

1 Mobiliteit en verkeersveiligheid

Veilig fietsen, wandelen in gezonde lucht, veel plaatsen om elkaar te ontmoeten... Een gezonde stad op mensenmaat. Met het circulatieplan hebben we een grote stap gezet naar meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers, door het autoverkeer beter te organiseren en verschillende delen van de stad autoluw te maken, maar er is nog ruimte voor verbetering. Ook in de deelgemeenten willen we de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren.

1.1 Mobiliteitsbeleid

1. We stellen het STOP-principe voorop, dat de 'modal shift' richting geeft: eerst stappers/voetgangers, trappers/ fietsers, openbaar vervoer en pas dan personenauto's/ gemotoriseerd vervoer.
2. We hebben aandacht voor de mobiliteit van alle inwoners en werken in overleg met experts acties uit om vervoersarmoede tegen te gaan.
3. Op het bestuurlijke niveau pleiten we voor een schepen van mobiliteit en volwaardige mobiliteitsdienst.
4. Het stadsbestuur geeft zelf het goede voorbeeld door fietsgebruik te blijven stimuleren en voldoende flankerende voorzieningen (stallingen, douches, opbergkluisjes, deelfietsen...) te voorzien.
5. We blijven sensibiliseren voor duurzame verplaatsingen met Autoloze Zondag.
6. We openen een zichtbaar mobiliteitspunt waar iedereen terecht kan met allerlei vragen i.v.m. mobiliteit.
7. We meten de verkeersstromen structureel.

1.2 Mobiliteit in de verschillende kernen

Doorstroming van auto's binnen het centrum hebben we kunnen optimaliseren. Nu is het tijd voor de deelgemeenten. Elke kern heeft nood aan een evenwichtig plan waar leefbaarheid en bereikbaarheid centraal staan. We wensen zo aangename woonkernen te creëren waardoor de verkeersveiligheid en levenskwaliteit in de buurten verhoogt. De aandacht gaat in de eerste plaats naar bestemmingsverkeer, namelijk wie er moeten zijn zoals bewoners en bezoekers. Sluipverkeer wordt maximaal aangepakt.

8. We ontwikkelen mobiliteitsplannen voor de verschillende deelgemeenten en hun dealkernen. We betrekken de inwoners maximaal in het uittekenen van deze plannen.
9. We voeren een zone 30 in de woonwijken in, ook in de deelgemeenten.
10. We werken een aanpak uit om vrachtwagens uit woonstraten te houden.
11. Zoals in Scandinavische steden werken we een systeem uit van "parkeren in je buurt" (via meervoudig parkeergebruik). Waar mogelijk worden buurtparkings voorzien, tijdelijk of definitief. Dit kunnen terreinen of parkeergarages zijn. Daarnaast kijken we naar het gedeeld gebruik van bestaande parkings van Stad, universiteit en bedrijven, die na de kantooruren vaak leeg staan. Op al die plaatsen moet je dan met een bewonerskaart kunnen gaan parkeren.
12. We richten straten duidelijk in, zodat verkeer aanvoelt hoe het zich best gedraagt. De focus in de woonstraten ligt op leven, niet op doorstroming.
13. We blijven het Plan Veilig naar School onverminderd uitvoeren. Dat plan kwam er na een uitgebreide participatie met leerlingen, ouders, directies en leerkrachten en lijst de knelpunten in schoolomgevingen en op de routes er naartoe. Met het plan worden die knelpunten aangepakt.

1.3 Rode loper voor de voetganger

We vinden het belangrijk dat je je in Leuven comfortabel te voet kan verplaatsen. Iedereen is op een bepaald moment voetganger. Speciale aandacht gaat naar toegankelijkheid van ons openbaar domein. Voetpaden moeten comfortabel en kwalitatief aangelegd zijn, breed en toegankelijk voor bijvoorbeeld rolstoelen of kinderwagens.

14. We versnellen de investeringen in comfortabele en veilige voetpaden. We zoeken proactief de pijnpunten op en versnellen de investeringen om deze weg te werken, bijvoorbeeld met een app waarmee problemen kunnen gesignaleerd en aangepakt worden.
15. Om de veilige inrichting van het openbaar te toetsen, moeten we ons de vraag stellen: 'is het veilig voor kinderen en ouderen?'. De zachte weggebruiker is de norm bij (her-)aanleg.
16. We brengen wandelroutes, zowel voor verplaatsing als recreatief, in kaart. We installeren een voetgangersbewegwijzering waarbij afstanden in tijd worden weergegeven.
17. We installeren en dringen aan op afelichten voor voetgangers op kruispunten, Hierdoor wordt de wachttijd voor voetgangers duidelijker en verlaagt het risico op overtredingen.
18. Alle drukke wegen krijgen veilige oversteekpunten.

1.4 De fiets

We willen verder evolueren tot een echte fietsstad. We gaan daarvoor sterk investeren in de fiets: fietsparkings, fietsstraten op de voorname assen, de missing links in de fietsroutes oplossen, integratie in het netwerk van de fietssnelwegen van het Regionet, veilige en kwaliteitsvolle fietspaden, het beheer van fietsen in de fietscentrale...

19. We gaan voor een nultolerantie voor putten en andere beschadigingen van het wegdek. We ontwikkelen een app waarmee fietsers beschadigingen aan het wegdek kunnen signaleren en de herstelling kunnen opvolgen. Op wegen die niet onder onze bevoegdheid vallen, ijveren we bij Agentschap Wegen en Verkeer voor snelle, veilige en conflictvrije verbindingen.
20. We willen versneld werk maken van een netwerk van fietsboulevards om veilig en aangenaam van en naar de deelgemeenten te fietsen dat bestaat uit vrijliggende fietspaden waar je zo weinig mogelijk gemotoriseerd verkeer tegenkomt. Met bijvoorbeeld het Jan Vranckxtracé, het Lijnloperspad en het Dijlepad ligt er al een deel van dat netwerk. Nu willen we die fietsboulevards uitbreiden en de missing links aanpakken.
21. We voorzien genoeg fietsrekken op wandelafstand voor elke inwoner.
22. Door strategisch en doordacht inzetten van systemen van leen- of huurfietsen kunnen we nog meer mensen op de fiets krijgen. We voorzien op strategische punten aansluitingsmogelijkheden om van verkeersmodus te verwisselen; bijv. stations, buurtparkings,...
23. We bouwen veilige en overdekte fietsparkings zoals bijvoorbeeld fietskluisen in de buurt. We werken gestaag verder aan het bouwen van fietsparkeerplaatsen. Aan het station zullen we de grootste fietsparking van Vlaanderen hebben; bijna 11.000 fietsparkeerplaatsen.
24. We zorgen voor 10.000 extra fietsparkeerplaatsen en houden daarbij rekening met alle fietsers, zoals onder andere bakfietsen en elektrische fietsen.
25. We zorgen voor een duidelijke signalisatie bij werken die aanduidt waar de fietser mag en moet rijden, ook door het aanbrengen van tijdelijke wegmarkeringen. Waar andere overheden/wegbeheerders niet tijdige of onduidelijke signalisatie aanbrengt, zorgt de stad voor een zichtbare en duidelijke communicatie.
26. We willen meer fietstaxi's in Leuven, bijvoorbeeld aan parkeergebouwen en ondergrondse parkings.
27. We organiseren een systeem van pakjesdiensten dat aan deur levert vanuit een centrale dispatching dicht bij de stadskernen, dat aankopen levert op (rand-)parkings of thuis, of in afleverboxen op wijkniveau. Uitbaters van reeds bestaande systemen geven we de kans om

hun systeem in onze stad uit te werken gekoppeld aan stadsdistributie en meteen op het hele grondgebied van alle deelgemeenten.

28. Aan het station, op een zichtbare plaats, richten we een fietsinfopunt op. Het is het aanhaakpunt voor de fietssnelweg en een punt waar je de weg gewezen wordt naar fietsdeeldiensten, het fietspunt aan het station, fietsenmakers, de knooppuntenroute enzovoort. Idealiter kan je er ook meteen op een (deel- of huur)fiets stappen of meteen de weg ernaar vinden. We kunnen het koppelen aan een infokiosk met andere (toeristische) informatie
29. Het fietsparkeren brengen we samen in een toegankelijk fietsparkeersysteem. Dat zorgt ervoor dat de bezettingsgraad van fietsparkings in realtime kan opgevolgd worden en dat er actuele kaarten kunnen getoond worden.
30. We breiden de fietsherstelpunten uit door een netwerk van fietsherstelvoorzieningen (met herstelpunten, herstelzuilen en fietspompen), dat aansluit op het bestaande netwerk van herstelpunten en herstelvoorzieningen op KU Leuven terreinen. De uitbating van fietspunten moet voldoen aan voorwaarden voor een sociale economie.
31. We geven elke grote(re) fietsparking zijn eigen fietsherstelpunt of fietszuil.
32. We ruimen weesfietsen op en verwerken ze via de fietscentrale.
33. We zetten in op de aantrekkelijkheid van de fietsmodus: e-bike promotie, faciliteren van fietsverzekering, fietslaadpunten.
34. We voeren een premie in, met sociale correctie, voor de aankoop van een (bak-)fiets, elektrische (bak-)fiets of meerpersonenfiets in ruil voor het inleveren van een nummerplaat.
35. Fietsen van studenten kunnen het beste binnen geparkeerd worden. Dit nemen we op als een doelstelling in het kotbeleid en we maken het een onderdeel van het kot-label.
36. We voorzien een vliegende herstellingsdienst om sneller kleine reparaties, putten en kleine gebreken in het wegdek snel te kunnen verhelpen. Bij voorkeur in een project van sociale economie en verbonden met een app waarmee de melding kan gedaan worden en de afhandeling kan opgevolgd worden. Dit kan dan uiteraard ook dienen voor de voetgangers.
37. We onderzoeken of het mogelijk is om onder het Hogeschoolplein een fietsenparking te plaatsen die 24/24u beschikbaar is.
38. Rector de Somerplein fietsparking moet 24/24u beschikbaar zijn.
39. We verbinden de verschillende de kennisinstellingen en scholen met mekaar door een degelijk fietsnetwerk, hetzij door een nieuw pad, hetzij door aan te sluiten op het bestaande netwerk.
40. We stimuleren via gesprek met verschillende partners de uitbreiding van het aanbod aan private fietsenstallingen, zoals bij grootwarenhuizen en andere attractiepolen.
41. We breiden Velokadee uit en maken het bekender. Velokadee is een kinderfietsabonnement waarmee je betaalbaar kinderfietsjes op maat kan huren en inwisselen als ze te klein worden voor je kinderen.
42. De Fietsschool geeft fietsles aan volwassenen. Kunnen fietsen is niet voor iedereen vanzelfsprekend, terwijl het in Leuven een groot voordeel is op vlak van mobiliteit. We breiden de ondersteuning aan de fietsschool uit.
43. Nog veel meer straten kunnen tweerichting worden voor fietsers zodat éénrichtingsverkeer voor fietsers een uitzondering is die als redelijk wordt ervaren.
44. We werken aan een oplossing voor studentenfietsen in vakantieperiodes. Studenten kunnen die dan gratis in bewaring geven en zo stallingen in de vakantieperiodes vrijhouden.
45. We voeren een streng beleid tegen fietsdiefstallen en stimuleren het gebruik van innovatieve fietsvolgsystemen en frequente fietsgraveeracties.

1.5 Openbaar vervoer op maat van Leuven en de regio: Regionet

De bus is voor steeds meer Leuvenaars en mensen uit de regio dé manier om Leuven te bereiken, tot in het centrum. Een vlot en efficiënt openbaar vervoer is van groot belang om de stad leefbaar en bereikbaar te houden.

46. Wij kiezen voluit voor het Regionet Leuven. Voor onze stad betekent dat dat we een netwerk van vaste bedding-straten voorzien om er bijvoorbeeld een trambus op te laten rijden. Liefst vervangen we die trambus op termijn door een voor Leuven aangepaste versie die rekening kan houden met verschillende aspecten zoals historisch centrum, reisplezier van de gebruiker, vaste bedding-netwerk,...
47. We maken ons sterk dat we het treinstation in Haasrode zoals voorzien in Gewestelijk Expressnet (GEN) eindelijk kunnen opstarten in samenwerking met de Vlaamse en Federale regering. We willen dat de treinverbinding met de gemeenten in de regio hersteld wordt.
48. We gaan radicaal voor regionaal openbaar vervoer langs grote assen, met stopplaatsen rond (soms nieuwe) (stads)kernen. Op die manier kunnen mensen met snel, frequent en comfortabel openbaar vervoer naar Leuven komen. Wij zijn klaar voor verregaande samenwerking om een Regionet uit te bouwen en zullen hier sterk op inzetten. We zorgen zo voor multimodale knooppunten die het comfort van de 'reiziger' vergemakkelijken, zoals aan het Jan Vranckxtracé.
49. Goede, snelle en frequente verbindingen vanuit de randgemeenten naar Leuven zorgen voor een waardig alternatief voor autoverkeer en kunnen bijgevolg de leefkwaliteit van alle deelgemeenten verbeteren. De hiaten in de openbaar vervoersbediening op Leuvens grondgebied worden weggewerkt. Er wordt blijvend ingezet in comfortabele verbindingen, goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer en comfortabele wacht accommodatie. Een grondige analyse van het openbaar vervoersnet rond Leuven wordt uitgevoerd en waar nodig worden lijnen (zowel in route, frequentie, amplitude) aangepast. Correcte en tijdige informatie storings bij en vertraging van de buslijnen is noodzakelijk.
50. We willen fietsdragers vooraan de bussen die verdere bestemmingen hebben.
51. We ijveren voor enkel elektrische bussen in de binnenstad.
52. We maken het openbaar vervoer gratis voor jongeren tot 18 jaar.
53. De haltes van het openbaar vervoer zijn integraal toegankelijk. Er wordt in samenwerking met De Lijn een actieprogramma opgezet om deze haltes te screenen en aan te passen.
54. Het comfort van het openbaar vervoer moet verbeteren: looplijnen, overstaptijden, halte-infrastructuur.
55. We zetten maximaal in op openbaar vervoer tijdens evenementen of speciale gelegenheden, met aangepaste regelingen en aangepaste tarieven.
56. We verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer structureel. We grijpen in op de lichtregelingen in de stad Leuven.
57. We benadrukken het belang van shuttles die wijken verbinden die niet met bestaande lijnen worden bediend, of op korte trajecten zoals naar parkings of station.
58. We ontwikkelen een toegankelijke tool (digitaal en analoog) voor minder mobiele inwoners waarbij ze wegwijs worden gemaakt in het diverse aanbod van aangepast vervoer en begeleiden hen naar de passende ondersteuningsmogelijkheden.
59. We brengen in kaart hoe de complexiteit van openbaarvervoerssystemen verminderd kan worden om zo de toegankelijkheid ervan te verbeteren.

1.6 De auto in de stad

Niet alle vervoersnoden kunnen met openbaar vervoer en zachte vervoersmodi (fiets en te voet) ingevuld worden. Ook de auto blijft een plaats hebben in de stad, zij het minder prominent dan vroeger.

We kiezen bewust voor een autoluw stadscentrum waarbij het autoverkeer en het parkeren zoveel mogelijk gebundeld worden. Op die manier komt veel publieke ruimte vrij voor voetganger, fietser, groen en ontmoeting. We leiden de bezoeker die met de wagen komt in de eerste plaats naar de rand- en buurtparkings en we zorgen voor een snelle en comfortabele aansluiting naar het handelscentrum.

In de afgelopen legislatuur was de uitrol van het nieuwe circulatieplan in de binnenstad een van de belangrijkste verwezenlijkingen op mobiliteitsvlak van de laatste decennia. Dit betekende een serieuze sprong voorwaarts op vlak van de leefkwaliteit in de binnenstad, zonder in te boeten op vlak van bereikbaarheid. Dit werk is echter niet af. We blijven in overleg bijsturen waar nodig. Het autovrije gebied wordt kwalitatief en aangenaam ingericht, zodat het duidelijker wordt dat auto's hier slechts te gast zijn, en dat de weg in principe is voorbehouden aan fietsers en voetgangers.

60. We willen de Benedenstad autoluw en aangenaam inrichten met nadruk op kwalitatief openbaar domein. De Vismarkt willen we autovrij maken en inrichten als een groen, parkeervrij plein met waterelementen. De omgeving wordt ook parkeervrij en wandel- en fietsvriendelijk, we spreken hier o.a. over de Leie, de Mechelsestraat en de Brusselsestraat. Daarvoor moet een oplossing komen voor de parkeerdruk en het sluipverkeer in de Benedenstad, zeker als de podiumkunstensite wordt gebouwd. De Bruulparking is daarvoor een mogelijke piste, als die ook als buurtparking dient, er ook een fietsparking en een uitgebreid autodeelcentrum komen. Het park moet behouden blijven, met een opwaardering van de sportieve en recreatieve elementen en met meer groen dan voorheen.
61. We rollen meer laadpalen uit voor elektrische voertuigen en trekken daarmee de omschakeling naar elektrische voertuigen aan.
62. Parkeerplaatsen die vandaag onderbenut zijn, zoals op bedrijfsterreinen of in parkeergarages van woonprojecten die niet ingenomen zijn, nemen we op in het aangepast Leuvens Parkeerplan.
63. Bovengronds parkeren is vooral voor de bewoners en de kortparkerende bezoeker, ondergronds parkeren en afstandsparkeren vooral voor bezoekers en werknemers die middellang willen parkeren. Afstandsparkeren op bijvoorbeeld een P&R is een goed middel om langdurig parkeren van bezoekers en werknemers op te vangen.
64. We willen evolueren naar autoluwe en parkeervrije straten. Om dit te bereiken, realiseren we systematisch buurtparkings waar bewoners op maximaal 400 meter hun auto kunnen parkeren. Het zijn dan meteen ook ideale standplaatsen voor autodelen en oplaadpunten voor elektrische auto's die nu moeilijk kunnen opgeladen worden voor wie geen eigen garage heeft.
65. We bekijken per project of de parkeerplaatsennorm van toepassing is. Dit zal onder meer afhangen van de parkeerbehoefte in de omgeving.
66. We houden de parkeerdruk in Leuven nauwlettend in de gaten. Indien in gebieden een parkeerdruk ontstaat die te hoog is, dan grijpen we in door een parkeerregime te installeren en/of aan te passen. Zo beheersen we de parkeerdruk en houden we die wijk leefbaar, ook voor bewoners.
67. We installeren een modern parkeergeleidingssysteem dat het zoekverkeer onmiddellijk doorstuurt naar de locaties waar er nog ruimte is om te parkeren, naar het model van de indicaties van vrije plaatsen in parkeergarages.
68. Waar er draagvlak is, installeren we in overleg met de school en de buurt een 'schoolstraat', waar bij het begin- en einde van de school de straat ter hoogte van de school voor het autoverkeer wordt afgesloten.
69. We zetten in op specifieke acties rond autodelen om de vervoersarmoede tegen te gaan.

1.7 Slimme oplossingen

Moderne technologie maakt het mogelijk om verkeersstromen beter en in real-time in kaart te brengen. Nieuwe inzichten en kennis op het vlak van logistiek en het stimuleren van een ander mobiliteitsgedrag kunnen ons vooruit helpen en zowel mobiliteit en bereikbaarheid verbeteren als de leefbaarheid vergroten.

70. De signalisatie in de stad moet verbeteren. De bewegwijzering moet de bezoekers beter helpen om op de meest efficiënte manier op de bestemming te geraken en te weten waar er nog parkeerplaats is, ook de wegmarkeringen en andere aanduidingen moeten duidelijk aangeven wie er wel of niet mag rijden en of er een nummerplaatherkenning is. Zo maken we niet alleen het verkeer efficiënter, het moet ook de frustratie wegnemen van bezoekers die de situatie niet goed begrijpen en tegen hun wil in in een verboden deel belanden.
71. We willen intelligente verkeerslichten en dynamische verkeersborden die op basis van real-time informatie de afstemming kunnen optimaliseren zodat op verschillende momenten van de dag het verkeer kan aangepast worden en de doorstroming verbetert.
72. Taxi's rijden alleen nog elektrisch in 2025 en hebben een herkenbare livrei: Leuvense taxi's.
73. We stimuleren nog meer Leuvenaars tot autodelen. Het systeem is succesvol in Leuven, we willen dat iedereen op wandelafstand een autodeelplaats heeft. In nieuwe woonprojecten worden altijd autodeelplaatsen voorzien.
74. We willen bij wegenwerken de omleidingen beter organiseren en de bezoekers een tool aanbieden om individueel de meest efficiënte alternatieve route te vinden. We zoeken partners om hierin een voortrekkersrol te spelen.
75. Ecologisch vrachtvervoer en slimme stadsdistributie moeten grote vrachtwagens uit de binnenstad en kernen weren. Het eindresultaat moet zijn dat zowel de distributie als de leefbaarheid verbetert. We bouwen een Stadsdistributiecentrum op Leuven-Noord.

1.8 De nationale luchthaven

We erkennen het strategisch economisch belang van de nationale luchthaven, zeker voor onze regio en ook voor Leuven. Daarom aanvaarden we in Leuven, net zoals de omliggende gemeenten, een zekere mate van last. Dat kan echter maar alleen als er een faire en correcte spreiding is over alle gemeenten rond de luchthaven. De spreiding is in onze regio altijd als redelijk ervaren, maar met de route Leuven Rechtdoor is er nu geen faire spreiding meer. De bewoners in het noorden van Leuven en de gemeenten er rond krijgen nu aanzienlijk meer last, terwijl andere gemeenten geen enkele last meer hebben. Daardoor is het draagvlak voor een verdere uitbouw van de luchthaven aangetast. We blijven achter de motie staan die we hebben goedgekeurd in de gemeenteraad van 23 januari 2016.

76. We willen dat de spreiding van het vliegverkeer opnieuw op een faire manier wordt gespreid over de omliggende gemeenten. De route Leuven Rechtdoor moet volledig herbekeken worden.
77. We plegen voortdurend overleg met actiegroepen en gemeentes in de regio om druk te zetten op het bevoegde federale niveau.