

N-VA ARRONDISSEMENT LEUVEN MOBILITEITSRAPPORT



PERSPECTIEVEN VOOR DE MOBILITEIT IN HET ARRONDISSEMENT LEUVEN

KENNISGROEP MOBILITEIT AB LEUVEN

Colofon

Dit is een uitgave van N-VA Arrondissementeel Bestuur (AB) Leuven i.s.m. de lokale N-VA-afdelingen van het arrondissement Leuven

Tekst: Kennisgroep Mobiliteit N-VA AB-Leuven

Foto's: N-VA-afdelingen arrondissement Leuven, Chris Huon, Diederik Dunon

© N-VA Arrondissementeel Bestuur Leuven, oktober 2017

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

Voor een digitale versie van dit rapport, contacteer: Dominick Vansevenant, voorzitter AB Leuven (dominick.vansevenant@n-va.be) of Diederik Dunon, coördinator Kennisgroep Mobiliteit, AB Leuven (diederik.dunon@n-va.be)

Voor informatie of vragen over dit rapport, contacteer: Sonia Van Laere, secretaris AB Leuven (sonia.vanlaere@n-va.be) of Diederik Dunon, coördinator Kennisgroep Mobiliteit, AB Leuven (diederik.dunon@n-va.be)

◆WOORD VOORAF

Mobiliteit is voor ieder van ons belangrijk. Die vaststelling is geen gratuite slogan, maar een dagelijkse realiteit. Vaak zelfs een confronterende realiteit.

De voorzitter van het arrondissementeel bestuur van de N-VA Leuven, tevens burgemeester van Keerbergen, zette onlangs het belang van mobiliteit met een voortreffelijk anekdotisch voorbeeld in de verf: 'Wanneer ik een informatieavond organiseer over gemeentefinanciën, dagen er tien inwoners op. Tijdens een informatieavond over de heraanleg van een straat, is de zaal gegarandeerd te klein'.

Om die reden nam de N-VA begin dit jaar het initiatief om, samen met alle afdelingen van het arrondissement Leuven, een mobiliteitsrapport samen te stellen.

We vertrokken daarbij niet vanuit een theoretisch kader, maar vroegen alle afdelingen om concrete mobiliteitsproblemen in hun gemeente in kaart te brengen en oplossingen te bedenken voor de verkeers- en verkeersveiligheidsknelpunten.

Een werkgroep bundelde de resultaten en kneedde ze tot één globaal project. Dit samenvattend rapport geeft aan hoe de mobiliteitsproblemen in ons arrondissement kunnen worden aangepakt en opgelost.

Bij de samenstelling werd rekening gehouden met de inbreng van alle gemeenten uit ons arrondissement. Zo werd vermeden dat een specifieke maatregel in één gemeente, problemen zou scheppen in een naburige gemeente.

We beschouwen dit mobiliteitsplan als een belangrijke leidraad voor de opmaak van het verkiezingsprogramma 2018. Specifieke lokale problemen en uitwegen kunnen verder worden uitgewerkt of aangevuld door de afdelingen.

We wensen u veel leesplezier, maar vooral een verrijkend én verrekend perspectief voor een vlotte mobiliteit doorheen het arrondissement Leuven!

N-VA-bestuur arrondissement Leuven
oktober 2017

◆ WERKWIJZE

Het traject dat leidde tot dit rapport verliep in verschillende fasen:

- In februari 2017 werd, tijdens een druk bijgewoonde studiedag, een schat aan kennis en inzichten samengebracht. Verschillende deskundigen legden een scala aan innovatieve ideeën en mogelijkheden op tafel. Binnen vier clusters van gemeenten werden daarna de belangrijkste mobiliteitsdilemma's, aandachtspunten, prioriteiten en opportuniteiten opgesteld.
- Op basis van deze inventaris gaven de leden van elke cluster in maart 2017, tijdens een reeks avondvergaderingen, hun voorkeuren aan voor mobieler en meer leefbare gemeenten. Hoofdbetrachting daarbij was om, via gezamenlijke inzichten en dankzij samenwerking, uiteindelijk één breed gedragen mobiliteitsvisie te formuleren.
- De *Kennisgroep Mobiliteit* van het Arrondissementeel Bestuur Leuven, samen met de begeleiders en de verslaggevers van de verschillende clusters, kwamen dankzij de resultaten van deze participatieve denkoefening tot een globale visie, met als uitkomst voorliggend mobiliteitsrapport.

Met dit rapport kunnen onze afdelingen, in de aanloop van de gemeente- en provincieraadsverkiezingen 2018, alvast lokaal aan de slag.

◆ N-VA MOBILITEITSVISIE AB LEUVEN

Voetgangers, fietsers, auto's, vrachtwagens, bussen... Mobiliteit is en blijft een ingewikkeld en-en-verhaal. De complexiteit van mobiliteitsvraagstukken vereist bovendien ondubbelzinnige keuzes. Liefst positieve keuzes in het voordeel van de ene dan wel de andere vervoersmodus. Weloverwogen mobiliteitskeuzes zijn immers essentieel, zeker in een dichtbevolkte regio met een hoge verkeersdichtheid, zoals het oosten van de provincie Vlaams-Brabant.

Ingrepen in het mobiliteitssysteem moeten echter niet alleen de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid verbeteren, maar tegelijkertijd ook de leefbaarheid en de veiligheid verzekeren. Halfslachtige ingrepen uit de losse pols stoten meestal snel op inconsistenties, met onsamenhangende resultaten en ongewenste neveneffecten als onvermijdelijk gevolg.

Vandaar is het belangrijk om te vertrekken vanuit een aantal strategische, '*hogere principes*' die duidelijk aangeven welke keuzes doorslaggevend zijn en welke accenten ons bovengemeentelijk mobiliteitssysteem vereist. Slechts wanneer deze principes consequent worden toegepast op feitelijke situaties en concrete verkeersproblemen, kan een performante mobiliteitsinfrastructuur vorm krijgen. Een slimme, groene, efficiënte en veilige mobiliteit is precies datgene wat we met onze voorstellen willen bereiken.

In dit rapport zetten we daarom eerst kort de algemene principes uiteen voor een overkoepelend, multimodaal mobiliteitssysteem. Deze principes staan los van specifieke vervoersmodi of verkeersvraagstukken.

Daarna komen de verschillende verkeersmodi afzonderlijk aan bod, zonder evenwel hun onderlinge samenhang uit het oog te verliezen. Voor elke vervoersmodus worden telkens een aantal basisbeginselen, actiepunten en concrete voorbeeldsituaties op een rij gezet.

Tenslotte worden achteraan in dit rapport aanvullende illustraties van mobiliteitsknelpunten en *best practices* uit ons arrondissement opgenomen. Zonder exhaustief te zijn, schetst deze visuele *catalogus* een representatief beeld van de mobiliteitstoestand in ons arrondissement.

◆ INHOUD

◆ ALGEMENE MOBILITEITSPRINCIPES | 11

1. Intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteitsbeleid: een *must* | 11
2. Ruimtelijke ordening en mobiliteit: hand in hand | 13
3. Wegeninrichting: maximumsnelheid en wegcategorie afstemmen | 14
4. Ontvlechting van verkeersstromen op hoofdaders, verbindende en drukke, verzamelende wegen | 15
5. Streng maar rechtvaardig. Ordehandhaving in het verkeer als sluitstuk van mobiliteitsbeleid | 17
6. Overheidsbeleid en technologie aan het stuur van de mobiliteit | 18
7. Meten is weten | 18

◆ VOETGANGERS | 21

8. Voetgangers verdienen topkwaliteit | 21
9. Trage wegen verbinden woonwijken en stadsdelen en maken gemeenten levendiger | 23

◆ FIETSERS

10. De fiets, het vervoermiddel met het grootste toekomstpotentieel | 25
11. Fietsnetwerken en fietssnelwegen zorgen voor meer fietsers | 27

◆ OPENBAAR & COLLECTIEF VERVOER | 29

12. Een sterk openbaar vervoersnetwerk: een hiërarchisch geheel met mobiliteitsknooppunten | 29
13. Afstemming tussen openbare vervoersmodi: voorwaarde voor een multimodale mobiliteit | 31
14. Meerwaarde van lokale participatie en inspraak in het openbaar vervoersbeleid | 32

◆ AUTO | 35

15. Anticiperen op trends die autorijden ingrijpend veranderen | 35
16. Halt aan het sluipverkeer, maar kwaliteit en doorstroming daar waar de auto gewenst en nodig is | 36
17. Parkeren volgens de 'schillenbenadering' | 37

◆ GOEDERENVERVOER | 39

18. Zwaar vrachtvervoer: ontmoedigen waar het moet, faciliteren waar het kan | 39
19. Economische bedrijvigheid en bereikbaarheid verzoenen met leefmilieu en verkeersveiligheid: een win-winsituatie | 41

◆ KINDEREN, OUDEREN EN MINDERMOBIELLEN | 43

20. Verkeersveiligheid van en naar de school: kinderen en scholieren voorop! | 43
21. Ouderen en mindermobielen verdienen mobiliteitsoplossingen op maat | 44

◆ KRACHTLIJNEN N-VA ARRONDISSEMENT LEUVEN | 46

◆ FOTOBIJLAGE:

MOBILITEITSKNELPUNTEN ARRONDISSEMENT LEUVEN | 49



◆ ALGEMENE MOBILITEITSPRINCIPES

1. Intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteitsbeleid: een *must*

Een comfortabel fietspad dat plots eindigt aan een gemeentegrens. Een doorlopende weg waar je in gemeente A nog 70 per uur mag rijden, maar in gemeente B moet vertragen tot 50 kilometer per uur. Een gemeente die vrachtwagens weert en door die maatregel het vrachtverkeer richting de dorpskern van een buurgemeente jaagt. De aanleg van een nieuwe verkaveling die een naburige gemeente opzadelt met een bijkomend verkeersinfarct... Het zijn allemaal herkenbare situaties die regelmatig voorkomen en veelal een gevolg zijn van gemeenten die vooral oog hebben voor verkeerssituaties op het eigen grondgebied en weinig investeren in overleg en samenwerking met naburige gemeenten.

Niettemin staat zowat elke gemeente vandaag over een eigen mobiliteitsplan beschikt, eindigen verplaatsingen vanzelfsprekend niet aan de gemeentegrenzen. Gemeenten zijn dan ook geen eilanden en dat noodzaakt tot doorgedreven samenwerking en coördinatie bij het opstellen van verkeersplannen. Keerbergen, Bonheiden, Rijmenam en Putte bijvoorbeeld, lieten binnen een dergelijk samenwerkingsverband een mobiliteitsstudie uitvoeren om trajecten voor vrachtverkeer uit te tekenen.

N-VA staat voor een grensoverschrijdend mobiliteitsbeleid. Grensoverschrijdende mobiliteitskwesties moeten op voorhand grondig met buurgemeenten worden doorgesproken. Alleen via intergemeentelijke afstemming en samenwerking kunnen immers eenduidige, performante en duurzame mobiliteitsstructuren op touw worden gezet. Zulke structuren worden bij voorkeur op het niveau van de vervoersregio's uitgetekend. De N-VA is een fervente voorstander van dergelijke geïntegreerde aanpak, waarbij mobiliteitskwesties op het niveau van de vervoersregio's worden aangepakt. Die benadering is dan ook niet toevallig een rode draad in de beleidsvisie van mobiliteitsminister Ben Weyts.

- ***Vervoersregio's zijn aaneengesloten gebieden, waarvan de gemeenten en/of delen van gemeenten, een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit en vervoer op maat. Een vervoersregio omvat een vervoerskern en een invloedsgebied waarbinnen de verschillende partners samenwerken. Vervoersregio's zijn een uitgelezen platform voor intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteit.***



Intergemeentelijke samenwerking. Op de uitgestrekte, rechte weg tussen Scherpenheuvel-Messelbroek en Aarschot-Rillaar, waar de Maasstraat overgaat in de Langestraat, stopt een mooi aangelegd fietspad abrupt op het grondgebied van Rillaar. Vanaf deze grens kunnen fietsers enkel op de rijbaan terecht, terwijl hier behoorlijk wat auto's voorbij razen. Nochtans is er voldoende ruimte voor de aanleg van een doorlopend fietspad over de gemeentegrens. Een dergelijke situatie onderstreept het belang van samenwerking tussen de gemeenten op de verkeersas Aarschot-Scherpenheuvel-Diest.



Ruimtelijke ordening en mobiliteit.
Het Termunckveld in Leuven is een akkerland ter hoogte van de E314 op zeven kilometer van het station van Leuven. De locatie is moeilijk ontsluitbaar met het openbaar vervoer. Ook voor voetgangers en fietsers is het terrein moeilijk bereikbaar. Voor de ontsluiting met de auto moet er een nieuwe verbinding worden aangelegd met één van de meest congestiegevoelige verkeerspunten in Vlaanderen. Bijgevolg is het weinig doordacht deze open ruimte op te geven om er een wetenschaps- of industriepark in te richten. De ontsluiting zou de huidige verkeersproblemen enkel intensifiëren.
foto: kennisgevingsdossier Plan-MER GRUP, RSG Leuven, p. 41

2. Ruimtelijke ordening en mobiliteit: hand in hand

Vlaanderen wordt gekenmerkt door ruimtelijke versnippering, tomeloze lintbebouwing en verkavelingsdrift. Die typische ruimtelijke kenmerken bepalen in hoge mate de dominante plaats van de auto in onze samenleving. Ondertussen voeren bevolkingsgroei en gezinsverdunding de druk op de behoefte aan woningen, voorzieningen en mobiliteitsinfrastructuur steeds verder op.

Binnen deze context is het onontbeerlijk om ruimtelijke ontwikkelingen op de voet te volgen, zodat beleidsmakers het verkeer – vaak ook letterlijk – in vernieuwde banen kunnen leiden. Dat vergt evenwel een volgehouden inspanning en een consequente aanpak die tegelijkertijd de schaarse open ruimte vrijwaart.



Langgerekte, aaneengesloten bebouwing: de Krawatenstraat in Waanrode-Kortenaken.

Kwaliteitsvolle woonverdichting rond mobiliteitsknooppunten – zoals stations – samen met de bescherming van de resterende open ruimte zijn onontbeerlijke voorwaarden om een reorganisatie van onze mobiliteit mogelijk te maken. Woonverdichting laat bovendien een efficiënter gebruik toe van de infrastructuur, nutsvoorzieningen enz., waardoor de kosten per inwoner voor o.a. riolering, wegenissen, openbaar vervoer en postbedeling gevoelig kunnen dalen. Mits een uitgekende balans tussen bebouwde ruimte, publieke open ruimte en een geconcentreerd aanbod van buurtwinkels, facilitaire bedrijven, scholen, zorginstellingen... kunnen steden en dorpen aangename en efficiënte plekken blijven om te wonen, te werken en te ontspannen.

Enkel op basis van een ruimtelijke en infrastructurele visie die vertrekt vanuit een geïntegreerde planning, financiering, exploitatie en langetermijnvisie, maakt een vlottere mobiliteit en efficiënter (openbaar) vervoer op termijn een ernstige kans. In dat verband is een verdere uitbreiding van lintbebouwing en verkavelingen – veelal verworden tot slaapwijken die enkel met de auto bereikbaar zijn – alvast een nefaste keuze. Vele ruimtelijke plannen zullen daarom drastisch moeten worden herbekeken en omgegooid, zodat o.a. het lokaal vergunningsbeleid naadloos kan aansluiten bij de vernieuwde visie over de integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit, zoals uiteengezet in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2016) van de Vlaamse Regering. Daarnaast is er ook intensiever overleg vereist tussen aangrenzende gemeenten om de impact van bouwplannen te toetsen aan de lokalemobiliteitsproblematiek. Er is dus ook nood aan een eenduidig en krachtig lokaal beleid – bouwvergunningen worden immers door de gemeenten afgeleverd – dat de ordening van de ruimte in goede banen leidt, zodat we verstandig verdichten.

- **Een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte houdt o.a. rekening met...**
 - *inbreiding van woonkernen in plaats van woonkernuitbreiding;*
 - *de hertekening van onderbenutte ambachtelijke zones (waar elk bedrijf een eigen parking inricht);*
 - *woonverdichting in de omgeving van mobiliteitsknooppunten;*
 - *de organisatie van collectief vervoer;*
 - *het verzekeren van de nodige fiets- en voetgangersinfrastructuur;*
- **Er rijzen heel wat bedenkingen bij de plannen van de stad Leuven om onderwijsinstellingen te concentreren in het wetenschapspark Haasrode. Nu al zorgt deze herlocatie voor bijkomende verplaatsingen van duizenden studenten die in het stadscentrum van Leuven op kot verblijven.**

3. Weginrichting: maximumsnelheid en wegcategorie afstemmen.

Aangepaste wegeninfrastructuur duwt de automobilist als vanzelf in de richting van de opgelegde maximumsnelheid. De navolging van dat principe bij de inrichting van wegen lijkt vanzelfsprekend, maar de concrete toepassing ervan schiet desondanks dikwijls tekort.



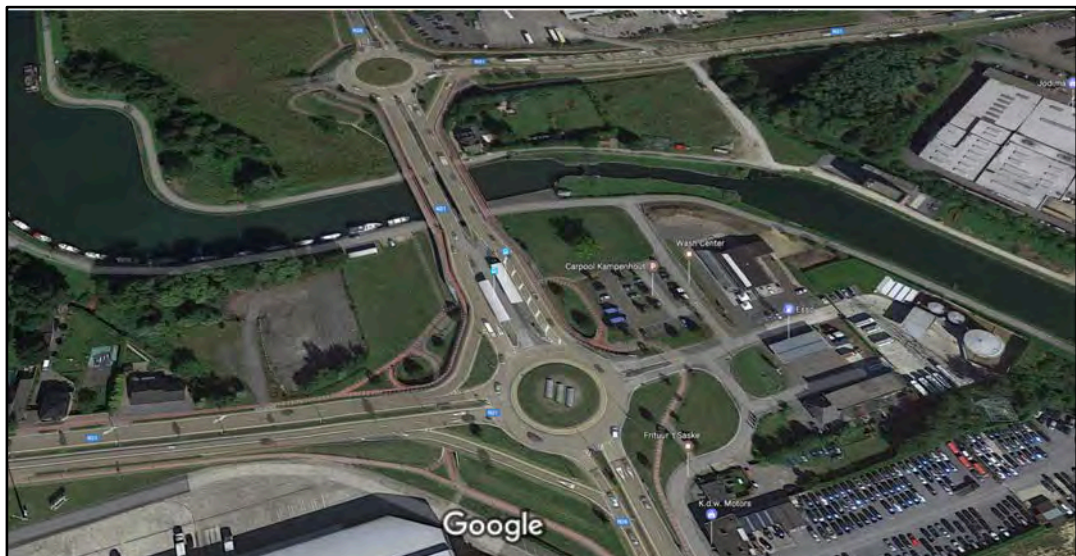
Het centrum van Tervuren werd omgevormd tot een uitnodigende zone 30 die aanspoort tot traag rijden. Ook in de dorpskernen van de Tervuurse deelgemeenten werden op verschillende plaatsen 30 km/h-zones ingericht. De voorbije twee jaar daalde het aantal verkeersongevallen met gekwasten er met 40 procent.

Er is dus nood aan een eenduidig en krachtig lokaal beleid – bouwvergunningen worden immers door de gemeenten afgeleverd – dat de ordening van de ruimte in goede banen leidt, zodat we *verstandig verdichten*.

- **Zones 30 in de buurt van scholen vereisen een inrichting die uitnodigt tot het milderen van de snelheid.**
- **Brede boulevards die aansporen tot hoge snelheden in woonzones 50, verdienen een plaats op de zwarte lijst van verkeersknelpunten.**
- **In zones met een lage bebouwingsdichtheid, waar 70 kilometer per uur als norm geldt, is de doorstroming van verkeer primordiaal en mogen geen obstakels die doorstroming verhinderen.**
- **Enkel op voorwaarde dat er afgescheiden fietspaden zijn, is een snelheidsregime van 90 kilometer per uur verantwoord.**

4. **Ontvlechting van verkeersstromen op hoofdaders, verbindende en drukke, verzamelende wegen**

Verkeersonveiligheid ontstaat vaak op plaatsen waar onze wegeninfrastructuur verschillende verplaatsingsmodi samenvoegt. Op hoofdaders, verbindende wegen en drukke, verzamelende wegen worden modi daarom best maximaal van elkaar gescheiden. Daarbij moet niet alleen worden gedacht aan afgeschermd fietspaden, maar is het ook zaak om wandel-, vracht-, auto- en openbare vervoersnetwerken niet allemaal in dezelfde trajecten te proppen. Zelfs binnen eenzelfde modus kan het in sommige gevallen aangewezen zijn om verschillende types van weggebruikers te *ontvlechten*. In Vlaanderen staan gewestwegen veelal in functie van zowel doorstroming, gebiedsontsluiting als erftoegang. Dit zorgt voor verplaatsingen aan verschillende snelheden met een verhoogde kans op verkeersonveilige situaties.



Combimobiliteitsknooppunt met overstapinfrastructuur in Kampenhout-Sas. De verkeersassen Leuven-Mechelen en Brussel-Haacht omvatten een ingenieus systeem dat fietsers en voetgangers via tunnels volledig scheidt van het overige verkeer. De Lijn voorziet er overdekte op- en afstapplaatsen en beschikt over eigen rijstroken die de doorstroming verzekeren. Aan het knooppunt bevindt zich eveneens een carpoolparking die toegang verschaft tot de jachthaven. Ook werd er een fietsparking aangelegd. In de nabije toekomst wordt overwogen om aan het sas richting Brussel, een extra parkeer- en reisvoorziening (P+R) aan te leggen, zodat het knooppunt nog beter kan functioneren. foto: Google Maps, 2017.

In sommige gevallen kunnen 'gedeelde ruimtes' – waarbij verschillende verkeersmodi bewust worden samengebracht om de verkeerssnelheid terug te dringen – een rol spelen bij het creëren van verkeersveilige situaties. In stedelijke gebieden – zoals in de Leuvense binnenstad – functioneren zulke gedeelde ruimtes enkel op plaatsen met een lage verkeersintensiteit. Hetzelfde geldt voor fietsstraten. Naarmate de verkeersintensiteit echter toeneemt, worden vervoersmodi, waar mogelijk, bij voorkeur van elkaar gescheiden.

Het axioma van het gescheiden verkeer is een belangrijke aanvulling bij het STOP-principe. Het STOP-principe legt de hiërarchie vast tussen verschillende weggebruikers en geeft prioriteit aan 'Stappers' (voetgangers), daarna volgen 'Trappers' (fietsers) en vervolgens het Openbaar vervoer en Personenvoertuigen.



Leuven - Bij de invoering van het nieuwe Leuvense circulatieplan werd in de Biezenstraat een autolus aangebracht. De straat heeft af te rekenen met druk fiets- en busverkeer en loopt bovendien door een schoolomgeving. Bus- en fietsverkeer zouden hier volledig moeten worden gescheiden. Met name in smalle straten van stadscentra is het niet verantwoord om intensief bus- en fietsverkeer te laten samenvloeien.

Ontvlechting van verkeersstromen betekent dat...

- ***bussen en fietsers niet op eenzelfde rijbaan thuishoren;***
- ***voetgangers en fietsers in winkelstraten elk over een eigen strook beschikken;***
- ***er in stadscentra doorfietsroutes worden aangelegd voor beroeps- en schoolverplaatsingen;***
- ***fietsers en voetgangers andere tracés volgen dan gemotoriseerde weggebruikers;***
- ***fietssnelwegen verder worden uitgebouwd;***
- ***waar mogelijk, het gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van alternatieve routes i.p.v. hoofdverkeersassen;***
- ***jaagpaden optimaal als fietsweg worden ingeschakeld;***

5. **Streng maar rechtvaardig. Ordehandhaving in het verkeer als sluitstuk van mobiliteitsbeleid**

N-VA hecht veel belang aan het rechten- en plichtenprincipe. Vrijheid is een belangrijke verworvenheid en we beschouwen mobiliteit dan ook terecht als een belangrijk onderdeel van die vrijheid. Daarom moeten in het verkeer de regels strikt worden toegepast. Een eerlijk, maar kordaat sanctioneringsbeleid is dan ook een onontbeerlijk middel in de strijd tegen verkeersonveiligheid en immobiliteit.

Dergelijke beginselvastheid is niet alleen logisch, maar ook noodzakelijk. Want wie ergert zich immers niet aan foutgeparkeerde auto's, snelheidsduivels die een schoolbuurt onveilig maken of fietsers zonder licht die zichzelf en anderen in gevaar brengen? N-VA pleit daarom voor een strikt handhavingsbeleid. Vandaag bieden moderne technologieën, zoals trajectcontroles of slimme camera's, heel wat ondersteuning bij het toezicht op de toepassing van de verkeersregels.



Automatische nummerplaatherkenningscamera's (ANPR-camera's) in Kortenberg. Al jaren wordt de Minneveldstraat in Kortenberg gebruikt als sluipteg om de drukke, parallelle Leuvensesteenweg te vermijden. Onder impuls van buurtbewoners werkte het gemeentebestuur aan een nieuw verkeersreglement om de toegang tot sluiptegen te verbieden. Tijdens de spitsuren registreren slimme camera's er alle nummerborden. Sluiprijders worden beboet.

6. Overheidsbeleid en technologie aan het stuur van de mobiliteit

Zowel lokale als hogere overheden hebben belangrijke mobiliteitsleutels in handen. Denk maar aan de invoering van het rekeningrijden, het mobiliteitsbudget, de integratie van vervoersbewijzen en tarieven, de delokalisatie van overheidsagenschappen om satellietwerken te faciliteren...

Bij de invoering van het rekeningrijden voor personenvervoer, kan de overheid ook de externe kosten (congestie, milieuvervuiling...) in rekening brengen. Verhoogde efficiëntie moet ervoor zorgen dat de uitgaven van het openbaar vervoer in de toekomst beter worden gedekt. De grote hap die het openbaar vervoer jaarlijks opslokt uit het budget, de aanblik van lege bussen en tegelijkertijd de klachten van vele reizigers over ontoereikend openbaar vervoer, maken evenwel duidelijk dat het optimale recept nog niet werd gevonden.

N-VA wil dat de middelen voor openbaar en collectief vervoer zo efficiënt mogelijk worden besteed. Treinen, trams en bussen moeten daarom vooral trajecten en tijdstippen bedienen die intensief worden gebruikt, daarbij ondersteund door vervoers-apps en een uitgebreid aanbod inzake vervoer op maat (o.a. minibusjes en taxi's).

Op dit punt is er een belangrijke taak weggelegd voor de toekomstige vervoersregio's. Deze nieuwe overlegstructuur zal vanaf 2019 worden uitgerold over heel Vlaanderen.

Ook werkgevers dragen medeverantwoordelijkheid bij de verkeersontlasting: zij moeten de mogelijkheden van thuiswerken en flexibel werken diepgaander onderzoeken en vaker overwegen. In combinatie met plaatselijke satellietkantoren aan de grote mobiliteitsknooppunten en verkeershubs, vormen deze alternatieven immers belangrijke hefboomen om verkeersindigesties te helpen verteren.

Verder moeten ook nieuwe, performante technieken en technologieën - dynamisch verkeersmanagement, spitsstroken, slimme verkeerslichten, toeritdosering, *real-time* mobiliteitsdata... - maximaal worden geïmplementeerd. Het AB-Leuven is alvast gewonnen voor een ruime toepassing van deze hulpmiddelen in alle gemeenten.

- ***Naar een betere doorstroming op hoofd- en snelwegen... Verkeersminister Ben Weyts voorziet in zijn budget spitsstroken op de E314 tussen Leuven en Aarschot om de files in te korten. Het is een concrete maatregel die de dagelijkse doorstroming van het gemotoriseerd verkeer gevoelig zal verbeteren. De E314 is bedoeld voor doorstromende verplaatsingen. Er zijn echter talloze op- en afritten. Daardoor wordt dit deel van de snelweg dikwijls gebruikt voor korte verplaatsingen, waardoor de vele invoegbewegingen het verkeer stremmen.***

7. Meten is weten

Debatten over mobiliteit worden dikwijls gevoerd met veel gevoel voor emotie en dogmatiek. Mobiliteitsbeleid wordt echter best rationeel uitgestippeld aan de hand van concreet cijfermateriaal.

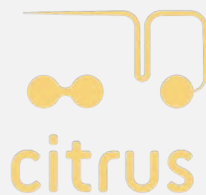
Antwoorden op verkeersvraagstukken, uitgedrukt in harde cijfers, verschaffen objectieve inzichten. Vandaag is er een keur aan instrumenten beschikbaar die mobiliteitsgegevens van auto-, vracht-, bus- en fietsverkeer in kaart brengen. Zowel camera's met automatische nummerplaatherkenning (ANPR-camera's) als meettoestellen die de snelheid en de locatie van vrachtwagens registreren, laten toe om nauwkeurige mobiliteitsinformatie te verzamelen én *instant* te gebruiken. Veel nuttige gegevens worden tegenwoordig ook opgehaald via gps-toestellen en smartphones in voertuigen (*Floating Car Data*).

Met behulp van al deze nieuwe technologieën kunnen tegenwoordig zeer eenvoudig *real-time* gegevens worden verzameld: van het gebruik van het openbaar vervoer tot het aantal fietsbewegingen. Deze data worden hoe langer hoe meer een onmisbaar hulpmiddel om het verkeer van alle modi te sturen.



De stad Leuven stelde in 2016 een circulatieplan in werking zonder over mobiliteitsgegevens te beschikken. Nadat de gemeenteraad het nieuwe circulatieplan goedkeurde kwamen er snel nieuwe probleemsituaties aan het licht. N-VA benadert dergelijke ingrijpende plannen liever omgekeerd: eerst concrete verkeersmetingen en pas daarna de uitwerking van een circulatieplan.

- **MaaS (Mobility as a Service) is een Europees project waarbij een app wordt ontwikkeld om verschillende mobiliteitsmodi met elkaar te verbinden. Recent werd in Gent een pilotproject opgestart.**
- **Onder impuls van Vlaams minister van mobiliteit Ben Weyts en met de steun van de EU, loopt in de regio Halle een project dat optimale verplaatsingsroutes voor vrachtwagens becijfert. Daarbij wordt o.a. gekeken hoe verkeerslichten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.**



- **Een consortium van Belgische bedrijven en Vlaamse overheidsinstanties participeert in het project CITRUS (C-ITS for Truck). Het project, gebaseerd op big data, moet het transportnetwerk veiliger en duurzamer maken. De verzamelde gegevens, afkomstig van voertuigen en wegkantsystemen, worden gebruikt om in real-time weggebruikers te informeren. Het is een innovatief voorbeeld van ITS-toepassingen (Intelligente transportsystemen) op lokaal en regionaal niveau. Ook in onze regio zouden bedrijven binnen gelijkaardige projecten kunnen samenwerken om een concrete verbetering van de doorstroming voor vracht- en personenvervoer te realiseren.**
- **Een cijfermatige aanpak van mobiliteitsbeleid vereist dat er vooraf heldere, kwantificeerbare vragen worden beantwoord:**
 - **Is er sprake van sluipverkeer tussen verschillende gemeenten en veroorzaakt de invoering van de kilometerheffing voor vrachtvervoer daadwerkelijk meer sluipverkeer van vrachtwagens?**
 - **Wie verplaatst zich van waar naar waar, op welk tijdstip, met welk vervoer, met welke snelheid en hoeveel bedraagt de reistijd?**
 - **Welke trajecten hebben te kampen met overvolle bussen en waar en op welke tijdstippen rijden bussen nagenoeg zonder passagiers?**



◆ VOETGANGERS

8. Voetgangers verdienen topkwaliteit

Dat de breedte van een autoweg is aangepast aan het gemotoriseerd verkeer, klinkt als een open deur. Nochtans is diezelfde logica vaak zoek bij de aanleg van voetgangerspaden. In extreme gevallen houdt de verkeersinfrastructuur met voetgangersverplaatsingen zelfs helemaal geen rekening.

Het voetgangersverkeer – zeker in drukke winkelstraten, woon- en wandelgebieden met smalle wegen en gemengd verkeer – verdient nochtans extra aandacht. Meer zelfs: een voorkeursbehandeling. Dit vergt duidelijke beleidskeuzes in het voordeel van de stappende weggebruiker.

Aangezien normen en standaarden voor de aanleg en het onderhoud van voetpaden nog op heel wat punten ontoereikend zijn, zou een gemeentelijk voetpadenreglement – voortbouwend op de bestaande Vlaamse onderhoudsreglementen – alvast een startpunt kunnen zijn. Dergelijk reglement somt de rechten, plichten en voorschriften op bij de (her)aanleg en het onderhoud van voetpaden (obstakels, sneeuwruimen...) die ook moeten worden opgelegd aan nutsbedrijven: na het opbreken van voetpaden voor de aanleg of de reparatie van nutsvoorzieningen, zijn deze bedrijven vaak verantwoordelijk voor de krakkemikkige reconstructies van voetpaden. Gemeenten zouden bij de uitreiking van stedenbouwkundige vergunningen ook de voorschriften uit datzelfde voetpadenreglement als voorwaarde kunnen opleggen.



Heraangelegd, breed voetpad in het centrum van Tielt.



Linksboven: een slecht onderhouden voetpad langs de Astridlaan in Rotselaar. Rechtsboven: werkzaamheden die voetgangers een gevaarlijk hindernissenparcours opleggen. Linksonder: ode aan het egale voetpad in de Kruisstraat van Tremelo-centrum. Rechtsonder: fout geparkeerde bus op een voetpad in de Gemeentestraat van Vaalbeek.

9. Trage wegen verbinden woonwijken en stadsdelen en maken gemeenten levendiger

Steden en gemeenten houden dikwijls veel moois verborgen. Trage wegen, wegels en doorsteekpaden zijn het ideale middel om een omgeving te verkennen en de splendeur van een streek te ontdekken. Dikwijls is deze wandelinfrastructuur ook gewoon erg handig én sneller.

Voor voetgangers en fietsers zijn trage wegen ook een ideale manier om woongebieden met elkaar te verbinden. Ze vormen de naden die omgevingen niet alleen kunnen samenhouden, maar ook perfect natuur en mobiliteit kunnen combineren.

N-VA wil bij de exploitatie van de publieke ruimte nadrukkelijk rekening houden met de vrijwaring, opwaardering en creatie van de doorsteektrajecten via trage wegen. Gemeenten zouden bij de uitbouw ervan dan ook gerust meer armslag en bevoegdheid mogen krijgen.



De gemeente Kortenberg heeft trage wegen voor voetgangers en fietsers opgenomen in haar mobiliteitsplan en het gebruik ervan geïntegreerd in het lokale wegennet. Binnen de deelgemeente Everberg werden enkele buurtwegen (Galgenbergstraat en Goeyenbergstraat) opengesteld als schoolroute.

- Op zaterdag 6 mei 2017 werd het trage wegen-actieplan van Bekkevoort feestelijk voorgesteld. Dit actieplan legt de toekomst van de trage wegen vast. Na de inventarisatie van alle trage wegen op het grondgebied, werd samen met de inwoners bekeken welke mogelijkheden ze konden bieden. Op basis hiervan werd een definitief actieplan opgesteld.**



◆ FIETSERS

10. De fiets, het vervoermiddel met het grootste toekomstpotentieel

Tot voor kort was de fiets het vervoermiddel bij uitstek voor de korte afstand. De elektrische variant, heeft de afstandsradius van de fiets evenwel gevoelig uitgebreid, waardoor ook het fietspotentieel sterk is toegenomen. N-VA moedigt de schaalvergroting van het fietsgebruik sterk aan.

Fietsinfrastructuren hinken echter nog vaak achterop om het vervoermiddel met het grootste toekomstpotentieel de plaats te geven die het verdient. Omdat fietsers in het verleden op weinig aandacht van beleidsmakers konden rekenen, laat de kwaliteit en veiligheid van fietspaden nog dikwijls te wensen over. Een forse inhaalbeweging is hier dan ook noodzakelijk. De fietser verdient immers een toekomstgerichte plaats in het mobiliteitsbeleid.

Veilige fietspaden zijn vlak en voldoende breed. Ook moet er bij de aanleg en het onderhoud nauwgezet worden toegezien op de uitvlakking van de weg. Op plaatsen waar ruimte voor fietspaden ontbreekt en snelheden tot maximaal 50 km/u gelden, kunnen duidelijk gemarkeerde suggestiestroken de fiets vooralsnog inschakelen in het mobiliteitsnetwerk. Daar waar hogere snelheden gelden, moet de fietser kunnen rekenen op alternatieve, parallelle fietsverbindingen.

De N-VA vraagt overigens dat de aandacht voor een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur niet beperkt blijft tot de fietssnelwegen tussen gemeenten. Voor verbindingen van en naar deelgemeenten zijn fietscomfort en veiligheid even belangrijk. Daarom stellen we vrijliggende fietspaden in elk fietsnetwerk als streefdoel voorop.



In Leuven konden de vrijliggende fietspaden langs de drukke invalsweg van de Donkersstraat en de Brouwersstraat dankzij de N-VA-fractie behouden blijven.

Bij stedelijke verplaatsingen op korte afstanden pleiten we eveneens voor fietsdelen. Fietsdelen stimuleert het fietsgebruik en maakt individueel fietsbezit bovendien overbodig. Ook kleinere steden vragen meer aandacht voor de invoering van fietsdeel- en fietshuursystemen. Meer fietsen betekent ook een grotere vraag naar (overdekte) fietsstallingen en de beschikbaarheid van bijvoorbeeld reparatiesets langs fietswegen. Voor elektrische fietsen is er eveneens een gevoelige uitbreiding noodzakelijk van het aantal oplaadpunten.

Gemeenten moeten bij de budgetopmaak en in hun meerjarenplanning, extra investeringen voorzien om de plaatselijke fietsinfrastructuur op peil te houden, te moderniseren, uit te breiden en zwarte punten in sneltempo weg te werken. Onderlinge coördinatie tussen (aangrenzende) gemeenten is daarbij onontbeerlijk, zeker wanneer gemeentegrensoverschrijdende fietspaden worden (her)aangelegd: alleen door investeringen en ontwerpplannen op elkaar af te stemmen kan een uniforme fietsinfrastructuur worden gerealiseerd.

Lokale fietsinvesteringen tot honderd procent gesubsidieerd

REALISATIE

Door Ben Weyts op 8 augustus 2017, over deze onderwerpen: Mobiliteit, Fietsen



Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts gaat sommige investeringen in fietsinfrastructuur tot honderd procent terugbetalen. "Zo wordt het makkelijker voor lokale besturen om 'ja' te zeggen tegen nieuwe projecten voor de fiets", verklaart hij. "En dus wordt het ook moeilijker om 'nee' te zeggen tegen al die belangrijke investeringen in vlotte en veilige verbindingen voor de fiets."

Dergelijke fietsverbindingen kunnen er alleen maar komen, als ook de lokale besturen investeren in nieuwe fietsinfrastructuur. De Vlaamse overheid voorziet daarvoor elk jaar een subsidiepot van tien miljoen euro. Tot nu toe raakte die vaak niet opgesoupeerd, omdat gemeenten slechts tachtig procent van alle totale kosten konden recupereren via subsidies. Die drempel bleek in budgettair moeilijke tijden voor veel gemeenten nog te hoog.

Ben Weyts



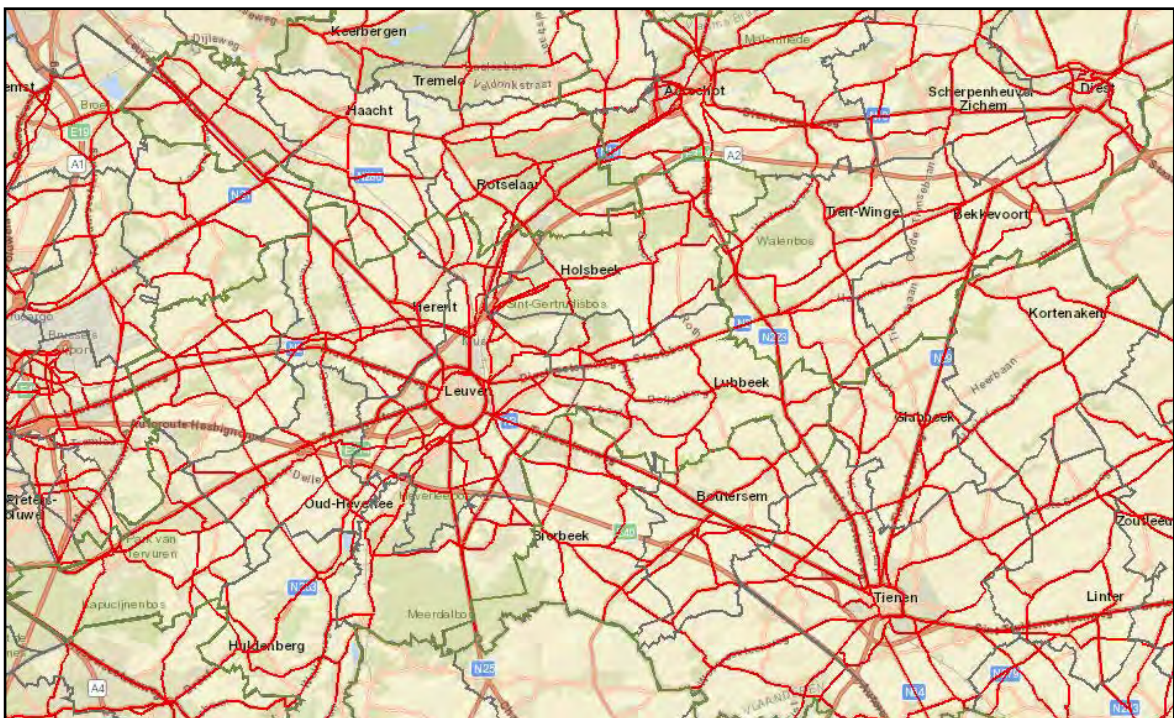
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Lokale besturen kunnen voortaan 100% subsidiëring ontvangen fietsprojecten op lokale wegen. Met deze maatregel worden subsidiëringmogelijkheden gevoelig uitgebreid. (bron: www.n-va.be, 09/08/2017)

- **Huldenberg vraagt een fietspad naar Leuven langs de N253, Kortenberg wil een fietsdoorsteek naar Bertem. Voor Tervuren is een fietspad naar Bertem (N3) een prioriteit, terwijl Lubbeek hoopt op de afwerking van de fietspaden van Pellenberg naar Boven-Lo. Ook Hoegaarden klaagt over een gebrek aan fietspaden (o.a. Tramstraat). Verder is er de bijzonder onveilige oversteekplaats op de N29 Outgaarden-Hoegaarden. Ook Herent heeft dringend nood aan veilige fietspaden vanuit haar kernen naar Leuven. Een deel van deze noden werden reeds opgenomen in het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer.**
- **De zwarte lijst met onveilige fietspaden is uitgebreid. Zo is er de slechte fietsverbinding tussen Heverlee en Kessel-Lo. Fietsen op de Bondgenotenlaan in Leuven blijft gevaarlijk. De bereikbaarheid van het ziekenhuis Gasthuisberg per fiets is alles behalve optimaal. Bereikproblemen gelden ook voor Tienen. Verder is er ook een slechte fietsverbinding tussen Oud-Heverlee en Heverlee en blijft het ook gevaarlijk fietsen in Lubbeek. In Bekkevoort zijn de oversteekplaatsen aan de drukke wegen onvoldoende veilig. In Landen is er een gebrekkige fietsontsluiting tussen de stad en het station. Boutersem heeft zelfs geen fietspaden en op de trajecten Keerbergen-Haacht, Werchter-Haacht en Haacht-Kamphenhout is er behoefte aan duidelijk gescheiden fietspaden.**
- **De N-VA-afdeling Aarschot stelde onlangs in haar huis-aan-huisblad een ambitieus fiets- en fietsrouteplan voor.**

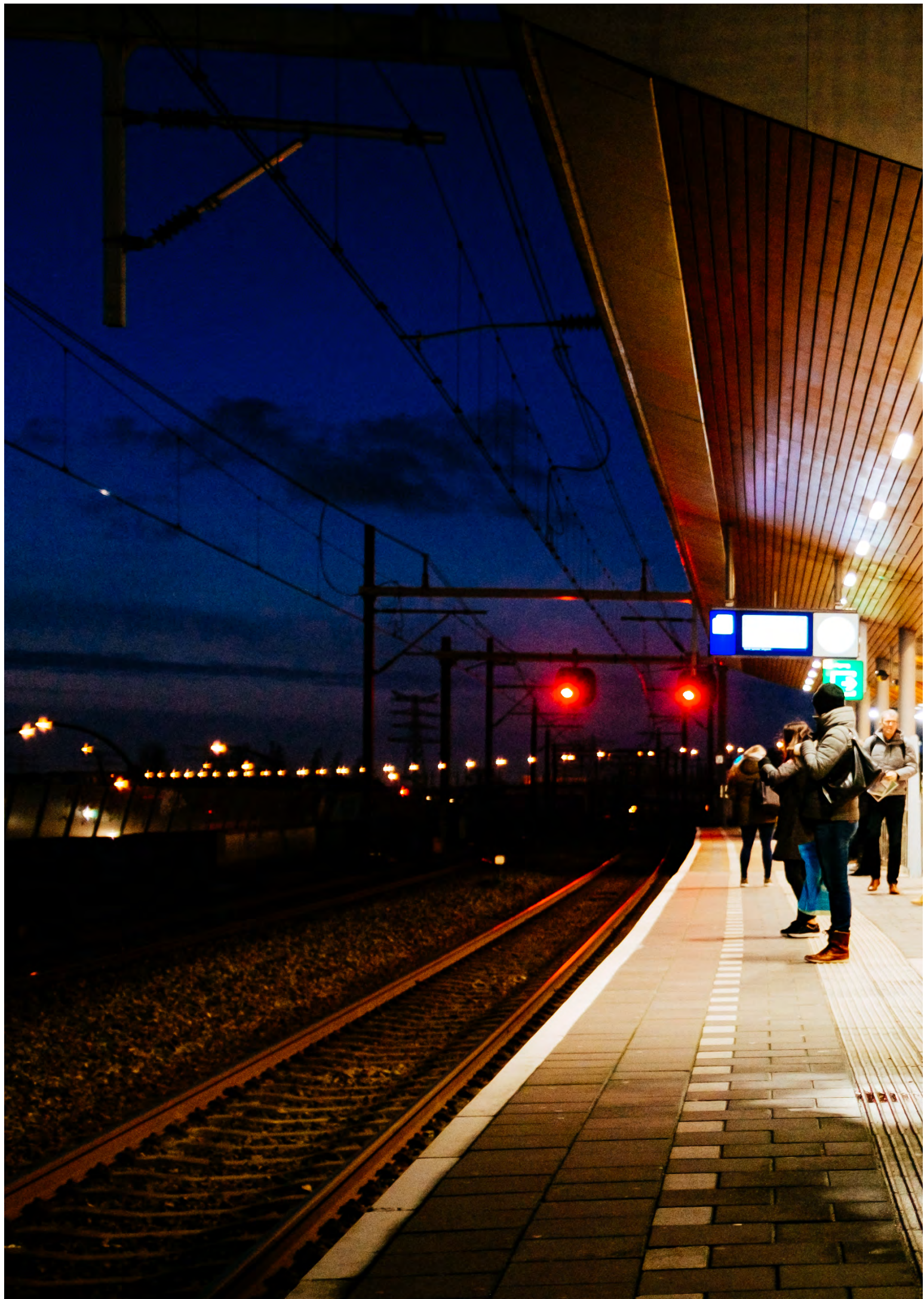
11. Fietsnetwerken en fiets snelwegen zorgen voor meer fietsers

De fiets is een gezond, milieuvriendelijk en goedkoop vervoermiddel. Voor korte afstanden kan het perfect de auto vervangen op voorwaarde dat er tussen de centra en deelgemeenten een uitgebreid, comfortabel en veilig fietsroutenetwerk voorhanden is. Bewegwijzerde fietsnetwerken moeten in eerste instantie worden afgestemd op hoofdbestemmingen en attractiepolen, met bijzondere aandacht voor het woon-werk-, woon-school- en woon-winkelverkeer. Deze routes worden bij voorkeur gescheiden van het overige verkeer en moeten de kortste afstand tussen twee verbindingpunten nastreven.



Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Ook voor langere afstanden tekenden de Vlaamse provincies en het Vlaams Gewest het *Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk* (BFF) uit: een gemeenteoverschrijdend fietsnetwerk dat scholen, bedrijventerreinen, stations en winkelcentra met elkaar verbindt. Het BFF omvat ook de bovenlokale routes (directe fietsverbindingen) en alternatieve bovenlokale routes (rustigere verbindingen).

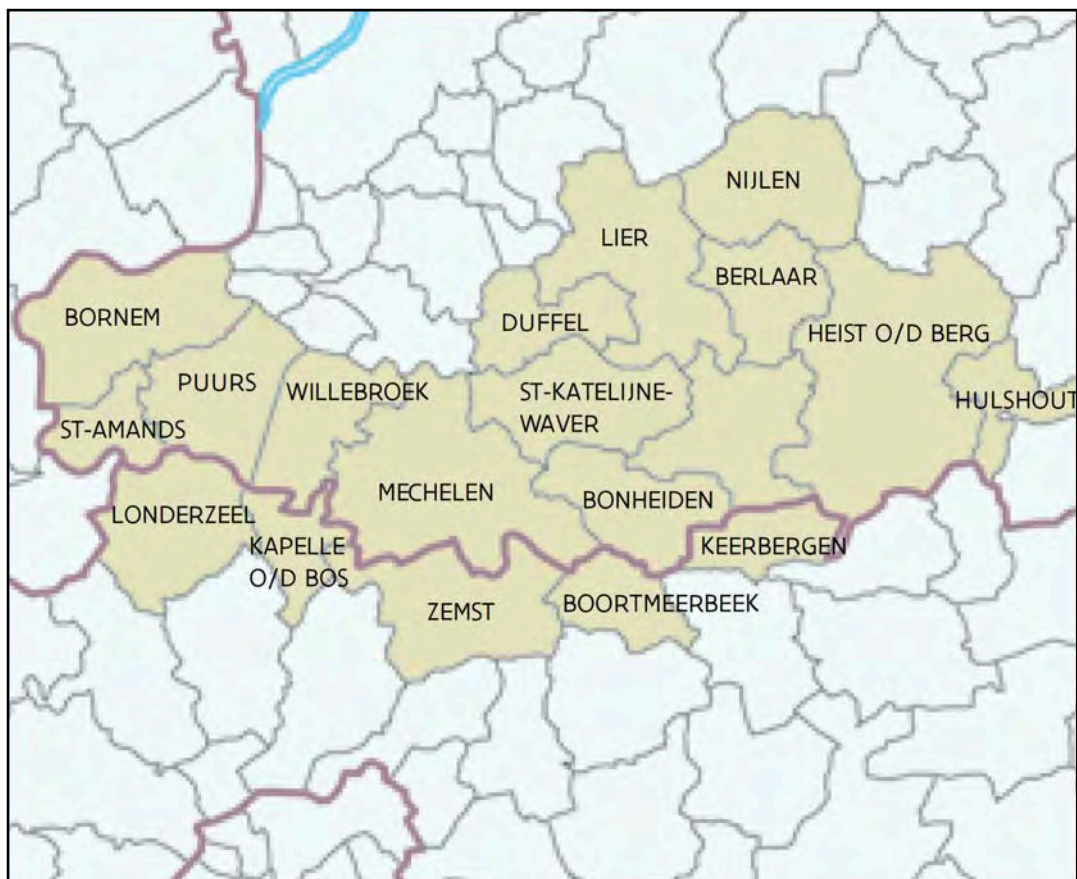


◆ OPENBAAR & COLLECTIEF VERVOER

12. Een sterk openbaar vervoersnetwerk: een hiërarchisch geheel met mobiliteitsknooppunten

Het openbaar vervoer (OV) is een onontbeerlijk onderdeel van ons mobiliteitsnetwerk. Voorwaarde om dat openbaar vervoer efficiënt en aantrekkelijk te maken is evenwel dat de publieke verkeersstromen worden gebundeld en op elkaar afgestemd. Een hiërarchisch georganiseerd OV-netwerk biedt daarvoor de beste garantie.

Op het hoogste niveau situeert zich het treinnet. Eén trap lager verbinden trams en bussen de grotere kernen. Daarop sluiten vervolgens de streekbussen aan die reizigers richting deelgemeenten vervoeren. Sluitstuk van dit hiërarchisch geheel vormt het vervoer op maat. Ter hoogte van multimodale knooppunten (*hubs*) haken die verschillende niveaus op elkaar in.



Vervoersregio Mechelen.

Eén van de drie proefprojecten bij de invoering van de 13 vervoersregio's in Vlaanderen is de vervoersregio Mechelen. Boortmeerbeek en Keerbergen uit ons arrondissement maken er deel van uit. Beide gemeenten zullen worden betrokken bij de verbetering van het multimodale vervoer in de streek.



Naar een nieuw busplan voor Leuven

Het overstapmodel van de N-VA afdeling Leuven bevat meerdere knooppunten aan het station van Leuven, aan Gasthuisberg en op de ring. Het voorziet trambussen op de ring – waar mogelijk op vrije busbanen – en naar de kernen van de omliggende gemeenten. Het plan moet de grote, logge bussen die de stad doorkruisen, vervangen door kleinere stadsbusjes en streeft naar zo weinig mogelijk busverkeer in een autoluw centrum. Nu doorkruisen dagelijks liefst 1.500 bussen het centrum van Leuven.



Landen en Zoutleeuw zijn vragende partij voor een betere afstemming van de dienstregelingen met Limburg en Wallonië. Ook het station van Landen vraagt om een betere bereikbaarheid.

13. Afstemming tussen openbare vervoersmodi: voorwaarde voor een multimodale mobiliteit

Een aantrekkelijk openbaar vervoer verzekert een maximale onderlinge afstemming tussen trein- en busverbindingen. Het structureel overleg tussen de NMBS en De Lijn is op dit punt nog voor verbetering vatbaar. Hetzelfde geldt voor de afstemming van de tarieven en de abonnementsformules. Gemeenten kunnen hierbij een pro-actieve rol spelen. De uitvoerende regie die de vervoersregio's krijgen toegewezen, zal het medezeggenschap van gemeenten hierbij alvast kunnen stimuleren.

Inspanningen voor een betere interne afstemming van busverbindingen zijn eveneens noodzakelijk: de dienstregeling van De Lijn in Vlaams-Brabant is bijvoorbeeld niet altijd op één lijn met de dienstregeling van De Lijn Limburg. Binnen onze regio is eveneens het coördinatieoverleg met de TEC belangrijk vanwege de talloze regio-overschrijdende busverbindingen tussen het Vlaamse en het Waalse Gewest, onder meer vanuit de stations van Landen en Tienen.

Afstemming is trouwens niet alleen een zaak van dienstregelingen, maar geldt bij uitbreiding voor de gehele infrastructuur en uitrusting van een multimodaal mobiliteitssysteem. Een ruime, uitnodigende infrastructuur van autoparkeerterreinen, fiets- en motorstallingen aan stations is daarbij onmisbaar.

N-VA Boutersem

Meer openbaar vervoer!

Op 1 april 2017, over deze onderwerpen: Mobiliteit & verkeersveiligheid, Openbaar vervoer



N-VA Boutersem vraagt een betere verbinding van het openbaar vervoer met het treinstation van Vertrijk. Dit om het autoverkeer door Vertrijk-centrum te reduceren en de veiligheid voor de zwakke weggebruikers te verhogen.

Voor pendelaars & scholieren uit onze regio ligt het station van Vertrijk ideaal om van en naar hun werk en school te reizen. Dat kan je merken aan de overvolle treinparkings en zijstraten in de buurt van het station. Veel treingebruikers vragen dan ook een betere busverbinding naar de deelgemeenten en richting buurgemeenten.

14. Meerwaarde van lokale participatie en inspraak in het openbaar vervoersbeleid

De opstart van de vervoersregio's in Vlaanderen, moet de inspraak over de uitbouw van de multimodale mobiliteit tussen aangrenzende gemeenten stimuleren. Vervoersregio's bieden gemeenten immers de kans om het mobiliteitsbeleid in hun regio zelf vorm te geven. N-VA wil dat deze participatie maximaal wordt benut en stuurt ook aan op inspraak bij De Lijn en de ontwikkeling van vervoer op maat.

Ook met betrekking tot de lokale vervoersproblematiek (schoolvervoer, busomleidingen...) zal de lokale terreinkennis via de vervoersregio's beter worden gevaloriseerd. Gemeenten kunnen ook meewerken aan het opstellen van protocols bij omleidingen en wegenwerken.



Station Diest. De stationsomgeving van Diest moet dringend worden heringericht en omgevormd tot een multimodale *hub*. Hiervoor werden er ondertussen al verschillende goedgekeurde plannen uitgetekend, maar de uitvoering ervan laat ongeduldig op zich wachten. N-VA vraagt dan ook een spoedige opstart van de uitvoeringsplannen.

- **Marktbussen, nachtbussen, taxibussen... In overleg met de gemeente kunnen voor sommige activiteiten bussen of collectieve vervoerdiensten worden ingeschakeld.**
- **In Leuven vraagt de wijk Spaanse Kroon overleg binnen de vervoersregio om drie buslijnen door de woonwijk te schrappen en te vervangen door aangepast vervoer op maat.**



◆ AUTO

15. Anticiperen op trends die autorijden ingrijpend veranderen

Nergens worden er zoveel trends geïntroduceerd als in de auto-industrie. De overheid kan dus maar beter voorbereid zijn; niet door de volledige regie in handen te willen nemen, wel door te faciliteren en te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen uit de branche. Daarom omarmt de N-VA van het arrondissement Leuven innoverende proefprojecten en wil ze onvooringenomen meedenken over de impact van allerlei nieuwe trends - autodeelparkings, laadpalen voor elektrische voertuigen, zelfrijdende auto's en winkelbussen... - op de verkeersveiligheid en mobiliteit.

Digitalisering maakt nu reeds sommige verplaatsingen overbodig en ontlast zo het verkeer. Denk daarbij bijvoorbeeld aan telewerken. Ook de zelfrijdende auto kan in de toekomst nieuwe mogelijkheden openen voor mobiliteit en werk. Op dergelijke trends moet maximaal worden ingezet. Lokale overheden moeten inzake beleid en investeringen dan ook nadrukkelijk rekening houden met nieuwe technologische ontwikkelingen.



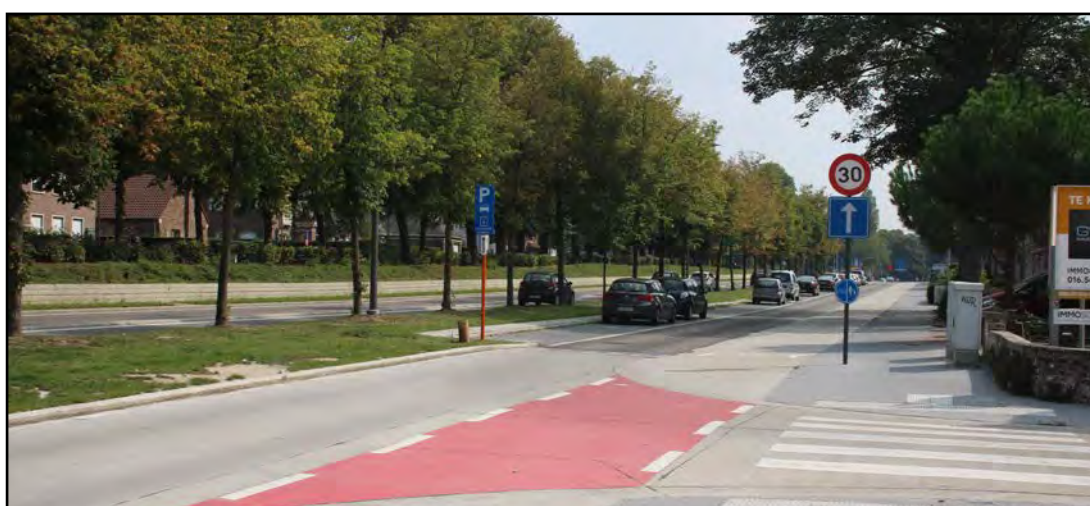
Elektrische laadpalen op de parkings van alle hubs
Ook aan de grotere stations zoals in Tienen, Aarschot en Leuven of zoals in Diest; in het stadscentrum. (foto: Koning Albertstraat, Diest)

16. Halt aan het sluipverkeer, maar kwaliteit en doorstroming daar waar de auto gewenst en nodig is

Voor een belangrijk deel van onze verplaatsingen is en blijft de auto een belangrijk en noodzakelijk vervoermiddel. Het houdt dus geen steek om allerlei maatregelen te bedenken met als enig doel de automobilist het leven zuur te maken. Daar waar de auto thuishoort – bijvoorbeeld op verbindings- en ontsluitingswegen – moet dit populaire vervoermiddel op kwaliteit kunnen rekenen. Goed onderhouden wegen, slim afgestelde verkeerslichten en dynamisch verkeersmanagement helpen die kwaliteit te waarborgen en te verbeteren. Vlot verkeer op de zogenaamde *doorstromingswegen*, voorkomt bovendien sluipverkeer.



In Rotselaar Heikant loopt een doorstromingsweg waar de overbodige verkeersdrempels ondertussen werden verwijderd.



Bij de heraanleg van de Tiense Ring werden de Albertvest en de Kabbeekvest opgesplitst in een rijweg voor het doorgaand verkeer en een weg voor lokaal verkeer en omwonenden. Over de hele lengte van het tracé werden veilige fietspaden aangelegd die zorgen voor een ongehinderde doorstroming van het autoverkeer.

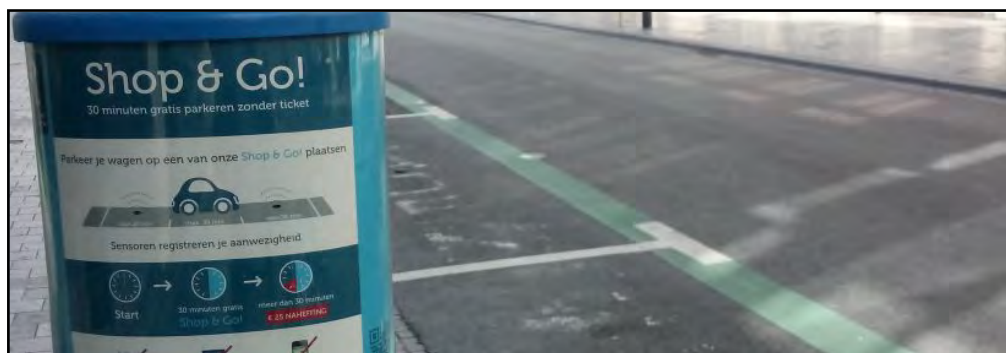
- **De gemeente Herent ging aan de slag met Floating Car Data om het sluijverkeer tussen de N26 (Leuven-Mechelen) en de N2 (Leuven-Brussel) te analyseren. Dat verkeer volgde voorheen een route door het centrum van Veltem.**
- **Op een aantal belangrijke verbindingswegen in Tervuren werden de verkeersregels aangepast om een soepele verkeersdoorstroming te realiseren en een dam op te werpen tegen het sluijverkeer. Voorrang van rechts verdween en straatparkeren werd ingeperkt. Tegelijkertijd werden snelheidsbeperkingen ingevoerd om zwakke weggebruikers te beschermen. Het merendeel van de bevolking ervaart en evalueert de nieuwe verkeerssituatie positief.**
- **In Keerbergen wordt het sluijverkeer tegengegaan door infrastructurele ingrepen zodat er niet sneller dan 30 km/h kan worden gereden. Ook de invoering van fietsstraten gaat het sluijverkeer tegen.**

17. Parkeren volgens de 'schillenbenadering'

Gemeentelijke overheden hebben een centrale regisseursrol om het parkeerbeleid in goede banen te leiden. Parkeercapaciteit en parkeerlocaties bepalen in sterke mate of stads- en dorpskernen al dan niet kunnen floreren. Ook de wagen kan daarbij een rol blijven spelen, zonder de leefbaarheid en de veiligheid aan te tasten. Uiteraard zijn marktpleinen niet geschikt om als centrale parkeerterrein te worden ingericht. Dat neemt niet weg dat *kortparkeeders* toegelaten kunnen worden tot de commerciële kernen van de binnenstad. Voor *langparkeeders* zijn randparkings aangewezen, eventueel met pendeldiensten als verbidingsbrug tussen randparkings en stadscentra.

Parkeertarieven uitgewerkt volgens een 'schillenmodel' blijken bovendien een efficiënt sturingsmiddel voor het autoverkeer. Het principe is nochtans kinderlijk eenvoudig: maak parkeren duurder en korter in de stadskernen en onbeperkt en goedkoper of zelfs gratis in de randzones.

Ook nieuwe technologieën en specifieke *parkeer apps* zijn handige hulpmiddelen om een slim parkeerbeleid uit te stippelen. De parkeer app «Parkmobile» bijvoorbeeld, helpt automobilisten om goedkoper en bewuster te parkeren. Daarbij wordt de parkeertijd, op de minuut nauwkeurig geregistreerd en afgerekend in functie van de parkeerplaatsen die worden ingenomen. Lokale handelaars kunnen eveneens systemen uitwerken die parkeerkortingen opleveren bij aankopen.



Enkele centrumsteden experimenteren vandaag al met *handenvrij winkelen*. Koeriers bezorgen de aankopen naar de opgegeven afleverplek. Inwoners kunnen hun aankopen aan huis laten leveren. Toeristen en bezoekers kunnen dan weer gebruik maken van leveringskluisen op een randparking of in het station. (foto: project 'Shop & Go' in Mechelen)



◆ GOEDERENVERVOER

18. Zwaar vrachtvervoer: ontmoedigen waar het moet, faciliteren waar het kan

Voor vrachtvervoerders mag het bereiken van een bestemming geen non-stop hindernissenparcours worden. Anderzijds is het weren van *alle* vrachtverkeer doorheen dorpskernen, geconcentreerde woonzones en schoolomgevingen volstrekt utopisch (denk maar aan scholen gelegen langs gewestwegen). Het maximaal vermijden van de combinatie *vrachtvervoer* en *woonconcentratie* blijft evenwel een richtsnoer. De inschakeling van bestelfietsen in drukke kernen bijvoorbeeld, behoort tot de alternatieve mogelijkheden. Tegelijkertijd moet ook het doorschuiven van de lasten van transportverkeer naar buurgemeenten worden tegengegaan. Wegen die vrachtverkeer toestaan, moeten aan vrachtvervoerders degelijke transportkwaliteit aanbieden, o.a. inzake doorstroming en overslagzones naar kleinere bestelwagens. Dat betekent *niét* dat we de richting willen uitgaan van unimodale vrachtroutes: de vrachtbenadering die de N-VA voorstaat vertrekt immers vanuit multimodale platformen.



Het bedrijf Cargill in Herent, bierbrouwer Stella Artois in Leuven en recent nog bouwbedrijf Celis in Wilsele hebben een deel van hun vrachtvervoer naar de binnenscheepvaart verplaatst. Gemeenten moeten bedrijven stimuleren om diversificatie van vervoermodi te overwegen en - waar mogelijk - het inschakelen van waterwegen als transportweg te faciliteren.

Tegelijkertijd mag de zoektocht naar oplossingen voor het goedertransport zich niet eenzijdig beperken tot het vrachtverkeer op de weg: via aansluitingen met binnenvaart- en spoorwegterminals kan op verschillende plaatsen ook het vrachtvervoer in een multimodale mobiliteitsstructuur worden ingepast. Vanzelfsprekend vergt dergelijke uitbreiding van het vervoersnetwerk vaak heel wat coördinatie-inspanningen over de gemeentegrenzen heen. In de nabije toekomst is de vervoersregio de uitgelezen overleginstantie om vrachtvervoersknopen te ontwarren. Sinds juli 2017 beschikt Vlaanderen trouwens over *Multimodaal Vlaanderen*. Dit onafhankelijk adviesplatform moet bedrijven sensibiliseren, informeren en begeleiden om, per goederenstroom, de optimale moduskeuze te bepalen. Daarnaast beschikken waterwegbeheerders over transportdeskundigen die bedrijven kunnen begeleiden om voor het goederenvervoer, de stap van de weg naar het water te zetten.

Nog zo'n knoep: colonnes geparkeerde vrachtwagens langs een openbare weg – veelal van eenzelfde firma die over onvoldoende eigen parkeerruimte beschikt – zijn in vele gemeenten (terecht) een doorn in het oog. Niet alleen brengen ze de verkeersveiligheid in het gedrang; in woonbuurten biedt dergelijke stilstaande vrachtwagenstoet alles behalve een esthetische aanblik. Gemeentebesturen zouden dergelijke problemen kordaat moeten aanpakken, maar ook hier worden adequate oplossingen vaak overmeesterd door stilstand.



Overlast en verkeersonveilige situaties veroorzaakt door een geparkeerde vrachtwagenkolonne langs de weg. (foto: Westelijke Ring van Aarschot)

Putte, Rijmenam, Bonheiden en Keerbergen lieten een mobiliteitsstudie uitvoeren om een plaatselijk *vrachtroutenetwerk* uit te tekenen. De vier gemeenten hadden af te rekenen met zwaar doorgaand verkeer via de dorpskernen. Vooral op de Noord-Zuidas zorgde het vrachtverkeer vanuit het industriepark Heist-op-den-Berg richting Leuven en Brussel voor veel lokale overlast. De vier gemeenten hadden evenwel niet de intentie om het doorgaand verkeer over het volledige grondgebied te verbieden, maar wel sterk te ontmoedigen, zonder evenwel de overlast te verschuiven naar aangrenzende gemeenten. Dankzij onderling overleg en samenwerking tussen de betrokken gemeenten werden uiteindelijk vier lokale vrachtroutewegen aangeduid waarlangs; (1) de dorpskernen en KMO-zones worden bediend en (2) plaatselijk en zwaar doorgaand verkeer wordt toegelaten.

De vier vervoersassen die zwaar verkeer toelaten worden duidelijk bewegwijzerd. Heringerichte wegen loodsen het zwaar verkeer op een veilige manier langs de trajecten, met speciale aandacht voor de *zachte* weggebruiker.

- ***Kortenberg heeft te kampen met overlast van vrachtverkeer door haar kern.***
- ***Wegversmallingen, drempels en snelheidsbeperkingen kunnen het sluipverkeer ontmoedigen en de buurt leefbaar houden. Afgesloten wegen daarentegen verschuiven het probleem slechts naar andere (sluip)wegen.***
- ***Minister Ben Weyts is zich bewust van deze problematiek en is vastberaden om doeltreffende maatregelen te nemen die het sluipverkeer tegengaan. Daarnaast hebben de gemeenten de taak om zo veel mogelijk zwaar verkeer uit dorpskernen te weren.***

19. **Economische bedrijvigheid en bereikbaarheid verzoenen met leefmilieu en verkeersveiligheid: een win-winsituatie**

Voor gemeenten kost het weinig moeite om bedrijven op haar grondgebied te identificeren die grote vrachtvervoerstromen genereren en daarmee de dialoog aan te gaan. Waar zitten de knelpunten? Hoe kan de mobiliteitsstroom efficiënter en veiliger worden aangepakt? Het zijn allemaal vragen die bedrijven eveneens zouden moeten aanzetten om een eigen bedrijfsvervoerplan op te stellen. Dergelijk plan hoeft zich trouwens niet te beperken tot de analyse van het vrachtvervoer, maar kan gelijktijdig ook de woonwerkverplaatsingen doorlichten.



◆ KINDEREN, OUDEREN EN MINDERMOBIELEN

20. Verkeersveiligheid van en naar de school: kinderen en scholieren voorop!

De veiligheid van kinderen van en naar school scoort voor de meeste ouders zeer hoog op de lijst van hoofdbeslommeringen. Vaak is dit ook de reden waarom ouders voor het schoolverkeer massaal de auto inschakelen. Het is dus van belang dat elke school over een mobiliteitsplan of schoolroutekaart beschikt die het woon-schoolverkeer – met inbegrip van alle knelpunten – in kaart brengt. Kan de fiets vaker worden ingeschakeld in het woon-schoolverkeer? Kunnen schoolstraten de verkeersveiligheid verhogen? Hoe kan de autochaos voor de schoolpoorten worden opgelost? Kunnen schoolzones tijdens de aanvangs- en sluitingsuren van de school verkeersluw of autovrij worden gemaakt? Gemeenten kunnen bij het oplossen van dergelijke vraagstukken ondersteuning bieden en moeten het eerste aanspreekpunt zijn om verkeersknelpunten op schoolroutes weg te werken.



Kortenaken, schoolomgeving Schansstraat aan de drukke verbindingsweg naar



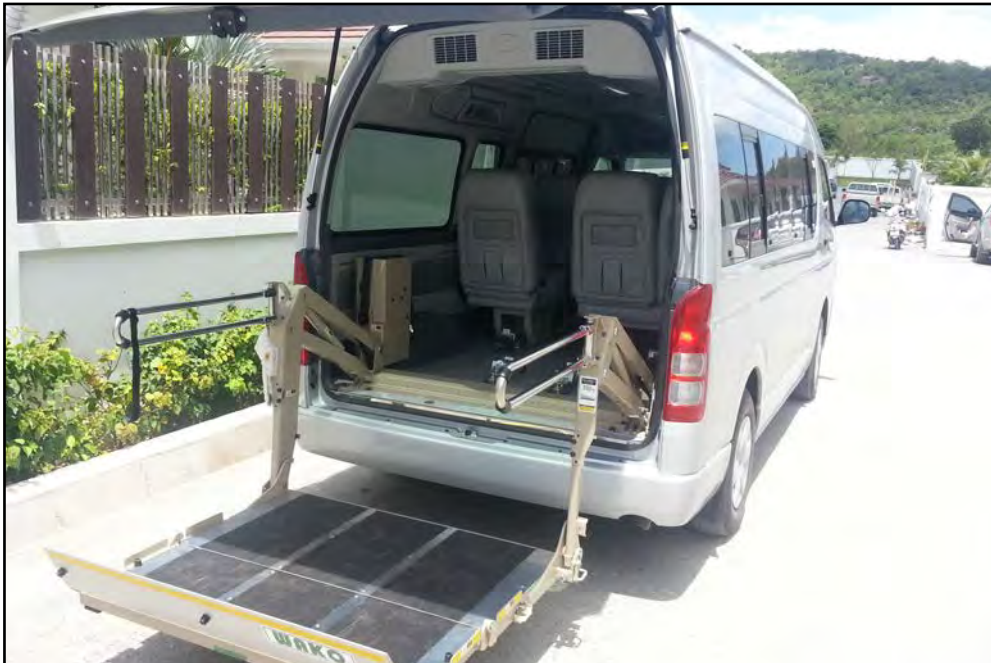
Route2school (R2S) is een initiatief om kinderen meer aan te zetten tot fietsen.

Aan de fietsenstallingen van elke school en van het gemeentehuis wordt een digitaal scansysteem geïnstalleerd. Het voorwiel van de fiets wordt uitgerust met een ingebouwde chip die ook aan een boekentas kan worden bevestigd. De chip registreert dagelijks hoeveel kilometer elk kind fietst of stapt. In functie van de afgelegde afstand kunnen zij dukaten voor de kermis verdienen. Ambtenaren kunnen op dezelfde manier automatisch hun fietsvergoeding laten berekenen. Via dit systeem stegen de fietsverplaatsingen in de winterperiode tussen 17 november 2016 en 31 maart 2017 van 12 procent naar 60 procent. Momenteel wordt een gelijkaardig systeem uitgewerkt voor middelbare scholieren. De installatie kostte 50.000 euro. Het project werd met succes toegepast in o.a. Bonheiden: burgemeester Guido Vaganée (N-VA) blijkt alvast enthousiast over het project.

21. Ouderen en mindermobielen verdienen mobiliteitsoplossingen op maat.

Heel wat ouderen zijn nog perfect te been en doen regelmatig een beroep op het openbaar vervoer. Naarmate de leeftijd vordert, vormt de mobiliteit echter een steeds grotere uitdaging. Ook mindermobiele ouderen (en jongeren) willen we actief betrekken bij de samenleving. In samenspraak met o.a. senioren- en mindervalidenverenigingen moet daarom worden gekeken welke mobiliteitsoplossingen het meest geschikt zijn voor deze doelgroepen. Taxivervoer bijvoorbeeld, wordt nu nog te weinig ingeschakeld.

Voor mensen met een mobiliteitsbeperking of mensen uit de periferie of afgelegen zones moet vooral naar vervoersoplossingen op maat worden gezocht. In de toekomst zullen de regionale vervoersregio's voor dit mobiliteitsmaatwerk moeten instaan, waarbij mobiliteitscentrales kunnen zorgen voor de aansturing en afstemming van vraag en aanbod.



Een busje dat senioren doelgericht ophaalt om een activiteit bij te wonen. Een weinig mobiele, bejaarde vrouw uit Hever dichtbij Boortmeerbeek slaagt er niet in om – ondanks de Leuvense vervoercentrale – een beroep te doen op *aangepast vervoer*. Behalve een onvoldoende aangepast dienstenaanbod, is er in dit segment ook dringend ook nood aan innovatie en professionalisering.

- ***Zonder afbreuk te doen aan goedbedoelde privé-initiatieven, moeten we als samenleving investeren in degelijk ondersteunde mobiliteitscentrales voor vervoer op maat,***

◆ KRACHTLIJNEN N-VA ARRONDISSEMENT LEUVEN

NIEUWE PERSPECTIEVEN VOOR DE MOBILITEIT IN HET ARRONDISSEMENT LEUVEN

Het AB Leuven vraagt in alle gemeenten van haar arrondissement aandacht voor de volgende realisaties:

- Een mobiliteitsbeleid dat intergemeentelijk wordt ondersteund en streeft naar een *hogere* samenwerking tussen (aanpalende) gemeenten.
- Een mobiliteitsontwikkeling gestoeld op de multimodale uitbouw van het vervoer en de aanleg van mobiliteitsknooppunten in elke gemeente. Daarbij vraagt het AB Leuven dat er werk wordt gemaakt van een snelle realisatie van de stationsomgevingen van **Tienen, Diest** en **Aarschot**, evenals de spoedige uitbouw van het station **Haacht** als lokale *hub*. Voor de NMBS-stopplaats in **Wezemaal** (i.c. de parking en de verbinding met **Rotselaar**) is de uitbouw van parkeerterreinen en fietsstallingen noodzakelijk, evenals de realisatie van een fietsverbinding langs de spoorlijn met **Rotselaar-centrum**. Verder vraagt het AB ook aandacht voor de ontwikkeling van de kleinere stations zoals **Testelt** en **Landen**.
- Een treinstation in **Haasrode** zou, onder meer in het vooruitzicht van de plannen voor de aanleg van een fietssnelweg tussen **Leuven, Bierbeek** en **Boutersem**, een nieuwe mobiliteitswending kunnen opleveren voor de Leuvense regio.
- De promotie van telewerk bij lokale werkgevers en de ontplooiing van lokale satellietkantoren;
- De uitbreiding van het aantal randparkings in de buurt van stedelijke centra, eventueel voorzien van o.a. shuttlediensten en deelfietsystemen.
- Het uitstippelen van intergemeentelijke vrachtroutes, waarbij het vrachtverkeer in de nabijheid van scholen (of tijdens de aanvangs- en sluitingsuren van scholen) volledig wordt geweerd;
- Een mobiliteitsplan voor elke school met aandacht voor (alternatieve) fiets- en voetgangersroutes die zodanig worden ingericht dat schoolpoorten zich telkens in een auto-loze of auto-luwe straat bevinden.
- Een intra- en intergemeentelijk fietsrouteplan en een fietsnetwerk met bijzondere aandacht voor plaatselijke attracties, woon-werk-, woon-school- en woon-dienstenverkeer, alsook de aanleg van knooppunten.

- Aandacht voor afgescheiden fiets- en voetpaden in en tussen de kernen, daar waar mogelijk.
- Versnelde uitvoering van de geplande fietssnelwegen tussen **Tienen** en **Leuven**, alsook tussen **Aarschot** en **Leuven**.
- Brede, vlakke, horizontale en goed onderhouden voetpaden in de dorpskernen.
- De invoering van een reglement voor de aanleg en het onderhoud van voetpaden.
- Uitbreiding en concentratie van het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen, vooral aan mobiliteitsknooppunten of *hubs* en in de nabijheid van kantoren in alle grote gemeenten of steden van het arrondissement Leuven.
- Een ruimtelijk ordeningsbeleid dat tevens het vervoersbeleid incorporeert. Eén schepen van omgeving zou hiertoe heel wat kunnen bijdragen. Dit betekent onder meer dat bij mobiliteitsingrepen tegelijkertijd kan worden toegezien op de omgevingsimpact (o.a. bereikbaarheid van wooneenheden en handelszaken), het milieu én de leefomgeving.
- Het tegengaan van verdere lintbebouwing door alternatieven te ontwikkelen. Elke gemeente moet maximaal de mogelijkheden uitputten om verstandig te verdichten en woonkernen compacter te ontwerpen vooraleer nieuwbouw in ongerepte gebieden toe te laten.
- Het openbaar vervoer moet in bepaalde regio's worden herdacht en meer vervoer op maat aanbieden.
- Het openbaar vervoer in het oosten van het arrondissement (**Geetbets, Zoutleeuw, Landen**) vraagt betere aansluitingen van en naar Limburg. Ook de samenwerking met het openbaar vervoer in Wallonië vraagt aandacht.

