Memorandum lokale verkiezingen 2024

Fietsersbond
Lubbeek



Inleiding

Een zonnige dag in 2030.
Lubbeek bruist van het volk dat er op uitgetrokken is met de fiets.

Kinderen kunnen dankzij de vernieuwde veilige fietsinfrastructuur eindelijk met de fiets naar school. Er zijn minder onduidelijke punten op hun route, meer oversteekplaatsen, auto's parkeren niet meer op het fietspad.
Fietsers voelen zich veilig dankzij de gescheiden infrastructuur dan wel dankzij de verlaagde snelheid van 30km/uur voor het gemotoriseerd verkeer. Dankzij de regelmatige controles worden deze snelheden ook echt gerespecteerd.
Families gaan bij elkaar op bezoek met de fiets via ononderbroken verbindingen tussen de deelgemeenten. Dankzij de talrijke fietsstallingen met hoge beugels kunnen zij hun kostbare transportmiddel veilig achterlaten. Pendelaars kiezen de fietsroutes die hen wegvoeren van de drukke steenwegen maar hen toch vlot op het werk brengen.
Vrijwilligers van de Fietsersbond en gemeentelijke diensten zien samen dat het goed is, maar blijven via overleg streven naar nóg beter!

Dat is de toekomst waar wij, Fietsersbond Lubbeek, anno 2024 naar uitkijken!
Voor u ligt het memorandum dat wij schrijven naar aanleiding van de lokale verkiezingen in oktober. Hiermee reiken we het toekomstige bestuur een aantal constructieve oplossingen aan om de huidige fietssituatie in onze gemeente te verbeteren. Want dat is nodig! Wat wij vragen zijn geen mirakels, luchtkastelen of futuristische high-tech. Het zijn haalbare ingrepen, soms klein, soms groter, die aan fietsers laten zien dat het gemeentebestuur in hen gelooft. Die Lubbeek klaar maken voor een mobiliteitstoekomst die het verdient!

Veel leesplezier,

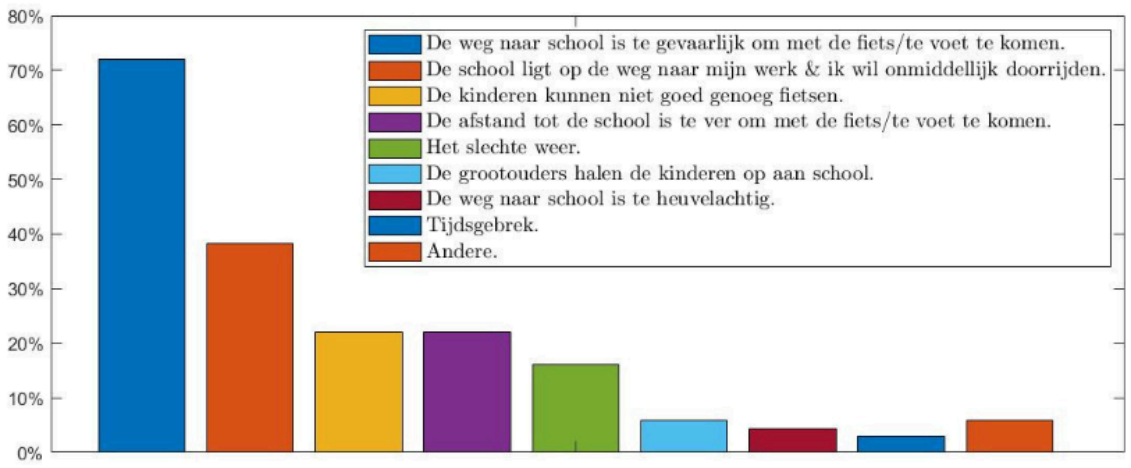
De vrijwilligers van Fietsersbond Lubbeek



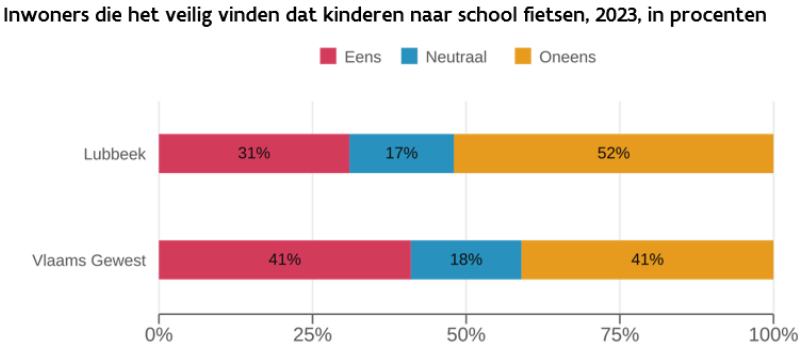
Fietsveilige infrastructuur

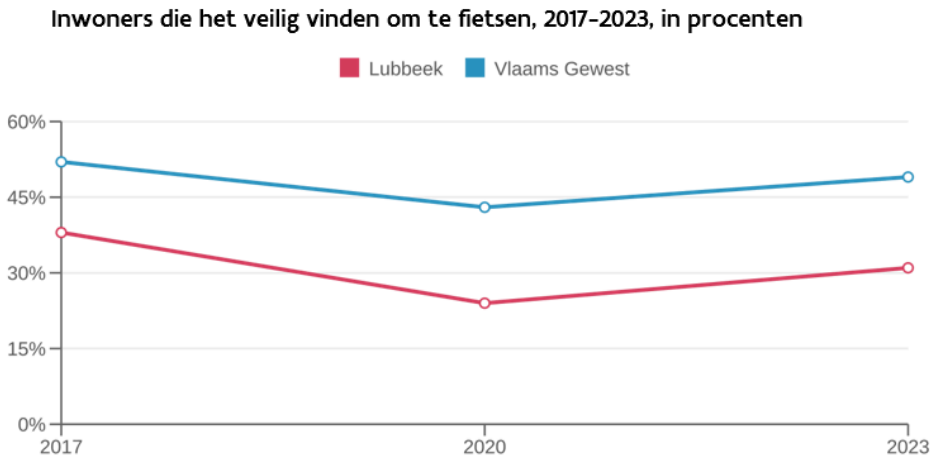
"Ik wil me veilig voelen op de fiets"

Veiligheid is voor vele inwoners het belangrijkste criterium om al dan niet voor de fiets te kiezen. Dat gaven de resultaten van onze scholenbevraging eind 2021 reeds aan. Een exuberante 72% van de respondenten gaf aan dat zij hun kinderen niet te voet of met de fiets naar school lieten gaan in Lubbeek omdat de weg naar school simpelweg te gevaarlijk is.

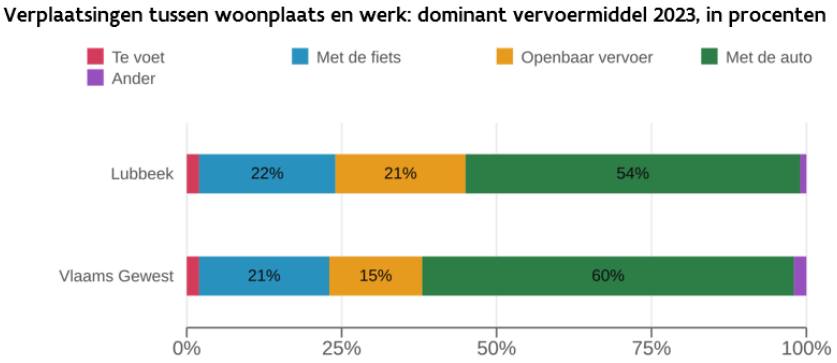


De driejaarlijkse burgerbevraging gemeente-stadsmonitor van het Agentschap Binnenlands Bestuur, die in 2023 werd afgenomen, bevestigt 2 jaar later nog steeds deze grote bezorgdheid van Lubbeekenaren. Waar gemiddeld in het Vlaams Gewest 41% het veilig vindt voor hun kinderen om naar school te fietsen, is dat in Lubbeek slechts 31%. Dat is niet enkel voor de schoolgaande jeugd zo, ook globaal vindt slechts 31% het veilig fietsen in Lubbeek. Helaas is dat geen stijging, maar zelfs een lichte daling tegenover het gevoel van fietsveiligheid aan het begin van de legislatuur van ons huidige bestuur (wat ook op Vlaams niveau zo is).





Nochtans wordt er graag gefietst door de inwoners van Lubbeek. Niet alleen recreatief, maar ook voor het woon-werkverkeer is de fiets net iets meer dan gemiddeld populair (22%).



De afgelopen jaren fietsten wij met Fietserbond Lubbeek samen met de schoolgaande jeugd hun belangrijkste routes, tijdens onze fietskaravanen. Zo passeerden we samen heel wat gevaarlijke punten. We brachten al deze punten, mét suggesties tot verbetering, in kaart en bezorgden dit lijvig dossier meermaals aan ons bestuur. Hier en daar werden zaken gerealiseerd, wat we zeker toejuichen. Zo verdwenen de zeer gevaarlijke parkeerplaatsen tegenover de schoolpoort in Lubbeek dorp, werd in Linden in de Pastorijstraat/Nachtegalenstraat een voetpad aangelegd (handig voor kleine fietsers maar spijtig genoeg slechts aan 1 kant), kwam er een voorsorteerstrook voor fietsers op de Gellenberg…

De overgrote meerderheid van deze punten kreeg echter nog steeds geen verbetering. We sommen enkele precaire punten op, maar roepen het toekomstig gemeentebestuur op om zich hier niet toe te beperken. De volledige lijst verdient een aanpak om fietsers veilig door Lubbeek te laten navigeren. **Waar nieuwe of vernieuwde fietsinfrastructuur wordt aangelegd, vragen we het toekomstig gemeentebestuur om steeds op maat van kinderen te werken! Wat veilig is voor fietsende kinderen, is dat ook voor andere weggebruikers. Denk daarbij steeds aan de regel dat een fietsroute (naar school) maar zo veilig is als het minst veilige punt!**

1. Onduidelijke situaties

Kies voor makkelijk te lezen infrastructuur! Nog te vaak zien we in onze gemeente situaties waar het voor alle weggebruikers onduidelijk is!

De aansluiting met de Gemeentestraat en Houwaartstraat in centrum Linden bijvoorbeeld. De ingewikkelde aansluiting wordt niet eenvoudiger door het gebruik van (meerdere tinten) rode klinkers op het voetpad, waardoor veel fietsers denken dat ze daar moeten rijden.

Ook aan het (vernieuwde) rondpunt onderaan de Kasteeldreef is de situatie onduidelijk zowel qua oversteekplaats als qua voorrangsregel.

Het hoogtepunt van onduidelijkheid bevindt zich op de in 2018 vernieuwd aangelegde rotonde in Lubbeek dorp. Wij nodigen iedereen uit om te proberen een jonge fietsers uit te leggen hoe die zich over dit rondpunt moet verplaatsen. De combinatie van een fietssuggestiestrook, fietspaden en een berm waarop druk geparkeerd wordt, kunnen we helaas niet als veilig benoemen. Reeds in 2019 brachten we dit onder de aandacht bij het gemeentebestuur met een onderbouwd dossier. **Schaf het parkeren op de berm af (parkeergelegenheid genoeg) en ga voor eenvoud en transparantie met een duidelijke plek voor ieder type weggebruiker!**



2. Onveilige oversteken

Er zijn nog te weinig veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers in Lubbeek! We vragen het toekomstige gemeentebestuur om, waar nodig samen met het Vlaams Gewest, hier meer op in te zetten.

In Binkom pleiten we voor het aanbrengen van oversteekplaatsen aan o.a. het kruispunt Hulst-Meenselstraat en dat van de Rochusstraat-Meenselstraat.

Op de Diestsesteenweg en Staatsbaan, komende van Pellenberg of van St-Bernard is er nergens een veilige oversteek. Ofwel moet men in éénmaal de steenweg over of wel moet men een bepaalde afstand tegen het verkeer fietsen om via een zebrapad of via een verkeerseiland over te steken.

Ook op een aantal plaatsen in Lubbeek dorp zou een bijkomende oversteekplaats voor voetgangers en fietsers meer dan welkom zijn. Op de eerste plaats op de Gellenberg, ter hoogte van de Sint-Annastraat, waar schoolgaand verkeer zo veilig zou kunnen doorsteken naar een minder drukke route.

3. Te hoge snelheden (bij gemengd verkeer)

Dat het huidige gemeentebestuur van Lubbeek geen fan is van zone 30 is geweten. Op de grens met Leuven zorgt dat voor vreemde situaties (en bijhorende discussies).

De Lange Lostraat is aan 1 kant Lubbeek, de andere kant Leuven. Het maakt deel uit van de sluipweg tussen de Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg. Er is geen fietspad of zelfs een voetpad dat door de kinderen beneden de 10 jaar zou kunnen gebruikt worden. Je mag er nog steeds 50 km/u rijden, hoewel het er erg druk kan zijn en het voor de fietsers die bergop rijden extra gevaarlijk is omdat de neiging bestaat om te gaan zigzaggen.

Hetzelfde geldt voor Plein, waar geen fietspad is hoewel het er druk kan zijn (ook deel van een sluipweg). Daar waar er een voetpad is, is dit in slechte staat en is ook door vergroeiing moeilijk bruikbaar voor kinderen onder de 10. Bovendien wordt zelfs de 50 km/u hier onvoldoende gerespecteerd. Ook in de vele kleine straatjes van Lubbeek wordt er te vaak harder gereden dan de opgelegde snelheidslimiet.

Wij vragen het toekomstige gemeentebestuur om de Lubbeekse fietsinfrastructuur te bekijken vanuit de regel van het Fietsvademecum: waar geen plaats is voor een (veilig) fietspad en er dus gemengd verkeer is, is 30 km/u de aangewezen snelheid.

Hier en daar is ook in Lubbeek een zone 30 te vinden, zoals aan de Pastorijstraat in Linden, maar merken we dankzij de gegevens uit de telramen dat er hoge nood is aan handhaving hierop. In de drukkere dorpskernen, waar vaak geen plek is om alle types weggebruikers te scheiden, zou een zone 30 een veilig alternatief met gemengd verkeer moeten zijn. Dit is echter uiteraard alleen maar zo als er ook effectief maximum 30 km/u gereden wordt.

We vragen het toekomstige gemeentebestuur om werk te maken van deze handhaving, hetzij door controles, hetzij door het inbouwen van snelheidsremmers (en dat zijn bij voorkeur geen fietsers)!

Daarnaast zijn er ook nog enkele plaatsen waar een snelheidsverlaging van 70 naar 50 per uur aangewezen is. We hoorden de inwoners van St-Bernard enthousiast aankondigen dat hun wens van een veiligere en meer leefbare kern dankzij een zone 50 in vervulling zou gaan. We hopen met hen mee dat het aanvullend politiereglement snel geschreven wordt en de borden geplaatst worden. In Binkom is een uitbreiding van de zone 50 op de Tiensesteenweg aangewezen. Door deze te laten aanvangen op het kruispunt Binkomstraat – Tiensesteenweg, zal de druk gebruikte bushalte 'De Haan' in de zone 50 komen te liggen.

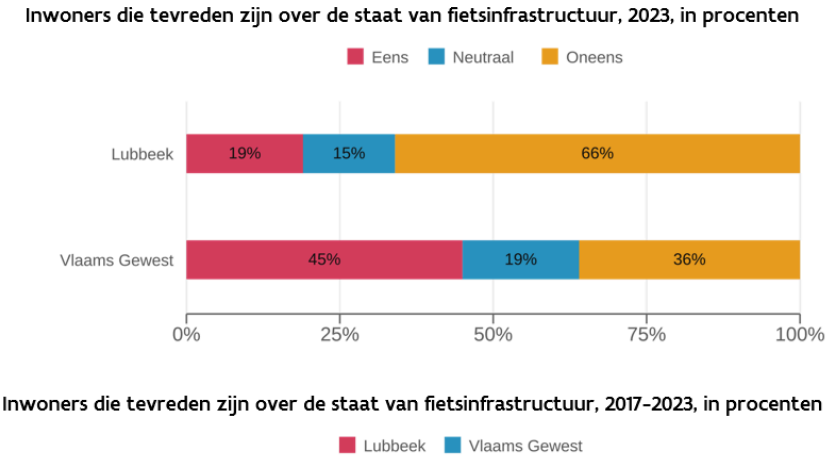
Meer ruimte voor de fiets en plaats voor alle soorten fietsen

"Ik wil comfortabele fietsinfrastructuur"

Niet enkel fietsveilige infrastructuur is van belang, ook voldoende ruimte én vlotte routes zijn essentieel om inwoners voor de fiets te laten kiezen. Lubbeek heeft geen traditie om ruimte voor fietsers vrij te maken. Wij roepen het toekomstig gemeentebestuur op om dit wel te doen. De bestaande fietsinfrastructuur is bovendien vaak in zeer slechte staat en niet aangepast aan de groeiende fietsdiversiteit (bakfietsen, elektrische fietsen, fietskarren…).

1. Slechte staat bestaande fietsinfrastructuur

In heel Vlaanderen is nog veel werk om de openbare ruimte zo in te richten dat meer mensen aan het fietsen gaan. Slechts 45% is tevreden over de staat van de fietsinfrastructuur. Als we inzoomen op Lubbeek zien we onze gemeente echter helemaal onderaan bengelen, met amper 19% van de inwoners die tevreden is. Dat vinden wij terecht!



De lijst met aan te pakken punten is legio: zo is in Binkom een grondig herstel nodig van de onverharde fietsweg Keiberg. Wij pleiten ook voor de installatie van een tractorsluis, zodat die herstelde onverharde weg minder snel kapot gereden wordt dan nu. Ook een herstel/heraanleg van het fietspad in de Meenselstraat dringt zich op, vanaf Krekeldries tot aan de grens met Meensel-Kiezegem. Het geasfalteerd fietspad op het grondgebied Meensel doortrekken tot aan de Krekeldries is aangewezen.

In de Houwaartstraat in Linden is het fietspad in extreem slechte staat en veel te smal. Het ontbreken van een voetpad maakt de situatie erger! Door de sterke helling van de straat ligt de snelheid van zowel voertuigen als fietsers bovendien zeer hoog. De verkeersremmers onder de vorm van rood-witte paaltjes hebben hier weinig effect.

De fietspaden op de Gellenberg in Lubbeek dorp zijn ronduit abominabel: putten en oneffenheden zijn er schering en inslag. Door de recente werken aan het politiekantoor en aan een aantal nieuwbouwwoningen, is het aantal putten in het fietspad nog toegenomen. Dat zien we ook op andere plekken. **Wij vragen het toekomstig gemeentebestuur dat**

zij, wanneer er werken afgerond zijn, consequent checkt of het voet- en fietspad die werken goed doorstaan heeft. Indien dat niet het geval is, moeten zij de daarvoor verantwoordelijke aannemer aanmanen om dit in orde brengen.

De veiligheid van de fietser hangt ook mede af van voldoende straatverlichting. In 2023 besliste het gemeentebestuur om de verlichting te doven gedurende de nacht. Vanuit duurzaamheidsoogpunt kunnen we dit als Fietsersbond onderschrijven, maar het kan voor onveilige situaties zorgen voor de fietser die 's nachts op de baan gaat. Meer bepaald kunnen putten in de weg voor onveiligheid zorgen. **Daarom vragen we aan het toekomstig bestuur om tijdig de putten op een degelijke manier te vullen.**

Tot slot zorgt comfortabele fietsinfrastructuur ook voor veiligere situaties. O.a. het gebruikte materiaal voor de fietspaden is een belangrijk element in de comfortabele fietsinfrastructuur. Uit onderzoek is gebleken dat de keuze voor asfalt zorgt voor de meest comfortabele fietspaden.

2. Gedeeld fiets- en voetpad

Een ander vaak voorkomend probleem in Lubbeek zijn de gedeelde fiets- en voetpaden. In de meeste gevallen gaat het eigenlijk om een fietspad, en is er gewoon geen ruimte voorzien voor voetgangers. Zo is er opnieuw op de Gellenberg (bebouwde kom!) géén voetpad voorzien. Dat maakt dat voetgangers en fietsers zich bewegen op dezelfde strook, want beide types weggebruikers zijn hier wel degelijk aanwezig! Op de Gellenberg zijn meerdere bushaltes, waar (zeker voor de schooluren) busreizigers op het fietspad moeten wachten op de bus, bij gebrek aan andere ruimte. Dit maakt het extra gevaarlijk voor de fietser: van de stoep afrijden en zich bevinden in het (vaak drukke) verkeer op deze straat is geen evidentie. Net zoals, omwille van de hoge borduren, terug op het fietspad geraken óók geen sinecure is. Eenzelfde situatie doet zich voor op bijvoorbeeld de Binkomstraat.

Omgekeerd zijn er meerdere plaatsen, zoals Plein, waar enkel een voetpad is voorzien. Kinderen onder de 10 jaar mogen hier op rijden, wat veel veiliger is dan tussen de auto's op plein. Het feit dat ze echter moeten zigzaggen als er voetgangers zijn, haalt die veiligheid meteen weer naar beneden.

Zoals hierboven reeds aangegeven, vragen we aan het toekomstig gemeentebestuur om (binnen de bebouwde kom) iedereen een veilige plek te geven. Is de ruimte er niet, verlaag dan de snelheid naar 30 km/uur, handhaaf deze snelheid, maak van fietspaden voetpaden en laat fietsers (zichtbaar!) op de baan rijden.

3. Fietsers op de baan

Dat brengt ons bij de fietssuggestiestroken. Daar waar fietsers op de baan moeten rijden, moet er niet enkel een aangepaste snelheid zijn van het verkeer, maar ook een verhoogde zichtbaarheid. Hier en daar een fiets op de grond geschilderd, zoals bijvoorbeeld op Heide in Lubbeek dorp, is daarvoor niet voldoende.

Fietssuggestiestroken verhogen de zichtbaarheid en werken voor (de meeste) autobestuurders snelheidsremmend, maar er schuilt ook gevaar in. De fietssuggestiestrook is niet opgenomen in het verkeersreglement en heeft aldus geen juridische basis. Fietsers moeten op de rijbaan zo rechts mogelijk rijden (op 50cm van de rand). Binnen de bebouwde kom zijn 2 naast elkaar rijdende fietsers echter toegelaten en kan het perfect zijn dat de linkse fietser zich buiten de fietssuggestiestrook bevindt. Hoewel dit de correcte plaats van de fietser is, zorgt dit voor verwarring en soms ook frustratie bij de automobilist. We vragen het toekomstige gemeentebestuur om zich, samen met ons, in te zetten op sensibilisering over dit deel van de wegcode.

Een ander gevaar voor fietsers op de baan, en bij uitbreiding ook voor fietsers op fietspaden, zijn parkeerplaatsen aan de rechterzijde van de fietser gelegen.

Zo zijn er aan de bakker in Pellenberg, de Spar in centrum Linden en het PVT in Lubbeek dorp haakse parkeerplaatsen.
Bij vertrek zorgt dit vaak voor gevaarlijke situaties voor de fietsers. Parkeerplaatsen rechts parallel aan het fietspad of de baan, zijn niet enkel gevaarlijk doordat fietsers gekruist moeten worden om deze te bereiken. Ook het probleem van openzwaaiende portieren met serieuze accidenten als gevolg, is gekend.

Ook de plaatsen waar de fietspaden abrupt stoppen en fietsers de rijbaan op moeten, scheppen gevaarlijke situaties. Een voorbeeld hiervan zien we op het einde van de Nachtegalenstraat. Het (zeer degelijke) fietspad eindigt daar zeer plots, en jammer genoeg een stukje voor de fietsstraat. Een visuele overgang mét rugdekking, bijvoorbeeld zoals op de foto hieronder, is in dat soort situaties nodig voor de veiligheid.



We benadrukken dus dat fietsers op de baan wel degelijk extra gevaren met zich meebrengt en vragen het toekomstig gemeentebestuur hier slechts voor te kiezen als de beschikbare ruimte dit niet anders toelaat. Bijkomend moet dan de zichtbaarheid verhoogd worden en risico's op confrontaties met gemotoriseerd verkeer weggewerkt worden.

4. Fietsstraten

Sinds begin 2023 heeft Lubbeek eindelijk een aantal fietsstraten. Wij zijn blij dat deze voorrangsstraten voor fietsers er gekomen zijn, maar willen voor het toekomstige bestuur nog enkele suggesties doen.

- **Maak de keuze voor fietsstraten weldoordacht.** Momenteel is een specifiek stuk van de Dunberg een fietsstraat, maar dit lijkt geen goede keuze: in dit stuk van deze straat kan een auto immers met voldoende afstand en op een veilige manier fietsers voorbij steken.



  Dat is niet het geval in andere stukken van de Dunberg, die géén deel van de fietsstraat werden. Daarmee komen we op het volgende punt.
- **Maak fietsstraten zo lang mogelijk.** Het werkt de verwarring enkel in de hand wanneer fietsstraten zonder logica lijken te starten en/of te stoppen. Hoewel je zou denken dat automobilisten door de beperkte lengte van fietsstraten sneller geneigd zouden zijn om daadwerkelijk achter de fietsers te blijven, lijkt het tegendeel waar.
- **Werk aan sensibilisering rond en controle van de regels in fietsstraten**. Hoewel ze er bij het schrijven van dit memorandum ruim een jaar liggen, worden we als fietsers nog bijna dagelijks ingehaald in deze stukken straat. Dat kan via publicaties en sociale media, maar er bestaan ook borden waar kort en duidelijk wordt getoond wat de regels zijn die in een fietsstraat moeten gerespecteerd worden.
- Niet enkel in de fietsstraten zelf is handhaving nodig. Lubbeek telt een groot aantal smalle straten. Automobilisten mogen fietsers niet voorbij steken als ze geen 1 (in de

bebouwde kom) of 1,5 meter (buiten de bebouwde kom) afstand kunnen nemen Deze wetgeving wordt zeer regelmatig overtreden, waarbij de fietser vaak in een gevaarlijke situatie geduwd wordt, zeker met de steeds breder wordende auto's. **Graag meer aandacht voor bewustmaking van deze regel voor automobilisten en ook controle hierop.**

5. Coherente fietsroutes

De fiets zou -voor wie dat kan- de meest vanzelfsprekende keuze moeten zijn om je binnen Lubbeek te verplaatsen. Daarvoor is het nodig dat mensen vlot van punt A naar B geraken met de fiets, zonder daarbij in de problemen te komen. Ontoegankelijke paden, onveilige oversteken, geen alternatief voor drukke stukken…mogen geen drempel vormen. **Wij vragen het toekomstig gemeentebestuur om werk te maken van logische ononderbroken verbindingen tussen de verschillende deelgemeenten, en zo de keuze voor de fiets te vergemakkelijken.**

Onze suggesties:

- Sint-Bernard – Centrum Lubbeek

Dunberg (gedeeltelijk fietstraat)-St-Annastraat- Broekstraat
Een veilige oversteekplaats aan de Sint-Annastraat is dan een voorwaarde.

- Pellenberg – Centrum Lubbeek

Kortebergstraat – Herendaal – Bollenberg
Omwille van het sluipverkeer is een knip gewenst op Herendaal. Die kan verwijderd worden als de Bollenberg ooit heraangelegd wordt met een veilig fietspad.

- Linden – Pellenberg

Gemeentestraat – Galgenstraat – Oude Baan – Meistraat – Slijkstraat
Bij de 'definitieve' herinrichting dient de gemeente zijn invloed aan te wenden om een veilige oversteekplaats te voorzien aan de Diestsesteenweg.

- Binkom Centrum - Lubbeek

Vlierbeekstraat - Keiberg – Heurbeek
Keiberg is aan een herstel toe. Om te vermijden dat het binnen de kortste keren terug kapot gereden wordt, zou hier een tractorsluis geplaatst kunnen worden. Ook de Heurbeek moet hersteld worden.

Stop fietsdiefstal & veilig fietsparkeren

Maak werk van meer en betere fietsparkeerplaatsen in onze gemeente!

Fietsdiefstal is helaas schering en inslag in Vlaanderen. Om onze inwoners de keuze voor de fiets te laten maken, is het nodig dat ze hun fiets zo veilig mogelijk kunnen achterlaten op hun overstappunt of eindbestemming.

Wat zijn veilige fietsparkeerplaatsen? **Hoge fietsbeugels verdienen de voorkeur.** Een simpel fietsenrek waar je je voorwiel inschuift, zoals het rek aan de bushalte op de rotonde in Lubbeek, is niet enkel onpraktisch, maar ook onvoldoende veilig, omdat je daaraan enkel je voorwiel kan vastmaken. Het risico op diefstal én beschadiging is dan groot.

Hoewel 1,00 m afstand tussen de beugels als standaard aanbeveling geldt, kan overwogen worden om met andere maatvoeringen te werken :
• Een grotere afstand van 1,20 m kan door alle types fietsen gebruikt worden, en zorgt er ook voor dat bijvoorbeeld gezinnen hun fietsen aan elkaar kunnen vastzetten.
• Een fietsbeugel waar de tussenbuis op de hoogte van 0,40 m boven het maaiveld wordt aangebracht maakt het mogelijk dat kinderen zelfstandig hun fiets kunnen afsluiten.

Parkeerplaatsen voor fietsers uitgerust met hoge beugels zijn er in Lubbeek, maar het blijven uitzonderingen. Beugels vinden we op de site van het gemeentehuis aan de bib, zaal Libbeke, aan de politie en het Hoppin-punt op de Staatsbaan. Ook aan de parkeerplaats aan de Victorie in Linden zijn er beugels.
Daarnaast zijn er vooral parkeerplaatsen met lage beugels waar je in het beste geval je wiel kan aan bevestigen: het ontmoetingscentrum in Linden, de sporthal in Pellenberg, zaal Santro, de parkings in centrum Lubbeek, de sporthal in Lubbeek en aan het gemeentehuis.

Er zijn echter ook nog heel wat drukbezochte plaatsen in Lubbeek zonder fietsparkeerplaatsen: aan de kerk in Linden, het ontmoetingscentrum in Pellenberg, de begraafplaats in Lubbeek, de voetbalterreinen in Lubbeek. Ook verschillende bushaltes hebben onvoldoende of onhandige fietsparkeerplaatsen, zoals bijvoorbeeld halte 'In den Haan' op de Tiensesteenweg in Binkom.



Van mental naar modal shift

In het gemeentelijke klimaatactieplan zien we onze gemeente de kaart van duurzame mobiliteit trekken. We lezen 'In 2050 vormen multifunctionele en levendige stads- en dorpskernen de basis van het ruimtelijk beleid *(in Lubbeek, red.)*, met een duurzaam vervoersnetwerk als ruggengraat… We wonen compacter in groene, aangename en leefbare wijken, die te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of met gedeelde duurzame wagens bereikbaar zijn…'

We zagen de afgelopen jaren losse initiatieven, maar zitten op onze honger wat een echt fietsbeleid betreft. Nu en dan werd het fietsgebruik al dan niet direct gepromoot. Zo bestaat er al jarenlang het initiatief 'Kijk ik fiets', waarbij kleuters onder begeleiding leren op 2 wielen fietsen. In 2021 deden de medewerkers van politiezone Lubbeek mee aan De Fietstest, een campagne van de provincie waarbij medewerkers minstens 3 weken lang met de fiets naar het werk gaan. Sinds 2022 kunnen het gemeente- en OCMW-personeel van Lubbeek een fiets leasen. Recent voor het schrijven van dit memorandum wordt in Lubbeek een Fietsbieb opgestart. Mits voldoende vrijwilligers kan zo onder de vleugels van beweging.net een uitleenpunt geopend worden, waar kinderen voor €20 per jaar een fiets kunnen huren.

In 2021 werd de werkgroep Lubbeek Fietst opgericht. Wij waren zeer blij te horen dat deze werkgroep als doel had om van Lubbeek een fietsvriendelijke gemeente te maken en we waren zeer enthousiast om hier aan mee te werken met onze expertise en ons netwerk. Helaas werden wij tot op heden nog nooit bij deze werkgroep betrokken. Ook via de mobiliteitsraad proberen wij ons steentje bij te dragen. Daar zou een meer transparante verslaggeving helpen om burgers betrokken te houden. Waar vroeger gedetailleerde verslagen gemaakt en gepubliceerd werden, stellen wij vast dat het laatste verslag op de website van 2023 dateert en dit slechts in de vorm van agendapunten.

Wanneer we de afgelopen jaren melding wilden maken van of vragen wilden stellen over infrastructuur, kregen we regelmatig het gevoel van het kastje naar de muur gestuurd te worden. Politie verwees naar bestuur en omgekeerd, gemeenteraad naar ambtenarenapparaat en omgekeerd, de ene schepen naar de andere…steeds was iemand anders verantwoordelijk voor beslissing en/of uitvoering. Een eenduidig, transparant en betrouwbaar aanspreekpunt voor alles wat met fietsen te maken heeft, zou in de toekomstige bestuursperiode een groot verschil kunnen betekenen.

Wij roepen het toekomstige gemeentebestuur op om extra in te zetten op sensibilisering en promotie van fietsgebruik, ingekapseld in een vooruitstrevend fietsbeleid. Wij, Fietsersbond Lubbeek, zullen daar met veel plezier aan meewerken. **We vragen dan ook om meer participatie en vlottere communicatie tussen ons en het bestuur, en bij uitbreiding alle fietsende burgers.**

Fietspendelen belonen

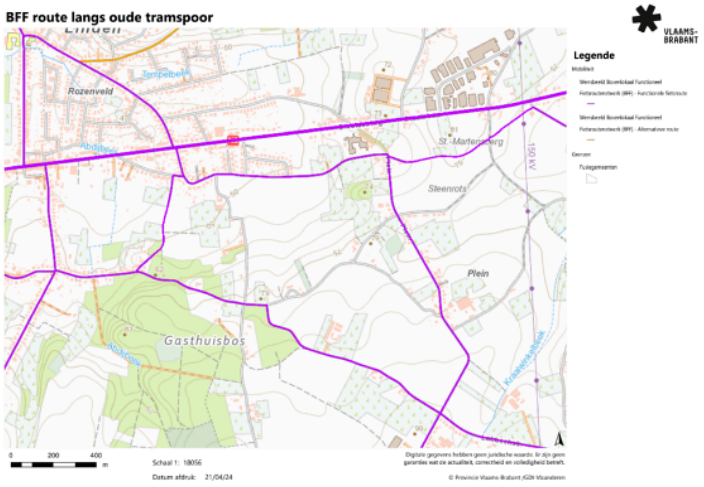
Lubbeek heeft een interessante ligging tussen de steden Leuven, Aarschot en Tienen, maar bijvoorbeeld ook het industrieterrein van Haasrode ligt niet veraf. Veel mensen pendelen hier dagelijks naartoe voor hun werk. Helaas gebeurt dit nog erg vaak met de auto en slibben de verbindingswegen bijgevolg compleet dicht, omliggende wijken kreunen onder het sluipverkeer. Nochtans kan de (elektrische) fiets hier een prima alternatief vormen, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer.

Begin 2024 kreeg Lubbeek een eerste Hoppinpunt op de Staatsbaan aan het Dienstencentrum De Sleutel. Zo'n Hoppinpunten moeten zorgen voor een vlotte mobiliteit, waarbij je kan overstappen van het ene op het andere vervoersmiddel. Je kan je fiets veilig stallen aan de hoge beugels (helaas niet overdekt) en verder het openbaar vervoer richting Leuven, Tienen of Diest gebruiken.

Wie vanuit Lubbeek helemaal tot Leuven wil fietsen heeft de keuze tussen het (voor een groot deel niet afgescheiden) fietspad op de Staatsbaan of via lokale wegen kronkelend via een omweg 'binnendoor'. In het verleden hebben wij verschillende keren een alternatief traject langs het oude tramspoor voorgesteld. We waren dan ook aangenaam verrast met het nieuws dat er bij de keuze van de doorloopfietsroute, als alternatief voor de fietssnelweg F9, in het Mobiliteitsplan Vervoerregio Leuven gekozen wordt voor diezelfde route.

Belang van parallelwegen aan de Staatsbaan

Om deze route te realiseren is een 'verharding' nodig in de oude bedding van het tramspoor en dan via de Oude Baan naar een aan te leggen fietspad in de Wolvenstraat. Met de aankoop van de vijvers langs de Staatsbaan in 2023 zou deze route zelfs nog een stuk uitgebreid kunnen worden tot aan het Dievenhof. Op die manier krijgen fietsers uit Lubbeek een verbinding vanaf de Gellenberg tot aan de Zavelstraat en zo via de Jan Vrankxpad naar Leuven.



De ontbrekende stukken op het grondgebied van Lubbeek kunnen tot 90% gesubsidieerd worden door het Fietsfonds, mits de fietsinfrastructuur voldoet aan een aantal normen rond comfort, breedte en inrichting.

Wij vragen het toekomstige gemeentebestuur om mee deze vlotte fietsverbinding tot stand te brengen, daarbij te kiezen voor comfortabel infrastructuur en zo fietsers een veilig traject naar Leuven te bezorgen!

Meten geeft rijkere fietsdata

In 2020 werd in Lubbeek het 'Telraamproject' gestart. Het Telraam toestel scant voortdurend de straat vanuit het raam van een burger en biedt cruciale gegevens over verschillende vervoerswijzen, waaronder gemotoriseerde voertuigen, fietsers, voetgangers en meer. Telraam is zo een manier om samen met burgers multimodale verkeersgegevens te verzamelen. In 2023 werd dit project nog uitgebreid met nieuwe meetpunten. Deze meetdata zijn vrij toegankelijk voor iedereen.

Eind 2022 werd aanvullend gestart met een 'Digital Twin' te creëren. Letterlijk een digitale kopie van (de verkeersstromen) in Lubbeek. Via de digitale twin-technologie, die onder andere gebruik maakt van de data uit de telramen, wordt de werkelijkheid nagebouwd.

Het project heeft meerdere doelen, horen we. De impact van wegenwerken op verkeersstromen in kaart te brengen, sluipverkeer onderzoeken en ook 'de fietsverkeersveiligheid verhogen'. Zo werd de tool zelfs al genomineerd voor een prijs voor verkeersveiligheid. Het blijft natuurlijk een theoretisch model, waarbij ook de verkeersveiligheid enkel gesimuleerd wordt. Als in de praktijk de maximumsnelheid of een inhaalverbod genegeerd wordt, is dat nog steeds nefast voor de daadwerkelijke veiligheid. Handhaving blijft dus nog steeds nodig.

Het zou ook fijn zijn als verenigingen zoals wij in de toekomst samen met de mobiliteitsdienst de effecten van onze voorstellen met de Digital Twin kunnen simuleren. Bij het schrijven van dit memorandum zijn wij nog steeds in volle verwachting van echte concrete resultaten van dit project. De Digital Twin wordt nu al anderhalf jaar aangehaald op allerhande vergaderingen als dé tool die in de toekomst de mobiliteit in Lubbeek drastisch zal verbeteren. Uiteraard kijken wij daar mee naar uit, maar het mag geen excuus zijn om broodnodige en dringende veranderingen in het hier en nu aan te pakken.

Wij vragen het toekomstig gemeentebestuur om optimaal van deze rijke data gebruik te maken om zo tot daadwerkelijke investeringen in infrastructuur en handhaving te komen, die de veiligheid van fietsers voelbaar verhogen.