



Fietsersbond vzw
Afdeling Kontich

Audit Fietsinfrastructuur Kontich

I. Inleiding.....	1
A. Waarom een audit van de fietsinfrastructuur?	1
B. Bepaling van het fietscomfort.....	2
C. Breedte van het fietspad.....	2
D. Veiligheid t.o.v. de rijweg.....	3
E. Totale score.....	3
F. Wat kan het belang zijn van deze infrastructuuraudit?.....	4
II. Resultaten voor Kontichse gemeentewegen	4
A. Comfortmetingen.....	4
B. Breedte en veiligheid	5
C. Totale quoterings.....	6
III. Resultaten voor Gewestwegen	8
A. Comfortmetingen.....	8
B. Breedte en veiligheid	8
C. Totale quoterings.....	8
IV. Resultaten voor fietswegen en jaagpaden.....	9
A. Comfortmetingen.....	9
B. Breedte en totale score.....	10
V. Conclusies.....	10

I. Inleiding

A. Waarom een audit van de fietsinfrastructuur?

Fietsen wordt steeds populairder, zowel op zondag als tijdens de week. De gevoeligheid voor tekortkomingen in de fietsinfrastructuur is de laatste jaren ook toegenomen. Anderzijds wordt een positieve aanpak vanuit de lokale overheid met aandacht voor zowel detail als voor grotere projecten meer en meer gewaardeerd.

Bij deze audit worden er drie criteria objectief vergeleken:

- Het fietscomfort (met behulp van een trillingsmeter)
- Breedte van het fietspad
- De veiligheid van de fietsers (bepaald door de afscherming t.o.v. de rijweg)

B. Bepaling van het fietscomfort



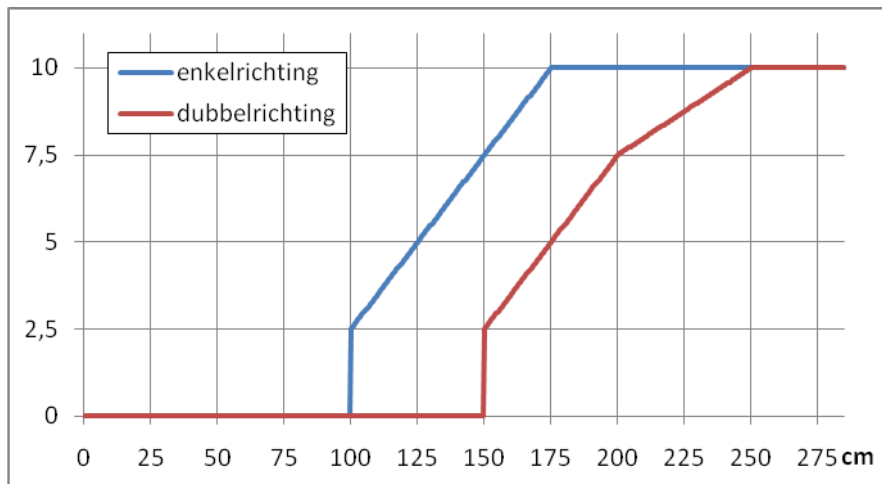
Het fietscomfort wordt gemeten met een nieuw meetinstrument, ontwikkeld door de Fietsersbond in samenwerking met de KUL. Kontich is één van de pilootgemeenten waarbij dit meetinstrument in de praktijk wordt gebruikt. Wij meten de trillingen op het voorwiel terwijl we op een gestandaardiseerde manier over het fietspad rijden.

Het toestel voert 100 metingen per seconde uit. Uit dit signaal volgt dan een standaarddeviatie als trillingsfactor voor elk stuk fietspad. Deze trillingsfactor wordt omgezet naar een score op 10. Meestal scoort asfalt het best, cementbeton minder. Bij klinkers en betonstraatstenen is de score zeer wisselend van vrij goed tot zeer slecht. Kasseien scoren uiteraard het minst goed. Recent vernieuwde fietspaden scoren over het algemeen beter.

Het comfort van een fietspad wordt bepaald door verschillende factoren: de grootte van de schokken bij op- en afrijden van fietspad, de grootte van trillingen en schokken op het fietspad zelf, de wijzigingen in de verhardingen en de wijzigingen van het hoogteniveau van fietspad ter hoogte van elke oprit of garage.

C. Breedte van het fietspad

De breedte van het fietspad wordt steeds gemeten zonder boordsteen of zonder de witte geschilderde strepen. Als er op regelmatige afstand paaltjes staan aan de rand van het fietspad, dan wordt de breedte van het fietspad maar gemeten tot op 20 cm van het paaltje. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld een gevel, een zijkant van een haag, bomen of een parkeervak. Als een fietspad voldoet aan de aanbevolen breedte uit het vademecum dan krijgt het 10/10. Voldoet het aan de minimale breedte dan wordt dit 7,5/10.



Enkelrichtingsfietspad
(blauwe lijn):
 < 100 cm => 0/10
 125 cm => 5/10
 150 cm => 7,5/10
 > 175 cm => 10/10

Dubbelrichtingsfietspad
(rode lijn):
 < 150 cm => 0/10
 175 cm => 5/10
 200 cm => 7,5/10
 > 250 cm => 10/10

D. Veiligheid t.o.v. de rijweg

De afstand wordt gemeten vanaf de rand van de goot tot aan de rand van het fietspad (dus goot, wit geschilderde lijnen en boordsteen inbegrepen). Indien er een doorlopend scheidend element aanwezig is, dan wordt de hoogte van dit element toegevoegd bij de breedte van de buffer. Dus als er een haagje staat van 1 meter hoog, dan wordt er een meter extra als buffer geteld. Als dit scheidend element vaak onderbroken is (bijvoorbeeld enkel een rij paaltjes), dan wordt maar de helft van de hoogte toegevoegd bij de bufferbreedte. De breedte van een parkeervak mag toegevoegd worden aan de buffer indien er minstens 60 cm is tussen de rand van de geparkeerde auto's en het fietspad. Indien de afstand tot geparkeerde auto's kleiner is, dan wordt 0 cm buffer ingevuld. Er wordt ook rekening gehouden met de toegelaten snelheid van het autoverkeer.

Voorbeelden:

Buffer van 75 cm breed met haag van 75 cm hoog wordt dus als 150 cm geteld.

Buffer van 50 cm breed met paaltjes van 100 cm hoog wordt als 100 cm geteld.

Voor een enkelrichtingsfietspad bij 50 km/u: 25 cm => 5/10 en >50 cm => 10/10

Voor een enkelrichtingsfietspad bij 70 km/h: 50 cm => 5/10 en >100 cm => 10/10

Voor een dubbelrichtingsfietspad bij 50 km/u: 50 cm => 5/10 en >100 cm => 10/10

Voor een dubbelrichtingsfietspad bij 70 km/h: 100 cm => 5/10 en >200 cm => 10/10

E. Totale score

Er wordt een totaalscore per fietspad berekend. Daarbij gaan 60% van de punten naar de comfortmeting, 20% naar de breedte van het fietspad en 20% naar de afscherming t.o.v. de rijweg.

De resultaten worden altijd in functie van de afstand weergegeven. In de totaalscore telt een kort traject dus minder zwaar door dan een lang traject.

Er is geen rekening gehouden met de gebruiksfrequentie omdat daar zo goed als geen gegevens over beschikbaar zijn. Daardoor tellen weinig bereden fietspaden even zwaar door in de beoordeling als druk bereden trajecten.

Er wordt ook een gewogen gemiddelde berekend voor alle gemeentelijke fietspaden, een gemeentelijke totaalscore. Daarnaast wordt er ook een totaalscore berekend voor de fietspaden naast de gewestwegen en voor de jaagpaden en fietswegen.

De infrastructuuraudit kadert in het streven van de Fietsersbond om naast de veiligheid ook het rijcomfort van fietswegen naar voren te schuiven. Fietsers hebben immers recht op hetzelfde rijcomfort als de rijbaan ernaast.

F. Wat kan het belang zijn van deze infrastructuuraudit?

De beleidsmensen hebben hiermee een instrument om vernieuwingsplannen te toetsen: Welk fietspad is het meest aan vernieuwing toe? Wat is het belang van elk stuk fietspad in de gemeentescore, en hoe kunnen we die score verbeteren? De kwaliteitsscore van de gemeentelijke fietspaden kan vergeleken worden met andere gemeenten.

Er is dringend nood aan kwaliteitsstandaarden voor oppervlakte-afwerking. De comfortscore van een fietspad kan uitgroeien tot een kwaliteitsnorm bij aanneming van werken en kan opgenomen worden in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

II. Resultaten voor Kontichse gemeentewegen

A. Comfortmetingen

Op de volgende bladzijde vindt u de tabel met de comfortmeting voor de Kontichse fietspaden. Nieuwe fietspaden veroorzaken minder trillingen dan oude fietspaden. De subjectieve volgorde van verhardingen wordt bevestigd door de metingen.

Goed gelegd asfalt is het allerbeste materiaal om comfortabel over te fietsen. We vinden zo'n fietspad in de Pierstraat. Ook het op de rijweg geschilderde fietspad in de Duffelshoek staat bovenaan de lijst op vlak van comfort.

Cementbeton zonder pekvoegen volgt op ruime afstand. In de F. Maesstraat werd zo'n fietspad aangelegd. Deze verharding heeft wel een zeer lange levensduur.

Nieuw aangelegde goed gefundeerde fietspaden met gladde tegels van 20 cm op 20 cm scoren niet iets slechter. Kontich heeft veel nieuwe fietspaden zo aangelegd. De beste uit de test liggen in Kauwlei, Pronkenbergstraat, Antwerpsesteenweg en Oever. Vooral de kwaliteit aan de kruispunten en het aantal deksels bepalen de volgorde binnen deze categorie. We vrezen vooral voor verzakkingen na werken door nutsbedrijven. Een goede opvolging en regelmatig herleggen van verzakte gedeelten is noodzakelijk.

We overlopen nu de slechtste vijf fietspaden.

Het fietspad in de Edegemsesteenweg is eveneens opgenomen in onze knelpuntfiche 02. De heraanleg is voorzien in 2009.

De fietspaden in de Kruisschanslei en in de Keizershoek (gedeelte E19-N171) worden beschreven in knelpuntfiche 04.

Het centrumgedeelte van de Duffelsesteenweg is opgenomen in knelpuntfiche 08. De heraanleg is voorzien in 2008.

Het fietspad in de Doornstraat scoort het slechtste op comfort. Een bijkomende knelpuntfiche 15 wordt opgemaakt.

	Materiaal	Oud/Nieuw	Kwaliteitsscore	Quotering
Pierstraat Van Uytsel - Reet	asfalt	Nieuw	6	9,6
Duffelshoek (Duffelsestwg - Holle Weg)	asfalt	Nieuw	8	8,9
F. Maesstraat	cementbeton	Nieuw	12	7,5
Kauwlei	tegels 20/20		13	7,1
Pronkenbergstraat	tegels 20/20	Nieuw	13	7,1
Antwerpsesteenweg	tegels 20/20	Nieuw	13	7,1
Oever	tegels 20/20	Nieuw	13	7,1
Liersebaan / Mortelstuk	tegels 20/20	Nieuw	14	6,8
Reepkenslei	tegels 20/20	Nieuw	14	6,8
Keizershoek Kruisschanslei - E19	tegels 20/20	Nieuw	15	6,4
Ooststatiestraat N1 - Hofstraat	tegels 20/20	Nieuw	15	6,4
F. Maesstraat	tegels 20/20	Nieuw	16	6,1
Duffelshoek (Holle Weg – Duffelsestwg)	tegels 20/20	Nieuw	17	5,7
M. Geysmansstraat	cementbeton	Oud	18	5,4
Duffelsesteenweg N1 - Duffel	cementbeton	Oud	18	5,4
Groeningenlei N173 - E19	tegels 20/20	Nieuw	18	5,4
Ooststatiestraat Kauwlei - N1	tegels 30/30		20	4,6
Pierstraat Van Uytsel - St. Rita	tegels 20/20		21	4,3
Groeningenlei E19 - Aartselaar	cementbeton	Oud	22	3,9
Reepkenslei	grint	Nieuw	22	3,9
Holle Weg	klinkers 20/10	Oud	22	3,9
Keizershoek Oever - N171	tegels 30/30 + beton	Oud	23	3,6
Ooststatiestraat Station - Kauwlei	tegels 30/30	Oud	24	3,2
Drabstraat N171 - Keizershoek	tegels 30/30	Oud	24	3,2
Edegemsesteenweg	tegels 30/30	Oud	26	2,5
Kruisschanslei	tegels 30/30	Oud	26	2,5
Duffelsesteenweg Mechelsestwg - N1	tegels 30/30	Oud	28	1,8
Keizershoek E19 - N171	grint	Nieuw	28	1,8
Doornstraat	cementbeton	Oud	32	0,4

B. Breedte en veiligheid

Onderstaande tabel bevat zowel de quotering voor de breedte van het fietspad zelf als van de buffer tussen het fietspad en de rijweg.

Volgens deze twee criteria liggen de beste fietspaden in Kauwlei, Pronkenbergstraat, Antwerpsesteenweg, Pierstraat (Van Uytsel – Reet), F. Maesstraat, Oever, Duffelshoek (Holle Weg naar Duffelsesteenweg) en Ooststatiestraat (tussen Kauwlei en N1).

	Enkel/ dubbelrichting	Ligging	Breedte fietspad	Quotering breedte	Breedte buffer	Quotering buffer
Kauwlei	Enkelrichting	Vrijliggend	145	7,0	100	10,0
Pronkenbergstraat	Dubbelrichting	Vrijliggend	220	8,5	80	8,0
Antwerpsesteenweg	Enkelrichting	Vrijliggend	140	6,5	200	10,0
Pierstraat Van Uytsel - Reet	Dubbelrichting	Vrijliggend	180	5,5	160	10,0
F. Maesstraat (beton)	Dubbelrichting	Vrijliggend	190	6,5	180	9,0
Oever	Dubbelrichting	Vrijliggend	190	6,5	180	9,0
Duffelshoek Holle Weg - Duffelsestwg	Enkelrichting	Vrijliggend	130	5,5	50	10,0
Ooststatiestraat Kauwlei - N1	Enkelrichting	Aanliggend	150	7,5	40	8,0
F. Maesstraat (tegels)	Dubbelrichting	Aanliggend	200	7,5	75	7,5
Pierstraat Van Uytsel - St. Rita	Dubbelrichting	Vrijliggend	180	5,5	80	8,0
Keizershoek Kruisschanslei - E19	Enkelrichting	Aanliggend	110	3,5	70	10,0
Groeningenlei E19 – Aartselaar	Dubbelrichting	Vrijliggend	170	4,5	170	8,5
Reepkenslei (tegels)	Enkelrichting	Vrijliggend	100	2,5	200	10,0
Liersebaan / Mortelstuk	Dubbelrichting	Aanliggend	210	8,0	45	4,5
M. Geysmansstraat	Dubbelrichting	Vrijliggend	150	2,5	165	8,3
Ooststatiestraat N1 – Hofstraat	Enkelrichting	Aanliggend	170	9,5	0	0,0
Duffelsesteenweg Mechelsestwg - N1	Dubbelrichting	Aanliggend	170	4,5	45	4,5
Duffelsesteenweg N1 – Duffel	Dubbelrichting	Vrijliggend	160	3,5	105	5,3
Doornstraat	Enkelrichting	Aanliggend	90	0,0	80	8,0
Reepkenslei (grint)	Enkelrichting	Aanliggend	65	0,0	35	7,0
Holle Weg	Dubbelrichting	Aanliggend	190	6,5	0	0,0
Ooststatiestraat Station - Kauwlei	Dubbelrichting	Aanliggend	180	5,5	0	0,0
Drabstraat N171 - Keizershoek	Dubbelrichting	Aanliggend	180	5,5	0	0,0
Edegemsesteenweg	Dubbelrichting	Aanliggend	180	5,5	0	0,0
Keizershoek E19 - N171	Enkelrichting	Aanliggend	80	0,0	50	5,0
Groeningenlei N173 - E19	Dubbelrichting	Aanliggend	170	4,5	0	0,0
Duffelshoek Duffelsestwg - Holle Weg	Enkelrichting	Aanliggend	110	3,5	0	0,0
Keizershoek Oever - N171	Enkelrichting	Aanliggend	90	0,0	20	2,0
Kruisschanslei	Enkelrichting	Aanliggend	80	0,0	0	0,0

De slechtste fietspaden zijn Ooststatiestraat (tussen Station en Kauwlei), Drabstraat (tussen N171 en Keizershoek), Edegemsesteenweg, Keizershoek, Groeningenlei (tussen N173 en E19), Duffelshoek (van Duffelsesteenweg naar Holle Weg).

Ook hier zijn er niet echt verrassingen. Enkel het nieuw aangelegde fietspad van de Groeningenlei valt op in het laatste lijstje. Gezien het genre verkeer op deze as werd de boordsteen niet als mini-buffer opgenomen. Mogelijk kan er een buffer gemaakt worden mits schildering van een doorlopende dikke witte lijn op de rijweg. Een buffer van 50 cm levert al een score van 5/10 op voor dit criterium.

C. Totale quotering

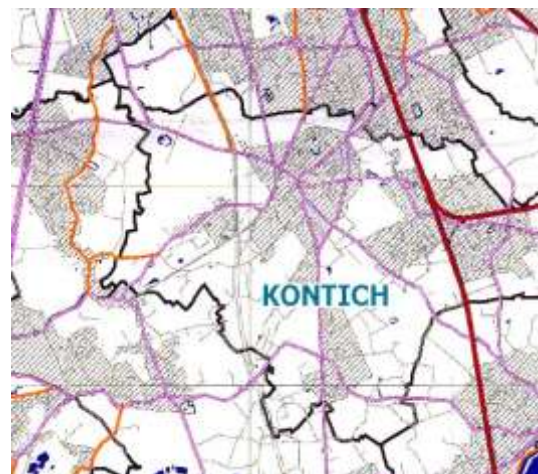
Onderstaande tabel bevat de totale score voor de fietspadinfrastructuur. De comfortscore telt mee voor 60% van de punten. De twee andere criteria (breedte fietspad en breedte buffer) voor 20%.

Dit levert de volgende rangschikking op:

	Quotering comfort	Quotering breedte	Quotering buffer	Totale score
Pierstraat Van Uytsel - Reet	9,6	5,5	10,0	8,9
Kauwlei	7,1	7,0	10,0	7,7
F. Maesstraat (cement)	7,5	6,5	9,0	7,6
Pronkenbergstraat	7,1	8,5	8,0	7,6
Antwerpsesteenweg	7,1	6,5	10,0	7,6
Oever	7,1	6,5	9,0	7,4
F. Maesstraat (tegels)	6,1	7,5	7,5	6,6
Liersebaan / Mortelstuk	6,8	8,0	4,5	6,6
Reepkenslei (tegels)	6,8	2,5	10,0	6,6
Keizershoek Kruisschanslei - E19	6,4	3,5	10,0	6,6
Duffelshoek Holle Weg - Duffelsestwg	5,7	5,5	10,0	6,5
Duffelshoek Duffelsestwg - Holle Weg	8,9	3,5	0,0	6,1
Ooststatiestraat Kauwlei - N1	4,6	7,5	8,0	5,9
Ooststatiestraat N1 - Hofstraat	6,4	9,5	0,0	5,8
M. Geysmansstraat	5,4	2,5	8,3	5,4
Pierstraat Van Uytsel - St. Rita	4,3	5,5	8,0	5,3
Duffelsesteenweg N1 - Duffel	5,4	3,5	5,3	5,0
Groeningenlei E19 - Aartselaar	3,9	4,5	8,5	5,0
Groeningenlei N173 - E19	5,4	4,5	0,0	4,1
Reepkenslei (grint)	3,9	0,0	7,0	3,8
Holle Weg	3,9	6,5	0,0	3,7
Ooststatiestraat Station - Kauwlei	3,2	5,5	0,0	3,0
Drabstraat N171 - Keizershoek	3,2	5,5	0,0	3,0
Duffelsesteenweg Mechelsestwg - N1	1,8	4,5	4,5	2,9
Edegemsesteenweg	2,5	5,5	0,0	2,6
Keizershoek Oever - N171	3,6	0,0	2,0	2,5
Keizershoek E19 - N171	1,8	0,0	5,0	2,1
Doornstraat	0,4	0,0	8,0	1,8
Kruisschanslei	2,5	0,0	0,0	1,5

Deze lijst vormt een hulpmiddel bij het bepalen welke investeringen het meest noodzakelijk zijn. Zeker de fietspaden onderaan deze lijst met een hoge intensiteit aan fietsers en met een hogere toegelaten snelheid voor het autoverkeer, moeten prioritair behandeld worden.

De totale score voor de gemeentewegen bedraagt 5,2/10 voor comfort, 4,5/10 voor de breedte van het fietspad en 6,7/10 voor de breedte van de buffer.



III. Resultaten voor Gewestwegen

A. Comfortmetingen

Onderstaande lijst geeft de resultaten weer voor de comfortmetingen op de gewestwegen binnen de grenzen van de gemeente Kontich.

	Materiaal	Oud/Nieuw	Kwaliteitsscore	Quotering
N171 de Villermontstraat - Edegem	cementbeton	Nieuw	9	8,6
N171 St. Rita - Tuinwijk	cementbeton	Nieuw	11	7,9
N173 Groeningenlei - Tuinwijk	cementbeton	Nieuw	11	7,9
N173 Groeningenlei - Edegem	cementbeton	Nieuw	12	7,5
N1 Duffelsestwg - Oude Baan	cementbeton		19	5,0
N1 Antwerpsestwg - Hove	klinker 20/10	Nieuw	19	5,0
N1 Oude Baan - Rumst	tegels 20/20	Nieuw	20	4,6
N1 Duffelsestwg - Antwerpsestwg	tegels 30/30	Oud	20	4,6
N171 Molenstraat - Transvaalstraat	tegels 30/30	Oud	22	3,9

Deze lijst houdt al rekening met de heraanleg van de fietswegen parallel aan de N171 tussen Pierstraat en Groeningenlei. Het slechtste stukje fietspad ligt nu tussen Molenstraat en Transvaalstraat langs dezelfde N171.

B. Breedte en veiligheid

Naast gewestwegen vinden we maar één aanliggend dubbelrichtingsfietspad en één aanliggend enkelrichtingsfietspad. Deze scores uiteraard het slechtste in onderstaande tabel.

	Enkel-/ dubbelrichting	Ligging	Breedte fietspad	Quotering breedte	Breedte buffer	Quotering buffer
N171 de Villermontstraat - Edegem	Dubbelrichting	Vrijliggend	250	10,0	300	10,0
N171 St. Rita - Tuinwijk	Dubbelrichting	Vrijliggend	250	10,0	300	10,0
N173 Groeningenlei - Tuinwijk	Dubbelrichting	Vrijliggend	250	10,0	300	10,0
N173 Groeningenlei - Edegem	Enkelrichting	Vrijliggend	200	10,0	300	10,0
N1 Duffelsestwg - Oude Baan	Enkelrichting	Vrijliggend	170	9,5	300	10,0
N1 Antwerpsestwg - Hove	Enkelrichting	Vrijliggend	130	5,5	250	10,0
N171 Molenstraat - Transvaalstraat	Dubbelrichting	Vrijliggend	160	3,5	300	10,0
N1 Oude Baan - Rumst	Enkelrichting	Aanliggend	170	8,5	50	5,0
N1 Duffelsestwg - Antwerpsestwg	Dubbelrichting	Aanliggend	225	8,8	50	1,5

C. Totale quotering

	Quotering comfort	Quotering breedte	Quotering buffer	Totale score
N171 de Villermontstraat - Edegem	8,6	10,0	10,0	9,1
N171 St. Rita - Tuinwijk	7,9	10,0	10,0	8,7
N173 Groeningenlei - Tuinwijk	7,9	10,0	10,0	8,7
N173 Groeningenlei - Edegem	7,5	10,0	10,0	8,5
N1 Duffelsestwg - Oude Baan	5,0	9,5	10,0	6,9
N1 Antwerpsestwg - Hove	5,0	5,5	10,0	6,1
N1 Oude Baan - Rumst	4,6	8,5	5,0	5,5
N171 Molenstraat - Transvaalstraat	3,9	3,5	10,0	5,3
N1 Duffelsestwg - Antwerpsestwg	4,6	8,8	1,5	4,8

Alle nieuwe fietspaden langs N171 en N173 halen minstens 8/10. Bijna alle fietspaden langs gewestwegen halen zelfs al de helft.

Er is maar één fietspad dat net niet de helft haalt. Dit grootste knelpunt langs gewestwegen is het oude aanliggende dubbelrichtingsfietspad langs de N1. Dit fietspad wordt behandeld in knelpuntfiche 12.

De totale score voor de gewestwegen bedraagt 5,5/10 voor comfort, 8,9/10 voor de breedte van het fietspad en 7,7/10 voor de breedte van de buffer.

IV. Resultaten voor fietswegen en jaagpaden

A. Comfortmetingen

Onderstaande lijst geeft de resultaten weer voor de comfortmetingen voor alle fietswegen die niet parallel aan een openbare weg aangelegd zijn. Deze fietswegen vormen belangrijke schakels in het fietsroutenetwerk (zowel functioneel als recreatief).

Vele fietswegen liggen in open ruimte gebied. Vaak wordt er dan ook gekozen voor een halfverharding zoals grint of dolomiet. De trillingsmeting geeft barslechte scores voor dergelijke wegen.

Als fietser kies je daar om gebruik te maken van een binnenweg en verwacht je ook geen topkwaliteit. Halfverhardingen slijten veel sneller dan andere verhardingen en moeten om de paar jaar vernieuwd/aangevuld worden. Het is vooral belangrijk om putten tijdig te vullen en om een voldoende verharding aan te brengen zodat er geen plassen gevormd kunnen worden op de fietsweg zelf.

	Materiaal	Oud/Nieuw	Kwaliteitsscore	Quotering
Fietsweg naast spoorlijn Station - Hove	asfalt	Nieuw	5	10,0
Oude Spoorwegberm St. Rita - Groeningenlei	asfalt	Nieuw	15	6,4
Fietswegen Kapellekesbos geasfalteerd	asfalt		17	5,7
Bautersemstraat Beukendreef - Meylweg	asfalt		19	5,0
Oude Spoorwegberm Kruisschanslei - Reepkenslei	asfalt		20	4,6
Fietsweg Van Uytsel	asfalt	Nieuw	22	3,9
Fietsweg kasteel Groeninghe parallel met Groeningenlei	grint - asfalt		24	3,2
Oude Spoorwegberm Rubensstraat - Drabstraat	asfalt		24	3,2
Fietsweg kasteel Groeninghe haaks op Groeningenlei	kasseien - asfalt		27	2,1
Fietsweg Broekbosstraat	dolomiet	Nieuw	28	1,8
s Herenlei	asfalt		29	1,4
Fietsweg Hof van Spruyt	dolomiet	Nieuw	30	1,1
Oude Spoorwegberm Reepkenslei - N1	dolomiet	Nieuw	32	0,4
Fietswegen Kapellekesbos richting Waarloos	grint // asfalt // grint		38	0,0
Fietsweg Pannenbossen	grint of steenslag		43	0,0
Oude Spoorwegberm Drabstraat - Kruisschanslei	grint		35	0,0

B. Breedte en totale score

Bij een fietsweg heeft de breedte van de buffer geen enkele betekenis. Dergelijke fietswegen zijn immers steeds losliggend. De comfortquotering telt hier mee voor 75%. De quotering voor de breedte voor 25%.

	Breedte fietsweg	Quotering comfort	Quotering breedte	Totale score
Fietsweg naast spoorlijn Station - Hove	290	10,0	10,0	10,0
Oude Spoorwegberm St. Rita - Groeningenlei	300	6,4	10,0	7,3
Bautersemstraat Beukendreef - Meylweg	300	5,0	10,0	6,3
Fietswegen Kapellekesbos geasfalteerd	200	5,7	7,5	6,2
Oude Spoorwegberm Kruisschanslei - Reepkenslei	200	4,6	7,5	5,4
Fietsweg kasteel Groeninghe parallel met Groeningenlei	250	3,2	10,0	4,9
Fietsweg Van Uytsel	200	3,9	7,5	4,8
Fietsweg kasteel Groeninghe haaks op Groeningenlei	250	2,1	10,0	4,1
Fietsweg Broekbosstraat	250	1,8	10,0	3,8
Oude Spoorwegberm Rubensstraat - Drabstraat	160	3,2	3,5	3,3
Fietswegen Kapellekesbos richting Waarloos	240	0,0	9,5	2,4
s Herenlei	120	1,4	0,0	1,1
Fietsweg Hof van Spruyt	120	1,1	0,0	0,8
Fietsweg Pannenbossen	150	0,0	2,5	0,6
Oude Spoorwegberm Reepkenslei - N1	120	0,4	0,0	0,3
Oude Spoorwegberm Drabstraat - Kruisschanslei	120	0,0	0,0	0,0

V. Conclusies

De gemeente Kontich heeft de voorbije jaren sterk geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe fietspaden en de vernieuwing van de bestaande fietspaden. Dit beleid loont. De nieuwe fietspaden halen overwegend de beste scores op comfort.

Bij nieuwe fietspaden (zeker buiten de echte woonkernen) verkiezen we asfalten fietspaden. Dit geeft de hoogste comfortscore. Goed gelegde fietspaden met tegels van 20 cm op 20 cm halen ook nog scores tot 7,1/10.

Zeer belangrijk bij de aanleg van alle nieuwe fietspaden is het vermijden van materiaalwisselingen op kruispunten. Heb je al ooit een goot een rijweg zien kruisen op een kruispunt? En toch gebeurt dit standaard nog heel vaak zo voor de fietsers. Fietspaden liggen naast invalswegen of verbindende wegen. De zijstraten zijn meestal ondergeschikt. Trek het fietspad bij voorkeur zelfs verhoogd door. Zo zorg je aan een lage kostprijs voor een eerste maatregel om de zijstraten om te vormen tot woonwijk (zone 30 km/h).

Een aantal fietspaden is van een belabberde kwaliteit. De meeste werden reeds eerder opgenomen in de Knelpuntfiches. Het fietspad van de Doornstaat wordt toegevoegd op Knelpuntfiche 15.

We hopen dat het bestuur de slechtste fietspaden tijdens deze legislatuur kan heraanleggen en natuurlijk ook de hiaten in het fietsroutenetwerk verder invult en van fietspaden voorziet (vb. Mechelsesteenweg en de Villermontstraat).