



Yves Goossens

Academiejaar 2013-2014

Samenvatting ‘Onderzoek naar het gebruik van de fietsostrade Antwerpen-Mechelen’

1. Aanleiding

Fietssnelwegen zijn erop gericht om fietsers op een snelle, comfortabele en veilige manier functionele verplaatsingen te laten maken over de gemeentegrenzen heen. In de provincie Antwerpen staan deze fietssnelwegen gekend als fietsostrades.

De fietsostrade tussen Antwerpen en Mechelen is het paradepaardje van het fietsbeleid van de provincie Antwerpen. Maar hoewel er veel tijd en geld aan gespendeerd werd, was er tot op heden weinig tot niets geweten over het gebruik ervan. Deze studie tracht hierin verandering te brengen, zodat men een inzicht krijgt in het effect van het gevoerde beleid. Bovendien kan het onderzoek mogelijke verbeterpunten blootleggen.

Het eindwerk tracht drie centrale vragen te beantwoorden:

- Hoe wordt de fietsostrade Antwerpen-Mechelen momenteel gebruikt? (Waar fietst men? Hoe intensief wordt de fietsostrade gebruikt?...)
- Wie gebruikt de fietsostrade Antwerpen-Mechelen momenteel? Wat is met andere woorden het profiel van de gebruiker?
- Hoe staat de huidige gebruiker ten opzichte van de fietsostrade?

2. Onderzoeksopzet

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden, werden in de periode september-oktober 2013 fietstellingen en een enquête onder gebruikers georganiseerd. De gebruikte methodieken komen tot betrouwbare resultaten. Bij vergelijking van de telgegevens met gegevens verzameld via een andere technologie, werd slechts een onderling verschil van drie tot zes procent vastgesteld. Deze percentages liggen in lijn met de foutenmarge van elk van de afzonderlijke telmethodes. Het aantal respondenten van de enquête was met 601 voldoende hoog om met 98,6% betrouwbaarheid uitspraken te doen over de gehele populatie.

Wel is uit de resultaten gebleken dat bij de selectie van telpunten buitengewone aandacht besteed moet worden aan de omgeving. De aanwezigheid van alternatieve fietsverbindingen en barrières kan een enorm effect hebben op het aantal registraties. In specifieke gevallen loopt het verschil tussen telpunten die slechts 20 meter van elkaar verwijderd zijn op tot 460

tot 1200 fietsers. In de enquête konden de resultaten van een aantal vragen spijtig genoeg niet gebruikt of onderling gekoppeld worden omwille van de formulering van de vragen.

3. Resultaten

3.1 Gebruik fietsostrate

De fietsostrate Antwerpen-Mechelen wordt weldegelijk intensief gebruikt, vooral op het stuk tussen Antwerpen centrum en de R11 in Mortsel. Daar passeren op weekdays 2600 tot 4500 fietsers per dag. Op de meer zuidelijke stukken neemt het aantal fietsers wat af, maar blijft wel op niveau van de vergelijkbare fietssnelwegen in Vlaams-Brabant. De verdeling van de fietsersaantallen over de fietsostrate en de spreiding van herkomsten en bestemmingen bevestigen het zwaartekrachtmodel. De stad Antwerpen trekt duidelijk meer fietsers aan dan de andere, kleinere kernen langs het traject.

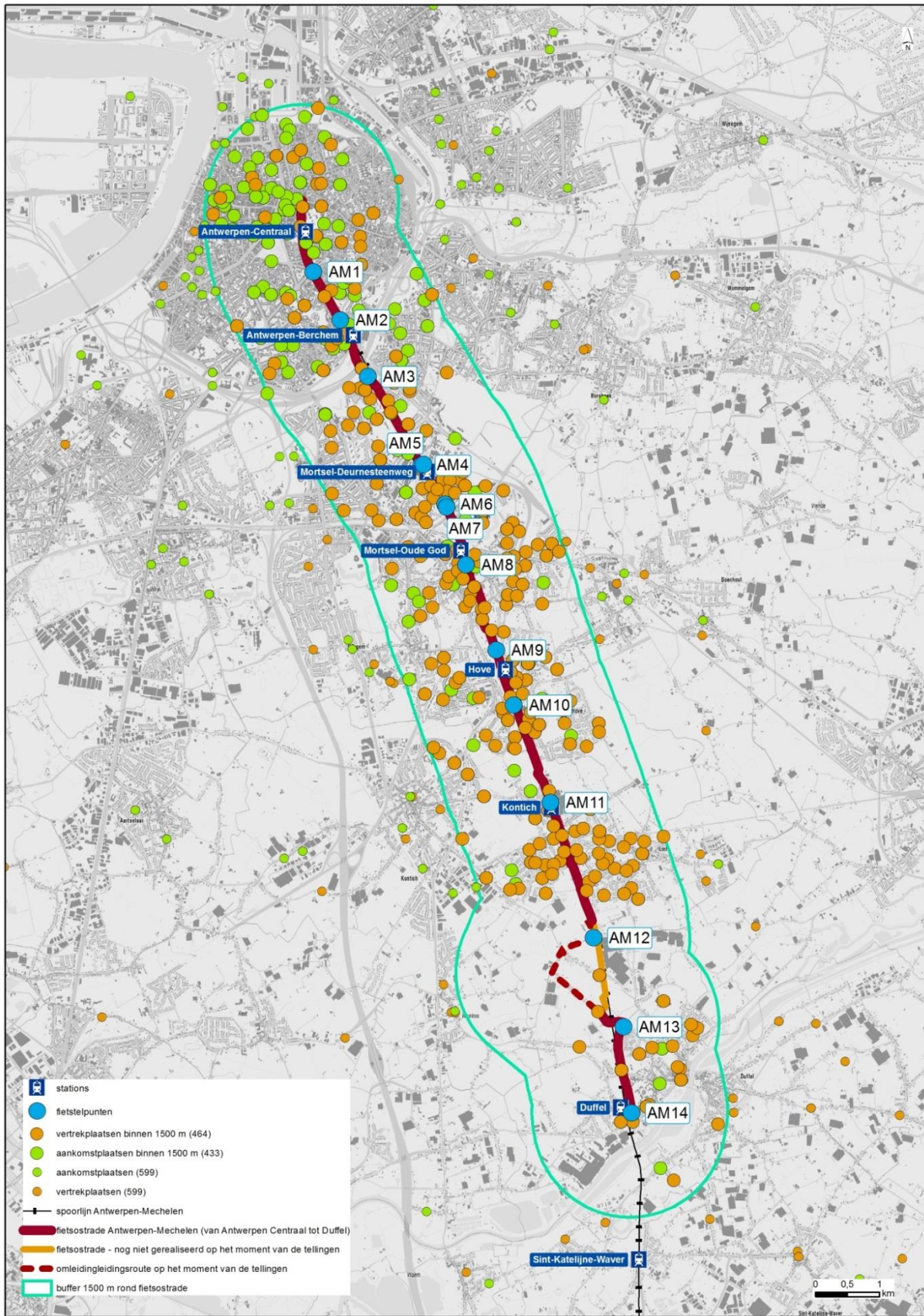
De fietsersaantallen zijn niet alleen ongelijkmatig gespreid over het netwerk. Ook doorheen de dag zijn de aantallen –ondanks een zekere basisintensiteit van minstens negen fietsers per kwartier op het grootste deel van de fietsostrate- niet gelijkmatig gespreid. Er is een sterk geconcentreerde ochtendspits waarin de gemiddelde uurwaarden lokaal oplopen tot 600 fietsers per dag. Tussen 15u en 19u tekent zich ook een duidelijke, maar meer gespreide avondspits af.

De belasting van de fietsostrate in pieken zorgt objectief gezien niet voor een capaciteitsprobleem. Zelfs niet wanneer men hoge kwaliteitsniveaus (vb. een level of service A) nastreeft. Maar toch voelt een deel van de gebruikers de druk van het aantal fietsers: ze vragen om een bredere infrastructuur of de markering van baanvakken. En uiteindelijk is het het subjectieve beeld van een transportmodus dat bepaalt of men er gebruik van maakt of niet. Wil men voorkomen dat fietsers (terug) richting de auto gaan, dan zal men moeten vermijden dat gebruikers in de toekomst het idee krijgen dat de infrastructuur niet is aangepast aan de fietsersstroom.

Zowel de telgegevens als de resultaten uit de enquête tonen aan dat de fietsostrate een lokaal en bovenlokaal karakter combineert. Het gemiddelde fietstraject bedraagt 13,7 km en meer dan een vierde van de gebruikers fietst verder dan 15km. Bovendien liggen 72% tot 77% van de herkomsten en bestemmingen op maximum 1,5km van de fietsostrate verwijderd (zie illustratie 1). De combinatie van deze gegevens doet besluiten dat grote delen van de trajecten dus wel over de fietsostrate moeten leiden. Toch bewijzen de verschillen tussen opeenvolgende telpunten dat de fietsostrate soms ook over korte stukken als lokaal fietspad gebruikt wordt.

Men gebruikt de fietsostrate dus voor lokale en bovenlokale verplaatsingen, maar de gebruiker zelf komt meestal vanuit de onmiddellijke omgeving van de fietsostrate.

Illustratie 1: spreiding van herkomsten en bestemmingen ten opzichte van de fietssostrade: buffer 1500m



3.2 Profiel gebruiker

Wie die gebruiker is, valt moeilijk samen te vatten in één profiel. De beste poging zou de fietsostrade-gebruiker omschrijven als een man tussen 19 en 65 jaar. Hij werkt als bediende of ambtenaar en rijdt langs de fietsostrade voor zijn functionele verplaatsingen. Maar daar stopt het fietsen niet: hij doet minstens de helft van zijn verplaatsingen met de fiets en rekent hierbij op zijn stadsfiets. Bij deze veralgemening gaat echter veel informatie verloren. Zo worden de 38% vrouwen genegeerd, evenals de mensen met een ander (of zonder) beroep, eveneens goed voor 38% van het totaal. Toekomstig beleid blijft zich dus best toespitsen op de heterogene groep die de fietsostrade-gebruikers vormen.

Een belangrijke verdienste van de enquête is dat ze aantoonde dat het beeld dat het OVG van de fietser schetst totaal niet overeenstemt met de gebruiker van de fietsostrade. De Vlaming die het OVG beschrijft doet vooral korte ritten op de fiets. Zijn verplaatsingsmotieven bestaan uit een grote mix, waarbij recreatie minstens even belangrijk is als functionele doelen. Maar de belangrijkste vaststelling van het OVG is dat de fiets slechts goed is voor ongeveer 12% van al onze verplaatsingen. Bij 56% van de gebruikers van de fietsostrade gebeurt minstens de helft van de verplaatsingen met de fiets. Het aandeel van de functionele verplaatsingen ligt hoger dan in het OVG.

Waar het OVG de BREVER-hypothese ook bevestigt, kan dit onderzoek de hypothese noch deels bevestigen, noch volledig ontkrachten. Wel is duidelijk dat de hypothese niet van toepassing kan zijn op 9 tot 23% van de respondenten.

De resultaten van dit onderzoek liggen wel in lijn met de onderzoeken naar het gebruik van andere fietssnelwegen. Dit bevestigt dat het hier geschetste beeld geen toevalstreffer is, maar er wel degelijk een fundamenteel verschil is tussen de OVG-fietser en de gebruiker van fietssnelwegen.

3.3 Houding gebruiker

De gebruiker apprecieert de fietsostrade omwille van het rechtlijnige en ononderbroken en veilige traject. Het comfort en de breedte van de infrastructuur zijn eveneens belangrijke troeven. De fietsostrade voldoet dus aan vier van de vijf basisvereisten voor een goede fietsinfrastructuur (direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel). Aan de laatste eis - samenhang- is maar deels voldaan. De fietsostrade leidde fietsers ten tijde van het onderzoek van Antwerpen naar Duffel (en vice versa). Gebruikers vragen dan ook om de fietsostrade Antwerpen-Mechelen en het grotere netwerk af te werken. Het overgrote deel van de andere verbeterpunten zijn terug te brengen tot de eerder genoemde basiseisen:

- Directheid: gebruikers vragen om het aantal kruispunten te verminderen. Een aantal onder hen doet ook de suggestie om de fietsostrade aan één zijde van de spoorweg aan te leggen in plaats van wisselend, zoals nu het geval is.
- Aantrekkelijkheid: een aantal gebruikers vraagt bijkomende infrastructuur (vb. vuilbakken, rustbanken,...). Samen met een betere bewegwijzering van het traject en van de attractiepolen erlangs, zou dit de fietsostrade aantrekkelijker maken.
- Veiligheid: naast een reductie in het aantal kruispunten, vraagt men ook een verbetering van de veiligheid aan kruispunten. Daaraan gekoppeld zijn de vragen om de lichtenregeling aan de kruispunten aan te passen en het toepassen van dezelfde

voorrangsregels aan alle kruispunten. Ten slotte valt de vraag naar extra (winter)onderhoud van de infrastructuur en de beplanting onder de noemer 'veiligheid'.

- Comfort: het comfort van het wegoppervlak en de afwerking van de randen is het op één na meest opgegeven verbeterpunt.

De basisvereisten zijn wel een rekbaar gegeven: hoewel directheid één van de basisvereisten is, zouden de meeste gebruikers toch bereid zijn om 40% tot 60% aan hun huidige rijtijd voor woon-werk, woon-school en woon-winkelverplaatsingen toe te voegen in ruil voor een veilige, comfortabele en autoluwe fietsroute.

Al bij al is de gebruiker erg tevreden. Dit vertaalt zich in een score van 8 op 10, waarmee de fietsostrade Antwerpen-Mechelen even goed of beter scoort dan andere fietssnelwegen in Vlaanderen en Nederland.