Alternatieve fietsroutes voor de Staatsbaan (Lubbeek-Linden) in afwachting van een veilige fietsverbinding F9

(december 2020)

1. INLEIDING

Op grotere schaal

Lubbeek lig centraal tussen vier steden: Leuven, Tienen, Diest en Aarschot. Dagelijks pendelen duizenden Vlamingen tussen deze steden, voornamelijk met de wagen. De afstanden zijn nochtans niet groot en laten verkeer met de fiets perfect toe. In het kader van de onveilige 'heraanleg' van de Staatsbaan (zie onze brief als bijlage 1) en in afwachting van een degelijke fietssnelweg F9 (zie bijlage 2), lijkt het ons meer dan ooit zinvol om de inrichting van alternatieve fietsroutes te overwegen en deze snel en daadwerkelijk in daden om te zetten.

Fietsverkeer Sint-Joris-Winge → Linden - Leuven: Staatsbaan vs alternatieve routes

De Staatsbaan-Diestsesteenweg is in vogelvlucht de meest directe en snelste optie om vanuit Sint-Joris-Winge en Lubbeek met de fiets in Leuven te geraken. Dat is helaas het enige voordeel. Wanneer we hier fietsen, zetten we telkens ons leven op het spel door voorbijrazend verkeer, riskeren we ook ongevallen owv de slechte wegbedekking, krijgen onze oren enorm veel decibels te verwerken én ademen we lucht van zeer slechte kwaliteit in.

Fietsen zou gezond moeten zijn, maar in zulke stresserende omstandigheden is het dat zeker niet. Al deze elementen zijn niet bepaald motiverend voor potentiële fietsers en werken het gebruik van de wagen erg in de hand.

Doelpubliek

Er wonen schoolgaande kinderen, studenten en werkende volwassenen in Lubbeek Sint-Bernard, Lubbeek Sint-Martinus, Pellenberg, Binkom, Sint-Joris-Winge en verder, die dagelijks naar Linden, Kessel-Lo en Leuven fietsen (sommige volwassenen rijden zelfs naar Brussel en Mechelen). Het gaat om allerlei soorten fietsen: stadsfietsen, kinderfietsen, maar ook bakfietsen, fietskarren, elektrische fietsen, speed pedelecs. Deze **functionele** fietsers hebben nood aan en recht op een beschermd en aangepast maar ook aangenaam én gezond parcours richting deelgemeente Linden en Leuven. De huidige tellingen van Telraam tonen aan dat **7% van de weggebruikers** op de Staatsbaan fietsers zijn! Aangezien deze tellingen nog niet representatief zijn (de ochtend- en avondspits in het schemer worden niet in rekening gebracht), verwachten wij dat dit aandeel in de realiteit nog groter is.

Deze verbindingen zouden trouwens ook een aanwinst zijn voor zwakke weggebruikers met **recreatieve** doeleinden, vb. wandelaars en toeristen. Zeker gezien de huidige situatie (Covid-19) zijn zulke trajecten zeer gegeerd. Als we de pers raadplegen, lezen we niet anders dat we volgens de experten moeten blijven bewegen en de natuur opzoeken. Fietsen en wandelen zijn heilzaam en momenteel voor velen een uitlaatklep.

Dubbele verbinding

Fietsers vragen naar verbindingen die het rijden langs en oversteken van de steenweg absoluut vermijden owv de veiligheid. Bovendien is een oversteek voor velen een grote omweg en tijdverlies. Er zijn mogelijkheden om verbindingen te realiseren die hieraan tegemoet komen. We stellen volgende beschermde, aangename én gezonde alternatieve routes voor: één **ten zuiden van de Staatsbaan** en één **ten noorden**.

Signalisatie

We pleiten ervoor om deze fietsroutes duidelijker aan te geven zodat fietsers gemakkelijker hun weg van Lubbeek naar het westen zullen vinden. Hoe vaak spreken mensen ons aan: “Welke weg naar de Leuvense scholen is de veiligste van bij mij thuis?”, “Hoe geraak ik het veiligst in Linden met de fiets?” etc. Wij staan de mensen uiteraard graag te woord maar als we zouden kunnen terugvallen op naamborden, wegschilderingen en/of bewegwijzering, zou dat voor alle gebruikers gemakkelijker zijn. Onder signalisatie verstaan wij ook communicatie naar automobilisten en zwaar verkeer toe. Verkeersborden ter aanduiding van oversteekplaatsen vb. bevorderen ook een grotere veiligheid.

Middelen

Deze veilige verbindingen vragen weinig investeringen en structurele ingrepen en de inrichting ervan hangt de vooral af van goodwill, samenwerking en constructieve communicatie tussen gemeente en hogere overheden, partners uit de industriezone en enkele particuliere eigenaars. De Fietsersbond is alvast ter beschikking voor overleg. Met subsidies kunnen de kosten waarschijnlijk beperkt worden.

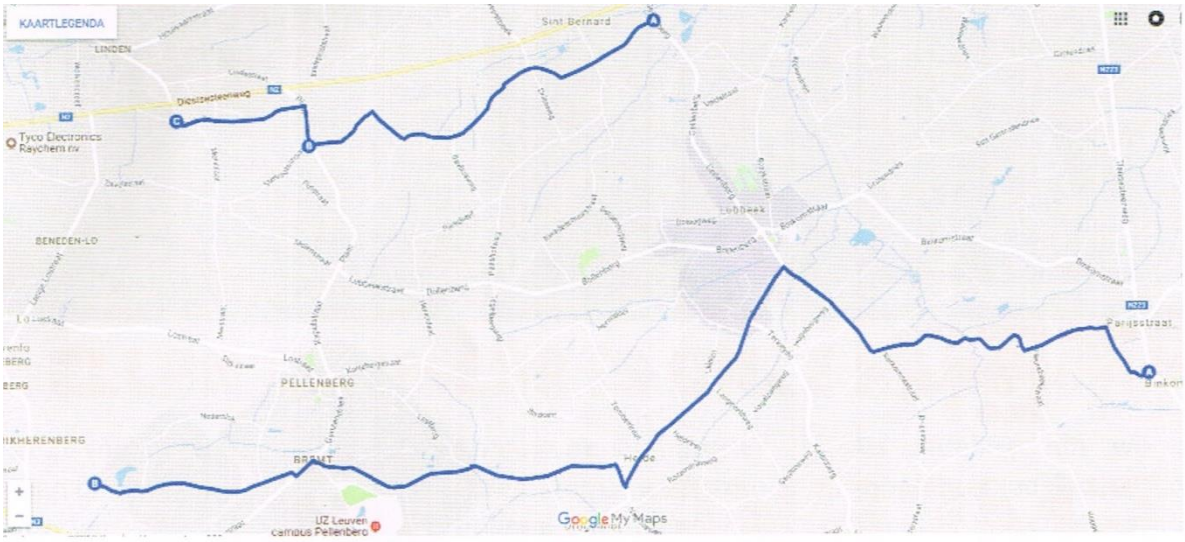
In afwachting van een degelijke fietssnelweg

Zulke alternatieve verbindingen passen perfect in een bredere visie op fietsverkeer.
In tegenstelling tot fietssnelwegen elders is van de fietssnelweg Leuven-Diest zelfs nog geen wenstraject bekend. De realisatie zal dan ook nog jaren op zich laten wachten.

Dit is een niet te verwaarlozen argument om in te zetten op trajecten die passen in een lokaal maar ook breder fietspadennetwerk, in afwachting dat de F9 daadwerkelijk aangelegd wordt.

2. ALTERNATIEVE FIETSROUTE TEN ZUIDEN VAN DE STAATSBAAN

Onderstaand plannetje verscheen vorig jaar in mei (Wijblad CD&V mei 2019).



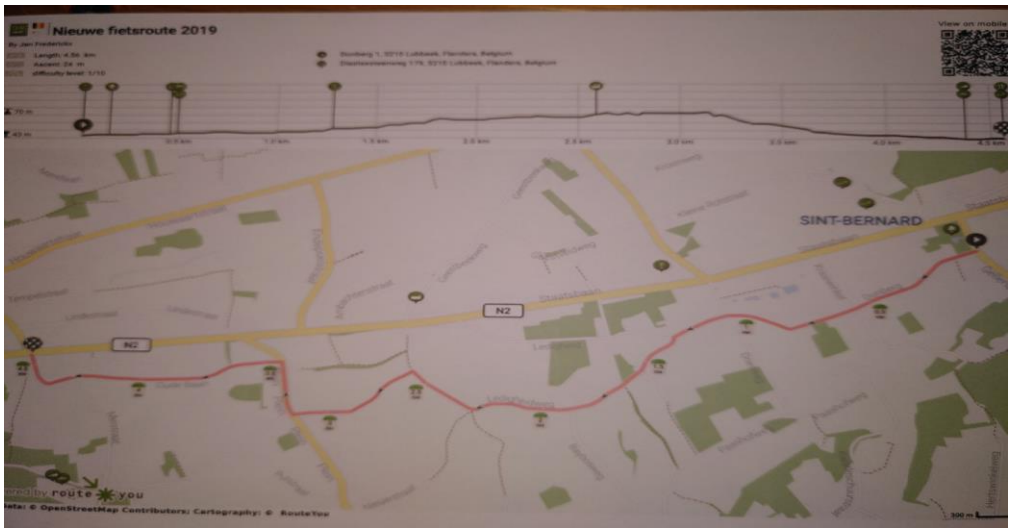
Nieuwe fietsroutes Lubbeek, klaar na de zomer

De fietsverbinding gaat via Dunberg en Ledigheid(weg) naar de Stenenkruisstraat. Deze laatste heeft een vernieuwd wegdek gekregen. De firma die de werken uitvoerde heeft gezorgd voor een stevige ondergrond.

Uit ervaring weten we dat deze weg ook regelmatig door landbouwvoertuigen gebruikt wordt. In het verleden laveerden zwakke weggebruikers heel vaak tussen diepe putten en bij regenweer ook tussen grote plassen door. Of het wegdek bestand zal zijn tegen het gewicht van tractors zal de toekomst nog moeten uitwijzen. We nemen aan dat ook de Groenstraat een gelijkaardig wegdek zal krijgen.

Fietsers die de Groenstraat gebruiken en richting Boven-Lo of Kessel-Lo rijden kunnen de Plein oversteken en de Steenrotsstraat nemen.

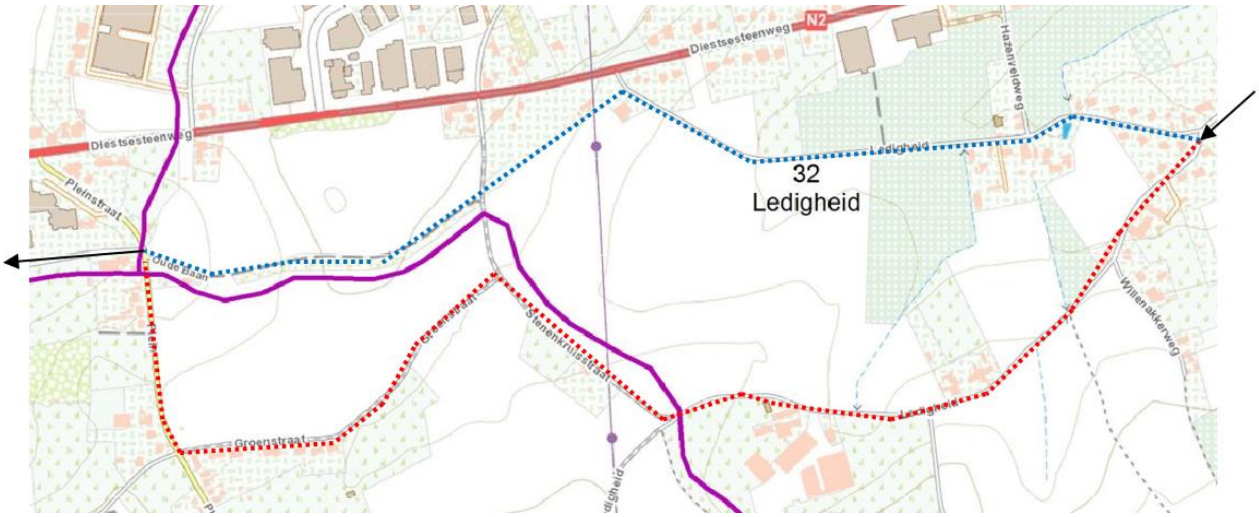
De Steenrotsstraat en de Zavelstraat schrikken echter heel wat fietsers af omdat ze erg oncomfortabel zijn voor tweewielers. Beide straten zouden dus ook fietsvriendelijker moeten ingericht worden.



Volgens de route wordt er echter gebruik gemaakt van de Plein. Op de Plein is jammer genoeg geen fietspad. De fietsers zullen op dit deel van de route dus op de weg rijden. Dit wordt ervaren als bijzonder onveilig.



Er zijn een aantal belangrijke argumenten aan te halen om een voor fietsers (en andere trage weggebruikers) kortere, veel aantrekkelijkere en meer functionele verbinding te realiseren.





Komende vanaf de Dunberg maakt de fietsroute (rode stippellijn) momenteel gebruik van de Ledigheidweg. Deze weg loopt geleidelijk aan op. Het gedeelte van de Ledigheidweg dat eindigt bij het kruispunt van de Nieuwstraat en de Stenenkruisstraat is in slechte staat doordat de kasseien verzakt zijn. Op het vernieuwde wegdek van de Stenenkruisstraat is het momenteel erg comfortabel om te fietsen, maar door het zware vervoer dat er regelmatig gebruik van maakt is het naar de toekomst toe nog erg onzeker of dat ook zo zal blijven. Dat zal eveneens gelden voor de verbeterde Groenstraat. De Plein is sowieso een straat die fietsers liever mijden.

Al deze ‘hindernissen’ kunnen vermeden worden door een kortere en veel comfortabelere route (blauwe stippellijn) te realiseren. Komende vanaf de Dunberg zouden de fietsers dan gebruik maken van de Ledigheid. Deze ruilverkavelingsweg is bijna geheel vlak tot aan de plaats waar het tramspoor de weg vroeger kruiste. De tram maakte gebruik van de bestaande buurtweg 25 in Lubbeek (La vieille route) en buurtweg 12 in Pellenberg (Oude baen naer Diest) omdat de helling over de Sint-Maartensberg te steil was. Het gedeelte van deze weg dat de verbinding maakte tussen de Ledigheid en de Stenenkruisstraat bestaat sinds de ruilverkaveling niet meer, maar is op het terrein nog perfect te realiseren. Hiermee zou tevens

wenslijn 89 van de trage wegen verwezenlijkt worden. Onderstaande luchtfoto geeft u een duidelijk beeld van de huidige toestand.



Een pad van ongeveer twee meter tussen de achterkant van de tuinen en het landbouwperceel volstaat om deze ‘doorsteek’ terug te maken.



Enkel tussen huisnummer 46 op Ledigheid en huisnummer 19 van de Staatsbaan is het geen landbouwgrond, maar wel een grasstrook.



Het nog bestaande deel van buurtweg 12 (Pellenberg) loopt vanaf de Stenenkruisstraat tot aan de Plein. Hier zou het volstaan om een smal fietspad (uit hetzelfde materiaal als de Stenenkruisstraat) op de locatie van de oude tramsporen aan te leggen. De helling zou best ook wat afgevlakt worden tussen het geasfalteerde stuk en het onverharde deel.

Deze route is heel wat korter en minder hellend. Bovendien zal deze weg veel langer comfortabel blijven voor fietsers omdat de weg niet door zware voertuigen gebruikt zal worden. Ter hoogte van de Plein kunnen de fietsers gewoon oversteken en hun weg langs de Oude Baan verderzetten.

Vanaf hier zijn er 2 mogelijkheden:

- De fietsers die richting Linden kunnen dan de Diestsesteenweg oversteken. Dat kan aan de Galgenstraat om dan de Gemeentestraat in te rijden, maar meer aangewezen is oversteken op de plaats waar de Oude Baan op de Diestesesteenweg uitkomt (met zebrapad) en zo via de Zoutrootjesstraat en de verkeersluwe wijken tot in het centrum van Linden te rijden.

- De fietsers die naar Leuven centrum gaan kunnen in de Oude Baan de afslag Wolvenstraat nemen om zo in de Zavelstraat uit te komen net voor het bos en op het geasfalteerde gedeelte ervan. Vandaar gaat de route naar de Platte-Lostraat om dan aan de CM en vóór de Parkbegraafplaats de heerlijke Jan Vrankx fietsweg te nemen die helemaal tot de Willem Coosemansstraat gaat. Via het fietspad op de Martelarenlaan kom je dan achteraan het station en langs de fietsspiraal sta je in centrum Leuven.

  De Wolvenstraat is momenteel een nauwelijks te berijden aardeweg. Voorwaarde voor deze route is dan ook dat deze verhard wordt zoals op Keiberg en Stenenkruisstraat gebeurde.

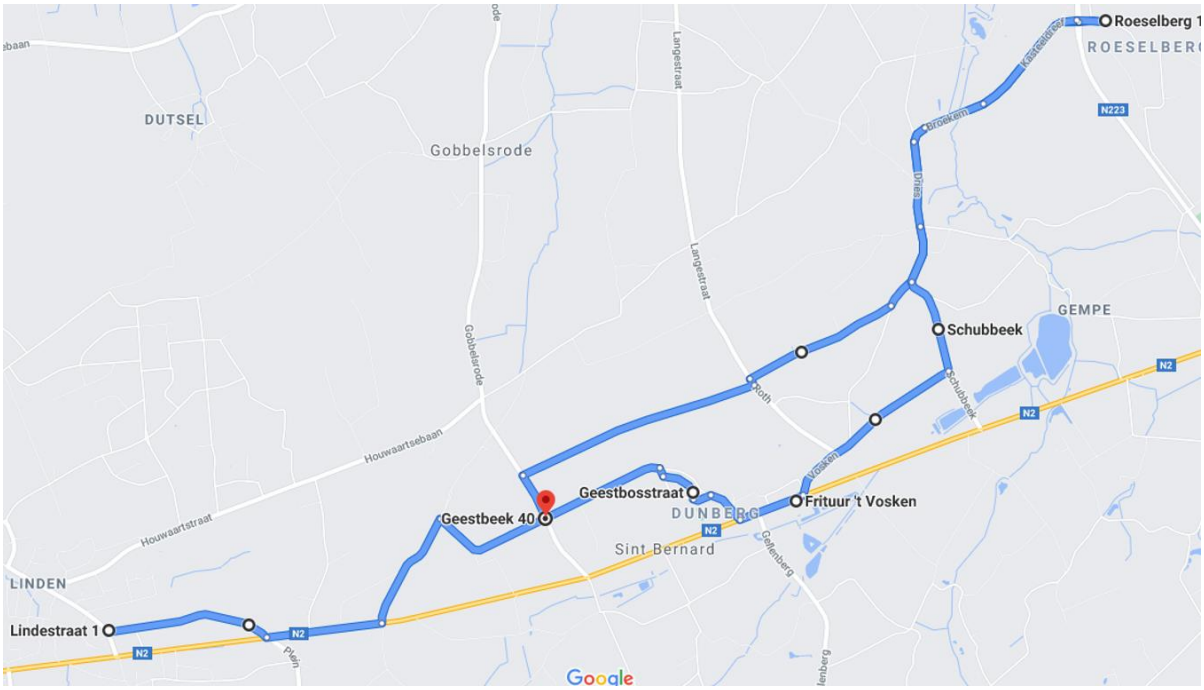
Deze tracés zijn dus een veiliger, minder steil en veel aantrekkelijker alternatief voor de Staatsbaan tussen Sint-Bernard en Linden en Leuven, zeker voor mensen met kinderen!
Een extra (toeristische) troef van deze trage verbinding zal het stenen kruis (en de onmiddellijke omgeving) zijn. Met een infobord over het kruis en de tram, een bank en een (linde)boom zal deze historische plek terug betekenis krijgen.

3. ALTERNATIEVE FIETSROUTE TEN NOORDEN VAN DE STAATSBAAN

Deze route is van groot belang voor fietsers vanuit de Zwarte Sleutelstraat en het Oratoriënhof, de Geestbosstraat, Vosken, Roth, de Kroonstraat, de Konterstraat, Schubbeek en de wijk aan de Schubbeekdriesweg, … en verder op de Roeselberg en in Sint-Joris-Winge. Ook de bewoners van Geestbeek en van de Staatsbaan zelf zijn hier vragende partij.

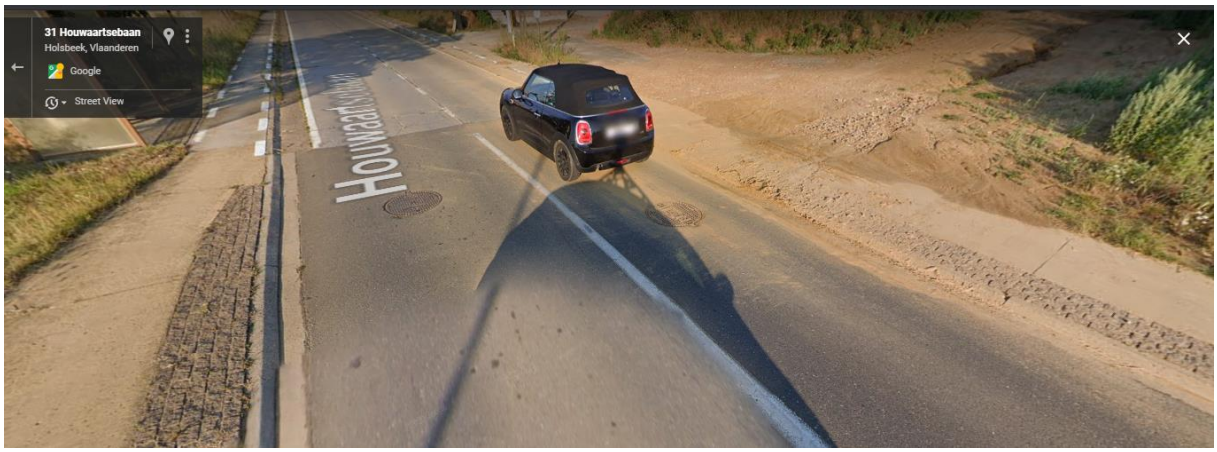
a) Huidig mogelijk parcours op de kaart: Lubbeek-Linden-Leuven

Op de kaart hieronder ziet u welke route vele fietsers al dagelijks nemen. Op verschillende plaatsen is het wegdek niet in goede staat (vb. Schubbeek), maar al bij al voelen fietsers zich op deze verbindingen veiliger dan op de gevaarlijke moordstrookjes langs de steenweg.



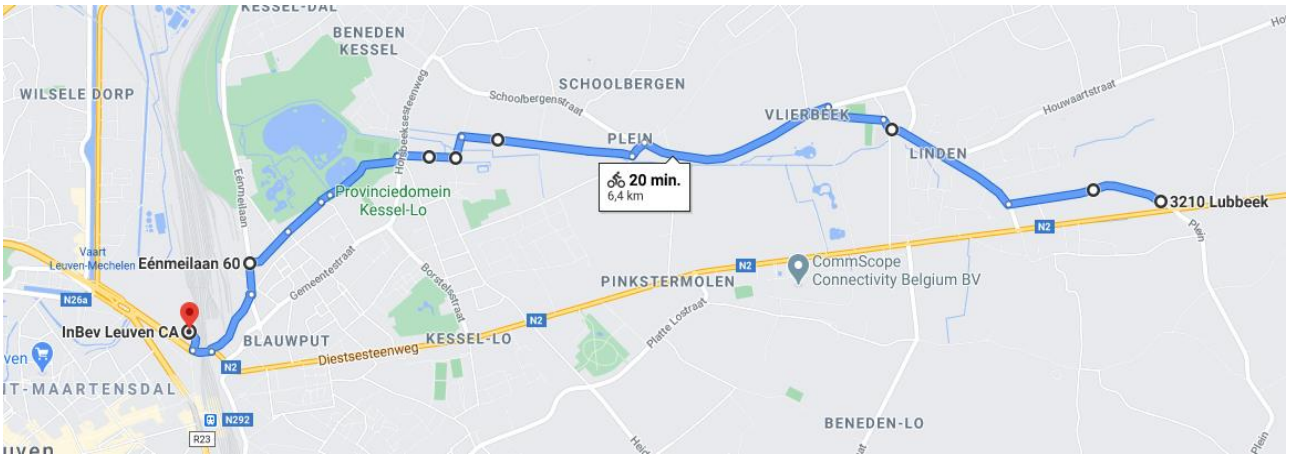
(De Houwaartstraat beschouwen we niet als een veilige fietsverbinding. We vermoeden dat de heraanleg ervan ook nog verschillende jaren op zich zal laten wachten. Daarom nemen we deze straat niet op in onze alternatieve route. Een beter en goed afgescheiden

fietspad (er is veel plaats) zou hier op termijn een geweldige verbetering zijn voor de fietsers komende van Roth, Kroonstraat, Konterstraat en verder. Dezen zouden dan verder kunnen rijden naar de kern van Linden via de Houwaartstraat of via de Lijsterdreef en de Steenveldstraat. Het zou ook een goede aansluiting zijn naar de noordkant van Kessel-Lo via de Jachthuislaan en de Leming. De overgang Gobbelsrode Houwaartstraat is opvallend. De Fietsersbond is vragende partij om het kwalitatieve fietspad van Holsbeek als voorbeeld te nemen voor het verlengde op Lubbeeks grondgebied.)



Vanuit de Lindestraat is het vervolg van de route richting Leuven voor de hand liggend: via de Gemeentestraat komt men op het dorpsplein van Linden en rijdt men via de Kerkdreef door naar de Nachtegalenstraat, waar het fietspad net vernieuwd is. Daar heeft men de keuze:

- de Kortrijkstraat heeft een goed wegdek en is verlicht maar krijgt nu veel autoverkeer te slikken. Leuven zal van het grootste deel van de Kortrijkstraat (vanaf de Molenstraat tot de Elfnovemberlaan)) een fietsstraat maken. Bovendien wordt in ook Kessel-lo de 30 km/u de regel. Dit zal van deze straat, volgens de planning in 2021, een goede verbindingsweg naar Leuven maken.
- Een andere mogelijkheid is het Negenbunderspad. Dit pad wordt heraangelegd met een 1,5 meter breedte halve verharding. Het is afgescheiden maar niet verlicht en is door zijn beperkte breedte en 2-richtingsverkeer en de vermenging van wandelaars en fietsers niet geschikt voor het gebruik door veel fietsers en hogere snelheden. Enorme troef is wel dat het onmiddellijk uitgeeft op het Kloosterdijkpad, dat op zijn beurt uitmondt in het Provinciaal Domein. Op het einde daarvan kan men aansluiten op de Eénmeilaan, waar de fietssnelweg F25 loopt tot aan de Leuvense poorten en verder. Dit lijkt ons dan eerder een recreatieve fietsweg.



b) Voorstellen ter remediëring van knelpunten

In Lubbeek Sint-Bernard stellen we vijf extra gevaarlijke punten vast:

a. Schubbeek
b. Vosken
c. Staatsbaan tussen Vosken en Kleine Rotstraat
d. oversteek Geestbeek
e. Staatsbaan tussen Ambachtenstraat en Lindestraat

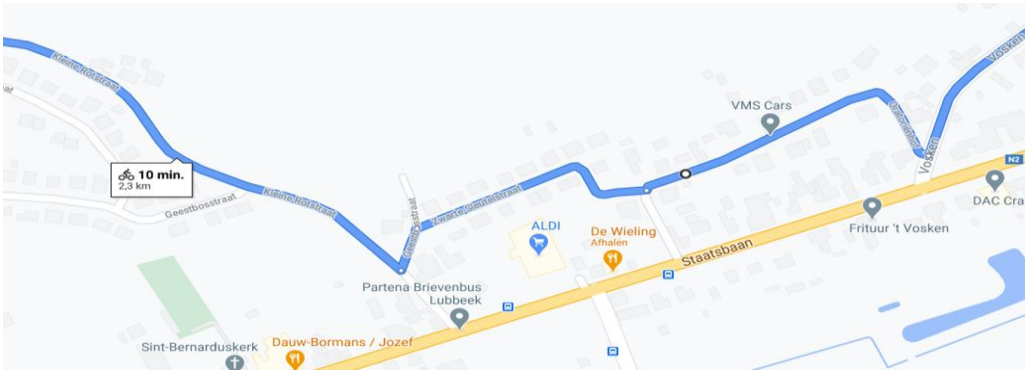
a. De fietspaden van Schubbeek zijn in slechte staat: bulten, putten, onkruid, lasnaden, spleten, oneffenheden, oppervlakkige herstellingen, … je vindt ze er allemaal terug. Je moet als fietser je stuur al stevig vastgrijpen om hier niet te vallen. Dit is een belangrijke fietsas waar ook snel autoverkeer rijdt. Een aangepast wegdek van de fietspaden is hier gewenst. Pluspunt is wel dat het verhoogd is, al is het randje gevaarlijk om óp het fietspad te geraken.



b. In Vosken is de maximale toegestane snelheid 50 km/uur. Bewoners verzekeren dat deze beperking niet gerespecteerd wordt en dat auto's door de straat razen. Sensibilisering heeft tot nu toe niet veel uitgehaald. Hier fietsen is soms echt gewaagd. Daarom pleiten we ervoor om deze straat veiliger te maken door vertragende elementen zoals vernauwingen, plantenbakken, een smiley / flitspaal, … en eventueel een fietssuggestiestrook. Idealiter zou dit een fietsstraat worden.



c. De fietsers uit Vosken belanden noodgedwongen op de Staatsbaan. Wanneer men op google maps een verbinding aanvraagt, krijgt men volgende oplossing:



In de praktijk is de doorgang echter niet verzekerd ter hoogte van de hoek Vosken-Oratoriënhof. Er is enkel een private toegangsweg. Is hier eventueel een mogelijkheid om in dialoog te gaan met de eigenaar? Deze verbinding zou trouwens ook een gigantische opportuniteit zijn voor wandelaars.





d. Een groot deel van het vervolg is zeer aangenaam, wanneer men langs de Kleine Rotstraat, de Geestveldweg en de Geestbeekweg rijdt tot aan de Ambachtenstraat.





Onderweg moet de fietser wel een hindernis passeren: de aansluiting van de Kleine Rotstraat op de Geestbeek en de oversteek ervan. Hier laat het wegdek echt te wensen over. Kleine ingrepen kunnen al een groot verschil maken (zie nieuw wegdek Kroonstraat-Geestbeek), ook qua signalisatie.





voor



na

e. Dankzij de paaltjes op het kruispunt Geestbeekweg-Ambachtenstraat voelt de fietser zich hier zeer veilig. Ondanks de drukke activiteiten in de Ambachtenstraat is het ook hier rustig rijden.



Jammer genoeg mondt deze straat iets verder uit op de Staatsbaan en komt de fietser éénsklaps opnieuw terecht in het verkeersgevaar.

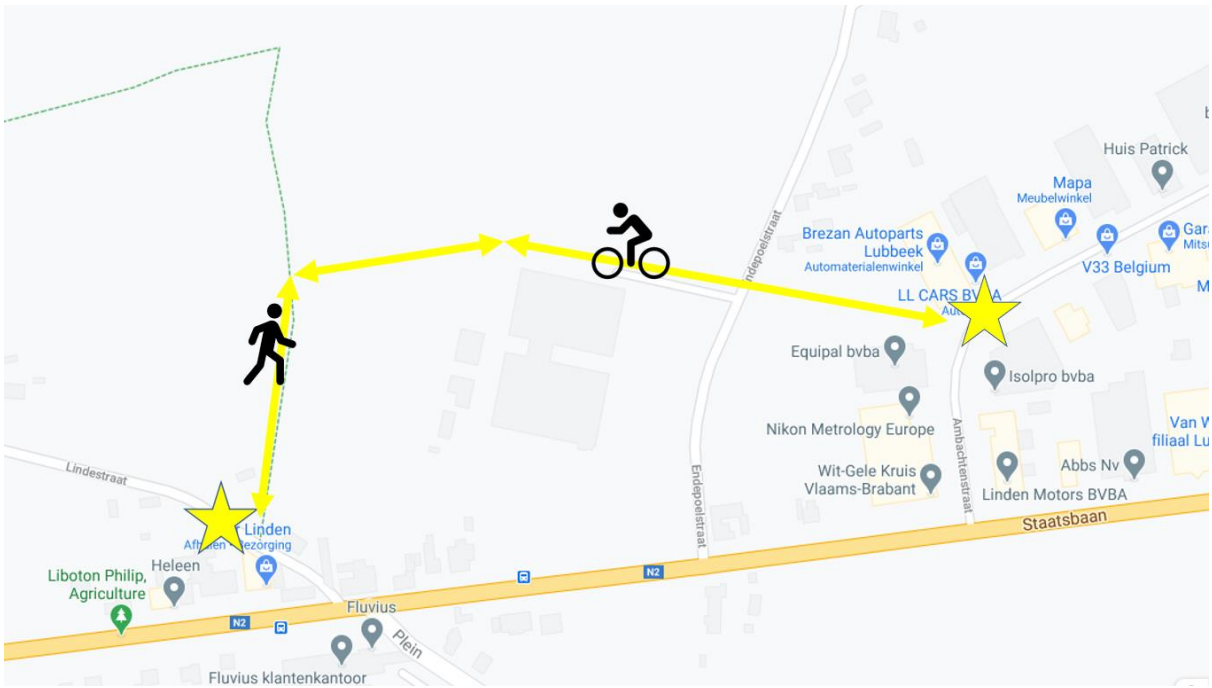


De fietspaden zijn hier zeer smal. Bovendien is er voor fietsers die van Leuven naar Lubbeek rijden en hier de steenweg moeten oversteken, zelfs geen zebrapad voorzien. In

de avondspits is het verkeer hier zo druk dat men onverantwoord lang moet wachten om te kunnen oversteken.

Toen wij hoorden spreken over Futurn, het nieuwe industriecomplex dat in de Endepoelstraat in constructie is, leek dit ons een gouden opportuniteit om de verbinding te verzekeren tussen de Ambachtenstraat enerzijds en de Lindestraat anderzijds.





Een oversteekplaats in de Endepoelstraat zou dan vereist zijn, maar daar bestaan veilige oplossingen voor.

Tussen de twee bedrijven Equipal en Brezan lijkt ons een doorgang mogelijk.



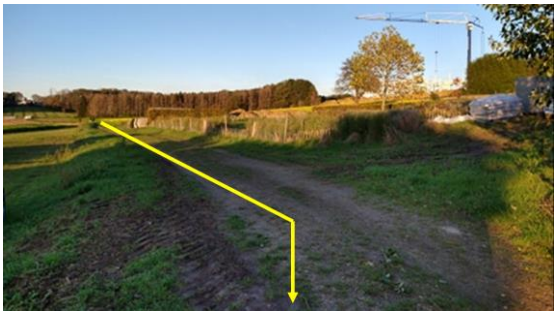


Vanaf de Endepoelstraat kan men best de perceelsgrens volgen: eerst langs de voormalige terreinen van de Arca Bifa en daarna op de overgang van een klein bosje en een akker.



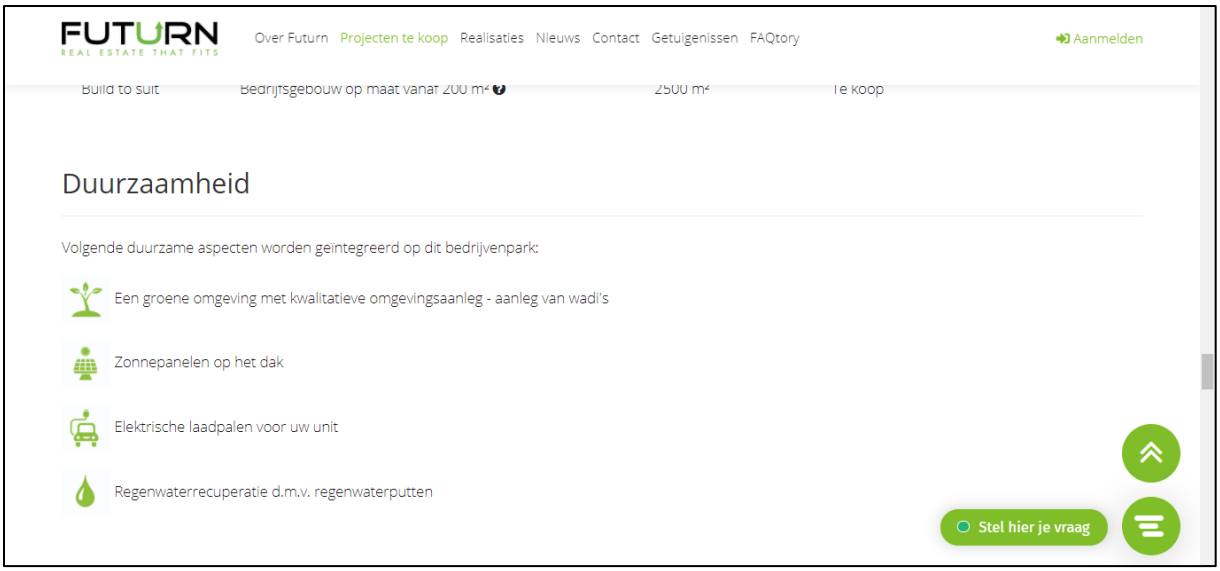
Zo komt men op een toegankelijke feitelijke weg (trage weg zonder nummer). Via deze weg kan men zuidelijk richting Lindestraat afbuigen om rechts naar de Gemeentestraat te rijden.







Als wij de website van Futurn raadplegen, stellen we verheugd vast dat deze ondernemers duurzaamheid hoog in het vaandel dragen. Bovendien lazen we in de pers dat er 50 werknemers tewerkgesteld zullen worden. Wij nemen aan dat zij weinig bezwaar kunnen hebben bij een vlotte fietsverbinding vertrekkende van hun site, voor hun personeel maar ook voor de bredere gemeenschap. Bovendien zou zo'n verbinding ook een pluspunt zijn voor het personeel van de andere bedrijven in de industriezone.



Bovendien kunnen fietsers die van Leuven naar Lubbeek rijden via deze strook de steenweg vermijden. Ook op deze plaats is oversteken een hele opgave. Er is wel een zebrapad (links van de Lindestraat) maar om er te geraken moet men eerst tegen de richting in door gras, zand, stenen en putten met de fiets aan de hand stappen.

Wij zijn bereid om samen met alle betrokken partijen de mogelijkheden te overlopen en te bespreken. Qua wegdek pleiten we voor een duurzame, waterdoorlatende uitvoering. Achter het industrieterrein is er een groot niveauverschil. Om dit te overbruggen is een ingreep nodig, maar dit is niet onmogelijk. Op deze helling is het ook belangrijk rekening te houden met slipgevaar. Wij stellen halve verharding voor (zie Negenbunderspad).

5. Tot slot

Het is van alle tijden dat alles in het werk wordt gesteld om verplaatsingen zo vlot mogelijk te laten verlopen. Denken we maar aan het rechttrekken van belangrijke wegen, aan de aanleg van tramlijnen, aan de realisatie van fietssnelwegen, ….
Iedereen is het erover eens dat we meer mensen op de fiets moeten krijgen. De aanleg van ‘nieuwe’ veilige fietsverbindingen kan ontbrekende schakels in het fietsnetwerk wegwerken. Daardoor zullen sommige mensen overtuigd worden om zich met de fiets te verplaatsen. De realisatie van deze parallelle fietsverbindingen langs de Diestsesteenweg / Staatsbaan hebben dus heel wat troeven!
We hopen van harte dat u deze troeven in de toekomst ook zult uitspelen.

bijlage 1: brief ivm de heraanleg van de Staatsbaan

Lubbeek, 28/10/2020

Geachte,

Wij, Fietsersbond Lubbeek, namen kennis van de plannen voor de heraanleg van de Staatsbaan/Diestsesteenweg in onze gemeente. Tot ons groot ongenoegen stellen wij vast dat deze plannen voor de fietsers de reeds precaire situatie op deze steenweg alleen maar verergeren:

- Een niet-afgescheiden fietspad op heel het traject
- Steeds afwisselende vernauwingen en verbredingen die telkens “an accident waiting to happen” creëeren
- Een busbaan waar bussen (aan de ene kant) en autobestuurders (in de tegenrichting) niet meer kunnen uitwijken en rakelings langs fietsers scheren
- Een heel smal fietspad op een groot gedeelte van het traject. Waar de minimale breedte voor een fietspad dan toch gehaald wordt zou er een snelheidsbeperking van 50km/u moeten ingevoerd worden volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen. Dit betekent dus 50km/u over het hele traject. Zie https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4.pdf . De afwisseling tussen 50 km/u en 70 km/u zal voor onduidelijkheid zorgen voor automobilisten. Wie zal zich eraan houden als men voortdurend moet afwisselen?
- Een te smal fietspad om veilig te kunnen voorbijsteken, wat nodig is met de grote variëteit aan fietsen en fietsers (e-bikes, fietskarren, bakfietsen...)
- Het ontbreken van een gedegen alternatief fietstraject waarbij de steenweg kan vermeden worden

Dit alles in groot contrast met de situatie op deze steenweg zodra de grens Linden-Kessel-Lo wordt bereikt. Plots is een afgescheiden/verhoogd en veel veiliger fietspad wel mogelijk. Een fietsende inwoner van Lubbeek kan niet anders dan hier vragen bij stellen: is zijn leven minder waard in zijn eigen gemeente dan in Leuven?
Dit alles ook in groot contrast met een tijd waarin steeds meer mensen kiezen voor de fiets als vervoersmiddel of vrijetijdsbesteding en waarin het gebruik van de e-bike het mogelijk maakt om grotere verplaatsingen te maken. De heraanleg zoals nu gepland houdt hier geen rekening mee en draait de klok met tientallen jaren terug.
Bovendien vrezen wij dat er omwille van de verkeerslichten aan de Geestbeek meer sluipverkeer zal zijn in de randstraten. Wij begrijpen dat deze slimme verkeerslichten de files uit de kern moeten weren en staan daar achter. Onze vraag is of u een plan hebt om het sluipverkeer in te dijken (vb. tractorsluizen, uitg.plaatselijk verkeer etc.). Onze ervaring is dat sluipverkeer meestal zeer gehaaste chauffeurs betreft die allesbehalve veilig rijden. Zeker op de smalle veldwegen rond de Staatsbaan, waar voorbijsteken eigenlijk onmogelijk is, is dit extra gevaarlijk voor de fietsers en voetgangers.
In uw functie kan u wegen op de beslissingen die deze heraanleg mogelijk maken, door uw functie of als lid van een partij die aan de beslissingsvorming deelneemt of er vragen bij kan stellen. Daarom willen we u vragen om dit asap te doen.
Indien gewenst lichten wij graag toe waar voor ons de voornaamste knel- en werkpunten zitten. U kan met ons contact opnemen.
Wij hopen dat u, samen met ons, alles op alles zal zetten om deze zeer onveilige plannen van de heraanleg terug te draaien en nieuwe plannen te laten maken die ook inzetten op fietsveiligheid. In een gemeente die al heel slecht scoort qua fietsvriendelijkheid, zou het een ramp zijn als deze plannen worden uitgevoerd en tot nog slechtere fietsmogelijkheden leiden of, god behoedde ons, tot lichamelijk en menselijk leed.
Alvast van harte dank om met onze bekommernissen aan de slag te gaan en met ons in gesprek te gaan hierover.

Vriendelijke groeten,

bijlage 2: e-mail van de Provincie Vlaams-Brabant ivm de F9

Beste,

Ik kreeg een antwoord van de projectverantwoordelijke:

Bedankt voor je interesse in de F9 fietssnelweg tussen Leuven - Tielt-Winge – Diest.

Momenteel is de F9 nog niet ingetekend op kaart. Het project zit wel in de pijplijn, maar de effectieve realisatie op het terrein zal nog meerdere jaren in beslag nemen. Er moeten namelijk nog verschillende stappen doorlopen worden zoals:

- De zoektocht naar een route (wenslijn) die uitvoerbaar is, relatief rechtlijnig, maar ook aangenaam om te fietsen. Dit zal wellicht deels via bestaande infrastructuur zijn die waar nodig verbeterd zal worden, en deels via nog te realiseren stukken. Het onderzoek naar deze 'wenslijn' loopt momenteel in het kader van het project Regionet Leuven (Provincie, gemeenten en Vlaams Gewest)
- Wanneer er een wenslijn gevonden wordt, die beantwoordt aan de kwaliteitseisen van een fietssnelweg, wordt deze lijn opgenomen in het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk (BFF). Dit zal in de loop van 2021 gebeuren. Door deze opname krijgen infrastructuurwerken op deze lijn recht op subsidies.
- Gemeenten en wegbeheerders kunnen aan de slag met werken op deze lijn. Ze worden dan voor 100% gesubsidieerd (ook voor grondinnames, enz..)

Het project zit dus in een heel prille eerste fase, de effectieve realisatie zal nog meerdere jaren in beslag nemen en een timing is nog moeilijk vast te leggen zolang de wenslijn, de noodzakelijke budgetten, enz.. niet vastliggen. In die zin onderzoeken we of er op de wat kortere termijn al enkele gerichte verbeteringen mogelijk zijn.

Op fietssnelwegen.be kan je de stand van zaken van fietssnelwegen opvolgen. Zodra de F9 in het netwerk opgenomen is, zal deze route ook op de website verschijnen. Ondertussen vind je er al wel info over de F26 (Aarschot-Diest) en F25 (Leuven-Aarschot).

Tenslotte ook nog even meegeven dat de collega's van Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) van het Vlaams Gewest een haalbaarheidsstudie hebben opgestart voor de N2 van Leuven tot Kraasbeek voor de organisatie van hoogwaardig openbaar vervoer. In het kader van deze studie is het voorzien van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur langs de N2 een essentieel aandachtspunt.

De gemeente Lubbeek is van bij de start van nabij betrokken bij deze projecten. Als fietsersbond zijn jullie goed geplaatst om de gemeente hierbij te voeden. Contactpersoon bij de gemeente is Koenraad Van Coppenolle. (Koenraad.VanCoppenolle@lubbeek.be)

Aarzel niet om ons in de toekomst te contacteren met meer vragen. En schrijf je misschien ook in op onze nieuwsbrief of volg ons op sociale media. Mijlpalen in het project zullen daar zeker aangekondigd worden.

Vriendelijke groeten,
Inne



Inne Van Engeland
Beleidsmedewerker mobiliteit
Medewerker communicatie
016 26 73 85

Provincie Vlaams-Brabant
Dienst Mobiliteit
Provincieplein 1 - 3010 Leuven
www.vlaamsbrabant.be