

DOSSIER 2015 LEIREKENSROUTE



Dit dossier is een realisatie van de Fietsersbond, Leireken vzw en de Koepel van Verkeersplatforms.
Realisatie: 22-04-2015.

Inhoudstafel

Inleiding	5
Historiek van Leirekensroute	6
Het belang van Leirekensroute	7
Huidige problematiek	8
Uitwerking dossier en begeleiding werkgroep	9
Een technisch onderzoek	10
De oversteekplaatsen	13
Een heraanleg van de route...?!	14
De doortrekking van Leirekensroute	15
Het comfort van Leirekensroute	20
Het onderhoud van Leirekensroute	21
Nieuwe ontwikkelingen	22
Toeristisch denken	24
Samenwerking binnen een breed draagvlak	25
Samenvatting van deelaspecten en actieterreinen	27
Financiering	29
Verdere aanpak en timing	30
Tenslotte	31
Bijlage 1: Het rapport van de Fietsersbond	32
Bijlage 2: De oversteekplaatsen	32
Bijlage 3: De nieuwe ontwikkelingen	33
Bijlage 4: Lijst met de toeristische actoren	37
Bijlage 5:	38

Uit de beleidsnota van Vlaams Minister Ben Weyts:

“Ik blijf investeren in goed onderhouden en geëxploiteerde netwerken zodat deze optimaal kunnen functioneren.

...

Investerings in structureel onderhoud worden gecombineerd met ingrepen ter bevordering van de leesbaarheid van de weg, de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de (her)aanleg van fietspaden.

...

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk wordt verder uitgebouwd: dit doe ik in samenwerking met de gemeentebesturen en de provinciale besturen.

Bijkomend kies ik strategisch voor de uitbouw van fietssnelwegen of fietsostrades in congestiegevoelige regio's.”

Inleiding

Leirekensroute is een gekend en geliefd fiets- en wandelpad doorheen Steenhuffel, Merchtem, Opwijk en Aalst.

Het maakt deel uit van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Niet onlogisch dat heel wat mensen hoge verwachtingen stellen aan het gebruik van deze route.

Bovendien is het een hele tijd geleden dat de route nog eens helemaal werd geëvalueerd vanuit diverse invalshoeken.

Er is niet alleen het verkeersveilig aspect, er zijn ook het comfort en de bijhorende infrastructuur en de verschillende randmogelijkheden zoals ondermeer op toeristisch vlak.

Als onderdeel van een groter netwerk moet Leirekensroute maximale mogelijkheden bieden voor intens en efficiënt gebruik.

Tijd dus om in actie te schieten...!

En niet alleen om een inventarisatie op te maken van de uitgebreide problematiek van Leirekensroute, maar ook om een totaalaanpak te realiseren om deze route nog meer en beter te promoten zowel voor alle doelgroepen, als voor alle deelaspecten.

Dit dossier wilt daartoe een belangrijke bijdrage leveren.

Samen met zoveel mogelijke partners willen we van Leirekensroute een gewaardeerd en kwaliteitsvol streekproduct maken met tal van mogelijkheden.

Intense samenwerking en een professionele aanpak zijn daarbij noodzakelijk.

Met de beperkte voorbereidende werkgroep willen we een brede samenwerking opzetten over alle grenzen heen.

We willen daarbij niets aan het toeval overlaten en een kwaliteitsvol dossier opmaken dat in al zijn deelaspecten en in zijn globale visie voldoet aan maximale eisen en meest haalbare realisaties.

Het is duidelijk dat deze aanpak een win-winsituatie is voor alle deelnemers.

De kwaliteit van de Openbare Ruimte is vandaag een belangrijk gegeven en niet meer weg te denken in een zelfbewuste omgeving en in een vooruitstrevende samenleving.

Tot slot is het aangenaam dit rapport te kunnen realiseren in een jaar waar er volop reden is tot feesten: Vzw Leireken bestaat in 2015 immers 30 jaar.

Als er één organisatie is die Leirekensroute diep in zijn hart draagt dan is het zeker en vast de vzw Leireken.

In samenwerking met de gemeentebesturen, de provincie en andere organisaties werden jaar na jaar boeiende initiatieven genomen om het gebruik van deze route te stimuleren.

Op die weg willen we nu een stap verder zetten.

Na 37 jaar fiets- en wandelroute zijn we van mening dat Leirekensroute aan een update toe is.

Laten we daar met zijn allen samen werk van maken...!



Historiek Leirekensroute

Het fiets en wandelpad ligt op de oude spoorwegbedding tussen Aalst en Londerzeel: hetzij een traject van zowat 20 km.

De oorspronkelijke spoorlijn 61 was een verbinding voor goederenverkeer tussen Douai en Antwerpen. Al vlug werd echter duidelijk dat het goederentransport niet aan de verwachtingen beantwoordde, zodat het spoor dan maar gebruikt werd voor personenvervoer.

Op 4 oktober 1952 werd het buiten dienst gesteld.

En mocht er niet een zeker militair belang aan toegeschreven zijn, dan was ze al in 1914 uit de treingidsen verdwenen.

Tussen Opwijk en Aalst bleef aanvankelijk nog een ochtend - en een avondtrein behouden, die in 1962 echter werd afgeschaft.

Het was verkeersminister Jos Chabert die eerder het plan gelanceerd had om op beddingen van afgedankte spoorwegen fietspaden aan te leggen.

Jarenlang bleef de spoorweg er verlaten bijliggen tot in 1978 het gedeelte tussen Londerzeel en Opwijk werd omgevormd tot een fiets- en wandelpad: de Leirekensroute.

De naam zou verwijzen naar het verdwenen stoomtreintje dat in de volksmond "Leireken" was gedoopt, waarschijnlijk refererend naar één van de machinisten die Valère heette.

Langsheen de door fietsers en wandelaars druk gebruikte route zijn nog twee stations bewaard gebleven en tevens gerestaureerd, zodat het aangenaam verpozen is voor de recreant.

En zelfs nu verwijzen nog talloze plaats- en andere namen tussen Aalst en Willebroek, naar een illuster en nog niet helemaal vergeten verleden.

Om maar een paar voorbeelden te noemen:

In Opwijk: Studentenclub Moeder Leireken en Leireken, bio-bier nv Guldenboot

In Peizegem: Wandelclub de Leirekensstappers, Volksdansgroep Leireken, Straatnaam Leireken, Afspanning Leireken en Frituur Leireken

In Steenhuffel: vzw Leireken, Valeiriaan, Val and the Leirians en Straatnaam Leireken.

Ramsdonk: Straatnaam Leireke. Wandelpad Leirekensroute en Leirekensdomein, hondendressuur.

In de zoekmachines vind je 4.960 resultaten.



1951: de 96.017 staat in Aalst klaar om te vertrekken naar Londerzeel.

Het belang van Leirekensroute

Het traject Londerzeel Aalst is 19 km lang en is een geliefd fiets- en wandelpad.

Het belang van Leirekensroute is groot.

Niet alleen betekent de route een efficiënte verbinding tussen de gemeenten Londerzeel, Merchtem, Opwijk en Aalst, maar is het een belangrijke schakel zowel functioneel als recreatief.

Bovendien maakt Leirekensroute zowel deel uit van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk als van het Bovenlokaal Recreatief Fietsrouten netwerk.

Functioneel wordt de route voldoende gebruikt voor woon-werkverkeer en ook in grote mate voor woon-schoolverkeer.

Niet alleen voor de betrokken gemeenten maar ook voor de aangrenzende gemeenten.

De kruising of aansluiting met andere routes moet dit functioneel karakter nog bewerkstelligen.

Recreatief is de route een absolute topper.

Bovendien maakt ze deel uit van de fietsroute naar Compostella: een niet onbelangrijk gegeven...!

De route is omwille van het recreatief belang ook volledig bewegwijzerd.

Ook het toeristisch belang van Leirekensroute mag niet onderschat worden en meer zelfs: het dient in de toekomst meer benadrukt te worden.

Zoals verder zal blijken ligt hier nog een ongekende uitdaging te wachten.

Het is aan ons om een totaalbeeld te scheppen van Leirekensroute inclusief de secundaire aspecten zoals de toeristische meerwaarde.

Tot slot is de route in elke gemeente onderdeel van het netwerk van Trage Wegen en wordt aldus een lokaal en bovenlokaal netwerk gerealiseerd die de vlotte bereikbaarheid te voet of met de fiets moet garanderen.

In dit netwerk dient nagegaan te worden hoe missing links kunnen bijdragen tot een efficiënt totaalsysteem van knooppunten.

Een globale benadering van de problematiek van Leirekensroute en de gefaseerde realisatie van een totaalplan zal de fietsroute zowel op functioneel en recreatief vlak, als op economisch en toeristisch niveau nog verder sterk doen toenemen.

LEIREKEN



Huidige problematiek

De bedoeling van de werkgroep is te werken rond de verdere aanpak van Leirekensroute rond verschillende deelaspecten.

Het gaat dan ondermeer over volgende punten:

1. We willen vooreerst iets doen aan de eenvormigheid van de oversteekplaatsen.
Nu zijn deze niet alleen nogal verschillend, maar op sommige plaatsen ook echt gevaarlijk...
2. De breedte van Leirekensroute is te smal voor toeristische hoogdagen of prachtige zomerdagen.
3. De doortrekking op termijn van Leirekensroute naar Londerzeel en Kapelle o/d Bos.
4. Op sommige stukken zou verlichting (op zonne-energie) wenselijk zijn zodat de route ook in de winter en 's avonds kan gebruikt worden, ondermeer voor veilige schoolroute en veilige route woon-werkverkeer.
5. Betere afspraken rond het onderhoud en de toestand van de route na passage van tractoren, zeker bij slecht weer.
Sommige stukken liggen er dan vol modder bij...

Afhankelijk van het verdere verloop van het dossier laten we alleszins de mogelijkheid open aanvullende secundaire problemen toe te voegen aan deze 5 prioriteiten.

We denken daarbij ondermeer aan het toeristisch denken in de omgeving van de route, aan de kwaliteit van de omgeving zoals degelijk uitgeruste rustplaatsen en infoborden, aan afvalbeheer, aan de groenomgeving en aan een winterplan.

Het is duidelijk dat we een totaalvisie en een totaalaanpak willen realiseren voor Leirekensroute.

Een aanpak en visie die permanent moet opgevolgd en indien nodig bijgestuurd moet worden.

Dat kan via een doorgedreven samenwerking en de hulp van deskundige begeleiding.

Via deze formule moet het voor iedereen duidelijk zijn dat voor alle mogelijke invalshoeken dat een dergelijk dossier een win-winsituatie is.



Uitwerking dossier en begeleiding werkgroep

De problematiek van Leirekensroute is reeds meermaals onderwerp geweest van discussie op verschillende plaatsen.
Ook vanuit de gebruikerskant komen regelmatig meldingen binnen of worden er klachten geformuleerd.

In 2009 ter voorbereiding van 25 jaar vzw Leireken was er al een eerste poging om rond de volledige problematiek van Leirekensroute na te denken.
Het bleek toen al dat dergelijke aanpak veel meer tijd en energie zou kosten dan aanvankelijk gepland.
Daardoor beperkte de toenmalige werkgroep zich tot het aanpassen van randinfrastructuur, nieuwe infoborden en een aantal aanvullende maatregelen.
Het leidde tot een grote heropening van Leirekensroute die in Steenhuffel, Merchtem en Opwijk gepaard ging met feestelijke activiteiten.

In 2014 hebben een aantal actoren elkaar terug gevonden om opnieuw het dossier op tafel te leggen en deze keer de volledige problematiek in kaart te brengen en op alle vlakken naar oplossingen te zoeken zowel op korte termijn als op lange termijn, zowel wat betreft de route zelf, als wat betreft de rechtstreekse omgeving.
Er werd halfweg 2014 een werkgroep opgericht bestaande uit de vzw Leireken, de Koepel van Verkeersplatforms, de Fietsersbond en De Brabantse Kouters.
Deze laatste tot en met 31 maart 2015, vermits de vzw Brabantse Kouters sinds 1 april 2015 in ontbinding is en vanaf die datum geen tewerkstelling meer kent.

De bedoeling is vrij duidelijk: behalve het inventariseren van de problematiek van Leirekensroute en het samenbrengen van alle actoren willen we in een eerste fase al een voorbereidend dossier opstellen en een deel van het denk- en zoekwerk op ons nemen.
We willen met de werkgroep in een tweede fase de coördinatie en de organisatorische aanpak verder begeleiden.

Op korte termijn brengen we alle rechtstreekse actoren bij elkaar om na te gaan of een consensus kan bereikt worden over de verdere aanpak en het verdere engagement van alle deelnemers.
In een volgende stap zullen ook de onrechtstreekse actoren betrokken worden, zodat een totaalaanpak mogelijk wordt.



Een technisch onderzoek

De meetfiets van de Fietsersbond

We willen met het onderzoek en het vergaren van de nodige informatie niets aan het toeval overlaten. Daarom hebben we ook professionele hulp ingeschakeld: de Fietsersbond beschikt immers over een meetfiets die alle nodige parameters in kaart brengt en zowel op deeltracés als op het totaal van de route de juiste resultaten formuleert, voorzien van de juiste aanbevelingen.

Het werken met de meetfiets berust op een professionele aanpak en is ook technisch voorzien van de nodige geavanceerde technologie, zodat de resultaten voor de volle honderd procent betrouwbaar, representatief en wetenschappelijk zijn onderbouwd.

Daaromtrent zijn ook de nodige afspraken met de Vlaamse Overheid die de resultaten van deze meetfiets en de daaruit volgende conclusies ook volledig erkent.

Omdat we met de werkgroep al zoveel mogelijk voorbereidend werk willen leveren en binnen een globale, maar vooral professionele context voorstellen willen formuleren, werd aan de Fietsersbond gevraagd het onderzoek met de meetfiets al op te starten en de resultaten en aanbevelingen in dit rapport weer te geven.

De nodige financiële kost werd door de vzw Leireken geprefinancierd: het is evenwel de bedoeling deze kost terug te recupereren vanuit de verschillende rechtstreekse en onrechtstreekse deelnemers aan het project.

Het volledige rapport wordt apart toegevoegd aan dit dossier en maakt er dusdanig ook deel van uit.

We beperken ons hier tot de belangrijkste resultaten.

In een apart document zullen we de deelresultaten en de globale scores verder analyseren en de aanbevelingen verder trachten te concretiseren.

Maar nu al blijkt dat de rode draad doorheen het hele verhaal dat de route dringend aan een update toe is, zeker als men Leirekensroute zoveel als mogelijk wilt beschouwen als een fietssnelweg.

De inhoud van de audit

Met het ‘Rapport Audit Leirekensroute’ uitgevoerd door de meetfiets van de Fietsersbond beschikt iedereen over objectieve gegevens over de toestand van Leirekensroute.

Dit rapport heeft vier delen:

1. Het beschrijft de wijze waarop de audit is gebeurd: blz. 4 tot 14
2. Het analyseert en bespreekt uitvoerig de resultaten: blz. 15 tot 41
3. Het geeft concrete aanbevelingen om te komen tot een verbetering van de kwaliteit van de route: blz. 42 tot 51
4. Het geeft ook aan hoe de webapplicatie kan geconsulteerd worden.
Alle detailresultaten van de audit zijn immers beschikbaar via de webapplicatie “structureel beheer fietsinfrastructuur” met volgende link:
<http://vps37.futureweb.be:8080/apex/f?p=221:1:0::::>

Tijdens de audit werd voornamelijk onderzoek gedaan voor de hele route naar:

1. Het type oppervlakteverharding en het daaraan gekoppelde trillingscomfort.
2. Acute veiligheids- en comfortpunten: bv. boomwortels, gevaarlijke vernauwingen.

Voor de fietspad- en fietsweggedeelten werd daarnaast bijkomend onderzoek gedaan naar:

3. De breedte van de fietsinfrastructuur en de positionering er van.
4. De kruisingen van fietspaden en fietswegen met rijwegen: het type kruising.
5. Voor fietspaden parallel gelegen aan rijwegen: de afscheiding rijweg-fietspad.

Voor de gemengd verkeerdeelton werd bijkomend onderzoek gedaan naar:

6. Het type tracé en de geschiktheid er van voor fietsers op basis van het wegprofiel en de wegbreedte, de effectieve verkeersintensiteit (normaal en tijdens piekuren).

Deze werkwijze die per deelgebied nog andere belangrijke gegevens bevatten wordt uitvoerig beschreven in het rapport van bladzijde 4 tot 14.

De metingen van de diverse parameters gebeurden met een data verwerking van 12,5m tracé.

Een greep uit de resultaten

De algemene resultaten van de audit: blz. 15 tot 18

De resultaten van de audit worden globaal voor de ganse route en per gemeente in detail bekeken. Ze worden enerzijds bekeken als gewoon fietspad-fietsweg en anderzijds wat indien Leirekensroute wel aanzien-geëvalueerd wordt als fietssnelweg.

- De ouderdom van de infrastructuur is voor 67 % ouder dan 20 jaar en hiervan is 43 % meer dan 30 jaar.
Een audit na zoveel jaar is verantwoord, rekening houdend met de evoluties van de mobiliteit, de recreatie en het toerisme van de laatste decennia.
- Leirekensroute met zijn 19.867,6 meter heeft als grootste troef dat het voor 86 % een gescheiden bedding heeft: score 9,77-10.
Gezien zijn lengte en zijn landschappelijke inplanting geeft deze troef de route een uniek karakter en de beleving hiervan wordt door de gebruikers sterk gewaardeerd.
De score van de meting wordt berekend op drie parameters en door deze hoge score voor afscheiding krijgen de twee andere parameters een facelift opwaarts.
Het is dus goed te weten dat zonder deze factor de andere paramaters duidelijk niet zo goed zijn.
- Het trillingscomfort voor de ganse route fietspad-fietsweg met een score van 5,47-10 haalt de comfortscore niet.
Ter info: vanaf 7,5 tot 8-10 is het comfortabel maar slechts 19 % van de ganse route haalt die score .
In detail gaat de score van -0,5 op10 tot 9 op 10.
- Wat betreft het breedtecomfort: de vereiste minimumscore als fietspad-fietsweg in tweerichting is 7,5-10 voor 200 cm. en 10-10 voor 250 cm.
Voor een fietssnelweg is dit 7,5-10 voor 300 cm. en 10-10 voor 400 cm.
Als gewoon fietspad-fietsweg varieert de score voor Leirekensroute van 5,5-10 tot 10-10 maar er zijn ook plaatsen waar de route door bermbegroeiing, vuil en beschadiging van de zijkanten een zeer lage score haalt.
Als de route als fietssnelweg wordt geëvalueerd voldoet de breedte helemaal niet met 4,96-10.

De detailscores per gemeente: blz. 18-42

Het rapport geeft per gemeente een uitvoerig relaas van de metingen en brengt de resultaten van de parameters afscheiding, trillingscomfort en breedtecomfort visueel over op een kaart .
Tijdens de meting worden een aantal knelpunten en bijpassende aanbevelingen gedaan zodat deze direct gelinkt kunnen worden.

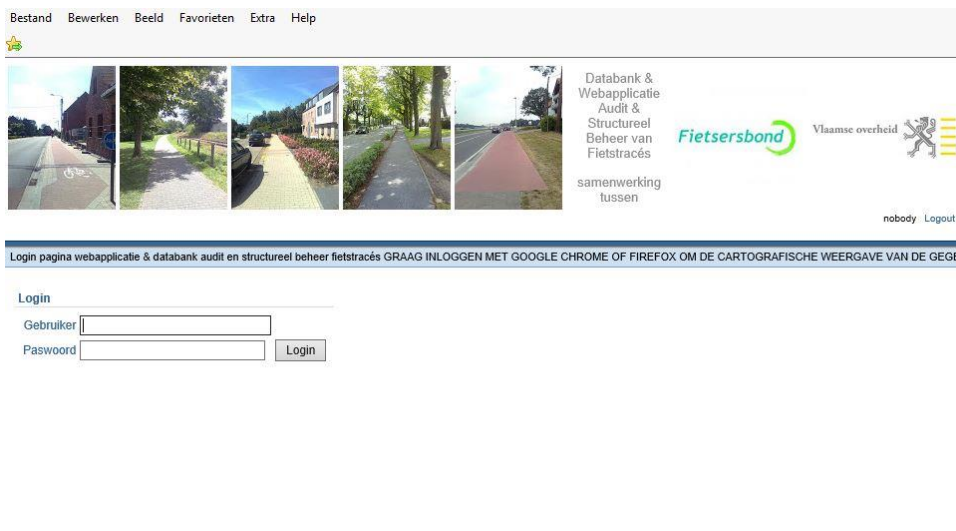
Een nog meer gedetailleerde meting is via de webapplicatie te raadplegen: zie het voorbeeld op blz. 25.
Naast het meetresultaat van de verschillende gemeenten wordt er nog een algemene beschouwing van de kenmerken van de asfaltzones gegeven en een analyse van de kruisingen: zie blz. 38 tot 41.

Aanbevelingen: blz. 42-47

De werkljsten zijn concrete actiepunten over de totale route die een aanpak vereisen .
Zij behandelen volgende aspecten: snelheidszones, ontbrekende of foutieve verkeersborden, markeringen, verbetering van kruisingen, vuil en te verwijderende begroeiing.
De algemene aanbevelingen rond structurele verbetering van Leirekensroute geven advies naar duurzaamheid bij uitvoering van de werken en heraanleg.
Vervolgens zijn er de aandachtspunten die de kwaliteit van de route bepalen en moeten verbeteren.
Tenslotte wordt een algemene aanbeveling rond materiaalkeuze en aanbevelingen over de wijze van uitvoering weergegeven.

De consultatie van de webapplicatie: blz. 47 tot 51

Op de webapplicatie is een overzicht beschikbaar in een nog meer gedetailleerde versie beschikbaar, evenals een handleiding.
Gebruikersnamen en paswoorden zijn beschikbaar.



Provinciale metingen

Naast de metingen van de Fietzersbond wensen we ook beroep te doen op de tellingen van de Provincie Vlaams Brabant.

Uit het overleg met de provincie is gebleken dat daartoe mogelijkheden beschikbaar zijn.
De provincie zal in 2015 (via een samenwerking van de Dienst Toerisme en de Dienst Mobiliteit) enkele vaste fietstellers plaatsen op het fietsroutenetwerk Groene Gordel.
De Leirekensroute is opgenomen in de lijst met interessante locaties.

Er zal in het voorjaar een proefmeting gebeuren tussen de knooppunten 21 en 61.

Wanneer er voldoende fietsverkeer gemeten wordt kan er in het najaar een vaste fietsteller geplaatst worden.

Het knooppunt 21 bevindt zich op de route ter hoogte van de Peisegemstraat en het knooppunt 61 bevindt zich ter hoogte van Leireken.

Mits akkoord van de gedeputeerde en de betrokken gemeenten kan er een telproject uitgevoerd worden op het volledige verloop van de route om de fietsbewegingen op de as Aalst tot Mechelen in kaart te brengen.

Een samenwerking met de andere provincies is dan ook aangewezen.

De oversteekplaatsen

Misschien wel de belangrijkste prioriteit in het Leirekensroute Dossier 2015 is de situatie van de verschillende oversteekplaatsen.

We stellen vast dat op dit moment de situatie verschilt niet alleen op het geheel van de route, maar ook binnen elke gemeente.

De verkeersveiligheid van oversteekplaatsen en kruisingen heeft te maken met tal van aspecten: de inrichting, de voorrangsregels, de aangebrachte signalisatie, de zichtbaarheid zowel overdag als tijdens de avond of de nacht, de afwezigheid van een aangepaste verlichting, het snelheidsregime en dergelijke.

Ook de audit van de Fietzersbond geeft duidelijk aan dat hieromtrent nog heel wat werk aan de winkel is. Het is de bedoeling om in de toekomst te gaan naar een eenvormige inrichting van alle oversteekplaatsen op een manier die de veiligheid kan garanderen én van fietser én van automobilist.

Voor wat betreft de inrichting willen we ons laten bijstaan door deskundigen, voor wat betreft de nodige signalisatie zullen we een overleg plannen met de verschillende betrokken politiezones.

Wanneer blijkt dat een volledig eenvormige inrichting om diverse redenen niet mogelijk is, streven we toch naar een zeer minimaal aantal mogelijkheden.

De herkenbaarheid en de veiligheid moeten hoe dan ook gegarandeerd worden.

Op dit moment zijn we volop bezig alle oversteekplaatsen te inventariseren: via een invulfiche duiden we de belangrijkste kenmerken aan zowel vanuit de situatie van diegene die de route gebruikt als vanuit de situatie van diegene die de route kruist.

Vanuit beide situaties wordt een foto toegevoegd ter illustratie.

Het totaaloverzicht van deze inventarisatie zal als bijlage toegevoegd worden bij dit dossier.

Kruispunt nr: 11	Grondgebied : Opwijk	Kruisende straten: Leireken/Doortstraat	
Fietser: Londerzeel – Aalst :		A41 OVERWEG MET SLAGBOMEN Niets wel wegwijzer Leirekensroute	
Auto: richting weg van het centrum		Opgelet fietsers	
Fietser: aalst – Londerzeel :		A 41 OVERWEG MET SLAGBOMEN	
Auto: richting centrum		A13 Uitholling overdwars of ezelsrug	
opmerkingen			
Is deze kruising veilig	Heel veilig	veilig	onveilig
	Heel onveilig	Geen oversteek markering op het wegdek	

Bewegwijzering:	Bewegwijzering richting : Aalst en Londerzeel ontbreken	Fietsknooppunten borden: ok
-----------------	--	-----------------------------



Een heraanleg van de route...?!

Als we met alle actoren van Leirekensroute een ambitieus dossier willen uitwerken voor de toekomst van deze route dan moeten we uitgaan van maximale kwaliteitsnormen wat betreft de aanleg van deze fietsweg.

Een groot gedeelte van de route is meer dan 33 jaar oud en vertoont grote slijtage door verschillende redenen.

De breedte van de fietsweg is op drukke momenten te smal voor een vlotte kruising met fietsers of voetgangers uit de tegenovergestelde richting.

Bovendien voldoet de route niet aan de normen uit het Fietsvademecum.

Een belangrijk punt is dat we met de werkgroep opteren voor de erkenning van een fietssnelweg tussen Aalst en Mechelen via deze route.

Daartoe moeten de nodige politieke contacten gelegd worden.

Deze fietssnelweg zou een belangrijke verknoping kunnen vormen met de gevraagde fietssnelweg Dendermonde naar Brussel, die nu slechts deels deze erkenning heeft over het gedeelte Oma-B.

Beide fietssnelwegen vullen ook een ontbrekende schakel in onze regio.

Rekening houdend met de ambitie van een fietssnelweg dient op termijn en in een gefaseerde uitvoering de breedte bepaald te worden op 4 meter.

Enkel waar het niet anders kan omwille van technische aspecten, recent aangelegd deeltracé of om te hoog oplopende financiële redenen (bv. omwille van onteigeningen) kan hiervan in zeer beperkte mate afgeweken worden.

Een minimumbreedte van 3 meter is echter onontbeerlijk.

Wat de inrichting betreft van de route en wat betreft de ondergrond kan verwezen worden naar de audit van de Fietsersbond.

Een aanleg met boordstenen is essentieel.

Samen met het verbreden van de fietsweg moet ook de beplanting van de zijbermen aangepast worden.

Zoals ook gesteld werd in de audit dient een deel van de huidige beplanting verwijderd te worden en vervangen te worden door bomen of struiken die niet in de breedte, doch in de diepte wortelen op voldoende afstand.



De doortrekking van Leirekensroute

Waarom een doortrekking...?!

Een laatste stukje van de treinbedding ligt in Londerzeel nog ongeschonden te wachten op aansluiting. De doortrekking van Leirekensroute op de originele bedding is altijd een ultieme verzuchting geweest. Vandaag zijn er een aantal tendensen die de overweging van een doortrekking zuurstof geven.

1. Het bovenlokaal fietspad langs de spoorlijn Dendermonde-Mechelen kan op de Moorhoek verbonden worden met Leirekensroute via zijn originele bedding.
De uitbouw van een fietsnetwerk is in wording en de doortrekking creëert in één klap een geweldige meerwaarde.
2. Een volledig gescheiden en comfortabel fietsnetwerk is een essentieel element in een regionaal en plaatselijk mobiliteitsplan.
Men wil het mobiliteitsprobleem oplossen door meer mensen op de fiets te krijgen voor korte verplaatsingen dit zal alleen lukken als men deze slagaders rechtstreeks met elkaar verbindt.
Dit geeft de fietser de mogelijkheid om op een veilige wijze zijn verplaatsingen functioneel of recreatief te plannen.
3. In een Vlaanderen dat zich opwerpt als het logistieke centrum is een volledig gescheiden fietspad vandaag geen luxe maar een noodzaak.
4. De doortrekking maakt een rechtstreekse en snelle aansluiting op het openbaar vervoer mogelijk zowel voor trein en bus als (in de toekomst) voor tram.
5. Een vloeiend fietsnetwerk werkt als een magneet op het fietstoerisme.
Het recreatief fietsen kiest voor trajecten op een volledig gescheiden bedding.
Vandaar het succes van de jaagpaden langs onze rivieren.
6. Niet alleen de snelheid en de veiligheid maar ook de rust en de eigen ruimte motiveren de fietser zowel bij het functioneel als het recreatief gebruik.
Verschillende studies wijzen uit dat er een exponentiële groei is van de doelgroep als men de ruimte hiervoor vergroot.
Meer ruimte in de vorm van een fietsnetwerk heeft zeker een effect op de totale mobiliteit omdat men zowel het comfort als de snelheid en de kwaliteit van de verplaatsing vergroot.
7. Dit alles vraagt politieke moed.
Moed om de optie van de doortrekking op de agenda te zetten, wat tot vandaag nooit gebeurd is.
Tevens vraagt dit politieke creativiteit om de realisatie niet alleen via gemeentelijke middelen maar ook via diverse kanalen van hogere overheden te realiseren.
Meer dan ooit is politieke creativiteit een noodzaak in tijde van budgettaire discipline.
Toch zien we op veel plaatsen in Vlaanderen en ook in eigen streek, dat er op dit vlak nog veel mogelijk is en ook effectief gerealiseerd wordt.

Ook van Londerzeel naar Mechelen...

Als we spreken van een doortrekking van Leirekensroute dan denken we niet alleen aan de heraanleg van de route vanaf de Watermolenstraat te Londerzeel tot aan het station te Londerzeel.
Het is de bedoeling een nonstopfietsweg te realiseren van Aalst tot Mechelen en dit liefst onder het statuut van een fietssnelweg.

Uiteraard houdt dit verschillende consequenties in.

Zeker wat betreft diverse parameters zoals de veiligheid, het comfort, de breedte, de kwaliteit van de ondergrond, de groenomgeving en het onderhoud.

Dit betekent dat over het hele traject moet nagegaan worden wat de praktische en financiële mogelijkheden zijn.

Deze doortrekking moet ook verder besproken worden met de gemeente Kapelle o-d Bos en de stad Mechelen en de Provincie Antwerpen.

De doortrekking concreet...

We kunnen het tracé opsplitsen in verschillende deeltracés:

1. Het tracé vanaf de Watermolenstraat via de Moorhoek tot aan de aansluiting met het bestaande fietspad naast de spoorweg en het station van Londerzeel.
2. Het tracé vanaf het station van Londerzeel tot aan de smalle brug in Ramsdonk ter hoogte van de Stuiverstraat en de Londerzeelseweg.
3. Het tracé vanaf de smalle brug in Ramsdonk tot aan het station in Kapelle o-d Bos.
4. Het tracé vanaf het station in Kapelle o-d Bos tot in Hombeek.
5. Het tracé van Hombeek tot Mechelen Centrum.

Zoals reeds hoger geformuleerd denken we hierbij aan het opnemen in de lijst van aan te leggen fietssnelwegen van een fietssnelweg Aalst tot Mechelen.

De kruising met de Oma-route (waarbij er ook de vraag is voor een fietssnelweg Dendermonde-Brussel) is een belangrijk gegeven en biedt heel wat perspectieven.



Het tracé van de Watermolenstraat tot het station in Londerzeel.

De gemeente Londerzeel heeft recent de beslissing genomen om de heraanleg van de Drietorenstraat uit te voeren zonder beroep te doen op verdere subsidiëring en dus met eigen middelen.

Hierdoor wordt de realisatie van een rechtstreekse doortrekking van Leirekensroute vanaf de Watermolenstraat richting Moorhoek via subsidiëring gevrijwaard. Ondertussen heeft de gemeente Londerzeel ook effectief berekend wat deze verlenging van Leirekensroute betekent. Het gaat over een lengte van 1.200 meter met een kostprijs van 153.000 € aan aanleg en 100.000 € aan onteigeningen. Men gaat daarbij uit van een breedte van de fietsweg van 4 meter.

In een volgende fase dienen de eigenaars van de betrokken percelen aangesproken te worden. Naast de mogelijkheid van aankoop of onteigening zijn er ook andere systemen zoals erfpacht en recht van opstal. Voor wat betreft dit onderdeel van het tracé is de overgrote meerderheid van de betrokken percelen eigendom van de familie van de overleden Graaf de Spoelbergh.



Het tracé van het station in Londerzeel tot aan Ramsdonk

Dit onderdeel van het tracé eveneens ten zuiden van de spoorweg wordt gerealiseerd door de gemeente Londerzeel.

Door wijzigingen in Fietsvademeccum (ondermeer de opgelegde breedte) diende het dossier herzien te worden, maar ondertussen werd het aanbestedingsdossier goedgekeurd en kunnen de werken vlug starten.

Onduidelijk op dit moment is een eventuele verknoping met de nieuwe tramlijn en de inrichting aan het kruispunt (bruggetje) te Ramsdonk.



Het tracé van Ramsdonk tot aan het station in Kapelle o-d Bos

Twaalf jaar geleden werd een conventie ondertekend door de Gemeente Kapelle o-d Bos en Infrabel voor de realisatie van een langsweg langsheen de spoorlijn en dit vanaf de brug in Ramsdonk tot aan het station in Kapelle o-d Bos.

Concreet gaat het over het stuk tussen de Stuiverstraat en de Hovenierstraat: de werken zijn van start gegaan in 11-2014 en het einde van de werken is voorzien tegen de zomer 2015.

De fietsweg heeft hoofdzakelijk een breedte van 3 meter, is enkel toegankelijk voor fietsers, voetgangers en tractoren en wordt voorzien van een niet over de rijweg hangende straatverlichting.

De realisatie van dit tracé is belangrijk en betekent een grote meerwaarde voor de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd.

Het tracé van het station in Kapelle o-d Bos tot Hombeek

Bij het afsluiten van de conventie rond het vorige traject was het al de bedoeling van de Gemeente Kapelle o-d Bos om deze fietsweg door te trekken naar Mechelen.

Dit tracé van Kapelle o-d Bos tot en met Hombeek moet nog verder uitgestippeld worden.

Een mogelijkheid van tracé bevindt zich ten noorden van de spoorweg via de paardenmelkerij en de Kapelseweg.

Het tracé van Hombeek tot het centrum van Mechelen

Ook rond dit tracé dienen nog alle opzoekingen verricht te worden.

Vanuit Hombeek moet de fietsweg sowieso de oversteek maken via de Mechelseweg over de Zenne en onder de E19 om een doorsteek te maken naar het Vrijbroekpark.

Van daaruit dient een route ontwikkeld te worden tot aan de Brusselpoort met als extra opgave de kruising met het Plaisanceplein.

Fietssnelwegen: Algemeen

De Provincie Vlaams Brabant formuleert het statuut van een fietssnelweg als volgt:

“Een fietssnelweg is een fietsverbinding tussen attractiepolen, die fiets(er)vriendelijk en kwaliteitsvol is over het volledige traject.

Fietssnelwegen vormen een soort van ‘overtreffende trap’ van gewone fietsinfrastructuur: ze zetten nog sterker in op een conflictloze, aangename en vlotte fietsrit, zonder onnodige vertragingen, stops of hindernissen.

Een fietssnelweg biedt mensen een alternatief voor een woon-werkverplaatsing met de auto of het openbare vervoer.

Daarom verbinden fietssnelwegen woon- en werkkernen die op een fietsbare afstand (15 à 20 kilometer) van elkaar liggen.

Uiteraard is het gebruik van een fietssnelweg ruimer: ook recreatieve fietsers en woon-school-verkeer kunnen er gebruik van maken.

Traditioneel worden fietssnelwegen gezien als vrijliggende tweerichtingsfietspaden, maar ook eenrichtingsfietspaden of trajecten met gemengd verkeer en fietsstraten kunnen deel uitmaken van een fietssnelweg.

In Vlaams-Brabant ligt de focus de komende jaren voornamelijk op fietsverbindingen tussen tewerkstellingspool Brussel en de Vlaamse Rand en tussen de grotere steden Leuven, Aarschot, Diest en Tienen.

Ambitie is een netwerk van fietssnelwegen die woon- en werkkernen met elkaar verbinden, waarbij een fietsafstand van 15-20 kilometer reëel is.”

De kwaliteit van een fietssnelweg wordt door de Provincie als volgt omschreven:

“Om zo veel mogelijk fietsers aan te trekken, moet de fietsinfrastructuur de nodige kwaliteit bieden. Voor fietssnelwegen geldt daarom een 'kwaliteitssprong' voor de keuze van het traject, het ontwerp en voor de aanleg ten opzichte van de 'gewone' fietsinfrastructuur. Fietssnelwegen zijn gestrekt, verkeersluw of verkeersvrij.

De provincie Vlaams-Brabant geeft subsidies aan gemeenten die een stuk fietssnelweg aanleggen als voldaan wordt aan de kwaliteitseisen van een fietssnelweg.

De belangrijkste kenmerken van een fietssnelweg zijn:

1. Ontwerpsnelheid van 20 km. per uur inclusief stops.
2. Aandacht voor objectieve en subjectieve veiligheid: verkeersluw, aandacht voor kruisingen met verkeersaders, verlichting..
3. Zo weinig mogelijk conflictpunten, zoveel mogelijk voorrang voor de fietser, zo weinig mogelijk omrijden.
4. Dubbelrichtingsfietspaden van 4 (en minstens van 3) meter breed, enkelrichtingsfietspaden van 2.5 (en minstens 2) meter breed.
5. Verharding in asfalt.
6. Aandacht voor belevingswaarde: lawaai, luchtkwaliteit, omgeving.

Fietssnelweg Aalst tot Mechelen...?!

De ideale formule zou de erkenning zijn van Leirekensroute als fietssnelweg.

Dit betekent enerzijds dat de subsidiëring hoger komt te liggen voor wat betreft de realisatie van de werken.

Anderzijds moet de route voldoen aan strenge eisen van breedte, comfort en veiligheid.

De verknoping met een fietssnelweg Dendermonde tot Brussel is een belangrijke meerwaarde en opent bijkomende mogelijkheden, zowel op functioneel als op recreatief vlak.

We moeten nagaan hoe en door wie hiervoor de nodige politieke contacten kunnen gelegd worden om dit te realiseren.

Belangrijk is dat we vanaf het begin moeten rekening houden met de hoger vermelde richtlijnen.

Ook de aandacht voor de kwaliteit en de aanwezigheid van degelijke aanlooproutes is een essentieel gegeven.



Het comfort van Leirekensroute

Een fiets- en wandelroute zal pas succesvol zijn als ze veilig is, aangenaam is en beschikt over het nodige comfort.

Met het nodige comfort bedoelen we enerzijds een reeks infrastructurele ingrepen zoals op het vlak van veiligheid, de staat van de ondergrond en degelijke kwaliteitsvolle rustaccommodatie zoals zitbanken, picknicktafels, afvalbeheer...

Maar anderzijds ook aanvullende maatregelen zoals de netheid van de route en het onderhoud.

Heel speciale aandacht willen we vragen voor een verlichting op Leirekensroute.

Er bestaat immers efficiënte Led-verlichting op zonne-energie die aan en uitgaat van zodra de voetganger of fietser toekomt of weggaat.

In een eerste fase zou dit al kunnen geïnstalleerd worden aan de oversteekplaatsen: de oplichtende strook zal niet alleen meer veiligheid betekenen voor de fietser en voetganger, maar ook voor de automobilist die hierdoor weet dat zwakke weggebruikers zich op de route bevinden nabij de oversteekplaats.

Als we inderdaad wensen dat Leirekensroute als onderdeel van het bovenlokaal fietsroutenetwerk ook effectief gebruikt wordt voor woon-schoolverkeer en woon-werkverkeer dan is dynamische verlichting meer dan een noodzaak.

Zeker in barre wintertijden...

Naast een degelijke verlichting is ook een winterplan op dat moment een noodzaak.

Er moeten duidelijke afspraken gemaakt worden tussen de verschillende gemeenten wat en wanneer en door wie ondernomen wordt om er voor te zorgen dat de route over zijn hele lengte in optimale staat wordt gehouden tijdens winterweer.

Tenslotte moeten we bij een eventuele heraanleg rekening houden met gewijzigde fietstypes zoals de bakfiets, de ligfiets, de duo-fiets en dergelijke.

Ook andere gebruiksvormen zoals skaters of rolschaatsers moeten bekeken worden.

Elektrische oplaadpalen zijn wellicht een belangrijk gegeven.

De keuze voor het plaatsen van al dan niet paaltjes dient weloverwogen te worden: zie keuzeschema Fietsberaad Nederland.

En tenslotte nog een belangrijke en essentiële bemerking.

In een moderne en toekomstgerichte visie past ook een drempelloze fietsweg: ook aan de overgrote meerderheid van de oversteekplaatsen.



Het onderhoud van Leirekensroute

We stellen nu vrij regelmatig vast dat Leirekensroute onvoldoende wordt onderhouden.

Regelmatig noteren we ook klachten hieromtrent vanuit de gebruikers.

En die zijn uiteenlopend: teveel modder op de route, onkruid dat de doorgang belet, putten in de ondergrond, oprukkend gras en mos...

Op heel wat onderdelen bevindt de route zich in een slechte staat door scheurvorming en de aanwezigheid van putten.

Het gebruik van Leirekensroute door tractoren is wellicht een onoverkomelijk probleem, maar het kan niet zijn dat de zwakke weggebruiker hierdoor in de moeilijkheden komt omdat de route grotendeels onder de modder komt te liggen.

Ook na het maaien van de zijkanten en het uitbaggeren van zijbeken blijft de route vaak vuil en onverzorgd achter.

Bovendien rijden tractoren op stukken die voor hen geen toegang verlenen.

We moeten eerst en vooral in kaart brengen wie verantwoordelijk is voor welk onderdeel van het onderhoud, wat er allemaal in het onderhoud begrepen wordt en wat de mogelijke oplossingen zijn.

Wellicht is een intergemeentelijke aanpak in overleg met de Provincie Vlaams Brabant de meest geschikte oplossing.

Daarbij kan nagedacht worden over de realisatie hiervan via een sociaal economieproject.



Nieuwe ontwikkelingen

Hierna volgt een samenvatting van de tekst: de volledige bijdrage kan u terugvinden in Bijlage 2. De bedoeling van dit hoofdstuk is bij een heraanleg van de route rekening te houden met de nieuwe ontwikkelingen.

De elektrische fiets

De snelle opgang van de elektrische fiets is een fenomeen.

Deze zomer werden er meer elektrische fietsen verkocht dan gewone fietsen en de kostprijs was geen punt.

Men kan dit fenomeen alleen maar toejuichen want dit zet meer mensen op de fiets.

Mensen blijven langer mobiel, leggen meer kilometers af met de fiets en gebruiken hem vaker zowel recreatief als voor andere verplaatsingen.

Men zal vlugger ontdekken dat bij een aantal verplaatsingen de fiets sneller is dan de wagen alleen zal men dat moeten ondersteunen door meer ruimte en betere infrastructuur voor de fietser te creëren en minder voor de wagen.

Degelijke beveiligde fietsparkeer- en oplaatpunten zijn nog schaars.

Bredere fiets-wegen-paden zouden op het fenomeen van de elektrische fiets een passend antwoord zijn.

De waterstoffiets



Een verdere ontwikkeling van de elektrische fiets is de waterstoffiets.

Waterstof wordt een van de hoekstenen van de aandrijving van de toekomst.

Een toekomst die niet zo heel ver meer van ons verwijderd is, maar daar waar tot nog toe alleen wagens van de technologie gebruik konden maken, is er nu een eerste fiets gemaakt die wordt aangedreven door waterstof.

De scootmobiel

De scootmobiel is thuis op het fietspad als zachte weggebruiker maar is er ook plaats voor...?

De steeds ouderwordende babyboomers staan op hun vrijheid en mobiliteit is voor hen een must.

De toenemende vergrijzing zal het straatbeeld kleuren met files van zelfbewuste scootmobiel gebruikers. Mobiel blijven bepaald de kwaliteit van het leven, geeft meer sociaal contact en onafhankelijkheid.

De buitenlucht in zonder rijbewijs en tegen een aangepaste snelheid voor zijn leeftijd dat is wat de dag van morgen brengt, maar zal er plaats zijn voor de scootmobiel...?

Toeristisch denken

In het verleden heeft Leirekensroute al meermaals in de kijker gestaan.

In 2009 ontstond er bijvoorbeeld een samenwerking tussen de vzw Leireken, vzw Toerisme Brabantse Kouters, Pasar en Toerisme Vlaams-Brabant.

Op 24 mei 2009 werd de Brouwersroute geopend met meer dan 1.000 deelnemers..

De Brouwersroute was toen de eerste themalus op het fietsknooppuntennetwerk van de Brabantse Kouters.

Leirekensroute is niet alleen in eigen streek bekend, maar ook ver daarbuiten.

Denken we maar aan de horecazaken in de omgeving die toeristen uit binnen- en buitenland over de vloer krijgen.

We kunnen hier spreken van een wisselwerking.

Dankzij de vele horecazaken in de buurt, wordt Leirekensroute vaak gebruikt als verkeersvrij fiets- en wandelpad.

Maar de aanwezigheid van Leirekensroute zorgt langs de andere kant ook voor dagjestoeristen, die hun tijd en geld graag spenderen bij de lokale horeca.

Een voorlopig overzicht van de toeristische actoren rond Leirekensroute en de fietsafstand tot aan de route vindt u in Bijlage 4.

Sinds enkele jaren lanceert de dienst Land- en Tuinbouw van de provincie Vlaams-Brabant de brochure 'Picknick een hoeve' waarin een aantal landelijke wandel- en fietsroutes worden gebundeld.

Langs elke tocht kan je een hoeve ontdekken waar de boer of boerin een goedgevulde picknickmand klaarzet en een leuke picknickplaats aanduidt.

Eén van die hoeves is 't Zwaantje in Londerzeel, op 5,7 km van Leirekensroute.

De vzw Heidemolen werkt aan plattelandsontwikkeling in Londerzeel.

Zij proberen via verscheidene initiatieven zoals plattelandsdoedagen, educatieve wandel- en fietspaden, groepsarrangementen, enz. – samen met regionale, politieke, toeristische, economische, agrarische en natuurgerichte partners - mensen warm te maken voor het platteland.

Enkele voorbeelden:

- Leerrijke spelletjes en bedrijfsbezoeken voor scholen
 - Een dagarrangement op maat voor groepen met als thema "Paarden, groot en klein".
 - Kossaatrout: een fietsroute van 32 km. langs land- en tuinbouw en natuur van Londerzeel.
 - Kievitspad en Tronkenpad, twee educatieve wandelpaden van elk 7 km. om je te laten kennismaken met het platteland.
- Langs de routes staan informatieborden.
- Rural caching.

We moeten ook aandacht hebben voor sociale media, zoals Facebook en deze benutten in onze berichtgeving en sensibilisatie.

In Aalst gaat een i-Pad-wandeling van start.

Trage Wegen

De belangstelling voor buurtwegen is de laatste jaren enorm toegenomen dit oa. door de verschillende wandelclubs die deze graag in hun wandelingen opnemen.

Maar ook daarbuiten is er een draagvlak ontstaan .

Vandaag zien we in alle gemeenten groepen die deze officiële buurtwegen al of niet samen met de gemeente inventariseren en ijveren voor hun toegankelijkheid en onderhoud.

Leirekensroute kruist verschillende buurtwegen en heel wat Trage Wegen liggen in de directe omgeving zodat een verwijzing van hieruit voor de wandelaar of de fietser extra mogelijkheden biedt.

Zo kan een heel netwerk van landelijke wandel- en fietslussen een nieuw recreatief toeristisch gegeven worden tussen Aalst en Londerzeel en zelfs verder tot Mechelen.

Samenwerking binnen een breed draagvlak

Als we gaan voor een groot en ambitieus project voor Leirekensroute dan zal de inbreng vanuit één invalshoek niet volstaan.

Dan is samenwerking over alle grenzen heen een noodzaak.

We zijn er van overtuigd dat we met alle invalshoeken een groot draagvlak kunnen vormen met ieder een gedeelde verantwoordelijkheid.

Het is geen goede zaak dat een project van dergelijke omvang zou gedragen en georganiseerd worden door één belanghebbende of één invalshoek: noch op technisch vlak, noch op organisatorisch vlak, noch op financieel vlak.

Daarom willen we met de werkgroep een overkoepelende rol spelen en er zorg voor dragen dat in afspraak met de gemeenten voldoende werkgroepen actief zijn of voldoende werkvergaderingen georganiseerd worden om het dossier in goede banen te leiden.

Goede en correcte afspraken, alsook een duidelijke en permanente communicatie zijn daarbij zeer belangrijk.

De werkgroep zal zorgen voor tussentijdse verslaggeving en de nodige wisselwerking aan informatie over elk onderdeel van het project.

Daarnaast willen we mee zorg dragen voor het leggen van de nodige contacten.

Haviland

Een mogelijkheid die verder onderzocht moet worden is het feit dat Intercommunale Haviland in overleg met de minister en met de provincie wilt meewerken aan de realisatie van fietsnelwegen en missing links.

Daarbij zou Haviland kunnen optreden als studie bureau voor de gemeenten.

Het initiatief is echter nog jong en nog niet uitgewerkt, maar biedt misschien toch wel wat mogelijkheden.

Van Erembald tot Kravaalbos

Een belangrijke samenwerking dient opgezet te worden met de verschillende partners binnen het gebiedsgericht project Landschap van Erembald tot Kravaalbos.

Dot project is een samenwerkingsverband tussen de Provincies Vlaams Brabant en Oost-Vlaanderen, de gemeenten Opwijk, Asse en Affligem, de stad Aalst en de regionale landschappen Groene Corridor, Pajottenland en Zennevallei en Schelde-Durme.

De doelstelling van het project is de landschapsontwikkeling en de landschapsbeleving te versterken.

Eén van de deelprojecten in 2015 is het versterken van de toeristisch-recreatieve waarde van Leirekensroute.

Dit gebeurt momenteel op twee vlakken: enerzijds het inventariseren van de potenties en knelpunten tussen Aalst en Opwijk met het uitwerken van suggesties.

Anderzijds een onderzoek door de studenten Banaba Landschapsontwikkeling van de Hogeschool Gent.

Ondertussen heeft zowel de Hogeschool Gent als de projectmedewerker van het project "Van Erembald tot Kravaalbos" al contact opgezocht met de werkgroep om na te gaan hoe de verdere samenwerking kan georganiseerd worden.

Eerstdaags worden daaromtrent concrete afspraken gemaakt.

Fietsberaad Vlaanderen

Een andere interessant initiatief dat kan benut worden is de recente oprichting van het Fietsberaad Vlaanderen.

Het initiatief bestaat al in Nederland en Denemarken.

Fietsberaad Vlaanderen is een kenniscentrum voor fietsbeleid en in brede zin voor elk beleid dat het fietsen stimuleert.

De doelstelling van het Vlaamse Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid.

Fietsberaad Vlaanderen wilt zowel de steden en gemeenten als het middenveld ondersteunen om de dynamiek in het fietsbeleid te versnellen.

De werkgroep zal de nodige contacten leggen met de projectmedewerkers om na te gaan wat de meerwaarde kan zijn van dit kenniscentrum.

Gordel

Op zondag 06-09-2015 vindt het Gordelfestival plaats.

Londerzeel zal dan ook dienst doen als één van de focusgemeenten.

Het is het geschikte moment om alle wandel- en fietsroutes in de aandacht te brengen en dus ook een unieke kans om iets te ondernemen rond Leirekensroute.

Dat kan bv. door een standje, een flyer of een mni-enquête.

Ruime Stuurgroep

Tenslotte is het nodig dat de werkgroep samen met de betrokken gemeenten en de betrokken provincies regelmatig samenkomt in een ruimere bezetting om tijdig alles op te volgen, duidelijke afspraken te maken en alles te coördineren zowel wat betreft het volledige dossier als wat betreft de verschillende deelaspecten.



Samenvatting van deelaspecten en actieterreinen

Het is duidelijk dat een ambitieus plan als dit niet kan gerealiseerd worden op korte termijn. We zullen dus het project moeten faseren en indelen in deelaspecten en actieterreinen, die elk een verschillende aanpak, een verschillende afhandeling en een verschillende timing vragen. Voor elk actieterrein dient een deeldossier opgesteld te worden volgens een standaardmodel met ondermeer de inhoudelijke aspecten, de technische mogelijkheden, de financiële consequenties, de fasering en dergelijke.

Daarom hierna een voorlopige opsomming van deelaspecten en actieterreinen: ook al wordt het hierna niet altijd vermeld, het is logisch dat alle deeltaken overlegd worden met de gemeentes, de provincies en de werkgroep.

1. Oversteekplaatsen: ruimtelijke inrichting

Opdracht:

In overleg enerzijds met verkeersdeskundigen en anderzijds de gemeenten en de provincies moeten we een standaardtype oversteek ontwerpen die voldoet aan de strengste veiligheidsnormen en die rekening houdt met de verschillende fietsmodellen.

2. Oversteekplaatsen: signalisatie

Opdracht:

In afspraak met de politiezones moet ook nagegaan worden welke eenvormige signalisatie kan worden aangebracht op de oversteekplaatsen, zowel voor de automobilist als voor de zachte weggebruiker.

Daarbij moet ook nagezien worden of dit systeem haalbaar is voor alle oversteekplaatsen: bepaalde kruispunten zullen omwille van de specifieke situatie wellicht anders moeten aangepakt worden. We kunnen ook verwijzen naar een bestaande nota van de politie over Leirekensroute.

3. Oversteekplaatsen: dynamische verlichting

Opdracht:

Nagaan welke dynamische verlichting toepasbaar is en op welke onderdelen van het traject deze noodzakelijk of wenselijk is.

Daarbij moet de markt onderzocht worden wat de technische mogelijkheden zijn.

Op een studiedag van Steunpunt Straten in Leuven op 17-06-2014 rond fietsinfrastructuur in de publieke ruimte werd een voorbeeld getoond van dynamische en autonome verlichting: de betrokken firma beschikt over een demotuin.

We dienen dit te bekijken in overleg met verkeersdeskundigen en met de betrokken gemeentediensten.

4. Heraanleg van de route

Opdracht:

Het uitwerken van de heraanleg van de route conform de nieuwste eisen van het Fietsvademecum, de optie voor een maximale fietssnelweg en rekening houdend met secundaire randinfrastructuur. Ook de fasering en de timing, de financiële impact en de subsidiëring dienen opgesteld te worden.

5. Erkenning als fietssnelweg Aalst-Mechelen

Opdracht:

Vermits de fietssnelwegen in Vlaanderen momenteel reeds vastgelegd zijn, moeten we nagaan in welke mate en op welke wijze we de route Aalst tot Mechelen al dan niet daaraan (nog) kunnen toevoegen, hetzij op korte, hetzij op middellange termijn.

Het is wenselijk hierover een onderhoud te hebben met de Minister of één van zijn kabinetmedewerkers.

6. Onderhoud van de route

Opdracht

Nagaan welke afspraken er bestaan of ontbreken om de fietsroute zelf proper te houden en na te gaan wie voor wat verantwoordelijk is.

Ook nagaan in welke mate de route netjes achterblijft na passage van tractoren en grasmaaimachines. Op regelmatige tijdstippen moet ook nagekeken worden of overgroeïend gras en mos de rijbaan niet verdringen.

Ook afspraken maken rond het uitkijken naar putten, scheuren of andere obstakels in het wegdek.

Er kan ook nagezien worden of er kan gewerkt worden met een sociaal economieproject.

Misschien is ook de inzet van vrijwilligers als meldpersoon een mogelijkheid.

7. Winterplan

Opdracht:

Na te gaan welke maatregelen kunnen genomen worden om de route ijsvrij en sneeuwvrij te houden tijdens strenge wintertoestanden.

8. Doortrekking van Leirekensroute

Opdracht:

In eerste instantie de nodige contacten leggen voor de percelen langs waar het tracé loopt van de Watermolenstraat tot aan het station van Londerzeel.

Hierin zit begrepen het contacteren van de familie van de overleden Graaf de Spoelbergh, die de overgrote meerderheid in hun bezit hebben.

In tweede instantie dient nagegaan te worden welke route mogelijk is tussen Kapelle o-d Bos en Hombeek en van Hombeek tot Mechelen.

9. Groenaanleg en wegbermbeheer

Als de route heraanlegd wordt moet ook nagedacht worden over welke groenbeplanting aan struiken en bomen dient aangeplant te worden.

De groenbeleving van de route is een belangrijk gegeven en kan eventueel worden overlegd met de regionale landschappen Groene Corridor, Pajottenland en Zennevallei en Schelde-Durme.

Ook nagaan welke afspraken er momenteel zijn of moeten aangevuld worden voor het groenonderhoud.

Bij het uitwerken van de aspecten van het Dossier 2015 zullen we telkens in overleg nagaan wie dient betrokken te worden.

Er dient telkens gezorgd te worden voor een vlotte communicatie en uitwisseling van gegevens.



Financiering

Ter voorbereiding van het dossier hebben we de meetfiets van de Fietsersbond ingehuurd, om de kwaliteit en het comfort van de volledige Leirekensroute in kaart te brengen.

Dankzij deze audit kunnen we de infrastructuur van de route fietsvriendelijker en gebruiksvriendelijker maken.

De kost voor deze audit hangt af van het aantal kilometer: in ons geval werd dit vastgelegd op 1.000 €.

Het bedrag werd voorafbetaald door Leireken vzw met de bedoeling dit te recupereren tijdens de verdere procedure.

Omdat Leirekensroute deel uitmaakt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk komen de kosten voor herinrichting in aanmerking voor subsidiëring door de overheid.

Voor het bovenlokaal fietsroutenetwerk bedraagt deze subsidiëring 80 % voor wat betreft de kosten van aanleg of herinrichting.

In het geval van een fietssnelweg wordt de subsidiëring in principe verhoogd tot 100 %.

Kosten voor onteigeningen zijn altijd ten laste van de gemeente.

Hopelijk kunnen we voor de realisatie van sommige zaken ook rekenen op sponsoring van bedrijven, zowel financieel als logistiek.

Het is duidelijk dat Leirekensroute ook voor bedrijven, horeca en toerisme een belangrijke meerwaarde kan betekenen.

Sommige hebben zeker belang bij een goed onderhouden fiets- en wandelweg ook om andere redenen dan bekendheid en omzet:

- De bedrijven en horeca zijn goed bereikbaar, zonder hindernissen of gevaarlijke oversteekplaatsen
- De afstand tot het bedrijf kan ingekort worden via Leirekensroute
- Mensen zullen vaker de fiets gebruiken in plaats van de auto, ondermeer voor woon-werkverkeer
- De gebruikte infrastructuur langs de route kan gezien worden als een belangrijke promotie voor hun producten

Daarnaast denken we ook aan een financiële participatie van de bevolking.

Het idee groeit om een fietslabel te laten maken met een welbepaalde slogan: zie het voorbeeld van het fietsplaatje destijds van "Weer een auto minder" van de 11.11.11-actie.

Deze (liefst reflecterende) fietsplaatjes kunnen dan bv. aangekocht worden op allerlei plaatsen voor een symbolisch en laagdrempelig bedrag van bv. 1 €.



Verdere aanpak en timing

In de verdere aanpak en timing willen we vooreerst een zo groot mogelijk draagvlak creëren rond dit project zodat de zekerheid rond de realisatie gewaarborgd wordt.

Daarom organiseren we vooreerst verschillende overlegmomenten met alle mogelijke actoren.

Op dit moment wordt voorzien in de hierna volgende momenten al dan niet reeds vastgelegd in data:

1. Overleg met de Provincie Vlaams-Brabant

Een eerste verkennend overleg van de werkgroep met de Provincie Vlaams Brabant is doorgegaan te Leuven op 12-01-2015, in aanwezigheid van Tom Dehaene, Bart Nobels en Nele Tierens.

Een afstapping ter plaatse en de verkenning van de volledige route samen met Bart Nobels en Steven Fagard vond plaats op 16-04-2015.

2. Overleg met de betrokken gemeenten

Op 22-04-2015 vindt een eerste ontmoeting plaats met de betrokken gemeenten.

In eerste instantie zijn dit de gemeenten Opwijk, Merchtem en Londerzeel en de stad Aalst.

De bijeenkomst is vooral informatief bedoeld en moet duidelijkheid geven over de medewerking aan dit project.

3. Overleg met het brede draagvlak

Na de gemeenten willen we het draagvlak verder uitbreiden en de steun krijgen van alle andere actoren zoals de toeristische sector, de horeca, het middenveld en diverse organisaties.

Deze bijeenkomst vindt plaats te Leireken op 06-05-2015 om 19.30 uur.

4. Overleg met alle gemeenten

Een tweede overleg met de gemeenten vindt plaats te Leireken op 20-05-2015 om 9.30 uur.

Het is de bedoeling om dan te komen tot concrete afspraken rond de verdere aanpak en een voorlopige timing.

Het overleg kan dan uitgebreid worden met de gemeente Kapelle o-d Bos en de stad Mechelen.

5. Overleg met de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen

Naast de provincie Vlaams Brabant willen we ook overleg plegen met de andere betrokken provincies. Eventueel dient een interprovinciaal overleg georganiseerd te worden.

Een datum werd voorlopig nog niet vastgesteld.

6. Overleg met de betrokken politiezones

In de discussie rond de ruimtelijke inrichting van de oversteekplaatsen dienen we ook overleg te plegen met de betrokken politiezones rond de juiste signalisatie, de juiste wegmarkering en de juiste verkeersborden.

Een datum werd voorlopig nog niet vastgesteld.

7. Overleg fietssnelweg Aalst-Mechelen

De erkenning als fietssnelweg is een belangrijk gegeven in het hele dossier.

Er dient een overleg georganiseerd te worden met de Minister en-of zijn kabinetswedewerkers en voorafgaand met de provincies.

Een datum zal later bepaald worden in overleg met het kabinet van de Minister.

Tenslotte...

De werkgroep heeft getracht zoveel mogelijk voorbereidend denkwerk te doen om te komen tot een allesomvattend Leirekensroute Dossier 2015.

Ook in de komende weken en maanden willen we het nodige doen voor het leggen van de nodige contacten, voor het uitvoeren van de nodige prospectie en het zorg dragen voor de nodige coördinatie tussen alle actoren.

Dat er nog veel werk aan de winkel is en dat er nog heel wat moet nagezien worden wat technisch en financieel mogelijk is zal voor iedereen duidelijk zijn.

Maar de aanzet is belangrijk: we moeten met alle invalshoeken werken aan één allesomvattend project dat van Leirekensroute een hedendaagse en uitdagende fietsroute maakt voor de volgende decennia.

Een uniek project dat model kan staan voor andere gelijkaardige realisaties en waarop we met alle deelnemers fier kunnen zijn.

Daarom is een intense samenwerking over alle grenzen heen een noodzaak.

Iedereen spreekt tegenwoordig meer en meer over de kwaliteit van de accommodatie van zachte weggebruikers.

Er wordt terecht voor fietsers en wandelaars meer en meer middelen en tijd vrijgemaakt.

De realisatie van een vernieuwde Leirekensroute past perfect in dit kader.

Leirekensroute heeft een grote belevingswaarde, die nog sterk zal verhogen met de uitvoering van dit project.

Het samen aanpakken van alle aspecten in één allesomvattend kader zal van de route een visitekaartje maken voor de betrokken gemeenten en de betrokken provincies.

Een groot draagvlak en een positieve benadering samen met de medewerking van professionele en deskundige partners moeten garant staan voor een hoogstaande uitvoering.

Dit dossier is een droom die werkelijkheid kan worden als iedereen er samen met ons in gelooft en zijn steentje ten volle bijdraagt.

Leirekensroute Dossier 2015: Gewoon Doen...!



Bijlage 1: Het rapport van de Fietsersbond

Het rapport van de audit van de meetfiets van de Fietsersbond is door elke gemeenten in te kijken op de website van de Fietsersbond met het gepaste login en paswoord via volgende link.

<http://vps37.futureweb.be:8080/apex/f?p=221:1:0::::>

Elke gemeente ontvangt een gedrukt exemplaar vanuit de werkgroep.
Het rapport maakt deel uit van dit dossier.

Bijlage 2: De oversteekplaatsen

Het overzicht van de vele oversteekplaatsen van Leirekensroute maakt deel uit van een aparte bijlage, die beschikbaar zal zijn van zodra alle kruisingen geïnventariseerd zijn.
Op dit moment is de overgrote meerderheid reeds in kaart gebracht.
De bijlage zal volledig deel uitmaken van dit dossier.



Bijlage 3: Nieuwe ontwikkelingen

Nieuwe ontwikkelingen op wielen:

De elektrische fiets

De snelle opgang van de elektrische fiets is een fenomeen.

Deze zomer werden er meer elektrische fietsen verkocht dan gewone fietsen en de kostprijs was geen punt.

Men kan dit fenomeen alleen maar toejuichen want dit zet meer mensen op de fiets.

Mensen blijven langer mobiel, leggen meer kilometers af met de fiets en gebruiken hem vaker zowel recreatief als voor andere verplaatsingen.

Men zal vlugger ontdekken dat bij een aantal verplaatsingen de fiets sneller is dan de wagen alleen zal men dat moeten ondersteunen door meer ruimte en betere infrastructuur voor de fietser te creëren en minder voor de wagen

Degelijke beveiligde fietsparkeer- en oplaatspunten zijn nog schaars.

Bredere fiets-wegen-paden zouden op het fenomeen van de elektrische fiets een passend antwoord zijn.

De waterstoffiets



Een verdere ontwikkeling van de elektrische fiets is de waterstoffiets.

Waterstof wordt een van de hoekstenen van de aandrijving van de toekomst.

Een toekomst die niet zo heel ver meer van ons verwijderd is, maar daar waar tot nog toe alleen wagens van de technologie gebruik konden maken, is er nu een eerste fiets gemaakt die wordt aangedreven door waterstof.

Aan de universiteit van New South Wales - in Australië - ontworpen ingenieurs de Hy-Cycle.

Die haakt in op de enorme populariteit van elektrisch aangedreven fietsen, zogenaamde e-bikes, maar in plaats van je batterij via het stopcontact op te laden, maakt de fiets gebruik van waterstof.

Aan de zijkant van fiets is er een reservoir voor 100 liter waterstof.

In combinatie met lucht zorgt dat er voor dat er elektriciteit kan worden opgewerkt voor de batterij.

Goed voor een topsnelheid van 35 km/u en een autonomie van 135 km.

Ruim voldoende om de Belgische pendelaar elke dag van en naar het werk te krijgen.

Het concept ziet er veelbelovend uit, al blijft ook hier de moeilijkheid dat er momenteel geen infrastructuur is die toelaat om je waterstoftank bij te vullen.

De Duitse fabrikant Masterflex heeft als eerste ter wereld een commercieel contract voor de levering van elektrische fietsen met een brandstofcel.

Toeristen kunnen dit jaar met een elektrische Swizzbee-fiets de omgeving van Herten in het Duitse Ruhrgebied verkennen.

In plaats van een accu is deze waterstoffiets uitgerust met een brandstofcel.

De fietsers hoeven niet bang te zijn dat ze snel zonder brandstof komen te zitten want met de 45 gram waterstof, die in een speciale tank met metaalhydriden is opgeslagen, ligt de actieradius van de fiets op 120 kilometer.

Volgens de in Herten gevestigde brandstofcelfabrikant Masterflex is de actieradius vijf keer zo groot als een vergelijkbare elektrische fiets met een accu.

De zogeheten polymeer elektrolyt membraan (PEM) brandstofcel met een vermogen van 250 kW werkt volgens een omgekeerd elektrolyseproces.

Door waterstof te verbranden wekt de cel geluidloos elektriciteit op, waarbij als afvalgas alleen waterdamp vrijkomt.

Het gemeentebestuur van Herten wil de waterstoffiets een plaats geven in het toeristenbeleid van de stad. De gemeente zorgt ook voor de komst van een tankstation voor de waterstof.

Met de levering van de Swizzbee is Masterflex het eerste bedrijf dat een dergelijke waterstoffiets commercieel op de markt brengt.

Het bedrijf gaat ook een bakfiets produceren, die een brandstofcel van 250 watt en een tank voor 90 gram waterstof krijgt.

Naast het garanderen van een actieradius van 250 km levert het systeem voldoende stroom voor bijvoorbeeld koeling van het laadgedeelte.

Masterflex is niet de enige fabrikant die heil ziet in de met waterstof aangedreven fiets.

Zo kwam de Italiaanse motorfabrikant Aprilia samen met productontwikkelaar W. L. Gore & Associates afgelopen januari met een mountainbike voorzien van een brandstofcel, maar deze lijkt nog niet marktrijp. En het Amerikaanse Manhattan Scientifics werkt al enige jaren aan de Hydrocycle, een sportfiets met een 780 gram wegende brandstofcel, die 670 watt aan elektrische stroom levert, goed voor een topsnelheid van 30 km/uur en een actieradius van 70 tot 100 km.

Met 205 watt per kilogram heeft de complete Hydrocycle brandstofcel een energiedichtheid die zeven keer hoger ligt dan een loodzuur accu en die ruim drie keer hoger ligt dan een nikkeltaalhydride (NiMH) batterij. Ook deze fiets bevindt zich nog in de demonstratiefase.

Hoe ver de ontwikkeling van voertuigen met een brandstofcel mag zijn, ook de infrastructuur moet voorhanden zijn.

Het Energieonderzoek Centrum Nederland ECN heeft onlangs een studie afgerond naar de mogelijkheid om in en rond een stad als Arnhem het gebruik van de waterstoffiets te introduceren.

Uitgangspunt is een omgebouwde trapbekrachtigde elektrische Sparta Ion fiets.

De brandstofcelversie moet een verbetering zijn van het elektrische model met een accu, dat als nadeel de beperkte actieradius en de lange oplaadduur heeft.

Om 10 uur te kunnen fietsen bij 100 W elektrisch is de aangepaste Sparta Ion uitgerust met een tank van 1,3 liter metaalhydride.

Het vullen van de tank gebeurt met verwisselbare tankjes.

De brandstofkosten zouden op 1,50 euro per 100 km liggen.

„Een demonstratieproject dat drie jaar duurt met 100 fietsen kan interessant zijn voor een gemeente als Arnhem”, concludeert het ECN, „

Een uitvoerende organisatie kan de fietsen beheren en onderhouden en de waterstoftankjes vullen met een specifiek gebouwde vulinstallatie die werkt met industriële pakketten van een waterstofleverancier.

Een dergelijk project kost ruim 1 miljoen euro.

Of daarvoor adequate financiering te vinden is, is nog niet onderzocht.”

Transport per fiets doet zijn intrede in de autoluwe stad.

Goederen worden geleverd in een magazijn aan de rand van de stad en worden van daar per transportfiets geleverd aan de verschillende klanten.

We zien deze vorm van distributie niet direct op Leirekensroute verschijnen maar zeg nooit nooit.

Het streven naar minimale CO2 uitstoot en klimaatneutraal kan voor sommige niche handelaars een bewuste keuze zijn en dan is de transportfiets een optie

Volgende maand heeft Brugs chocolatier Dominique Persoone wel erg milieuvriendelijke chocoladerepen in de aanbieding.

Het gaat om honderd procent biologische chocolade uit Granada, die met een zeilschip vanuit de Caraïben tot in Amsterdam wordt gevaren, een CO2-vrije reis van ongeveer vier maanden. Het grootste deel van de chocolade wordt daarna met de fiets opgehaald door vooral Nederlandse handelaars en chocolatiers, maar ook Brugs chocolatier Persoone van The Chocolate Line heeft een lading, in totaal ongeveer 260 kg. gereserveerd.

'We hebben al twee bakfietsen aangekocht', verklaart Persoone, die zelf op de trappers zal staan. 'Ik en een medewerker gaan de tocht helemaal op ons nemen. We hopen op twee tot drie dagen zowel de winkel in Antwerpen als Brugge te bevoorraden.'

De scootmobiel



De scootmobiel is thuis op het fietspad als zachte weggebruiker maar is er ook plaats voor? De steeds ouderwordende babyboomers staan op hun vrijheid en mobiliteit is voor hen een must. De toenemende vergrijzing zal het straatbeeld kleuren met files van zelfbewuste scootmobiel gebruikers. Mobiel blijven bepaald de kwaliteit van het leven, geeft meer sociaal contact en onafhankelijkheid. De buitenlucht in zonder rijbewijs en tegen een aangepaste snelheid voor zijn leeftijd dat is wat de dag van morgen brengt, maar zal er plaats zijn voor de scootmobiel?

Nieuwe ontwikkelingen: het beleid

Provincie Vlaams Brabant

Als men de "strategie mobiliteit Vlaams Brabant" erop naleest is de provincie een voorstander van het versterken en verbeteren van het fietsnetwerk.

Leirekensroute heeft decennia een voorbeeldfunctie gehad als functioneel, bovenlokaal, recreatief fietspad.

De ontwikkelingen van andere fietsverbindingen met betere aangepaste normen, vb OMA en spoorweg fietspad Dendermonde-Mechelen is gunstige evolutie en een versterking van de zachte mobiliteit. Leirekensroute opwaarderen aanpassen aan de normen van vandaag is een logische stap naar een volwaardig fietsnetwerk voor de komende decennia

Citaat beleidsplan uit: STRATEGIE MOBILITEIT VLAAMS BRABANT

In Vlaams-Brabant wonen 1.076.924 inwoners

Samen met het Brussels Hoofdstedelijk gewest met zijn 1.089.538 inwoners geeft dit een concentratie van 2.170.000 inwoners op een oppervlakte van 2.267km² of 959 inwoners/km².

De hoogste concentratie van België en Vlaanderen

2.6. Betere (lokale) fietsverbindingen en het FietsGEN

Elke "niet-auto-verplaatsing" betekent winst voor de samenleving.

De provincie Vlaams Brabant zet ten volle in op de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in de Vlaamse rand.

De provincie wil in de eerste plaats het bovenlokaal fietsnetwerk optimaliseren en versterken, waarop lokale besturen hun lokale verbindingen kunnen aan aantakken.

Hierdoor kan men op een veilige en kwalitatieve wijze verplaatsingen naar school, naar vervoersknooppunten of naar een lokaal bedrijventerrein met de fiets maken. We stellen echter vast dat een te strikte toepassing van de normen in het fietsvademecum de effectieve uitvoering ervan bemoeilijkt en vertraagt. Er wordt hierdoor te weinig ruimte gelaten voor de lokale argumenten en de mogelijkheden voor een kwalitatieve pragmatische oplossing.

- 6. Meer lokale en bovenlokale functionele fietsroutes

Het aantal kilometer gesubsidieerde fietspaden in Vlaams-Brabant moet met 25% stijgen in de komende zes jaar.

Een aantal belangrijke missing links over grote infrastructuren moeten aangebracht worden, op zijn minst samen met de herinrichtingwerken aan deze infrastructuur.

- 7. Inzetten op dynamisch verkeersmanagement en het stimuleren van mobiliteitsmanagement

De burgemeesterconvenant

De gemeenten Opwijk, Merchtem en Londerzeel ondertekenden samen met 53 andere gemeenten deze convenant.

Het opwaarderen van Leirekensroute kan een onderdeel zijn in hun klimaatactieplan tot vermindering van de CO₂ uitstoot en fijnstof.

Streefdoel van de convenant min 20% uitstoot.

Klimaatsstrategie

De ondertekenaars beloven om binnen het jaar een **klimaatactieplan** op te stellen met concrete maatregelen om de doelstellingen te behalen.

Om dit plan op te stellen, baseren de gemeenten zich op een **CO₂-nulmeting**.

Deze nulmetingen zijn uitgevoerd door het Vlaams Instituut voor Technologische Ontwikkeling (VITO), in opdracht van de Vlaamse overheid

De 57 gemeenten zijn:

Aarschot, Asse, Beersel, Bekkevoort, Bertem, Bever, Bierbeek, Boortmeerbeek, Boutersem, Diest, Dilbeek, Galmaarden, Geetbets, Glabbeek, Gooik, Grimbergen, Haacht, Halle, Herent, Herne, Hoegaarden, Hoeilaart, Huldenberg, Kampenhout, Kapelle-op-den-Bos, Keerbergen, Kortenaak, Kraainem, Landen, Lennik, Leuven, Liedekerke, Linter, Londerzeel, Lubbeek, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Oud-Heverlee, Overijse, Pepingen, Rotselaar, Scherpenheuvel-Zichem, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Tervuren, Tiel-Winge, Tienen, Tremelo, Vilvoorde, Wezembeek-Opem, Zaventem, Zemst en Zoutleeuw.

De Trage Wegen:

De belangstelling voor buurtwegen is de laatste jaren enorm toegenomen dit o.a. door de verschillende wandelclubs die deze graag in hun wandelingen opnemen.

Maar ook daarbuiten is er een draagvlak ontstaan.

Vandaag zien we in alle gemeenten groepen die deze officiële buurtwegen al of niet samen met de gemeente inventariseren en ijveren voor hun toegankelijkheid en onderhoud.

Leirekensroute kruist verschillende buurtwegen en nog meer liggen in de directe omgeving zodat een verwijzing van hieruit voor de wandelaar en of fietser mogelijkheden biedt.

Zo kan een heel netwerk van landelijke wandel en fietslussen een nieuw recreatief toeristisch gegeven worden tussen Aalst en Londerzeel.

Bijlage 4: Voorlopige lijst met toeristische actoren

Logies

<p>Oase by Kriancy</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Zwaantje 17 in Malderen Afstand tot LR: 4,2 km.</p>	<p>'t Verreveld</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Heerbaan 132 in Londerzeel Afstand tot LR: 1,3 km.</p>
<p>Den Berg</p> <p>Charmehotel</p> <p>Bergkapelstraat 98 in Londerzeel Afstand tot LR: 4,1 km.</p>	<p>Diepvennen</p> <p>Kampeerverblijfpark</p> <p>Autostrade 100 (A12) in Londerzeel Afstand tot LR: 3,3 km.</p>
<p>Green Cottage</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Smidsestraat 14 in Brussegem Afstand tot LR: 6,7 km.</p>	<p>Jeanine</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Hameveld 11 in Hamme-Merchtem Afstand tot LR: 9,8 km.</p>
<p>Hof ter Vrijlegem</p> <p>Hoevehotel</p> <p>Boven Vrijlegem 41 in Mollem Afstand tot LR: 6,1 km.</p>	<p>De Kleine Deugd</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Lepelstraat 10 in Mazenzele Afstand tot LR: 4,9 km.</p>
<p>Boskapelhoeve</p> <p>Charmehotel</p> <p>Kasteelstraat 214 in Buggenhout Afstand tot LR: 1,8 km.</p>	<p>Nova Zembla</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Dries 69 in Opdorp Afstand tot LR: 5,7 km.</p>
<p>Mettes</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Brusselmansstraat 22 in Buggenhout Afstand tot LR: 4,8 km.</p>	<p>Wiezebed</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Kruisabeel 16 A in Lebbeke Afstand tot LR: 5,1 km.</p>

<p>Kruidenboerderij</p> <p>Kruidenboerderij</p> <p>Bellestraat 55 in Lebbeke Afstand tot LR: 5 km.</p>	<p>Brouwershuis</p> <p>Restaurant</p> <p>Wiezeplein 14 in Wieze Afstand tot LR: 5 km.</p>
<p>Aparthotel Malpertuus</p> <p>Hotel met appartementjes</p> <p>Kattestraat 77 te Aalst Afstand tot LR: x km.</p>	<p>'t Slaapmutske</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>x Afstand tot LR: x km.</p>
<p>Hof Selmussen</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Blekestraat 140 te Hofstade-Aalst Afstand tot LR: x km.</p>	<p>La Vie en Roses</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Tinnenhoekstraat 61 te Moorsel-Aalst Afstand tot LR: x km.</p>
<p>De Zwarte Maan</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Dirk Martensstraat 11 in Alast Afstand tot LR: x km.</p>	<p>Den Boomgaard</p> <p>Bed & Breakfast</p> <p>Hollestraat 72 in Moorsel Afstand tot LR: x km.</p>
<p>Hostellerie De Biek</p> <p>Hostellerie</p> <p>Moorseldorp 3 in Moorsel Afstand tot LR: x km.</p>	<p>New Hotel de la Gare</p> <p>Hotel</p> <p>Stationsplein 11 in Alast Afstand tot LR: x km.</p>
<p>Ibis Hotel</p> <p>Hotel</p> <p>Villalaan 20 in Aalst Afstand tot LR: x km.</p>	<p>Station Hotel</p> <p>Hotel</p> <p>A. Liénartstraat 14 in Aalst Afstand tot LR: x km.</p>
<p>Royal Astrid Hotel</p> <p>Hotel</p> <p>Keizersplein 27 in Aalst Afstand tot LR: x km.</p>	<p>Keizershof Hotel Best Western</p> <p>Hotel</p> <p>Korten Nieuwstraat 15 in Aalst Afstand tot LR: x km.</p>

Het Gedicht Vakantiewoning Denderstraat 15 in Aalst Afstand tot LR: x km.	Hof Ter Dromen Vakantiewoning Grote Baan 13 in Herdersem Afstand tot LR: x km.
---	--

Restaurants - Brasseries

Streekproducten

Wekelijkse markt

Niet te missen...

Activiteiten - Evenementen

Bijlage 5: Samenvatting cijfers audit

Cijfers per gemeente						
Grondgebied	Aantal km. op grondgebied	Aantal kruisingen	Score op 10			Globale score
			7,5	7,5 (2 m.) en 10 (3 m.)	Afscheiding	
Londerzeel	3,1 km	5	3,52	FR: 6,94 en FS: 4,50	10	FR: 6,01 en FS: 5,39
Merchtem	1,4 km	3	4,91	FR: 5,94 en FS: 3,90	8,92	FR: 6,14 en FS: 5,70
Opwijk	4,2 km	6	5,78	FR: 7,46 en FS: 4,90	9,92	FR: 7,22 en FS: 6,60
Aalst	8,5 km	10	6,12	FR: 8,11 en FS: 5,45	9,76	FR: 7,66 en FS: 6,86
Totaal	19,8 km	24	5,47	FR: 7,56 en FS: 4,96	9,77	FR: 7,00 en FS: 6,40
FR: Fietsroute-Fietsweg FS: Fietsnelweg						Zonder afscheiding: FR: 6,50 en FS: 5,20