

Prioriteitennota Leuvens fietsbeleid 2019-2025

Fietsbeleid

- Fietsbeleid moet ingebed zijn in en voortvloeien uit een globaal mobiliteitsbeleid. Voor ons moet het **STOP-principe** het leidende beginsel zijn van elk (en dus ook het Leuvens) mobiliteitsbeleid. Dus de fundamentele keuze om de weginfrastructuur en de verkeerscirculatie maximaal af te stemmen op de noden van eerst de actieve modi (voetgangers en fietsers), dan het openbaar vervoer en pas in laatste orde het privévervoer. In de bestuursnota staat: “We ontwerpen de publieke ruimte steeds volgens het STOP-principe”. Dat is al een goed begin, maar fietsers rijden natuurlijk niet op papier. In dezelfde nota wordt ook sterk de nadruk gelegd op een “bereikbare en toegankelijke stad”. Vanzelfsprekend zijn we pro bereikbaarheid en toegankelijkheid, maar we hopen ook dat deze formulering geen voortzetting van het en/en-denken impliceert. Wat in de praktijk overigens vaak neerkomt op POTS-beleid: de auto en de autodoorstroming die het uitgangspunt vormt, wat voor fietsers (en voetgangers) doorgaans resulteert in een gebrek aan ruimte, verstoorde doorstroming en verkeersonveiligheid. We vragen dus dat de stad resoluut voor het STOP-principe kiest, niet enkel in nota’s maar ook in de dagelijkse beleidspraktijk. De mobiliteitsplannen in de deelgemeenten en de grote stadsontwikkelingsprojecten die op stapel staan (Hertogensite, Vismarkt, Wisselspoor, ...) bieden in elk geval mooie kansen om het STOP-principe ook op het terrein vorm te geven en waar te maken.
- Inrichting van de openbare ruimte volgens het STOP-principe is volgens ons de beste manier om de beoogde **modal shift** richting duurzame modi te bewerkstelligen. In de bestuursnota wordt de modal shift slechts één keer vermeld. De concrete mobiliteitsdoelstellingen van de road map van Leuven 2030 (met o.a. een verdubbeling van het fietsverkeer tegen 2030) worden in de tekst niet aangehaald, ook niet als na te streven ambitie. In het hoofdstuk rond duurzaamheid en klimaatneutraliteit ligt de klemtoon bij CO₂-reductie op woningen en wordt mobiliteit nogal restrictief ingevuld door een focus op het stadspersoneel (woonwerkverkeer en dienstverplaatsingen). Ook van een LEZ is in de tekst geen sprake. Hopelijk komt de ‘sense of urgency’ in het eigenlijke beleid meer tot uiting. ‘Do more, faster’, zoals Brent Toderian Leuven (en alle andere steden waar hij op bezoek is) adviseerde.
- Het STOP-principe en zelfs een modal shift zijn geen doelen op zich. Het zijn instrumenten om de **echte doelstellingen** te bereiken: van Leuven een leefbare, klimaatneutrale, groene, inclusieve en welvarende stad op mensenmaat maken, met gezonde, mobiele, fitte en gelukkige inwoners. Fietsmobiliteit is geen wondermiddel, maar kan wel aan al deze aspecten haar steentje bijdragen. Het zou dan ook zonde zijn om het veelzijdige potentieel van de fiets niet ten volle te benutten.
- De bestuursnota bevat onder de hoofding “we investeren in Leuven als fietsstad” (en ook elders) heel wat goede ideeën om Leuven fietsvriendelijker te maken. Deze ideeën moeten verder geconcretiseerd worden in een update van het **fietsbeleidsplan**. Dit document moet ambitieuze maar realiseerbare (en

verifieerbare) doelstellingen formuleren en de juiste prioriteiten en accenten leggen. Voor de operationele uitwerking wordt hier best opnieuw een **fietsactieplan** aan gekoppeld. Uiteraard dienen in het meerjarenplan 2020-2025 de nodige **middelen** (personeel én budget) voorzien te worden om de fietsplannen ook gerealiseerd te krijgen.

- Wellicht is het niet haalbaar om alle fietsgerelateerde voorstellen uit de bestuursnota tijdens deze bestuursperiode te realiseren. **Keuzes** zijn onvermijdelijk. We vragen dat de stad prioriteit geeft aan maatregelen die de dagelijkse fietservaring van een groot aantal fietsers in Leuven verbetert. Eerder dan aan (prestigieuze of hippe) projecten die vooral imagoversterkend zijn (*branding* als fietsstad). Deelmobiliteit vinden we bijvoorbeeld ook erg belangrijk, maar beleidsaandacht hiervoor mag niet ten koste gaan van inspanningen voor de doorsnee Leuenaar die al jaren een eigen fiets heeft en op zijn of haar dagelijkse rit allerlei (oplosbare) knelpunten ervaart op het vlak van veiligheid, comfort en doorstroming. Prioritering én proportionaliteit zijn dus belangrijk, zodat de meest courante, urgente en acute problemen zeker ook worden aangepakt.
- Fietsbeleid moet proactief en **toekomstgericht** zijn. Hou bij beslissingen over infrastructuur (zowel voor de rijdende als voor de stilstaande fiets) rekening met de voorziene stijging van de fietsvolumes. Ook de toenemende diversiteit aan fietsers en aan fietsen verdient de nodige aandacht.
- Overleg met **andere wegbeheerders** (MOW/AWV, provincie) over fietsinfrastructuur op Leuvens grondgebied waar zij verantwoordelijk voor zijn. Belangrijke dossiers zijn o.a. het fietsvriendelijker en -veiliger maken van de Leuvense ring (de fietspaden, de oversteekplaatsen én de kruispunten aan de poorten) en de ontwikkelingen in het kader van Leuven Noord.
- Ook een constructieve samenwerking met de **buurgemeenten** is belangrijk. 'Regionet Leuven' biedt hiertoe al goede aanzetten. De opstart van de vervoerregio Oost-Brabant, met Leuven als grootste stad en dus als voortrekker, biedt ook opportuniteiten om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk verder uit te bouwen en om grensoverschrijdende problemen met een impact op fietsmobiliteit (bv. sluipverkeer) aan te pakken. Aangezien de Fietsersbond niet vertegenwoordigd is in de vervoerregioraad, zouden we het waarderen als informatie over belangrijke fietsdossiers naar ons teruggekoppeld wordt (en uiteraard ook naar andere geïnteresseerde burgers).
- Als Leuvense **Fietsersbond** worden we natuurlijk graag betrokken bij het fietsbeleid van de stad Leuven. We willen participeren aan de uitwerking van het fietsbeleidsplan, via nota's en overleg. Daarnaast vragen we (de mogelijkheid van) inspraak bij alle infrastructuurwerken (aanleg of heraanleg) met een impact op fietsmobiliteit, in een projectfase waarin (indien nodig fundamentele) bijsturing van het finale ontwerp nog mogelijk is. De bestuursleden van de Fietsersbond hebben doorheen de jaren veel expertise opgebouwd, en zijn daarnaast ook ervaringsdeskundigen (want dagelijkse fietsers). Uiteraard verkiezen we het dat de initiële plannen al fietsvriendelijk zijn (conform het STOP-principe en het fietsvademeccum), zodat onze opmerkingen eerder over details kunnen gaan dan over essentiële punten van het ontwerp.

Leuven centrum

- Prioritair voor 2019 is het voltooiën van het **circulatieplan**, met het doorvoeren van de ontbrekende (niet-uitgevoerde of afgeschafte) knippen, om in de betreffende stadsdelen het sluipverkeer (bv. in fietsstraat Ridderstraat) te verminderen en de fietsveiligheid te verhogen.
- Het circulatieplan is echter geen eindpunt. Er moet in Leuven centrum verder geïnvesteerd worden in betere voorzieningen voor actieve weggebruikers, in meer verkeersveiligheid (ook op de vesten) en in het verminderen van de auto-intensiteit (weren van doorgaand verkeer, minimaliseren van zoekverkeer, aanmoedigen van het gebruik van de randparkings, ...). De creatie van een **fietszone** in (een deel van) het stadscentrum lijkt ons een logische volgende stap. De fietszone als concept is duidelijk: in dit stadsdeel zijn fietsers de norm, en auto's te gast. Het strookt helemaal met het STOP-principe, de filosofie achter een zone 30 en de wegcode, omdat de wegbreedte doorgaans toch te beperkt is om met een reglementaire zijdelingse afstand in te halen (cf. [deze oefening voor Antwerpen](#)). Bij een algemenere toepassing van het concept 'fietsstraat' zal ook de kennis toenemen, wat zal leiden tot een betere naleving van de geldende regels (vooral het inhaalverbod). Een fietszone bevordert ook de modal shift (fietsen wordt aangenamer en dus aangemoedigd, autoverplaatsingen worden minder efficiënt en dus ontmoedigd) en zorgt voor meer verkeersveiligheid (minder rakelingse inhaalmanoeuvres, lagere snelheden omdat fietsers het verkeersritme bepalen).
- Het zou ook fijn zijn als in deze bestuursperiode enkele **fietsknelpunten** die Leuvense fietsers en de Leuvense Fietsersbond al heel lang aanklagen, eindelijk opgelost worden. We denken bv. aan het fietspunt dat nog altijd niet reglementair met de fiets te bereiken is vanaf het Martelarenplein, en de aansluiting van het winkelwandelgedeelte met de rest van de Brusselsestraat. Dergelijke, behoorlijk absurde situaties doen het imago van Leuven als fietsstad geen goed. Een ordentelijke oplossing voor deze "symbooldossiers" zou voor alle partijen een goede zaak zijn.

Deelgemeenten

- We zijn blij dat het nieuwe bestuur werk gaat maken van **mobilitieitsplannen** in de deelgemeenten. Door de focus op het circulatieplan voor Leuven centrum is er de voorbije bestuursperiode (te) weinig verbeterd voor fietsers in de vier deelgemeenten (waar toch 70% van de Leuvenaars wonen). We zijn ook tevreden met de keuze voor een planmatige aanpak, met de beslissing om bewoners (en andere stakeholders) actief te betrekken én met de doelstellingen die in de bestuursnota worden geformuleerd (levenskwaliteit en verkeersveiligheid verbeteren, aanpak van sluipverkeer). We hopen dat het participatietraject goed gemanaged wordt, zodat de mobilitieitsplannen binnen een redelijke termijn kunnen worden geïmplementeerd. Maar bovenal hopen we dat de door de stad vooropgestelde uitgangspunten ook worden waargemaakt op het terrein. De fietsbaarheid en fietsbeleving zou er in elk geval overal in de deelgemeenten op moeten vooruitgaan: veiligere en snellere fietsverplaatsingen binnen en tussen wijken, autoluwere straten, extra (buurt)fietsenstallingen, mobipunten op centrale

locaties, meer fietsstraten – of beter nog: uitgebreide fietszones van aansluitende fietsstraten. Een tijdige en rigoureuze fietstoets op de mobiliteitsplannen lijkt ons dus zeker nodig. We brengen ook hier graag onze expertise in.

- Veralgemeende invoering van **zone 30** in de deelgemeenten is voor ons een quick win die niet hoeft uitgesteld te worden tot de implementatie van de mobiliteitsplannen. Zone 50 behouden in woonstraten met gemengd verkeer en veel extra kwetsbare weggebruikers (fietsende en stappende kinderen op weg van of naar school, volwassenen die kinderen vervoeren in fietskar of bakfiets, senioren, ...) is op geen enkele manier te verantwoorden. Ook in Leuven centrum werd de aanpassing van het snelheidsregime niet gekoppeld aan een aanpassing van de verkeerscirculatie (zone 30 in 2011, circulatieplan in 2016).

Verkeersveiligheid

- We vragen dus een veralgemeende **invoering van zone 30** in alle (woon)straten met gemengd verkeer. Het is ook het overwegen waard om de snelheid voor zwaar verkeer (bussen, vrachtwagens) te verlagen tot 20 km/uur (formeel of via een (hernieuwd) *gentlemen's agreement*), voor alle zone 30-straten of anders alleszins lokaal (bv. schoolomgevingen, fietsstraten).
- We vragen ook een consequente **handhaving** van de wegcode en een strenger optreden tegen alle overtredingen die fietsers in gevaar brengen of hinderen, met vooral (maar niet uitsluitend) beleids- en politionele aandacht voor
 - *Overdreven snelheid*. Vooral de zone 30 wordt op dit moment nauwelijks gehandhaafd. Naleving is dan ook – zeker in bepaalde straten – ondermaats, niet enkel door private maar ook door professionele bestuurders (De Lijn, taxi's, vrachtwagens). Er is nood aan duidelijkere signalisatie (niet enkel bij betreden van zone 30, maar ook geregeld herhalen), eventueel een sensibiliseringscampagne en vooral veel frequentere controles (overal op het Leuvense grondgebied, ook onaangekondigd en niet-zichtbaar).
 - *Parkeren of stilstaan op fietspaden*.
 - *Inhalen in fietsstraten*. Is nu vooral problematisch in bv. het brede gedeelte van de Ridderstraat. Maar ook in de smallere fietsstraten (bv. Schapenstraat) en de 'als fietsstraat' ingerichte fietsstraten (bv. Parkstraat, Martelarenlaan) wordt het inhaalverbod veelvuldig genegeerd. Gebrek aan handhaving zorgt voor een gevoel van straffeloosheid bij bestuurders. Dit ondermijnt het (waardevolle) concept van de fietsstraat en vermindert het draagvlak voor nieuwe fietsstraten (ook bij fietsers).
 - *Onvoldoende zijdelingse afstand* bewaren bij het inhalen en kruisen van fietsers. Het feit dat de zijdelingse afstand moeilijk is vast te stellen (en dus te handhaven), is een extra argument voor de invoering van fietsstraten/fietszones. Op die manier kan een de facto inhaalverbod (omwille van de te beperkte breedte van de rijbaan voor reglementair inhalen) omgezet worden in een officieel inhaalverbod, dat veel duidelijker is voor alle weggebruikers en dat door de politie ook eenvoudig ("op het zicht") gehandhaafd kan worden.

- *Niet respecteren van venstertijden* voor leveringen. Vooral op de Bondgenotenlaan is de naleving problematisch. Ook in de ochtendfietsspits (voor 9u.) staan hier veel voertuigen (vooral leveranciers en werfverkeer) stil. In combinatie met het drukke busverkeer stremt dit de fietsdoorstroming en verlaagt het de fietsveiligheid (van schoolkinderen).
- De **fietspatrouilles** van de Leuvense politie zijn een goede stap, maar leveren weinig (zichtbare) verbetering op in het straatbeeld. Een fietsteam dat zich ook op een (pro)actieve manier bekommert om de belangen van fietsers, en hier publiek over communiceert, zou een vooruitgang zijn (ook symbolisch). Het [aanspreekbare](#) fietsteam van Brussel Hoofdstad Elsene is op dit vlak een inspirerend voorbeeld.
- Zorg voor **conflictvrije kruispunten**, met gescheiden groenfases voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, of met (vrijliggende) fietsinfrastructuur die de rijbaan niet kruist (eventueel bruggen of tunnels). Samenwerken met AWV, aangezien de drukste kruispunten in Leuven op gewestwegen liggen.
- Zorg voor **veilige oversteekplaatsen** voor fietsers, bv. door de zichtbaarheid van fietsers te verbeteren of een middeneiland te voorzien .
- In kaart brengen van en systematisch wegwerken van alle **hindernissen** die kunnen zorgen voor eenzijdige fietsongevallen: paaltjes, borduren, putten of verzakkingen in het wegdek, (te) haakse bochten, ...
- Voer een **antifietsdiefstalbeleid** dat inzet op preventie én repressie. Fietsdiefstal is niet "onvermijdelijk eigen aan een studentenstad" of iets dat gebagatelliseerd mag worden. Als je fiets je enige vervoermiddel is, dan is fietsdiefstal even ontwrichtend als diefstal van een auto.

Efficiëntie en kwaliteit van fietsverplaatsingen

- Investeren in de DIRECTHEID van fietsverbindingen
 - Verdere uitbouw van het **fietsroutenwerk**. Het wensbeeld zelf is wellicht ook aan een update toe. Op 'Maak het mee' werd er veel nuttige input geleverd, over fietsverbindingen tussen verschillende stadsdelen en met buurgemeenten (welke knelpunten of missing links ervaren de fietsers zelf die deze specifieke verplaatsingen dagelijks doen, wat zien zij als mogelijke verbeteringen?). De stad kan ook fietstochten organiseren met bewoners, om de fietsknelpunten in een bepaald stadsdeel samen te 'ervaren' en mogelijke oplossingen ter plaatse samen te bestuderen (zoals bv. in Mechelen gebeurt).
 - Invoeren van **beperkt eenrichtingsverkeer** in straten die nu nog enkelrichting zijn voor fietsers. In het stadscentrum denken wij dat BEV toegelaten kan worden (en een meerwaarde betekent voor vele fietsers) in de Deberiotstraat, Leopold I-straat en Vaartstraat. Voor het tweede deel van de Tiensestraat lijkt een volwaardig fietspad ons zinvoller (scheiden van fietsstromen tussen Tiensepoort en centrum, dus in Blijde Inkomststraat richting centrum, in Tiensestraat richting ring). Voor de Amerikalaan en de Tielemanslaan is het best om de geplande heraanleg af te wachten. Als de straatbreedte daadwerkelijk te beperkt is voor veilig fietsverkeer in beide

richtingen, richt de straat dan anders in (schrap indien nodig autoparkeerplaatsen).

- Investeren in een vlottere FIETSDOORSTROMING
 - **Rechtsaf/rechtdoor door rood** toelaten waar dit geen risico's oplevert voor de veiligheid van fietsers of andere weggebruikers.
 - Experimenteren met **vierkant groen** op drukke kruispunten, zonder dat dit ten koste gaat van de gemiddelde wachttijd. Ook hier is afstemming met MOW/AWV vereist.
 - **Fietsers in de voorrang plaatsen op belangrijke fietsroutes**, zodat ze niet om de haverklap halt moeten houden voor kruisend (gemotoriseerd) verkeer. Dit is in het verleden al vaak gevraagd voor bv. het Jan Vranckx-tracé. Het tegenargument van de politie ("fietsers moeten tegen zichzelf beschermd worden, als je ze in de voorrang zet, steken ze zonder kijken de straat over") snijdt volgens ons geen hout. Kruisingen moeten natuurlijk wel voldoende veilig worden ingericht, bv. een versmalling om het autoverkeer af te remmen, duidelijke signalisatie, betere verlichting, inspanningen om deze straten autoluw(er) te maken, ...
- Investeren in voldoende, kwaliteitsvolle FIETSENSTALLINGEN op alle plaatsen waar er (potentieel) nood aan is:
 - Er bestaat een grote vraag naar **kleinere stallingen** in woonbuurten: buurtstallingen, fietstrommels, stallingruimte op straat, ... Je efficiënt en vlot met de fiets verplaatsen in Leuven impliceert ook dat je niet ver moet omrijden of lang moet zoeken naar een geschikte stallingsplaats.
 - Enforcement (ruimen van hinderlijk/foutief gestalde fietsen) is voor ons slechts de laatste stap, als de aspecten **engineering** (een goed uitgebouwd netwerk van degelijke fietsenstallingen met voldoende capaciteit) en **education** (duidelijke signalisatie met wettelijke verkeersborden, sensibilisering rond weesfietsen en hinderlijk stallen, ...) in orde zijn. Over dit thema werken we nog een aparte nota uit.
- Investeren in FIETSCOMFORT
 - Als de stad wegbeheerder is: **vademecum** fietsvoorzieningen maximaal volgen bij (her)aanleg van straten en fietspaden. Er ook op toezien dat de aannemer de plannen correct en conform uitvoert. Voor Leuvense straten met een andere wegbeheerder er over waken dat de richtlijnen uit het vademecum gerespecteerd worden.
 - Fietsers hebben recht op een **wegdek van topkwaliteit** (bij voorkeur asfalt). De rijbaan herasfalteren en het aanliggend fietspad met verzakte klinkers 'vergeten', is echt niet aanvaardbaar. Kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur komt niet enkel het comfort en de beleving (het fietsplezier) ten goede, maar ook de veiligheid: de kans op eenzijdige ongevallen (bv. een val als je ongemerkt in een put rijdt) neemt af, alsook de kans op botsingen met andere weggebruikers (bv. als gevolg van slalommen om putten en bulten te ontwijken).