

David Dessers, schepen van mobiliteit in Leuven

De vele uitdagingen voor een schepen

Leuven, eeuwenoud en springlevend, als we de stadsmarketing mogen geloven. David Dessers (°1973, Tongeren) is in de universiteitsstad als schepen bevoegd voor mobiliteit, klimaat en duurzaamheid, landbouw en consumptie. Dessers studeerde journalistiek aan de Katholieke Hogeschool Mechelen en werd voor het eerst verkozen als gemeenteraadslid voor Groen in 2012. Voor hij in het stadsbestuur stapte, werd Dessers bekend door zijn klimaatactivisme en betrokkenheid in de Noord-Zuidbeweging. Hij organiseerde van 2011 tot 2018 het jaarlijkse Wereldfeest in Leuven en was betrokken bij de oprichting van de vzw Leuven 2030. Daarnaast is hij ook (co-)auteur van enkele boeken, waaronder 'Leuven in alle straten. Voor een stad die durft', dat verscheen in 2017.

Waarom een schepen van mobiliteit?

Om de overstap van de auto naar fiets, deelwagen en openbaar vervoer in Leuven optimaal te realiseren, wordt de bevoegdheid mobiliteit best aan één schepen toevertrouwd. In het verleden was de politie bevoegd voor het mobiliteitsbeleid waarbij de nadruk op verkeersveiligheid kwam te liggen. De schepenen van ruimtelijke ordening en openbare werken hadden raakvlakken met het mobiliteitsbeleid, maar er was geen schepen met de volledige focus op mobiliteit.

Tot welke resultaten heeft het verkeerscirculatieplan voor de Leuvense binnenstad geleid?

Om de binnenstad leefbaar en bereikbaar te houden, werd in 2016 het doorgaand verkeer naar de ring verplaatst. Daardoor kwam er in het centrum meer ruimte vrij voor groen, voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Uit verschillende tellingen is gebleken dat het aantal verplaatsingen in de binnenstad niet noemenswaardig gestegen of gedaald is. Wel is de verhouding auto-fietsverkeer omgeslagen. Terwijl in 2016 nog 62% auto's tegenover 34% fietsen in de binnenstad rondreden, zijn er nu 49% auto's tegenover 48% fietsen. Ook het aantal busgebruikers is in de zone Leuven met 18% toegenomen. Ten opzichte van 2017 is het autoverkeer op de ring met 7% gedaald. Blue Bike kent meer en meer succes. Cambio zit met een honderdtal deelauto's duidelijk in de lift.

Welke bijkomende acties overweegt het Leuvense stadsbestuur om het verkeerscirculatieplan verder te implementeren?

Om de verkeersintensiteit in onder meer de Ridderstraat en aan de Havenkant te verlagen, overwegen we bijkomende knips voor het autoverkeer. Sinds 7 december leggen we op zaterdagen, koopzon-



David Dessers

Foto Kabinet Dessers

dagen en tijdens evenementen een gratis elektrische shuttle in tussen parking Vaartkom en het centrum. Voor de deelgemeenten werken we eveneens aan mobiliteitsplannen om het sluipverkeer uit de woonstraten te weren. We steunen de aankoop van elektrische deelwagens met premies. Verder is het onze ambitie om tegen 2030 het aantal gebruikers van het openbaar vervoer te verdubbelen.

Welke innovaties mogen we de komende jaren verwachten?

Aan de Tiensepoort komt een proefproject met een 'groen vierkant' voor fietsers en voetgangers. Bij groen staat al het autoverkeer stil en worden conflicten tussen fietsers en afslaand verkeer vermeden. Naast de veiligheid komt dit project ook de vlotte doorstroming van het afslaand busverkeer ten goede. Begin 2020 zullen zes elektrische bussen op lijn 2 rijden. Aan het begin- en eindpunt van de lijn zijn de laadpalen reeds operationeel. Tegen 2022 komen er vijftig Mobipunten in heel Leuven. Op de grootste Mobipunten kun je de bus of trein nemen, maar ook een deelbakfiets of -auto lenen. Op aangeven van de bewoners komen er buurtmobipunten met bijvoorbeeld een laadpaal voor elektrische voertuigen of een lockersysteem om pakjes in ontvangst te nemen.

Hoe gaat u als schepen inzetten op een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer op de ring en invalswegen?



De succesvolle busbaan op de Tiensesteenweg wordt nog verlengd.

Foto Kees Smilde

Op de filegevoelige delen van de ring vragen we aan het Agentschap Wegen en Verkeer busbanen te realiseren. Een nieuw ringtracé moet ervoor zorgen dat we het busstation aan het Martelarenplein ontlasten en Gasthuisberg en IMEC beter bedienen. Met het ringtracé maken we van de ring één grote overstaphub. Op de Diestsesteenweg komt een proefproject met toeritdosering voor het autoverkeer. Tijdens de spits krijgen de automobilisten rood zolang de doorstroming tussen het einde van de busbaan in Kessel-Lo en Leuven station niet wil vlotten. Tussen

Er komen binnenkort zes elektrische bussen naar Leuven, nadat Gent niet de benodigde infrastructuur kon leveren. Een korte reactie?

Laat mij even heel duidelijk zijn. We zijn zeer tevreden met de komst van die zes elektrische bussen naar Leuven. Maar uiteraard vinden we dat ook Gent recht heeft op die bussen. Meer nog, wij onderschrijven de strategische doelstelling van De Lijn om naar 100% elektrisch te gaan in de 13 Vlaamse centrumsteden en de Vlaamse rand tegen 2025. En het is de taak van de

gebruikers die een sluiting van beide haltes allerm minst smaken. We moeten een goed evenwicht nastreven tussen de belangen van de handelaars en die van de gebruikers. Men vergeet soms dat shoppers ook met bus of fiets komen winkelen.

Wat vindt u van het concept Basisbereikbaarheid voor de regio Leuven?

Het schepencollege staat positief tegenover het kleiner aantal bussen dat door de Bondgenotenlaan zal rijden. Het stelt zich echter vragen bij het hoger aanbod via de Brouwersstraat en Tessenstraat. Het vormt een hele uitdaging om de 37.500 reizigers, die op schooldagen van het openbaar vervoer in de binnenstad gebruik maken, een hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden. De vervoerregioraad Leuven houdt voor de stad en de andere gemeenten kansen in om mee het openbaar vervoeraanbod in de regio te bepalen. Vraag is of het budget volstaat om het aanvullend net en het vervoer op maat naar behoren te organiseren. Ik vrees dat het nemen van beslissingen bij consensus niet werkbaar is.

Hoe verloopt de samenwerking tussen de stad en de NMBS en Infrabel?

Over de inrichting van de terreinen op Leuven-Noord als wetenschapspark en de gewenste opening van de treinhalt Haasrode op lijn 36 (Brussel – Luik) verlopen de onderhandelingen in een constructieve sfeer.

Frans Dumont

‘Een autobus die vlot kan doorstromen is een aantrekkelijk alternatief voor wie met zijn auto in de file staat’.

Lubbeek Sint-Bernard en Linden komt een busbaan die op de reeds bestaande aansluit. De recent aangelegde busbaan op de Tiensesteenweg wordt verlengd zodra we een alternatief gevonden hebben voor de parkeerplaatsen die daardoor verdwijnen. Om de overstap van de auto op het openbaar vervoer en deelfiets aan te moedigen, denken we aan voorstadparkeerplaatsen aan de rand van de Leuvense agglomeratie op de invalswegen.

Behoort de inzet van trambussen op de as Station – Centrum – Gasthuisberg tot de mogelijkheden?

In een eerste fase zullen trambussen via de ring rijden. Op termijn sluit ik de inzet van trambussen via de binnenstad niet uit.

Vlaamse regering om dat mee mogelijk te maken. Investeren is dus de boodschap! Hoe gaat het nu verder in Leuven? Rond deze tijd wordt de laadinfrastructuur geplaatst. Vanaf begin 2020 gaan die zes bussen proefrijden. En allicht vanaf maart zullen ze dan ingezet worden op lijn 2. De eerste stap naar openbaar vervoer zonder uitstoot in onze stad!

Vindt u het een goede zaak om op elke zaterdag tussen 11 en 18 uur het busverkeer uit de Bondgenotenlaan te weren?

Een permanente afschaffing op zaterdag van de goede halteinfrastructuur op het Rector De Somer- en het Margarethaplein is niet te verantwoorden. Ook moeten we rekening houden met de duizenden bus-