

04 december 2015

betreffende fietsparkeerplaatsen aan het station van Leuven

Geachte schepenen,

Wij zijn blij te horen, te lezen en te zien dat sinds onze brief van 2014-06-11 betreffende het fietsparkeertekort aan het station van Leuven, er eindelijk fietsparkeercapaciteit bijkomt.

Tijdens ons overleg en in de media vernamen wij ondertussen dat de totale capaciteit zal worden opgetrokken worden tot 10.000 fietsparkeerplaatsen in 2018, wanneer de ondergrondse parking zal gebouwd zijn.

Dit getal van 10.000 fietsparkeerplaatsen is niet nieuw voor ons. Deze capaciteit stelde Fietzersbond Leuven al voorop in onze memoranda voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2000 en 2006.

Wij zien het potentieel voor fietsverkeer ook alsmaar stijgen. Waar men vroeger rekende met fietsafstanden tot 5 - 10 km, gebruikt men nu afstanden tot 10 - 20 km. De elektrische fiets is daar een oorzaak van, maar ook het toenemend aantal snelle fietsverbindingen, en ook het fiets-GEN.

Bijgevolg mag deze capaciteit van 10.000 dan ook geen maximale capaciteit zijn. Men moet nu al beginnen om, vooral dan aan de Noordzijde, uit te kijken naar verdere uitbreidingsmogelijkheden. Om Leuven klimaatneutraal te maken moeten we immers nog veel automobilisten overtuigen om voor de fiets en het openbaar vervoer te kiezen.

Maar deze capaciteit van 10.000 fietsparkeerplaatsen is er vandaag de dag nog altijd niet. Het grote aantal fietsende klanten van de NMBS is er vandaag al wel.

We zouden dan ook vriendelijk willen vragen dat de stad geen geparkeerde fietsen meer ophaalt tot 2018 wanneer deze bijkomende stalling helemaal af zal zijn, en dat ze samen met de NMBS een tijdelijke stalling, overdekt of niet overdekt, op het Martelarenplein realiseert om zo de chaos te gaan beheersen en om de pendelaars, dagelijkse klanten van de NMBS, te geven waar ze recht op hebben.

Als locatie lijkt het deel van het Martelarenplein dat later uitgegraven zal worden voor deze uitbreiding dan ook geschikt, of de plaats waar de tijdelijke loketten stonden, bij ons weten heeft geen enkele voetganger zich daar destijds tegen

doodgewandeld.

Verder zouden we ook graag zien dat indien het stadsbestuur op dit plein van georganiseerde chaos wat meer orde en wat minder chaos wenst te zien, dat ze dit ook actief mee helpt organiseren. Dat omgevallen fietsen worden rechtgezet, dat hinderlijk of gevaarlijke geplaatste fietsen worden verplaatst. Een correct weesfietsenbeleid blijft in de stationsomgeving ook hard nodig.

Werknemers van Velo of stadswachten kunnen ingeschakeld worden als [fietsbutlers](#), die ook de fietsers kunnen aanspreken op hun gedrag, of om ze te overtuigen om in de stallingen te parkeren, wat natuurlijk alleen maar zin heeft wanneer er daar voldoende capaciteit is. Het resultaat zou alleszins een veel ordelijker plein zijn, en ook de stallingen zouden beter benut worden. De fietsers zelf zouden zich ook meer welkom voelen in de stationsomgeving. Nudging werkt beter dan repressie.

Wanneer het station van Leuven het grootste aantal fietsende pendelaars telt, mag Leuven daar ook wat harder fier op zijn, en mogen de fietsers dat ook effectief voelen in plaats van enkel in de kranten te lezen.

Met hoogachting,

Fietsersbond Leuven

Gert Theunissen, voorzitter

Erik Daems, secretaris

Voorbeeld 1: Oostende

Tijdens de [verbouwingswerken](#) wordt er op het plein voor het station een tijdelijke NMBS-stalling ingericht, met fietspunt.



Voorbeeld 2: Leuven

Een student organiseerde in het kader van een schoolopdracht tijdens de afgelopen maanden de geparkeerde fietsen op het Martelarenplein

