

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO LEUVEN

Bijlage beleidscontext
Departement MOW



Contactpersoon

VALÈRE CEYSSENS
Procesbegeleider

Penhouder Regiopact
T 0032 2 505 75 00
M 0032 476 96 18 90
E valere.ceyssens@arcadis.com

Arcadis Belgium nv
Corda 1
Kempische Steenweg 311/2.07
3500 Hasselt
België

INHOUDSOPGAVE

1	DECREET BASISBEREIKBAARHEID	5
2	MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN (MVP, ONTWERP)	7
3	BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)	8
4	BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS BRABANT	9
5	VLAAMS KLIMAATBELEIDSPLAN	10
6	LUCHTKWALITEITSPLAN	11
7	RING OOST	12
8	STRATEGISCH PROJECT REGIONET	14
9	BELEIDSVISIE MOBIPUNTEN	15
10	VLAAMS FIETSBELEIDSPLAN	17

11	VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN	18
12	STRATEGISCH BELEIDSPAN KANAAL LEUVEN-DIJLE	19
13	VERVOERSPLAN NMBS	20
14	KERNENCOMPAS	21
15	RAPPORT STATIONSPROFIELEN	23
16	STRATEGISCH PROJECT VAN DE GETE-STREEK	24
17	GOOD MOVE BRUSSELS	25
18	PLAN PROVINCIAL DE MOBILITÉ DU BRABANT WALLON	27
19	ITS-ACTIEPLAN 2030	28
20	OVERIGE STUDIES	29
COLOFON		31

1 DECREET BASISBEREIKBAARHEID

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), 2019

Sinds 22 juni 2019 trad het decreet Basisbereikbaarheid in werking. Het decreet werd opgemaakt met acht doelstellingen voor ogen. De vervoerregioraad krijgt de taak om de realisatie van het decreet te bewaken, sturen en te evalueren. Dit vraagt intergemeentelijke samenwerking als ook de samenwerking tussen overheidsinstanties van diverse niveaus.

De acht doelstellingen bevatten verschillende aspecten van basisbereikbaarheid.

1. Vraaggericht investeren in bereikbaarheid

Het principe van basisbereikbaarheid gaat uit van een vraaggericht (openbaar) vervoer. De investeringen zullen gebeuren daar waar de vervoersvraag van de reiziger en de vervoersstromen zijn. Dit zal als gevolg hebben dat de middelen efficiënter worden ingezet.

2. Een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan van het STOP-principe

Het huidige vervoerslandschap van Vlaanderen is sterk gericht op unimodale vervoer. Vlaanderen verkiest daarom om meer in te zetten op combimobiliteit. Hierbij wordt de verplaatsing van de reiziger opgesplitst in een ketting van vervoersmiddelen. De combinatie van de verschillende vervoersmodi moet dus naadloos in elkaar kunnen overgaan. Het voor- en natraject van het hoofdvervoersmiddel wordt zoveel mogelijk verlopen volgens de lijnen van het STOP-principe. Daarnaast worden deelsystemen voor wagen of fiets ingezet waar nodig.

3. Vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst

Een gelaagd model van netwerken staat centraal bij Basisbereikbaarheid. Zij vullen elkaar zoveel mogelijk aan. Daarbij wordt gestart vanuit het treynet, kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Daarnaast zijn er de diverse vervoersnetwerken voor fiets, goederen en personenvervoer. Deze vervoersnetwerken moeten gericht zijn op de toekomst. Dit betekent tot ver na de planhorizon van 2030.

Mobipunten en logistieke hubs verzorgen de degelijke afstemming van de vervoersnetwerken. Deze knooppunten van de vervoersnetwerken moeten de overstap tussen de diverse lagen van het netwerk vergemakkelijken en combimobiliteit promoten. Wederom staat hier de vervoersvraag centraal. De locatie wordt georganiseerd zodat alle gebruikers er eenvoudig gebruik van kunnen maken en wordt gelokaliseerd daar waar de vraag het grootst is.

4. Zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus

Een vlotte overstap en een multimodaal systeem zijn niet de enige voorwaarden om de mobiliteit efficiënt te laten verlopen in Vlaanderen. Om de doorstroming van alle vervoersmiddelen te verbeteren moet er voldoende geïnvesteerd worden.

5. Het realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem

In 2015 mat Vlaanderen zich het doel van Vision Zero aan tegen 2050. De huidige analyse van de cijfers geeft aan dat Vlaanderen momenteel niet op schema is om deze doelstellingen te halen. Vlaanderen herbevestigde daarom zijn verkeersveiligheidsdoelstellingen binnen het decreet. De huidige aanpak start vanuit een kordate handhaving, investeringen in verkeersveilige infrastructuur en verkeerseducatie.

6. Basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken

Mobiliteit overschrijdt gemeentelijke grenzen. Spijtig genoeg stemden de Vlaamse gemeente hun mobiliteitsnetwerk niet af op de omliggende gemeenten. Dit zorgde in het verleden voor hiaten en knelpunten. De inrichting van de vervoerregioraad en de regionale mobiliteitsplannen moeten de gemeenten de kans geven om samen te werken aan het gezamenlijke netwerk. Binnen de vervoerregioraad werken zowel ambtenaren als politici samen om een toekomst richting voor de gehele regio te verkrijgen.

7. Verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering

De aanwezigheid van duurzame vervoersmiddelen alleen is geen zekerheid dat deze zullen gebruikt worden. Daarom moet de gebruiker gestimuleerd worden om duurzame vervoersmiddelen en combimobiliteit te gebruiken. Dit doet de Vlaamse overheid door subsidies te voorzien voor het aanleggen van betere fietsinfrastructuur, duurzame woonwerkverplaatsingen (lees: pendelfonds) en duurzame goederenvervoer. Zo zal er gewerkt worden met verleiding, motivatie en prikkels.

8. Vlaanderen een gangmaker voor innovatie

Om de gedragsverandering van de reiziger verder kracht bij te zetten, zet Vlaamse overheid op innovatie. Informatie- en communicatietechnologie moeten gebruikers de mogelijkheid bieden om hun verplaatsing veilig, efficiënt en milieuvriendelijk te laten verlopen. Vlaanderen gaat daarvoor allianties aan met de academische wereld, gespecialiseerde onderzoeksinstituten en de brede industrie.

2 MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN (MVP, ONTWERP)

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), 2013

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen moest de weg naar een duurzame mobiliteit op korte en middellange termijn bepalen. De toenmalige termijnen lagen op respectievelijk 2020 en 2030. Sinds 2020 evolueert het Mobiliteitsplan Vlaanderen meer naar een beleidsvisie.

Het MPV gaat van start met het kaderen van de belangrijkste maatschappelijke trends: stijging van de welvaart en werkgelegenheid, stijgende verplaatsingsstromen, autoafhankelijkheid, verouderde bevolking, nieuwe gezinsvormen, individualisering van de verplaatsing, basis voor duurzame beleidskeuzes. Het plan zet een wensbeeld voor waarbij steden en economische centra vlot bereikbaar zijn en waarbij mensen afgewogen keuzes tussen openbaar en privé en tussen individueel en collectief kunnen maken. Vooral in de stad moeten de alternatieven voor de wagen een veilige, betrouwbare en soepel inzetbaar zijn. Alhoewel de wagen op het platteland belangrijk blijft, moet collectief vervoer en de fietsinfrastructuur een voornamere plek krijgen door de middelen doeltreffend in te zetten. Als maatregel moeten de transportnetten optimaal op elkaar afgestemd zijn en moeten mobiliteitsknooppunten ontwikkeld worden binnen een systeem. ITS-systemen moeten bijvoorbeeld slim en duurzaam ingezet worden daar waar de noodzaak het grootste is.

Uiteindelijk schoof het MVP vijf strategische doelen naar voor. In het verlengde van deze strategische doelen werden er telkens operationele doelstellingen gemaakt. Hieronder worden de strategische doelstellingen opgesomd.

- Bereikbaar: Centra en voorzieningen moeten op een comfortabele en betaalbare manier. Het terugdringen van de tijdsverliezen door het wegwerken van knelpunten en missing links en doorstromingsmaatregelen. Overheden moeten inzetten op fijnmazigheid, performantie en nabijheid. Gebruikers moeten kunnen rekenen op een goede informatie en dienstverlening.
- Toegankelijk: Het mobiliteitsbeleid moet erop gericht zijn om voor iedereen (jong, oud, beperkt, arm...) op een leefbare, betaalbare en zelfstandige wijze de mobiliteit te waarborgen. Dit vereist kwalitatief hoogstaande infrastructuur.
- Veilig: Op lange termijn (2050) wil de Vlaamse Overheid het aantal verkeersdoden reduceren tot praktisch nul alsook het verminderen van het aantal gewonden. Hierbij moet er aandacht zijn voor de zwakkere weggebruikers (voet, fiets, motor, oud, jong)
- Leefbaar: De verkeersleefbaarheid moet verbeterd worden door in te zetten op leefbare kernen met bereikbare en toegankelijke voorzieningen. De verkeershinder en verkeersemissies moeten beperkt worden.
- Milieu- en natuurvriendelijk: Een duurzaam mobiliteitsnetwerk is gericht op het terugdringen van de schade aan de natuur en milieu door het verbeteren van de voertuigprestaties. Vlaanderen moet daarbij inzetten op alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen.

3 BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)

Departement Omgeving, 2018

De strategische visie van het BRV werd op 20 juli 2018 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In deze strategische visie werd het toekomstbeeld voor Vlaanderen op ruimtelijk gebied vastgelegd. Dit uitte zich in een overzicht van beleidsopties (of strategische doelstelling). De strategische visie van het BRV verving het Witboek, maar heeft niet het statuut van een ruimtelijk beleidsplan. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen geeft de regering een basiskader om beslissingen te maken op ruimtelijk gebied. Dit biedt regionale en lokale overheden op hun beurt de mogelijkheid om zelf ruimtelijk beleid en initiatieven (in de praktijk) op te zetten.

De beleidsvisie schetst bij aanvang enkele toekomstige evoluties.

- Steden en dorpen en het ruimtebeslag: De groei van bevolking valt steeds meer vast met stedelijke omgeving. Door de evolutie naar verdunde gezinsvormen is aangepast wonen een must. Steden blijven de hefboom voor economie en tewerkstelling. Om de ruimte die voor handen efficiënter te gebruiken moet er ingezet worden op de herontwikkeling van het bestaand ruimtebeslag en het creëren van een economische dynamiek met het landelijk gebied.
- De open en bebouwde ruimte: de visie start vanuit een beeld voor de open ruimtes waarvan de landbouwsector de voornaamste beheerder is. Voor deze sector is dus een belangrijke rol weggelegd. Zelfs in stedelijke gebieden zijn de kleinere open ruimtes van belang. Deze ruimtes moeten robuust verder ontwikkeld worden om duurzaam en op een multifunctionele wijze voor meer ademruimte te zorgen.
- Ruimtelijke samenhang: Vlaanderen maakt deel uit van de grote Europese ruimte met enkele sterke internationale toegangspoorten op het gebied van bevolking, economie en voorzieningen. De vroegere ruimtelijke ontwikkelingen hebben gezorgd voor functionele gebieden, die ook overschrijdend van aard kunnen zijn.
- Realisatiegerichte gebiedswerking: om adequaat antwoorden te bieden voor maatschappelijke vragen moeten er instrumenten ontwikkeld worden die deze complexe en gebiedsgerichte vragen beter kunnen oplossen.
- Verdergaande impact van het internationaal beleid: aangezien Vlaanderen eveneens onderworpen is aan Europese regelgeving. Dit heeft vaak niet alleen een directe maar ook een indirecte impact op ruimtelijke ontwikkelingen.

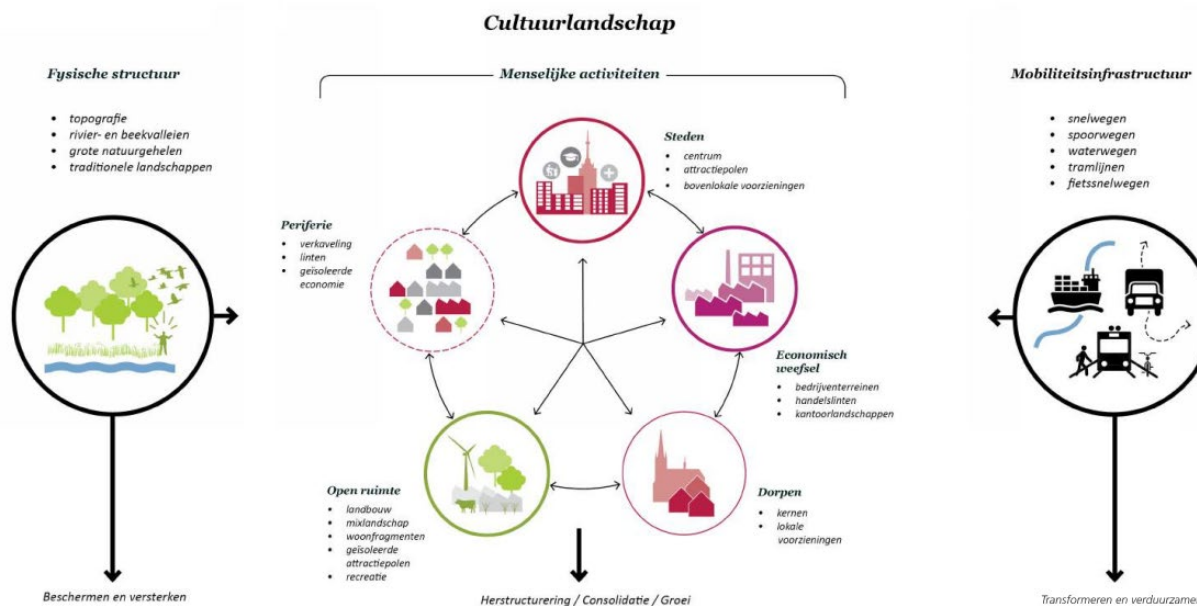
Van deze toekomstige evoluties werden enkele toekomstperspectieven ontwikkeld. Dit doet de beleidsvisie aan de hand van meerdere strategische doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes.

4 BELEIDSPLAN RUIMTE VLAAMS BRABANT

De provincie Vlaams-Brabant legt in de loop van 2021 een nieuw beleidsplan voor conform het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het beleidsplan heeft als missie om een (ruimtelijke) samenhang op regionaal niveau te creëren. De traditionele structuurplanning wordt vervangen door een systeem van beleidsplanning gebaseerd op een strategische visie en een resem beleidskaders. De startpositie voor het plan is de huidige ruimtelijke context als resultaat van een eeuwenlange wisselwerking tussen het fysische landschap (de natuurlijke systemen) en de menselijke infrastructuur (geuit in mobiliteitsstructuur). Beiden geven structuur aan de verzameling van steden, dorpen en open ruimte en de bijhorende menselijke activiteiten in de provincie. De uitdagingen zijn zo divers en vaak lokaal dat deze op maat behandeld dienen te worden.

Het beleidsplan schuift drie fundamentele ruimtelijke basisprincipes naar voor die bovenstaande bouwstenen overstijgen. Dit zijn een efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid en het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen en een sterk beschermd en versterkt fysisch systeem. De basisprincipes vormen de basis voor een zestal strategieën die naar de kern van enkele uitdagingen gaan. Deze strategieën zijn: Hoogdynamische corridors, Robuust Openruimtenetwerk, Productief landschap, Netwerk van levendige kernen, Internationale groeipolen, Ruimte voor energie.

In het tweede deel van de nota wordt een thematische vertaling gemaakt naar de ruimtelijke principes en strategieën. De zes thema's, mobiliteit, wonen, voorzieningen, economie, open ruimte en energie, sluiten direct aan op de strategie en één of meerdere van de zes voorgestelde strategieën. Het beschrijven van de thema's geeft een meer concrete invulling, hetgeen bruikbaar is om beleidskaders uit te werken. De uitgewerkte thema's worden aangevuld met enkele ruimtelijke selecties en ontwikkelingsperspectieven. Deze laatste dienen steeds in samenhang met de thematische beleidslijnen gelezen te worden. Enerzijds worden er enkele knooppunten in het mobiliteitsnetwerk aangeduid die worden geselecteerd als harde ruggengraat voor verdere ontwikkeling. Dit zowel voor woonkernen als economische knooppunten. Anderzijds worden enkele aaneensluitende landbouw en natuurgebieden geselecteerd die hun eigen zachtere ontwikkelingsmogelijkheden krijgen.



5 VLAAMS KLIMAATBELEIDSPLAN

Op 9 december 2019 keurde de Vlaamse Regering het Vlaams energie- en Klimaatplan 2021-2030 definitief goed. Om het overzicht te bewaren zal de focus van deze beschrijving zich tot het domein mobiliteit beperken. Het beleidsplan kadert diverse lucht- en klimaatdoelstellingen voor mobiliteit.

Voor mobiliteit is er een daling met 23% in 2030 ten opzichte van 2005 berekend. Hierdoor wordt de maximale uitstoot op 12,2 Mton CO₂-equivalenten in 2030.

Om dit te bekomen worden in het luchtbeleidsplan volgende doelstellingen naar voorgeschoven.

- De jaargrenswaarden voor NO₂ (40µg/m³) moet zo snel mogelijk naar beneden gehaald worden.
- De gezondheidsimpact van het wegverkeer moet gehalveerd worden. Dit wordt behaald indien er halvering is van het aantal mensen in alle gemeentes dat op een locatie met een concentratie hoger dan µg/m³ ten opzichte van 2016. Eveneens de blootstelling aan PM_{2,5} in 2030 ten opzichte van 2007 moet gehalveerd worden.
- De oppervlakte van ecosystemen dat onderhevig is aan vermesting/verzuring moet dalen met een derde.

Het klimaatbeleidsplan heeft eveneens enkele doelstellingen voor mobiliteit.

- Doelstelling 1: daling van het aantal gereden kilometer over de weg tegen 2030. Het aantal voertuigkilometers over de weg daalt tot 51,6 miljard in 2030: dit betekent een daling van 15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.
- Doelstelling 2: toename aandeel duurzame modi woon-werkverkeer tegen 2030. In het woon-werkverkeer neemt het aandeel duurzame modi toe tot minstens 40% (het autogebruik bedraagt maximaal 60%).
- Doelstelling 3: hoger aandeel duurzame modi in Antwerpen, Gent en Vlaamse rand tegen 2030. In de sterk verstedelijkte gebieden Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand bedraagt het aandeel duurzame modi minstens 50%.
- Doelstelling 4: verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers goederen van weg naar spoor en binnenvaart tegen 2030.
- Doelstelling 5: Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30% tegen 2030.

Voor het voertuigenpark beoogt het plan een zero-emissie in 2030 op het gebied van nieuwe inschrijvingen. De helft van alle nieuw ingeschreven personenwagens moet zero-emissie zijn. Voor het openbaar vervoer wordt bijvoorbeeld 100% beoogd. Bovendien stelt het beleidsplan dat de Vlaamse stadscentra emissiearm moeten zijn tegen 2025.

6 LUCHTKWALITEITSPLAN

Het Luchtkwaliteitsplan formuleert Vlaamse doelstelling aangaande de bronnen van luchtverontreiniging. Daarbij worden volgende sectoren herkend als voornaamste bronnen: transportsector, industrie (verbranding- en procesemissie), huishoudens en tertiaire sector (gebouwverwarming), landbouw, oplosmiddelhoudende producten in huishoudens. Het plan focust daarbij op verschillende emissiestoffen en luchtverontreiniging van SO_x, NO_x, NH₃, NMVOS, O₃ en fijn stof. Het plan duidt dat een Europese aanpak noodzakelijk is om dit probleem te counteren. Een aanzienlijk deel van de verontreiniging is immers afkomstig van bronnen buiten het Gewest. Dit staat de strategische planning niet in de weg. In lijn met Europese doelstellingen werden strategische doelstellingen geformuleerd. Op korte termijn mogen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden nergens overschreden worden. Het emissieplafond voor 2020, de kritieke grenzen voor emissie, moeten bovendien gehaald worden. Op middellange termijn streeft Vlaanderen voor een halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreiniging. Bovendien worden de oppervlakte van ecosystemen te lijden onder vermessing en verzuring met een derde teruggedrongen. Ten slotte wordt op lange termijn (2050) de luchtvervuiling van menselijke activiteiten drastisch teruggeschroefd.

Van alle subsectoren van de transportsector heeft wegverkeer het grootste aandeel in emissies. Hoewel de voertuigkilometers voor personenwagens tussen 2005 en 2015 stagneerden maakten zij nog steeds een aanzienlijk deel uit van de kilometers (77%) en uitstoot. Het vrachtverkeer had in dezelfde periode een sterke stijging door de economische groei. Het verminderen van het aantal voertuigkilometers maakt een belangrijk onderdeel uit van het plan. Daarnaast zijn het voertuigpark en reële emissies een belangrijke parameter voor de uitstoot. Het plan wijst erop dat ruimtelijke ingrepen noodzakelijk zijn om fenomenen als street canyons tegen te gaan. Het luchtbeleidsplan stelt voor de transportsector vier doelstellingen voorop. Deze zijn gebaseerd op twee doorgerekende maatregelen. Enerzijds het sturen van mobiliteitsontwikkeling en anderzijds het vergroenen van het vervoerspark. Het uiteindelijke doel voor de sector is het afnemen van het aantal afgelegde voertuigkilometers.

1. Het aantal kilometer over de weg daalt tot maximaal 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030.
2. Er wordt een vergroening van het wagenpark gerealiseerd en stadscentra zijn emissiearm.
3. De huidige verschillen tussen de beoogde en reële milieuprestaties van wagens werken we zo snel mogelijk weg.
4. In woon- en leefomgevingen verbetert de blootstelling aan luchtverontreiniging door verkeer tegen 2030.

Naast de doelstellingen werden verschillende sectorbrede maatregelen voorgesteld. Deze zijn gefocust op het reduceren van het aantal voertuigkilometers en op het vergroenen van het wagenpark. Bijkomend wordt er ingezet op de elektrificatie van het wagenpark. De elektrificatie wordt voornamelijk uitgewerkt door de aanleg van laadpalen. Vergroening moet niet alleen voor wagens en vrachtwagens gebeuren, maar eveneens voor infrastructuur, binnenvaart en het spoor. Dit gebeurt door in te zetten op duurzame mobiliteitstechnologie.

7 RING OOST

De Vlaamse regering heeft het programma *Werken aan de Ring* aan De Werkvennootschap toegewezen. Dit omvat het noordelijke deel van de R0 tussen de E40 richting Gent en de E40 richting Luik, het oostelijke deel van de R0 en het zuidwestelijke deel. Voor het oostelijk deel van de R0 werd een nieuwe studie opgestart, verder *Ring Oost* genoemd. Deze studie focust zich niet enkel op de verbetering van de infrastructuur, maar pakt integraal een aantal regionale problematieken aan, zoals sluipverkeer, geluidsoverlast, slechte overstekbaarheid en de natuurversnippering, specifiek voor de gemeenten Hoeilaart, Overijse, Tervuren, Kraainem en Wezembeek-Oppem. Verhoging van de verkeersveiligheid staat hier centraal, maar ook verbetering van leefbaarheid en versterking van fiets- en OV-relaties zijn de belangrijke doelstellingen van dit project. Bij Besluit van de Vlaamse Regering werden op 17 mei 2019 de studie en aanleg van een aantal quick wins toegewezen aan De Werkvennootschap.

Het projectgebied omvat vier grote verkeersaansluitingen: Vierarmenkruispunt, Leonardkruispunt, Groenendaalkruispunt en de Brabantlaan. Voor deze locaties wordt er een geïntegreerd planningsproces opgestart, waarbij een reeks van de Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen zullen opgemaakt worden voor elk van de knopen.

Volgende deelprojecten staan er gepland in de zone Ring Oost:

- Fietssnelweg F29 (Brussel – Tervuren) – inrichting van een veilige fietsoversteek over het Vierarmenkruispunt (regio Tervuren);
- Fietssnelweg F204 langs de E411 (Brussel – Tervuren / Jesus-Eik) – realisatie van een fietssnelweg parallel aan de E411 van Brussel tot aan de grens met het Waals Gewest (regio Overijse / Tervuren);
- Fietssnelweg F205 (Brussel – Hoeilaart) – realisatie van een fietssnelweg langs de N275 (regio Hoeilaart);
- Fietshelling Welriekendedreef – realisatie van een fietsverbinding onder de ring (regio Hoeilaart);
- Ecoviaduct Drij Borren – realisatie van een ecoduct (regio Tervuren);
- Ecorecreaduct De Priorij – realisatie van een ecorecreaduct (ecoduct aangevuld met de wandel- en fietsverbindingen) tussen het station van Groenendaal en het Bosmuseum (regio Hoeilaart);
- Jesus-Eik – het doel van dit deelproject is de ontwikkeling van het centrum van Jesus-Eik tot een recreatieve toegangspoort voor het Zoniënwoud. Het proces werd bijgevolg in twee fases opgesplitst. In de fase 1 zal het centrum van Jesus-Eik heraangelegd worden. Hierbij worden de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en de bereikbaarheid van het Openbaar Vervoer aangepakt. In fase 2 zal het op- en afrittencomplex volledig herdacht worden (regio Overijse);
- Vierarmenkruispunt – herinrichting van een kruispunt i.f.v. doorstroming en verkeersveiligheid (regio Tervuren);
- Leonardkruispunt – vervollediging en ingraving van knooppunt Leonard (regio Tervuren);
- Groenendaalkruispunt – herinrichting van een kruispunt i.f.v. doorstroming, verkeersveiligheid en beperktere ruimteinname (regio Hoeilaart).



Het besluit van Vlaamse Regering van 17 mei 2019 legt een aantal Quick Wins vast. Deze projecten zijn opgesomd in de onderstaande tabel:

	Projectnaam	Projectvoorstel	Project voor
QW-Vierarmen	Herinrichting Vierarmenkruispunt	Compact maken van het kruispunt. Deelprojecten: <ul style="list-style-type: none"> . Fietsbrug . Loskoppelen N227 en d'Huartlaan . Knippen Brusselsteenweg . Knippen Jagerslaan 	fiets /auto
QW - F29	Tervurenlaan (west)	Vervolledigen fietsnelweg F29	fiets
QW - E411	Herinrichting Kruispunt Leonard - Niveau +1	Linksafbewegingen E411 en Debroux	auto
QW - eco 3 fonteinen	Ecoverbinding Drie Fonteynen (drij Borren)	Viaduct Drie Fonteynen voor ecologie en recreatie	ECO
QW - Welriekende Dreef	Onderdoorgang Welriekendedreef	bestaande onderdoorgang fietstoegankelijk maken	fiets
QW -F204 Jesus Eik	Centrum Jezus-Eik FASE 1	Aanleg fietspad, verplaatsen parking + aanleg mobipunt	mobipunt/fiets
QW - F204	Fietssnelweg F204 (E411)	Fietssnelweg tot Waver langs de E411	fiets
QW - F205 spoorweg	Trage verbinding spoorwegperron	Toevoegen nieuwe verbinding tussen perron en zuidkant van de sporen	fiets
QW - eco Gravendreef	Trage verbinding Gravendreef	Eco-recrea verbinding ten zuiden van spoor	fiets - eco
QW - F205	Fietssnelweg F205	Fietssnelweg N275 Terhulpensesteenweg	fiets
QW - F203	Fietssnelweg Sterrebeek-Brussel	Aanleg fietssnelweg parallel aan E40 (Tramlaan)	fiets
QW - F2	Fietssnelweg Gent-Brussel	Aanleg fietssnelweg langsheen de spoorlijn L50 vanaf Sint-Martens-Bodegem (projectnota klaar)	fiets
QW- FR0	Fietssnelweg FR0	Aanleg fietssnelweg langsheen de R0 - studie en uitvoeren Quick Wins	fiets

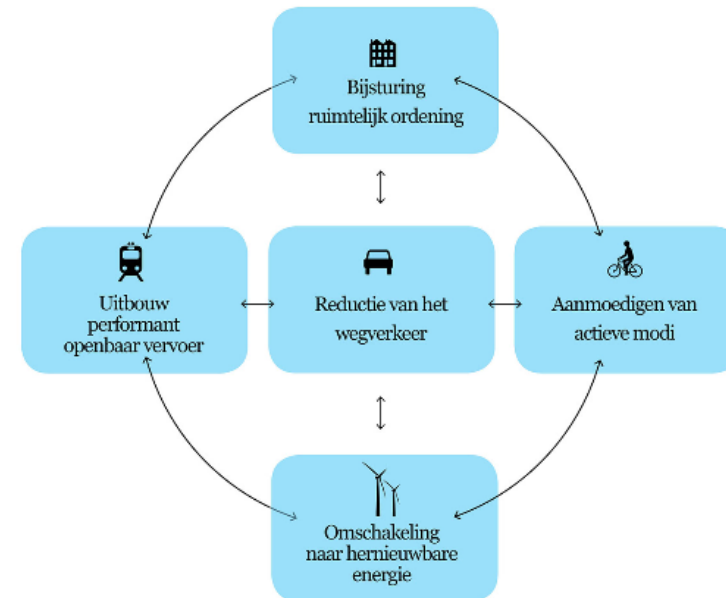
8 STRATEGISCH PROJECT REGIONET

Provincie Vlaams Brabant (doorlopend strategisch project tot 2021)

Het project Regionet Leuven werd in het leven geroepen als strategisch project om de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in werkelijkheid te realiseren. Regionet weegt zowel de ruimtelijk als de mobiliteitsproblematiek van de regio tegenover elkaar af. De centrale elementen van het project zijn leefkwaliteit, bereikbaarheid, gezondheid en klimaat. Het uiteindelijke doel van het project is op strategisch niveau mee te werken aan een modal shift in het voordeel van duurzamere verplaatsingsmiddelen. Het plan stelt daarbij een daling van 20% voor het autogebruik (van 70% naar 50%) centraal. Regionet schuift “transit oriented development” naar voren als mogelijkheid om dit doel te behalen. De ruimtelijke ordening wordt zo afgestemd op de aanwezigheid van hoogwaardig collectief vervoer. Deze kernen moeten daarbij inzetten op kernversterking (hoge bereikbaarheid en nabijheid) van de kern. Dit zorgt voor een ruimtelijke concentratie van wonen, bedrijvigheid en natuur en zorgt voor het ontstaan van corridors waarlangs ontwikkelingspotentieel kan gecreëerd worden.

De speerpunten van deze transitie kunnen samengevat worden met behulp van de figuur rechts.

Het project uitte zich in een resem van studies en haalbaarheidsonderzoeken voor de ontwikkeling van het netwerk.



9 BELEIDSVISIE MOBIPUNTEN

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), 2019

Het concept mobipunt vloeit voort uit het Decreet Basisbereikbaarheid dat combimobiliteit als uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid introduceert. Het plaatst een multimodale ketenverplaatsing centraal. De overstap tussen de modi wordt georganiseerd aan de knooppunten of mobipunten van het netwerk. De mobipunten ondersteunen zo een hiërarchisch en robuust netwerk en biedt zo alternatieven van de personenwagen aan. Een verdere invulling van de visie werd uitgewerkt door BUUR en The New Drive.

De hiërarchie wordt ontwikkeld door een gelaagd netwerk van knooppunten aan elkaar vast te schakelen. De toevoeging van dergelijke knooppunt wordt bepaald door zijn knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau van de kern waarin het punt zich bevindt. De beleidsvisie legt daarbij de nadruk op het mobipunt als een goed en veilig bereikbare en toegankelijke knoop met de voldoende accommodatie voor de fiets (door fietsenstallingen) en wagens (parkeerplaatsen, laadpalen...) Voor deze accommodatie is er een duidelijke vraag naar veiligheid en informatiewerving.

De uiteindelijke definitie voor een mobipunt luidt als volgt:

“Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel de combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren. Elk knooppunt van vervoermogelijkheden, nabij voldoende vervoerpotentieel, komt in aanmerking als mobipunt, mits het beantwoordt aan de nodige prestatie-eisen in functie van de ruimtelijke context.”

De uiteindelijke visie werd uitgewerkt tot een typologie waarbij er de locatiekeuze van een mobipunt als basis dient en de prestatie-eisen voor een inhoudelijke invulling ervan zorgen. Voor de locatiekeuze werd er een mobipuntenmatrix opgemaakt. Hierbij wordt enerzijds gespiegeld over het vervoerniveau dat bereikt wordt en anderzijds de ruimtelijke context waarin een knoop zich bevindt.

De matrix veroorzaakt twee mobiliteitslogica's die worden gevolgd: nabijheidslogica en netwerklogica. De nabijheidslogica wordt bepaald door het op- en afstappotentieel van een punt. De mobipunten vormen de opstap naar het netwerk. De netwerklogica daartegenover gaat uit van een intrinsiek groot vervoerspotentieel, bijvoorbeeld stations of grotere bushaltes. Deze zijn inherent verbonden aan de verplaatsingsstromen en de bestaande infrastructuur. Deze knooppunten vormen zo vaak de overstap tussen twee vervoersmiddelen. Deze twee logica's zijn niet geheel inwisselbaar maar moeten op maat van het knooppunt optimaal benut worden. Zo zal in een buurt mobipunt meer de nadruk komen te liggen op nabijheid, terwijl een interregionale punt meer gaat voor de netwerklogica.

		VERVOERNIVEAU				
		INTERREGIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL	BUURT	
RUIMTELIJKE CONTEXT	STAD	STADSKERN				
	AGGLOMERATIE					
	DORP	GROTE KERN				
	KLEINE KERN					
	POOL	BEDRIJVENPOOL				
	BEZOEKERSPOOL					
	OPEN RUIMTE	PERIFEER GEBIED				
	RURAAAL GEBIED					

Tegenover deze locatie-eisen staan de prestatie-eisen van het mobipunt. Daarvoor werd wederom een typologie uitgewerkt met 5 thema's: mobiliteitsaanbod, diensten, oriëntatie, Ruimtelijke integratie en ruimtelijke ontwikkeling.

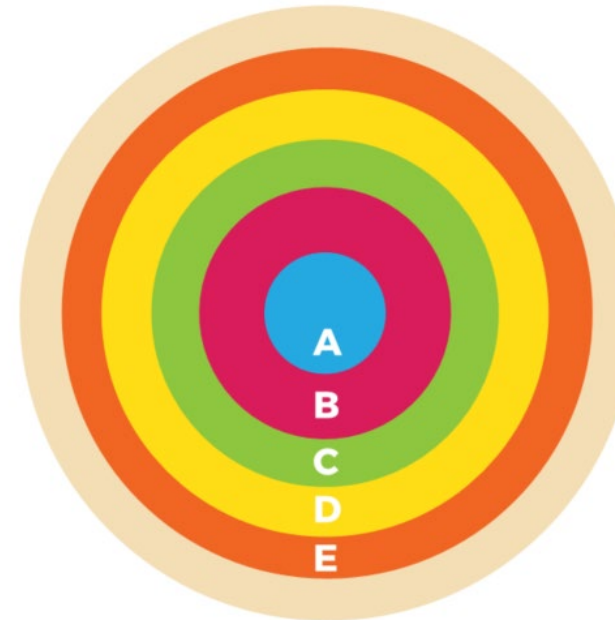
De beleidsvisie beschrijft een implementatiekader voor mobipunten. Deze geeft toe dat een top down te omvangrijk is om aan te sturen. Op verschillende niveaus zal de realisatie van een mobipunt eerder bottom up moeten groeien. Het departement MOW krijgt hiervoor de rol als regisseur toegewezen.

Bijkomend laat het decreet toe dat de Vlaamse regering de mogelijkheid heeft om de aanleg, onderhoud en beheer van de mobipunten en carpoolparkings toewijst aan een derde partij.

De beleidsvisie raadt aan dat het departement MOW de mogelijkheid krijgt om een partner onder de arm die fungeert als aanspreekpunt en proactief opvolgt. Dit wordt een mobipuntmanager genoemd. De partner kan eventueel ook de promotie en delen van exploitatie van de mobipunten op zich. Volgende zaken worden als mogelijkheid onder het beheer van de partner geplaatst:

- Verzamelen, beheren en ontsluiten van (open) data en opzetten datastructuur
- Beheren en exploiteren van mobipunten (informatie verstrekking)
- Aanbieden van diensten

De gegevens die verzameld worden, zullen ook door de partner beheerd worden.



A. MOBILITEITSAANBOD

1. regulier openbaar vervoer
2. vraaggericht collectief vervoer
3. deelwagens
4. parkeerplaatsen
5. taxi
6. kiss & ride
7. deelfietsen en deelseps
8. fietsenstalling

B. DIENSTEN

9. ticketing
10. wachtaccommodatie
11. aanvullende diensten in het mobipunt
12. aanvullende diensten in de buurt

C. ORIËNTATIE

13. zichtbaarheid
14. herkenbaarheid
15. leesbaarheid
16. informatieverstrekking

D. RUIMTELIJKE INTEGRATIE

17. bereikbaarheid
18. verkeersleefbaarheid
19. verkeersveiligheid
20. toegankelijkheid
21. sociale veiligheid
22. verblijfskwaliteit

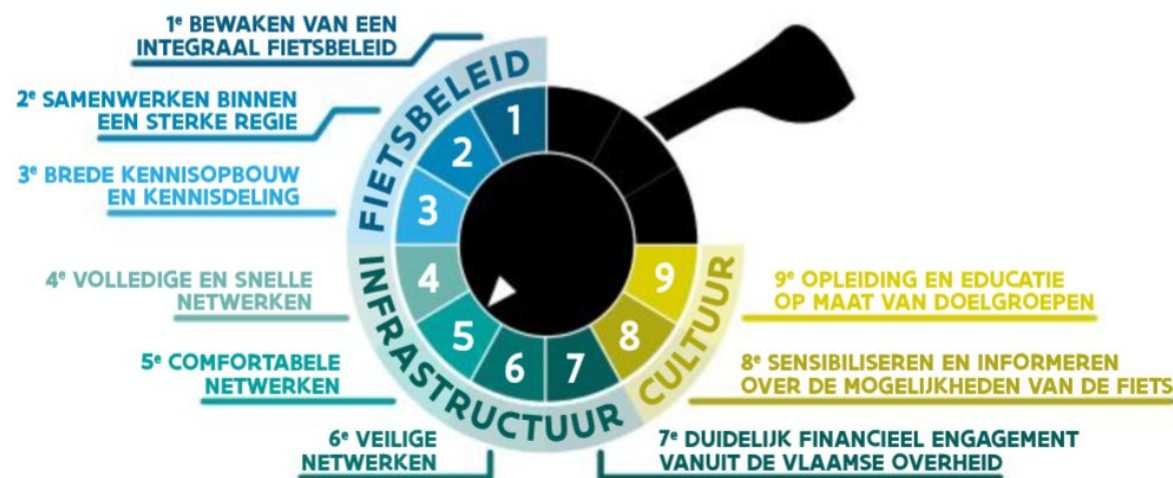
E. ONTWIKKELING

23. wonen
24. attractoren

10 VLAAMS FIETSBELEIDSPLAN

In april 2016 stelde de toenmalige minister voor Mobiliteit Weyts het Vlaams Fietsbeleidsplan voor. Hoewel de fiets als vervoersmiddel meer en meer op de voorgrond kwam, onder de noemer van deelfietsen, bakfietsen, cargobikes, speedpedelecs enzovoort, blijft de Vlaming hoofdzakelijk aan de wagen vasthangen voor alle verplaatsingen. Het fietsplan start vanuit een omgevingsanalyse van de fiets in Vlaanderen. Hieruit bleek dat de fiets op verschillende vlakken aan terrein won ten opzichte van de vroege jaren 2000. Voornamelijk voor Woon-school was de fiets het voornaamste vervoersmiddel. Daarnaast werd er een SWOT opgemaakt met alle positieve en negatieve kanten van het vervoersmiddel. Het plan wilde op drie werkvelden een doelgerichte beleidsvisie op poten zetten: Fietsbeleid, Fietsinfrastructuur en Fietscultuur. Voor elk van deze werkvelden werd getracht om strategische doelen naar voren te schuiven.

- Fietsbeleid: Overheden op alle niveau moeten op een systematische wijze de fiets naar voor schuiven in het mobiliteitsbeleid. De Vlaamse overheid stuurt op actieve en projectmatige wijze dit beleid. Bovendien wordt de expertise en kennis gecentraliseerd om versterkend te werken.
- Fietsinfrastructuur: verdere uitbouw van het netwerk, oog voor realisatie, doorstroming en missing links. Comfortabele netwerken BFF en fietssnelwegen creëren. Veiligheid. Financiële engagementen van Vlaanderen.
- Fietscultuur: Het fietsbeleid moet er op gericht zijn de Vlaming te overtuigen van de voordelen van de fiets. Communicatie van de overheid zal daarom gericht zijn op frequente fietsers en niet gebruikers. De fietser, maar eveneens de ander weggebruikers, moet zich bewuster worden van zijn positie in het verkeer. Wederom wordt dit bewerkstelligd via communicatiecampagnes.



11 VLAAMS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

In 2015 werd door het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) een rapport opgesteld met betrekking tot de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Het rapport stelde enkele evoluties vast en vertaalde deze in toekomstige uitdagingen. Het rapport werd de basis voor een nieuwe beleidsvisie inzake verkeersveiligheid met strategische en operationele doelstellingen tegen 2030.

De centrale doelstelling van het plan is: “het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door middel van ongevallenpreventie en ernst-reductie”. Door het reduceren van het aantal ongevallen impliceert eveneens een vermindering van het aantal letselongevallen. De beleidsvisie vertaalde zich deze doelstelling naar een ‘vision zero’ met 0 verkeersdoden tegen 2050. Het jaar 2010 werd als nulmeting genomen voor deze opdracht. Het plan zet volgende streefcijfers naar voren:

- Aantal letselongevallen terugbrengen met 50% ten opzichte van 2010
- Aantal dodelijke gewonde verkeersslachtoffers is gedaald tot maximaal 133
- Het aantal zwaargewonden is gedaald tot maximaal 1000.
- Een daling tot 540 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij niet-beschermde verkeersdeelnemers
- Bij jonge autobestuurders (18-24-jarigen) komen we tot maximaal 80 dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers
- Het aantal lichtgewonde verkeersslachtoffers terugbrengen met 50% ten opzichte van 2010.

Het plan wil niet alleen ongevallen voorkomen, maar wil de aanzet geven tot een nieuwe mentaliteit. 90% van alle ongevallen heeft een menselijke factor als oorzaak. Daarom wordt er zo gehamerd op een normatieve- en gedragsverandering. Dit kan door het stimuleren van een nieuwe verkeersveiligheidscultuur.

Om dit te verkrijgen werd een ambitieus arsenaal van maatregelen uitgedacht op basis van 5 pijlers. Hieronder konden alles tezamen nog 25 type maatregelen verdeeld worden. Een overzicht van de 5 pijlers:

1. Informeren, sensibiliseren en opleiden voor een veiliger verkeersgedrag
2. Verkeersveilig ontwerpen en gebruik verkeersveilige technologieën
3. Handhaving en regelgeving zorgen voor een voldoende effectief verkeersveiligheidsbeleid
4. Evaluatie en monitoring voor een effectief veiligheidsbeleid
5. Nood aan engagement: norm- en gedragsverandering

Hoewel Vision Zero een totaalaanpak vereist, mag de aanpak niet te star zijn. De visie en de uitrol moet zo breed mogelijk uitgedragen worden over alle overheidsdiensten heen. Een jaarlijks evaluatierapport van de cijfers is daarbij één van de acties. Het rapport omschrijft nieuwe acties die de verkeersveiligheid moeten ondersteunen.

12 STRATEGISCH BELEIDSPAN KANAAL LEUVEN-DIJLE

Het strategisch beleidsplan werd in samenwerking met diverse actoren opgesteld om acties voor de looptijd van 2000 tot en met 2025 uit te werken. De acties dienen als doel om een evenwichtige ontwikkeling van het kanaal te bekomen en het maatschappelijk nut te verhogen.

Als visie worden er drie doelstellingen naar voren geschoven:

1. De transportfunctie van het kanaal en de hieraan gekoppelde watergebonden bedrijvigheid bevorderen;
2. De multifunctionele gebruiksmogelijkheden (toerisme en recreatie, landschappelijke en natuurlijke functie, stedelijke functie en nutsfunctie) van het kanaal gelijkwaardig stimuleren;
3. De optimale afstemming tussen kanaalfunctie en het verkeer langs de oevers met een bijzondere aandacht voor de beperking van negatieve confrontaties tussen beide.

In de studie potenties en engagementen van de kleine waterwegen worden de potenties van het kanaal Leuven-Dijle in kaart gebracht. Het toont de huidige situatie van de overslag die er momenteel is op het traject. De kanaalzone is gelegen in gebied met een groeiend bewonersaantal en meegroeiende goederentransport. De studie erkent dat het vrijwaren van de economische functie van het kanaal noodzakelijk is om de mobiliteitsproblematiek te counteren voor dit woongebied. De economische belangen van het kanaal moeten daarom gewaarborgd worden door het beleid. Voor de vervoerregio zijn er bedrijven in Wilsele, Wijgmaal en Herent die hun goederen via het kanaal transporteren.



13 VERVOERSPLAN NMBS

Het NMBS vervoersplan 2020 – 2023 gaat in voegen op december 2020. De vervoersmaatschappij heeft de laatste jaren een grote stijging gehad in het aantal gebruikers. Het merendeel van deze gebruikers zijn terug te vinden binnen twee (spits)uren van de dag. De NMBS wil deze spitsmomenten meer spreiden om efficiënter te kunnen werken. Daarnaast zal de NMBS zich moeten voorbereiden op de liberalisering van de markt. Het bedrijf zal dus in de toekomst concurrentie krijgen op verschillende gebieden. Het vervoersplan 2020 schuift daarom 5 strategische prioriteiten naar voren.

Voor de vervoerregio worden de belangrijkste vernieuwingswerken aangeduid. Deze vernieuwingswerken houden de vernieuwing van sporen en wissels, kunstwerken, bovenleiding en seininrichtingen in. De NMBS wil op termijn het aantal overwegen op het spoornet verlagen. Daarbij werd al een hele inspanning geleverd. Op de plaatsen waar geen sluiting mogelijk is, wordt een vernieuwing opgenomen. Daarnaast investeert NMBS in bijkomende maatregelen aan stations zoals betalend parkeren en stationsomgevingen.

In 2020 stelt de NMBS het vervoersplan voor door middel van een road show langs de provincies. Volgende onderzoeken voor de Vervoerregio Leuven zijn in 2020 nog lopende:



- S9 Eigenbrakel Brussel Luxemburg Leuven verlengen tot Tienen
- L23 tussen Antwerpen en Aarschot van uurdienst naar halfuurdienst
- Herinvoeren snellere verbinding Antwerpen Hasselt
- Op zondagen: IC08 van twee uurdienst naar uurdienst tussen Leuven en Hasselt



14 KERNENCOMPAS

Provincie Vlaams Brabant en Regionet Leuven

Het Kernencompas start vanuit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit bepaalde dat de ontwikkelingsmogelijkheden van een kern of knooppunt afhankelijk is van de plaats- en knoopwaarde. In het kader van Regionet werd een methodiek ontwikkeld met als doel om een kwantificatie voor de knooppuntwaarde te ontwikkelen. Daarbij wordt de aanwezigheid en gradatie van openbaar vervoer als het hoogste graad gezien voor de knoopwaarde van een kern.

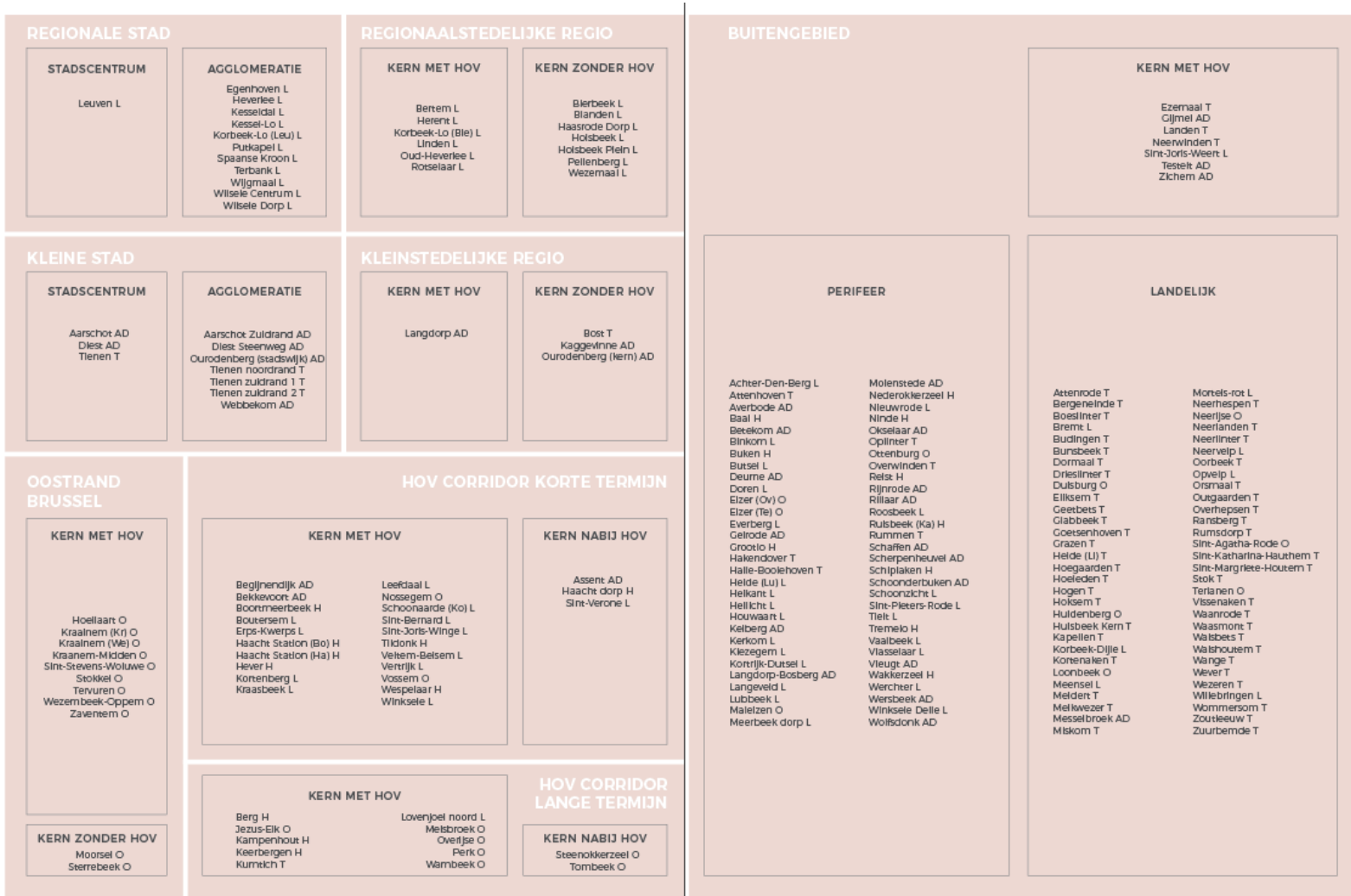
Het Kernencompas berekende voor alle kernen (van stad tot gehucht) binnen de vervoerregio Leuven vier verschillende waarden op basis van een gewogen gemiddelde:

- De knooppuntwaarde is het resultaat van het gewogen gemiddelde van openbaar vervoer (50%), fiets (30%) en weg (20%).
- De gebruiksintensiteit is het gewogen gemiddelde van de score voor het aantal inwoners (50%), de tewerkstelling (25%) en het aantal bezoekers (25%).
- De plaatswaarde is het gewogen gemiddelde van basis-(40%), regionale (40%) en multifunctionele (20%) voorzieningen.
- De ruimtelijke context van de kernen is nabijheid (40%), verdichtingspotentieel (30%) en de kwetsbaarheid van de omgeving (30%)

Voor elk van de verschillende kernen werden de waarden samengevat in een vlindermodel. Zo kan er een visuele evaluatie gebeuren van het ontwikkelingspotentieel. Op basis van de waarden werd er een classificatie voor de kernen opgemaakt. Daarbij werden de diverse kernen opgedeeld naar enerzijds stedelijkheid - buitengebied en anderzijds naar de mate van verbinding met een OV-verbinding.

Het Kernencompas kan de mogelijkheid bieden om een kwantificerende basis te vormen naar een gericht ruimtelijk ontwikkelingsbeleid.

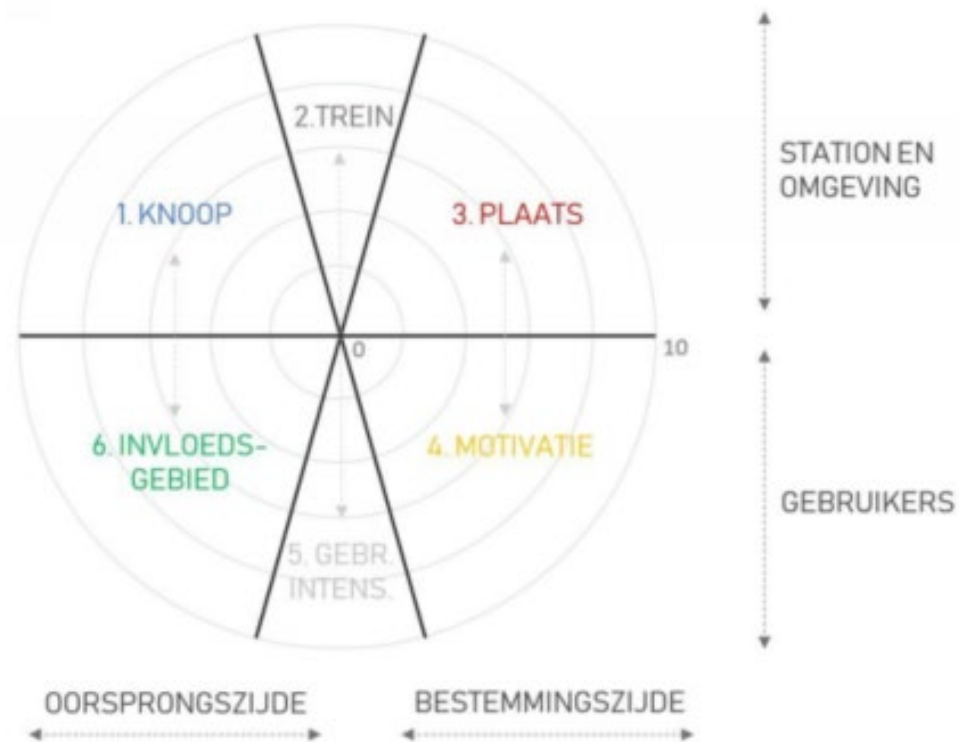




15 RAPPORT STATIONSPROFIELEN

In het kader van een doctoraatstudie van Freke Caset werden knoopplaatsanalyses uitgevoerd voor treinstations. Parallel met het Kernenkompas werden verscheidene indicatoren ten opzichte van elkaar afgewogen. Hiervoor werden verscheidene stations en stationsomgevingen geïnventariseerd en gequoteerd en werd er gekeken naar zowel gebruikers aan de oorsprongszijde als bestemmingszijde. Hieruit kwamen zes aspecten voort: knoop, trein, plaats, motivatie, gebruikintensiteit en invloedsgebied.

De 22 stations en stopplaatsen binnen het gebied van Regionet werden gebruikt als één van de testcases voor de analyse. Het uiteindelijke resultaat van de studie is terug te vinden op de website: <https://railacc.ugent.be/About>



16 STRATEGISCH PROJECT VAN DE GETE-STREEK

Het strategisch project Getestreek is een gebiedsprogramma voor de gemeenten Geetbets, Zoutleeuw, Linter, Landen, Tienen en Hoegaarden. De gemeenten trachten hiermee een leefbare invulling te geven aan de regio. De regio wordt gekenmerkt door aaneengesloten landschappen en valleigebieden, grootschalige landbouwstructuur en kwaliteitsvolle natuurgebieden. De streek wil met het project ruimtelijke en klimatologische vraagstukken counteren door een gemeenschappelijke en gebiedsgerichte aanpak. Met behulp van verschillende projecten wordt getracht de kwaliteit van de open ruimte en dorps- en stadskernen te versterken. Daarvoor worden zes transities geformuleerd.

1. Een klimaatrobuust waterlandschap
2. Levenskrachtige dorpen
3. Een hecht dorpsnetwerk
4. Een integrale fietscultuur
5. Een onverGETElijke beleving
6. De productieve streek van morgen

De gemeenten herkennen een grote potentie om zijn inwoners en bezoekers aan te zetten tot fietsgebruik. De bestaande fietsverbindingen bieden aanknopingspunten, maar het programma duidt ook op de aanwezigheid van missing links. De IJzeren weg zal als ruggengraat dienen van het toekomstige fietsnetwerk. Om de missing links van het netwerk aan te pakken, zullen enkele huidige bovenlokaal functionele fietsroutes geoptimaliseerd of verschoven moeten worden. Zo worden de dorpen verbonden aan de IJzerenweg en elkaar. In de dorpen wordt er gewerkt naar mobiliteitsknopen of hubs. Mobipunten moeten een kwalitatief ontwikkeld en met elkaar verbonden worden. Zo kunnen zij op hun beurt de kernen met elkaar verbinden. De gemeenten zullen de zes transities projectgewijs aanpakken.

17 GOOD MOVE BRUSSELS

Brussel mobiliteit, 2020

Vanuit het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling werden de mobiliteitsvraagstukken verbonden met de strategische ontwikkelingen van het Brusselse stedelijke gebied. Net als andere gebieden in België hebben de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veranderende behoeften en mobiliteitsgewoonten. Het streven en ontwikkelen naar een multipolaire metropool waar het degelijk gebruik van ruimte en de functies de stad kunnen bevorderen. Dit door het creëren van buurten waar de levenskwaliteit van inwoners centraal staat.

Deze perspectiefverschuiving naar de wijk moet een antwoord bieden aan complexe problemen, uitdagingen en kansen voor de gewestelijke mobiliteit. Good Move zet daarom in op een open en participatief ontwikkelingsproces. De aanpak is gebaseerd op vier beginselen:

- **Transparantie:** openlijk werken en alle resultaten en verslagen openbaar maken zodat iedereen de voortgang kan volgen;
- **Transversaliteit:** ruimte creëren voor uitwisseling tussen een grote verscheidenheid van publieke en private actoren om een dynamiek van dialoog en synergie tot stand te brengen, waarbij het collectieve belang gewaarborgd blijft;
- **Co-constructie:** door middel van dialoog inhoud toevoegen aan het plan, globale richtlijnen aangeven, concrete acties bepalen;
- **Toe-eigening:** door middel van een herhaaldelijk en interactief reflectieproces ervoor zorgen dat alle stakeholders zich de concepten eigen maken. Zo kunnen er concrete verbintenissen aangegaan worden voor een breed gedragen plan.

Na het opbouwen van een city vision ondervond Brussel Mobiliteit acht stedelijke uitdagingen waaraan het mobiliteitsbeleid moet tegemoetkomen: Gewestelijke ontwikkeling, verminderen van de milieu-impact door mobiliteit, uitbouwen mobiliteitsaanbod, mobiliteitsbehoeften en levenskwaliteit verzoenen, promoten van een goede gezondheid, mobiliteit ten gunste van sociaaleconomische ontwikkeling, verbeteren van veilige mobiliteit en het optimaal benutten van mobiliteitsmiddelen.

De visie stelde met andere woorden een kwalitatieve buurtstad voor waar een mobility vision opgebouwd wordt die afgestemd is op de wijk. De visie houdt rekening met diverse hedendaagse gedrags- en technologische trends. Vandaaruit werden dan weer nieuwe mobiliteitsconcepten op een voluntaristische en prospectieve richting uitgewerkt.

De mobility vision stelt een mobiliteitssysteem voor dat steunt op de verbetering van de leefomgeving en veiligheid van de bewoners door een samenhangend net van wijken te creëren. Binnen deze buurten worden autoluwe gehelen ontwikkeld, worden structurerende lijnen verder versterkt en worden de verkeersstromen meer beheerst. Dit mobiliteitssysteem wordt afgestemd op de behoeften van de gebruiker, die voor elke verplaatsing de meest geschikte modus moet kiezen. Dit alles gebeurt binnen een transparant openbaar bestuur. Alles tezamen worden volgende zes ambities nagestreefd:



- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden



- Inzetten op een verminderd individueel autogebruik



- Zorgen voor een geïntegreerde dienstverlening aan de gebruiker



- Goed gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken garanderen



- De stedelijke logistiek optimaliseren



- Een voluntaristisch parkeerbeleid voeren

NO MOVE

Verkeer doorlatende wijken
Voor iedereen moeilijk bereikbaar



be good move

Tegen verkeer beschermde wijken
Voor alle modi bereikbaar



De beheersing van de verkeersstromen wordt uitgewerkt door mobility as a service meer kracht bij te zetten. Om dit te bekomen worden de vervoersnetwerken beter gestructureerd en doeltreffend ingezet. Uiteindelijk definieert het plan het gewestelijk netwerk drie net niveaus. Voor de interactie tussen deze systemen wordt het STOP-principe centraal geplaatst.

- plus (belangrijkste grootstedelijke assen),
- comfort (verbindingsassen ter vervolledigen van de maaswijdte)
- wijk (rustige verblijfsbuurten met beperkte lokale toegang).

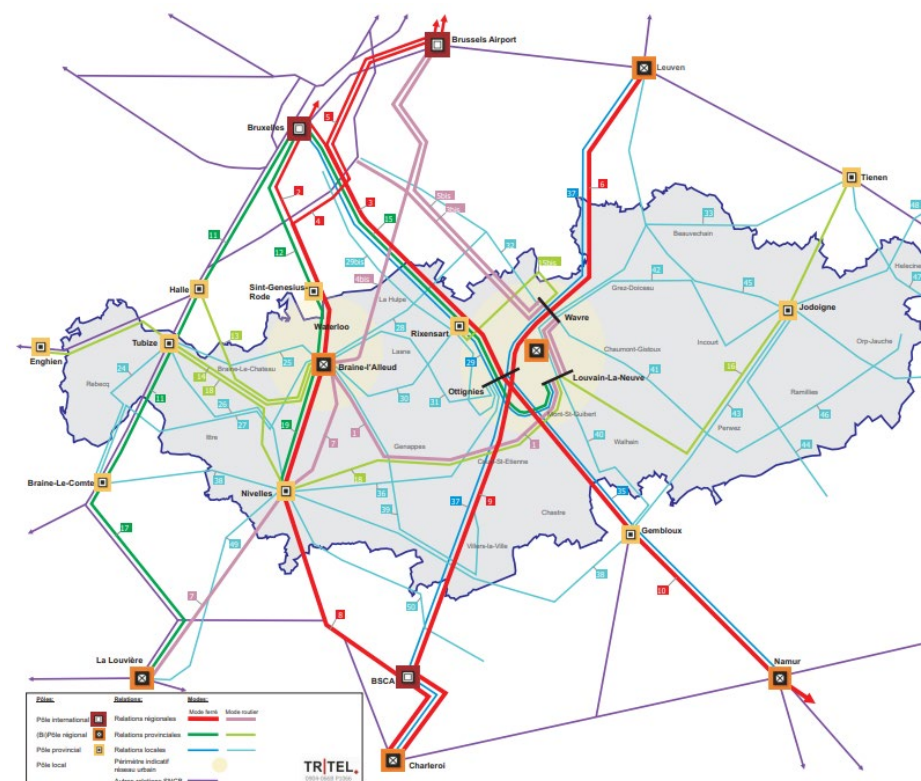
18 PLAN PROVINCIAL DE MOBILITÉ DU BRABANT WALLON

Provincie Waals Brabant, 2011

De provincie Waals-Brabant stelde in 2011 zijn mobiliteitsplan voor. Het plan stelde enkele strategische richtingen op voor de provincie met betrekking tot mobiliteit. Dit gebeurde voor een tijdshorizon tot 2030. De provincie heeft door zijn economische en stedelijke groei een grote stijging in het aantal gemotoriseerde verplaatsingen. Dit is het gevolg van de sterk verdeelde woon- en economische activiteiten. Een proactieve benadering, in het voordeel van collectief verkeer, moet deze trend afzwakken. Het creëren van een bewustzijn bij alle inwoners en beleidsmakers zal daar een prominent deel van uitmaken.

Op basis van drie strategische lijnen werden verschillende acties opgesteld. Ten eerste werd een logica ontwikkeld waarbinnen de transportsystemen werden opgebouwd. Deze logica houdt een duidelijke gebiedsontwikkeling in waarbinnen naar de verdichting van attractiepolen wordt gezocht. Het plan geeft stralen aan waarbinnen verdichting rondom een kern mogelijk is. De logica houdt eveneens rekening met beschikbare gronden voor wonen en bedrijventerreinen. Ten tweede wordt een optimaal openbaar vervoersnetwerk uitgedacht om te dienen als alternatief voor de wagen. Het plan doet daarbij aanbevelingen voor multimodale oplossingen tussen verschillende vervoersmiddelen. De derde lijn met acties is gebaseerd op communicatie en mobiliteitsbeleid. Hiermee wordt er gericht op gedragsveranderingen bij burgers en moeten besturen de middelen krijgen het proactief beleid uit te dragen. Een overzicht van de specifieke acties is terug te vinden in het mobiliteitsplan.

Op basis van de ruimtelijke en mobiliteitslogica werd voor de regio een nieuw OV-net uitgetekend. Dit gaat gecombineerd met voorstellen voor enkele prioritaire regionale projecten.



19 ITS-ACTIEPLAN 2030

Departement MOW, 2019

Om huidige en toekomstige problemen te tackelen zal Vlaanderen zich meer en meer moeten inzetten op nieuwe vormen van infrastructuur en technologie. Intelligent Transportation Systems (of ITS) is de verzamelterm voor mobiliteitstechnologie. Het internet der dingen geeft het individu de mogelijkheid om zijn informatie te personaliseren. Het biedt de overheid en bedrijven de mogelijkheid om te sturen in de besluitvorming en het gedrag van de individu en het optimaliseren van het vervoersbeheer. Beiden kunnen met mobiliteitstechnologieën beter tegen elkaar afgewogen worden. Het biedt de burger een zekere levenskwaliteit die mobiliteit ook koppelt met andere maatschappelijke domein zoals gezondheid, voeding, veiligheid, enzovoort. MOW wil met daarom “in nauwe samenwerking met de academische wereld, onderzoekinstellingen en de ITS industrie, het uitvoeren en bevorderen van onderwijs, onderzoek & ontwikkeling en implementatie en het wettelijke kader vaststellen om de invoering en uitrol van informatie- en communicatietechnologie te vergemakkelijken, zodat alle leden van de samenleving veiliger, efficiënter, milieuvriendelijker en met een hogere kwaliteit kunnen reizen of goederen vervoeren”.

Om de ITS-markt beter te begeleiden en ondersteunen zal Vlaanderen zich focussen op zes pijlers.

1. Multimodaal verkeersmanagement 3.0: Vlaanderen en bedrijven verzamelen actief mobiliteitsdata. Deze data kan aangewend worden om verkeersstromen te beheersen of managen. Daartoe dient deze data op zijn beurt gemanaged te worden.
2. CCAM (Connected Cooperative Automated Mobility): autofabrikanten automatiseren het rijproces. Wagens rijden automatisch maar communiceren ook met elkaar en hun omgeving (communicatiesystemen en parkeersystemen).
3. MaaS (Mobility as a Service - Mobiliteit als een Service): net als in andere sectoren is er een verschuiving van eigendom naar delen. Dit biedt de mogelijkheid om mobiliteit als een dienst te zien, die lacunes in de verplaatsingsmogelijkheden van mensen op lost.
4. Dynamisch rekeningrijden met slimme diensten: kilometerheffing van zware voertuigen biedt naast sturing ook de mogelijkheid op verkeersbeheer en veiligheid.
5. PI (Physical Internet - Fysiek Internet): fysiek internet beheerst de goederenvervoersstromen. Het biedt de sector mogelijkheden om hun producten efficiënt te verplaatsen door bijvoorbeeld lage gemiddelde beladingsgraden weg te werken.
6. Slimme onderhouds- en activabeheersystemen: Smartphones en communicatiemiddelen in het voertuig moeten fabrikanten, pechverhelpers of vlootbeheerders de mogelijkheid bieden de wagenvloot te verbeteren. Dit door het snel verzamelen en rapporteren van problemen op de weg of de wagen.



Het actieplan bouwt voor elk van deze zes strategische clusters een roadmap aan. Daarbij duidt het op maatregelen en acties die nu genomen worden en zullen genomen worden. Daarbij schetst het een beeld van het huidige wettelijk kader, mogelijke pilotprojecten en een verdere uitrol van de cluster.

20 OVERIGE STUDIES

Volgende studies zijn eveneens van belang. Zij worden hieronder nominatief genoemd.

Internationaal

- De Lage Landen 2020-2100 toekomstverkenning
- TEN-netwerk
- European Whitepaper 2011: Roadmap to a single European Transport Area - towards a competitive and resource efficient transport system

Gewestelijk

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – Visienota Ruimte Vlaams-Brabant – Nota Ruimte. Visie voor het provinciaal ruimtelijk beleid – Klimaatstudie: Vlaams-Brabant klimaatneutraal in 2040 – Ministerieel besluit fietsnelwegen – Mobipunten - beleidsvisie en implementatiekader – Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten – De logistieke kaart – Vastelling op Vlaams niveau van een nieuwe wegencategorisering – Robuust Wegennetwerk Vlaanderen (Toelichting MOW) – GEN Brussel – Visie 2050 - een lange termijnstrategie voor Vlaanderen – Vlaams fietsbeleidsplan – Vlaamse spoorstrategie – Visie 2020 De Lijn – Vlaams Pendelplan – Carpoolparkings Vlaanderen – Ontwerp vrachtroutenetwerk (in combinatie met onderzoek km-heffing en tellingen) – Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen – Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten | <ul style="list-style-type: none"> – Masterplan binnenvaart 2020 – Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030 – Vlaams luchtbeleidsplan 2030 – Vlaams verkeersveiligheidsplan – Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen – Vooruitzichten van de transportvraag in Vlaanderen – Substitueerbaarheid van autoverplaatsingen: een onderzoek naar drempels voor modale verschuivingen – Analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen – Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen – Doorlichting Vlaams hoofdwegennet met betrekking tot potentiële Quick Wins op het vlak van doorstroming – Strategisch plan ITS 2030 – extended Gateways – Strategische Visie 2040 van de luchthaven (Brussels Airport) – Plan de mobilité du Brabant Wallon – Mobilidata |
|--|---|

Regionaal

- Doorstromingsstudie N3, Leuven – Tienen
- Doorstromingsstudie N3 Leuven - Tervuren
- Doorstromingsstudie N2, Leuven - Brussel
- Doorstormingsstudie N2, Leuven - Diest
- Doorstromingsstudie Singel R23 Leuven
- Microsimulatie R23
- Herinrichtingsdossier N26, Leuven - Mechelen tussen Herent en Leuven
- Herinrichtingsstudie N19 Leuven - Aarschot (Rotselaar)
- Herinrichtingsstudie N229 (Rotselaar)
- Fietspadendossier N26, Leuven - Mechelen, Kampenhout - Herent
- Fietspadendossier N253
- Studie ondertunneling Heverlee Station
- Masterplannen en (P)RUP stationsomgeving Haacht, Tienen, Diest, Aarschot
- Conceptontwerp inpassing HOV-infrastructuur in R23
- Dossier Vuntcomplex Leuven
- Studie “Kop van Kessel-Lo”
- Ruimtelijke inpassing HOV in Garageboulevard N2
- Ruimtelijke inpassing HOV in doortocht Kortenberg N2
- Ruimtelijke inpassing HOV in doortocht Bertem N3a
- Ruimtelijke inpassing HOV in doortocht Vossem N3a
- Startnota "OV-bediening van Gasthuisberg en Imec/Wetenschapspark Arenberg via een aangepast Ringtracé+
- Studie Autonome Shuttle Leuven
- Streefbeeldstudie N3 Leuven-Tienen
- Kentekenonderzoek Tienen (2014)
- plan-MER ontsluiting Haspengouw-E40
- Ruilverkaveling Willebringen
- PAD Herman-Debroux (E411)
- E40 Parkway Project
- Structuurvisie Zoniënwoud
- Strategisch project Horizon+
- Strategisch project De Merode
- Strategisch project Demer en Laak, een vallei in stroomversnelling
- Strategisch project Health Sciences Campus Gasthuisberg
- Pilotproject leerlingenvervoer voor het Bijzonder Onderwijs
- Afbakening regionaal stedelijk gebied Leuven
- Afbakening kleinstedelijk gebied Tienen
- Onderzoek nieuwe locatie regionaal ziekenhuis Tienen
- ontwikkeling site Leuven-Noord / Vuntcomplex
- ontwikkeling bedrijventzone Hambos - aanleg nieuwe ontsluitingsweg naar N26
- Brownfielddossier Marie Thumas te Leuven
- OV - nota VVR Leuven
- herinrichtingsdossier N223 - aanleg fietspaden
- fietspaddossier N174-287
- herinrichtingsdossier Ring Aarschot - deel Terheidelaan
- herinrichtingsdossier omleiding Herent



COLOFON

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO LEUVEN

BIJLAGE BELEIDSCONTEXT

KLANT

Departement MOW

AUTEUR

Valère Ceysens

PROJECTNUMMER

BE0119000349

DATUM

13 januari 2021

Arcadis Belgium nv

Corda 1

Kempische Steenweg 311/2.07

3500 Hasselt

België

02 505 75 00

www.arcadis.com