

Concrete voorstellen voor het Leuvense bestuursakkoord op vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en inspraak in Kessel-Lo

Het Overleg Buurtcomités Kessel-Lo stelt de volgende ideeën voor om de mobiliteit in Kessel-Lo en in Leuven duurzamer en veiliger te maken en om de inwoners meer inspraak te geven. Onze voorstellen zijn gerangschikt rond de 11 principes die we eerder voorgesteld hebben onder de naam ‘Winnend elftal voor de mobiliteit, verkeersveiligheid en inspraak in Kessel-Lo’¹. In de onderstaande tekst hebben we aan elk principe een hoofdstuk gewijd.

Opgelet: de tekst is geschreven als een inpasbaar onderdeel van het bestuursakkoord. In die zin gebruiken we soms ook bewoordingen als ‘we’ en ‘wij’ wanneer we ‘Stad Leuven’ of ‘het stadsbestuur’ bedoelen.

∞ ∞ ∞

1. Een doordacht mobiliteitsbeleid dat rekening houdt met de impact van maatregelen op bredere verkeersstromen, uitgewerkt in overleg met de Kesselaars.

- ✓ Stad Leuven wil tegen het einde van de legislatuur het aantal autoverplaatsingen doen dalen met 20% op het grondgebied van Kessel-Lo en bij uitbreiding in heel Leuven.
- ✓ Om de vorderingen te kunnen meten, brengen we de bestaande verkeersstromen regelmatig in kaart, inclusief hun herkomst en bestemming, en dit op deskundige wijze, in overleg met experts en bewoners. Op die manier maken we een barometer van de verkeerssituatie.
- ✓ Ook het aantal verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer worden

1: Je vindt deze tekst op www.buurtcomiteskessello.be

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

gemeten, dat laatste vanzelfsprekend in samenspraak met De Lijn.

- ✓ De Stad gebruikt daartoe o.a. de metingen van het project 'Telraam' als nulmeting, zorgt voor tussentijdse metingen. De gegevens worden openbaar gemaakt en online beschikbaar gesteld, wat duidelijk maakt dat het stadsbestuur in overleg wil gaan met de Kesselaars. Jaarlijks brengt de stad een rapport uit. We steunen Telraam om meer meetpunten uit te bouwen en meer mensen te betrekken in het proces.
- ✓ De Stad maakt een mobiliteitsplan voor de deelgemeenten, in overleg en samenwerking met alle betrokkenen, met een duidelijke timing voor de te nemen maatregelen.
- ✓ Voor het binnengebied tussen Tiense- en Diestsesteenweg in Kessel-Lo laten we ons inspireren door de in opdracht van de Stad opgestelde studie uit 2017, bekend als het 'Plan Vectris', dat we voorleggen aan alle inwoners op speciaal daartoe georganiseerde werkvergaderingen en dat we bijsturen, verbeteren en aanvullen op basis van breed gedragen opmerkingen en voorstellen. Zie ook hoofdstuk 10.
- ✓ Voor de delen van Kessel-Lo waarvoor nog geen plan bestaat, wordt eveneens een dergelijk plan uitgewerkt in samenwerking met bewoners en experts.
- ✓ We garanderen de naleving van de classificatie van wegen in het ruimtelijk structuurplan. Binnen het ruimtelijk structuurplan streven we naar een billijke spreiding van de lasten in functie van deze classificatie.
- ✓ Doorgaand verkeer van de ene kern naar de andere wordt gekanaliseerd naar grotere assen van het type secundaire weg of zelfs primaire weg en wordt zo veel mogelijk geweerd doorheen de woonkernen (zie hoofdstuk 4). Binnen de kernen reduceert de Stad de verkeersstromen via maatregelen die de modal shift stimuleren (zie hoofdstuk 3) en die in het mobiliteitsplan voorzien worden.
- ✓ De Stad maakt een planning van bouwwerken en ingrepen in de openbare ruimte en houdt rekening met de impact ervan bij het vastleggen van de volgorde en timing. De Stad zal voor elk van die grote werken een tijdelijk verkeersplan opmaken dat de hinder tijdens de werffase zoveel mogelijk beperkt en de veiligheid van de zachte weggebruiker garandeert.
- ✓ De Stad zal een mobiliteitsimpactstudie opleggen als onderdeel van elke bouwaanvraag vanaf 10 parkeerplaatsen en/of wooneenheden. De bouwheer zal daarbij moeten onderzoeken hoe de zachte mobiliteit gestimuleerd en geïntegreerd kan worden en dit al van bij het ontwerp.
- ✓ De Stad werkt een visie op mobiliteit uit op lange termijn in overleg met haar inwoners, verenigingen, bedrijven en onderzoeksinstituten en andere overheden om zich klaar te maken voor de mobiliteit van de toekomst. We houden daarbij rekening met nieuwe fenomenen als levering door drones, zelfrijdende auto's en aankoop van mobiliteit in plaats van aankoop van voertuigen.

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

2. Uitbreiding, sensibilisering rond en effectieve handhaving van zone 30 binnen de wijken om de risico's op ongevallen met zachte weggebruikers te beperken.

- ✓ De zone 30 wordt ingevoerd in alle woonwijken.
- ✓ De Stad zorgt voor een regelmatige meting van de snelheid in de zone 30 en maakt de resultaten online beschikbaar voor alle inwoners.
- ✓ De Stad sensibiliseert via LVN, website, affiches en zoekt samen met buurtcomités, scholen, andere stakeholders naar bijkomende efficiënte methoden en kanalen.
- ✓ Waar nodig plaatst de Stad, al dan niet in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer, speciale verkeerslichten die uitgerust zijn met een snelheidsmeter. Als iemand daar te snel rijdt, springt het licht op rood. De afstelling van deze lichten garandeert vanzelfsprekend dat dit op een veiliger manier gebeurt.
- ✓ Het moet ook duidelijk zijn voor de wagenbestuurders dat zij zich in een zone 30 bevinden. Optische 'leesbaarheid' van de zone 30 is erg belangrijk (zie ook hoofdstuk 8). We voorzien extra signalisatie op plaatsen waar veel kinderen spelen.
- ✓ De Stad vergroot de pakkans van snelheidsovertreders door regelmatige politiecontroles en door middel van camera's, vooral in de zone 30, en beboet alle overtredingen (nultolerantie).
- ✓ Met al deze maatregelen dwingt de Stad het respect voor de snelheidslimiet af.

3. Verbetering van de doorstroming op de steenwegen

- ✓ We verbeteren de doorstroming op de steenwegen zodat files in de bebouwde kom uitblijven, de levenskwaliteit er toeneemt en het sluipverkeer in omliggende straten afneemt. De Stad moet daarvoor zelf actief het voortouw nemen, in samenwerking met andere bevoegde overheden, om maatregelen als toeritdosering en eigen busbanen in te voeren. In overleg met AWV ontmoedigen we ook het oneigenlijk gebruik van de steenwegen als alternatief voor de autosnelwegen.
- ✓ De Stad pleegt overleg met de Kesselaars over de toeritdosering op de Diestsesteenweg en zoekt, in samenwerking met AWV, De Lijn en de buurgemeenten, naar een manier om deze maatregel op een efficiënte wijze in te voeren, gekoppeld aan een transitparking en de afwerking van het Jan Vranckx-tracé, én aan flankerende maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan (lussensysteem).

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

- ✓ De Stad volgt de plannen voor het Regionet verder op en doet daartoe eigen voorstellen. Ze houdt ook haar inwoners op de hoogte van de vorderingen.
- ✓ De Stad onderzoekt of een rotonde ter hoogte van de aansluiting van de Martelarenlaan/Oude Diestsesteenweg en Diestsesteenweg (en de Leuvensestraat met de IJzerenwegstraat) kan zorgen voor een betere doorstroming (Blauwputbrug).
- ✓ We voeren het masterplan van het Vuntcomplex uit om onder andere de Eénmeilaan en het De Becker-Remyplein te ontlasten. De Stad onderzoekt ook of een toeritdosering op de Vunt voor de Eénmeilaan een bijkomende oplossing kan bieden voor de files op het De Becker-Remyplein.
- ✓ De Stad maakt werk van een busbaan op de Tiensesteenweg, in overleg met AWV en De Lijn en gaat daarbij actief op zoek naar locaties voor randparkings (in samenwerking met de buurgemeentes).
- ✓ Stad Leuven overlegt met Bierbeek en Lubbeek en met de inwoners over de situatie aan de Langelostaat – Koning Albertlaan (Bierbeek) om tot een gezamenlijke en door de buurten gedragen oplossing te komen voor het sluipverkeer in deze straten (dat zich daarna een weg baant door heel het binnengebied van Kessel-Lo via Trolieberg/Grensstraat). Dit is dringend, gezien de werken die Lubbeek voorziet in het centrum van Pellenberg en die zullen leiden tot nog meer verkeer op deze as.
- ✓ We overleggen eveneens met Lubbeek over de sluiproutes via Kortrijksestraat, Beosierlaan, Elfnovemberlaan richting Eénmeilaan en autosnelweg.

4. Weren van doorgaand verkeer in de wijken, al dan niet met vaste of slimme knips.

- ✓ In het mobiliteitsplan (zie hoofdstuk 1) weren we het doorgaand verkeer. Daarmee bedoelen we verkeer dat geen herkomst of geen bestemming heeft in de buurt.
- ✓ Veel leefstraten in onze deelgemeenten zijn aangename en rustige plekken om te wonen. Maar in een aantal straten wordt de levenskwaliteit sterk gereduceerd door het verkeer. Het profiel van die straten is meestal ook niet voorzien op zo'n groot aantal autoverplaatsingen. In sommige gevallen leidt dat tot gevaarlijke situaties. Denk aan moeilijk oversteekbare kruispunten, auto's die over voetpaden rijden, fietsers die uitwijken naar de stoep omdat ze geen plaats hebben op straat... Andere plekken kampen structureel met files en de bijhorende luchtvervuiling.
- ✓ Uit de herkomst-bestemmingstelling die Vectris uitgevoerd heeft, die door de gehanteerde

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

methodologie eerder een onderschatting toont, in het gebied tussen Diestse- en Tiensesteenweg weten we dat gemiddeld iets minder dan de helft van de autoverplaatsingen uitgevoerd werd door de bewoners zelf, op het moment van de telling respectievelijk 45% tijdens de ochtendspits en 43% tijdens de avondspits. 's Ochtends en 's avonds waren respectievelijk 26% en 21% van de verplaatsingen afkomstig van doorgaand verkeer, zonder herkomst of bestemming in de wijk. In sommige straten loopt dat aandeel op tot meer dan een derde (Désiré Mellaertstraat, Rerum Novarumlaan, Koning Albertlaan, Grensstraat en omgeving, Heidebergstraat) tot zelfs 79% in het geval van de Rozenweg en Langelostraat. Het aandeel ligt ook erg hoog in straten waar niet geteld is (Jozef Wautersstraat, Werkhuizenstraat...). Uit verschillende metingen blijken er ook notoire sluiproutes te bestaan in het noorden van Kessel-Lo (Eenmeilaan, Kortrijksestraat, Beosierlaan...).

- ✓ In het verleden werd sluihverkeer al te gemakkelijk aanvaard. Dit stadsbestuur kiest er voor om "het stuur om te gooien". In de mobiliteitsplannen voor de deelgemeenten ontwikkelen we een systeem (lussenplan) dat het doorgaand verkeer resoluut weert uit de leefstraten en kanaliseert naar de assen die voor dat soort verkeer bedoeld zijn. Straten met enkele richting kunnen daarbij helpen maar zonder twijfel moet op een aantal plaatsen ook een knip komen voor het doorgaand verkeer. Zo'n knip kan op sommige plaatsen vast zijn; op andere plaatsen kunnen we gebruik maken van een zogenaamde 'slimme knip' met ANPR-camera's waarbij (altijd of op sommige momenten) (een deel van) het verkeer wel door kan maar waarbij minstens een aantal verplaatsingen niet meer toegelaten zijn. De Stad bepaalt de ligging van deze knips en de precieze modaliteiten in overleg met alle betrokkenen en gebruikt daarbij het plan Vectris als basis voor de ingrepen in het Kesselse binnengebied tussen de Diestse- en Tiensesteenweg. De Stad maakt eveneens gebruik van slimme technieken voor het gebied ten noorden van de Diestsesteenweg.
- ✓ We nemen een coherent geheel aan structurele en organisatorische maatregelen om te vermijden dat sluiproutes verschoven worden van één plaats naar een andere. Daarom voeren we de maatregelen geheel gelijktijdig door.
- ✓ Bij dat alles zijn we ons natuurlijk bewust van het feit dat mensen voor sommige verplaatsingen aangewezen blijven op de wagen. Bezoekers, hulpverleners, aannemers en anderen moeten ook met de auto ter bestemming geraken. Die mogelijkheid blijft binnen de mobiliteitsplannen voorzien. Dat wil evenwel niet zeggen dat deze verplaatsingen altijd via de allerkortste weg zullen kunnen verlopen.

5. Een beleid dat er voor zorgt dat je overal veilig, comfortabel en snel kan geraken met de fiets en te voet.

- ✓ Dat beleid moet rekening houden met het STOP-principe. Voetganger en fietser komen op de eerste plaats bij heraanleg. Een fijnmazig fietsnetwerk, meer fietspaden (of

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

suggestiestroken), meer fietsstraten en goede voetpaden zijn nodig. We geven prioriteit aan schoolomgevingen en routes van schoolgaande jeugd.

- ✓ Het Jan Vranckx-tracé wordt een volwaardige fietssnelweg. Dat betekent dat het tracé voorrang krijgt bij alle kruispunten. We zorgen voor een heraanleg van de kruispunten op zo'n manier dat wagens voorrang moeten verlenen. We vervolledigen het tracé ook tot aan de Diestsesteenweg en tot aan de Tiensepoort door middel van een fietspad over de Koning Albertlaan.
- ✓ Het gevaarlijke kruispunt van de fietsstraat Martelarenlaan met de Koning Albertlaan wordt grondig geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd.
- ✓ De plannen van het bovenlokaal en het lokaal fietsroutenetwerk worden uitgevoerd. De Stad bouwt ook nieuwe fietsstraten op de huidige en potentiële belangrijke fietsroutes, vooral op de routes naar scholen en tewerkstellingscentra. De kruispunten met die assen worden conflictvrij gemaakt en missing links worden weggewerkt. Komen in aanmerking als fietsstraat:
 - de as Lindensestraat en/of Jozef Pierrestraat
 - de as Locomotievenpad-Richard Valvekenstraat-Sportpleinpad
 - de as Tivolistraat langs de sporen en de brug over de Geldenaaksebaan richting (Heilig Hartinstituut) Heverlee.
- ✓ De fietsstraat Kortrijksestraat, zoals beslist door het vorige College, wordt zo snel mogelijk uitgevoerd, conform met het fietsvademeccum, met de nodige flankerende maatregelen om sluisverkeer te weren.
- ✓ De in- en uitrit aan de busstelplaats langs de Eenmeilaan komt niet overeen met het Masterplan Leuven-Noord en wordt afgeschaft.
- ✓ Het kruispunt Geldenaaksebaan-Meerdaalboslaan wordt herbekeken vanuit het oogpunt van de fietser.
- ✓ Het fietspad dat een lus maakt over het industrieterrein van Haasrode wordt doorgetrokken i.p.v. het te onderbreken bij elk kruispunt.
- ✓ De Stad vervangt de moordstrookjes door volwaardige fietspaden of ijvert er voor dat de Vlaamse overheid zijn verantwoordelijkheid neemt waar nodig.
- ✓ Aan de lichten op de Tiensesteenweg (punt Platte Lostraat en punt Martelarenlaan) vraagt de Stad aan AWW om de lichten zo te organiseren dat fietsers in één beweging vanaf het groene licht aan de Platte Lostraat kunnen doorfietsen tot voorbij de Martelarenlaan richting Leuven.
- ✓ De Stad voert een systeem van deelfietsen in. Onder meer aan het Benedenplein, aan de randparkings en aan autodeelparkeerplaatsen komen standplaatsen voor deelfietsen.
- ✓ De Stad zorgt er voor dat het duidelijker is waar fietsers in 2 richtingen mogen fietsen, zeker in straten waar er eenrichtingsverkeer is voor auto's. We doen dit onder andere door

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

fietsuggestiestroken aan te brengen aan beide kanten van de straat. Zo mogelijk voert de Stad een dubbelrichting in voor fietsers in straten waar nu nog niet in beide richtingen kan gefietst worden.

- ✓ We vragen De Lijn om geen gelede bussen in te leggen in kleine woonstraten, zonder de capaciteit van de dienstverlening te verlagen.
- ✓ Overal waar 50 km/u gereden mag worden, voorziet de Stad een fietspad. In afwachting van de aanleg van gescheiden fietspaden, verhogen we de veiligheid voor fietsers alvast met geschilderde fietsuggestiestroken (aan beide zijden) van de rijweg.
- ✓ De zwarte punten worden aangepakt (kruispunt "Keustermans" tussen Verenigingsstraat en Koetsweg, Heidebergstraat met Koetsweg ...). De Stad herbekijkt de aanleg van het Martelarenplein om de verkeersveiligheid te verbeteren.
- ✓ De Stad creëert meer fietsparkeerplaatsen in leefstraten om de stoep zoveel mogelijk vrij te houden. Zolang er niet voldoende fietsparkeergelegenheid is, voeren we evenwel geen heksenjacht tegen gestalde fietsen op voetpaden.
- ✓ De Stad maakt overal werk van brede, goed onderhouden voetpaden, begaanbaar voor rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking, senioren en mensen met een kinderwagen. We onderhouden de voetpaden ook op correcte wijze.
- ✓ We creëren extra voetgangerszones en toegankelijke wandelroutes.
- ✓ We maken de bestaande trage maar al verharde wegen in de deelgemeenten fietsvriendelijk, dat wil zeggen met goede wegbedekking, zonder drempels, met conflictvrije kruispunten... Waar nodig pakken we de ontbrekende schakels op die routes aan zodat we continue fietsassen krijgen.
- ✓ De verdwenen trage wegen worden opnieuw afgedwongen en openbaar toegankelijk gemaakt.
- ✓ Bij nieuwe grote verkavelingen zorgen we voor zachte verbindingen met bestaande fiets- en wandelwegen en knooppunten van openbaar vervoer.

6. Een beleid dat de 'modal shift' bewerkstelligt. We maken de overstap van de auto naar fiets of openbaar vervoer.

- ✓ Het STOP-principe staat centraal in onze ruimtelijke planning.
- ✓ Op de belangrijke invalswegen creëert de Stad randparkings, vanwaar men met bus of fiets naar het centrum van Leuven of het station kan. Die parkings worden ook uitgerust met deelfietsen en deelauto's. Zo moet een parking aan het Vuntcomplex met bijhorende

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

busverbinding de Eenmeilaan ontlasten van doorgaand verkeer. Ook aan andere afritten van de snelwegen komt zo'n parking.

- ✓ In de nieuwe mobiliteitsplannen voorzien we de kortste en snelste routes voor fietsers en voetgangers. De wagen krijgt de tragere route. De randparkings waarvan sprake ontsluiten we zoveel mogelijk door fietssnelwegen.
- ✓ In onderhandeling met De Lijn gaat de Stad voluit voor een verschuiving van langere afstandsbussen van de Bondgenotenlaan naar de Vest.
- ✓ De Stad onderhandelt met De Lijn voor frequentere busverbindingen, ook in de dalmomenten. Ook nachtbusen op de grote lijnen blijven nodig. Het is zeer belangrijk dat mensen met het openbaar vervoer cultuur kunnen komen meepikken in de Stad. Ook rechtstreekse (=kortere/snellere) verbindingen zijn nodig om de 'verste' delen van Kessel-Lo op een snelle manier te verbinden met het centrum.
- ✓ Ook tijdens deze legislatuur blijft de Stad autodelen actief promoten. De Stad subsidieert de instapkosten voor autodeelsystemen.
- ✓ De Stad ijvert voor een hoogwaardig openbaar vervoer tussen het station en Haasrode en tussen het Gouden Kruispunt en Haasrode, en een tangentiële verbinding door Kessel-Lo naar Haasrode en Heverlee, inclusief de universitaire campussen.
- ✓ De Stad overlegt actief met werkgevers om deze te stimuleren om een vooruitstrevend mobiliteitsbeleid te voeren en om in de eerste plaats de fiets en openbaar vervoer aan te moedigen bij de werknemers, ook via loonvoorwaarden en mobiliteitsbudgetten ipv salariswagens.
- ✓ De Stad stimuleert de aankoop van e-bikes, zodat ook de bewoners van meer glooiende omgevingen aangemoedigd worden om de fiets te nemen ipv de wagen.

7. Een nieuwe logistiek met overslagcentra ver van de bebouwde kom en met een verbod op zwaar doorgaand vervoer door leefstraten.

- ✓ De Stad bestelt een studie om de locatie van overslagcentra te bepalen. Dat kan best in samenwerking met alle aanpalende gemeentes om zo de reikwijdte van die overslagcentra ten volle te kunnen benutten. We waken er over dat lichtpollutie en de nachtelijke lawaaihinder zo laag mogelijk blijft, zeker als dergelijke centra dicht bij een wooncentrum zouden liggen (zoals de Stelplaatsen).
- ✓ De Stad maakt een leveringsplan waarbij leveren met (elektrische) fietsen georganiseerd wordt en bestelbusjes zoveel mogelijk geweerd worden. We onderzoeken de mogelijkheid

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

van afhaalpunten waar leveringen van pakjes gecentraliseerd worden.

- ✓ Bij het weren van zwaar verkeer is handhaving nodig. Dat kan met zogenaamde vrachtwagensluizen.
- ✓ De Stad bestudeert waar oplaadpalen voor elektrische (bestel)wagens kunnen komen. Bij grotere nieuwbouwprojecten zou in de omgevingsvergunning het plaatsen van een aantal elektrische laadpalen als een voorwaarde kunnen opgenomen worden, evenals het voorzien van (plaatsen voor) autodeelwagens.

8. Alle gemeentelijke straten binnen de bebouwde kom inrichten als leefstraten, een straat waar de woonfunctie primeert op de verplaatsingsfunctie.

- ✓ Luchtkwaliteit is heel belangrijk op alle plaatsen waar mensen leven, werken, naar school gaan, sporten. De Stad voorziet in regelmatige metingen van de luchtkwaliteit met voldoende fijnmazig opgestelde meetpunten over het ganse grondgebied. De resultaten worden online beschikbaar gemaakt. Overschrijdingen van de Europese drempelwaarden zijn een dringend signaal dat ingrepen nodig zijn om de modal shift te versterken.
- ✓ Op korte termijn passen we de leesbaarheid van en de veiligheid in zoveel mogelijk straten aan door middel van tijdelijke maatregelen (verf, wegversmallingen, aanplantingen...).
- ✓ De Stad maakt een plan waarbij aan de hand van objectieve en duidelijke criteria een volgorde wordt bepaald voor een grondige heraanleg van straten. Zo komt bijvoorbeeld - gezien de hoge autodruk en de staat van de weg - de Koning Albertlaan als een van de eerste in aanmerking voor een heraanleg.
- ✓ Bij het opnieuw aanleggen van de straten voorzien we aangepaste kleuren, materialen en wegprofielen om de leesbaarheid van de leefstraten te bevorderen. De voetganger en ook de fietser krijgt daarbij de nodige ruimte.
- ✓ We zoeken systematisch naar alternatieven voor het parkeren van wagens op openbaar domein. Zo komt meer plaats vrij voor fiets- of voetpaden, fietsstallingen, vergroening, speelruimte...
- ✓ Waar mogelijk streeft de Stad ernaar om (groepen van aanpalende) straten in hun geheel om te vormen tot woonerven zonder verkeersproblemen te verplaatsen.

*Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak***9. Actieve openbaarheid van bestuur**

- ✓ Stad Leuven zal de bevolking systematisch, correct, evenwichtig, tijdig en op verstaanbare wijze voorlichten over beleid, regelgeving en dienstverlening zonder te wachten op vragen.
- ✓ De Stad stelt alle plannen rond mobiliteit op haar website ter beschikking en organiseert er dialoog over (zie hoofdstukken 1 en 10) (Plan Vectris, Plan Leuven-Noord...). Hetzelfde geldt voor de informatie over de projecten van AWW, De Lijn en andere partners rond toeritdosering en Regionet. De bekendmaking gebeurt ook via de stedelijke infobladen (LVN, Mozaïek, ...) die de historiek en stand van zaken van die plannen bekend maken.
- ✓ Alle documenten die de gemeenteraad krijgt, met uitzondering van documenten waarbij privacy in het gedrang kan zijn, worden online beschikbaar gesteld, naar het voorbeeld van Watermaal-Bosvoorde.

10. Een duidelijk gemeentelijk participatiebeleid dat de inwoners van de stad inspraak geeft over alle grote plannen en ingrepen die impact hebben op hun leven.

- ✓ De Stad organiseert een enquête en een digitaal platform en eventueel andere kanalen waar inwoners pijnpunten kunnen signaleren.
- ✓ De Stad kiest een of enkele pilootprojecten waarbij ze alle mogelijke inspraakkanalen op touw zet. Een mobiliteitsplan voor heel Kessel-Lo is zo'n pilootproject. De Stad doet voorstellen en organiseert daarna een overleg met alle betrokkenen.
- ✓ De Stad beschouwt overleg ook als een kans om mensen mondig en politiek bewust te maken.
- ✓ Te volgen stappen bij een participatieproces:
 - o Regie door de stad en communicatie: de stad schetst het kader waarbinnen gewerkt wordt en duidt participatiecoaches aan voor het proces in kwestie. Die coaches organiseren het proces. Ze krijgen daarvoor de nodige middelen en expertise.
 - o Communicatie: de Stad schakelt alle kanalen in om zoveel mogelijk mensen op de hoogte te brengen en uit te nodigen voor het participatieproces. Ze maakt ook duidelijk wie de participatiecoaches zijn. De participatiecoaches gaan op bezoek bij buurtcomités, verenigingen, scholen en crèches, sportclubs, buurthuizen en

Voorstellen voor het bestuursakkoord over mobiliteit en inspraak

wijkcentra ... om ook de moeilijk bereikbare mensen te betrekken.

o Probleemstelling en aanpak: de burens en andere betrokkenen geven pijnpunten aan en doen voorstellen in overleg met experts van de Stad, stedelijke actoren en eventuele externe experts. Ze gaan in dialoog met elkaar om elkaars voorstellen af te toetsen. Op die manier kan het gemeenschappelijk belang groeien uit een confrontatie van persoonlijke belangen.

o Het stadsbestuur beslist (ná voldoende consultatie)

o Proefperiode (6 maanden tot een jaar): een klankbord en tussentijdse evaluaties worden voorzien, met mogelijke aanpassingen en nieuwe evaluatie na 6 maanden.

o Definitieve uitvoering

- ✓ De Stad bestudeert de mogelijkheid van een permanente open adviesraad rond mobiliteit, die ten allen tijde bijgewoond kan worden door elke inwoner van de stad. De raad wordt bijgestaan door ambtenaren maar kan na enkele zittingen haar eigen raad van bestuur aanwijzen. Afwijken van de adviezen van de raad kan alleen mits grondige en openbare argumentatie.
- ✓ De gemeenteraadsleden zijn de vertegenwoordigers van het volk. Daarom organiseren we 2x per jaar een open zitting van elke gemeenteraadscommissie. Daarbij kunnen de inwoners van de stad de zitting niet alleen bijwonen maar ook in debat gaan met de commissie. De Stad voorziet ook een procedure waarmee inwoners agendapunten kunnen voorstellen voor deze open zittingen.

11. Een schepen van mobiliteit, bevoegd voor alle mobiliteitsmaatregelen en voor de openbare werken.

- ✓ Zo'n bevoegdheidstoewijzing lijkt ons absoluut noodzakelijk om te vermijden dat er een blinde vlek ontstaat voor het effect van individuele maatregelen op de bredere mobiliteitsstromen. Helaas is dit principe niet meer mogelijk omdat de Stad mobiliteit en openbare werken als aparte bevoegdheden toegewezen heeft. Onze volgende voorstellen proberen de meubelen te redden.
- ✓ De Stad zorgt voor een goede afstemming tussen de verschillende schepenen nu mobiliteit en openbare werken toch niet onder de bevoegdheid van een en dezelfde schepenen vallen. Permanent overleg tussen de schepenen is noodzakelijk.
- ✓ De Stad voorziet per project een duidelijke projectverantwoordelijke en aanspreekpunt voor de bevolking.