

HAAL HET VERKEER UIT DE KNOOP

VEROVER
DE STAD



PVDA

hasselt.pvda.be

SOCIAAL

RECHTVAARDIG

ACTIEF

3. MOBIELE STAD

De verkeersdruk neemt toe. Files worden langer, ook in en rondom Hasselt. Wij en het milieu zijn daar de dupe van. Dat los je niet op met een extra rijstrook tussen Hasselt en Antwerpen. Kijk maar naar Nederland. Daar hebben ze veel geld gestoken in de verbreding van de autosnelwegen. Het beton is amper droog en de files zijn weer even lang als tevoren. Het groeiende mobiliteitsprobleem los je alleen op door de oorzaken aan te pakken: een beter woon- en voorzieningenbeleid, een betere stadsplanning, een ander parkeer- en fietsbeleid. En vooral: een beter openbaar vervoer.

Een degelijk openbaar vervoer is de ruggengraat van een duurzame mobiliteit. De fiets is hét gezonde alternatief. En voldoende betaalbare initiatieven rond autodelen (Cambio en dergelijke meer). Alleen op die manier kunnen we werken aan propere lucht in de stad, meer veiligheid op onze wegen en minder tijdverlies door opstoppingen.

WAT WE WILLEN

ÉÉN. EEN UITSTEKEND OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

- We dringen aan op investeringen bij De Lijn: in niet-vervuilende voertuigen en in personeel. Zo verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening en de werkomstandigheden en houden we De Lijn in openbare handen.
- We maken het openbaar vervoer in Hasselt terug gratis zodat veel meer mensen overstappen van de auto naar de bus.
- We keren onmiddellijk terug naar het vroegere systeem van de H-bussen en voegen er een nieuwe lijn in twee richtingen aan toe: een verbinding tussen de kernen buiten de grote ring: Kiewit, Kiewit-Heide, Banneuxwijk, Godsheide, Rapertingen, Ter Hilst, Sint-Lambrechts-Herk, Stevoort, Spalbeek, Kermt, Tuilt, Stokrooie, Kuringen, Sint-Jans-Heide, Kiewit en andersom. Op die manier krijgen we een fijnmazig net. Iedere Hasselaar heeft immers recht op een bushalte dicht bij de voordeur. De H-bussen beginnen 's morgens om 5 uur te rijden en blijven dit doen tot middernacht. In de spitsuren rijdt er elke tien minuten een bus. In de daluren wordt dat elke twintig minuten en 's morgens vroeg en 's avonds laat om het half uur. Centrumpendel en boulevardpendel blijven bestaan.
- We maken alle bussen van De Lijn toegankelijk voor mensen met een beperking of met een kinderwagen.
- We streven naar zoveel mogelijk bussen op waterstof.

TWEE. EEN VEILIGE FIETSSTAD

- We willen van Hasselt dé veiligste fietsstad van België maken.
- We maken de binnenstad autovrij. Alleen bewoners, leveranciers (binnen bepaalde uren), openbare diensten (stadsdiensten, ziekenwagens, brandweer, politie, enz.), gezondheidswerkers (dokters, verplegers...), taxi's op waterstof, de centrumpendels en bezitters van een parkeerkaart voor personen met een handicap mogen nog met de auto in de binnenstad rijden.
- De Groene Boulevard en alle straten binnen de kleine ring die nog toegankelijk zijn voor auto's, worden omgevormd tot fietsstraten (verbod om fietsers in te halen).

- Vanuit elke Hasseltse woonkern moet er minstens één veilige rechtstreekse fietsverbinding komen tot aan de kleine ring. Waar mogelijk is dit met een afgescheiden fietspad, waar dit niet mogelijk is (bij gebrek aan plaats), moet dit over een fietsstraat, een straat waar fietsers niet mogen ingehaald worden door ander verkeer.
- Binnen de grote ring en in de wijken en woonkernen wordt de fiets de norm en de auto de gast. Straten zonder afgescheiden fietspad vormen we om tot zone 30. We richten deze straten zo in dat de zone 30 goed wordt nageleefd en dat fietsers niet over drempels moeten.
- Tussen de verschillende woonkernen komen er veilige fietsverbindingen: afgescheiden fietspaden of fietsstraten.
- In elke buurt voorzien we toegankelijke en overdekte fietsparkings.

DRIE. BETER WOON-WERKVERKEER – DE INVALSWEGEN VAN EN NAAR DE STAD

- Spartacus: we trekken de spoorwegverbinding door naar Noord- en Oost-Limburg. Deze sporen liggen er al. Je hoeft dus geen extra gronden te onteigenen, zoals wel vereist is voor het huidige traject van de Spartacusverbinding. Op deze sporen kan je zowel treinen als sneltrams laten rijden. Door voldoende zijsporen aan te leggen, kunnen de treinen de trams voorbij steken. Zo'n vervoerssystemen bestaan al, bijvoorbeeld in Karlsruhe, Duitsland. Zij laten toe om twee doelstellingen te combineren: studenten en werknemers snel naar hun school of werk brengen, in Hasselt, Leuven, Brussel of Antwerpen (met een trein die enkel in grote steden stopt). Inwoners die heen en weer gaan naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis, de middelbare school, een groot winkelcentrum, de bioscoop, snel ter plaatse te brengen (met een tram of lightrail die snel stopt en vertrekt).
- We eisen een nieuw station in Hasselt, met een betere toegankelijkheid voor mensen die moeilijk te been zijn, voor fietsers en voor kinderkoetsen. We dringen bij de NMBS ook aan op een snelle en frequente verbinding met Antwerpen en een verdubbeling van het aantal snelle treinen naar Brussel: om het half uur in plaats van om het uur, zoals dat momenteel ook het geval is voor de treinen vanuit Antwerpen, Gent en Leuven naar Brussel.
- De automobilisten van buiten de stad worden gestimuleerd om over te schakelen naar het openbaar vervoer of om hun auto achter te laten aan de rand van de stad. Daarvoor komt er aan elke grote invalsweg een parking met gratis pendelbussen naar de stad en naar de hogescholen.
- Om de parkeerdruk te verlagen stellen we de parkings van warenhuizen, bedrijven en stadsdiensten 's nachts en in het weekend open voor buurtbewoners.
- Binnen de kleine ring zijn de parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners, diensten, zorgverstrekkers en bezitters van een parkeerkaart voor personen met een handicap.

VIER. AUTODELEN

- Zolang de bovenstaande alternatieven niet goed zijn uitgebouwd, blijven mensen afhankelijk van een auto. Bovendien is een auto in een aantal gevallen ook handig: een grote voorraad boodschappen doen, met zieke grootouders naar een familiefeest gaan, vrienden helpen verhuizen...
- We kiezen ervoor om het resterende autoverkeer zo duurzaam mogelijk te maken. We stimuleren een autodeelsysteem, zoals Cambio, dat daarvan vertrekt. Zoals de stad Utrecht dat doet, kan ook Hasselt gunstige voorwaarden onderhandelen via een openbare aanbesteding. De beste en goedkoopste aanbieder krijgt het contract binnen om Hasselt te bedienen gedurende vijf jaar.

VISIE

Snel op je werk geraken, veilig op school, in de sportclub, bij je vrienden of familie: mobiliteit is een basisrecht in een democratische samenleving. Het is vandaag ook een belangrijke oorzaak van luchtvervuiling, die elk jaar opnieuw een half miljoen voortijdige slachtoffers maakt in Europa.

Het huidige stadsbestuur heeft geen samenhangende visie op mobiliteit. Het schafte de gratis bussen af, met als gevolg dat het aantal gebruikers met een kwart (in de week) tot één derde (in het weekend) daalde. Het gooide het busnet met onze H-bussen volledig overhoop, met als gevolg dat verschillende trajecten langer werden, andere trajecten verdwenen, opstapplaatsen zijn ontstaan zonder bushokjes en – omgekeerd – bushokjes zonder opstapplaatsen. Gevolg: bezoekers en studenten, bewoners uit de deelgemeenten gaan steeds vaker de auto nemen om naar de stad te komen, waar een groeiend probleem van (betaalbaar) parkeren ontstaat.

Wij willen een coherente visie op mobiliteit, met een degelijk openbaar vervoer als ruggengraat en veel ruimte voor fietsers en voetgangers. Het mobiliteitsbeleid staat ook niet los van het woonbeleid en de ruimtelijke ordening. Meer betaalbare woningen in de stad zijn broodnodig om het mobiliteitsprobleem mee op te lossen. Wonen in de stad is nu veel te duur. Daarom trekken jongeren naar het platteland. Zij zitten dan tot het einde van hun dagen vast aan de auto. Een goed mobiliteitsbeleid begint met betaalbaar wonen in de stad. We moeten daar veel meer aandacht aan besteden. Het stadsbestuur moet zelf meer initiatieven nemen om betaalbare woningen te installeren (zie daarover het programmapunt 'Betaalbare woonstad').

Om het verkeer hier en nu veiliger en vlotter te maken, zijn er snelle ingrepen nodig. We streven naar een trendbreuk en willen dat in 2030 het overgrote deel van het vervoer en de verplaatsingen in de Hasseltse regio te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer gebeurt. Dat is een noodzaak om de stad gezond te maken. Heel wat mensen zijn bereid om de auto te laten staan, als er efficiënte, betaalbare en veilige alternatieven zijn. Het gaat hier dan niet over punten en komma's, maar over een nieuwe aanpak van de Hasseltse mobiliteit. Structurele investeringen in openbaar vervoer, in fiets- en voetgangersinfrastructuur, in nieuwe manieren om ons te verplaatsen.

ÉÉN. EEN UITSTEKEND OPENBAAR VERVOER ALS RUGGENGRAAT

Een uitstekend openbaar vervoer is de ruggengraat van een goed mobiliteitsbeleid. Op dit moment zien we een verschraling van het aanbod. Vroege en late bussen worden afgeschaft. De reistijden zijn vaak veel te lang door de ommetjes die bussen moeten maken in het versnipperd landschap. In verschillende delen van Limburg rijden geen treinen, noch bussen. Limburgers zijn veroordeeld tot de auto. We hebben nu vooral nood aan snelle en frequente verbindingen tussen een aantal grotere knooppunten, zodat je met het openbaar vervoer minstens even snel op je bestemming kan zijn als met de auto.

Onder de rubriek 'Mobiele stad' in onze Grote Bevraging kwam de eis 'Voer de gratis bussen terug in' als eerste prioriteit naar voren. Vandaag hebben 130 steden in de wereld, waaronder 56 Europese steden, een vorm van gratis openbaar vervoer. Het afschaffen van de tickets leidde overall tot een spectaculaire groei van reizigers. Tegenover het wegvallen van de ticketinkomsten staat het wegvallen van de kosten voor automaten, controleurs en ontwaardingstoestellen. Gratis openbaar vervoer kan een sleutelmaatregel zijn om mobiliteit duurzamer en laagdrempeliger te maken. In Hasselt hebben we daar in het verleden al eens van mogen proeven. Gratis openbaar vervoer heeft natuurlijk een maatschappelijke kost. Maar auto's hebben dat ook. Een derde rijstrook tussen Hasselt en Antwerpen is peperduur. De subsidies voor bedrijfswagens kosten ons meer dan 4 miljard euro per jaar. Gratis openbaar vervoer is een keuze. Wij vragen dat De Lijn investeert in gratis openbaar vervoer in de centrumsteden. De gratis bussen in Hasselt kostten De Lijn 3,5 miljoen euro per jaar. Als je dat vergelijkt met de 4 miljard euro die we vandaag aan bedrijfswagens

geven – maar liefst 1.000 keer zoveel – dan is het duidelijk dat het over politieke keuzes gaat. Naast deze 3,5 miljoen euro legde Hasselt 1,5 miljoen euro bij, uit de algemene middelen van de stadskas. Vandaag legt zij nog steeds 1,3 miljoen euro bij, zonder de gratis bussen. Het stadsbestuur investeert nu 53,7 miljoen euro in een nieuw stadhuis. En 54 miljoen euro in een parking onder de Quartier Bleu. Keuzes.

Tot slot willen we werk maken van goede verbindingen. De verandering van het H-busnet was een besparingsmaatregel. Er zijn minder bussen naar het centrum, 's avonds zijn er bijna geen bussen meer. We dringen daarom aan bij De Lijn om het vroegere H-systeem terug in te voeren, met behoud van centrumpendel en boulevardpendel en met een verbinding tussen de verschillende woonkernen buiten de Grote Ring. We organiseren inspraak van de buurtbewoners over de uitbouw van deze verbinding. Enkel zo bouw je een sterk openbaar vervoer uit. Ons uitgangspunt is basismobiliteit: voor iedereen een halte op wandelafstand. Slechts op die manier motiveer je mensen om het openbaar vervoer te nemen.

TWEE. EEN STAD MET VEEL RUIMTE VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Vandaag worden fietsers en voetgangers in Hasselt nog te vaak als tweederangs gebruikers van de straat behandeld. Het overgrote deel van de verplaatsingen tussen de verschillende kernen van Hasselt gebeurt met de auto. Voet- en fietspaden zijn vaak slecht onderhouden of gewoon onbestaande. Het zogenaamde netwerk van fietssnelwegen bestaat enkel op de tekentafels.

Zo'n 80 procent van de deelnemers aan onze Grote Bevraging vindt dat de stad werk moet maken van een ambitieus fietsplan. Zo'n fietsplan omvat fietsstraten op de Groene Boulevard en in de binnenstad, fietsverbindingen tussen de verschillende woonkernen en de stad en tussen de verschillende woonkernen onderling.

Wij willen de woonwijken herinrichten op maat van de fietsers en wandelaars. Zoveel mogelijk afgescheiden fietspaden. Ook een kleine borduur kan volstaan. Maar er moet een fysieke scheiding zijn. Invalswegen voor fietsers en grote verbindingswegen waar geen afgescheiden fietspad ligt, worden omgevormd tot zone 30. Auto's worden op die straten bezoekers, de zone 30 wordt duidelijker aangegeven en door de inrichting van de straten gemakkelijker gehandhaafd.

Waar fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruisen, vermijden we zoveel mogelijk contact. Verkeerslichten moeten eenduidige informatie geven: groen betekent veilig oversteken. Waar dat vandaag niet het geval is, wordt een conflictvrij kruispunt gecreëerd. Daarbij krijgen alle voetgangers en fietsers samen groen terwijl het gemotoriseerd vervoer in alle richtingen rood licht heeft. Zo kunnen fietsers ook in één keer een kruispunt oversteken, in plaats van in twee of drie keer.

Om van Hasselt een fietsstad te maken, moet fietsen ook eenvoudig en aangenaam zijn. We bouwen het systeem van deelfietsen verder uit en we voorzien daarbij ook bakfietsen. Zo kan iedereen zonder de wagen naar de winkel of de crèche. We zorgen voor fietsparkings in elke buurt, zodat fietsers hun fiets kwijt kunnen. We voorzien fietsenstallingen zowel in woonwijken als bij werk-, winkel en recreatiegebieden.

DRIE. BETER WOON-WERKVERKEER – DE INVALSWEGEN VAN EN NAAR DE STAD

Elke dag rijden 40.000 mensen Hasselt binnen en buiten. Mensen die gaan of komen werken, studeren, shoppen, familie of vrienden bezoeken. Als we niet investeren in fatsoenlijke alternatieven, dan zal het aantal auto's blijven stijgen. Één alternatief is de Spartacus-verbinding met Noord- en Oost-Limburg. Het is correct om te investeren in deze lijnen. Maar het is absurd om daarbij geen gebruik te maken van de

bestaande spoorwegen. Op deze lijnen kunnen perfect lightrailtreinen rijden, die even snel stoppen en terug vertrekken als trams.

Daarnaast moeten ook de vroege en late bussen terug rijden. Nu is het bijna onmogelijk om 's morgens vroeg op je werk te geraken of 's avonds laat nog thuis te geraken.

Aan de Grote Ring willen we in totaal zeven grote park-and-rides installeren (nu zijn er drie). Op die manier houden we het groeiende verkeer uit de woonwijken. Met huurfietsen en elektrische pendelbussen kunnen de bezoekers naar de stad gebracht worden. De pendelbussen moeten om de 5 minuten rijden in de piekuren, om de tien minuten buiten de piekuren en om de 15 minuten 's avonds en 's zondags.

Tot slot organiseren we in elke wijk overleg met de bewoners over het parkeerbeleid in hun wijk. Hoe minder auto's in de stad, hoe lager de parkeerdruk. We gaan onderhandelingen aan om de parkings van bedrijven, warenhuizen en stadsdiensten 's avonds en 's nachts open te stellen voor buurtbewoners, zodat ook op korte termijn parkeren minder een probleem wordt. 75 procent van de mensen die we bevraagden, willen dit.

VIER. EEN AUTODEELSYSTEEM MET MILIEUVRIENDELIJKE AUTO'S

Dat we de 'koning' auto willen onttrenen in Hasselt betekent niet dat de auto een paria wordt. Zolang de bovenstaande alternatieven niet goed zijn uitgebouwd, gaan heel veel mensen nog afhankelijk blijven van een auto. Bovendien is een auto in een aantal gevallen ook gewoon handig of zelfs noodzakelijk: een grote voorraad boodschappen doen, met zieke grootouders naar een familiefeest gaan, vrienden helpen verhuizen...

We kiezen ervoor om het resterende autoverkeer zo duurzaam mogelijk te maken. We stimuleren een autodeelsysteem dat daarvan vertrekt. Zoals de stad Utrecht dat doet, kan ook de stad Hasselt gunstige voorwaarden onderhandelen via een openbare aanbesteding (met Cambio en andere aanbieders van autodeelsystemen).