

Provinciale Commissie Verkeersveiligheid Oost-Vlaanderen
Dossier: VK/N416/DEND/01 - VK/N416/DEND/02
PCV 05-12-2017

Dendermonde
N416 – Doortocht Appels

Fietsinfrastructuur



Vlaanderen
is wegen en verkeer

I. Reden tot aanvraag

Het stadsbestuur van Dendermonde, de fietsersbond en diverse personen hebben AWV verzocht fietssuggestiestroken aan te brengen op de N416, dit in de doortocht van Appels, een deelgemeente van Dendermonde.

II. Situering

De gewestweg N416, ter plaatse Zandstraat en Bevrijdingslaan, is ter hoogte van de vermelde locatie een secundaire weg type II. De N416 vormt de verbinding tussen Dendermonde en Wetteren. De N416 is op deze locatie een voorrangsweg, aangeduid met de borden B9.

Het bedoelde wegsegment is gesitueerd tussen de rotonde N416 Zandstraat – N406 Steenweg van Aalst – N406 Gentseseenweg (kmpt 0) (aan de noordoostzijde) en het kruispunt N416 Bevrijdingslaan – Lindestraat (kmpt 0,780) (aan de zuidwestzijde).

Het bedoeld wegsegment meet ca. 780 m en is gesitueerd binnen de bebouwde kom.

De snelheid wordt er beperkt tot 50 km/u.

De N416 bestaat op dit wegsegment uit een aaneengesloten bebouwing. Het is de kern van Appels met (rij-)woningen en met een aantal handelspanden.

De N416 is er uitgerust met 2x1 rijstroken, deels omzoomd door een parkeerstrook en een voetpad.

Op dit wegsegment zijn er geen verkeerslichten.

Er zijn beiderzijds bushalteshavens dit aan de westzijde van de rotonde N406-N416 en aan de westzijde van het kruispunt met de Koebosstraat.

III. Probleemstelling

De ontbrekende fietsinfrastructuur voor de fietser in de kern van Appels, dit op een drukke verkeersader.

IV. Tellingen

Cameratellingen

In de periode 20-04-2017 tot 03-05-2017 werden cameratellingen uitgevoerd in Dendermonde. De tellingen duurden in totaal 12 dagen.

De cameratellingen hadden als doel een duidelijk beeld van de verkeersstromen te verkrijgen, zowel van het gemotoriseerd als van het fietsverkeer.

Er werden ook beelden gemaakt, zodat we het gedrag van fietsers ook konden schetsen.

De analyse van de tellingen gebeurt op basis van de tellingen op werkdagen, dit om een zo accuraat als mogelijk beeld van de verkeersstoestand te verkrijgen.

Opgemerkt dient dat 01-05-2017 viel op een maandag. In de analyse is 01-05-2017 niet beschouwd als een werkdag.

Locatie tellingen

De tellingen zijn uitgevoerd :

Bestandsnaam	Straat	Wegvak
E1.Oost.20170420.WBP	N416 – Bevrijdingslaan	Denderstraat - Koebosstraat
E1.West.20170420.WBP	N416 – Bevrijdingslaan	Denderstraat - Koebosstraat

Richting (straat)	Windrichting	Richting (kruispunt)
Denderstraat	Ri. Oost	Richting Dendermonde
Koebosstraat	Ri. West	Richting Wetteren

Analyse tellingen – Locatie E1.Oost – Doortocht Appels richting Dendermonde

	Gemiddelde per dag
Aantal voertuigen	6444
Aantal fietsers	329

Aantal fietsers : de 4 drukste tijdstippen op een gemiddelde werkdag

	Gemiddeld aantal fietsers	Gemiddeld aantal voertuigen
08.00 – 09.00	77	545
07.00 – 08.00	53	629
13.00 – 14.00	20	399
16.00 – 17.00	18	403

Aantal voertuigen : de 4 drukste tijdstippen op een gemiddelde werkdag

	Gemiddeld aantal fietsers	Gemiddeld aantal voertuigen
07.00 – 08.00	53	629
08.00 – 09.00	77	545
17.00 – 18.00	15	431
15.00 – 16.00	16	407

Analyse snelheidsklassen van de bovenvermelde drukste tijdstippen

07.00 – 08.00
08.00 – 09.00
13.00 – 14.00
15.00 – 16.00
16.00 – 17.00
17.00 – 18.00

Gemiddelde 07.00-08.00/werkdag				628,6
<30	128,4	pct	<30	20,4
30-50	458,7		30-50	73,0
50-70	40,1		50-70	6,4
70-90	0,9		70-90	0,1
>90	0,4		>90	0,1
	628,6			100,0

Gemiddelde 08.00-09.00/werkdag				545,0
<30	105,8	pct	<30	19,4
30-50	411,0		30-50	75,4
50-70	26,9		50-70	4,9
70-90	0,4		70-90	0,1
>90	0,9		>90	0,2
	545,0			100,0

Gemiddelde 13.00-14.00/werkdag				398,4
<30	48,9	pct	<30	12,3
30-50	309,4		30-50	77,7
50-70	37,6		50-70	9,4
70-90	1,7		70-90	0,4
>90	0,9		>90	0,2
	398,4			100,0

Gemiddelde 15.00-16.00/werkdag				407,2
<30	52,1	pct	<30	12,8
30-50	328,4		30-50	80,7
50-70	25,9		50-70	6,4
70-90	0,6		70-90	0,1
>90	0,2		>90	0,1
	407,2			100,0

Gemiddelde 16.00-17.00/werkdag				403,2
<30	56,9	pct	<30	14,1
30-50	317,0		30-50	78,6
50-70	27,6		50-70	6,8
70-90	1,1		70-90	0,3
>90	0,7		>90	0,2
	403,2			100,0

Gemiddelde 17.00-18.00/werkdag				431,4
<30	60,9	pct	<30	14,1
30-50	342,7		30-50	79,4
50-70	26,9		50-70	6,2
70-90	0,6		70-90	0,1
>90	0,4		>90	0,1
	431,4			100,0

Analyse tellingen – Locatie E1.West – Doortocht Appels richting Wetteren

	Gemiddelde per dag
Aantal voertuigen	6456
Aantal fietsers	280

Aantal fietsers : de 4 drukste tijdstippen op een gemiddelde werkdag

	Gemiddeld aantal fietsers	Gemiddeld aantal voertuigen
16.00 – 17.00	37	654
17.00 – 18.00	34	651
15.00 – 16.00	29	491
12.00 – 13.00	22	395

Aantal voertuigen : de 4 drukste tijdstippen op een gemiddelde werkdag

	Gemiddeld aantal fietsers	Gemiddeld aantal voertuigen
16.00 – 17.00	37	654
17.00 – 18.00	34	651
18.00 – 19.00	15	509
15.00 – 16.00	29	491

Analyse snelheidsklassen van de bovenvermelde drukste tijdstippen

12.00 – 13.00
15.00 – 16.00
16.00 – 17.00
17.00 – 18.00
18.00 – 19.00

Gemiddelde 12.00-13.00/werkdag				395,2
<30	40,0	pct	<30	10,1
30-50	285,4		30-50	72,2
50-70	68,1		50-70	17,2
70-90	1,1		70-90	0,3
>90	0,6		>90	0,1
	395,2			100,0

Gemiddelde 15.00-16.00/werkdag				490,9
<30	70,3	pct	<30	14,3
30-50	351,2		30-50	71,5
50-70	66,9		50-70	13,6
70-90	1,9		70-90	0,4
>90	0,6		>90	0,1
	490,9			100,0

Gemiddelde 16.00-17.00/werkdag				654,0
<30	101,9	pct	<30	15,6
30-50	473,7		30-50	72,4
50-70	77,7		50-70	11,9
70-90	0,6		70-90	0,1
>90	0,2		>90	0,0
	654,0			100,0

Gemiddelde 17.00-18.00/werkdag				650,8
<30	93,2	pct	<30	14,3
30-50	465,4		30-50	71,5
50-70	90,0		50-70	13,8
70-90	0,8		70-90	0,1
>90	1,3		>90	0,2
	650,8			100,0

Gemiddelde 18.00-19.00/werkdag				509,3
<30	72,4	pct	<30	14,2
30-50	350,8		30-50	68,9
50-70	85,8		50-70	16,8
70-90	0,2		70-90	0,0
>90	0,1		>90	0,0
	509,3			100,0

Bevindingen

De doortocht in Appels is met – op diverse momenten – (meer dan) 1000 voertuigen per uur (in beide rijrichtingen) een relatief drukke(re) doortocht, dit ook in vergelijking met de doortocht Sint-Gillis-Dendermonde.

Op een gemiddelde werkdag zijn er 329 fietsers in de richting Dendermonde en 280 fietsers in de richting Wetteren. Dit maakt dus 609 fietsers in de doortocht Appels op een gemiddelde werkdag.

Wat betreft fietsverkeer is dit een relatief zeer drukke doortocht, met relatief hoge piekwaarden (weliswaar met kleinere aantallen dan in de doortocht Sint-Gillis-Dendermonde).

De fietsstromen zijn afgestemd op Dendermonde. In de richting Dendermonde is er een piek in de ochtendspits, in de richting Wetteren is dit in de avondspits.

De gemotoriseerde verkeersstromen zijn ook afgestemd op Dendermonde, met hogere waarden richting Dendermonde in de ochtendspits en richting Wetteren in de avondspits.

Het aandeel zwaar vervoer is er relatief zeer beperkt.

In de rijrichting Dendermonde rijdt grosso modo 90 % van het gemotoriseerd minder dan 50 km/u. Op de momenten dat fietsers het meest aanwezig zijn rijdt ca. 20 % van het gemotoriseerd minder dan 30 km/u.

In de rijrichting Wetteren rijdt grosso modo 85% van het gemotoriseerd minder dan 50 km/u. Op de momenten dat fietsers het meest aanwezig zijn rijdt ca. 15 % van het gemotoriseerd minder dan 30 km/u.

V. Vademecum fietsvoorzieningen

HOOFDSTUK 3 - DEFINIËRING EN TOEPASSINGSGEBIED VAN FIETSSUGGESTIESTROKEN BINNEN HET GLOBAAL VERKEERSCONCEPT

Blz. 16.

Toepassingsgebied : Fietssuggestiestroken zijn geen alternatief voor fietspaden. Het is de som van de ruimtelijke én de verkeerskundige context die bepaalt of fietspaden noodzakelijk zijn. Bij lage intensiteiten autoverkeer is de aanleg van fietssuggestiestroken niet nodig. Anderzijds, als er te veel autoverkeer is, kan het nut van fietssuggestiestroken in vraag gesteld worden. Als grenswaarden wordt vooropgesteld dat de intensiteiten van het autoverkeer (= totaal van beide rijrichtingen) liggen tussen de 2000 en 5000 pae/dag. Voor de aanleg van een fietssuggestiestrook in tegenrichting bij wegen met beperkt eenrichtingsverkeer worden geen grenswaarden vooropgesteld. Omdat fietssuggestiestroken een toepassing zijn van gemengd verkeer, wordt aanbevolen deze enkel aan te brengen bij een maximale snelheidsbeperking van 50 km/ h of minder. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen wegen binnen of buiten de bebouwde kom. Indien een asmarkering op de rijbaan aanwezig is, worden fietssuggestiestroken niet toegepast. Fietssuggestiestroken “trekken” het gemotoriseerde verkeer namelijk naar het midden van de rijbaan, terwijl een asmarkering het verkeer op zijn beurt opnieuw naar de fietssuggestiestrook duwt. Fietssuggestiestroken zijn een goede maatregel om de overgang tussen aan –of vrijliggende fietspaden en gemengd verkeer op een veilige wijze (= met rugdekking) te laten gebeuren.

HOOFDSTUK 4 - ONTWERPRICHTLIJNEN VOOR FIETSVOORZIENINGEN

Blz. 12

4.1.6 Maatvoering van fietssuggestiestroken Om te vermijden dat de fietsers naar de rand van de rijbaan verdrongen worden, mogen de fietssuggestiestroken niet te smal zijn. Anderzijds dient de middenstrook (de ruimte tussen de fietssuggestiestroken) minimaal de breedte van een voertuig te hebben.

Tweerichtingsverkeer, fietssuggestiestroken in beide richtingen

De breedte van de fietssuggestiestrook bedraagt minimaal 1,70 m en maximaal 2 m.

De breedte van de middenstrook bedraagt minimaal 2,20 m en kan verbreed worden tot maximaal 2,6 m indien de maximale breedte van 2 m voor de

fietssuggestiestroken bereikt is. In eerste instantie dienen dus de

fietssuggestiestroken verbreed te worden, en pas daarna kan de middenstrook breder gemaakt worden! Op wegen met een verhardingsbreedte kleiner dan 5,40 m of groter dan 6,60 m worden geen fietssuggestiestroken toegepast. Indien de rijbaan breder is

dan 6,60 m dient deze versmald te worden tot maximaal 6,60 m. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een randlijn. Bij de aanwezigheid van parkeerplaatsen

naast de rijbaan, is het aangewezen een schrikstrook van 0,50 m te voorzien welke opgevangen wordt binnen de parkeerstrook. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de toe te passen breedte van de fietssuggestiestroken en middenstrook, afhankelijk van de rijbaanbreedte.

Rijbaanbreedte (m)	Breedte fietssuggestiestrook (m)	Breedte middenstrook (m)
5,40	1,70	2,00
5,50	1,70	2,10
5,60	1,70	2,20
5,70	1,75	2,20
5,80	1,80	2,20
5,90	1,85	2,20
6,00	1,90	2,20
6,10	1,95	2,20
6,20	2,00	2,20
6,30	2,00	2,30
6,40	2,00	2,40
6,50	2,00	2,50
6,60	2,00	2,60

VI. Voorstel

Het betreft een relatief smalle weg, met parkeerstroken en voetpaden, dit in een kern van een bebouwde kom. Er is geen fietsinfrastructuur aanwezig, het betreft dan ook gemengd fiets- en autoverkeer.

Op zich zou een maatregel kunnen zijn, het verwijderen van de parkeerstroken en deze vervangen door fietspaden. Gezien de hoge parkeerbezettingsgraad, gezien de aanwezigheid van talrijke handelszaken wordt dit niet opportuun geacht.

De bepalingen van het Fietsvademecum met betrekking tot fietssuggestiestroken zijn duidelijk en kunnen gevolgd worden.

Dit impliceert dat op relatief drukke wegen, quasi alle gewestwegen, er geen fietssuggestiestroken aangebracht worden, gezien deze door de drukte steeds bereden worden.

Onderhavig bedoeld wegsegment heeft echter een dermate groot aantal fietsers, dat dit specifiek beschouwd wordt. Dit dossier heeft dan ook (voor Oost-Vlaanderen) een precedentswaarde.

De N416 in de doortocht van Appels heeft geen uitzonderlijk grote (auto)verkeersintensiteiten te verwerken. Wel is dit ten opzichte van het onderliggend wegennet beduidend groter dan op die stadswegenis.

Gezien de relatief hoge verkeersintensiteiten op de N416 (ten opzichte van het onderliggend wegennet) voelen (een groot aantal) fietsers zich niet veilig en voelt dit voor fietsers niet als comfortabel aan.

Het Vademecum fietsvoorzieningen stelt duidelijk het toepassingsgebied voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Gezien de te grote (auto)verkeersintensiteiten zouden fietssuggestiestroken niet hoeven. Het nut van fietssuggestiestroken kan in vraag gesteld worden, gezien deze quasi steeds permanent zullen bereden worden.

In onderhavige situatie dienen we de fietsstroom ook te belichten. Het aantal fietsers is dermate groot dat deze een plaats innemen in het wegbeeld. De verhouding is in de spits 1 fietser voor ca. 10 auto's. Dit is relatief groot.

Op basis van deze zou er alsnog aan gedacht kunnen worden om alsnog de fietsers in het wegbeeld mee vorm te geven.

Duidelijk is dat niet gepleit wordt om fietssuggestiestroken op alle gewestwegen, waar fietspaden ontbreken, aan te leggen. Het is de combinatie van relatief hoge auto-intensiteiten, hoge fiets-intensiteiten en een hoge verhouding fietsers/auto's die aan de basis ligt van het voorstel om de fietser alsnog infrastructureel plaats te geven.

Er zijn een aantal pistes mogelijk om de plaats van de fietsers op de weg, tussen het autoverkeer, inherent aan het gemengd verkeer, duidelijker te maken.

Optie 1 – fietslogo's

Op regelmatige afstand wordt een fietslogo aangebracht. Er wordt aldus een lijn van fietslogo's uitgetekend. Nadeel is dat een rij auto's (al dan niet in file) deze lijn onderbreekt en wegsteekt.

Optie 2 – fietssuggestiestrook

Het Vademecum heeft breedtes opgenomen, dit gerelateerd aan het toepassingsgebied, zijnde de relatief beperkte auto-intensiteiten.

Het is niet realistisch, gezien op desbetreffende locatie de grotere auto-intensiteiten, om dergelijke brede fietssuggestiestroken aan te brengen.

Er wordt voorgesteld om fietssuggestiestroken met een breedte van ca. 1,20 m aan te brengen. De cel Verkeer en het district Aalst spreken alvast hun voorkeur uit voor deze optie.

VII. Afspraken

PCV : uitspraak

District Aalst : aanpassen infrastructuur

VIII. Fotoreportage



N416 tussen Denderstraat en rotonde N406-N416 richting Dendermonde



N416 tussen Denderstraat en rotonde N406-N416 richting Wetteren



N416 kruispunt Denderstraat richting Dendermonde



N416 tussen Denderstraat en Koebosstraat richting Wetteren



N416 tussen Heidestraat en Lindestraat richting Dendermonde



N416 tussen Heidestraat en Lindestraat richting Wetteren



N416 kruispunt Lindestraat richting Dendermonde