

Kontich

Goed nieuws



In de Ooststatiestraat ligt er intussen aan beide zijden van de straat een twee meter breed comfortabel fietspad. De asfalten verharding loopt door ter hoogte van de zijstraten.



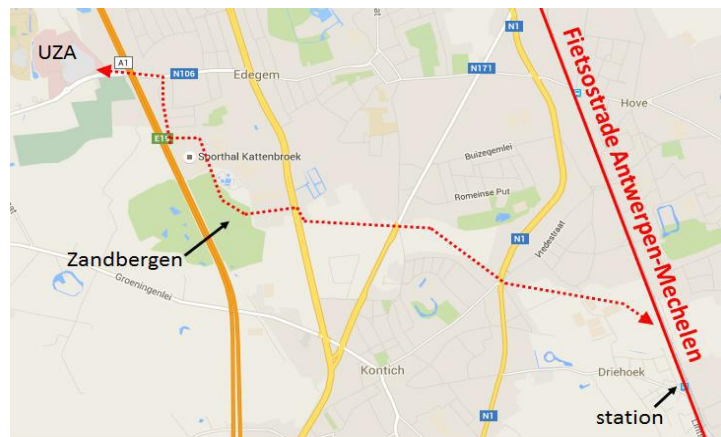
Op de binnenweg tussen Duffelshoek en A. Rodenbachlaan werd een eerste paal verwijderd. Ook op andere binnenwegen zullen gevaarlijke en hinderlijke palen verwijderd worden.



Op de hoek van Singel en Duffelsesteenweg staat intussen de eerste rechtsaf door rood. Fietsers mogen door rood rechtsaf het fietspad op rijden.

Geen extra autosnelweg aan grens Kontich met Edegem

Volgens een recente studie biedt de mogelijke aanleg van de R11bis (een snelweg tussen E313 aan de rotonde van Wommelgem en de E19 te Kontich) amper meerwaarde. De plannen zijn dus zo goed als begraven. Er kan dus opnieuw worden bekeken hoe men deze ruimte optimaal wil invullen. De **Fietsersbond pleit voor een fietsverbinding die vertrekt aan de fietsostrate en verder westwaarts loopt door deze open ruimte in de richting van de zandbergen en zo verder naar het UZA.**



Bosaanplanting

Op 27 november vindt er een bosaanplanting plaats in Schapenhagen, een recent door Natuurpunt aangekocht gebied tussen Carrefour en de Pauwhoevestraat. Natuurpunt heeft ook de gronden aangekocht voor het toekomstige Pluysegembos. **In de inrichtingsplannen wordt al rekening gehouden met bovenstaande fietsroute van het station van Kontich naar de zandbergen.** Er wordt ook een aftakking voorzien voor een fietsroute noordwaarts langs de volkstuinten naar het centrum van Edegem.



Help ons de nieuw verworven natuurgebieden in onze regio af te betalen. Elke bijdrage is welkom (vanaf €40 fiscaal aftrekbaar).
Storten op rekening nr BE56 2930 2120 7588, met vermelding: 'project 3703 Oude Spoorweg-Schapenhagen' ofwel 'project 3703 Oude Spoorweg-Pluysegembos'

Hartelijk dank bij voorbaat !

Natuurverkenning

Op 12 februari trekken we opnieuw de natuur in voor een mooie winterwandeling op de grens van Lint en Hove. We wandelen langs gekende en minder gekende paden. Trek dus wandelschoenen aan die tegen een natter stuk weg kunnen. De exacte planning volgt in een volgende nieuwsbrief.

Jaarfeest

Op 17 februari vieren we samen met de andere Fietzersbondafdelingen uit de Antwerpse Zuidrand feest. Het volgende feest vindt plaats in de Altenakapel, Antwerpsesteenweg 79, Kontich.

Carla Uwents, mobiliteitscoördinator bij Universiteit Antwerpen en Ellen Verlinden, ontwerper van het fietsplan bij Atlas Copco tonen ons hoe grote werkgevers in onze regio het fietsen stimuleren. Meer dan 300 werknemers van Atlas Copco leasen intussen drie jaar lang een fiets tegen een voordelig tarief. Na de pauze volgt er nog een rondje van de afdelingen en een ludieke activiteit.

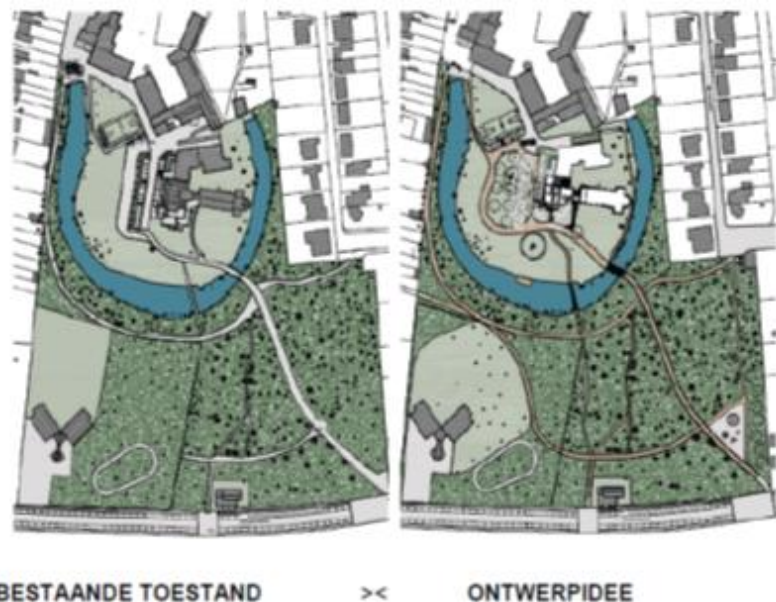


In 2016 vond het jaarfeest plaats in Morsel.

Masterplan Altenapark

Het park wordt in het ontwerp voor het Masterplan autoluw. De huidige parkeerzone wordt een boomgaard. Uiteraard blijft er een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bewoners van de serviceflats.

Er komen extra paden tussen brug en de toegang nabij het zebrapad in de Antwerpsesteenweg. Er komt ook een extra toegang vanuit de Bochtstraat. Bij het begin en het einde van de schooltijden moet het park autovrij zijn zodat lagere schoolkinderen veilig en zelfstandig tot aan de school kunnen wandelen of fietsen.



Overleg met omwonenden en school wordt opgestart. Als fietser hopen we uiteraard dat we ook 's avonds en in het weekend doorheen het park en langs de school tot op de Edegemsesteenweg geraken.

Wegcode voor fietsers

Fietser vogelvrij voor Vlaams Gewest



Op gewestwegen worden fietsoversteekplaatsen systematisch verwijderd. Hierdoor verliest de fietser alle rechten. Als hij aan de linkerkant van de weg fietst, moet hij tijdens het oversteken zelfs voorrang geven aan de afdraaiende auto's.

Artikel 18.4 van het Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 bevat de zin "Zij mag niet aangebracht worden op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorangsregels moeten naleven als de andere bestuurders."

Dit artikel verbiedt niet om fietsoversteekplaatsen aan te leggen op kruispunten of rotondes. Het verbiedt enkel het gebruik wanneer de fietsers dezelfde voorrangswegs moeten naleven als de andere bestuurders. Dus parallel met een voorrangsweg mag er niet worden gekozen voor de blokmarkeringen. Zowel de fietser als de automobilist uit de zijstraat zouden dan voorrang moeten geven. Langs de voorrangsweg wordt er dus best gekozen voor doorlopende fietspaden. **Voor kruisingen van een voorrangsweg is een fietsoversteekplaats met blokmarkeringen geschikt.**

Voorrang op de fietsostrade



© Fietsberaad Vlaanderen

Fietsberaad Vlaanderen startte begin 2016 een onderzoek naar de voorrangssituatie van fietsers bij de gelijkgrondse kruising van fietsostrades met lokale wegen. **Er wordt onderzocht waar en volgens welke inrichtingsprincipes de fietser voorrang kan krijgen.** Er vond o.a. een test plaats op de fietsostrade in Mortsel. Deze proefopstellingen worden dit najaar verder gemonitord. Begin 2017 volgt een evaluatie samen met een eindrapport.

Slechte kennis verkeersregels voor fietsers

Een onlinetest van 16 vragen, waarvan een aantal rechtstreeks met veiligheid verband houdt, werd afgelegd door 5500 Vlaamse automobilisten en fietsers. **De resultaten tonen aan dat het niet zo goed is gesteld met de kennis van sommige verkeersregels.** Bijna vier op de tien deelnemers zouden niet slagen voor het theoretisch examen voor het rijbewijs. Bij slechte examenresultaten kun je twee dingen doen: de leerstof er nog intensiever inpompen of het lespakket verlichten/vereenvoudigen.

De vragen waartegen de meeste fouten gemaakt werden:

- **Fietsuggestiestrook** (gemarkeerde/gekleurde zone): 81% foutief
- **Doorlopend fietspad** (streepmarkeringen): 55%
- **Inhalen in een smalle straat**: 39%
- **Naast elkaar rijden** (in enkelrichtingsstraat in bebouwde kom): 38%
- **Oversteekplaats** voor fietsers (blokmarkeringen): 38%
- **Naast elkaar rijden** (buiten bebouwde kom): 28%
- **Fietsstraat**: 26%
- **Rechtsaf door rood**: 17%

Nieuwe wetgeving

Snelle elektrische fiets

Vanaf 1 oktober 2016 wordt de speed pedelec in de wegcode omschreven als bromfiets klasse P. Wie op een speed pedelec rijdt, moet ook een helm dragen, maar heeft wel de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm op voorwaarde dat die bescherming biedt aan de slapen en het achterhoofd. Ook een theoretisch rijbewijs is nodig. De speed pedelec krijgt een kleine kentekenplaat. Trapondersteuning is toegelaten tot 45 km/h.

Voor de Fietsersbond blijft de gebruiker echter in de eerste plaats een fietser. Er moet immers nog altijd worden getrapt. De elektrische fiets en zijn snelle variant hebben potentieel om nog meer mensen op de fiets te krijgen en bieden een duurzame oplossing voor langere trajecten. Dit is een duidelijke reden voor de overheid om het gebruik maximaal te bevorderen, eerder dan het te ontmoedigen, wat nu met de nieuwe regelgeving het geval is.

De Fietsersbond vraagt een fietsvergoeding voor alle fietsers en 15% belastingvoordeel bij aankoop van een snelle elektrische fiets, net als bij de elektrische bromfiets.

Op verkeersborden wordt de speed pedelec aangeduid met het symbool van een gemotoriseerd rijwiel, met daaronder de letter "P". Wegbeheerders hebben de mogelijkheid om het gebruik van het fietspad te verplichten of te verbieden voor bestuurders van een speed pedelec.



Klasse A bromfietsen (max. 25 km/h) moeten op het fietspad rijden. Klasse B bromfietsen en speed pedelecs halen een maximumsnelheid van 45 km/h. Ze mogen op het fietspad rijden op wegen waar de maximaal toegelaten snelheid 50 km/h is. Maar ze moeten op het fietspad op wegen waar het verkeer sneller mag dan 50 km/h of wanneer een onderbord hen daartoe verplicht. **Uiteraard mogen ze de andere weggebruikers niet in gevaar brengen.**



De Fietzersbond wil ook in straten met beperkt eenrichtingsverkeer de speed pedelec toelaten, als dit mogelijk is. Hiervoor moeten de onderborden worden aangepast. Dit kan mogelijk door toevoeging van aangepaste stickers.



Op de jaagpaden aangeduid met het bord van fietsweg mogen er geen bromfietzers en geen speed pedelecs rijden. Deze borden moeten worden aangepast. **De maximale snelheid op jaagpaden bedraagt 30 km/h.**



Algemene snelheidsverlaging

Vanaf 1 januari 2017 wijzigt de algemene snelheidsbeperking op de meeste Vlaamse wegen van 90 naar 70 km/h. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan geeft ook aan op welke wegen andere snelheidsregimes beter geschikt zijn:

	STANDAARD-snelheidsregime
Afwijken naar ?	<p>Dat kan, bij hoge conflictdichtheid</p> <p>OF geen fietsvoorziening of indien er dagelijks meer dan 350 fietsers in beide rijrichtingen samen gebruik maken van de fietsvoorzieningen en de fietsvoorziening aanliggend is</p> <p>OF bij punctuele omstandigheden (bijvoorbeeld veel oversteekbewegingen, kunstwerk, natuurgebieden, ...)</p>
Afwijken naar ?	<p>Dat kan, indien lage conflictdichtheid</p> <p>EN indien gescheiden fietsvoorzieningen</p> <p>EN indien geen botsonvriendelijke obstakels (vb. bomen) op minder dan 2m afstand van de rand van de rijbaan</p> <p>Om een snelheidsregime van 90 km/u te kunnen invoeren wordt een open wegbeeld en bijgevolg een lage bebouwingsdichtheid (max 33%) aanbevolen.</p>

In Kontich zijn de buitengebieden zonder fietsvoorzieningen al omgevormd tot zone 50. **We herhalen hierbij onze vraag voor invoering van zone 50 in de industriezones.** Er zijn geen fietsvoorzieningen en zelfs geen voetpaden. 50 km/h is dus veel beter geschikt als maximale snelheid.

Onderzoek

Safety in numbers

In 2016 schreef een onderzoeksgroep van het Institute of Transport Economics na drie jaar onderzoek een rapport over het 'safety in numbers' effect. Dit effect verwijst naar de omgekeerd evenredige relatie tussen het aantal voetgangers of fietsers en het aantal ongevallen waarin dezelfde groep is betrokken.

Het onderzoek bewees onder andere dat er in Oslo sprake is van een 'safety in numbers' effect, waardoor er op korte termijn een daling merkbaar is in het aantal bijna ongevallen tussen fietsers en wagenbestuurders, en fietsers en voetgangers. Het volledige rapport kan u [hier](#) nalezen.

Rekeningrijden is de oplossing voor Belgische files

Rekeningrijden maakt het gebruik van de weg duurder op plaatsen en tijdstippen met de meeste files. Het bestaat al in de regio's rond Londen, Stockholm en Milaan, met positieve resultaten:

	Londen	Stockholm	Milaan
Minder verkeer	-20%	-16%	-12%
Tijdswinst	+30%	+40%	geen gegevens
Hogere gemiddelde snelheid	+12%	+10%	+6%
Meer gebruik openbaar vervoer	+30%	+4,5%	+8%

Rekeningrijden betekent extra betalen voor de toegang tot bepaalde zones of wegen. Die extra betaling komt bovenop of is deels vervanging van bestaande belastingen op auto's (brandstofbelastingen, aankoopbelastingen en jaarlijkse, vaste gebruiksbelastingen). Het aantal verloren uren door file vermindert heel sterk. Bovendien wordt de reistijd veel betrouwbaarder. Het verhoogt ook de efficiëntie van onze economie.

In Stockholm werd het autoverkeer tijdens de spits met 20 à 25 procent teruggedrongen door 1, 2 of 3 euro te vragen aan wie de stad binnen wou rijden. Sommigen stapten over naar openbaar vervoer en fiets. Sommige mensen gingen bijvoorbeeld vier in plaats van vijf dagen werken. Anderen maakten gebruik van flexibelere werkuren en zelfs flexibelere schooluren. **Rekeningrijden is de oplossing voor de files rond Antwerpen en Brussel.**

Bart Van der Spiegel

www.fietsersbond.be/kontich