



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 01

Locatie: Duffelshoek  
Aard: Comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt



Fietsers moeten goot en boordsteen kruisen om fietspad te bereiken.

Dit is niet comfortabel en zelfs gevaarlijk. Mogelijk maken fietsers immers een uitwijkbeweging om het fietspad te bereiken.

Deze situatie doet zich voor bij heel veel bestaande maar ook bij nieuw aangelegde fietspaden.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.2.1: “Kleine oneffenheden in het wegdek kunnen voor de fietser een ware hindernis betekenen terwijl de automobilist deze niet eens opmerkt. Een kwaliteitsvolle wegverharding is daarom essentieel om het comfort en de veiligheid van de fietser te waarborgen. Daarnaast heeft deze ook een invloed op de snelheid van de fietser. Omwille van deze gevoeligheid dient een grote zorg te worden besteed bij de aanleg en het onderhoud van de fietsvoorziening. Indien het fietspad van een mindere kwaliteit is dan de rijbaan, gaat de fietser vaak de rijbaan verkiezen, wat tot onveilige situaties kan leiden.”

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.2.4.3: “Zoals reeds meermaals aangehaald werd, is de continuïteit van de inrichting van de fietspaden een belangrijke voorwaarde. Kruispunten en oversteekplaatsen zijn dikwijls de zwakke schakels in deze continuïteit. <knip>Een bijzonder aandachtspunt vormt de kruising van een fietspad met zijstraten. Hoogteverschillen verstoren het fietscomfort en moeten dan ook vermeden worden: trottoirbanden dienen over te gaan in gelijkgronds aangelegde kantstroken of trottoirbanden; straatgoten worden plaatselijk vervangen door kantstroken, met straat- en trottoirkolken vóór de kruising. Tussen wegverharding enerzijds en gelijkgrondse trottoirbanden of kantstroken anderzijds, mag er een hoogteverschil van maximum 0,5 cm bestaan. De voorkeur gaat naar een volledig gelijkgrondse aanleg.

## Voorstel Fietsersbond



Heraanleggen van de fietspaden op de kruispunten waarbij de verharding van de fietspaden doorloopt over het kruispunt (zie voorbeeld in Kauwlei).

Bij de heraanleg moet men uiteraard trachten te vermijden dat er water op het fietspad kan blijven staan. Mogelijk kan men hiertoe het fietspad op het kruispunt een beetje hoger leggen. Men kan ook kiezen voor een lichte helling zodat het water afvloeit naar een straatkolk (zeker niet in het fietspad gelegen).



Wanneer de zijstraat een ondergeschikt karakter heeft op de straat met het fietspad, kan men voet- en fietspad verhoogd aanleggen op het kruispunt.

Bij deze ingreep zijn er geen problemen met regenwaterplassen op de oversteekplaats. Een latere overgang van de woonwijk naar zone 30 kan met minder investeringen. Het kruisen van een verhoogd voet- en fietspad is een duidelijke poort voor de overgang naar een zone 30.





Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 02

Locatie: Kruispunt de Villermontstraat - Edegemsesteenweg  
Aard: Veiligheid van fietser

## Omschrijving van het knelpunt

	<p>Aan het kruispunt van de Villermontstraat en Edegemsesteenweg is er een dubbelrichtingsfietspad aan de kant van de Villermontstraat.</p> <p>Dit fietspad is echter niet duidelijk aangegeven en fietsers die van Kontich centrum komen zijn grotendeels onzichtbaar door een haag. Voor deze fietsers is het dan ook vrij gevaarlijk omdat auto's hen vaak erg laat zien.</p>
	<p>Ook ter hoogte van het VTI is er geen enkele scheiding tussen het te smalle dubbelrichtingsfietspad en de rijweg. Dit fietspad wordt nochtans druk gebruikt door de vele scholieren. En ook de rijkwaliteit is erg pover.</p>

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.2.4.3: *“Zoals reeds meermaals aangehaald werd, is de continuïteit van de inrichting van de fietspaden een belangrijke voorwaarde. Kruispunten en oversteekplaatsen zijn dikwijls de zwakke schakels in deze continuïteit. <knip>Een bijzonder aandachtspunt vormt de kruising van een fietspad met zijstraten. Hoogteverschillen verstoren het fietscomfort en moeten dan ook vermeden worden: trottoirbanden dienen over te gaan in gelijkgronds aangelegde kantstroken of trottoirbanden; straatgoten worden plaatselijk vervangen door kantstroken, met straat- en trottoirkolken vóór de kruising. Tussen wegverharding enerzijds en gelijkgrondse trottoirbanden of kantstroken anderzijds, mag er een hoogteverschil van maximum 0,5 cm bestaan. De voorkeur gaat naar een volledig gelijkgrondse aanleg.*

## Voorstel Fietsersbond

	<p>Heraanleggen van de fietspaden op de kruispunten waarbij de verharding van de fietspaden doorloopt over het kruispunt (zie voorbeeld in Kauwlei).</p> <p>Als het fietspad op de kruising licht verhoogd en in een andere kleur wordt aangelegd (rode klinkers) is dit veel duidelijker voor de automobilisten.</p> <p>Bijkomend wensen we een goede signalisatie van dit kruisende dubbelrichtingsfietspad.</p>
	<p>We zouden ook kunnen voorstellen om aan beide kanten van de Edegemsesteenweg enkelrichtingsfietspaden aan te leggen.</p> <p>Het Vademecum Fietsvoorzieningen (paragraaf 3.2.4.1) verkiest het aanleggen van twee enkelrichtingsfietspaden boven één dubbelrichtingsfietspad.</p> <p>Het dubbelrichtingsfietspad is hier geen slechte oplossing omdat fietsers die naar het VTI komen dan niet meer moeten oversteken. Een verbreding van het dubbelrichtingsfietspad over haar volledige lengte is dan wel nodig.</p>




Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 03

Locatie: Ooststatiestraat Kontich centrum  
Aard: Veiligheid en comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt

	<p>De automobilisten moeten in de Ooststatiestraat gedeeltelijk op de berm parkeren.</p> <p>Dit heeft als gevolg dat zij ook gedeeltelijk op het fietspad parkeren wat het toch al smalle fietspad enkel nog maar gevaarlijker maakt.</p> <p>Het spreekt voor zich dat dit voor fietsers een onveilige en oncomfortabele situatie is.</p>
---	---

## Voorstel Fietsersbond

	<p>Herinrichten van de Ooststatiestraat zodat de auto's beurtelings kunnen parkeren en zodat er een degelijk fietspad naast het voetpad komt. Omdat de straat niet verbreed kan worden, is een afscheiding tussen fietspad en rijweg ons inziens onmogelijk.</p> <p>Tussen parkeervak en fietspad dient er wel een boordsteen voorzien te worden.</p>
	<p>Een andere mogelijkheid is het aanleggen van een zone 30 met fietssuggestiestroken en parkeerplaatsen tussen de rijweg en het voetpad. Een nadeel van deze oplossing is dat de auto's nog altijd de fietssuggestiestrook kruisen bij het parkeren. De vorige oplossing geniet dan ook onze voorkeur.</p> <p>De Ooststatiestraat is op die plaats immers nog een drukke invalsweg waarbij omvorming tot 30 km/h vermoedelijk niet aangewezen is.</p>



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 04

Locatie: As Keizershoek - Kruisschanslei  
Aard: Veiligheid en comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt

	<p>In de Keizershoek op het gedeelte tussen Kontich centrum en de E19 ligt een mooi fietspad aan beide kanten van de weg. Na de E19 verdwijnt het fietspad echter en worden de fietsers op de rijweg gedwongen, net daar waar er 70 km/h gereden mag worden</p>
	<p>In de Kruisschanslei staan een aantal paaltjes om het fietspad van de rijweg te scheiden. Op zich is dit geen slecht idee, maar de paaltjes staan hier wel gewoon op het toch al niet te brede fietspad.</p>

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

### Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.3

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	Ja	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend dubbelrichtingsfietspad	<i>Niet van toepassing</i>				
Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur

(\*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met smallere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

## Voorstel Fietsersbond

	<p>Doortrekken van de fietspaden omdat er langs de weg voldoende ruimte is om een fietspad te maken afgescheiden van de rijweg.</p> <p>Hier kan uiteraard gekozen worden voor een kwalitatieve verharding. Asphalt biedt de laagste rolweerstand en dus ook het hoogste rijcomfort.</p>
	<p>In principe is hier ook voldoende ruimte om voor een degelijke afscheiding tussen fietspad en rijweg te zorgen door bijvoorbeeld het aanplanten van een haag. Dit is zeker aanbevolen omdat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hier 70 km/h bedraagt (zie ook kader uit het Vademecum).</p>
	<p>In de Kruisschanslei is het nodig de paaltjes op het fietspad te verwijderen en ze best tussen de rijweg en het fietspad te zetten.</p>



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 05

Locatie: Mechelsesteenweg tussen Kruisschanslei en N1  
Aard: Comfort en veiligheid van de fietser

## Omschrijving van het knelpunt



De Mechelsesteenweg wordt na het centrum een erg brede straat waar ook aan beide kanten auto's kunnen parkeren. Daardoor wordt er vaak (te) snel gereden en omdat er geen duidelijk fietspad is, leidt dit tot onveilige situaties voor fietsers.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

### Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.3

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	Ja	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur

## Voorstel Fietsersbond



Aanleggen van twee enkelrichtingsfietspaden aan elke kant. Deze worden best verhoogd t.o.v. de rijweg aangelegd.



Ter hoogte van zijstraten kunnen voet- en fietspad verhoogd doorgetrokken worden. Hiermee wordt een aanzet gegeven tot omvorming van de zijstraten tot zone 30. Voetgangers en fietsers worden er ook beter beveiligd, hebben geen last van waterplassen en kunnen zich comfortabeler verplaatsen.



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 06

Locatie: Villermontstraat tussen Prins-Boudewijnlaan en Expresweg  
Aard: Veiligheid en comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt



Fietsers die langs de Villermontstraat fietsen moeten hier het rijvak delen met de vaak talrijke auto's. Ook de slechte kwaliteit van de rijweg (vooral aan de zijkant) maakt dit een onveilig stuk.

's Avonds is dit stuk ook niet goed verlicht, wat de onveiligheid alleen nog maar vergroot.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

### Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.3

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	Ja	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur

## Voorstel Fietsersbond



Aanleggen van een enkelrichtingsfietspad aan beide kanten van de weg gescheiden (of verhoogd) t.o.v. de rijweg.

Meer verlichting voorzien.



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 07

Locatie: Kruispunt Antwerpsesteenweg - Hofstraat  
Aard: Veiligheid en comfort van fietser

---

## Omschrijving van het knelpunt



Het kruispunt van de Antwerpsesteenweg met de Hofstraat is zeker in de spits een drukke plaats. Het is er soms onoverzichtelijk en veel automobilisten die vanuit de Antwerpsesteenweg de Hofstraat inrijden snijden de bocht af. Hierdoor krijg je als fietser vaak een onveilig gevoel.

## Voorstel Fietsersbond



Aanleggen van een verhoging in het midden van de Hofstraat zodat automobilisten de bocht niet meer kunnen afsnijden. Deze verhoging moet nog wel toelaten dat de bus haar bocht kan nemen.

Wegens de breedte van de Hofstraat is het waarschijnlijk niet mogelijk om de verhoging zo te maken dat het zebra pad door de verhoging loopt en dat de voetgangers in het midden veilig staan.

Daarom lijkt het beter om achter het zebra pad de verhoging aan te brengen.

Een grondig onderzoek omtrent heraanleg van dit kruispunt is aangewezen. De aanpassingen moeten ook bekeken worden in het kader van herziening van de circulatie doorheen Kontich-Centrum



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntfiche 08

Locatie: Duffelsesteenweg

Aard: Aangrenzend dubbelrichtingsfietspad naast hoofdweg

## Omschrijving van het knelpunt



De Duffelsesteenweg heeft over haar volledige lengte een aangrenzend dubbelrichtingsfietspad. Tussen rijweg en fietspad bevindt er zich geen verticaal scheidend element. Een auto die wat uitwijkt, komt zo op het fietspad.

Vooraf in het centrumgedeelte (tussen Pronkenbergstraat en Mechelsesteenweg) wordt langs de Duffelsesteenweg druk gefietst.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

### Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.3

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	Ja	> 25 (aanbevolen: 50)	< 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	> 175	150	/	> 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend dubbelrichtingsfietspad	<i>Niet van toepassing</i>				
Vrijliggend dubbelrichtingsfietspad	> 250	200	/	> 100 (*)	> 50 km/uur

(\*) Wanneer een voldoende verticaal scheidend element (b.v. haagblok) is aangebracht tussen rijweg en fietspad kan een fietspad met kleinere tussenstrook strikt genomen ook als vrijliggend beschouwd worden. Dit is echter geen aanbevolen situatie. Het aanbrengen van dergelijk scheidend element is overigens ook bij bredere tussenstroken aangeraden.

## Voorstel Fietsersbond



Komende uit Duffel ligt er een te smal dubbelrichtingsfietspad zonder voldoende veiligheidsstrook en zonder verticaal scheidend element. Op langere termijn dient dit fietspad verbreed te worden. Op korte termijn dient er een verticaal scheidend element toegevoegd te worden.



Vanaf de Pronkenbergstraat gebruiken meer fietsers de Duffelsesteenweg. We stellen voor om in die zone een tweede eenrichtingsfietspad aan te leggen. Conform het Vademecum dient dit ofwel verhoogd, ofwel met een veiligheidsstrook ofwel met een voldoende verticaal scheidend element aangelegd te worden.



In het centrumgedeelte zijn de omvormingswerken ingrijpender. Aan de rechterzijde op de foto is te weinig plaats voor voetpad en fietspad. De boordsteen moet dus ongeveer 25 cm naar links opschuiven. Aan de linkerzijde van de weg kan het haagje tussen voetpad en fietspad verdwijnen. De rijweg schuift dus in zijn geheel naar links. Er is dan voldoende plaats voor vaste parkeervakken met daarin op regelmatige afstand een plantvak met een boom. Door de parkeervakken van kant te wisselen, ontstaan er asverschuivingen.



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 09

Locatie: Stationsplein - Lintsesteenweg

Aard: Doortocht hoofdroute uit fietsrouten netwerk

## Omschrijving van het knelpunt



De hoofdroute Antwerpen-Mechelen van het provinciale fietsrouten netwerk loopt langs de westzijde van de spoorlijn 25. Recent werd een nieuw traject afgewerkt vanaf de grens Hove-Kontich tot aan het station.

De doortocht in Kontich-Kazerne via Stationsplein en Lintsesteenweg dient echter beter beveiligd te worden. Op het Stationsplein moeten de fietsers hun weg zoeken tussen bussen, stilstaande auto's (brengen en afhalen reizigers), doorrijdende auto's (naar Ganzenbollaan) en voetgangers van en naar het station. Ook in de Lintsesteenweg moeten de fietsers beter beveiligd worden.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

*Een hoofdroute uit het fietsrouten netwerk dient vergeleken te worden met een autosnelweg of een primaire weg. De fietsers moeten een behoorlijke snelheid kunnen halen. Kruisingen met drukkeren wegen zijn bij voorkeur ongelijkgronds.*

## Voorstel Fietsersbond



voorstel met voetpaden (oker), fietspaden (rood), rijbaan (blauw), parkeervakken (grijs - P voor auto en B voor bus), fietsstallingen (wit met F) en groenzones (groen)

Op het plannetje links wordt een mogelijke oplossing voorgesteld. Hierbij wordt vertrokken van de huidige toestand. Het niveauverschil verdwijnt. Er worden drie bushaltes achter elkaar voorzien. Deze verhoogde haltes maken een gelijkgronds inrijden voor rolwagens mogelijk.

De doortocht van de fietsroute (rood) is voorzien op een drietal meter voor het stationsgebouw. Zo worden kruisingen met auto's en bussen vermeden.

Uiteraard moet er ook aandacht besteed worden aan de voetgangers van en naar het station. De logische wandelroutes (oker) moeten voorzien worden op het plein.

Het autoverkeer moet net als de bussen rond het plein (dus ook voor auto's komende van de Lintsesteenweg). De toegang tot Lintsesteenweg en Ganzenbollaan loopt over het verhoogd aangelegde voetpad.



De intensiteit en de snelheid van het autoverkeer in het eerste gedeelte van de Lintsesteenweg zou best verlaagd worden. De aanpassingen op het Stationsplein kunnen helpen.

Ter hoogte van de Kazerne kunnen er asverschuivingen gemaakt worden om het rechtlijnige effect te breken.



Ook het kruispunt Liersebaan - Lintsesteenweg kan heraangelegd worden. De inrit tot het eerste gedeelte kan aangelegd worden over een verhoogd voetpad (oker). Het plateau loopt door tot voorbij de kruiszone voor fietsers (rood). Het eerste gedeelte van de Lintsesteenweg kan dan omgevormd worden tot zone 30. Het doorgaand wegbeeld van Lintsesteenweg verdwijnt daar volledig (te vergelijken met aanpassing kruispunt Liersebaan - Mortelstuk).



Het gedeelte van de Lintsesteenweg tussen Liersebaan en de fietsweg naar het Kapellekesbos is voldoende breed. Er is voldoende plaats voor een fietsweg grenzend aan de omheining met het spoorwegdomein. Tussen fietsweg en versmalde rijweg kan er een haagje voorzien worden.




Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 10

Locatie: Duffelshoek – Groene Wandeling

Aard: Gemengd verkeer op brede weg aan 50 km/h

## Omschrijving van het knelpunt

	<p>Duffelshoek en Groene Wandeling vormen een belangrijke ontsluitingsas voor de wijk Kontich-Kazerne. Het wegbeeld nodigt niet uit tot lage snelheid. Tussen de twee voetpaden ligt een brede rijbaan die ook gebruikt wordt om te parkeren.</p> <p>Er zijn ook enkele gevaarlijke punten die beter beveiligd moeten worden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- bocht overgang Lintsesteenweg – Duffelshoek</li><li>- kruispunt met Montfortstraat</li><li>- kruising aan voet-/fietsweg naar A. Rodenbachlaan</li><li>- rond punt met Holle Weg en Scheihagenstraat</li></ul>
---	--

## Voorstel Fietsersbond

	<p>Over de ganse lengte van de as Groene Wandeling – Duffelshoek (tussen Lintsesteenweg en rond punt met Holle Weg):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- vaste parkeervakken alternerend aan even en oneven zijde van de weg; 2,5 m breed; met aanplantingen in parkeervakken</li><li>- aan beide zijden van de weg fietssuggestiestroken van 1,2 à 1,5 m breed</li></ul>
	<p>Aan bocht Lintsesteenweg – Duffelshoek:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- verhoogd plateau</li><li>- tussenplateau met lage struikjes</li><li>- oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers in andere kleur ter hoogte van de weg naar Kapellekesbos (aansluiting op hoofdroute fietsroutenetwerk) en ter hoogte van weg naar scoutslokalen)</li><li>- voorbij plateau starten de fietssuggestiestroken</li></ul>
	<p>Aan kruispunt met Montfortstraat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- verkeersplateau met zebra's aan alle zijden</li></ul> <p>Aan oversteekplaats ter hoogte van voet-/fietsweg naar A. Rodenbachlaan:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- tussenplateau met lage struikjes (beperkt in omvang aan zijde Groene Wandeling)</li><li>- voetweg één meter opschuiven richting Groene Wandeling (betere zichtbaarheid)</li></ul>
	<p>Aan rond punt met Holle Weg – Scheihagenstraat:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aansluiten van rood geschilderde fietspad op het rond punt aan dubbelrichtingsfietspad Holle Weg, aan fietspaden naar Duffelsesteenweg en aan fietssuggestiestroken Duffelshoek – Groene Wandeling (werd intussen al deels uitgevoerd)</li><li>- uitstulpingen aan voetpaden zodat het rond punt vanuit alle richtingen als een rond punt gezien moet worden</li><li>- zebra's ter hoogte van de vier zijstraten</li></ul>



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntfiche 11

Locatie: Meylweg

Aard: Onveilig door veel doorgaand verkeer

## Omschrijving van het knelpunt



De Meylweg is een smalle landbouwweg. Langs deze weg liggen intussen drie sportaccomodaties: voetbalclub VDP, een manège en een tennisclub. Fietsroute Abraham Hans loopt via Meylweg. Het recreatief knooppunten-netwerk maakt een kort stukje gebruik van de Meylweg.

De Meylweg wordt echter ook gebruikt om vanuit Kontich-Kazerne noordwaarts te rijden en een aantal verkeerslichten op de N1 te omzeilen.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.6: “De breedte van de **rijloper** bij tweerichtingsverkeer wordt liefst beperkt in functie van het gewenst maatgevend gebruik en ontwerpsnelheid. Gaat men ervan uit dat twee auto's elkaar aan een lage snelheid moeten kunnen kruisen zonder fietsers te hinderen, dan is een centrale rijloper nodig van 4,30 m.”

De rijweg is maar 3,5m breed en is dus eigenlijk al te smal om twee auto's te laten kruisen. De Meylweg is niet geschikt voor doorgaand verkeer.

## Voorstel Fietsersbond



De Meylweg kan halverwege afgesloten worden voor doorgaand verkeer. Voetbalclub VDP blijft bereikbaar vanuit Kontich-Kazerne en vanuit Hove. Wie met de auto tot vlak bij manège of tennis wil, moet via Ooststatiestraat. De parking op de foto links, ligt ook maar op 250m van manège en tennis. Uiteraard wordt deze gewijzigde verkeerssituatie aangekondigd aan beide toegangen via het gekende verkeersbord. Bewoners en sportclubs worden vooraf ingelicht.





Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 12

Locatie: N1 Koningin Astridlaan - Mechelsesteenweg

Aard: Ontdubbelen fietspaden, veilige oversteekplaatsen

## Omschrijving van het knelpunt



N1 heeft tussen Duffelsesteenweg en Antwerpsesteenweg maar aan één zijde een dubbelrichtingsfietspad. Dit fietspad is bovendien ook nog aangrenzend.

Halverwege de kruispunten beveiligd met verkeerslichten zijn er ook kruispunten waar rustige zijstraten de N1 kruisen. Deze zijn niet beveiligd. Zelfs in de middenstrook is geen vluchteiland voorzien. Het betreft de kruising aan Bautersemstraat, Nachtegaalstraat en Blauwe Steenstraat.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.1.5: “De aanleg van een **aanliggend dubbelrichtingsfietspad** dient vermeden te worden. Fietsers in één van beide richtingen zouden dan te dicht bij de rijbaan voor het autoverkeer moeten rijden. Nog meer dan bij enkelrichtingsfietspaden is hier een afscherming d.m.v. een veiligheidsstrook gewenst. Slechts in uitzonderlijke situaties, met een beperkte intensiteit van fietsers en (vooral) bromfietzers, kan een dubbel fietspad van 2 meter met een veiligheidsstrook van minimum 100 cm aanvaard worden.”

Vademecum Fietsvoorzieningen § 4.10.2: “In onveilige verkeerssituaties (b.v. wegvak buiten de bebouwde kom, vierbaansweg, drukke verkeersweg...) kan de oversteek extra geaccentueerd en beveiligd worden, b.v. door naast de wettelijk voorziene markering ook een **middenberm met opstelstrook** te voorzien. Dit maakt de oversteek in twee tijden mogelijk.”

## Voorstel Fietsersbond



Momenteel heeft de N1 nog drie rijvakken. Het middelste rijvak kan verdwijnen. Waar nodig wordt er een veiligheidsstrook van twee meter breed voorzien. Deze ruimte kan gebruikt worden voor linksafslaande auto's. Ter hoogte van de zijstraten wordt de middenberm afgesloten voor auto's. Zij moeten verplicht rechtsaf.

Zo ontstaat er voldoende plaats voor twee enkelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijweg. Ter hoogte van de zijstraten kunnen er dan ook veilige fietsoversteekplaatsen gemaakt worden.

Een zebraadverlichting kan de oversteekplaats nog accentueren.

*Voorstel voor oversteekplaats ter hoogte van Kleine Meylweg en Bautersemstraat.*

Enkele bijkomende foto's ter verduidelijking

	<p>Enkel aan de kruispunten met verkeerslichten, moet het tweede fietspad aangelegd worden boven de gracht. Mogelijk moeten er enkele verlichtingspalen verzet worden.</p> <p><i>Kruispunt met Ooststatiestraat: In deze straat dienen er linksafslagstroken voorzien te worden. Dit laat toe om de Meylweg die nu als sluike weg gebruikt wordt, af te sluiten voor doorgaand verkeer.</i></p>
	<p><i>Kruispunt met Nachtegaalstraat: Ter hoogte van dit kruispunt kan de middenberm ook afgesloten worden. Auto's kunnen enkel rechtsaf draaien. Voor fietsers kan er een veilige oversteekplaats gemaakt worden zoals op het voorstel voor de Bautersemstraat.</i></p>
	<p><i>Ook aan de Blauwe Steenstraat dient er een veilige oversteekplaats voorzien te worden. Het recreatief knooppuntennetwerk kruist de N1 op deze plaats. Komende vanaf het kruispunt met de Duffelsesteenweg blijft er een linksafslagstrook. De linksafslagstrook komende uit Waarloos naar het centrumgedeelte van de Blauwe Steenstraat verdwijnt en maakt plaats voor een fietsoversteekplaats, zoals op deze bijgewerkte foto.</i></p>
	<p><i>Het fietspad naast de N1 dient verbreed te worden vanaf de Oude Spoorwegberm tot aan de fietsoversteekplaatsen aan het kruispunt met Neerveld.</i></p>
	<p><i>De oversteekplaats aan het Neerveld zelf werd recent heraanlegd met vluchteiland in de middenberm en perfect vlakke aansluiting van fietspad op asfaltlaag. Zo mogen de overige oversteekplaatsen ook gemaakt worden.</i></p>
	<p><i>Hierbij toch al enkele zwakke punten aan deze recent aangelegde oversteekplaats over N1 ter hoogte van Neerveld. De betegeling komende uit Neerveld is al deels verzakt. Dit kruispunt werd sinds de eerste opmaak van de knelpuntfiches beveiligd met verkeerslichten.</i></p>




Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntfiche 13

Locatie: Ferdinand Maesstraat

Aard: Overgang van verkeersgebied naar centrumgebied

## Omschrijving van het knelpunt

	<p>In Waarloos-Centrum werd er gekozen voor gemengd verkeer. Er mag op vele plaatsen aan beide zijden van de weg geparkeerd worden. De Ferdinand Maesstraat vormt ook een verbindingsweg van Duffel naar Reet.</p> <p>Zowel richting Duffel als richting Reet moet de fietser verder gebruik maken van dubbelrichtingsfietspad. Richting Reet is dit zonder enig verticaal scheidend element tussen rijweg en fietspad.</p>
---	---

## Voorstel Fietsersbond

	<p>Komende uit Duffel ligt er een nieuw vrijliggend dubbelrichtingsfietspad met vlot rijdende betonverharding, veiligheidsstrook en met verticaal scheidend element. Ter hoogte van de overgang naar de bebouwde kom wordt dit dubbelrichtingsfietspad aangrenzend. Een duidelijke poort zorgt ervoor dat de automobilisten afremmen tot 50 km/uur. Over de ganse lijn dus een proficiat op een knelpuntfiche.</p> <p>Kan zo'n aanleg ook op de M. Geysmansstraat?</p>
	<p>Enkele honderden meter verder eindigt het dubbelrichtingsfietspad. Daar zou een zone 30 moeten starten. De oversteekplaats vertoont enkele kleinere fouten. Tussen fietspad en rijweg ligt een goot wat uiteraard hinderlijk en soms ronduit gevaarlijk kan zijn. Het aankondigingsbord voor de fietsoversteekplaats staat in de weg voor de fietsers die willen oversteken.</p>
	<p>In het centrumgedeelte mag momenteel 50 km/uur gereden worden. Wegens de centrumfunctie en het gemengde verkeer stellen we een snelheidsverlaging tot 30 km/uur voor. Eventueel moeten er nog enkele bijkomende snelheidsremmende maatregelen toegevoegd worden.</p>
	<p>Het grootste knelpunt betreft de kruising met de N1. Fietsers moeten aan de overzijde van het kruispunt aan de linkerkant van de rijweg op het dubbelrichtingsfietspad. Hier stellen we voor om het tusseneiland met verkeerslicht te verkleinen, zodat er aan de linkerkant van de weg ruimte ontstaat voor een kort gedeelte dubbelrichtingsfietspad. De laatste tien meter voor de lichten is dit verhoogd. Verder van de lichten loopt dit fietspad nog een twintigtal meter door maar dan aangrenzend. De goot bevindt zich daar tussen fietspad en voetpad. In die zone kunnen fietsers dus vlot oversteken naar de linkerkant van de weg en invoegen op het fietspad. Aan de verkeerslichten staan ze dan aan de juiste zijde van de rijweg indien ze verder willen fietsen naar Reet of naar Walem of Mechelen.</p>



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntenfiche 14

Locatie: Mechelsesteenweg Kontich centrum - Molenstraat  
Aard: Veiligheid en comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt



De centrumstraten in Kontich (zoals de Mechelsesteenweg en de Molenstraat) zijn vrij smalle straten met dubbelrichtingsverkeer en met parkeerplaatsen aan één zijde van de rijweg.

Vaak moeten auto's uitwijken (soms tot zelfs op het voetpad) en hierdoor komen fietsers vaak in de verdrinking.

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

*In het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt in paragraaf 3.2.1.3 aangehaald dat in een zone 30 de keuze voor gemengd verkeer (vaak wegens de centrumligging) aangewezen is. Dit kan dan met fietssuggestiestroken gerealiseerd worden.*

*In paragraaf 4.1.6 van het Vademecum vinden we meer info over de maatvoering van de fietssuggestiestroken. De breedte ligt best tussen 1,20 en 1,50 meter.*

## Voorstel Fietsersbond



Mechelsesteenweg en Molenstraat zijn te smal voor bredere voetpaden, fietssuggestiestroken, dubbelrichtingsverkeer en parkeervakken. We pleiten er dan ook voor om van deze straten enkelrichtingstraten (voor auto's) te maken.

We verkiezen een aanleg als zone 30 met parkeervakken en fietssuggestiestroken in beide rijrichtingen.



Fietsersbond  
Kontich

# Knelpuntfiche 15

Locatie: Doornstraat

Aard: Veiligheid en comfort van fietser

## Omschrijving van het knelpunt



De Doornstraat heeft aan beiden zijden een fietspad van 90 cm breed. Tussen rijweg en fietspad ligt er een bufferstrook van 80 cm. De toegelaten snelheid bedraagt er 70 km/h.

Dit fietspad haalde de slechtste score met de meetfiets (0,4/10).

## Wetgeving/richtlijnen/vademecum

*Het Vademecum Fietsvoorzieningen vermeldt in paragraaf 4.1.3 de inrichtingsnormen voor fietspaden. Enkelrichtingsfietspaden moeten minstens 150 cm breed zijn (minimum 175 cm is de aanbevolen breedte). Tussen fietspad en rijweg dient er een tussenstrook van minstens 100 cm breed voorzien te worden.*

## Voorstel Fietsersbond

Schrap het middenrijvak. Hierdoor ontstaat er voldoende plaats voor een veilig en comfortabel fietspad. Tussen fietspad en rijweg kan er een haag aangelegd worden.

Uiteraard moet ook de wegbedekking van het fietspad vervangen worden. Rekening houdend met de plaats, is de enige logische keuze een comfortabel asfalten fietspad.