

Voetgangers eerst! En met de fiets geraak je ook een heel eind!

De tevredenheid over de staat van fiets- en voetpaden moet stijgen van 44% in 2011 naar minstens 60% in 2018.

Euwenoud, springlevend... Om een springlevende stad te hebben moeten de mensen zich kunnen bewegen.

In eerste instantie waar ze zijn: voetgangers hebben voor ons absolute prioriteit, pleinen moeten gezellige ontmoetingsplaatsen zijn waar de andere vervoersmiddelen zingen een toontje lager zingen.

We stellen een nieuw mobiliteitsplan op waarbij het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, openbaar vervoer en personenwagens) het leidend principe wordt, een fietscirculatieplan maakt hier dan ook integraal deel van uit.

Enkele van onze kerndoelstellingen zijn:

1. De invoering van een planmatige aanpak inzake onderhoud en heraanleg van zowel stoepen en fietspaden als wegen. Reeds van bij de aanleg wordt een onderhoudsplan op basis van de voorziene levensduur opgesteld. Alle stoepen moeten er te allen tijde goed bijliggen.
2. De aanwezigheid van bussen in het centrum mag de veiligheid van voetgangers en fietsers niet in het gedrang brengen: samen met De Lijn wordt het busnetwerk heringericht zodat het intensieve busverkeer binnen de ring vermindert en een aantal bussen krijgen alternatieve routes bijvoorbeeld over de ring. In eerste instantie worden gelede bussen verboden in de binnenstad.
3. De subsidiëring van het "gratis" busvervoer voor studenten wordt stopgezet, de vrijgekomen middelen worden ingezet voor kwaliteitsvolle fietsverbindingen en -voorzieningen in combinatie met een sensibiliseringscampagne.
4. Het autonetwerk wordt verder opgebouwd vanuit een aantal hoofdassen en met vrijwaring van de verblijfs- en woongebieden. De woningen moeten steeds bereikbaar blijven voor de bewoners en bij ondergrondse kruisingen wordt het gemotoriseerd verkeer ondergronds doorgeleid in plaats van voetgangers of fietsers.
5. Zwarte verkeerspunten worden systematisch opgevolgd en geïdentificeerd. De gekende zwarte punten worden prioritair aangepakt. Hierbij wordt geïnvesteerd in goed en veilig bereidbare fietspaden volgens het fietsvademeccum, in eerste instantie voor de fietsroutes van en naar onze scholen.



6. De tram is een stukje Leuvense geschiedenis en wellicht te log om opnieuw in te voeren in de binnenstad, maar naar de toekomst toe wordt onderzocht hoe de stad verder ontsloten en ontlast kan worden met nieuwe vormen van openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld trams of "automated people movers" (automatisch bestuurde voertuigen zoals bijv. automatische busjes of monorails die rijden op een eigen infrastructuur). Tussen het station Leuven, de Gasthuisberg, de campus Heverlee en Haasrode is zo openbaar vervoer in eigen bedding wellicht mogelijk.

Het aandeel verkeersongevallen met fietsers moet structureel dalen onder de 25% van alle verkeersongevallen (tegenover 31% nu).

Een daadkrachtig parkeerbeleid zonder bewoners weg te pesten

Een daadkrachtig parkeerbeleid leidt de occasionele bezoekers af naar bezoekersparkings maar houdt ook rekening met de parkeernoden van de buurtbewoners.

CD&V wil een deel zijn van de oplossing en niet het probleem nog groter maken.

We wensen volgende punten te realiseren:

1. Gekoppeld aan het mobiliteitsplan dat ook een fietscirculatieplan omvat, wordt een doordacht fietsparkeerbeleid uitgedacht. Hierbij zorgen we voor voldoende, comfortabele, diefstalveilige fietsstallingen, verspreid over het hele grondgebied. Aangezien fietsen niet thuishoren op de stoepen, voorzien we minimaal om de 7 parkeerplaatsen een plaats voor fietsen.
2. Een bijkomende parking onder Den Bruul is een goed idee. Er is te weinig ruimte om voldoende capaciteit te voorzien met enkel en alleen randparkings. Een slim ingeplande bezoekersparking met doordachte toeleiding en afwikkeling van het parkeerverkeer, creëert geen overlast.
3. Grote nieuwbouwprojecten kunnen enkel een bouwvergunning krijgen indien er meer inpandige/ondergrondse parkeerplaatsen voorzien worden dan nodig voor het project zelf. Dit surplus aan parkeergelegenheid kan dan ter beschikking gesteld worden van de buurtbewoners. De stad voorziet een pre- of co-financiering ter realisatie van deze extra parkeerplaatsen.

Met bewoners
en hun wagen
weg te pesten
uit de stad,
los je niets op.

