Bilan van zes jaar Leuvens fietsbeleid

Het besef dat fietsen alleen maar voordelen heeft voor de gemeenschap en gemotoriseerd verkeer vooral veel nadelen, is de afgelopen jaren langzaam maar zeker doorgedrongen. Toch bij al wie een eerlijke analyse durft te maken over mobiliteit in een hedendaagse stedelijke context. Het is zonneklaar dat er voor de fiets in de duurzame, klimaatneutrale stad van de toekomst een sleutelrol is weggelegd. Een fiets is een energie-efficiënt, goedkoop, stil en sociaal vervoermiddel. Een fietser is gezonder en fitter, stoot geen emissies uit en neemt maar een fractie van de ruimte in beslag. Dat is geen fietsfundamentalisme. Het zijn gewoon de feiten.

Geen wonder dus dat in onze regio het fietsgebruik flink in de lift zit. Voor veel Leuvenaars is de fiets van een alternatief of recreatief vervoermiddel uitgegroeid tot de geprefereerde mobiliteitsoptie voor dagelijkse verplaatsingen. En soms tot de enige verkeersmodus: de dure auto die op straat (fijn) stof staat te vergaren of de hele garage in beslag neemt, gaat de deur uit. Het helpt dat het aanbod aan fietsen het voorbije decennium sterk is verbeterd: meer kwaliteit en vooral een enorm toegenomen keuze. Een stadsfiets, e-bike, speed pedelec, bakfiets, fietskar, cargofiets of plooifiets: er is nu voor elk wat wils en voor elke verplaatsing een optie.

We schrijven oktober 2018 en de gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur. Tijd om de balans op te maken van zes jaar Leuvens fietsbeleid. Laten we starten met de positieve ontwikkelingen. In 2017 kwam de stad eindelijk naar buiten met een fietsbeleidsplan, waarin een reeks doelstellingen inzake fietsgebruik worden geformuleerd. Er werd een fietsactieplan aan gekoppeld, voor de operationele uitwerking. We zijn blij dat het fietsbeleid eindelijk planmatig wordt aangepakt en dat het tijdperk van ad hoc en visieloos geïmproviseer achter ons ligt.

In dit fietsbeleidsplan tekende de stad een wensbeeld uit voor een volledig en geïntegreerd fietsroutenetwerk, met hoofdroutes, bovenlokale en lokale fietsroutes. Dat wensbeeld wordt geleidelijk ingevuld. Zo is er geïnvesteerd in de fietssnelwegen richting Brussel, Mechelen, Aarschot en Tienen. De Leuvense fietser zag hier en daar nieuwe fietspaden en fietsstraten verschijnen. Ook positief is dat de stad een start maakte met schoolstraten.

Maar het grootste project was toch het verkeerscirculatieplan. De investeringen in een autoluwere binnenstad rendeerden: een leefbaarder centrum, met meer voetgangers en fietsers en minder lawaai en luchtvervuiling. Waar je autoverkeer ontmoedigt, nemen actieve weggebruikers, terrassen en groen de ruimte snel in. In een recente bevraging erkennen ook onze leden dat het nu aangenamer fietsen is in Leuven centrum. Het circulatieplan mag dan een succes heten, perfect is het nog niet. In sommige stadsdelen is er nog veel auto- en vrachtverkeer dat er niet thuishoort, vaak sluipverkeer dat een verzadigde invalsweg of werf wil vermijden.

Grote onderscheiding dus? Neen, er liep ook heel wat mis. Een eerste pijnpunt is dat er veel te weinig aandacht ging naar de vier deelgemeenten, waar toch het grootste deel van de Leuvenaars woont. Het stadsbestuur gaf dit ook toe: "we hebben de handen al vol met het circulatieplan". Iets doen aan het sluipverkeer in de woonstraten van Kessel-Lo? "Nee, eerst werken we de Martelarenlaan af." Het college geloofde niet in meer dan één groot mobiliteitsproject tegelijk. Jammer.

Er waren ook een aantal regelrechte mislukkingen. Bij sommige nieuwe projecten krijgt de Leuvense fietser infrastructuur die twintig jaar geleden amper had volstaan. En die voor de fietsers van vandaag volstrekt ontoereikend én onaanvaardbaar is. Laat staan dat de nieuwe inrichting future-proof zou zijn. Het Engels Plein is hier een even absurd als pijnlijk voorbeeld: na de heraanleg is er geen plaats om veilig te fietsen. Er is een zee van ruimte, maar men koos voor een smalle, drukke rijweg en een niemandsland van kasseien.

Even onbegrijpelijk is dat fietsers de parking aan het station ("de grootste van Vlaanderen") nog altijd niet reglementair kunnen bereiken vanaf het Martelarenplein: je moet er spookrijden, en je bovendien een weg banen tussen foutief geparkeerde auto's. Ook op veel andere locaties liet de stad bij heraanleg kansen liggen om het fietsen veiliger, vlotter en comfortabeler te maken (bv. Kapucijnenvoer, Geldenaaksebaan, Ladeuzeplein). In de meeste van deze dossiers heeft de Fietsersbond nochtans tijdig onderbouwde adviezen afgeleverd.

Als bekende fietspijnpunten In Leuven al worden aangepakt, dan gaat dat vaak te traag. Een fietsbrug over het station vragen we al sinds vorige eeuw. Binnenkort wordt de fietsspiraal (hopelijk) eindelijk geopend. Legitieme eisen van burgers en buurtcomités worden in Leuven niet altijd ernstig genomen. Ja, er zijn andere wegbeheerders, de stad moet allerlei wetgeving respecteren, met ieders belangen rekening houden en er duiken soms technische problemen op. Maar vaak zijn dit excuses om niet in te grijpen of om drie jaar later half werk te leveren. Drie jaar wachten op een concrete verbetering is lang voor de fietser die zich elk dag ergert aan een slecht wegdek. Het kan ook letterlijk te lang zijn, voor wie zich elke dag over dezelfde levensgevaarlijke oversteekplaats moet wagen. Het is een harde boodschap, maar bestuurlijk getalm kost mensenlevens, ook in Leuven.

Vandaar onze oproep aan het volgende stadsbestuur: verzilver het enorme fietspotentieel dat Leuven heeft, als stad met een snel groeiende bevolking, als bloeiende studentenstad, als regionale tewerkstellinghub, als stad die barst van de kennis. De Leuvenaar, van jong tot oud, *wil* immers fietsen. Leuvense kinderen willen met de fiets naar school, maar hun ouders moeten eerst overtuigd worden dat dit veilig kan. Leuvenaars met een job in de regio weten dat met de fiets pendelen niet alleen gezonder, maar ook een stuk sneller is. Leuvense senioren willen hun autonomie behouden door met hun e-bike naar de markt te rijden. De toekomst is aan de fiets.

De snelle groei van het aantal fietsers vraagt echter om een fietsbeleid dat enkele versnellingen hoger schakelt. Leuven moet meer ambitie tonen om een echte fietsstad te worden. Een fietsstad niet enkel dankzij haar vele fietsers, maar ook dankzij haar prima beleid. Leuven moet een voortrekker zijn in de regio en een voorbeeld voor andere centrumsteden. Die ambitie moet leesbaar zijn op papier, hoorbaar tijdens de gemeenteraad en vooral zichtbaar en voelbaar op straat. We willen een ambitieuzer fietsbeleidsplan, ingebed in een vooruitstrevende mobiliteitsvisie. Een groter budget voor fietsinfrastructuur. Meer stadspersoneel dat met mobiliteit bezig is, om de mooie intenties ook op het terrein waar te maken.

We willen moedige keuzes om de auto-intensiteit terug te dringen. Structurele ingrepen, en niet enkel makkelijke quick wins. Een beleid dat daadwerkelijk vertrekt van de S, de T en de O in het - nochtans alom beleden - STOP-principe. Een einde aan het en-en-denken dat nu nog vaak door het college spookt. In woongebieden restruimte voor de auto, niet voor de fiets. Geen lappendeken van paadjes vol paaltjes waar fietsers om de haverklap hun voorrang verliezen, maar functionele fietsroutes zonder onnodig opontthoud. Kordaat en sturend beleid, in plaats van gemorrel in de marge.

Er is de voorbije zes jaar vooruitgang geboekt, maar het kan en moet dus beter. De Leuvense Fietsersbond wil daar graag aan bijdragen. Hieronder vindt u 50 verbeterpunten voor een fietsvriendelijker en verkeersveiliger Leuven. Het zijn lang niet allemaal nieuwe ideeën: van bepaalde aanbevelingen maakt de stad nu al werk, andere staan op de planning. Die punten laten zich eerder lezen als aansporingen om op de ingeslagen weg verder te gaan. Graag dus aan een hoger tempo, en met volle overtuiging. Als Fietsersbond werken we daar ook de volgende zes jaar met veel plezier aan mee.

Gert Theunissen, voorzitter Fietsersbond Leuven

De **Fietsersbond** is een onafhankelijke vereniging die in naam van alle fietsers ijvert voor een fietsvriendelijk Vlaanderen en Brussel: waar fietsen vanzelfsprekend is.

50 verbeterpunten voor een fietsvriendelijker en verkeersveiliger Leuven

Een stadsbestuur dat fietsbeleid ernstig neemt

01 We willen dat de stad Leuven werk maakt van een geïntegreerd fietsbeleid, waar het voltallige college van burgemeester en schepenen zich volmondig achter schaart. Voer de fietstoets in: stel bij elke beslissing in elk beleidsdomein de vraag wat de mogelijke impact op het fietsgebruik is. Werk collegiaal aan een Leuven waar fietsen in 2024 overal en voor iedereen evident is.

02 Leuven heeft een schepen voor deeltijds kunstonderwijs en voor begraafplaatsen, maar geen schepen voor mobiliteit. Mobiliteitsdossiers zaten in de voorbije bestuursperiode vaak klem door het gebrek aan verstandhouding tussen de schepen voor openbare werken en de schepen voor ruimtelijke ordening. Ken deze – en andere relevante – bevoegdheden toe aan één schepen van mobiliteit. Kies voor dit ambt iemand met kennis van zaken, het nodige politieke gewicht en een constructieve visie op fietsmobiliteit.

03 De dienst mobiliteit van de stad Leuven is vandaag sterk onderbemand. Goede plannen werden niet of maar deels uitgevoerd bij gebrek aan personeel. We willen een sterke mobiliteitsdienst, met voldoende mensen, middelen en expertise. Leuven is een stad met tienduizenden fietsers, heeft een uitgebreid grondgebied en vormt een knooppunt voor trein en bus. Een mobiliteitsdienst met maar enkele personeelsleden volstaat geenszins. Binnen de dienst moeten enkele ambtenaren zich uitsluitend of hoofdzakelijk met fietsmobiliteit kunnen bezighouden.

04 We willen een fietsambtenaar die ook met deze titel naar buiten kan treden. De fietsambtenaar moet het fietsbeleid uittekenen en fietsacties uitwerken, plannen en opvolgen. Deze persoon is een aanspreekpunt voor beleidsmakers en andere ambtenaren, en voor alle burgers, bedrijven en verenigingen met vragen rond fietsmobiliteit.

Een planmatig en wetenschappelijk onderbouwd fietsbeleid

05 Duurzame mobiliteit vraagt om een planmatige aanpak. Actualiseer in de volgende bestuursperiode het verouderde mobiliteitsplan voor alle verkeersmodi. Stel een nieuw fietsbeleidsplan op, met ambitieuzere doelstellingen. Voorzie voldoende personeelsinzet én budget om het fietsactieplan volledig uit te voeren. Geef prioriteit aan ingrepen waar veel fietsers dagelijks baat bij hebben.

06 Investeer meer in verkeerstellingen, zodat de stad een correct beeld krijgt van de omvang van de verschillende verkeersstromen. Dit kan door zelf tellussen en sensoren te installeren, maar ook door initiatieven van mobiliteitsverenigingen en gemotiveerde burgers te ondersteunen (Fietstelweek, Telraam, Straatvinken, …). Omarm de *citizen science* en steun hoogtechnologische projecten in de schoot van de universiteit en haar spin-offs. Kwaliteitsvolle, open data over verkeersstromen en luchtkwaliteit komen iedereen ten goede.

07 Voer bij infrastructuuringrepen (bv. knippen of enkelrichting maken van een straat) een voor- en nameting uit. Een vergelijking van de verkeersstromen voor en na de ingreep laat een correcte en objectieve evaluatie toe. Sommige maatregen hebben immers niet de gewenste impact, of vervelende neveneffecten voor andere Leuvenaars (bv. sluipverkeer dat door een andere straat rijdt). Communiceer de resultaten van de evaluatie aan de buurtbewoners en stuur waar nodig bij. Experimenteer waar mogelijk eerst met een tijdelijke inrichting en hou een feedbackronde. Dit kan het nodige draagvlak voor een definitieve wijziging creeren en heel wat wrevel voorkomen.

08 Organiseer of financier (tevredenheids)enquêtes bij de Leuvense fietser. Doe dit jaarlijks, of toch zeker in het begin en halfweg de bestuursperiode. Een fietsenquête is een prima instrument om noden te bevragen en het fietsbeleid af te toetsen. Vraag naar positieve realisaties, pijnpunten en suggesties om de fietsbaarheid van Leuven te verbeteren. Fietsers zijn mondige burgers die graag af en toe hun hart luchten. Elke bevraging levert ongetwijfeld een waslijst aan goede ideeën op. Gebruik de antwoorden als input bij het opstellen en het bijwerken van de diverse fietsplannen.

09 Zorg voor een betere opvolging van meldingen die fietsers doen via het websiteformulier, een e-mail aan de stad of politie, of sociale media. Werk met een modern ticketingsysteem zodat de burger weet dat de melding bij de juiste persoon is terechtgekomen en kan opvolgen wie er wanneer wat mee doet. Neem niet enkel de meldingen in verband met slechte infrastructuur (putten, glas op fietspad, …) ernstig, maar ook de verhalen over bijna-ongevallen. Vaak komt er geen enkele reactie op dergelijke meldingen, of is het niet duidelijk of er iets mee gebeurt. Aan elk ongeval op een bepaalde locatie gaan dikwijls tientallen bijna-ongevallen vooraf. Beter ongevallen voorkomen dan achteraf de schade opmeten.

10 Observeer fietsers. Investeer in gedragsanalyse. Gebeuren er op een bepaalde plaats veel overtredingen of ongevallen? Vermoedelijk is er dan sprake van onaangepaste infrastructuur. Kijk waar fietsers nood aan hebben en pas de weginfrastructuur daar op aan.

Betere communicatie, constructieve samenwerking en meer inspraak

11 Centraliseer alle nuttige informatie voor de Leuvense fietser op één toegankelijke website of wegpagina. Publiceer hier alle fietskaarten: circulatieplannen, fietsbereikbaarheidsplannen voor scholen en bedrijventerreinen, fietsomleidingen bij wegenwerken, toeristische knooppuntenkaarten, enzovoorts. Publiceer ook een overzichtelijke lijst met de geplande verbeteringen voor fietsers, inclusief de timing én een up-to-date voortgangsindicatie. Dit creeert transparantie en accountability. Op deze website horen ook actuele statistieken thuis over fietsgebruik, ongevallen met fietsers (inclusief een analyse van de oorzaken), fietsdiefstallen en de resultaten van de tevredenheidsenquêtes. Evenals een duidelijke uitleg over bij wie je met welke klachten terecht kan. Al deze informatie kan jaarlijks gebundeld worden in een fietsrapport, dat gemeentebreed verspreid wordt (bv. via nieuwsbrief van de stad Leuven of een extra editie van Mozaïek of LVN). Op die manier blijven alle Leuvenaars goed geïnformeerd over het fietsbeleid.

12 Leuven moet beter samenwerken met andere wegbeheerders. We denken dan natuurlijk vooral aan het Vlaams Gewest (MOW en AWV). Het is inderdaad een spijtige zaak dat de stad niet bevoegd is voor belangrijke verkeersaders op haar grondgebied, zoals de ring en de steenwegen. Maar de Leuvense fietser kan echt niet wachten tot deze anomalie in de Vlaamse bevoegdheidsverdeling is weggewerkt. Stad en Gewest moeten aan hetzelfde zeel trekken en inzetten op de spoedige realisatie van infrastructuur die de verkeersveiligheid én de doorstroming van alle actieve weggebruikers maximaal garandeert. Het openlijk geruzie deze zomer tussen stad en AWV is niet enkel gênant, maar vooral: de Leuvense fietser is er de dupe van als broodnodige aanpassingen niet worden ingepland en geplande werken niet worden uitgevoerd.

13 De stad moet een constructieve dialoog met de Lijn aangaan. Busmobiliteit mag niet ten koste gaan van fietsmobiliteit. Het aantal bussen – zeker de dubbelgelede – in de binnenstad moet herbekeken worden. Niet elke bus die vanuit de wijde regio tot Leuven rijdt, moet ook per se door Leuven rijden. Fietsers geraken op de Bondgenotenlaan en in de Brusselsestraat vaak gevangen in buscaravans. De politie moet strenger optreden tegen buschauffeurs die de zone 30 niet respecteren, fietsers onveilig inhalen of kruisen, of onterecht geen voorrang verlenen (bijvoorbeeld bij het verlaten van de buskades aan het station).

14 In 2018 hervatte de stad Leuven haar periodiek overleg met de Leuvense Fietsersbond. We willen deze constructieve dialoog over actuele fietsdossiers uiteraard graag voortzetten in de nieuwe bestuursperiode, bilateraal en indien opportuun ook in een formeel orgaan (Gecoro, mobiliteits- of fietscommissie, …). De Fietsersbond wil bij belangrijke infrastructuurwerken vooraf, in de conceptfase, inspraak krijgen. De stad moet ook luisteren naar andere middenveldorganisaties die met mobiliteit bezig zijn. We denken bijvoorbeeld aan de schoolbesturen, ouderraden en de vele buurtcomités, die vaak legitieme eisen ventileren en zinvolle voorstellen formuleren om de Leuvense straten leefbaarder en veiliger te maken.

Betere handhaving en meer verkeersveiligheid

15 De burgemeester moet de politie aansturen om veel strenger op te treden tegen de talloze verkeersovertredingen die fietsers dagelijks in acuut gevaar brengen, zoals overdreven snelheid (vooral bij gemengd verkeer), onvoldoende afstand bewaren bij inhalen of kruisen, parkeren en stilstaan op fietspaden, het niet verlenen van voorrang en gsm-gebruik achter het stuur. Er moeten meer controles gebeuren, bij voorkeur onaangekondigd en niet enkel op de klassieke en stilaan voorspelbare locaties, maar overal op het Leuvense grondgebied. Maatregelen om fietsers te beschermen, zoals fietsstraten en het parkeer- en stilstaanverbod op de Bondgenotenlaan tijdens de fietsspitsuren, zijn niets waard zonder kordate handhaving.

16 De lancering van fietspatrouilles in Leuven is een goede zaak. Verkeersagenten op de fiets zijn makkelijker aanspreekbaar. Ook als signaal dat je in Leuven met de fiets overal sneller geraakt, kan het tellen. We hopen dat het fietsteam niet enkel fietsers tot de orde maant of beboet, maar ook alert is voor overtredingen en infrastructurele mankementen die fietsers in gevaar brengen. En dat deze informatie gedeeld wordt met collega's van andere stadsdiensten die er mee aan de slag kunnen.

17 Fietsdiefstal, of de vrees ervoor, is een rem op het fietsgebruik. Neem dit probleem ernstig. Maak werk van een grondig antifietsdiefstalbeleid. Doe aan sensibilisering en preventie (o.a. door diefstalveiligere en bewaakte fietsenstallingen). Spoor actief gestolen fietsen op in stallingen en op straat. Registreer diefstallen systematisch zodat teruggevonden fietsen aan hun rechtmatige eigenaar kunnen worden teruggegeven. Treed streng op, zowel tegen occasionele als georganiseerde dieven. Kortom: verlaag de diefstalkans, verhoog de pakkans en vergroot het aandeel terugbezorgde fietsen.

Promotie van fietsgebruik

18 Promoot het fietsgebruik. Zet de talrijke positieve aspecten van fietsen stevig in de verf: meer veiligheid en leefbaarheid, betere lucht en minder lawaai, minder ruimtebeslag, gezonder én goedkoper voor de gebruiker. Geef zelf het goede voorbeeld: stimuleer het stadspersoneel om de fiets te gebruiken. De fietspatrouilles zijn hier een goed begin, maar ook medewerkers van bijvoorbeeld de groendienst kunnen voor bepaalde klussen overschakelen op (elektrische) cargofietsen. Promotie houdt ook in dat de fietser niet gestigmatiseerd wordt. De retoriek rond de roekeloze fietser, waar sommige politici graag aan meedoen, is misplaatst. Uiteraard moeten ook fietsers zich aan de regels houden, maar verlies niet uit het oog dat onvoorzichtige fietsers vooral zichzelf in gevaar brengen en gemotoriseerd verkeer vooral actieve (in dit geval *zwakke*) weggebruikers. De automobilisten die door fietsers zijn doodgereden, zijn op nul vingers te tellen.

19 Blijf investeren in fietseducatie: fietslessen op scholen (bv. rond de dode hoek of goede fietsverlichting), educatieve routes doorheen de stad en een fietsexamen voor leerlingen van het zesde leerjaar. De fietsschool voor volwassenen is een mooi project, dat bijdraagt tot de integratie van nieuwkomers.

20 Organiseer een echte autovrije zondag. Sluit minimaal de binnenring af voor gemotoriseerd verkeer, zoals dat in het verleden enkele malen is gebeurd. Dat was voor Leuvenaars een stimulans om deel te nemen. Maak er een echt mobiliteitsfeest van, in plaats van een veredelde braderie. Sluit qua datum aan bij de nationale actie voor meer zichtbaarheid. Organiseer ook af en toe een autovrij event in de deelgemeenten, bijvoorbeeld door in een buurt alle straten om te toveren tot één grote speelstratenzone.

Fietsfilosofie: leidende principes voor een modern fietsbeleid

21 Nieuwe straten en pleinen liggen er vaak voor minstens dertig jaar. Ga dan ook proactief te werk. Loop niet achter de feiten aan, maar anticipeer op toekomstige mobiliteitsnoden (zowel stijgend fiets- als dalend autogebruik). Bouw vandaag de infrastructuur die overmorgen nodig is. Maak fietspaden bijvoorbeeld voldoende breed, zodat ze het stijgend fietsgebruik en de toegenomen variatie aan fietsen en fietsers nog meerdere decennia aankunnen.

22 Fietsinfrastructuur moet beter zijn dan auto-infrastructuur. Fietsers zitten immers niet beschermd in een stalen kooi vol airbags en kreukelzones, maar ondervinden elk mankement op hun route aan den lijve. Fietsers hebben meer last van een slecht wegdek en lopen bij een val of botsing veel grotere risico's op lichamelijke letsels. Ga dus voor fietsinfrastructuur van topkwaliteit. Dit is geen kwestie van je fietsers verwennen, maar van pure noodzaak. Geen luxe maar lijfbehoud. De wegen waar auto's over glad asfalt kunnen bollen en fietsers veroordeeld zijn tot een smal pad met losliggende klinkers en allerlei obstakels, zijn in Leuven helaas nog erg talrijk (bv. Diestsepoort, Celestijnenlaan, Kesseldallaan).

23 Zorg voor maximale efficiëntie en directheid in fietsroutes. Blijf samen met de buurgemeenten en de provincie investeren in fietssnelwegen. Maar ook fietsers binnen Leuven zelf willen voor hun dagelijkse verplaatsingen de kortste en snelste route kunnen volgen. Werk het bovenlokaal en fijnmazig fietsnetwerk goed uit. Investeer op alle routes in een vlotte fietsdoorstroming en minimaal reistijdverlies.

24 Volg bij aanleg en heraanleg strikt het Vademecum Fietsvoorzieningen. Benut de knowhow die in Vlaanderen is opgebouwd, door onder andere de Fietsersbond en Fietsberaad. Ga over de landsgrenzen op zoek naar best practices en innovatieve oplossingen in het kader van een modern en duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid.

25 Scheid zwaar van licht verkeer. Hou vrachtwagens tijdens de fietsspits uit de buurt van populaire fietsroutes. Voorzie afgescheiden fietspaden op plaatsen waar vrachtwagens toch moeten passeren. Haal grote vrachtwagens weg uit het stadscentrum en uit de woonwijken door de uitbouw van een nieuw distributiesysteem, met een overslagcentrum aan de stadsrand en last mile bezorging via bijvoorbeeld cargofietsen.

Instrumenten voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur

26 Pas het STOP-principe resoluut toe. Nog te vaak wordt aan dit basisbeginsel enkel lippendienst bewezen. Kijk bij heraanleg en stadsvernieuwing eerst naar de infrastructuurnoden van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De restruimte is dan voor personenvervoer. Een voorbeeld: staan er in een straat overal fietsen tegen de gevels? Schrap dan enkele autoparkeerplaatsen. Op één autoparkeerplaats kunnen acht fietsen worden gestald.

27 Ook het 30/50/70-principe vinden we in elke beleidsdocument terug, maar lang niet in elke Leuvense buurt. Pas in eerste instantie het snelheidsregime aan de bestaande fietsinfrastructuur aan. Dit is een snelle en eenvoudige manier om deze straten fietsvriendelijker te maken. Maak vervolgens werk van nieuwe en betere fietsinfrastructuur en stem de snelheid hierop af.

28 Fietsers vragen massaal om meer fietspaden. Zeker voor onervaren fietsers maakt de aan- of afwezigheid van een fietspad vaak het verschil tussen (mogen en durven) fietsen of niet fietsen. Leg dus extra fietspaden aan en doe het meteen goed. Zorg dat ze breed genoeg zijn en rekening houden met de grote diversiteit aan fietsers (kinderen, pendelaars, langeafstandsfietsers met speed pedelecs, senioren) en aan fietsen.

29 Fietsstraten zijn een meerwaarde, maar enkel als ze goed worden uitgevoerd. Kies straten uit waar er veel gefietst wordt. Neem de nodige maatregelen om het autoverkeer in een fietsstraat tot het strikte minimum te beperken. Knip de straat als dit noodzakelijk is om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Controleer streng op het inhaalverbod en dwing ook de snelheidsbeperking tot 30 km per uur af. Geef fietsers voorrang op het verkeer uit zijstraten.

30 Investeer in veilige fietsroutes naar alle Leuvense scholen en andere plaatsen waar veel kinderen en jongeren komen. Werk schoolroutekaarten uit, om ouders te informeren én te overtuigen. Maak werk van nieuwe schoolstraten, zodat kinderen tenminste de laatste honderd meter tot de schoolpoort veilig kunnen wandelen en fietsen. En ze niet worden ondergedompeld in fijn stof en de chaos van kiss & ride. Hou vrachtverkeer uit de omgeving van scholen weg, zeker tijdens de verplaatsingsuren van scholieren.

31 Maak werk van conflictvrije kruispunten, of dring er bij een andere wegbeheerder op aan om gevaarlijke kruispunten spoedig en grondig aan te pakken. Laat fietsers eerst oversteken (aparte groenfase), experimenteer met vierkant groen (AFTG) en ga op drukke routes bij heraanleg voor ongelijkgrondse kruisingen (zoals nu gepland op de kruising van de Martelarenlaan met de Tiensesteenweg).

32 Screen Leuven op de veiligheid van oversteekplaatsen. Stel je de vraag: zou ik hier een kind alleen laten oversteken? Is het antwoord negatief, neem dan maatregelen. Leg bijvoorbeeld een breed middeneiland aan, zodat fietsers en voetgangers maar één rijstrook per keer moeten oversteken.

33 Laat fietsers steeds in alle straten in beide richtingen fietsen (BEV, beperkt eenrichtingsverkeer). Lijkt een straat te smal om fietsers en auto's veilig te laten kruisen? Richt de straat dan zo in dat dit wel kan, bijvoorbeeld door autoparkeerplaatsen te schrappen.

34 Benut de vele instrumenten die een betere fietsdoorstroming garanderen, zoals rechtsaf door rood. Zorg voor kortere wachttijden aan verkeerslichten, bijvoorbeeld door het aanleggen van detectielussen. Beter nog: bouw op hoofdroutes fietsbruggen en fietstunnels (of autobruggen en autotunnels), zodat de fietser te allen tijde kan doorrijden. Haal drukknoppen zonder zichtbaar effect weg, daar hebben fietsers een hekel aan.

35 Zorg voor meer en betere fietsenstallingen, verspreid over het hele Leuvense grondgebied en vooral op de plaatsen waar ze het meest nodig zijn, zoals aan bibliotheken, culturele centra, sporthallen en knooppunten van het openbaar vervoer. Zorg voor extra capaciteit in straten waar veel fietsen tegen de gevels staan, of als een stalling steeds voor minstens 85% gevuld is. 'Beter' betekent comfortabel, diefstalveilig, vandaalongevoelig en voldoende breed zodat fietsen niet in elkaar haken. Kies voor nietjes en niet voor wielplooiers. Voorzie aan de ingang van winkels shop & go-plaatsen voor fietsers. Zorg bij de vele Leuvense evenementen voor voldoende tijdelijke mobiele stallingen, in plaats van een fietsparkeerverbod in te stellen en massaal tweewielers op te halen. In woonbuurten kan geïnvesteerd worden in gemeenschappelijke fietsenstallingen, zoals fietskluizen of fietstrommels.

36 Stel ambitieuze, minimale fietsparkeernormen op voor woningen, appartementen, winkels en bedrijven. Formuleer autoparkeernormen als een (laag) maximum. Toenemend fietsgebruik, autodelen, zelfrijdende auto's, buurtparkings: in de toekomst zal er veel minder nood zijn aan inpandige parkeerplaatsen voor privéwagens.

Aanleg en onderhoud van fietsinfrastructuur

37 Kies bij aanleg en heraanleg voor asfalt. Niet voor beton en al zeker niet voor klinkers en kasseien: dat bolt niet goed en het geeft aan de fietser het gevoel een tweederangsburger te zijn.

38 Vermijd drempels, borduren en andere niveauverschillen op fietspaden en fietsroutes. Niemand wordt graag door elkaar geschud en het risico op valpartijen is reëel. Werk bestaande oneffenheden systematisch weg. Laat verhoogde fietspaden verhoogd doorlopen bij kruisingen.

39 Hou rekening met de variatie aan fietsen en fietsers. Een bakfiets of fietskar krijg je in een klassieke fietsenstalling niet kwijt en al te scherpe bochten vormen een probleem.

40 Leuven staat vol met paaltjes en andere obstakels. Fiets een keer het hele grondgebied af en inventariseer de paaltjes. Het zijn er ongetwijfeld vele honderden. Volgende stap in het paaltjesplan: haal ze allemaal weg! Tenzij er een echt goede reden voor is. Fietsers afremmen bij het naderen van een kruising, is voor ons alvast geen valabel argument. Op de rijweg staan toch ook geen palen om automobilisten voor een kruispunt af te remmen? Het andere klassieke argument, dat automobilisten anders per ongeluk fietswegjes inrijden, overtuigt evenmin. Plaats een duidelijk verbodsbord om hen weg te houden. Als paaltjes toch echt noodzakelijk zijn, plaats ze dan ver genoeg uit elkaar en zorg ervoor dat ze in het donker voldoende zichtbaar zijn.

41 Onderwerp de fietsinfrastructuur regelmatig aan een systematische en grondige controle. Zitten er putten in het wegdek? Is een fietsenstalling nog in goede staat? Worden bij een controle problemen vastgesteld, zorg dan voor een goede en snelle herstelling. Een preventieve aanpak kan heel wat ongelukken voorkomen.

42 Maak werk van een regelmatig en effectief onderhoud van de Leuvense fietsinfrastructuur. Dit vereist een onderhoudsplan, goed onderhoudsmateriaal en voldoende personeel. Effectief onderhoud houdt in: putten en scheuren in het wegdek vullen, verzakkingen wegwerken, fietsroutes schoonvegen (glas, aarde, bladeren, kastanjes, …), overhangende planten maaien en zwerfvuil opruimen. In de winter betekent het sneeuw ruimen en strooien met pekel.

43 Ook bij wegenwerken moeten fietsers vlot en veilig kunnen passeren. Een bordje met 'fietsers afstappen' volstaat niet. Waar het fietspad wordt versperd, is een minimale vrije doorgang van 1 meter verplicht. Moeten fietsers omrijden, kondig dit dan een aantal dagen voordien aan. Voorzie vervolgens een duidelijke omleiding, inclusief info over het aantal (kilo)meters en aantal minuten omrijden. Laat de politie een werfcontrole doen. Verplicht nutsbedrijven een tijdelijk wegdek van aanvaardbare kwaliteit te voorzien en de fietsinfrastructuur achteraf minstens in dezelfde staat te herstellen.

44 Zorg voor een duidelijke en uniforme fietsbewegwijzering, zodat ook occasionele fietsers en bezoekers in Leuven de fietsweg vinden naar populaire bestemmingen, zoals het station en toeristische trekpleisters. Vermeld behalve de richting ook de afstand en de gemiddelde reistijd.

Fietsmobiliteit in Leuven centrum

45 Zwak het circulatieplan niet af. Integendeel, investeer verder in een autoluw centrum waar het aangenaam en veilig is om te fietsen. Dit impliceert effectieve maatregelen tegen sluipverkeer, zeker in momenteel te drukke fietsstraten zoals de Ridderstraat. De Bruulparking zal veel extra autoverkeer aantrekken en staat dan ook haaks op het idee van een autoluw stadscentrum. Verbeter de aanduiding van de autoparkings, om het zoekverkeer tot een minimum te beperken. Investeer in randparkings waar bezoekers kunnen overstappen op een busshuttle of deelfiets.

46 Maak eindelijk komaf met een reeks bekende pijnpunten. Verbeter drukke fietsroutes in de binnenstad, zoals de Brusselsestraat. Vernieuw het wegdek in straten waar je nu als fietser je leven riskeert, zoals de Tervuursestraat. Zorg voor een reglementaire en veilige toegang tot de fietsenstalling aan de voorzijde van het station, voor fietsers die van het Martelarenplein komen. Blijf druk zetten op het Vlaams Gewest tot er op de vesten aan beide zijden een voldoende breed dubbelrichtingsfietspad ligt én de gevaarlijke kruispunten aan alle poorten zijn aangepakt.

Fietsmobiliteit in de deelgemeenten en tussen de stadsdelen

47 Werk in overleg met de buurtbewoners mobiliteitsplannen uit voor de vier deelgemeenten. Streef naar maximale leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit impliceert een verlaging van de auto-intensiteit en betere infrastructuur voor stappers en trappers. Bouw verder op het voorbereidend werk dat al geleverd is, zoals de Vectris-studie voor een deel van Kessel-Lo en de voorstellen van de buurtcomités.

48 In de deelgemeenten zijn er nauwelijks straten met een fietspad. Uit het 30/50/70-principe volgt dan ook dat in alle woonwijken een zone 30 moet worden ingevoerd. Nu zijn er nog veel smalle straten met gemengd verkeer waar 50 km/u toegelaten is. Onverantwoord, gezien de exponentieel hogere kans op dodelijke ongevallen en de vele fietsende kinderen in deze wijken. Waar aangewezen kan de snelheid nog verder worden teruggebracht, bijvoorbeeld door de inrichting van een woonerf (20 km/u). Indien nodig en opportuun kan de weginfrastructuur worden aangepast om de lagere snelheidslimiet af te dwingen. Obstakels die fietsers hinderen of in gevaar brengen, zoals overmaatse boombakken of verkeersdrempels, zijn echter uit den boze. Ook in de deelgemeenten staat of valt het succes van een zone 30 of woonerf bij goede signalisatie, sensibilisering en vooral een strikte handhaving.

49 Sluipverkeer is een ernstig probleem in delen van Heverlee, Kessel-Lo, Wilsele en Wijgmaal. In de woonstraten hoort enkel bestemmingsverkeer thuis. Doorgaand verkeer moet maximaal geconcentreerd worden op de wegen die hiervoor bestemd zijn. In de deelgemeenten zijn dat vooral de steenwegen. De verkeerscirculatie moet zo worden aangepast dat niet-plaatselijk verkeer maximaal geweerd wordt uit de woonbuurten. Dit kan, zoals in het stadscentrum, door de deelgemeenten in zones op te delen die via (slimme) knips van elkaar worden gescheiden. Als sturing alleen niet volstaat om het sluipverkeerprobleem op te lossen, moet de installatie van elektronische hulpmiddelen overwogen worden (zoals de ANPR-camera's in de Spaanse Kroonwijk in Heverlee).

50 Maak werk van aangesloten en veilige fietsroutes tussen de deelgemeenten en het stadscentrum. Doorfietsroutes, bovenlokale fietsroutes, fietsassen, fietsboulevards, fietscorridors … het kan ons niet schelen hoe het heet, als je er maar veilig en vlot kan fietsen, in een autovrije of toch zeker autoluwe omgeving. De Leuvense deelgemeenten zijn zo uitgestrekt dat één fietscorridor niet volstaat. Zo hebben inwoners van Blauwput en Vlierbeek bijvoorbeeld weinig aan het Jan Vranckxpad, dat aan de andere kant van de Diestsesteenweg ligt. Zorg op deze doorfietsroutes voor een degelijk wegdek, verwijder alle obstakels en geef fietsers bij kruisingen met autoverkeer voorrang.

Voor nog meer aanbevelingen verwijzen u graag naar de publicatie 'Een aantrekkelijke gemeente dankzij wervend fietsbeleid' van onze nationale organisatie.