

Stem fiets?!

Analyse van de verkiezingsprogramma's voor de Leuvense gemeenteraadsverkiezingen van 13 oktober 2024

Fietsersbond Leuven nam de [verkiezingsprogramma's](#) door van de negen partijen die op 13 oktober 2024 deelnemen aan de Leuvense gemeenteraadsverkiezingen. Toegegeven, we lazen niet de volledige 190 000 woorden, maar wel de hoofdstukken rond mobiliteit en, control-f-gewijs, alle passages met het woorddeel 'fiets' elders in de teksten. We hebben het [fietsprogramma en de mobiliteitsvisie](#) van elke partij op een beknopte maar toch representatieve manier proberen samen te vatten. Iedereen is pro verkeersveiligheid en niemand vindt fietsdiefstal oké. Naast de hoofdlijnen lichten we er daarom de markantste voorstellen en interessantste passages uit. Nieuwsgierig geworden? We linken ook telkens naar het volledige programma.

Passeren achtereenvolgens de revue: de huidige coalitiepartijen [Vooruit](#), [Groen](#) en [CD&V](#), de huidige oppositiepartijen [N-VA](#), [LVL](#) (voorheen Open VLD), [PVDA](#) en [Vlaams Belang](#), en de twee nieuwkomers [Volt](#) en [Voor U](#).

Vooruit

Programma: 57 000 woorden, 126x fiets

Lijsttrekker: Mohamed Ridouani

Het hoofdstuk over mobiliteit in Horizon 2030, het verkiezingsprogramma van Vooruit, start met de vaststelling dat Leuven van de Vlaamse centrumsteden de duurzaamste modal split en het hoogste aandeel functionele fietsverplaatsingen kent. Dit pad wil Vooruit verder bewandelen. Om extra fietsverkeer te faciliteren, moet er meer geïnvesteerd worden in fietsvriendelijke infrastructuur. Het programma vermeldt een aantal fietsbruggen en -tunnels: onder de Meerdalboslaan, over de Geldenaaksebaan, aan Ymeria, tussen OHL en het sportkot, ... De partij wil het gelaagde fietsroutenetwerk, met fietssnelwegen, doorfietsroutes en lokale routes, verder uitbouwen. Het aanbod aan fietsenstallingen, ook voor buitenmaatse fietsen, moet ruimer. Daar horen ook nieuwe fietsparkings in het stadscentrum en de kernen van de deelgemeenten bij, inclusief extra dienstverlening zoals herstel-, laad- en uitleenpunten. Concreet wil Vooruit de mogelijkheid onderzoeken van een fietsenparking onder het Hogeschoolplein. Fietsdiefstal willen de Leuvense socialisten aanpakken via sensibilisering en huisbezoeken van de preventiedienst, promotie van MyBike, verankerpunten in stallingen, de inzet van lokfietsen, camerabewaking en gerichte politieacties tegen fietsdieven. De partij wil ook blijvend of extra investeren in de verschillende initiatieven die in onze stad bestaan om het fietsgebruik te bevorderen: Velokadee, de Fietschool, Bluebike, deelbakfietsen, de Fietstaxi en riksja's. Verkeerseducatie, nu sterk uitgebouwd in het basisonderwijs (Bobbi), zou de partij graag uitbreiden in het secundair onderwijs, bv. met lessen rond alcohol en drugs. Voorts zet Vooruit de relatie tussen actieve verkeersdeelnemers op de agenda: "Het toenemende aantal fietsers, en de hogere snelheid waarmee ze zich door de opmars van de elektrische fiets verplaatsen, zorgt steeds vaker voor conflicten met voetgangers en een hoger onveiligheidsgevoel. We zetten extra in op sensibilisering en handhaving bij fietsers om zich hoffelijk en met aangepaste snelheid te verplaatsen." Er komt ook aandacht voor het gebruik van koptelefoons en oortjes, zowel bij voetgangers als bij fietsers. De voetgangerszone wil men uitbreiden "tot het volledige stadshart binnen de historische stadsomwalling". Op het vlak van openbaar vervoer pleit Vooruit voor de uitvoering van Regionet (met trambussen op een aantal steenwegen), een treinstation in Haasrode, een betere spreiding van het busverkeer in de stationsomgeving, kleinere stadsbussen – of zelfs dubbeldeksbussen – door het centrum en autonome shuttles op welbepaalde trajecten. Er komen gerichte maatregelen tegen sluipverkeer, zonder dat men in detail treedt over toekomstige mobiliteits- en circulatieplannen. De ingevoerde zone 30 blijft voor Vooruit de maatstaf.

<https://meermetmo.be/programma/>

Groen

Programma: 39 000 woorden, 94x fiets

Lijsttrekker: David Dessers

Groen ziet Leuven als een 'compacte ecostad'. Nabijheid en duurzaamheid zijn dan ook de leidende principes in het mobiliteitsbeleid dat de partij voorstaat. Dit impliceert dat "het gebruik van de fiets en het te voet gaan zoveel mogelijk de norm wordt" en dat "het verminderen van het globale aantal autoverplaatsingen een doel moet zijn". Er kan voor Groen daarom geen sprake zijn van het terugdraaien of stilleggen van de mobiliteitsplannen die de voorbije jaren zijn uitgewerkt. Het circulatieplan van Kessel-Lo moet na de heraanleg van de Koning Albertlaan afgewerkt worden en er moet ook een plan voor Heverlee komen. Groen klopt zich voor de toename van het fietsverkeer op de borst: "Na een lange periode van stilstand is er de voorbije jaren, onder groene impuls, een spectaculaire verbetering gekomen van het fietsbeleid in onze stad. Iedereen kan zien hoe de toestand zeer snel totaal veranderd is." De partij wil de voorwaarden scheppen om deze positieve trend verder te zetten. Een concreet voorstel is het permanent screenen van fietsroutes op ontbrekende schakels en knelpunten. Een nieuwe equipe binnen de stadsdiensten moet kleine problemen onmiddellijk oplossen. Daarnaast zijn er forse investeringen nodig om het aantal kwaliteitsvolle fietsstallingen in heel het stedelijk gebied uit te breiden, ook voor buitenmaatse fietsen. Fietsdiefstal wil men aanpakken via diefstalveilige stallingen, graveeracties en actieve handhaving, onder andere via lokfietsen. De zone 30 moet strikter gehandhaafd worden en zebrapaden moeten er mogelijk blijven. Om het schoolverkeer veiliger te maken, pleit de partij o.a. voor het in kaart brengen van de gevolgde fietsroutes, extra school- en fietsstraten, het weren van werfverkeer, gebundelde uitstapplaatsen en gratis fietscontroles bij het begin van het schooljaar. Deelmobiliteit staat ook hoog op de agenda: Groen wil het aanbod aan deelauto's, deelbakfietsen en -cargofietsen voor particulier en zakelijk gebruik, Bluebikes en hoppinpunten gevoelig uitbreiden. Campagnes om hoffelijk fietsen te stimuleren zijn nodig, al stipt men ook aan dat het conflict met voetgangers beperkt kan worden door betere fietsvoorzieningen en meer ruimte voor zachte weggebruikers, wat enkel ten koste van de auto kan. Groen belooft – als enige partij expliciet – om in het ontwerp van infrastructuur de vademecums voetgangers- en fietsvoorzieningen maximaal na te leven. Recepten voor een aantrekkelijker openbaar vervoer zijn volgens het programma onder meer vrije busbanen, toeritdosering, trambussen en kwaliteitsvollere wachtvoorzieningen. Tot slot wil de partij ook een ambitieuzere autovrije zondag.

<https://www.groenleuven.be/programma2024>

CD&V

Programma: 23 000 woorden, 64x fiets

Lijsttrekker: Dirk Vansina

CD&V noemt de modal shift een 'schitterend model', maar pleit tegelijk voor het beperken van de 'collateral damage': "Wij willen de impact op de Leuvenaars realistisch houden en verzachten waar nodig." Het STOMP-principe (STOP aangevuld met 'mobility as a service') en Vision Zero (het streven naar nul verkeersdoden) zijn voor de partij belangrijke uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid. Prominent in het fietsprogramma van CD&V: een uitgebreide lijst van voorgestelde verbeteringen aan het fietsnetwerk en de fietsinfrastructuur, die de stad zelfstandig of in samenwerking met AWV (gewestwegen) of de provincie (fietsnelwegen) wil realiseren. We pikken er enkele uit: een fietstunnel of -brug om de Meerdaalboslaan ter hoogte van de Abdijstraat en de Geldenaaksebaan te kruisen, een brug over de Geldenaaksebaan tussen Tivolistraat en Hoveniersdreef, de inrichting van de Parkbosstraat als comfortabele fietsweg, de verdere realisatie van de Jan Vranckxweg en een verbinding tussen het Vunt- en Lijnloperspad. Op het vlak van inrichting spreekt de partij een voorkeur uit voor aparte fietspaden, en fietssuggestiestroken "waar het niet anders kan". De brede uitrol van fietszones tijdens deze legislatuur wordt in vraag gesteld: "In brede straten in de zone 30 waar auto's veilig kunnen inhalen, werken fietsstraten niet." De uitbreiding van de zone 30 en het snelheidsbeleid worden wel verdedigd. Handhaving van verkeersregels bij alle weggebruikers is een prioriteit voor CD&V. Fietsers moeten bijvoorbeeld afstappen in voetgangerszones als het te druk is en in orde zijn met hun verlichting. Handhaving moet evenwel "hand in hand gaan met positieve acties, preventie en waarschuwing". Daaronder valt ook het verkeerseducatief project Bobbi gericht op lagereschoolkinderen, dat de partij graag zou uitbreiden. Om de leef- en luchtkwaliteit in woonwijken te verbeteren moet sluijverkeer geweerd worden. De partij geeft daarbij de voorkeur aan zachte (ANPR) boven harde knips, omdat die laatste bij ongevallen of wegenwerken de toegankelijkheid kunnen belemmeren (bv. voor hulpdiensten). CD&V spreekt zich ook uit tegen een Leuvense LEZ (lage-emissiezone). In het luik over openbaar vervoer lezen we pleidooien voor een treinhalt in Haasrode, trambussen op de steenwegen en een kwalitatieve bushalte aan het Gerechtshof. Tot slot is er doorheen het programma veel aandacht voor de mobiliteit van mensen met een beperking of een laag inkomen. Betaalbare deelmobiliteit kan voor hen een oplossing bieden.

<https://www.mijnleuvenmijnlief.be>

N-VA

Programma: 7400 woorden, 23x fiets

Lijsttrekker: Zeger Debyser

Grootste oppositiepartij N-VA pleit voor meer evenwicht, expertise en inspraak in het Leuvense mobiliteitsbeleid. De partij verwijt het huidige stadsbestuur 'wereldvreemdheid', 'dogmatisme' en een 'ideologische strijd tegen de auto'. De fiets komt ter sprake in twee van de dertig speerpunten waarrond het programma van N-VA is opgebouwd. In het hoofdstuk over veiligheid lezen we: "We pakken fietsdiefstallen efficiënt aan en zorgen voor een hogere pakkans, met o.m. de inzet van lokfietsen". In het programmadeel rond mobiliteit staat dat de partij fietsgebruik wil aanmoedigen via een deelfietsensysteem, gescheiden fietsroutes (ook in de binnenstad) en veilige fietsenstallingen, zowel in het centrum als in de deelgemeenten. Deze punten worden niet meer in detail uitgewerkt, behalve dat de fietsinfrastructuur in Wilsele langs de Vunt en de Kolonel Begaultlaan verbeterd moet worden. De partij vraagt aandacht voor fietshoffelijkheid: ook fietsers moeten de verkeersregels en andere weggebruikers respecteren. Voor voetgangers kondigt N-VA een stoepenplan en veilige zebra's aan, "in plaats van de huidige 'georganiseerde chaos'". Er is nood aan een nieuw buscirculatieplan, met een hoogfrequente ringbus, kleinere elektrische bussen in het centrum en een Bondshuttle. De circulatieplannen voor het stadscentrum en Kessel-Lo wil men evalueren en optimaliseren. Lusten en lasten moeten billijker verdeeld worden, om pineutstraten te vermijden. Zinloze knips moeten verdwijnen en het aantal ANPR-boetes voor bestuurders verminderd door een duidelijkere signalisatie en weginrichting. De partij steunt de zone 30 in 'wooncentra', maar verkiest "voor afgelegen verbindingstraten de aanleg van veilige fietspaden". N-VA wil bewoners meer betrekken bij de mobiliteitsplanning en de (her)inrichting van straten, onder meer via nieuw op te richten deelgemeenteraden.

<https://leuven.n-va.be/verkiezingen/programma>

Liberaal voor Leuven

Programma: 11 000 woorden, 71x fiets

Lijsttrekker: Alexandra Roumans

Mobiliteit is duidelijk een prioriteit voor LvL: de helft van het programma is eraan gewijd. Het STOP-principe structureert het mobiliteitshoofdstuk, maar de partij haast zich om erbij te zeggen dat dit principe geen voorkeur uitdrukt. We lezen voor elk van de vier modi een uitgebreide lijst voorstellen. Zo is er veel aandacht voor betere en veilige fietsdoorstroming: standaardisatie van bestrating, conflictvrije kruispunten, vierkant groen, rechtsaf door rood, slimme verkeerslichten met voorrang voor fietsers en voetgangers, het weren van zwaar verkeer van schoolroutes en “kleinere, stillere en schonere bussen voor de binnenstad”. Overall in Leuven moet er stallingscapaciteit bijkomen: fietskluisen in treinstations en op randparkings, fietsnietjes bij bushaltes, extra stallingen op pleinen, mobiele stallingen bij grote en kleine evenementen, huurbare afgesloten fietstrommels in straten zonder parkeermogelijkheid, ... De partij pleit voor elektronische stallingen, toegankelijk via stadspas of smartphone, en uitgerust met elektronische sloten en slimme camera's. Zo kan de bezettingsgraad gemonitord worden, wat op termijn kan uitmonden in een fietsparkeergeleidingssysteem. De liberalen koppelen aan voldoende stallingscapaciteit ook een aanscherping van het zwerffietsbeleid: maximaal één week in woonwijken en drie werkdagen in commerciële centra. Ook in de strijd tegen fietsdiefstal rekent LvL op nieuwe technologieën: “Leuvenaars kunnen hun fiets laten chippen, waardoor gestolen fietsen kunnen worden opgespoord. Stadswachten worden uitgerust met apparatuur om deze fietsen te lokaliseren”. Qua ruimteverdeling pleit LvL voor het 'upstairs-downstairs'-concept: voetgangers en fietsers maximaal bovengronds, gemotoriseerd verkeer waar mogelijk ondergronds. En opvallend: de partij ziet heil in extra shared spaces. Ze lanceert het idee van een Leuvense shopboulevard: de Bondgenotenlaan vanaf de Minckelerstraat tot aan de Grote Markt, het Rector De Somerplein, het Margharetaplein en het Mathieu De Layensplein tot aan de Dirk Boutsiaan. Of en waar je hier nog mag fietsen, is niet geheel duidelijk: “Fietsers kunnen nog steeds parkeerruimtes bereiken. Maar de voetganger krijgt voorrang en vrije ruimte”. In winkelwandelstraten wordt fietsen wel uitgesloten, al wordt ook gewezen op de noodzaak aan fietscorridors als alternatief. Bij de herinrichting van straten zien de liberalen een duidelijke hiërarchie: “aparte fietsroutes, daarna afgescheiden paden, fietsstraten, en als laatste optie, gedeelde zones met een snelheidslimiet van 30 km/u”. Die zone 30 kan overigens op bepaalde verbindingswegen herbekeken worden. Een lage emissiezone voor Leuven wordt als mogelijkheid vermeld, maar er worden meteen een hele resem voorwaarden aan gekoppeld.

<https://www.openvldleuven.be/programma/leveninleuven/>

PVDA

Programma: 39 000 woorden, 65x fiets

Lijsttrekker: Anton Nilis

PVDA geeft voorrang aan zwakke weggebruikers en openbaar vervoer, zonder dat dit betekent dat de automobilist wordt 'weggepest'. De partij maakt een expliciete link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening, met een pleidooi voor integrale wijken: "Willen we van Leuven een stad maken waar de keuzes voor de fiets en het openbaar vervoer voor de hand liggen, dan moeten in elke buurt basisvoorzieningen aanwezig zijn". Gratis openbaar vervoer is de belangrijkste mobiliteitseis van PVDA Leuven. Naast het schrappen van de kosten voor de gebruiker wil de partij meer buslijnen, meer bushaltes, een verhoogd aanbod (vooral in de daluren) en bussen die rijden op elektriciteit of waterstof. Op fietsvlak zoekt men inspiratie in Kopenhagen: Leuven moet grote fietsassen aanleggen, die verschillende stadsdelen verbinden, waar je aan een degelijk tempo kan doorfietsen zonder veel te moeten stoppen en die liefst autoluw en groen ingericht zijn. Waar er verkeerslichten nodig zijn, kan een groene golf op tempo van de fiets en het openbaar vervoer toegepast worden. Vanuit deze grote fietsassen worden veilige aftakkingen naar de woonwijken voorzien. In deze wijken bepalen fietsers en wandelaars de maat: een afgescheiden fietspad of als dit niet kan, zone 30. Die zone 30 "wordt duidelijker aangegeven en door de inrichting van de straten beter gehandhaafd". De partij verkiest het scheiden boven het mengen van verkeersstromen, zodat voetgangers en fietsers zo weinig mogelijk gehinderd worden door het autoverkeer. Zo moeten er fietspaden bijkomen op drukke invalswegen (Geldenaaksebaan, Naamse- en Tervuursesteenweg), maar ook op de fietssnelwegen en in bv. de Maria-Theresiastraat. De partij ziet voorts heil in overdekte en beveiligde fietsenstallingen zoals de fietsboxen in Brussel. Meer en veiligere stallingen helpen tegen fietsdiefstal en tegen rondslingerende fietsen, en dan "moeten we ook geen asociale GAS-boetes meer innen voor foutgeparkeerde fietsen". Daarnaast pleit PVDA voor circulatieplannen in de deelgemeenten die het autoverkeer weg leiden van de schoolomgevingen, conflictvrije kruispunten met vierkant groen, grondige herstellingen van de weginfrastructuur (door de stadsdiensten uit te voeren en niet door privéfirma's) en voor extra ijs- en sneeuwbestrijding op fietsroutes in de wintermaanden. De Fietsersbond en andere actiegroepen worden expliciet vermeld als partner om het Leuvense mobiliteitsbeleid mee vorm te geven.

<https://leuven.pvda.be/programma>

Vlaams Belang

Programma: 3100 woorden, 5x fiets

Lijsttrekker: Britt Huybrechts

Vlaams Belang haalt twee fietsprioriteiten aan in zijn programma: veilig verlichte en goed onderhouden oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, en betere verbindingen tussen de deelgemeenten en het stadscentrum, aansluitend op het provinciaal fietsroutenetwerk en de fietsroutes van de omliggende gemeenten. De partij pleit meermaals voor het weren van sluipverkeer uit woonzones, onder andere door de heraanleg van straten. Mobiliteitsplannen moeten voorafgegaan worden door een bindend referendum en jaarlijks geëvalueerd en geactualiseerd worden. Buiten de ring moet de zone 30 als norm afgeschaft worden, al kan die wel behouden blijven "waar nodig of wenselijk (winkel- en schoolomgevingen)". Vlaams Belang is tegen trajectcontroles en voor een drastische beperking van het aantal streekbussen dat door het stadscentrum rijdt. Over de modal shift worden geen grote uitspraken gedaan, al pleit de partij voor "evenwicht in de verkeersmaatregelen naar alle categorieën van weggebruikers toe". Om de verkeersveiligheid te verbeteren moet groen langs wegen en pleinen tijdig gesnoeid worden.

<https://leuven.vlaamsbelang.org/en/site/programma/programma-vlaams-belang-leuven>

Volt Leuven

Programma: 3100 woorden, 7x fiets

Lijsttrekker: Ibe Comhaire

In het programma van Volt is er vooral aandacht voor openbaar vervoer. Zo pleit de partij ervoor dat Eurostar en ICE-treinen ook in Leuven een tussenstop zouden maken en voor extra treinstations, niet enkel in Haasrode maar ook in Wilsele-Putkapel en Kessel-Lo. Op de ring en in het centrum ziet Volt heil in een tram of een andere vorm van hoogwaardig openbaar vervoer, zoals trolleybussen. De trams zouden in één richting door straten rijden, om voldoende ruimte voor fietsers vrij te houden en zo het risico op fietsongevallen door tramsporen te verminderen. Er worden twee voorbeelden aangehaald van gevaarlijke plaatsen voor fietsers en voetgangers in Leuven: de omgeving van Leuven station (pleidooi om een deel van de bussen “achter het station” te laten vertrekken) en Heverlee station (een brug of tunnel voor fietsers en voetgangers als mogelijke oplossing). Een ander out-of-the-box idee in het Volt Programma is autoparkeerplaatsen overdekken met zonnepanelen. De partij lijkt globaal voorstander van de modal shift: “Volt is voor een autoluw stadscentrum met veel fietspaden en openbaar vervoer”. Over concrete dossiers uit deze legislatuur, zoals de ingevoerde mobiliteitsplannen en de uitgebreide zone 30, spreekt de partij zich niet uit.

<https://voltbelgie.org/leuven/standpunten>

Voor U Leuven

Programma: 4900 woorden, 9x fiets

Lijsttrekker: Martin Van Waeyenberge

Voor U pleit voor goede bereikbaarheid en een evenwichtig mobiliteitsbeleid. De modal shift “kan een streven zijn”. Deze evolutie bereik je echter niet door “auto’s weg te pesten (eindeloos omrijden, straten afsluiten, nutteloze zone 30, ...)”, wel door de alternatieven positief te stimuleren. De concrete voorstellen die de partij formuleert, gaan vooral over automobilititeit en combimobilititeit. Fietspunten in het programma zijn goed gemarkeerde fietspaden om de verkeersveiligheid te verbeteren en het onderzoeken van een back-to-many deelfietsensysteem. In het debat over het mengen versus scheiden van verkeersstromen positioneert Voor U zich in het tweede kamp, met ter illustratie de bedenking “er is geen fietsstraat nodig wanneer er 50 meter verder een prachtig afgescheiden fietspad ligt”. De partij benadrukt voorts de nood aan verkeerseducatie voor alle weggebruikers, zeker nu steeds minder jongeren een rijbewijs halen en dus voor een theorie-examen moeten studeren. Voor U pleit tot slot voor beter cameratoezicht in Leuven, onder andere om fietsdiefstal in de stationsparkings aan te pakken. Dit vereist “camera’s die werken” en de wil om “vervolgens daadwerkelijk iets te doen met de beelden”.

(Programma via e-mail opgevraagd)