



Fietsen in Leuven

Rondvraag bij de politieke partijen in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen van 13 oktober 2024

Zoals in 2018 organiseerde Fietsersbond Leuven ook in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 13 oktober 2024 een [rondvraag bij de Leuvense politieke partijen](#). We stelden [30 stellingen](#) op over fietsen in Leuven, opgedeeld in [vijf rubrieken](#): fietsbeleid en mobiliteitsbeleid, fietsnetwerk en fietsroutes, fietsinfrastructuur en weginrichting, fietsenstallingen en fietsdiefstal, en verkeersveiligheid en handhaving. De stellingen komen niet noodzakelijk overeen met het standpunt van de Fietsersbond.

We schreven de [negen partijen](#) aan die deelnemen aan de Leuvense gemeenteraadsverkiezingen: de huidige coalitiepartijen Vooruit, Groen en CD&V, de huidige oppositiepartijen N-VA, LvL (voorheen Open VLD), PVDA en Vlaams Belang en de nieuwkomers Volt en Voor U. We ontvingen van alle partijen antwoorden op onze rondvraag.

Je vindt een [overzicht van de reacties](#) op de stellingen op de volgende pagina (ho=helemaal oneens, eo=eerder oneens, ee=eerder eens, he=helemaal eens). De partijen namen ook de moeite om hun antwoorden toe te lichten. Zeker het lezen waard, omdat je zo ook de argumentatie en nuancerings meekrijgt. De [toelichtingen](#) hebben we per stelling telkens op één pagina gegroepeerd.

Stelling	Vooruit	Groen	cd&v	N-VA	LVL	PVDA	Vl. Belang	Volts	Voor U
1 De stad moet een nieuw fietsbeleidsplan en fietsactieplan uitwerken ter vervanging van de plannen uit 2017.	HE	HE	EE	HE	HE		HE	EE	HE
2 Het huidige aanbod aan deelfietsen in Leuven (Blue-bike, Velo, Cargoroo) volstaat.	EE	HO	EO	HO	EO	EO	HE	HO	EE
3 De bevoegdheden mobiliteit en openbare werken worden best aan dezelfde schepen toegekend.	EO	EE	EO	EO	HE	HE	HE	EE	EE
4 Leuven moet een stedelijke mobiliteitsraad oprichten om (belangen)verenigingen inspraak te geven in mobiliteitsdossiers.	EO	EE	EO	HE	HE	HE	HE	EO	HO
5 Het nieuwe mobiliteitsplan voor Leuven moet een ambitieuze modal shift nastreven.	HE	HE	EE	EE	EE	HE	EO	HE	HO
6 De mobiliteitsplannen van de deelgemeenten moeten het doorgaand autoverkeer uit de woonwijken weren.	EE	HE	HE	EE	HE	EE	EE	EE	EO
7 Leuven moet de ambitie hebben om dé fietsstad van Vlaanderen te zijn.	EE	HE	HE	HE	HE	HE	HO	HE	HO
8 Op fietssnelwegen en hoofdfietsroutes moeten fietsers maximaal in de voorrang geplaatst worden tegenover kruisend verkeer.	EE	HE	EE	EE	HE	HE	HO	EE	HO
9 Leuvense straten die vandaag enkelrichting zijn, moeten beperkt enkelrichtingsverkeer worden (dus fietsers toelaten in beide richtingen).	EE	HE	EE	EO	EE	HE	HO	EE	HO
10 Fietsen moet altijd mogelijk blijven in straten die naar scholen toeleiden, zoals de Parijsstraat.	EO	EE	EE	EO	HE	EE	HO	EO	HO
11 De fietsverbindingen tussen de deelgemeenten tellen nog te veel knelpunten.	EO	HE	EE	HE	EE	EE	HE	HE	
12 Leuven moet de trekkersrol opnemen om de missing links in de fietsverbindingen met de buurgemeenten in te vullen.	EE	HE	EE	EE	HE	HE	HE	HE	HO
13 In straten met druk gemengd verkeer moet de stad fietspaden aanleggen om fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden.	EE	EO	EE	HE	HE	HE	EE	HE	HO
14 De stad mag enkel nieuwe fietspaden aanleggen als ze conform de richtlijnen van het fietsvadamecum uitgevoerd kunnen worden.	EO	EE	EE	EE	EE	EE	EE	EO	EE
15 Leuven moet een programma opstarten om alle fietspaden in klinkers of betonplaten te asfalteren.	EE	HE	EE	HE	EE	EE	EO	EE	HO
16 Bij heraanleg moet voorrang gegeven worden aan straten met veel fietsverkeer.	EE	HE	EO	EO	HE	EE	HO	EO	HO
17 In Leuvense straten zijn er te veel objecten/obstakels die eenzijdige fietsongevallen kunnen veroorzaken.	EO	EE	EO	HE	EE	EE	HE	EO	EO
18 De fietszone in Leuven centrum is een meerwaarde voor fietsers.	EE	HE	HE	EO	EE	EE	EO	HE	HO
19 In het stadscentrum moeten er nog enkele grote overdekte en beveiligde fietsenparkings bijkomen.	HE	HE	EE	HE	EE	HE	HE	HE	EO
20 In straten met rijwoningen zonder garage of oprit moet elke vijfde parkeerplaats omgevormd worden tot een fietsenstalling.	EO	EE	EO	EO	EE	EO	HO	EE	HO
21 De stad moet investeren in een dekkend netwerk van buurtfietsenstallingen.	EE	HE	EE	EE	HE	HE	HE	HE	HO
22 Er zijn in Leuven voldoende stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen.	EO	EO	EE	HO	HO	EO	EE	EE	EE
23 Leuven moet in de nieuwe bestuursperiode een voorbeeld worden van hoe een stad fietsdiefstal substantieel kan verminderen.	EE	HE	EE	HE	HE	HE	HE	EE	EE
24 Leuven moet strenger optreden tegen verkeersovertredingen die fietsers in gevaar (kunnen) brengen.	EO	EE	EE	EE	HE	EE	HE	EO	EO
25 Leuven moet fietsers meer sensibiliseren om de wegcode na te leven en zich hoffelijk te gedragen in het verkeer.	EE	EE	EE	HE	HE	HE	HE	HE	HE
26 Alle Leuvense straten die vandaag zone 30 zijn, moeten dat ook blijven.	EE	HE	EE	EO	EE	EE	EO	EO	EO
27 Leuven moet trajectcontroles inrichten om de snelheidsregimes beter te handhaven.	EE	EE	EE	EO	EO	EO	HO	HO	EO
28 Het aantal (gelede) bussen in het stadscentrum moet verder verminderd worden om de fietsveiligheid te verhogen.	EO	EO	EE	HE	EE	HO	EE	EE	EE
29 De stad moet alle zwaar verkeer weren uit schoolomgevingen tijdens de schoolspits.	EE	HE	HE	HE	HE	EE	HE	EE	EO
30 Leuven is vandaag verkeersveilig genoeg om een 12-jarig kind zelfstandig naar school te laten fietsen.	EE	EE	EE	EO	EO	EO	HO	EE	EE

Fietsbeleid & mobiliteitsbeleid

	01. De stad moet een nieuw fietsbeleidsplan en fietsactieplan uitwerken ter vervanging van de plannen uit 2017.
Vooruit	helemaal eens
	Een fietsbeleidsplan is een cruciaal onderdeel van een mobiliteitsplan, dat we komende legislatuur willen vernieuwen. De toename van het aantal fietsers in Leuven, gecombineerd met de toename van de verschillende soorten fietsen (speedelecs, bak- en cargofietsen...), vraagt ook een andere aanpak dan het beleidsplan uit 2017 vooropstelde.
Groen	helemaal eens
	We staan nog steeds achter de grote lijnen van het beleidsplan van 2017, maar intussen is het document wel gedateerd. Er zijn verschillende mobiliteitsplannen zowel voor heel Leuven als voor de verschillende deelgemeenten opgesteld en uitgerold. Hierin zit de doelstelling van veiligheid en comfort voor fietsers en voetgangers vevat. Als blijkt dat er toch nood is aan een extra document dat zich toespitst op fietsers zullen we dit plan updaten.
cd&v	eerder eens
	Het fietsactieplan wordt best eens grondig geëvalueerd en geactualiseerd. Het fietsgebruik is immers sterk toegenomen en ruimte voor de grote diversiteit aan (buitenmaatse) fietsen is een nieuwe uitdaging. De bestaande plannen dienen verder te worden uitgevoerd op basis van die evaluatie.
N-VA	helemaal eens
	Binnen mobiliteit is er een grote verwevenheid tussen alle deelfacetten: parkeren, circulatie, fietsbeleid, stedelijke logistiek, etc. Een nieuw fietsbeleidsplan moet opgemaakt worden binnen een overkoepelende mobiliteitsvisie binnen een globaal mobiliteitsplan. Dus ja er mag een nieuw plan uitgewerkt worden maar binnen een uitgebreide mobiliteitsvisie.
LvL	helemaal eens
	Een stedelijke omgeving is dynamisch en verandert snel. LvL zet sterk in op een geïntegreerd stedelijk mobiliteitsplan dat regelmatig geëvalueerd wordt. Nieuwe inzichten en ervaringen vragen om een herziening van bestaande plannen.
PVDA	
VB	helemaal eens
Volt	eerder eens
	Het plan zal moeten worden geactualiseerd en ondergebracht in een globale visie op de mobiliteit. Er is nood aan een eenduidig plan waarbij de deelgemeenten volwaardig aan bod komen, en waar aandacht is voor de aansluiting bij de mobiliteitsplannen van de omliggende gemeenten.
Voor U	helemaal eens
	Het nieuwe fietsbeleidsplan en fietsactieplan moet aangeven dat er streng zal opgetreden worden naar fietsers die het verkeersreglement negeren. Fietsen mag maar met respect voor iedereen!

	02. Het huidige aanbod aan deelfietsen in Leuven (Blue-bike, Velo, Cargoroo) volstaat.
Vooruit	eerder eens
	De huidige aanbieders zorgen voor een ruim aanbod aan deelfietsen. Uitbreiding van dat aanbod, met de huidige aanbieders, is uiteraard een must, zowel op vlak van standplaatsen als op vlak van aantal deel(bak)fietsen. Hoe beter het aanbod en de beschikbaarheid, hoe meer Leuvenaars er gebruik van zullen maken. Daarnaast willen we ook een sociaal tarief voor deel(bak)fietsen.
Groen	helemaal oneens
	Ook de Blue-bike, de blauwe deelfiets, wordt nergens in België zo veel gebruikt als in Leuven. Steeds meer Leuvenaars en bezoekers vinden het delen van een fiets of bakfiets makkelijk en voordelig. We hebben er al de voorbije jaren sterk in geïnvesteerd, maar weten ook dat er nog veel potentieel is. De komende jaren willen we het aanbod deelfietsen op verschillende plaatsen in de stad verder uitbreiden.
cd&v	eerder oneens
	Buitenmaatse deelfietsen worden heel vaak door de Leuvenaars gebruikt. We moeten het aanbod aan deelfietsen blijven monitoren en zeker verhogen waar nodig.
N-VA	helemaal oneens
	N-VA Leuven wil het aanbod aandeelfietsen uitbreiden. Zo willen we bijvoorbeeld op de ring uitgebreide Hoppinpunten voorzien met deelfietssystemen om regionale bezoekers hun laatste km met de fiets te laten doen of randparkings waar de overstap van wagen naar fiets kan gebeuren. Verder willen we ook meer focussen op Back-to-many systemen om zo meer keuzevrijheid te verkrijgen waarbij de heen- en terugreis niet door hetzelfde vervoersmiddel moeten gebeuren. Leveranciers willen zonder vergoeding e-fietsen plaatsen, de stad weigert. Onbegrijpelijk.
LvL	eerder oneens
	LvL pleit voor extra fietsenstallingen en uitbreiding van faciliteiten in de deelgemeenten. Een breder deelfietsenaanbod zou hier een aanvulling op kunnen zijn, maar geen alleenstaande oplossing
PVDA	eerder oneens
	Dat er meer deelfietsen zijn is een goede zaak en we willen het gebruik ervan ook nog meer aanmoedigen. Daarvoor zal het aanbod dus ook moeten uitbreiden. We willen vooral inzetten op meer deelmobiliteit van stadsfietsen.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal oneens
	De Blue-bike locaties zijn momenteel te beperkt en niet goed gecommuniceerd. De weinige locaties die er recent zijn bijgekomen bieden bijna uitsluitend elektrische fietsen aan. De visie van Volt is een betere spreiding, ook over de deel- en buurgemeenten. Er moet voldoende variatie in het aanbod zijn.
Voor U	eerder eens
	Mag iets meer Cargoroo zijn dan nu actueel beschikbaar is (2 per staanplaats is beter); anderzijds het vraagt om opvoeding van mensen naar het gebruik ervan.

	03. De bevoegdheden mobiliteit en openbare werken worden best aan dezelfde schepen toegekend.
Vooruit	eerder oneens
	Een stadsbestuur beslist in consensus en overeenstemming. Een schepen begeleidt dan de uitvoering van het besliste beleid. Mobiliteit en openbare werken hoeven dus niet onder dezelfde schepen te vallen, het is veel belangrijker dat er binnen het college goed wordt samengewerkt.
Groen	eerder eens
	Er zijn zeker voordelen aan om die twee bevoegdheden bij één schepen te hebben, onder meer omdat je dan beleid en uitvoering optimaal op elkaar kunt afstemmen. Het is tegelijk niet noodzakelijk zo dat dat niet kan wanneer ze niet bij één schepen zitten.
cd&v	eerder oneens
	In het verleden werd gepleit voor een aparte schepen van mobiliteit. Die is er gekomen. Schepenen van openbare werken en mobiliteit en hun diensten werken heel goed samen. Beide bevoegdheden samenbrengen is niet noodzakelijk, ook niet uitgesloten.
N-VA	eerder oneens
	Beide beleidsdomeinen zijn enorm verward met elkaar, er zijn dus veel voordelen om deze twee domeinen door 1 persoon te laten beheren. Toch zijn de uitdagingen in Leuven groot en verdienen beide domeinen de nodige aandacht; zo is het mobiliteitsplan enorm verouderd en zou hier eerst werk gemaakt van moeten worden. Ons tegenvoorstel is de volgende legislatuur deze nog apart te houden zodat een schepen zich volop kan inzetten op het opmaken van het mobiliteitsplan, hierna zouden deze domeinen bij 1 schepen kunnen terecht komen.
LvL	helemaal eens
	LvL ziet coördinatie tussen verschillende mobiliteitsplannen als cruciaal. Het kan niet dat de ene bevoegdheid niet weet wat de andere wil doen of doet. Het combineren van bevoegdheden kan de uitvoering vergemakkelijken en de administratieve last verminderen.
PVDA	helemaal eens
	Die twee bevoegdheden zijn inherent verbonden met elkaar. We vinden het daarom belangrijk dat die bij dezelfde schepen zitten die op die manier met eenzelfde, coherente visie beleid kan voeren. Zitten die bevoegdheden bij verschillende schepenen kan dat nog al eens tot contradictorische beslissingen en gekibbel leiden.
VB	helemaal eens
Volt	eerder eens
	Een onderdeel van de mobiliteit is de kwaliteit en kwantiteit van infrastructuur. Aangezien dat openbare werken zijn is het efficiënter (en logischer) om dat aan dezelfde schepen toe te wijzen.
Voor U	eerder eens
	Is eigenlijk logisch om de openbare werken uit te voeren in functie van het beleidsplan. Het probleem is dat je dan in een monopolie positie komt te zitten wat ook niet koosjer is. Mobiliteit en openbare werken zou moeten afhangen van referendums waarbij de kiezer zijn input kan geven.

	04. Leuven moet een stedelijke mobiliteitsraad oprichten om (belangen)verenigingen inspraak te geven in mobiliteitsdossiers.
Vooruit	eerder oneens
	Mobiliteitsdossiers worden nu al doorgesproken met de betrokken partners. Dat maakt het ook flexibel: naargelang de locatie of de omvang van het project, kunnen andere partners betrokken worden.
Groen	eerder eens
	Het kan zeker nuttig zijn om alle stakeholders die op een of andere manier betrokken zijn bij het mobiliteitsbeleid samen te brengen in een adviesraad. Op die manier zouden er breed gedragen visies en voorstellen kunnen ontwikkeld worden en kan het draagvlak voor duurzaam mobiliteitsbeleid versterkt worden. We laten daarbij in het midden of het over een klassieke adviesraad of een andere netwerkstructuur moet gaan.
cd&v	eerder oneens
	Voor ons is advies en expertise zeker wenselijk en welkom. Een mobiliteitsraad waarin alle modi vertegenwoordigd zijn, kan die rol zeker opnemen. Maar mobiliteit staat ook niet op zich. Dossiers moeten in zijn geheel bekeken worden, afwegingen worden gemaakt, evenwichten gezocht. Een deskundige op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid, kindvriendelijkheid en belangen van actieve weggebruikers is vandaag lid van de gecoro.
N-VA	helemaal eens
	Mobiliteit is bij uitstek het domein dat vanuit de basis moet gebeuren, om zo in te zetten op een echte mentaliteitsverandering. Het gewoon opleggen en beperken van de keuzevrijheid van mensen leidt niet tot een duurzame evolutie op lange termijn. Wij zijn voorstander om een shift te realiseren met het aanbieden van degelijke alternatieven en in te zetten op het motiveren van mensen voor een duurzame keuze. Dit gebeurt het best samen met de gebruikers en experts uit het middenveld. Mobiliteitsbeleid moet terug een positief verhaal worden.
LvL	helemaal eens
	Participatie van bewoners en verenigingen in mobiliteitsbeslissingen is een belangrijke pijler in het programma van LvL. Maar hier moet plaats zijn voor alle vervoersmiddelen: voetgangers, fietsers, gemotoriseerde voertuigen, logistiek en openbaar vervoer
PVDA	helemaal eens
	De stedelijke overheid moet het middenveld ondersteunen. Een sterk ontwikkeld middenveld doet de democratie opleven. Kritische waakhonden in de samenleving zijn meer dan ooit nodig daarom ondersteunen we ook het oprichten van een mobiliteitsraad.
VB	helemaal eens
Volt	eerder oneens
	Door het samenbrengen van meerdere groepen en brede expertise, niet enkel een mobiliteitsraad, kunnen overkoepelende oplossingen gevonden worden. Belangenverenigingen kunnen hier een belangrijke rol spelen op het gebied van informatievoorziening en hun visie breed kenbaar maken. Wij van Volt zijn voor meer burgerparticipatie en goed geïnformeerde beslissingen op alle onderwerpen.
Voor U	helemaal oneens
	Beter met referendum werken waar de inwoner het beslissingsrecht heeft. Het woord "belangen" geeft al de indruk dat het bewegingen zijn die er voordeel willen uithalen.

	05. Het nieuwe mobiliteitsplan voor Leuven moet een ambitieuze modal shift nastreven.
Vooruit	helemaal eens
	De modal shift is al volop ingezet in Leuven. Van alle centrumsteden in Vlaanderen heeft Leuven vandaag de meest duurzame modal split: we gebruiken vaker de fiets, het openbaar vervoer of gaan te voet, in plaats van de auto te nemen. Op dat pad gaan we verder, om ervoor te zorgen dat Leuven leefbaar én bereikbaar blijft.
Groen	helemaal eens
	Het mobiliteitsplan moet steeds voorrang geven aan het meest duurzame mobiliteitsmiddel. Het gebruik van de fiets en het te voet gaan moet zo veel mogelijk de norm worden. Er is de voorbije jaren in onze stad al enorm veel veranderd op dit vlak, maar we moeten verder op de ingeslagen weg.
cd&v	eerder eens
	Wij staan achter een modal shift volgens het STOP-principe. Ambitieus, maar cd&v wil ook een evenwichtige mobiliteit. Niet iedereen is even goed te been. Ook voor ouderen en mensen met een beperking, inwoners voor wie andere mobiliteit dan de fiets noodzakelijk is, moet aandacht blijven. De stad moet met alle vervoersmodi goed bereikbaar blijven.
N-VA	eerder eens
	Wij ambiëren ook een "modal shift" of vervoerswijziging. Over de manier waarop deze "modal shift" te bereiken, verschillen we van mening met het huidige bestuur. Wij willen mensen zelf die keuze laten maken door alternatieven te stimuleren en zelfs belonen, eerder dan door te bestraffen. Want zelf bewust een keuze laten maken, garandeert duurzame verandering. Zo kan de auto de mobiliteitsoplossing zijn voor een bepaald individu voor een bepaald soort van verplaatsing (woon-werk, school, vrije tijd...) en dit kan elke dag volledig wijzigen. De alternatieven moeten zoveel mogelijk gepromoot worden zodat ieder geïnformeerd en vrij een keuze kan maken, en vooral zorgen dat er geen immobiliteit veroorzaakt wordt.
LvL	eerder eens
	LvL streeft naar duurzame mobiliteitsoplossingen en wil verkeersstromen optimaliseren door onder andere fietsen te stimuleren. Maar het mag niet leiden tot verschuiving van het probleem
PVDA	helemaal eens
	We willen blijven inzetten op het halen van een modal shift van 40% autogebruik in 2030. Daarvoor willen we naast meer faciliteiten voor de fiets, ook inzetten op een kwaliteitsvolle en gratis bussen in Leuven. Zo kunnen we een echt alternatief bieden voor het autoverkeer binnen de stad.
VB	eerder oneens
	Het is ons niet duidelijk wat met een "ambitieuze modal shift" wordt bedoeld. Voor het Vlaams Belang is het noodzakelijk dat alle mobiliteitsactoren op een gelijkwaardige manier worden behandeld.
Volt	helemaal eens
	De nadruk van die modal shift moet liggen op het aantrekkelijk maken van gezondere en meer milieuvriendelijke vervoersmodi.
Voor U	helemaal oneens
	Het mobiliteitsplan moet rekening houden met iedereen! Mensen die niet goed mobiel zijn (zie ouderen en minder validen) moeten toegang hebben tot de stad op de manier dat zij verkiezen. Modal shift betekent eigenlijk dat "iemand beslist" om de wijze van mobiliteit te veranderen. Je kan minder validen niet met paard en koets vanaf het station van Leuven overal naar toe verplichten.

	06. De mobiliteitsplannen van de deelgemeenten moeten het doorgaand autoverkeer uit de woonwijken weren.
Vooruit	eerder eens In samenspraak met bewoners nemen we in de deelgemeenten gerichte maatregelen tegen sluipverkeer, om meer plaats te maken voor voetgangers en fietsers, en om de woonkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren.
Groen	helemaal eens Onder meer door sluipverkeer uit de woonwijken te halen, maken de mobiliteitsplannen het leven en wonen in de deelgemeenten nog aangenamer en dat zorgt ervoor dat iedereen zich veilig en vlot kan verplaatsen. Daarnaast zorgen de mobiliteitsplannen ervoor dat de verschillende fietsroutes beter op elkaar aansluiten, dat het voetgangersnetwerk verbeterd en dat er een betere doorstroming is van het openbaar vervoer.
cd&v	helemaal eens Doorgaand verkeer door woonwijken moet geweerd worden. Zo kunnen we de woon- en leefkwaliteit verbeteren. Ook algemene bereikbaarheid moet in de weegschaal gelegd worden bij beslissingen.
N-VA	eerder eens Akkoord maar we moeten ervoor zorgen dat de strijd tegen sluipverkeer geen te grote kost wordt voor de eigen inwoners. Ook stopt mobiliteit niet aan de deelgemeentegrenzen maar moeten we dit globaal over heel Leuven bekijken samen met de buurgemeenten. Wij zijn echter geen fan van de huidige circulatieplannen en knips. Die zorgen ervoor dat de problemen zich gaan concentreren in enkele straten, de "pineutstraten". Dit is fundamenteel onrechtvaardig. Iedereen moet baat hebben bij een circulatieplan.
LvL	helemaal eens Veiligheid in woonwijken, zeker rond scholen, is een prioriteit. LvL wil zwaar verkeer uit woonwijken weren en ze zo leefbaarder maken. Dit houdt echter wel in dat belangrijke verbindingswegen hun functie kunnen uitvoeren zodat de doorstroming van autoverkeer, met het altijd in maximaal acht nemen van de veiligheid van de fietser, niet onder druk komt te staan.
PVDA	eerder eens Ja, maar ze mogen niet louter verkeersstromen verschuiven en zo op andere plaats voor verkeersinfarcten zorgen zoals dat gebeurd is in Kessel-Lo. Ook willen we oplossingen blijven zoeken voor buurtbewoners die afhankelijk zijn van hun auto voor verplaatsingen zoals inzetten op gratis bussen.
VB	eerder eens Het doorgaand verkeer weren uit woonwijken is een lovenswaardige doelstelling maar mag er niet toe leiden dat het verkeer zich verplaatst naar naastliggende straten.
Volt	eerder eens Door te zorgen voor betere doorstroming op de hoofd- en verbindingswegen moeten we het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de woonwijken weren. Hoewel de woonwijken uiteraard bereikbaar moeten blijven voor de bewoners, is ook veiligheid en het beperken van overlast een belangrijk doel. Door actieve burgerparticipatie kunnen de noden van alle bewoners de leidraad zijn van de mobiliteitsplannen.
Voor U	eerder oneens Auto's moeten van A naar B geraken, je kan onmogelijk het verkeer overal verbieden! Beste voorbeeld in Leuven is de knip in de Burchtstraat waar alle verkeer nu via woonwijken moet gaan om naar de centrum parkings te rijden.

	07. Leuven moet de ambitie hebben om dé fietsstad van Vlaanderen te zijn.
Vooruit	eerder eens
	Wij hebben vooral de ambitie dat Leuven dé stad van de modal shift wordt, met een groter aandeel verplaatsingen dat gebeurt met de fiets, maar ook te voet of met het openbaar vervoer. Leuven is vandaag al dé fietsstad van Vlaanderen. In geen enkele Vlaamse stad wordt de fiets zo vaak gebruikt voor woon-werkverkeer of om naar school te gaan. Dat zal alleen maar toenemen.
Groen	helemaal eens
	Wij vinden dat Leuven inderdaad de ambitie moet hebben om dé fietsstad van Vlaanderen te zijn. Dat was ook deze legislatuur het geval. Uit heel wat cijfers blijkt ook dat Leuven koploper is als het over fietsen gaat. We blijven ook de ambitie hebben om de titel fietsstad van Vlaanderen binnen te halen, dat is net niet gelukt deze legislatuur, maar we blijven er zeker voor gaan.
cd&v	helemaal eens
	<p>Het fietsgebruik is in Leuven sterk toegenomen. En dat is een goede zaak. Wij willen zeker blijven inzetten op fietsgebruik: nieuwe fietspaden, veilige oversteken.</p> <p>We investeren samen met de provincie Vlaams-Brabant in fietssnelwegen. Ze verbinden de regio met Leuven en zijn geschikt om op comfortabele en snelle manier Leuven te bereiken. De stationsomgeving speelt een belangrijke rol in de mobiliteit van Leuven. Verschillende fietssnelwegen komen samen in de buurt van het station van Leuven. Dit knooppunt moeten we veilig, comfortabel en gebruiksvriendelijk inrichten zodat overstappen op trein, bus er gemakkelijk kan verlopen. Fietsers, bus, trein, auto's komen daar samen. De ideale plek om Leuven te bereiken en over te stappen op andere vervoermiddelen zodat er geen verkeerscongestie in de stad zelf ontstaat. Een ideale mobiliteitshub dus. Dat vraagt investeringen van Vlaanderen. Leuven wil hiervoor zeker mee investeren.</p> <p>We investeren samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in enkele belangrijke missing-links voor fietsers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We pleiten voor een veilige fiets- en voetgangersoversteek Mechelsesteenweg aan Kareelveld door de bouw van een fietstunnel/-brug - De Parkbosstraat wordt ingericht als comfortabele fietsweg. Zo kunnen fietsers naar het H. Hartinstituut de drukke Naamsesteenweg vermijden. - Het fietspad tussen Abdijsstraat en SALCO wordt comfortabel aangelegd en doorgetrokken naar de Geldenaaksebaan. - De bouw van een 'fietsers- en voetgangersbrug Tivoli' over de Geldenaaksebaan (tussen Tivolistraat en Hoveniersdreef zodat de onveilige oversteek over de Geldenaaksebaan kan vermeden worden. - Het 'ELIA-tracé' voor de ontsluiting van UZ Gasthuisberg (Verbinding Vlietstraat Herent naar UZ GHB). - Verdere realisatie van de Jan Vranckxweg. - Brug over de Dijle in het Arenbergpark-Sportkot - Verbreden Vuntpad en verbinding maken met Lijnloperspad. - De realisatie van een fietstunnel of -brug onder de Meerdaalboslaan ter hoogte van de Abdijsstraat en de Geldenaaksebaan - Er moeten bijkomende bewaakte fietsparkings komen, zeker in het kernwinkelgebied.
N-VA	helemaal eens
	Het huidige bestuur is niet geslaagd in dit opzet. De scores gingen zelf achteruit. Een fietsstad zet ook actief in op fietsenstallingen en een kordate aanpak van fietsendiefstallen. Op deze vlakken faalde de huidige bestuursploeg.
LvL	helemaal eens
	LvL staat voor de vooruitgang van Leuven op alle vlakken, en de ambitie mag hoog zijn, ook om dé fietsstad van Vlaanderen te zijn.
PVDA	helemaal eens
	Leuven heeft alle troeven om dé fietsstad van Vlaanderen te worden. Heel veel mensen nemen ook de fiets. Dat moeten we verder uitbouwen zodat we echt de fietsstad van Vlaanderen worden.
VB	helemaal oneens
	Leuven kan perfect een fietsstad zijn, maar het mag daarbij niet enkel op fietsers focussen. Ook auto's zijn in een stad belangrijk, zeker voor diegenen die van ver komen of minder mobiel zijn of de wagen nodig hebben om hun beroepshalve verplaatsingen te doen. Verder mogen we de voetgangers ook niet uit het oog verliezen.
Volt	helemaal eens
	Volt wil van Leuven een voorbeeldstad maken, vooral voor dingen die bij de mensen echt spelen. Door beleid dat elders bewezen is ook hier toe te passen en te experimenteren, willen we dat realiseren. Veel Europese steden doen het al zeer goed. Leuven kan ook op dat niveau geraken met een ambitieus en innovatief beleid.
Voor U	helemaal oneens
	Leuven moet de ambitie hebben om voor iedereen toegankelijk te zijn en niet voor 1 bepaalde groep van mensen. Wat met ouderen, minder validen???

Fietsnetwerk & fietsroutes

	08. Op fietssnelwegen en hoofdfietsroutes moeten fietsers maximaal in de voorrang geplaatst worden tegenover kruisend verkeer.
Vooruit	eerder eens
	Een hoofdfietsroute of fietssnelweg moet in eerste orde zo vaak mogelijk vrijliggend zijn, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer en met zo weinig mogelijk gelijkvloerse kruisingen. Waar een kruising noodzakelijk is, wordt de fietssnelweg/hoofdfietsroute best zo vaak mogelijk in voorrang gesteld worden.
Groen	helemaal eens
	De mobiliteitsplannen worden ook in die zin uitgewerkt, fietsers moeten op de hoofdwegen een zo goed mogelijke doorstroming krijgen.
cd&v	eerder eens
	Zoveel mogelijk, waar het verkeersveilig kan gebeuren.
N-VA	eerder eens
	Er is reflectie nodig over fietssnelwegen. We zijn voorstander van deze infrastructuur, die in de voorrang mag gesteld worden, als verkeersveiligheid kan gegarandeerd worden. Ongelijkvloerse kruisingen verdienen wel de voorkeur. Een nieuw probleem moet echter worden aangepakt, het mengen van trage en snelle fietsen. De gewone fietser wordt snel de dupe van de snelle fietsers.
LvL	helemaal eens
	LvL wil waar mogelijk conflictvrije kruispunten en veilige routes voor fietsers realiseren.
PVDA	helemaal eens
	Dat spreekt voor zich.
VB	helemaal oneens
	De voorrangsregels moeten bepaald worden op basis van veiligheid. Het is dus perfect mogelijk dat ergens op de route het veiliger is voor de fietser om zelf even voorrang te verlenen dan het zelf te nemen.
Volt	eerder eens
	De veiligheid van fietsers op fietssnelwegen en hoofdfietsroutes moet altijd bewaakt blijven. Wij van Volt geven echter de voorkeur aan conflictvrije kruisingen boven voorrangswegen.
Voor U	helemaal oneens
	Er is een bestaand verkeersreglement, respecteer het aub!

	09. Leuvense straten die vandaag enkelrichting zijn, moeten beperkt enkelrichtingsverkeer worden (dus fietsers toelaten in beide richtingen).
Vooruit	eerder eens Dat is vaak al het geval, waar een straat breed genoeg is voor fietsverkeer in beide richtingen.
Groen	helemaal eens De mogelijkheid om fietsers in beide richtingen te laten rijden in eenrichtingsstraten worden maximaal toegepast waar dat mogelijk is.
cd&v	eerder eens Waar het veilig kan.
N-VA	eerder oneens Hangt echt af van straat tot straat. Voor ons primeert verkeersveiligheid. Alternatieve fietsroutes moeten worden onderzocht. Ook mogen voetgangers niet worden gehinderd. Vaak voor buitenmaatse fietsen een probleem.
LvL	eerder eens LvL ziet het toelaten van fietsers in beide richtingen waar veilig mogelijk als een goed idee. Dit moet evenwel goed zichtbaar zijn voor alle weggebruikers
PVDA	helemaal eens Als we van fietsen een snellere vervoersmethode in het centrum willen maken moeten fietsers dus de snelste route kunnen nemen. Dat betekent dat ze ook éénrichtingsstraten moeten kunnen inrijden.
VB	helemaal oneens Verschillende enkelrichtingstraten zijn in Leuven zeer smal. Als er dan van beide kanten fietsers kunnen komen, worden onveilige situaties gecreëerd. Het is dus beter dat men dit per enkelrichtingstraat apart bekijkt (rekening houdend met de breedte van bepaalde bakfietsen).
Volt	eerder eens We zijn niet voor een blanket approach, maar waar het mogelijk gemaakt kan worden op een veilige manier, is Volt een voorstander.
Voor U	helemaal oneens Er is een verkeersreglement voor iets! Veel straten zijn te smal om zoiets zonder problemen te realiseren. Dit veroorzaakt frustraties en dat wil je net vermijden in het verkeer.

	10. Fietsen moet altijd mogelijk blijven in straten die naar scholen toeleiden, zoals de Parijsstraat.
Vooruit	eerder oneens
	In voetgangerszones of straten met veel voetgangers en beperkte ruimte (zoals de Parijsstraat), moet het voor iedereen veilig en comfortabel zijn, ook als dat betekent dat een fietser een stukje met de fiets aan de hand moet afleggen, al dan niet op bepaalde tijdstippen van de dag.
Groen	eerder eens
	We moedigen zowel te voet als met de fiets naar school te gaan aan. Op sommige plaatsen merken we echter dat de grote toename nieuwe uitdagingen creëert. In de meeste situaties passen fietsers zich wel aan de drukte van een straat aan. Als er door grote drukte toch voor gescheiden stromen gekozen wordt, is de voorwaarde dat er kwalitatieve alternatieven zijn voor voetgangers of fietsers.
cd&v	eerder eens
	Voor de Parijsstraat willen we eerder met tijdssloten werken zoals in andere straten. Dat is duidelijk. Op drukke momenten is het niet aangenaam en veilig om door de Parijsstraat te wandelen, fietsen en op een terras te zitten.
N-VA	eerder oneens
	Dynamische fietsknips zijn hier op hun plaats. Volgens het STOP principe primeert de voetganger op de fietser. Wellicht zijn schoolfietsspits en voetgangersspits te scheiden in de tijd. Dit moet worden aangepakt.
LvL	helemaal eens
	LvL legt sterke nadruk op veilige fietsroutes voor alle weggebruikers naar scholen. Een straat, zoals de Parijsstraat, kan fietsvrij gemaakt worden als een sterke parallelle fietsroute voorzien wordt.
PVDA	eerder eens
	Als we van fietsen een snellere vervoersmethode in het centrum willen maken moeten fietsers dus de snelste route kunnen nemen.
VB	helemaal oneens
	De aangehaalde Parijsstraat is geen fietsstraat. In de afgelopen periode is er al te dikwijls een conflict geweest tussen fietsers en voetgangers, waarbij voetgangers werden aangereden of opzij moesten springen voor doorgaande fietsers. Dat kan o.i. niet de bedoeling zijn. Bij drukte in de straten moeten fietsers afstappen.
Volt	eerder oneens
	Locaties die ingericht zijn als wandelgebied en waar veel horecagelegenheden zijn, moeten vrijgehouden worden van fietsers. Hiervoor moet wel een duidelijk aangegeven alternatief worden voorzien voor fietsers. Op andere locaties is Volt voorstander van goede en veilige fietsroutes die een alternatief kunnen zijn voor auto's.
Voor U	helemaal oneens
	De Parijsstraat is een wandel- en winkelstraat, fietsers mogen daar niet rijden omwille van veiligheidsredenen. Er lopen ook vele kinderen rond en rijden met de fiets is niet mogelijk. Het kan niet zijn dat fietsers andere mensen het recht ontnemen om daar te wandelen. Auto's moeten omrijden, waarom kunnen fietsers dit niet? Alle fietsers via de Naamsestraat, deze straat is veel breder.

	11. De fietsverbindingen tussen de deelgemeenten tellen nog te veel knelpunten.
Vooruit	eerder oneens
	Elk knelpunt is er één te veel, een fietsroute is maar zo veilig als het zwakste punt. We hebben de voorbije jaren wel geïnvesteerd om knelpunten op te lossen en missing links aan te leggen. Denk bijvoorbeeld aan de fietsspiraal, de fietstunnel onder de Tiensesteenweg, of het wijzigen van de voorrang op het Locomotievenpad ter hoogte van de Werkhuizenstraat. Op dat elan gaan we verder, met een nieuw fietspad dat het Vuntpad en het Lijnloperspad verbindt, een verdere voltooiing van het Dijlepad door de Hertogensite, een fietstunnel onder de Meerdaalboslaan....
Groen	helemaal eens
	We willen verder werken met een inventaris van knelpunten in alle fietsroutes, met als doel die systematisch weg te werken.
cd&v	eerder eens
	Er zijn inderdaad nog knelpunten die we willen aanpakken. Zie ook vraag 7.
N-VA	helemaal eens
	Dit bestuur heeft weinig werk gemaakt van nieuwe fietsverbindingen. De fietsspiraal, het Stoemperspad en de Belle-View zijn realisaties van het vorige bestuur. De fietssnelwegen zijn dan weer een realisatie van de provincie.
LvL	eerder eens
	Hoewel er vooruitgang is geboekt, zijn er volgens LvL nog verbeteringen nodig om fietsroutes tussen deelgemeenten te optimaliseren. Deze moeten niet noodzakelijk langs de grote invalswegen zijn, maar kunnen door kleinere straten lopen.
PVDA	eerder eens
	Er zijn bijvoorbeeld Kessel-Lo en Heverlee die nog onvoldoende met snelle fietsverbindingen met elkaar zijn verbonden. Zo kan er bijvoorbeeld nog een fietsroute worden aangelegd die de Diestsesteenweg met de Tiensesteenweg verbindt en ook met de F24 fietsstrade.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal eens
	Mobiliteitsproblemen worden vaak (onbedoeld) vanuit het centrum naar de deelgemeenten verschoven. Daarom pleiten wij voor één goed uitgedacht, overkoepelend mobiliteitsplan, dat ook zeker rekening houdt met de noden van de deelgemeenten.
Voor U	
	Geen mening daar probleemstelling niet genoeg bekend is.

	12. Leuven moet de trekkersrol opnemen om de missing links in de fietsverbindingen met de buurgemeenten in te vullen.
Vooruit	eerder eens
	Met alle gemeenten uit de regio Oost-Brabant hebben we in de Vervoerregioraad een regionaal mobiliteitsplan opgesteld. Dat is unaniem goedgekeurd, en omvat heel wat acties rond fietsverbindingen tussen gemeenten. We werken aan fijnmazig, conflictvrij fietsnetwerk, dat op verschillende niveaus de stad en de regio met elkaar verbindt. Daarbij koppelen we fietssnelwegen, doorfietsroutes en het lokale fietsnetwerk aan elkaar.
Groen	helemaal eens
	Het is in principe een gedeelde verantwoordelijkheid die in samenwerking met de buurgemeenten bekeken moet worden. Maar het is tegelijk ook wel logisch dat Leuven het proces trekt.
cd&v	eerder eens
	Leuven wil daar zeker als centrumstad zijn rol in opnemen. Maar ook de provincie speelt hier een belangrijke leidende rol in, zeker in de realisatie van de fietssnelwegen.
N-VA	eerder eens
	Leuven moet zijn rol als centrumstad weer opnemen en op een volwassen manier samenwerken met de buurgemeenten. Verbindingswegen eenzijdig zone 30 maken met flietscamera's helpt het goed nabuurschap niet. Mobiliteit is meer dan ook een regionale uitdaging. Hier is een attitudewijziging nodig. Intergemeentelijke fietsverbindingen aanleggen kan leiden tot positief nabuurschap.
LvL	helemaal eens
	LvL is voorstander van samenwerking met omliggende gemeenten om een geïntegreerd netwerk van fietspaden te realiseren. Dit gebeurt nu al met de F29 die Leuven verbindt met Tervuren of de F25 naar Aarschot of de F200 naar Tienen. We bemerken wel een tekort van fietssnelwegen naar Wallonie, richting Oud Heverlee en Beauvechain of Waver
PVDA	helemaal eens
	Veel Leuvenaars werken buiten Leuven en ook heel veel mensen van buiten Leuven komen in Leuven werken. Het is aan Leuven om het voortouw te nemen en voor die mensen de fietsverbindingen te verbeteren.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal eens
	Fietspaden houden niet op bij de (deel)gemeentegrens. Samenwerking met de buurgemeenten is dan ook essentieel. Leuven is ideaal geplaatst om hierin een trekkersrol te vervullen.
Voor U	helemaal oneens
	Laat de mensen beslissen via lokale referendums.

Fietsinfrastructuur & weginrichting

	13. In straten met druk gemengd verkeer moet de stad fietspaden aanleggen om fietsers en gemotoriseerd verkeer te scheiden.
Vooruit	eerder eens
	In straten die voldoende breed zijn om aparte fietspaden aan te leggen (die voldoen aan de normen van het Fietsvademecum), kan dat zeker. Alleen zijn heel wat straten niet voldoende breed, zeker omdat ook het voetpad voldoende breed moet zijn. In straten waar het niet kan wegens onvoldoende ruimte, kunnen fietsstraten het veiliger maken voor fietsers. Ook de zone 30 draagt bij aan de verkeersveiligheid in straten zonder apart fietspad.
Groen	eerder oneens
	Overall veilig fietsverkeer voorzien, is het doel. We vertrekken van het principe "mengen waar het kan, scheiden als het moet". Veel hangt af van de dimensionering van de beschikbare ruimte.
cd&v	eerder eens
	Wij delen dit uitgangspunt. Dit moet aan de realiteit getoetst worden want niet overal is er voldoende ruimte.
N-VA	helemaal eens
	Onze partij is voor orde in de chaos. We verkiezen gescheiden verkeer waar mogelijk ipv de georganiseerde chaos. Bij grote verkeersintensiteiten is gemengd verkeer onveilig.
LvL	helemaal eens
	Veiligheid van zwakke weggebruikers is een prioriteit. LvL stelt voor om waar mogelijk degelijke fietspaden én voetpaden aan te leggen.
PVDA	helemaal eens
	We zijn groot voorstander om op drukke banen fietspaden aan te leggen als dat ruimtelijk mogelijk is.
VB	eerder eens
	De aanleg van fietspaden kan niet ten koste gaan van het wegnemen van parkeerplaatsen.
Volt	helemaal eens
	Het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer is een belangrijke maatregel om de veiligheid te garanderen. Overal waar dit mogelijk is, moet worden ingezet op een veilige en duidelijke scheiding.
Voor U	helemaal oneens
	Respecteer het verkeersreglement en dan gaat alles vloeierend.

	14. De stad mag enkel nieuwe fietspaden aanleggen als ze conform de richtlijnen van het fietsvademeccum uitgevoerd kunnen worden.
Vooruit	eerder oneens
	Bij voorkeur zijn nieuwe fietspaden conform het fietsvademeccum, of zelfs nog breder dan voorgeschreven gezien de opmars van buitenmaatse fietsen. Maar dat is niet altijd mogelijk. Als de keuze dan is tussen helemaal geen fietspad, of een fietspad dat niet 100% voldoet maar wel 90%, dan moet dat mogelijk zijn.
Groen	eerder eens
	Zoveel mogelijk conform het vademecum werken is het doel. In sommige straten zijn aparte fietspaden wegens een gebrek aan ruimte echter niet mogelijk, dan moet wel een afweging gemaakt worden wat de beste ruimtelijke oplossing is voor de veiligheid en het comfort van fietsers.
cd&v	eerder eens
	Wij delen dit uitgangspunt. Ook hier willen wij dit toetsen aan de realiteit. Niet overal is er immers voldoende ruimte. En comfortabel fietspad dat niet 100% voldoet aan het fietsvademeccum is voor ons beter dan geen fietspad.
N-VA	eerder eens
	Fietspaden moeten aangelegd worden met fietscomfort. Dit past in onze filosofie van het aanbieden van aanlokkelijke alternatieven. Men mag echter niet dogmatisch zijn. Soms zijn er andere waarden om mee rekening te houden, bvb bomen. Een waardevolle bomenrij kappen om een fietspad breed genoeg te maken voor fietskarren, hoeft minstens een grondige bezinning.
LvL	eerder eens
	LvL wil dat fietspaden van hoge kwaliteit zijn en de veiligheid van fietsers waarborgen.
PVDA	eerder eens
VB	eerder eens
Volt	eerder oneens
	Het fietsvademeccum zou gebruikt moeten worden als wetenschappelijk onderbouwde richtlijn. In de praktijk moet het aanleggen van een nieuw fietspad praktisch, veilig en betaalbaar zijn in de soms beperkt beschikbare ruimte.
Voor U	eerder eens
	Fietspaden kunnen altijd beter zijn.

	15. Leuven moet een programma opstarten om alle fietspaden in klinkers of betonplaten te asfalteren.
Vooruit	eerder eens
	Liefst in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, zodat ook gewestelijke fietspaden vernieuwd worden in asfalt (bijvoorbeeld op de Tiensevest).
Groen	helemaal eens
	Om fietsen meer te stimuleren, werken we verder aan het comfortabeler maken van de fietspaden door deze te asfalteren. Voor de fietspaden die stedelijke bevoegdheid zijn, doen we dat systematisch.
cd&v	eerder eens
	Comfortabele en veilige fietspaden zijn voor cd&v belangrijk. Ook hier is het noodzakelijk om prioriteiten te leggen.
N-VA	helemaal eens
	Fietscomfort is belangrijk in stedelijk gebied. In natuurgebieden kunnen fietspaden in waterdoorlaatbare halfverharding aangelegd worden.
LvL	eerder eens
	Sommige straten, zeker in de deelgemeenten, moeten inderdaad dringend vernieuwd worden, zowel voor voetgangers als fietsers. Er moet een inhaalmanoeuvre gebeuren om de huidige infrastructuur in orde te brengen.
PVDA	eerder eens
	Wij denken dat er prioritair meer fietspaden moeten komen, de fietspaden die erbij komen asfalteren we meteen. De oudere fietspaden kunnen dan in de mate van het mogelijke systematisch geasfalteerd worden.
VB	eerder oneens
	Dit moet voor ons enkel als het fietsen daardoor aangenamer wordt gemaakt. Het is perfect mogelijk om op sommige plaatsen veilig te fietsen zonder dat we de fietspaden daarbij moeten asfalteren.
Volt	eerder eens
	Geasfalteerde fietspaden zijn inderdaad wenselijk. Veel van de niet-geasfalteerde, huidige fietspaden zijn echter al goed bruikbaar. Daar waar de huidige situatie onveilig is, of wanneer een fietspad aan onderhoud/vervanging toe is, moeten het zeker geen klinkers of betonplaten blijven. Nieuwe fietspaden mogen niet meer in klinkers of betonplaten worden uitgevoerd. Nieuwe, waterdoorlatende alternatieven zoals ZOA kunnen ook overwogen worden.
Voor U	helemaal oneens
	Dit moet samenlopen met het verbeteren van de totale verkeersinfrastructuur. Heraanleg van de straat.

	16. Bij heraanleg moet voorrang gegeven worden aan straten met veel fietsverkeer.
Vooruit	eerder eens
	De prioriteitenlijst voor de heraanleg van straten houdt rekening met veel factoren. Fietsverkeer is één van die factoren.
Groen	helemaal eens
	Er kunnen verschillende redenen zijn waarom straat x of y opnieuw moet aangelegd worden. Maar in het algemeen zal een druk fietsverkeer zeker een belangrijke rol spelen in de afweging of een straat opnieuw moet aangelegd worden. Veilige en comfortabele verplaatsingen voor voetgangers en fietsers zijn voor ons heel belangrijk.
cd&v	eerder oneens
	We hanteren verschillende criteria om te beslissen welke straten heraangelegd worden. Ook de uitdaging om anders om te gaan met water om overstromingen te voorkomen, de staat van de riolering, de staat van het wegdek, bustracés, aanwezigheid van scholen, crèches en woonzorgcentra worden meegenomen in de keuzes.
N-VA	eerder oneens
	Alle modi zijn belangrijk. Volgens het stop principe moeten eigenlijk eerst de voetpaden worden aangepakt, daarna inderdaad straten met veel fietsverkeer.
LvL	helemaal eens
	Bij heraanleg moet gekeken worden naar straten die het ergst aan toe zijn. Meestal zijn het echter ook straten met veel fietsverkeer.
PVDA	eerder eens
	Er moet voorrang gegeven worden aan de plaatsen met het meeste verkeer, of dat nu fietsverkeer is of niet.
VB	helemaal oneens
	Bij heraanleg moet er gekeken worden naar de straten die gewoonweg dringend aan heraanleg toe zijn. Dat kan gaan om straten met veel fietsverkeer, maar ook om straten waar bijvoorbeeld vooral voetgangers of auto's komen, maar waar het wegdek of voetpad dringend aan vernieuwing toe zijn.
Volt	eerder oneens
	De voorrang moet gegeven worden aan straten waar de nood het hoogst is. (De huidige kwaliteit/veiligheid het slechtst). Anders blijven bepaalde straten steeds weer achter.
Voor U	helemaal oneens
	Er kan/mag/moet geen prioriteit gesteld worden aan de fietsers alleen. Het is voor iedereen die de openbare weg gebruikt hetzelfde recht.

	17. In Leuvense straten zijn er te veel objecten/obstakels die eenzijdige fietsongevallen kunnen veroorzaken, zoals paaltjes, plantenbakken, gladde boordstenen of putdeksels.
Vooruit	eerder oneens
	Waar mogelijk, zorgen we ervoor dat dergelijke obstakels weggenomen worden. Maar soms is het nodig om paaltjes te zetten, bijvoorbeeld om te voorkomen dat auto's een fietspad oprijden.
Groen	eerder eens
	We denken dat het al sterk verbeterd is tegenover enkele jaren geleden, maar dit aandachtspunt is zeker terecht. Dit soort soms kleine obstakels kan een fietsnetwerk kwetsbaar maken. De belangen van alle weggebruikers moeten hierbij in de weegschaal gelegd worden.
cd&v	eerder oneens
	Goede signalisatie is daarbij cruciaal. Paaltjes en plantenbakken komen er vaak op vraag van de bewoners en om verkeersregels af te dwingen.
N-VA	helemaal eens
	Juist. Wij stellen voor dat het schepencollege samen met de fietsersbond jaarlijks een fietstochtje doet door Leuven.
LvL	eerder eens
	LvL vindt dat hier best meer oog voor is, gezien het potentieel gevaar voor de fietsers. Maar dit geldt ook voor voetgangers
PVDA	eerder eens
VB	helemaal eens
Volt	eerder oneens
	Bij de aanleg van straten moet de stad rekening houden met de veiligheid van de weggebruikers. Het gebruik van objecten, hoewel soms nuttig, moet ook op de meest veilige manier worden geïntegreerd. Dit kan bijvoorbeeld door middel van markering. Het gebruik van dergelijke objecten moet wel worden geminimaliseerd. De aanleg van een weg moet op de meest intuïtieve wijze veilig worden gemaakt.
Voor U	eerder oneens
	Is niet beter of slechter dan de meeste steden.

	18. De fietszone in Leuven centrum is een meerwaarde voor fietsers.
Vooruit	eerder eens
	Er zijn steeds meer fietsers in Leuven, zeker in het centrum. Vaak zijn de straten daar te smal om vrijliggende fietspaden te voorzien. Een fietszone – een aaneenschakeling van fietsstraten – maakt dat het veiliger is voor fietsers.
Groen	helemaal eens
	Uiteraard biedt een grote fietszone in het historische stadscentrum van Leuven heel wat voordelen. Het verhoogt de verkeersveiligheid door fietsers voorrang te geven op het gemotoriseerd verkeer. We beseffen dat de fietszone nog beter moeten worden afgedwongen.
cd&v	helemaal eens
	Akkoord. De verkeersveiligheid in het algemeen is er door verbeterd.
N-VA	eerder oneens
	Is toch eerder een symbolische ingreep. In de drukste straten blijft er een grote verkeersonveiligheid Cfr Bondgenotenlaan en op het Martelarenplein. De fietszone heeft de fietsonveiligheid niet aangepakt.
LvL	eerder eens
	LvL vindt dat dit een goeie meerwaarde is voor de stad, maar wijst er ook wel op dat potentieel gevaarlijke interacties met voetgangers maximaal dienen gemeden te worden. De voetganger blijft ook een zwakke weggebruiker.
PVDA	eerder eens
	Een fietszone is altijd een meerwaarde. Maar de fietsstraten in Leuven zijn er soms te veel voor de schone schijn. Ze heten wel fietsstraat, maar in de praktijk is dat vooral een bordje dat is neergezet. Wij willen inzetten op échte fietsstraten.
VB	eerder oneens
	Er zijn straten waar dit een meerwaarde is, zoals in de buurt van scholen, winkelstraten ... Echter zijn er ook veel fietsstraten waar de fietsers koning zijn in nadeel van vlot verkeer voor auto's. Zo kan één fiets vlot verkeer serieus verstoren of zijn er fietsstraten ingericht in straten waar je als auto perfect en veilig een fiets voorbij zou kunnen steken. Het is dus aangeraden om deze fietszone nog eens te herbekijken.
Volt	helemaal eens
	De fietszone is zeker een meerwaarde voor fietsers. Er kan zelfs worden gekeken naar een eventuele uitbreiding van deze fietszone, ook naar de deelgemeenten toe. Wel moeten de belangen van andere kwetsbare weggebruikers in het oog worden gehouden.
Voor U	helemaal oneens
	Het is een schrikbewind geworden waarbij fietsers kris kras door elkaar rijden zonder rekening te houden met het verkeersreglement. Een stop bestaat niet, voorrang van rechts kennen ze niet, voetpaden zijn geen fietspaden enz.

Fietsenstallingen & fietsdiefstal

	19. In het stadscentrum moeten er nog enkele grote overdekte en beveiligde fietsenparkings bijkomen.
Vooruit	helemaal eens
	In het stadscentrum en de kernen van de deelgemeenten zorgen we voor meer capaciteit om fietsen te stallen. In dergelijke fietsparkings voorzien we bijkomende dienstverlening, zoals herstellpunten, laadpunten voor elektrische fietsen, lockers, uitleenpunten voor buggy's... We onderzoeken of het mogelijk is om onder het Hogeschoolplein een fietsenparking te plaatsen die 24/24u beschikbaar is.
Groen	helemaal eens
	We willen een masterplan voor meer fietsstallingen, en daarbij zal er nog minstens één grote parking bij moeten komen. Tegen 2030 willen wij 10.000 extra fietsenstallingen in Leuven. We denken hier onder andere aan meer veilige, inpandige fietsenstallingen in de wijken.
cd&v	eerder eens
	In nieuwbouw parkings worden steeds fietsenstallingen opgelegd. Meer beveiligde stallingen in de binnenstad zijn zeker nodig. We bekijken hoe fietsenparkings kunnen gerealiseerd worden in grote leegstaande panden.
N-VA	helemaal eens
	Er moeten extra, beveiligde fietsenparkings komen. Een fijnmazig deelfietsensysteem zou de nood aan fietsenstallingen wel kunnen verminderen. Ook de fietsenstallingen aan het station moeten geoptimaliseerd worden. Een fietsenstalling moet een rotatieparking zijn, geen fietsenbewaarpplaats. De al lang beloofde fietsgeleiding zou daarbij kunnen helpen.
LvL	eerder eens
	LvL pleit voor meer en beter beveiligde fietsenstallingen, zowel in het centrum als de deelgemeenten. Een samenwerking met de KULeuven kan vooral in het centrum veel potentieel bieden.
PVDA	helemaal eens
	Er is een groot gebrek aan fietsenparkings in het centrum tout court. Hierdoor staan de straten in het stadscentrum vaak vol met fietsen. Ook door het toenemende aantal elektrische fietsen hebben mensen meer nood aan beveiligde fietsenstallingen.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal eens
	Belangrijk is wel dat mensen de weg hiernaartoe kunnen vinden. Naast fietsparkeerplek kunnen er voorzieningen (zoals lockers, laadpunten, toiletten), zoals onder het Rector de Somerplein komen, om die parkings aantrekkelijker te maken, maar dan moeten ze wel goed werken en onderhouden worden. Belangrijk bij de bouw van zulke parkings is dat er ook plaats voorzien wordt voor deelfietsen. Aantrekkelijke fietsenstallingen zijn ook een goed middel om het wildparkeren tegen te gaan. Dit beperkt zich niet enkel tot het centrum. Volt wil dit ook naar de deelgemeenten uitbreiden.
Voor U	eerder oneens
	Moet kunnen maar is geen verplichting. Wie gaat er betalen om zijn fiets te stallen? Er zijn 7-tal grote fietsenparkings in Leuven, staan die allemaal vol?

	20. In straten met rijwoningen zonder garage of oprit moet elke vijfde parkeerplaats omgevormd worden tot een fietsstalling.
Vooruit	eerder oneens
	Naast fietsstallingen op straat, willen wij vooral werk maken van inpandige (buurt)fietsstallingen, die afgesloten kunnen worden. Steeds meer mensen hebben een dure (bak)fiets, die ze liever niet op het publiek domein stallen. Buurtfietsstallingen zijn daar een oplossing voor.
Groen	eerder eens
	We steunen het principe, maar willen ons nog niet vastpinnen op het aantal van elke vijfde plaats. We spelen altijd in op de reële noden van de straat in kwestie. Als de nood hoog is, kan dit om meer dan 1 op 5 gaan.
cd&v	eerder oneens
	Wij zijn geen voorstander van dergelijke harde en ongenueanceerde principes. cd&v vindt het noodzakelijk dat zo'n keuzes telkens afgetoetst worden aan de realiteit en de werkelijke behoeften. Het is belangrijk om goede evenwichten in mobiliteit te bewaren.
N-VA	eerder oneens
	Het is niet verstandig autogebruikers en fietsers tegen elkaar op te zetten. Beide modi hebben hun waarde. Wanneer parkeerplaatsen leeg staan, kunnen fietsstallingen worden geplaatst. Op andere plaatsen moet men zoeken naar alternatieve (inpandige) fietsstallingen, die bovendien veiliger zijn. Bij nieuwbouw moeten voldoende inpandige fietsstallingen worden voorzien.
LvL	eerder eens
	Dit idee past bij de bredere visie van LvL om fietsen in de stad te bevorderen. Tevens zorgt dit er voor dat er minder obstakels zijn op de voetpaden, wat dan weer voor belang is voor voetgangers en zeker de minder mobiele voetgangers of rolstoelgebruikers.
PVDA	eerder oneens
	In straten waar mensen geen garage hebben of oprit kan het ook noodzakelijk zijn om de parkeerplaatsen te vrijwaren zodat die bewoners hun auto nog kwijt kunnen in hun eigen straat. Anderzijds moeten er ook wel oplossingen gevonden worden om fietsen veilig en overdekt te stallen. De ideale manier om dit vorm te geven is door overleg met de buurt. We zouden er daarom geen algemene regel van maken.
VB	helemaal oneens
	Parkeren in Leuven is op verschillende plaatsen al een ramp. Door deze regels in te voeren, maken we het de bewoners van Leuven alleen maar moeilijker om hun auto in hun straat of in de buurt van hun huis kwijt te raken. Fietsstallingen zijn essentieel, maar dit mag niet ten koste gaan van nog meer autoparkings.
Volt	eerder eens
	Volt is er voor om dit per straat te bekijken. Er moet vooral goed overlegd worden met alle bewoners van de straten in kwestie om tot een conclusie te komen over hoeveel plaatsen nodig zijn en waar.
Voor U	helemaal oneens
	Indien meer fietsstallingen dan moet er keihard opgetreden worden tegen de fietsers die te "lui" zijn om tot aan de fietsstalling te gaan en hun fiets overal zetten. In Leuven kan je op voetpaden niet meer voorbij omdat er overal fietsen staan. Ze houden geen rekening met ouderen, mensen met kinderen en kinderwagens of minder validen. Egoïsme ten top!

	21. De stad moet investeren in een dekkend netwerk van buurtfietsenstallingen.
Vooruit	eerder eens
	Steeds meer mensen hebben een dure (bak)fiets, die ze liever niet op het publiek domein stallen. Buurtfietsenstallingen zijn daar een oplossing voor. Dat kan bijvoorbeeld ook door bij nieuwbouwprojecten een ruimere fietsenstalling te voorzien, waar buurtbewoners dan goedkoop een abonnement kunnen nemen.
Groen	helemaal eens
	Daar willen we graag de volgende jaren werk van maken. Dit staat voor ons hoog op de agenda.
cd&v	eerder eens
	Veilige buurtfietsstallingen zijn noodzakelijk in buurten waar eigen fietsenstallingen niet mogelijk zijn, bv. straten met veel rijwoningen.
N-VA	eerder eens
	De stad moet investeren in een fijnmazig deelfietsensysteem, een fietsgeleidingssysteem voor de grote fietsenstallingen en daarna in bijkomende fietsenstallingen.
LvL	helemaal eens
	LvL ondersteunt dit plan en wil zorgen voor extra fietsenstallingen in alle wijken.
PVDA	helemaal eens
	Met de PVDA zijn wij voorstander van meer overdekte en veilige buurtfietsenstallingen naar analogie van de fietsboxen in Brussel. Daar kunnen bewoners hun fiets kwijt in een kleine afgesloten fietsenstalling in hun buurt.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal eens
	Bij het vergunnen van nieuwe bouwprojecten wil Volt een minimum aan fietsenstalling voorzien als voorwaarde. Daarnaast wil Volt investeren in voldoende fietsenstallingen in de wijken op openbaar domein, met een deel voor deelfietsen.
Voor U	helemaal oneens
	Ten eerste ze worden dan toch niet gebruikt en ten tweede, als je wil fietsen zorg je er zelf voor en moet de belastingsbetaler daar niet voor opdraaien. Tenzij je een betalend systeem gaat invoeren zoals bij auto parkings.

	22. Er zijn in Leuven voldoende stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen.
Vooruit	eerder oneens
	Het aandeel buitenmaatse fietsen neemt snel toe. In veel fietsenstallingen is er al een aparte zone voorzien, maar bij fietsstallingen op het publiek domein kan dat nog beter.
Groen	eerder oneens
	Er is op dat vlak zeker nog werk. Zeker in smallere straten of straten met smalle voetpaden is het nu soms moeilijk om een buitenmaatse fiets op een veilige manier te stallen zonder overlast te veroorzaken voor voetgangers. Ook in grotere fietsenparkings moet er extra worden ingezet op buitenmaatse fietsen.
cd&v	eerder eens
	Daar is in geïnvesteerd. Aangezien het gebruik van buitenmaatse fietsen toeneemt, moet ook het aantal stalplaatsen toenemen.
N-VA	helemaal oneens
	Buitenmaatse fietsen beperken vaak de toegankelijkheid van de voetpaden. De "langestaart" (longtail)fiets is een positieve ontwikkeling qua veiligheid en toegankelijkheid.
LvL	helemaal oneens
	LvL pleit voor een analyse op dit onderwerp bij de regelmatige herziening van de mobiliteitsplannen. Sommige wijken hebben veel buitenmaatse fietsen, andere niet. Dit moet ook een flexibel gegeven blijven en kunnen veranderen als de noden veranderen.
PVDA	eerder oneens
	Voor mensen met een beperking die met een driewieler rijden is er amper plaats om hun fietsen te stallen als ze zich met hun fiets willen verplaatsen. Daarnaast is er ook het groeiend aantal cargobikes en bakfietsen die veel plaats innemen in normale fietsenstallingen. Aan het Leuvense station is bijvoorbeeld de stalling aan de kant van Leuven centrum weggenomen en ondergronds kunnen deze fietsen ook niet staan. Als we mensen willen aanmoedigen met de fiets te gaan in plaats van met de auto, zullen het vaak grote bakfietsen of longtails zijn.
VB	eerder eens
Volt	eerder eens
	In veel grote fietsenstallingen wordt hier momenteel rekening mee gehouden en is hier ruimte voor. Dit moet zeker zo blijven en bewaakt worden, ook in toekomstige stallingen.
Voor U	eerder eens
	Is inderdaad een probleem maar daar is een specifieke oplossing voor nodig. Je kan natuurlijk een auto staanplaats innemen en het ticketje betalen. Gemengde oplossing auto en fietsparking.

	23. Leuven moet in de nieuwe bestuursperiode een voorbeeld worden van hoe een stad fietsdiefstal substantieel kan verminderen.
Vooruit	eerder eens
	Momenteel worden er door de politie en de stad al veel inspanningen geleverd om fietsdiefstal te voorkomen en fietsdieven op te pakken. De politie patrouilleert geregeld in uniform én in burger om fietsdieven af te schrikken en te betrappen. De lokfiets is nu wettelijk toegelaten, ook die zetten we in. Daarnaast zorgen we voor veilige fietsstallingen waar je je fiets kan vastmaken aan een vast object, ook voor buitenmaatse fietsen.
Groen	helemaal eens
	In samenwerking met de politie blijven we investeren in een robuust beleid tegen fietsdiefstal. We willen werk maken van meer beveiligde fietsstallingen en blijven werken met lokfietsen en agenten in burger op risicovolle plaatsen.
cd&v	eerder eens
	Fietsdiefstal is heel storend. De politie zet daar op in met preventiecampagnes en het merken van fietsen, de website met teruggevonden fietsen, ... Daar kan zeker nog extra aandacht aan besteed worden.
N-VA	helemaal eens
	Dringt onze partij al lang op aan. We deden daartoe concrete voorstellen (lokfiets, strengere aanpak "overlevingscriminaliteit" met uitwijzing van criminelen in illegaal verblijf, veilige fietsstallingen).
LvL	helemaal eens
	Als stad met veel bedrijvigheid rond innovatie, dient Leuven hier alle mogelijke opties tot het aanwenden van innovatieve technieken te gebruiken, mits het strikt in acht houden van de privacy.
PVDA	helemaal eens
	Daarom dat wij wille inzetten op meer beveiligde en overdekte fietsstallingen, zo geven we de mensen meer zekerheid dat hun fiets niet gestolen wordt en raden we diefstal af.
VB	helemaal eens
Volt	eerder eens
	Fietsendiefstal is een groot probleem. Leuven moet blijven zoeken naar nieuwe methodes om dit tegen te gaan. Overdekte fietsstallingen (bijvoorbeeld met fietsenmaker/camera's/bewaking) zijn een stap in de goede richting.
Voor U	eerder eens
	Elke aangifte moet serieus genomen worden en camera beelden moeten beschikbaar zijn. Nu momenteel worden de beelden niet eens opgevraagd. Politie kan nepfietsen gebruiken om dieven te betrappen.

Verkeersveiligheid & handhaving

	24. Leuven moet strenger optreden tegen verkeersovertredingen die fietsers in gevaar (kunnen) brengen.
Vooruit	eerder oneens
	Verkeersovertredingen (en hun bestraffing) zijn bij wet vastgelegd. Leuven kan niet strenger optreden dan wat de wet voorziet. De politie handhaaft, en zal ook optreden bij flagrante inbreuken zoals parkeren of stilstaan op een fietspad.
Groen	eerder eens
	Door de grotere kwetsbaarheid van fietsers tegenover onder meer automobilisten, is zeker voortdurende aandacht nodig voor overtredingen die fietsers in gevaar kunnen brengen, maar dat kan niet de enige focus zijn.
cd&v	eerder eens
	Op alle verkeersovertredingen moet ingezet worden met sensibilisering en handhaving. Verkeersveiligheid is een zaak voor alle weggebruikers.
N-VA	eerder eens
	Dit is juist, maar geldt eveneens voor fietsers die andere weggebruikers in gevaar brengen. Ook snelle fietsers tov trage fietsers.
LvL	helemaal eens
	LvL vindt dat er geen concessies kunnen gemaakt worden op de veiligheid van de zwakke weggebruikers, dit is hier een logisch gevolg van. Omgekeerd geldt dit ook voor fietsers en voetgangers. Iedereen moet zich aan de regels houden.
PVDA	eerder eens
VB	helemaal eens
Volt	eerder oneens
	Kwetsbare weggebruikers moeten beschermd worden. Niet enkel door streng optreden, maar ook vooral door goede signalering en sensibilisering.
Voor U	eerder oneens
	Straf de fietsers die zichzelf in gevaar brengen! Het is een mes dat langs twee kanten snijdt. Respecteer het verkeersreglement en dan zijn er geen problemen... maar je moet het natuurlijk kennen. Is een theoretisch examen voor fietsers verplichten misschien een idee? Het verkeersreglement is geldig voor iedereen!

	25. Leuven moet fietsers meer sensibiliseren om de wegcode na te leven en zich hoffelijk te gedragen in het verkeer.
Vooruit	eerder eens
	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.
Groen	eerder eens
	Als fietsen de meest normale manier van verplaatsen is in de stad, moeten fietsers zich ook gewoon houden aan de verkeersregels. Het is wat ons betreft normaal dat fietsers ook stoppen voor een zebrapad, hun snelheid aanpassen en zo nodig afstappen in een wandelstraat. Fietsers die elektrisch rijden moeten zich net als alle andere weggebruikers houden aan de zone 30. Sensibilisering daarrond blijft nodig.
cd&v	eerder eens
	Dit geldt voor alle weggebruikers, ook fietsers tegenover de tragere fietsers en de voetgangers. Met hoffelijkheid in het verkeer door alle weggebruikers zou al veel opgelost zijn. Daar moeten we allemaal voor gaan.
N-VA	helemaal eens
	Wij vrezen dat sensibiliseren niet genoeg is. Verkeerseducatie lijkt nodig te zijn. En acties, zoals "ik stop voor een voetganger op een zebrapad". En handhaving. De weinig hoffelijke houding van heel wat fietsers, werpt een smet op deze vervoersmodus. Dat is heel jammer, omdat de modale verschuiving voor een groot deel van de fiets moet komen.
LvL	helemaal eens
	Hoffelijkheid en wederzijds respect in het verkeer zijn speerpunten voor LvL.
PVDA	helemaal eens
	De meeste fietsers houden zich aan de regels, maar er zijn ook fietsers die dat niet doen. Dat kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Sensibilisering is altijd goed.
VB	helemaal eens
Volt	helemaal eens
	Voor de veiligheid van de fietsers zelf, maar ook voor de veiligheid van andere (kwetsbare) weggebruikers is het belangrijk dat de fietsers zich aan de wegcode houden en zich hoffelijk gedragen. Sensibilisering is daarbij een belangrijke eerste stap, ook om niet direct repressief te hoeven optreden.
Voor U	helemaal eens
	Is een noodzaak!

	26. Alle Leuvense straten die vandaag zone 30 zijn, moeten dat ook blijven.
Vooruit	eerder eens
	De zone 30 als norm moet zeker blijven. Bijsturing kan, maar binnen het kader dat verkeersveiligheid en leefbaarheid vooropstelt.
Groen	helemaal eens
	Vanzelfsprekend. Op dit vlak willen we geen stappen terug zetten.
cd&v	eerder eens
	De zone 30 heeft de verkeersveiligheid verhoogd. Wij willen die beslissing niet terugschreeven.
N-VA	eerder oneens
	Zone 30 op afgelegen verbindingswegen cfr de Leming moet worden vermeden. Leg liever een fietspad aan.
LvL	eerder eens
	Zeker in woonwijken heeft dit een sterke meerwaarde, al dient bij de herziening van de mobiliteitsplannen wel rekening gehouden te worden met wegen die een specifieke verbindingfunctie hebben, maar dit dient geval per geval bekeken te worden.
PVDA	eerder eens
	Opnieuw is dit wel iets dat moet bekeken worden met de buurt. We vinden dat bepaalde zone 30 wel kunnen omgevormd worden, maar staan achter het idee van zone 30.
VB	eerder oneens
	Er zijn straten waar dit zeker goed is, zoals bij scholen, winkels enzovoort. Er zijn echter zeer veel straten die zone 30 zijn geworden zonder reden en waar men perfect veilig 50 kan rijden. Deze zones moeten dan ook grondig herbekeken worden.
Volt	eerder oneens
	Zeker in de deelgemeenten moet er ruimte zijn om dit per situatie te bekijken. Nu is zone 30 overal universeel toegepast, zonder te kijken naar de situatie en de noden van de straat.
Voor U	eerder oneens
	Zone 30 daar waar nodig, het mag geen peetsysteem worden. Is 30 per uur dan ook verplicht voor fietsers? Kijk naar Keizersberg, als je naar beneden zou rijden dan vliegen de fietsers je voorbij.

	27. Leuven moet trajectcontroles inrichten om de snelheidsregimes beter te handhaven.
Vooruit	eerder eens
	Waar zinvol en technisch mogelijk, zijn trajectcontroles een optie voor ons.
Groen	eerder eens
	De stadsdiensten onderzoeken vandaag actief deze piste. Het kan een van de middelen zijn die we inzetten, maar we weten dat het niet op alle locaties mogelijk is.
cd&v	eerder eens
	Handhaving op plekken waar de maximum snelheid onvoldoende wordt gerespecteerd zijn nodig. Dat kan met trajectcontroles.
N-VA	eerder oneens
	Trajectcontroles hebben enkel zin over langere afstanden. Die hebben we minder in Leuven. Zone 30 op afgelegen verbindingswegen moet worden vermeden. Leg liever een fietspad aan. We zijn wel voor strikte handhaving in de buurt van scholen. Pas eerder het wegprofiel aan zodat niet sneller dan 30 of 50 kan gereden worden.
LvL	eerder oneens
	Trajectcontroles kunnen een middel zijn om snelheden te controleren, maar zijn geen heilige graal om het probleem op te lossen.
PVDA	eerder oneens
VB	helemaal oneens
	Het is al meermaals gezegd en niet alleen door politieke partijen, maar ook door externe experts dat trajectcontroles louter dienen om extra geld in de stadskas te brengen. Bovendien zorgt een trajectcontrole ervoor dat verschillende automobilisten even vertragen om erna terug harder te rijden. Het is dus beter om te werken met onverwachte politiepatrouilles dan met trajectcontroles.
Volt	helemaal oneens
	Trajectcontroles zijn hier het verkeerde middel. De infrastructuur van Leuven leent zich niet voor trajectcontroles door het gebrek aan lange ononderbroken routes. Mobiele controles op gevaarlijke punten kunnen wel een meerwaarde hebben.
Voor U	eerder oneens
	Er zijn er al genoeg.

	28. Het aantal (gelede) bussen in het stadscentrum moet verder verminderd worden om de fietsveiligheid te verhogen.
Vooruit	eerder oneens
	Het succes van de bus in Leuven – met 25 miljoen reizigers per jaar – is een goede zaak. Het aanbod en de busbereikbaarheid van het centrum afbouwen, zou de stad voor heel wat mensen minder bereikbaar maken. De voorbije jaren zijn al stappen gezet om het aantal bussen die doorheen het stadscentrum rijden te verminderen en het nieuwe netplan dat in januari 2025 van start gaat zal bijkomend nog buslijnen uit het centrum halen. Het centrum volledig busvrij maken is voor ons echter geen optie, net omdat het voor veel mensen een alternatief is voor de wagen. In de stationsomgeving willen we wel een betere spreiding van busverkeer, door extra busperrons te voorzien aan de Oude Stelplaats en aan de achterkant van het station, bij de vernieuwing van de Kop van Kessel-Lo.
Groen	eerder oneens
	Er blijft nood aan een robuuste openbaar vervoersas door het stadscentrum. Met het nieuwe netplan zal een aantal lijnen in het centrum verminderen vanaf 2025. Op de drukke assen zijn kleine busjes niet altijd beter. Gelede bussen of trambussen hebben het voordeel dat ze met minder voertuigen meer mensen kunnen vervoeren. Het is belangrijk dat buschauffeurs voldoende defensief rijden in de binnenstad.
cd&v	eerder eens
	Waar het kan, moeten gelede bussen vervangen worden. Het blijft ook belangrijk dat de bus voldoende capaciteit kan aanbieden voor wie dit openbaar vervoer gebruikt.
N-VA	helemaal eens
	N-VA pleit voor een nieuw buscirculatieplan met busstations rond de ring en kleinere shuttles naar een goed bereikbaar centrum. Doorgaand busverkeer door het centrum moet worden afgebouwd.
LvL	eerder eens
	LvL ondersteunt dit om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Al zeker dient de veiligheid maximaal gegarandeerd te worden voor de zwakke weggebruiker.
PVDA	helemaal oneens
	Het openbaar vervoer is het alternatief om mensen uit hun auto te krijgen voor hun verplaatsingen. Als we de bussen gaan weren uit het stadscentrum zullen mensen dus niet geneigd zijn om de bus te pakken voor hun verplaatsingen.
VB	eerder eens
Volt	eerder eens
	Er moet ingezet worden op betere alternatieve openbaar vervoersvormen, meer bussen kunnen langs de ring en er moeten een aantal bus hubs komen, zodat niet elke bus door het centrum naar het station moet. De bussen die door het centrum rijden kunnen vervangen worden door minstens even frequente, stapvoets- en zelfrijdende elektrische busjes.
Voor U	eerder eens
	Op voorwaarde dat de frequentie van kleinere bussen, aangepast voor vervoer van minder validen, wordt verhoogd.

	29. De stad moet alle zwaar verkeer weren uit schoolomgevingen tijdens de schoolspits.
Vooruit	eerder eens
	We hebben reeds initiatief genomen om werfverkeer tijdens de schoolspits te weren uit schoolomgevingen. We blijven daar verder aan werken, ook door in te zetten op duurzame stadsdistributie, waardoor er minder vrachtverkeer nodig is voor belevering van bv. handel en horeca.
Groen	helemaal eens
	Daarvoor ondertekenden we het charter werfverkeer. Er bestaan daarvoor ondertussen afspraken met de sector, blijvende aandacht is wel nodig.
cd&v	helemaal eens
	Het charter dat zwaar verkeer weert uit de schoolomgevingen tijdens de schoolspits bestaat. Verdere sensibilisering en handhaving is noodzakelijk.
N-VA	helemaal eens
	N-VA voerde alvast het werfcharter in tijdens deze bestuursperiode. De geplande podiumkunstenzaal, vlak in het centrum, met aanvoer van decorstukken met grote vrachtwagens, is een aanfluiting van de verkeersveiligheid in het stadscentrum, zeker voor fietsers.
LvL	helemaal eens
	Zwaar verkeer moet geweerd worden uit schoolomgevingen om de veiligheid van kinderen te garanderen.
PVDA	eerder eens
	Er gebeuren nog te veel ongelukken met vrachtwagens in de buurt van scholen. We willen die uit de buurt van scholen weren door sluiproutes langs schoolbuurten weg te werken.
VB	helemaal eens
Volt	eerder eens
	De regels rond laden en lossen moeten streng worden gehandhaafd. Rond scholen moet ingezet worden op voetgangerszones/fietsstraten. Voor vrachtverkeer moeten waar mogelijk alternatieve routes worden voorzien.
Voor U	eerder oneens
	Je kan dit tot in het extreme doortrekken en misschien nadenken om scholen buiten de stad te zetten? Vrachtwagens moeten dan leveren tussen 5 en 7u30 in de ochtend met het risico van klachten omwille van lawaai te krijgen? Er is geen zwart/wit oplossing voor dit.

	30. Leuven is vandaag verkeersveilig genoeg om een 12-jarig kind zelfstandig naar school te laten fietsen.
Vooruit	eerder eens
	Volgens de stadsmonitor vindt 61% van de Leuvenaars dat ze veilig kunnen fietsen in de buurt, de beste score van de steden en 10% hoger dan het gemiddelde. De helft van de Leuvenaars vindt dat kinderen zich veilig zelfstandig kunnen verplaatsen in de buurt, opnieuw de beste score van de steden en 10% hoger dan het gemiddelde. Uiteraard kan dat beter, en daar werken we ook aan.
Groen	eerder eens
	We zijn er nog niet helemaal, en er is blijvende aandacht nodig om alle knelpunten weg te werken. In het ene stadsdeel is de situatie beter dan in het andere. Maar globaal is de situatie al sterk verbeterd tegenover een aantal jaar geleden.
cd&v	eerder eens
	De fietsveiligheid is zeker verbeterd door de invoering van een fietszone in de binnenstad, fietsstraten, zone 30, heraanleg van straten. Maar niet overal is het al veilig genoeg. De veiligheid hangt ook af van de fietsvaardigheid van het kind en de gevolgde route. Wij willen zeker verder werk maken van fietsveiligheid.
N-VA	eerder oneens
	In sommige straten zoals de Bondgenotenlaan, het Martelarenplein en aan het station is dit levensgevaarlijk. Het is onbegrijpelijk dat men voor heel veel geld het Martelarenplein wou heraanleggen met bloembakken zonder de verkeersveiligheid te verhogen.
LvL	eerder oneens
	Hoewel er vorderingen zijn gemaakt, ziet LvL nog ruimte voor verbetering op het gebied van veiligheid in het verkeer. Het werk is nooit gedaan.
PVDA	eerder oneens
	De verkeerssituatie in Leuven is op sommige plaatsen, vooral in de deelgemeenten, echt niet veilig genoeg dat een 12-jarig kind daar zelfstandig door kan rijden. Met de PVDA willen we die doelstelling wel echt behouden.
VB	helemaal oneens
	Allereerst is dit afhankelijk van kind tot kind. Vervolgens is geen enkele stad of gemeente 'verkeersveilig' genoeg voor kinderen en zelfs volwassenen om alleen naar school te gaan. Ongelukken kunnen helaas altijd gebeuren ook op 'veilige' plaatsen. Het is dus beter dan we iedereen (zowel jong als oud) sensibiliseren dat er altijd iets kan misgaan en dat opletten belangrijk is dan het idee te geven dat 'er niets kan gebeuren'.
Volt	eerder eens
	Op de meeste plaatsen is Leuven veilig genoeg voor kinderen om naar school te fietsen, maar er zijn pijnpunten waar nodig naar gekeken moet worden. Volt wil wel blijvend werken aan meer veiligheid en conflictvrije kruispunten.
Voor U	eerder eens
	Als iedereen het verkeersreglement respecteert zie ik hier geen probleem. Je kan dezelfde vraag stellen of je een 12-jarig kind alleen te voet kan laten gaan. Geef in het lager onderwijs al 1 uur verkeersreglement les per week, zal veel helpen. Ik vraag me trouwens af waarom de Fietsersbond geen vragen stelt ivm het gebruik van zogenaamde Fatbikes en steps in de stad die oorzaak zijn van verschillende ongevallen in de stad.