

Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant
ir. Tim Lonneux
Via-Vitagebouw
Luchthavenlaan 4
1800 Vilvoorde

Herent, 12 oktober 2009

BETREFT: Projecten N26 Herent - fietspaden

Geachte,

Graag informeren we naar de stand van zaken van de plannen voor de herinrichting van het knooppunt N26 x E 314. In mei '09 liet u weten¹ dat overleg gepleegd werd met de gemeenten Herent en Leuven, de bevoegde politiediensten en de afdeling Verkeerskunde i.f.v. een oplossing voor de knelpunten voor fietsers op dat knooppunt en dat nadien de visie ter advies aan de andere actoren, waaronder Fietsersbond, zou voorgelegd worden. Kan u ons de resultaten van dat overleg meedelen en aangeven op welke wijze wij over de nieuwe plannen geconsulteerd zullen worden?

In afwachting daarvan, maken we u graag onze visie over voor de aanpassing van de plannen. We hopen dat u er bij de verdere uitwerking van de plannen terdege rekening mee houdt.

Bijstelling Streefbeeld N26

Fietsersbond Herent vraagt een bijstelling van de optie van het Streefbeeld N26 omtrent het enkelzijdig dubbelrichtingsfietspad. De N26 tussen Leuven en Herent is een hoofd fietsroute die dagelijks een grote (en groeiende) fietsstroom te verwerken krijgt (scholieren, werknemers...). Er is echter geen enkele rationele motivering om geen (dubbelrichtings)fietspaden aan weerszijden van de N26 te voorzien. Om de omrijfactoren voor fietsers in Herent te beperken, zal het zeker nodig zijn om voor delen van het traject aan beide zijden dubbelrichtingsfietspaden te voorzien. Vandaag moeten fietser te veel onnodige oversteekbewegingen maken op een secundaire weg type I met zeer hoge verkeersintensiteiten (15.000 - 20.000 voertuigen per etmaal).

Naast fietsverkeer Herent-Leuven vinden er immers ook op lokaal niveau ook heel wat fietsverplaatsingen plaats waardoor een aanbod van fietspaden aan weerszijden van de steenweg een meer dan logische keuze is, enkel en alleen al vanuit verkeersveiligheidspunt. Tegelijkertijd verhoogt het comfort en de doorstroming voor de fietsers ook drastisch, wat geen luxe is op zo een belangrijke fietsas richting Leuven.

Uitgangspunt moet dus zijn:

1. Aan beide zijden van de N26 minstens een éénrichtingsfietspad.
2. Waar nodig (om omrijfactoren te vermijden) een dubbelrichtingsfietspad aan de binnen- en/of buitenzijde van de Omleiding.

Fietsersbond Herent vraagt dit voor de totaliteit van de N26 van Herent tot Leuven in detail te bekijken en bijzondere aandacht te besteden aan de omrijfactoren die in de verschillende alternatieven voor fietsers ontstaan

¹ uw kenmerk S/WVB/e-mail/fiets/178-3

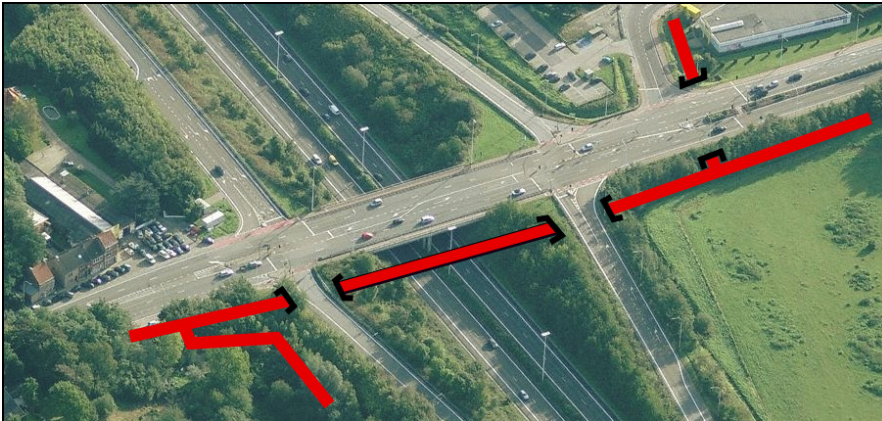
en het aantal potentiële conflicten.

Uitwerking Kruispunt N26 x E314

Fietsersbond dringt er op aan de optie uit de huidige gekende plannen met een fietsbrug met dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde in vraag te stellen en kritisch te evalueren. Er zijn immers heel wat argumenten die een andere keuze kunnen verantwoorden.

De keuze voor een fietsbrug aan de oostzijde maakt de realisatie van een alternatieve functionele fietsverbinding tussen N26 en N2 langs de Vlietstraat (zoals voorzien in het provinciaal fietsrouten netwerk) op termijn onmogelijk. Het is onverantwoord daar nu geen rekening mee te houden in de plannen en de verdere realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk te hypothekeren.

We dringen er dan ook op aan het dubbelrichtingsfietspad en de fietsbrug aan de westzijde van de N26 te realiseren (zie figuur).



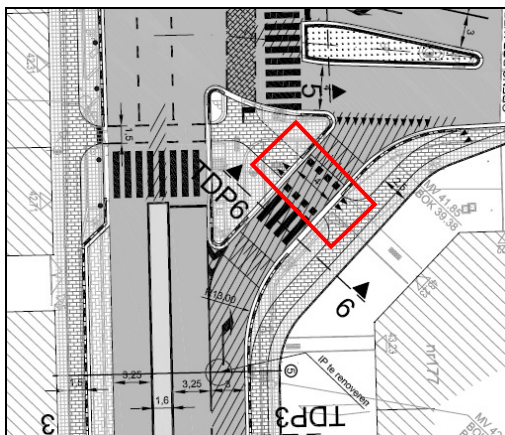
Deze keuze is meer dan verantwoord omdat:

- Het centrum en station van Herent zijn aan de westzijde van de N26 gesitueerd en de meeste fietsers vanuit Herent bevinden zich dus aan deze zijde van de N26. Bij een fietspad aan de oostzijde van de N26 moeten ze telkens de N26 oversteken.
- Het terrein aan de westzijde van de N26 ligt t.h.v. de Vlietstraat en het Kareelveld van nature lager zodat er een volledig van de rijweg gescheiden, comfortabel fietspad onderaan het talud kan lopen. Naast de aansluiting met de Vlietstraat aan de noordzijde van de E314, kunnen vanuit dat fietspad dan de trage wegen op het Kareelveld toegankelijk gemaakt worden en alternatieve fietsverbindingen (bv. tussen Wilese-dorp en KBC Brusselsesteenweg) mogelijk maken.
- Een fietspad aan de westzijde geeft geen conflicten met in- en uitrijdend verkeer van de handelsactiviteiten (autobandenwinkel t.h.v. afrit Lummen, Q8-station t.h.v. Bijlokstraat...).
- Een fietspad aan de westzijde laat toe dat ook fietsers vanuit de Acacialaan richting Leuven kunnen blijven fietsen.

Kruispunt N26 x Bijlokstraat

Sinds de heraanleg van het kruispunt moet doorgaand fietsverkeer vanuit Leuven naar Herent t.h.v. de afslagstrook naar de Bijlokstraat voorrang verlenen aan afdraaiend autoverkeer (fig. 1). Dit is onaanvaardbaar en zeer fietsonvriendelijk. Het gaat om immers een hoofd fietsroute die moet primeren op lokaal autoverkeer voor de Bijlokstraat. Het is bovendien ook een onveilige oplossing voor fietsers: bij een fietsoversteekplaats - zoals voorzien in het ontwerp - ontstaan zeer vaak misverstanden omdat auto's nu eens wel en dan weer niet stoppen om fietsers door te laten.

Fietsersbond Herent dringt er nogmaals op aan dat aan te passen door over de bypass een doorlopend fietspad (i.p.v. een oversteekplaats) te voorzien zodat afdraaiend autoverkeer voorrang moet verlenen aan doorgaand fietsverkeer. Dergelijke oplossing geniet de voorkeur omdat zo immers voor alle weggebruikers duidelijk is wie voorrang heeft. Als referentie wordt verwezen naar de wijze waarop dit gerealiseerd is op de Mechelsesteenweg N26 t.h.v. de Ring R23 in Leuven (foto).



ontwerp bypass Bijlokstraat: fietsers 'uit de voorrang'



voorrang voor fietsers op Mechelsesteenweg x R23 in Leuven

Fietspad Omleiding tussen Bovensteenweg en Wilselsesteenweg

Fietsersbond blijft de heraanleg van een enkelzijdig fietspad aan de binnenzijde van de Omleiding vragen. Het is onvaardbaar fietsers onnodige oversteken en omwegen te laten maken. Gezien de verknoping met het Brampad niet gerealiseerd werd (nochtans ook voorzien in het 'streefbeeld'), valt ook dat als argument voor een enkelzijdig fietspad weg. De heraanleg kan praktisch geen enkel probleem zijn want er is voldoende ruimte. Aan deze zijde zijn er geen conflicten met zijstraten of in- en uitritten van handelszaken. Aan de overzijde zijn die er veelvuldig.

Bijkomend blijven we er op aandringen het fietspad t.h.v. tankstation LukOil beter van de rijweg af te scheiden: t.h.v. het tankstation en het naastgelegen café is er geen enkel niveauverschil is tussen rijbaan-parkeerstrook-fietspad-privaat domein, wat maakt dat auto's zeer vlot op de fietspaden kunnen uitwijken en er vaak deels op parkeren. Vooral het vrachtwagenparkeren is hier problematisch. We vragen om tussen de parkeerstrook en het fietspad enerzijds en tussen fietspad en het privaat domein anderzijds een voldoende verticaal en niet overrijdbaar scheidend element aan te brengen zodat een duidelijk afgescheiden fietspad ontstaat.



Hoogachtend,

Peter Verstraeten
Fietsersbond Herent