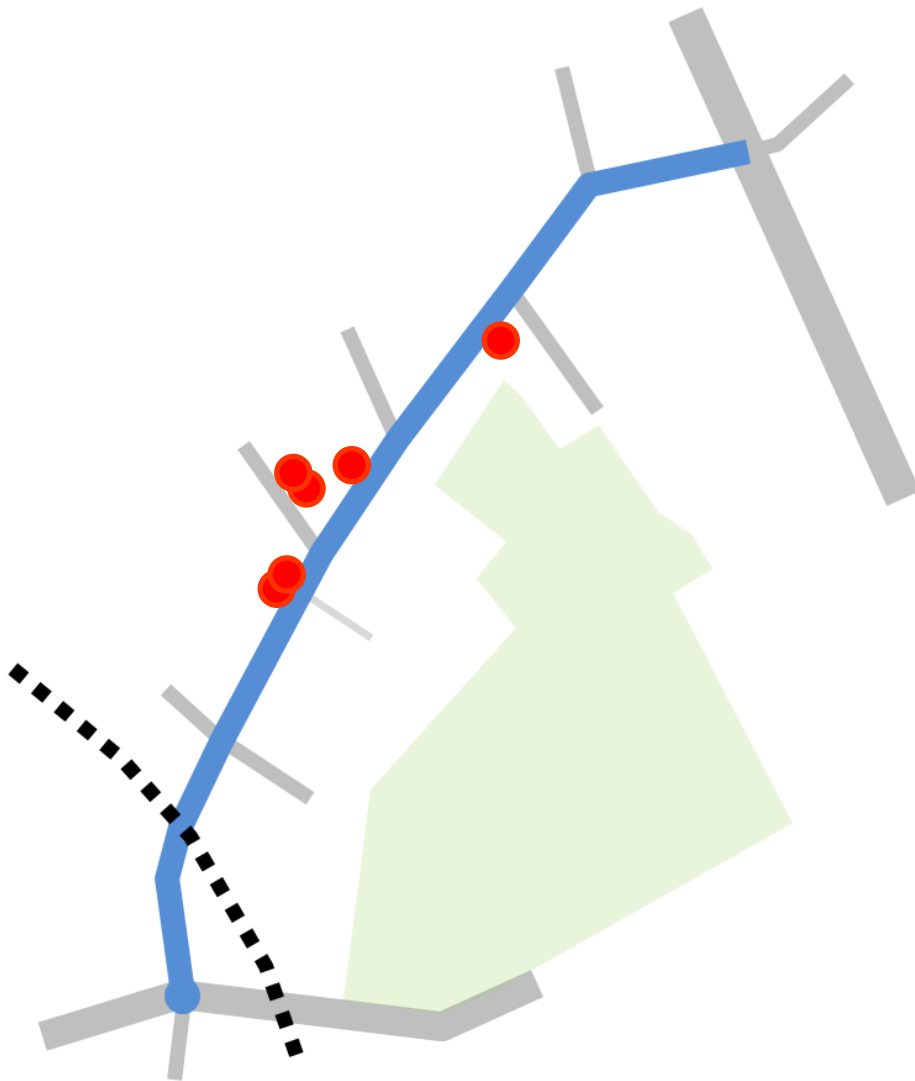


mobiliteit



techniek

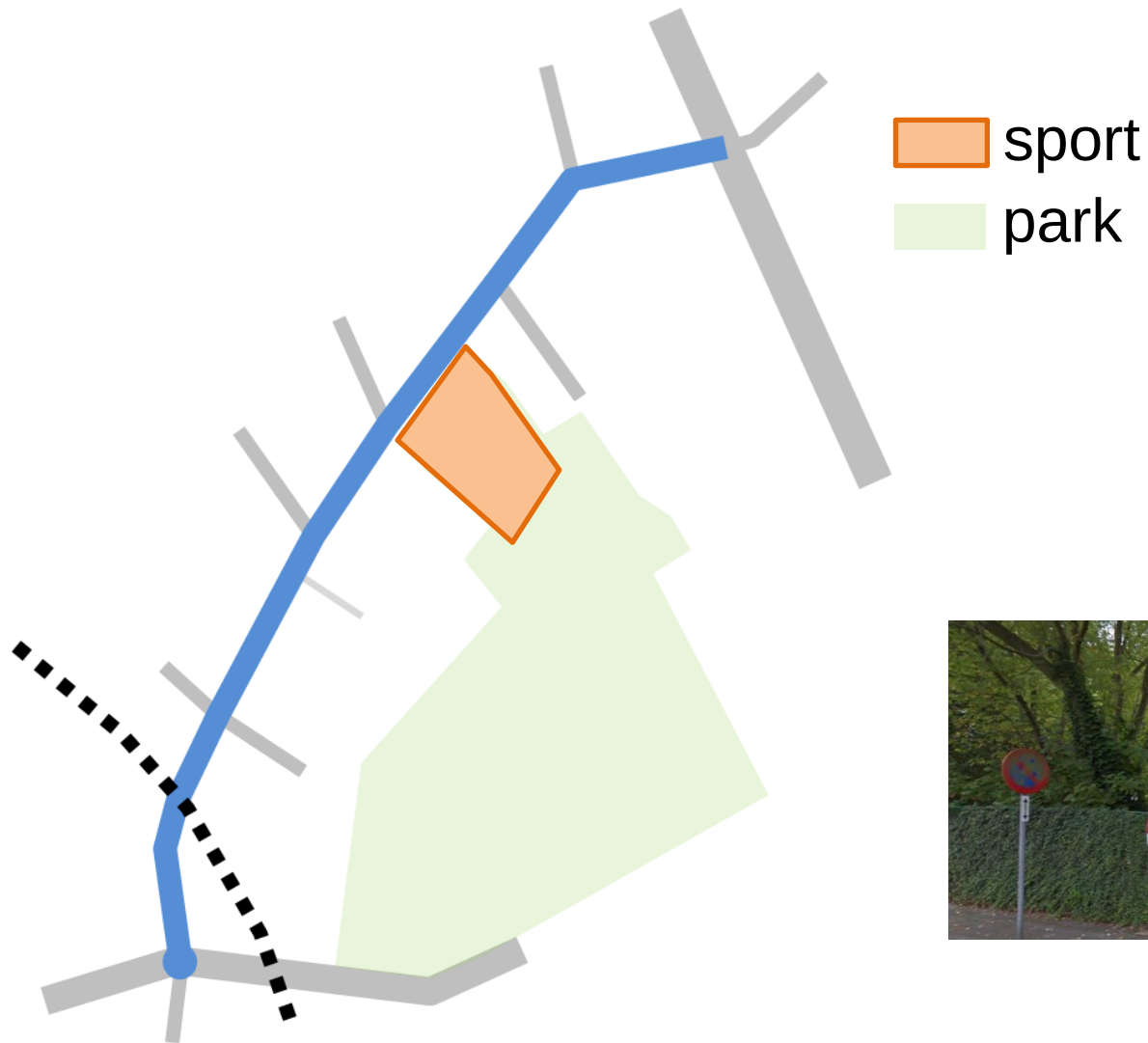
Analyse I karakter



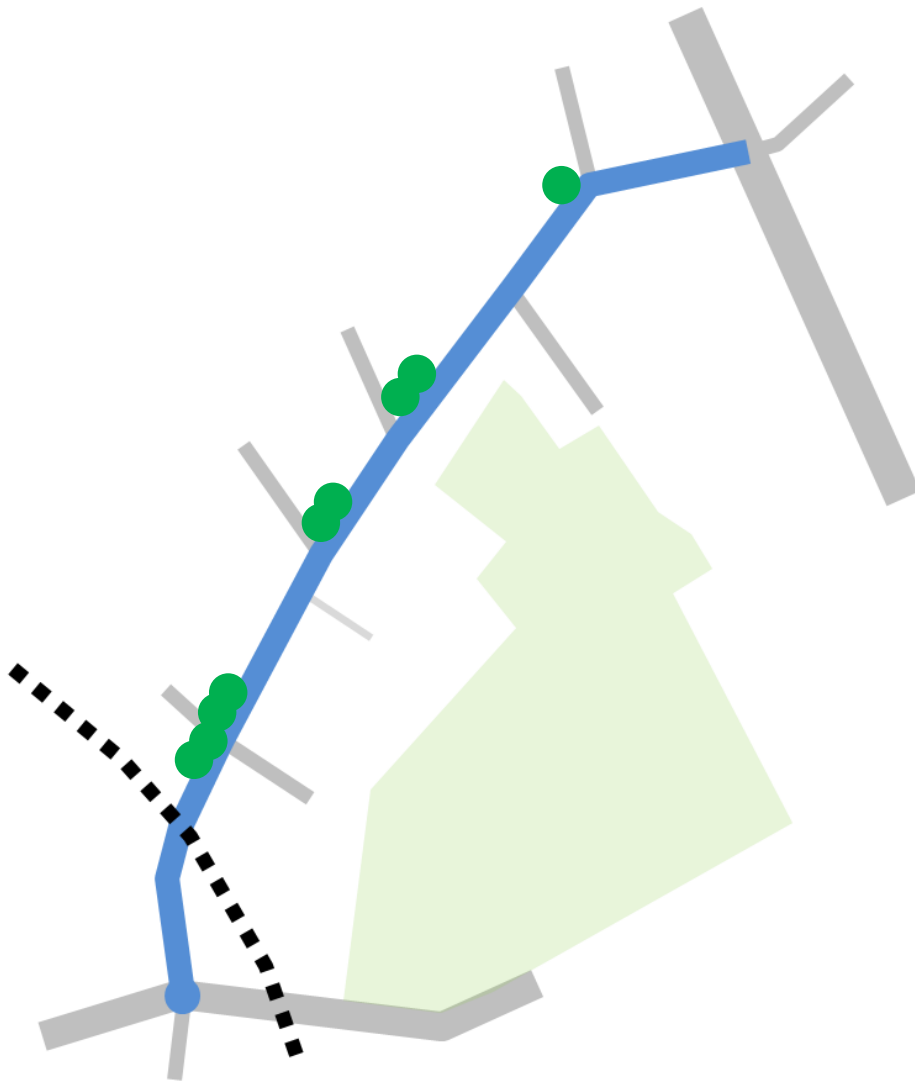
- woonstraat
- vrijstaande huizen
- aaneengesloten bebouwing
- groen in voortuinen
- monument



Analyse I gebruik



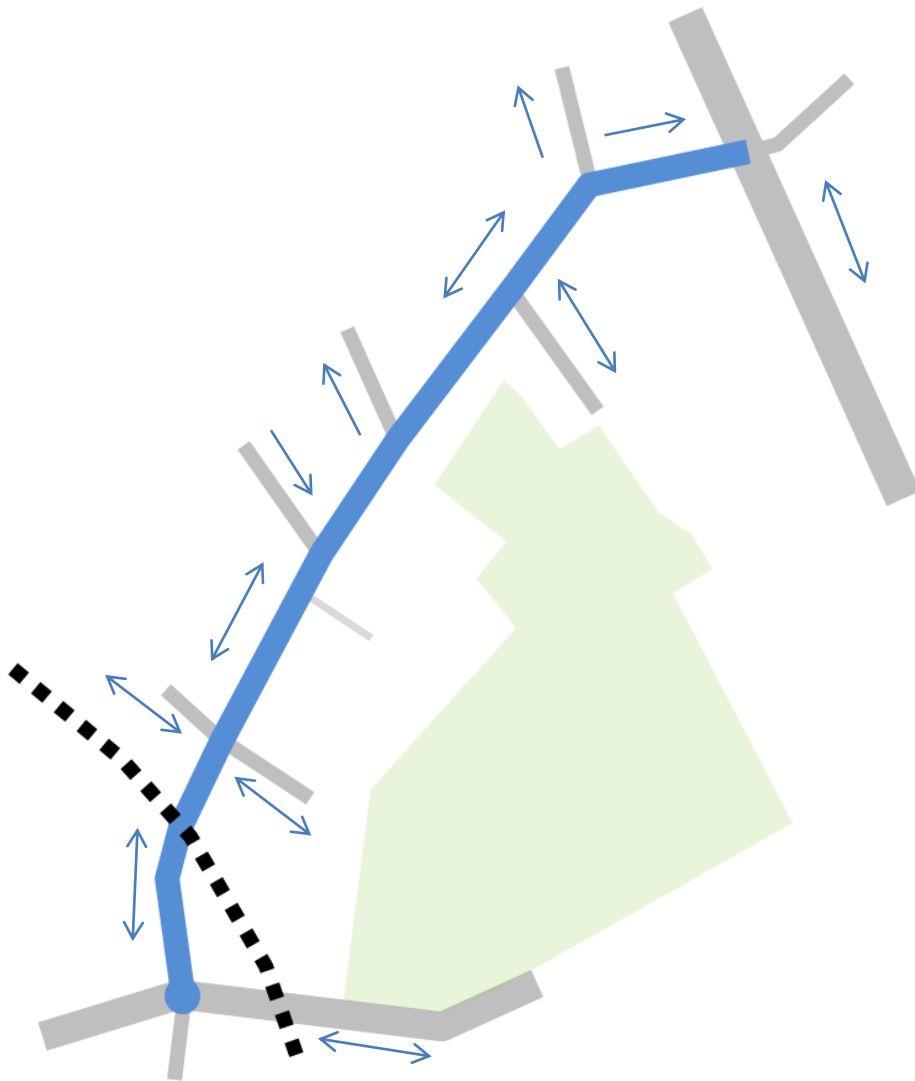
Analyse I milieu



- 9 bomen, in goede staat
- haagmassieven, in goede staat
- grasstroken, in goede staat

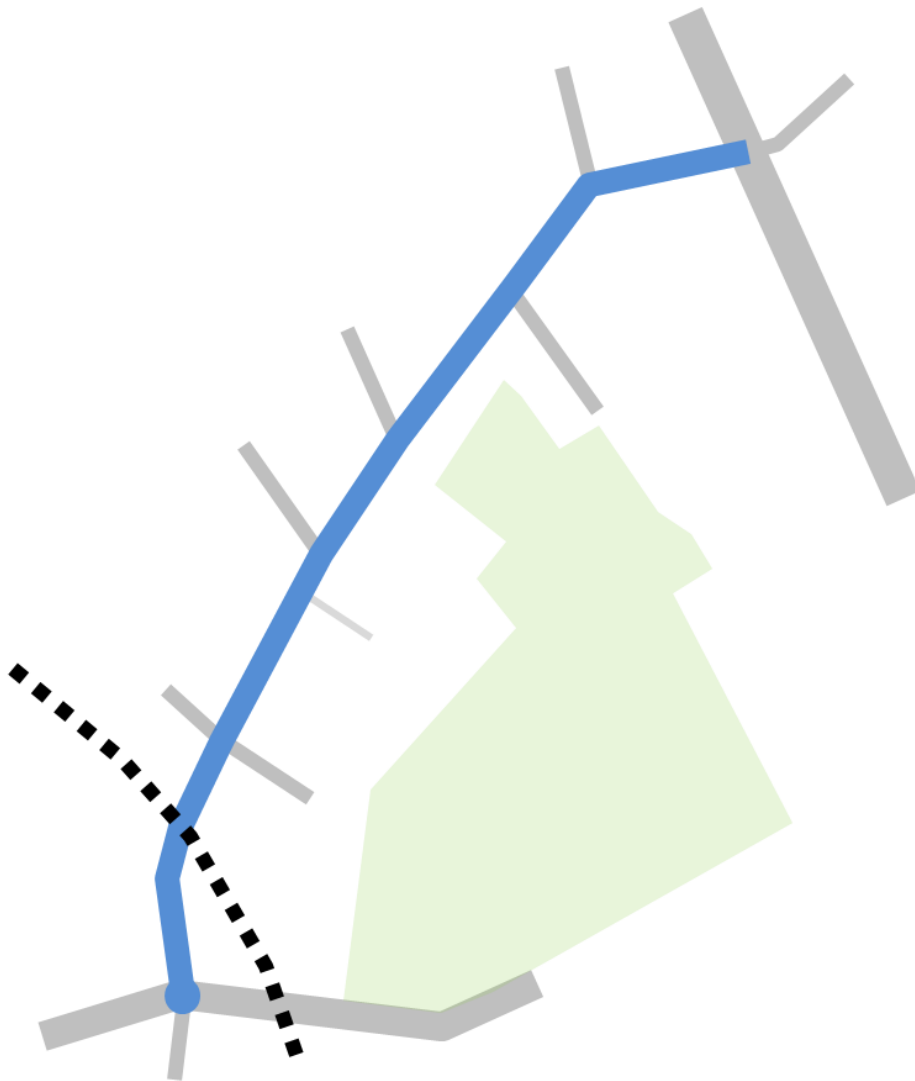


Analyse I mobiliteit

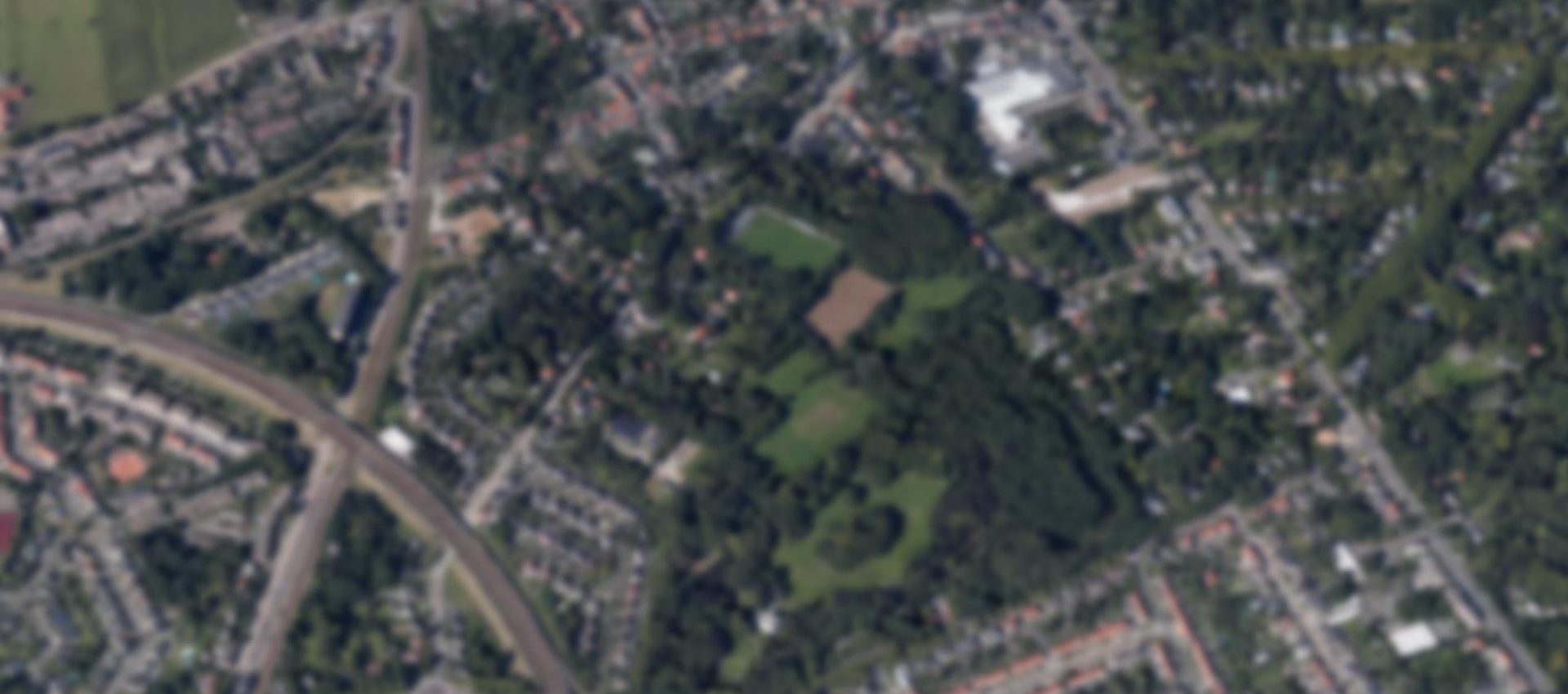


- smalle voetpaden
- fietspad, dubbel (te smal)
- functioneel fietsroutenetwerk
 - deel wijkroute
 - deel schakelroute
- geen openbaar vervoer
- brandweer hoofdroute
- even zijde langsparkeren
- momenteel 50km/h

Analyse I techniek



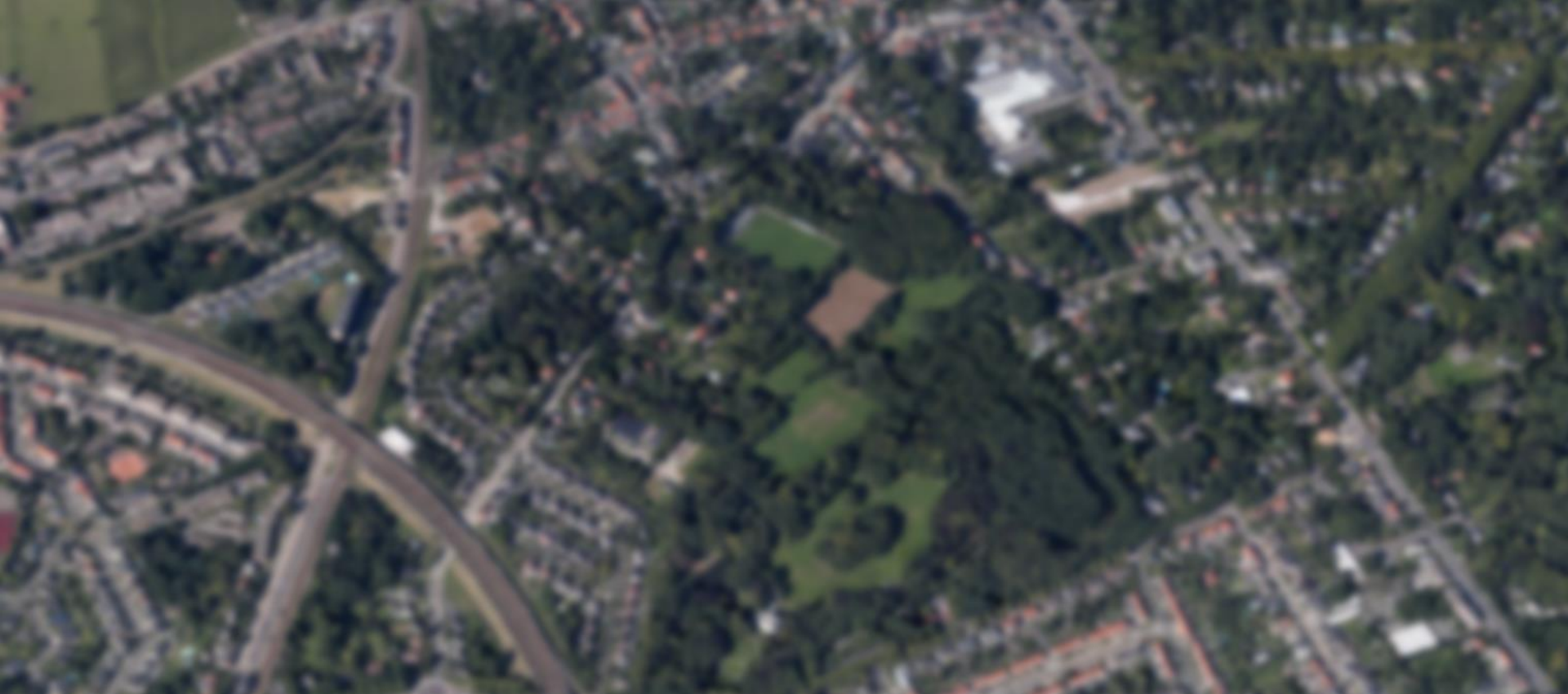
- RWA & DWA worden volledig vervangen en centraal in de rijweg geplaatst



Algemene randvoorwaarden

Algemene randvoorwaarden

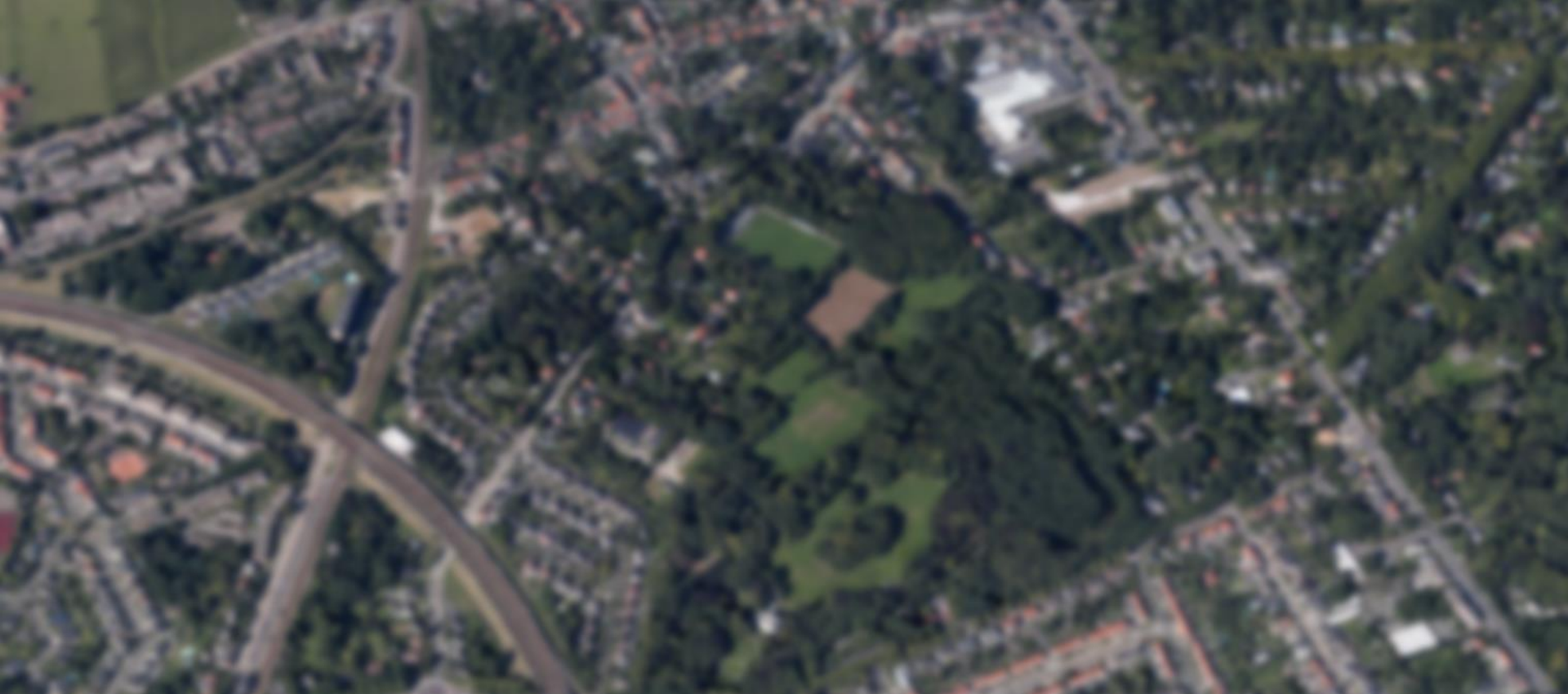
- hoofdroute brandweer
- woonstraat zone 30
- beperkte timing



Mobiliteitsvoorwaarden

Mobiliteitsvoorwaarden

- 30km/h
- zebrapaden op kruispunten
- behoud voorrang van rechts
- behoud langsparkeren
- behoud dubbelrichtingsverkeer tussen Veltwijcklaan en Korte Bist
- behoud enkelrichtingsverkeer tussen Korte Bist en Kapelsesteenweg
- gemengd verkeer



Ambitie

Ambitie

- We maken van de Bist een verkeersveilige woonstraat met ruimte voor alle weggebruikers.
- Er wordt een evenwicht gezocht tussen uitwijkmogelijkheden voor de brandweer in de straat en het implementeren van een zone 30.

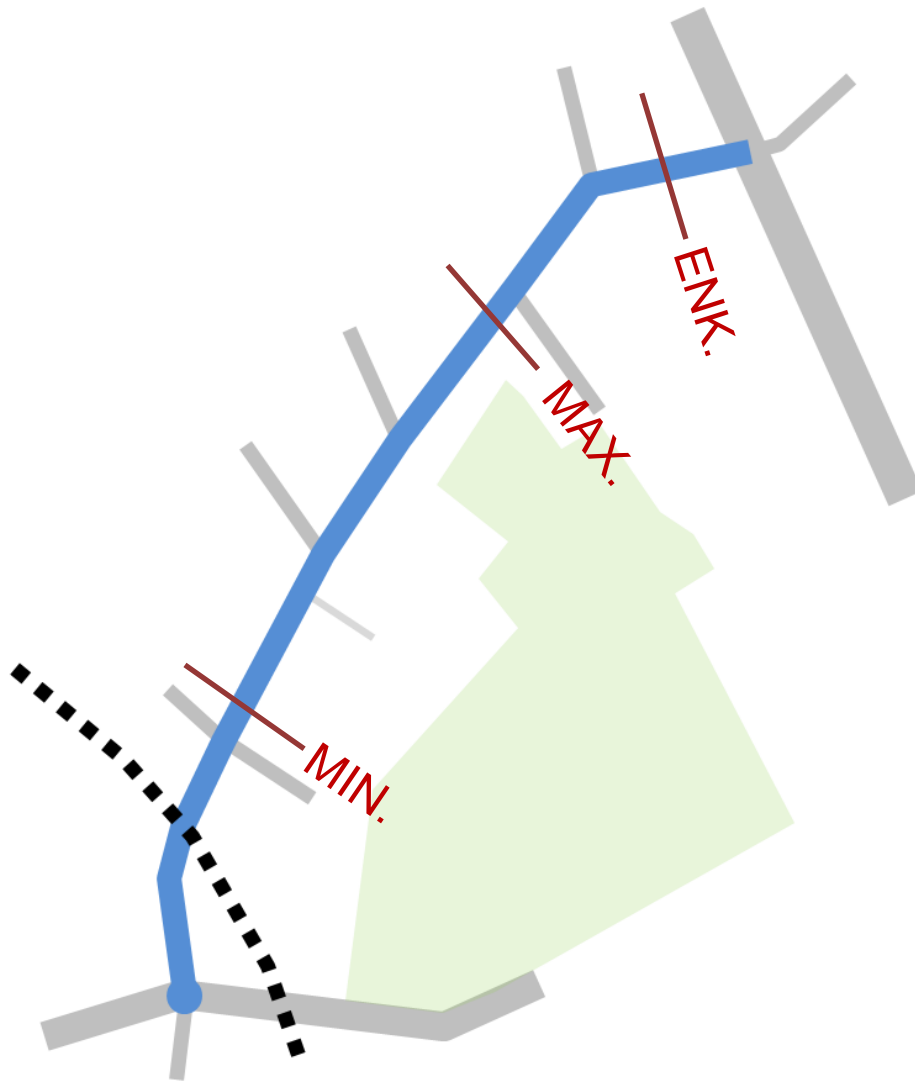


Ontwerpend onderzoek

Ontwerpend onderzoek

- er worden verschillende profielen uitgetekend
 - dubbelrichtingsfietspad
 - 2 x enkelrichtingsfietspad
 - gemengd verkeer
- mobiliteit, verkeerspolitie en brandweer geven advies
- profielen worden voorgelegd aan bewoners
- district maakt keuze concept

Ontwerpend onderzoek

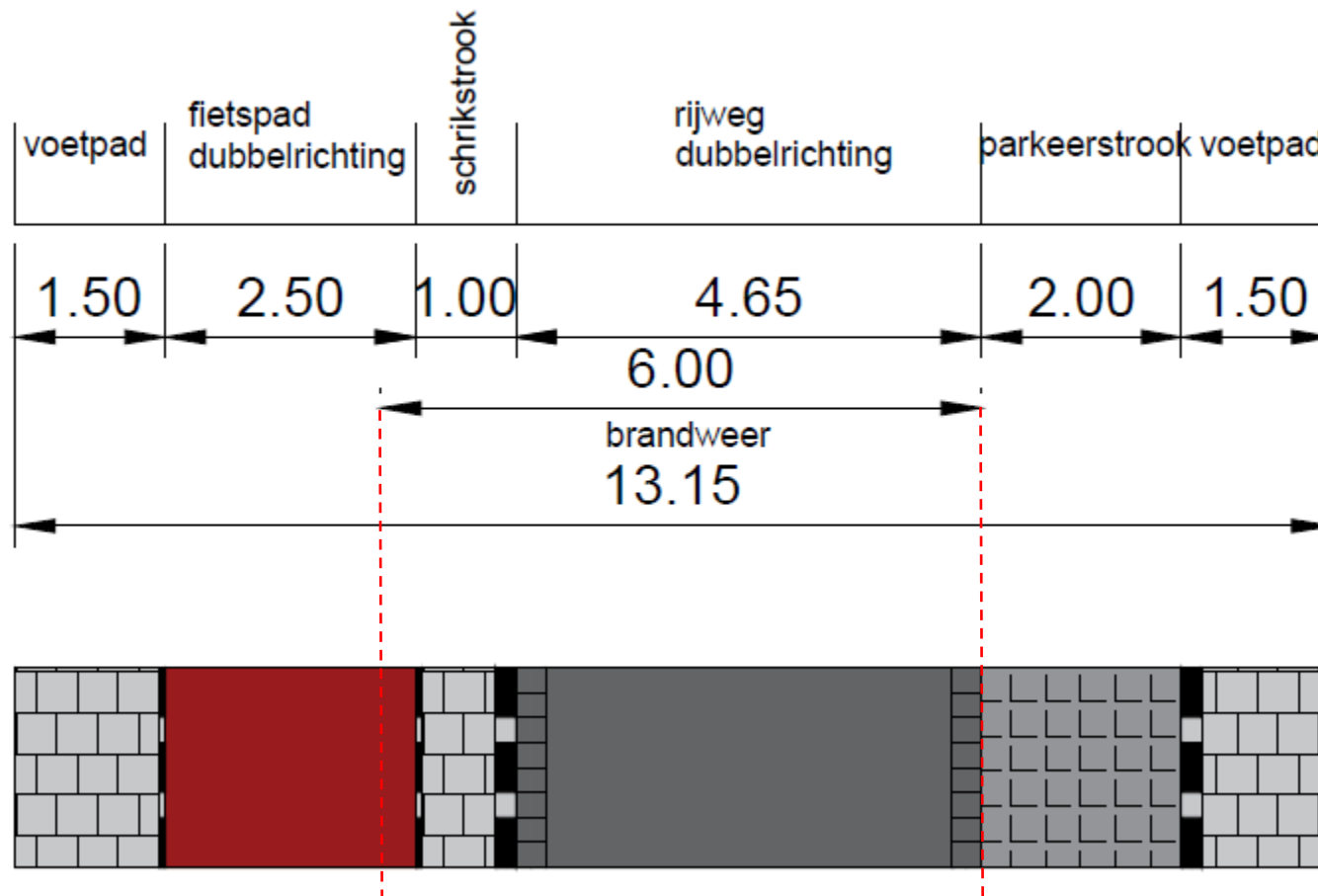


- ENK. = deel enkelrichting
- MAX. = breedste deel
- MIN. = smalste deel

Ontwerpend onderzoek

A. DUBBELRICHTING FIETSPAD

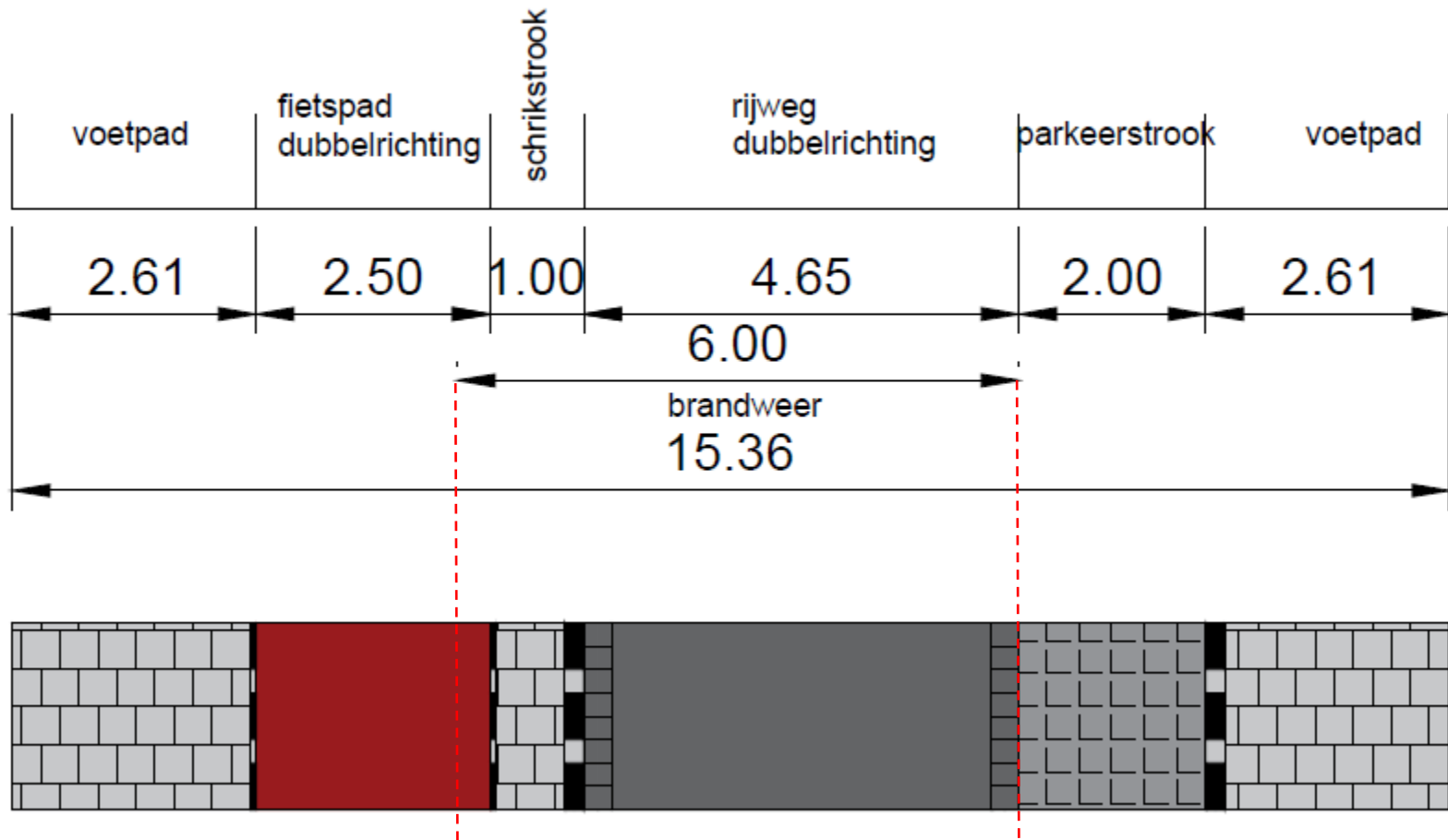
minimaal



Ontwerpend onderzoek

A. DUBBELRICHTING FIETSPAD

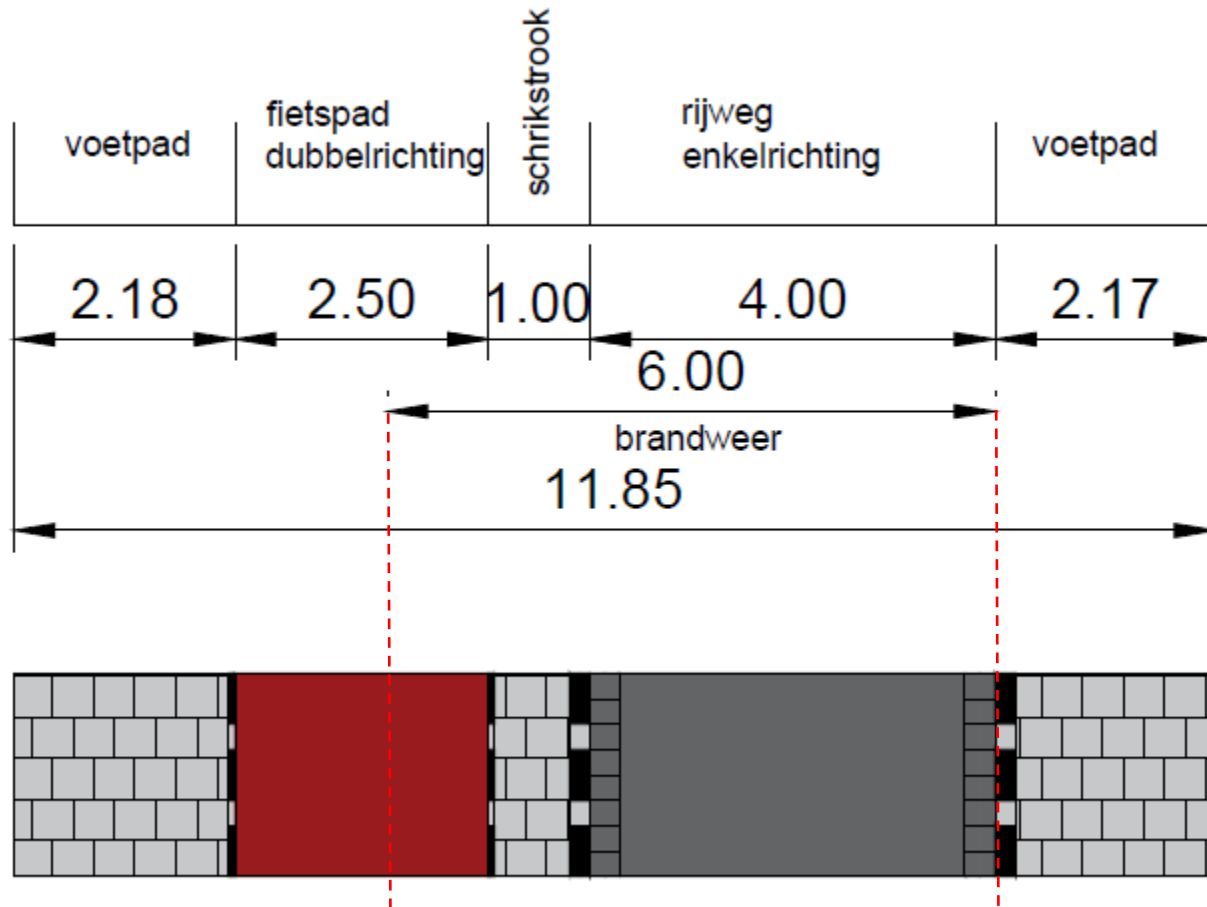
maximaal



Ontwerpend onderzoek

A. DUBBELRICHTING FIETSPAD

enkel richting deel



Ontwerpend onderzoek

A. DUBBELRICHTING FIETSPAD

advies

- verkeerspolitie

Het risico op een verkeersongeval is het grootst bij dubbelrichtingsfietspaden, vooral op kruispunten.

Nederlands en Vlaams onderzoek wijst uit dat het risico op verkeersongevallen bij dubbelrichtingsfietspaden 70 tot 100% hoger ligt dan bij enkelrichtingsfietspaden. De kans op een ongeval van een fietser die tegen de richting in rijdt (al dan niet op een dubbelrichtingsfietspad), ligt 3,5x hoger dan een fietser die met de richting meerijdt.

Ontwerpend onderzoek

A. DUBBELRICHTING FIETSPAD

advies

- mobiliteit

Geen voorstander voor een dubbelrichtingsfietspad (in geen enkel type straat).

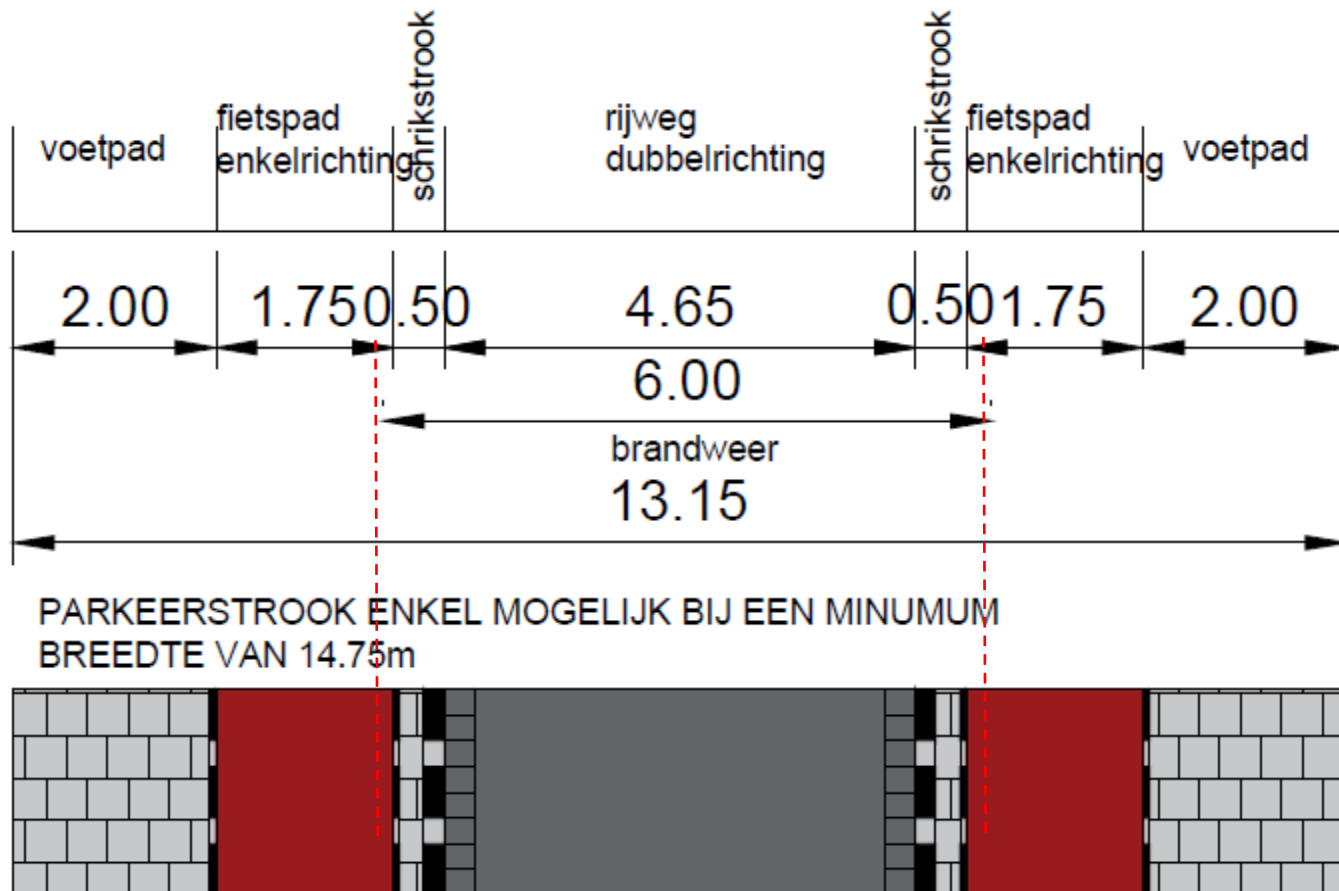
Sluit zich aan bij het **Vademecum Fietsvoorzieningen** dat pleit voor behoedzaamheid bij het aanleggen van dubbelrichtingsfietspaden aan één zijde van de weg, **alleen in uitzonderlijke omstandigheden** kan de wegbeheerder hiervoor opteren. Automobilisten verwachten niet dat fietsers aan één zijde in beide richtingen de straat inrijden (inritten, zijstraten, kruispunten, toegangswegen aan o.a. sportcomplex, etc.).

Extra signalisatie is vereist: aanbrengen van fietssymbolen in combinatie met pijlen in beide richtingen moet gemotoriseerde weggebruikers erop wijzen dat fietsers hier uit beide richtingen kunnen komen.

Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

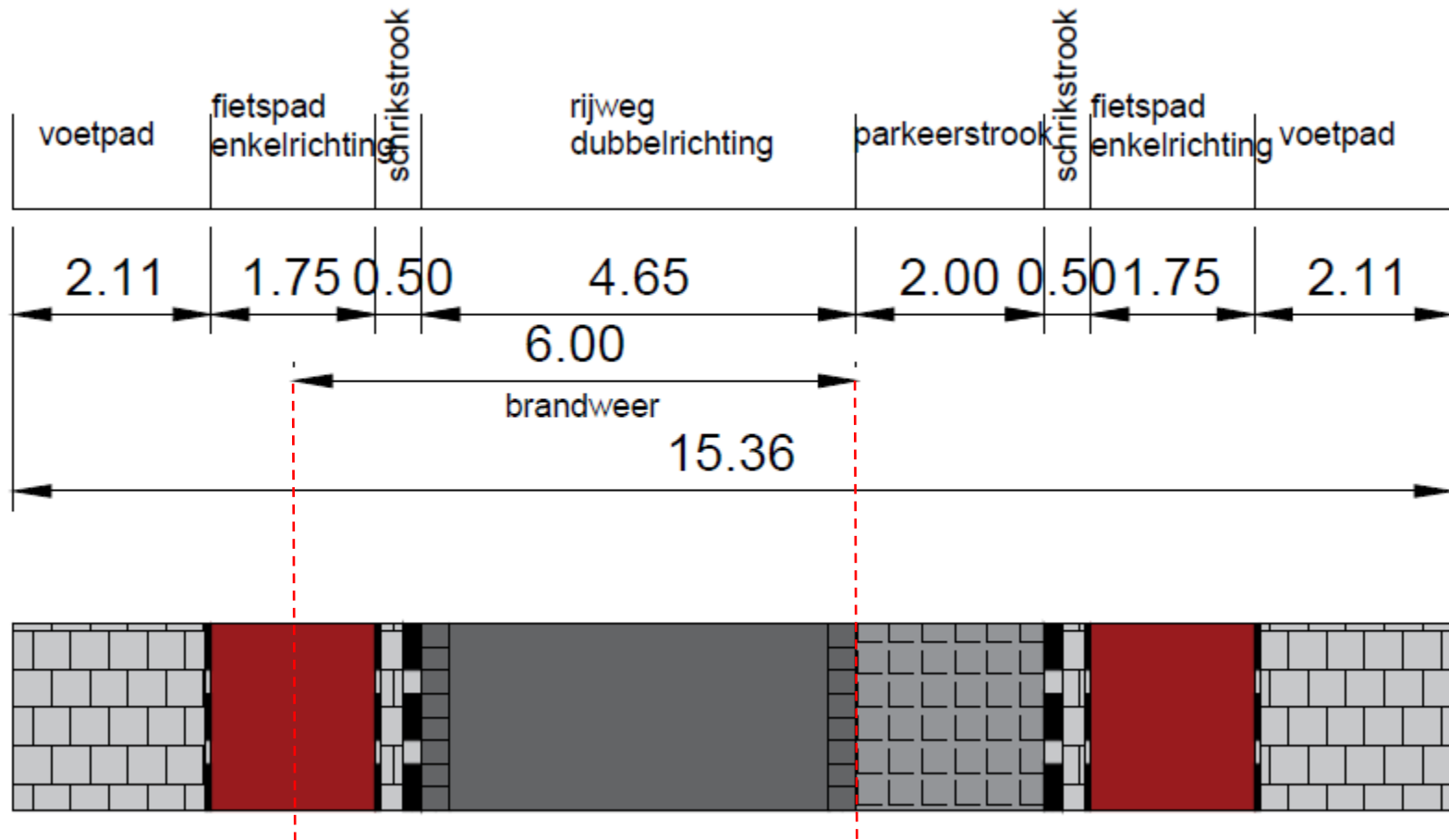
minimaal



Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

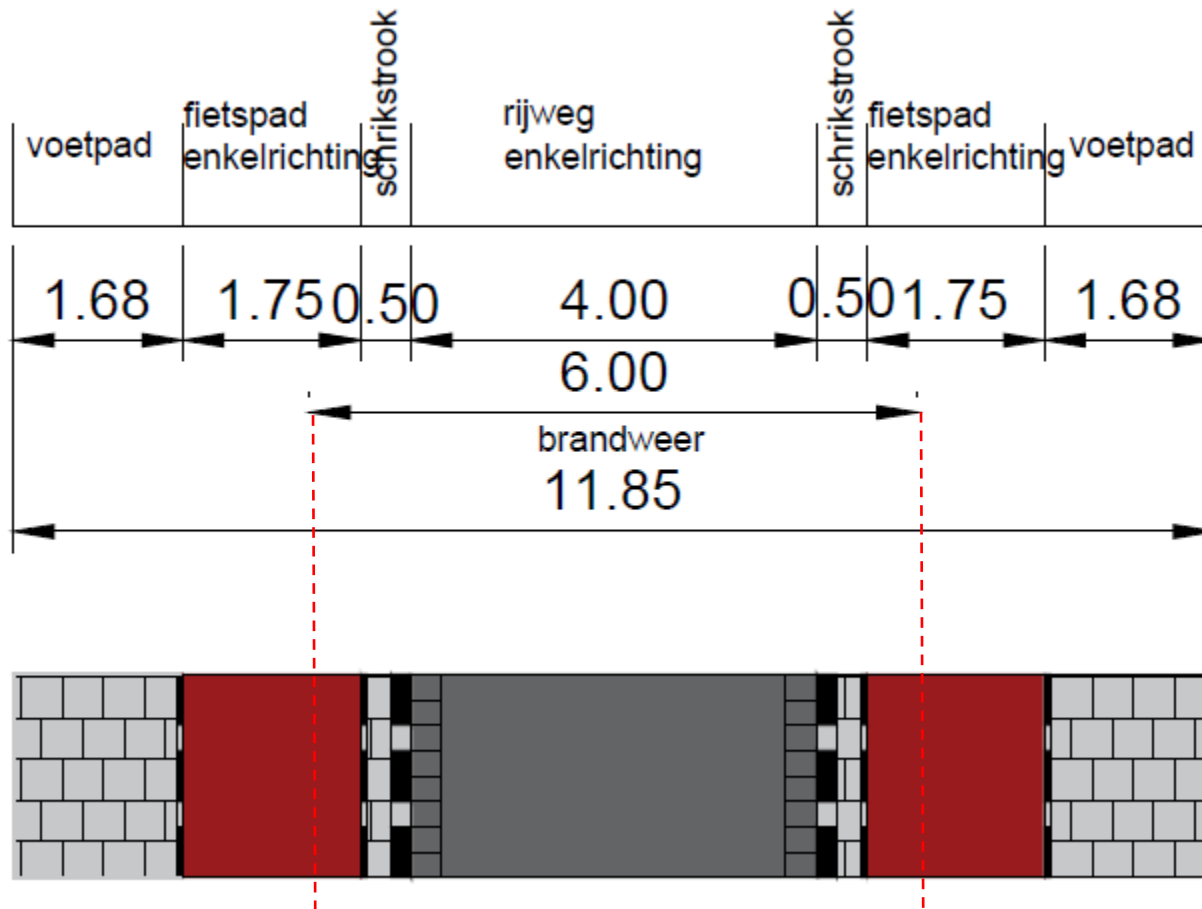
maximaal



Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

enkel richting deel



Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

advies

- verkeerspolitie

Op doorstromingswegen heeft een vrij liggend (enkelrichtings)fietspad de voorkeur op gemengd verkeer omwille van de grote snelheidsverschillen tussen de auto's en de fietsers.

Het aanleggen van enkelrichtingsfietspaden kan op doorstromingswegen een reductie van de fietsongevallen tot gevolg hebben met 60%.

De Bist is geen doorstromingsweg.

Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

advies

- mobiliteit

De Bist in een woonstraat en een toekomstige 30 km/u zone, het is hier niet aangewezen om een enkelrichtingsfietspad aan te leggen.

Hierbij volgt mobiliteit het goedgekeurde fietsbeleidsplan.

Enkelrichtingsfietspad aan beide kanten van rijbaan = minder parkeerplaatsen dan gemengd verkeer (op het smalste gedeelte van de straat en bij het enkelrichtingsgedeelte waar parkeerdruk het hoogste is).

Bij het enkelrichtingsgedeelte reduceren de afmetingen van voet- en fietspaden zich tot een minimum.

Ontwerpend onderzoek

B. ENKELRICHTING FIETSPADEN

advies

- mobiliteit

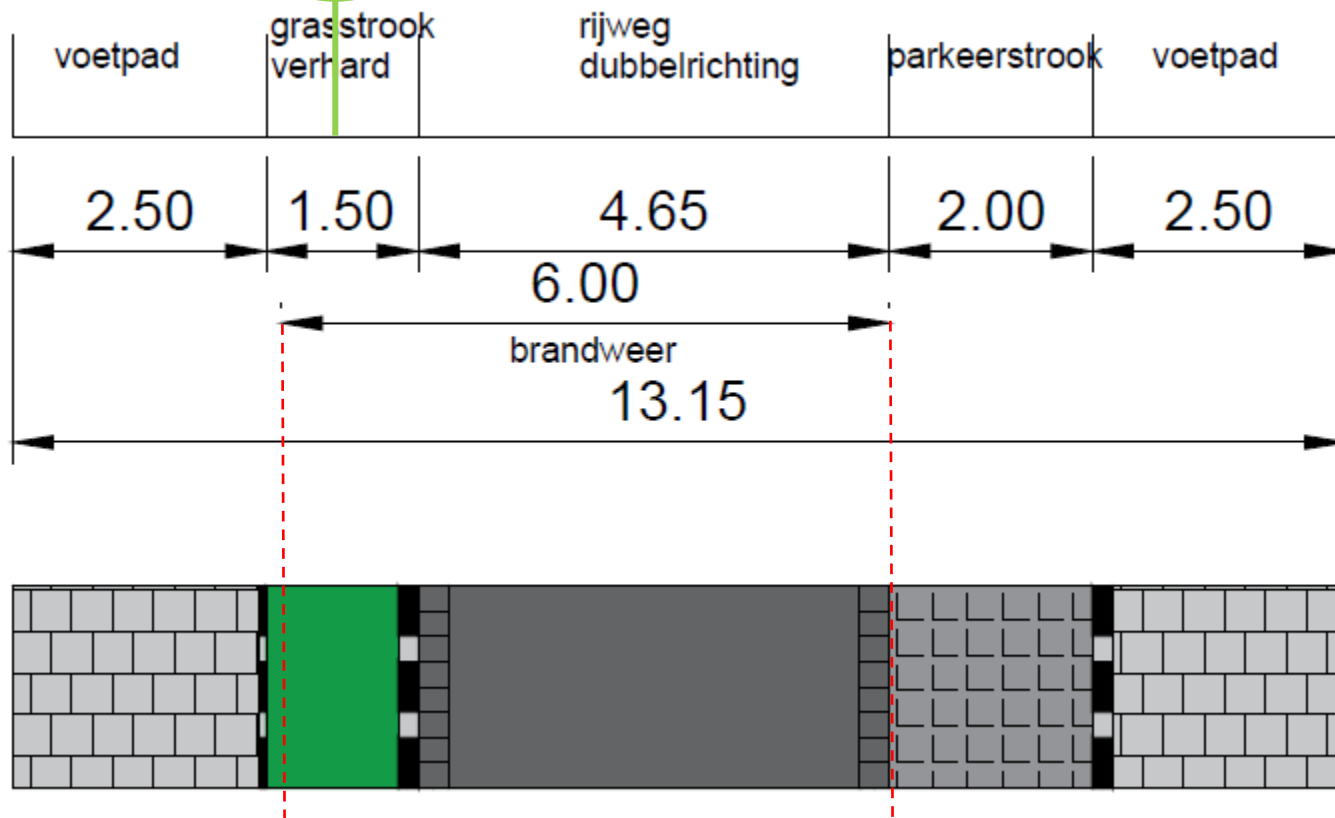
Geen theoretische argumenten om een enkelrichtingsfietspad aan te leggen.

- Geen bovenlokale fietsroutenetwerk (BFF), of alternatieve route van het BFF.
- Tussen Isabellalei en Kapelsesteenweg = een stuk schakelroute van hoofdfietsnetwerk (= fietsroute tussen lokaal en bovenlokaal fietsverkeer).
- Van Isabellalei tot Veltwijcklaan = een wijkroute van het fietsnetwerk (= belangrijke route met hoge fietsintensiteiten).
- Geen openbaar vervoer of veelvuldig vrachtverkeer. Minder dan 3500 auto/etmaal.

Ontwerpend onderzoek

C. GEMENGD VERKEER

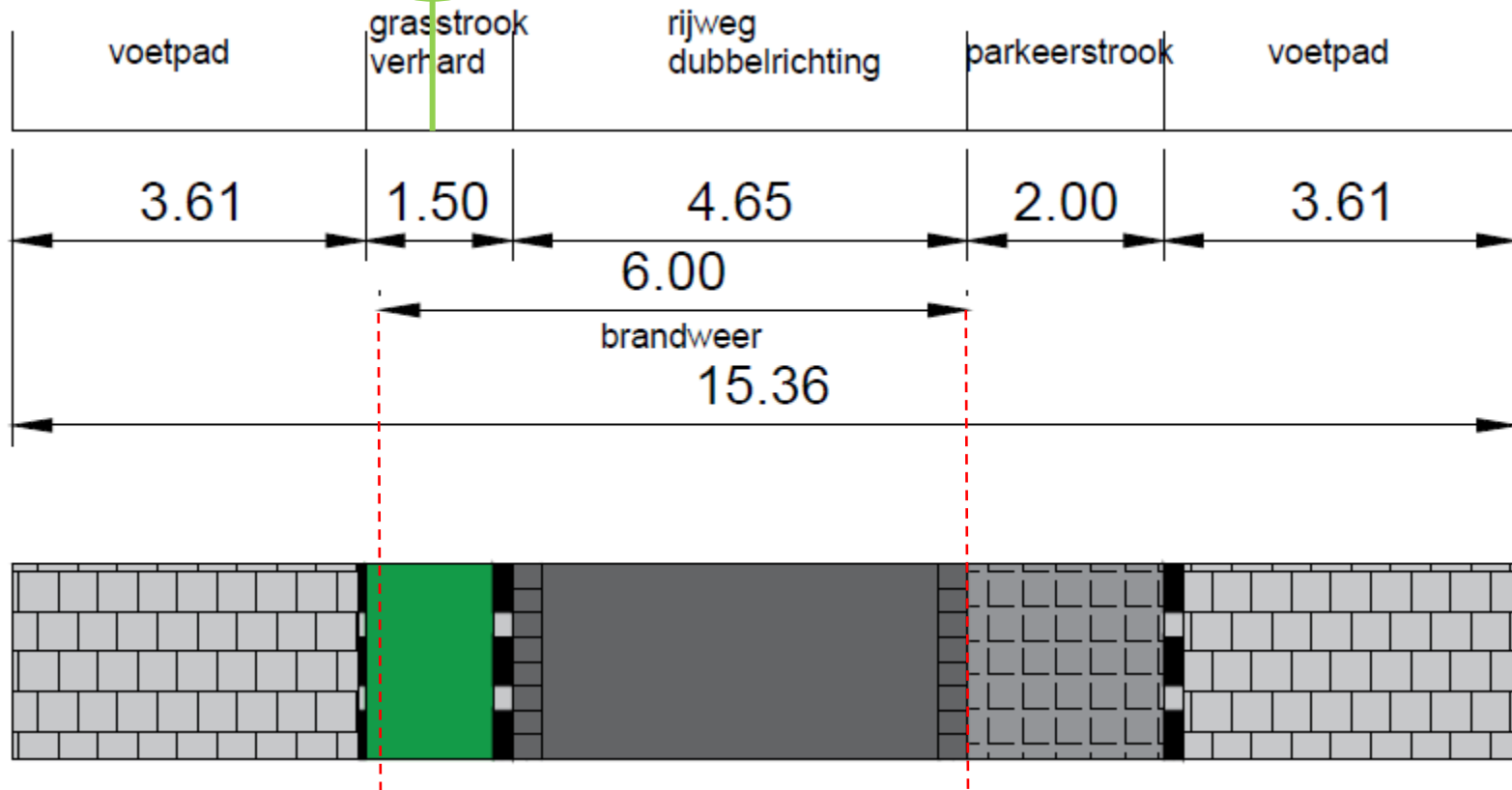
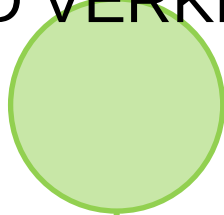
minimaal



Ontwerpend onderzoek

C. GEMENGD VERKEER

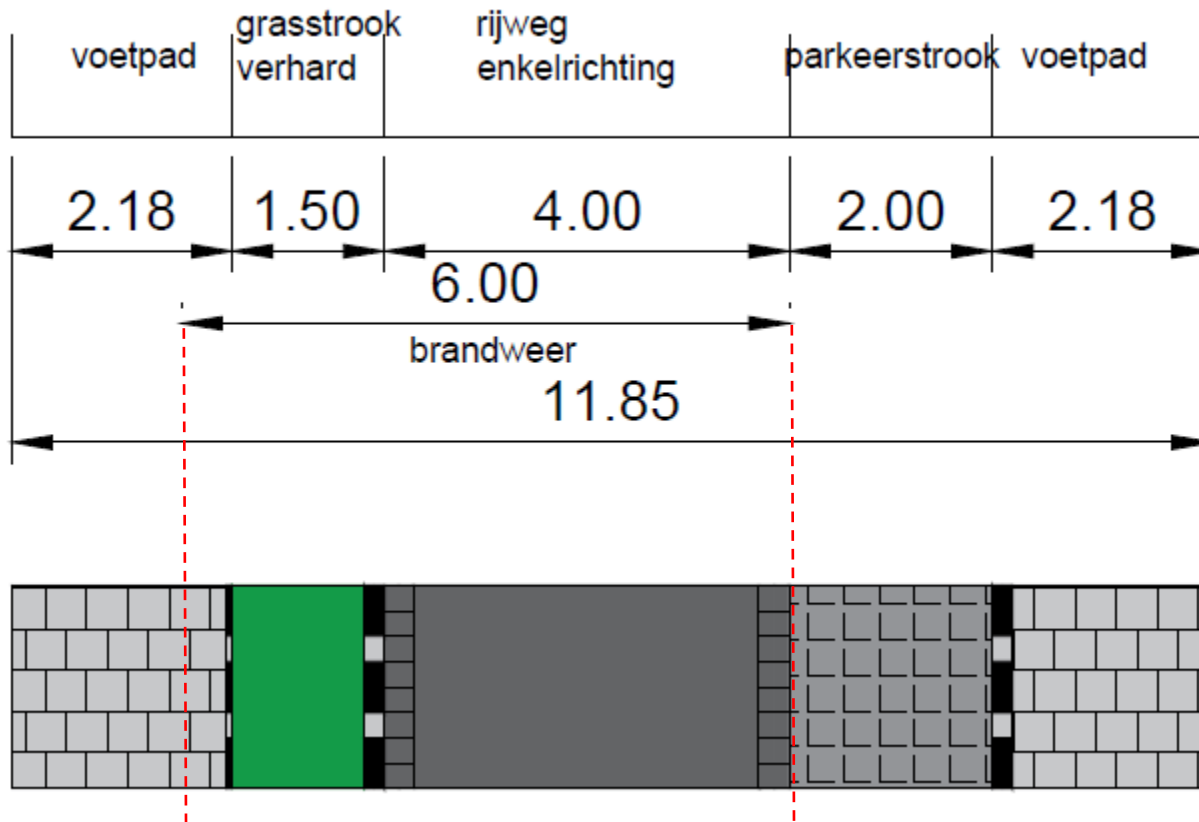
maximaal



Ontwerpend onderzoek

C. GEMENGD VERKEER

enkel richting deel



Ontwerpend onderzoek

C. GEMENGD VERKEER

advies

■ verkeerspolitie

De verkeerspolitie opteert voor een zo veilig mogelijk wegontwerp dat aansluit op de functie van de straat. Bij een **woonstraat hoort een gemengd profiel** en voldoende snelheidsremming. Op die manier hebben de verschillende weggebruikers voldoende aandacht voor elkaar en is de onderlinge zichtbaarheid en wisselwerking optimaal.

De verkeerspolitie geeft als aandachtspunt mee dat uit onderzoek naar de risicofactoren van fietsvoorzieningen blijkt dat woonstraten relatief veilige wegen zijn. Zij vormen 41% van het Antwerpse wegennet, terwijl slecht 22% van de ongevallen daar plaats vindt.

Het omgekeerde geldt voor wijkverzamelwegen en hoofdverkeerswegen. Zij vertegenwoordigen 57% van de wegvakken maar nemen 75% van de ongevallen voor hun rekening. Op deze wegen wikkelen zich ook de grootste verkeersstromen af. In het stedelijke verkeer is dit het gebied waar zich ook de meeste verkeersconflicten kunnen voordoen, de snelheid is ook hoger dan in woonstraten.

In een gemiddelde **woonstraat** gebeuren verhoudingsgewijs dus **maar half zoveel fietsongevallen**, dat is relatief veilig (uiteraard ook vanwege het feit dat de intensiteit van het verkeer er laag is).

Ontwerpend onderzoek

C. GEMENGD VERKEER

advies

- mobiliteit

Wij opteren voor het volgen van het **profiel van een woonstraat** (o.a. afmetingen straat, gemengd verkeer, etc.). Mede met een **aangepast rijbaanbreedte, snelheidsremmende maatregelen en gemengd verkeer** is het afdwingen van een snelheidsregime van 30 km/u een realistische en haalbare oplossing. De Bist blijft een woonstraat zoals aangegeven in het mobiliteitsplan. Er is **voldoende ruimte voor alle verkeersdeelnemers** m.a.w. brede voetpaden, minimale afmeting voor parkeerstrook, etc. (op sommige punten zijn de voetpaden zelf 3.61m).

Verder kan met het aanleggen van **overrijdbare grasstenen en het aanplanten van groenvoorzieningen** (o.a. bomen met kruinen op 10m van elkaar) meer groen in de straat worden aangeplant. De verharde groenstrook heeft een afmeting van 1.50m om te voorkomen dat er **foutgeparkeerd wordt op de berm**.

Ontwerpend onderzoek

CONCLUSIE

	dubbelfietsp.	enkelfietsp.	gemengd
maatgeving	+/-	+/-	+
veiligheid	-	+	+
brandweer	+	+	+
parkeren	+	-	+

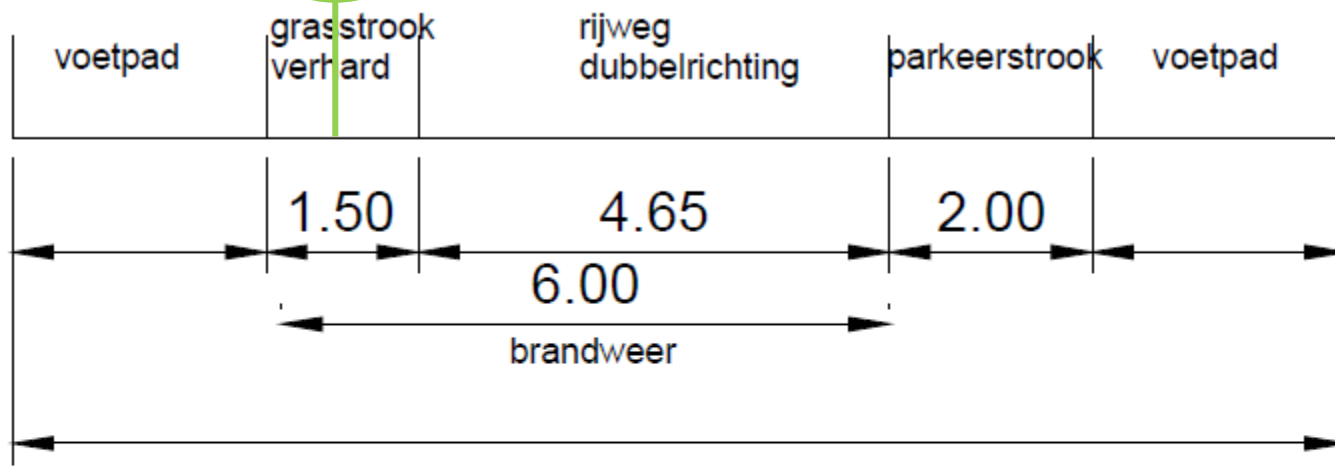
Zowel Mobiliteit en Verkeerspolitie geven voorkeur aan een profiel met **gemengd verkeer**.



Concept

Concept

GEMENGD VERKEER



Bedankt voor uw aandacht

contacteer ons voor meer informatie

Stedelijk Wijkoverleg Ekeren

Veltwijcklaan 27 | 2180 Ekeren | 03 338 29 07

wijkoverleg.ekeren@stad.antwerpen.be

District
Ekeren

