

Voor een fietsvriendelijk beleid

**Memorandum**  
**gemeenteraadsverkiezingen**  
**14 oktober 2012**

## Overzicht

### Een planmatige aanpak

1. Leuven voorziet een mobiliteitsplan met aandacht voor **duurzame mobiliteit** en de fiets. Als grotere stad voorziet Leuven een apart **fietscirculatieplan**, gelinkt aan een **fietsparkeerplan**, en stelt ze een **fietsambtenaar** aan, die alle fietsgerelateerde aspiraties en acties verzamelt en coördineert.
2. Leuven maakt werk van **overleg** met de Leuvense fietser. Zonder **inspraak** van de gebruiker kan van een geslaagd en breed gedragen **fietsbeleid** geen sprake zijn.

### Directheid

3. Leuven zorgt voor een **fietsnetwerk** waardoor de verschillende stads- of gemeentedelen vlot en veilig bereikbaar zijn. Leuven treedt als Vlaams-Brabantse hoofdstad op als de motor voor de **fietsontwikkeling** van de ruime omgeving. Leuven waakt erover dat fietsverbindingen steeds de **snelste route** bieden ten opzichte van andere modi.
4. Leuven zorgt voor voldoende, comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen, verspreid over haar hele grondgebied.

### Veiligheid

5. Stel het **30/50/70 principe** voorop. In alle woonzones en alle centra is er een zone 30 of een snelheidsbeperking tot 30km/u.
6. **Verkeersovertredingen** die de veiligheid van fietsers in gevaar brengen, moeten primordiaal worden aangepakt door de politie. Zet in op conflictarmere kruispunten. Er dient een analyse gemaakt te worden van ongevallen en bijna-ongevallen met fietsers. Ook hier geldt 'meten is weten'. Deze analyses moeten leiden tot een aanpak van onveilige punten.
7. **Fietsdiefstal** dient actief aangepakt worden, door controle van gegraveerde nummers op straat en in de stallingen, al dan niet gekoppeld aan andere acties.

### Comfort

8. Leuven volgt het **fietsvademeccum**. Kiest steeds voor asfalt op plaatsen waar veel gefietst wordt. Zorgt ervoor dat fietspaden goed onderhouden worden. Zorgt ervoor dat fietspaden geregeld worden gereinigd en steeds sneeuwvrij zijn. Zorgt ervoor dat fietspaden goed en snel hersteld worden. Vermijdt steile hellingen, kleine bochtstralen, onnodige hoogteverschillen en oneffenheden bij overgangen.
9. Leuven garandeert **gezonde lucht** voor fietsers.

### Aantrekkelijkheid

10. Als Leuven het fietsgebruik wil verhogen, de fietsers wil belonen en haar fietsbeleid de nodige geloofwaardigheid wil verlenen, kiest ze resoluut voor een **aantrekkelijke vormgeving**.
11. Leuven doet actief mee aan **sensibiliserende campagnes**. Deze moeten niet steeds uitbesteed worden, wanneer ze zelf kunnen uitgevoerd worden (bijvoorbeeld warme choco aanbieden aan mensen die met de fiets naar de markt komen). Alle beslissingen moeten voortvloeien vanuit een positieve houding tegenover fietsers, zoniet kan Leuven nooit een echte **Fietsstad** worden.

# 1. Een planmatige aanpak

## Doelstellingen

1. Leuven voorziet een mobiliteitsplan met aandacht voor duurzame mobiliteit en de fiets. Als grotere stad voorziet Leuven een apart fietscirculatieplan, gelinkt aan een fietsparkeerplan, en stelt ze een fietsambtenaar aan, die alle fietsgerelateerde aspiraties en acties verzamelt en coördineert.
2. Leuven maakt werk van overleg met de Leuvense fietser. Zonder inspraak van de gebruiker kan van een geslaagd en breed gedragen fietsbeleid geen sprake zijn.

## Gemeentelijk Fietsplan

Om het fietsgebruik te stimuleren, is een planmatige aanpak het beste middel. In het gemeentelijk mobiliteitsplan dient de fiets de basis te vormen van een duurzame mobiliteit, en moet het STOP-principe de kern vormen van mobiliteitskeuzes. Een volwassen fietsbeleid maakt bovendien gebruik van een fietscirculatieplan en een fietsparkeerplan, om zo de aangelegde en toekomstige fietsinfrastructuur te verbinden tot een samenhangend fietsroutenetwerk. Om dit alles fietsvriendelijk te coördineren en op te volgen, is een aparte fietsambtenaar absoluut geen luxe.

Vandaag zijn de inspanningen van de gemeente nog altijd gefragmenteerd, en gaat de voorkeur uit naar grote dure projecten, die bovendien niet voor alle fietsers nuttig zijn. In veel mobiliteitsgerelateerde beslissingen merkt men nog te veel de prioritaire keuze voor automobiel en lijnbus.

## Overleg en inspraak zijn cruciaal

Een succesvol gemeentelijk fietsbeleid staat of valt met overleg. Niet alleen overleg met buurgemeentes en het Vlaamse gewest om fietsinfrastructuur op elkaar af te stemmen, maar ook met de uiteindelijke gebruikers: de fietsende inwoners. Daarom dient Leuven jaarlijks een fietsrapport op te stellen en een jaarlijkse tevredenheidsenquête te organiseren. Samen met regelmatige fietstellingen kan zo het fietsbeleid worden bijgestuurd. Meten is weten, ook in mobiliteit.

## 2. Directheid

### Doelstellingen

1. Leuven zorgt voor een fietsnetwerk waardoor de verschillende stads- of gemeentedelen vlot en veilig bereikbaar zijn. Leuven treedt als Vlaams-Brabantse hoofdstad op als de motor voor de fietsontwikkeling van de ruime omgeving. Leuven waakt erover dat fietsverbindingen steeds de snelste route bieden ten opzichte van andere modi.
2. Leuven zorgt voor voldoende, comfortabele, diefstalveilige fietsenstallingen, verspreid over haar hele grondgebied.

### Kwalitatieve fietsinfrastructuur is een must

Mobiliteit dient zo georganiseerd te worden dat de snelste route voorbehouden is voor de fiets. Een samenhangend stelsel van fietsverbindingen beperkt het omrijden tot een minimum. De grootte van Leuven is zodanig dat functies zoals wonen, werken, winkelen en naar school gaan op fietsafstand van elkaar liggen. Een groot aantal autoverplaatsingen in Leuven is nog steeds overbodig, en dat zorgt voor geluidsoverlast, een ongezonde leefomgeving en de verkeersdrukte belemmert economische groei en sociale cohesie.

Om fietsvriendelijke infrastructuur te ontwerpen dient er vooral naar de toekomst gekeken te worden: de bevolkingsgroei en de almaar slinkende openbare ruimte dwingen ons om rekening te houden met de toekomstige verplaatsingsbehoeftes, die niet met louter meer autoverkeer kunnen opgelost worden, omdat het huidige wegennet op veel plekken reeds verzadigd is.

Om het oponthoud voor fietsers te beperken dient Leuven in alle straten tweerichtingsverkeer voor fietsers te voorzien. Straten dienen hiertoe voldoende breed ontworpen te worden om fietsverkeer in tegenrichting mogelijk te maken. Daarnaast dient Leuven het gemotoriseerde sluipverkeer te onderbreken met een autoknip zodat de kortste en veiligste route steeds voor de fietser is. Speciaal aandachtspunt hierbij moet zijn dat deze knip geen hinder geeft voor fietsers doordat ze te smal wordt gemaakt, of versperd geraakt door parkerende wagens.

### Voldoende en praktische stallingen

Het moet de regel zijn dat gemeentelijke instellingen en andere gemeenschapsvoorzieningen, zoals het cultureel centrum, de sporthal, de bibliotheek, het gemeentehuis, de bioscoop en de buitensportinfrastructuur beschikken over voldoende, comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen. Waar stoepen te smal zijn om fietsen op te plaatsen, zeker in de binnenstad, vragen we dat elke vijfde parkeerplaats voor fietsen wordt voorzien.

## 3. Veiligheid

### Doelstellingen

1. Stel het 30/50/70 principe voorop. In alle woonzones en alle centra is er een zone 30 of een snelheidsbeperking tot 30km/u.
2. Verkeersovertredingen die de veiligheid van fietsers in gevaar brengen, moeten primordiaal worden aangepakt door de politie. Zet in op conflictarmere kruispunten. Er dient een analyse gemaakt te worden van ongevallen en bijna-ongevallen met fietsers. Ook hier geldt 'meten is weten'. Deze analyses moeten leiden tot een aanpak van onveilige punten.
3. Fietsdiefstal dient actief aangepakt worden, door controle van gegraveerde nummers op straat en in de stallingen, al dan niet gekoppeld aan andere acties.

### Stel het 30/50/70-principe voorop

Verkeersonveiligheid is een van de belangrijkste redenen om de fiets te laten staan. Meer veiligheid zorgt dan ook voor meer fietsers. De dalende trend inzake dodelijke en zware verkeersongevallen zet zich momenteel echter niet door bij fietsongevallen. Leuven moet ervoor zorgen dat de fietsvoorzieningen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers waarborgen.

Bij de keuze voor het mengen of scheiden van autoverkeer en fietsverkeer, dient Leuven het 30/50/70-principe voorop te stellen. Als er maximum aan 30 km/u mag worden gereden, dan kan gemengd verkeer. Bij een snelheidsregime van maximum 50 km/u hoort minimaal aanliggende fietsinfrastructuur. Wegen waar maximum aan 70 km/u mag worden gereden, vragen vrijliggende fietsinfrastructuur. Wanneer het onder die voorwaarden niet lukt, dan moet men de maximumsnelheid op een weg verlagen.

### Laat verkeersovertreders niet begaan

De rol van de politie is hier van essentieel belang. Daarom is het belangrijk dat overtredingen die zachte weggebruikers in gevaar brengen, effectief worden gecontroleerd en vervolgd. Vooral het parkeren en stilstaan op fietspaden, onaangepaste snelheid en het overtreden van voorrangregels creëren levensgevaarlijke situaties voor fietsers. Het inzetten van patrouilles per fiets kan de ernst van dergelijke overtredingen doen inzien.

Leuven dient de verkeersongevallenregistratie op een systematische manier te verwerken in een GIS-systeem. Een gedegen onderzoek van de zo verkregen gegevens geeft een beeld van het gedrag dat aan de oorsprong ligt van fietsongevallen. Daarnaast kan het een belangrijk hulpmiddel zijn om de infrastructuur (conflictrijke

kruispunten en rotondes, fietspaden naast parkeerstroken, fietsoversteekplaatsen, zelfs fietspaden in de bebouwde kom...) kritisch te evalueren.

### Naar een conflictvrije fietsgemeente

Leuven moet in de volgende legislatuur maximaal investeren in conflictvrije fietsinfrastructuur. Een doorgedreven snelheidsverlaging en een vermindering van de auto-intensiteit zijn twee belangrijke sleutels voor verkeersveilige fietsverplaatsingen.

- Leuven moet maximaal investeren in conflictarmere kruispunten op de Ring (R23). Ook dient de lineaire scheiding tussen voetpad en fietspad van dien aard te zijn dat ze altijd voor iedereen merkbaar is.
- Op drukke wegen met moeilijke oversteekbaarheid, waar er een sterke scheiding van de verkeerssoorten is zoals op de ring, kunnen tweerichtingsfietspaden langs beide zijden noodzakelijk zijn, mits bijzondere aandacht aan de mogelijke conflictpunten wordt besteed.

### Fietsdiefstal

In afwachting van een door de fietsproducenten en/of overheid beheerd, **sluitend registratiesysteem** zorgt Leuven via het aanbrenge van het rijksregisternummer dat gestolen fietsen later sneller teruggevonden kunnen worden. Leuven engageert zich daartoe door de website [www.gevondenfietsen.be](http://www.gevondenfietsen.be) als centraal registratiesysteem voor gevonden fietsen te gebruiken.

Naast degelijke stallingen speelt ook **handhaving** een cruciale rol. Politiepatrouilles met aandacht voor fietsenstallingen, opvolging van diefstalmeldingen en specifieke aandacht voor dievenbendes zijn dan ook noodzakelijk. Het beleid inzake opsporing van fietsdiefstal heeft in Leuven nog te weinig om het lijf: fietsen die gegraveerd zijn met het rijksregisternummer moeten actief gecontroleerd worden op diefstal, en vervolgens ook effectief aan de rechtmatige eigenaar terugbezorgd worden. Zolang de pakkans voor wie met een gestolen fiets rondrijdt quasi onbestaande blijft, zal fietsdiefstal welig blijven tieren.

## 4. Comfort

### Doelstellingen

1. Leuven volgt het fietsvademecum. Kiest steeds voor asfalt op plaatsen waar veel gefietst wordt. Zorgt ervoor dat fietspaden goed onderhouden worden. Zorgt ervoor dat fietspaden geregeld worden gereinigd en steeds sneeuwvrij zijn. Zorgt ervoor dat fietspaden goed en snel hersteld worden. Vermijdt steile hellingen, kleine bochtstralen, onnodige hoogteverschillen en oneffenheden bij overgangen.
2. Leuven garandeert gezonde lucht voor fietsers.

### Fietzers willen asfalt!

Hoe beter het comfort van de wegen en de fietsinfrastructuur, hoe meer mensen ook effectief de fiets zullen nemen. Misschien is dit wel het belangrijkste criterium voor fietsinfrastructuur. Niets is zo leuk als een goed rollend wegdek. In de praktijk kan dit enkel gerealiseerd worden met asfalt. Beton kan in theorie ook, maar dikwijls is het resultaat een geribbeld oppervlak, bijvoorbeeld de fietsuggestiestrook in de Rijschoolstraat.

In vorige beleidsnota's wordt wel vermeld dat fietspaden in asfalt of beton (2001) of in 'fietsvriendelijke materialen' (2007) aangelegd worden, toch zien we dat dit vrijwel nooit het geval is, zoals op de Martelarenlaan achter het station. Klinkers worden nooit goed gelegd, verzakken al na korte tijd en kunnen ook niet goed herlegd worden. Kasseien zijn uit den boze.

Een ergernis die geregeld aanleiding geeft tot valpartijen van vooral ouderen en kinderen, zijn borduren bij overgangen van wegdek naar het fietspad. Ze zijn te vermijden bij aanleg en er dient een programma opgestart om ze systematisch weg te werken. De Fietzersbond adviseert de stad ook om verhoogde fietspaden verhoogd te laten doorlopen bij zijstraten.

Fietsinfrastructuur moet op maat van fietsers aangelegd worden. Ook op maat van andere dan klassieke fietsen, dus ook voor bakfietsen, tandems, fietsen met aanhangwagen. Bochtstralen dienen hieraan aan gepast te zijn, paaltjes indien al nodig, ver genoeg van elkaar.

En waarom mogen enkel auto- en busgebruikers met elkaar praten? Fietspaden moeten zo breed zijn dat fietsers naast elkaar kunnen rijden. Fietsers zijn ook mensen en mensen zijn sociale wezens.

### Onderhoud van infrastructuur is belangrijk

De infrastructuur moet systematisch gecontroleerd worden. Onderhoud dient zoveel mogelijk preventief te gebeuren. Herstellingen volgen nu al snel na een klacht maar eigenlijk moet de stad zelf systematisch controleren en dit van op de fiets. Speciale aandacht dient te gaan naar de rechterzijdant van de wegen omdat dit de strook is waar de fietser fietst (zie Parkstraat).

Het is belangrijk dat de fietspaden vrijgehouden worden van bladeren, grond, sneeuw en ijs, glas .... . Stedelijke fietspaden werden vorige winter behoorlijk goed geruimd. Dat is voor fietsverkeer belangrijker en efficiënter dan strooien. Maar fietsroutes die over gewone wegen liepen, lagen er spiegelglad bij.

Het Gewest bleef echter zwaar in gebreke. De stad moet hier zijn fietsers actief steunen en eisen dat de fietspaden langs de gewestwegen ook degelijk sneeuw- en ijsvrij gemaakt worden. Eventueel zou de stad dit zelf kunnen doen, voor rekening van het gewest.

Indien fietspaden en -wegen opgebroken worden dient de herstelling op een goede manier te gebeuren. Achteraf zou de herstelling enkel zichtbaar mogen zijn, niet 'voelbaar'.

### Garandeer gezonde lucht voor fietsers

Comfort voelt de fietser niet enkel aan zijn zitvlak. Ook factoren als luchtkwaliteit en lawaai zijn comfortbepalend. Fietzers hebben nood aan eigen invalswegen. Alle drukke invalswegen dienen van een parallelle fietsverbinding voorzien te worden. Dat kan langs rustige straten of als aparte fietswegen, bijvoorbeeld het Jan Vranckx-tracé als parallel van de Diestsesteenweg, Abdijstraat parallel aan de Geldenaaksebaan als verbinding van Heverlee centrum naar het industriepark van Haasrode.



## 5. Aantrekkelijkheid

### Doelstellingen

1. Als Leuven het fietsgebruik wil verhogen, de fietsers wil belonen en haar fietsbeleid de nodige geloofwaardigheid wil verlenen, kiest ze resoluut voor een aantrekkelijke vormgeving.
2. Leuven doet actief mee aan sensibiliserende campagnes. Deze moeten niet steeds uitbesteed worden, wanneer ze zelf kunnen uitgevoerd worden (bijvoorbeeld warme choco aanbieden aan mensen die met de fiets naar de markt komen). Alle beslissingen moeten voortvloeien vanuit een positieve houding tegenover fietsers, zonet kan Leuven nooit een echte Fietstad worden.

### Investeer in aantrekkelijke en statusverhogende fietsinfrastructuur

Een uniforme en duidelijke bewegwijzering op maat van de functionele fietser is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk fietsroutenetwerk. De gemeente dient de vindbaarheid te optimaliseren door buur- en deelgemeenten, wijken, voorzieningen en publieksfuncties op te nemen in een systeem van fietsbewegwijzering. Een uitgewerkte bewegwijzering zal bovendien ook de gebruikers van andere vervoersmodi wijzen op de voordelen van de fiets. Deze bewegwijzering is apart van de bewegwijzering van het autoverkeer. Leuven moet hierin een voortrekkersrol op zich nemen voor Vlaams-Brabant.

Fietsvoorzieningen moeten zodanig worden vormgegeven dat het aantrekkelijk is om te fietsen. Statusverhogende investeringen zijn belangrijk om de plaats en positie van de fietser te beklemtonen. De ruimtelijke taal moet in de eerste plaats functioneel en duidelijk zijn, maar ook attractief. Bewegwijzering, verlichting en fietsinfrastructuur die kwaliteit uitstralen, vormen een absolute meerwaarde. Een fietsteller met ingebouwde fietspomp, overdekte stilstandplaatsen aan rode lichten ... de mogelijkheden zijn eindeloos.

### Profileer je als Fietstad!

Leuven moet naar buiten komen als Fietstad. De fiets hoort bij Leuven zoals Fonske, de hallen, de universiteit en het stadhuis. Maak daar een troef van! Dit kan zowel op het vlak van mobiliteit, milieu, leefbaarheid, gezondheid maar ook op het vlak van toerisme. Leuven is een fietsstad, vooral omdat ze een bevolking heeft die wil fietsen. Stimuleer en help ze daarin.

De positieve elementen van het fietsen moeten in de verf gezet worden: meer veiligheid, betere lucht, geen lawaai, veel minder ruimtebeslag, geen aanslag op het gezinsbudget, gezondheid, leefbaarheid. Het fietsen moet positief in het nieuws komen.

Nog nooit heeft de stad Leuven een promotiecampagne van enige omvang gevoerd die het fietsgebruik in een positief daglicht stelt. Een kaart met een fietsroutenetwerk, waar na de verkiezingen van 2006 nooit meer iets van gehoord werd en een BBL-campagne (waar in 2011 zelfs niet meer aan mee gedaan werd), kunnen niet verhullen dat er in Leuven geen mobiliteitsbeleid *pro* fiets is. Het is dan ook niet echt verrassend dat Leuven zelfs niet genomineerd werd voor de wedstrijd Fietsstad2012.

Waarom geen groots opgezette en jaren voortdurende campagne voor fietsmobiliteit opstarten? Voor 'Leuven Fietsstad' dienen middelen uitgetrokken te worden die van de grootteorde zijn als de promotie voor de Lijn. Alle stadsdiensten werken hier aan mee: ruimtelijke ordening, openbare werken, milieudienst en toeristische dienst. De jaarlijkse hoogtepunten van deze campagne zijn een Fietsfeest in mei met de nodige grandeur en als apotheose van een hele fietsweek. En een echte Autoloze Zondag, als slot van een autoloze week in september.

'Aantrekkelijk voor fietsers' slaat niet enkel op de fietsinfrastructuur, maar ook op de manier waarop het stadsbestuur met de (fiets)mobiliteit omgaat. Leuven heeft nood aan een positieve houding tegenover fietsmobiliteit. Leuven zal trots zijn op haar fietsers en haar fietsers zullen trots zijn op hun stad.