

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN - BELEIDSKADERS

DEPARTEMENT MOW



THV Regiopact

Penhouder THV Regiopact
Arcadis Belgium nv
Markiesstraat 1
1000 Brussel
02 505 75 00

Contactpersoon

VALÈRE CEYSSENS

Procesbegeleider

M 0032 476 96 18 90

E valere.ceyssens@arcadis.com



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	PROCES	5
3	BELEID / DOELSTELLINGEN OP HOGER BELEIDSNIVEAU	6
4	VERVOERREGIO LEUVEN	10
4.1	Strategische doelstellingen (SD VRL)	10
4.1.1	Strategische Doelstelling VRL 1	13
4.1.2	Strategische Doelstelling VRL 2	14
4.1.3	Strategische Doelstelling VRL 3	14
4.1.4	Strategische Doelstelling VRL 4	15
4.2	Operationele Doelstellingen (OD VRL)	16
4.2.1	Operationele Doelstellingen voor SD VRL 1	17
4.2.2	Operationele Doelstellingen voor SD VRL 2	20
4.2.3	Operationele Doelstellingen voor SD VRL 3	24
4.2.4	Operationele Doelstellingen voor SD VRL 4	26



1 INLEIDING

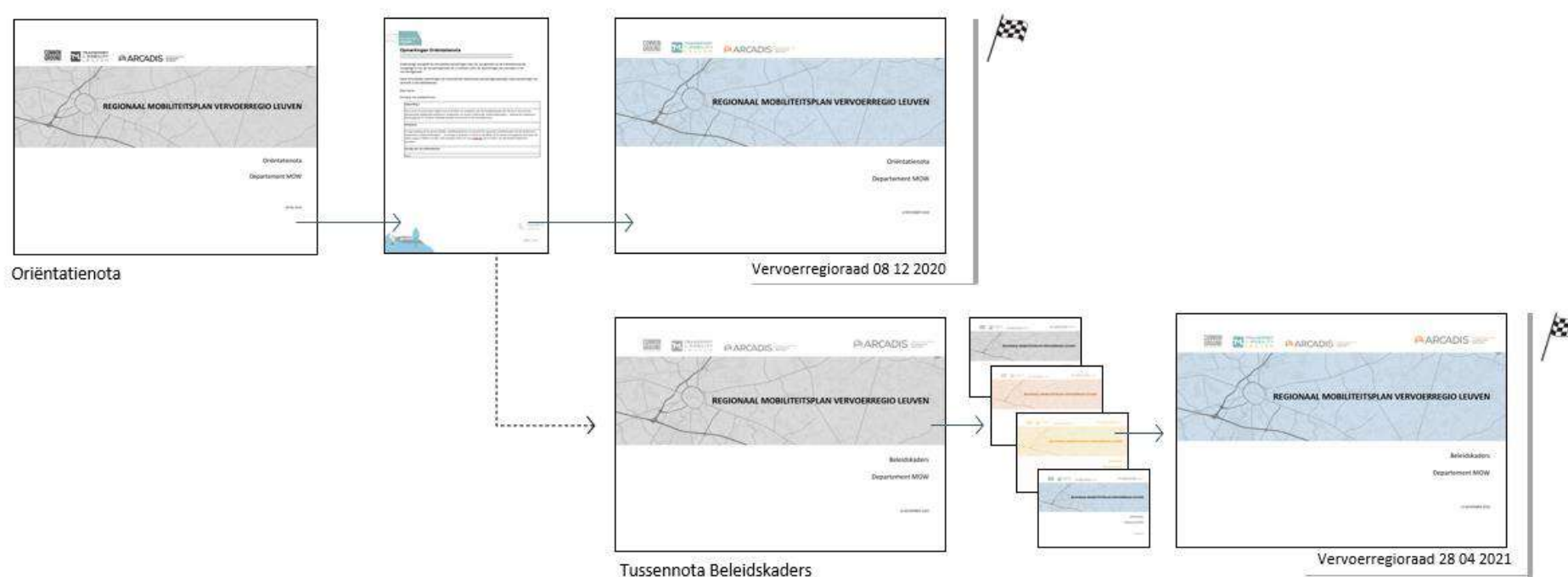
De nota beleidskaders beschrijft, vertrekkend van de missie en ambities van de Vervoerregio Leuven, de operationele doelstellingen die de vervoerregio Leuven zich oplegt.

Een klimaatneutrale en zelfvoorzienende regio worden tegen 2040 houdt in dat de inspanningen die in de vervoerregio zullen moeten geleverd worden breed en maatschappelijk gedragen moeten zijn. De taakstelling om een modal shift 60/40 te halen in de vervoerregio lijkt haalbaar maar het zal op vele vlakken volgehouden inspanningen vergen. We zijn ervan overtuigd dat de vervoerregio over troeven beschikt die het mogelijk maken om een meer ambitieuze modal shift te bereiken en de vervoerregio nog beter wapenen om de mobiliteitsuitdagingen aan te gaan.



2 PROCES

De tussennota Beleidskaders bevindt zich in het proces van het regionaal mobiliteitsplan tussen de oriëntatienota en de synthesesnota met het duurzaam mobiliteitsscenario. De bedoeling van de beleidskaders is om richting te geven aan de ambities, een kompas te vormen voor de richting die de vervoerregio wil bewandelen op weg naar het duurzaam beleidsscenario.



De tussennota Beleidskaders komt tot stand via de analyse van de bestaande hogere beleidskaders (Europa, België en Vlaanderen) en de doorvertaling van de strategische doelstellingen tot op het niveau van de Vervoerregio Leuven.

De tussennota Beleidskaders komt tot stand via overleg met het Departement MOW (opdrachtgever), de Vlaamse beleidsinstanties (De Lijn, AWV, De Vlaamse Waterweg en De Werkvennootschap), de gemeenten en de provincie Vlaams-Brabant (werkbank en bilateraal overleg) en wordt door de vervoerregioraad goedgekeurd.



3 BELEID / DOELSTELLINGEN OP HOGER BELEIDSNIVEAU

Mondiaal en Europees zijn de maatschappelijke signalen over de klimaatveranderingen opgepikt en omgezet in beleidsvisies. **Europa** heeft een strategische langetermijnvisie opgemaakt die streeft naar een klimaatneutrale maatschappij. Klimaatneutraliteit en mobiliteitstransitie zijn sterk met elkaar verbonden. Europa heeft in haar visie “a Clean Planet for All” 7 strategische bouwstenen (SB) afgelijnd¹ waaronder 2 die sterk betrokken zijn op mobiliteit, met name:

- SB3 Omarmen van schone, veilige en geconnecteerde mobiliteit
 - o voertuigen met geen of weinig uitstoot met een efficiënte alternatieve aandrijving
 - o organisatie van het mobiliteitssysteem o.b.v. digitalisering, gegevensuitwisseling en interoperabele normen zoals slim verkeersbeheer en geautomatiseerde mobiliteit,
 - o verbetering van de regionale infrastructuur en ruimtelijke ordening ☑ slimme steden en stedelijke gebieden worden centra voor mobiliteitsinnovatie,
 - o sleutelementen voor de stedelijke mobiliteit: stadsplanning, veilige fiets- en wandelpaden, schoon openbaar vervoer, mobiliteit als een dienst (diensten voor het delen van auto's of fietsen),
 - o aanpassingen door individuen en bedrijven (telewerk),
 - o Infrastructuur – voltooiing van TEN-T voor 2030.
- SB5 Een adequate slimme netwerkinfrastructuur en onderlinge verbindingen ontwikkelen
 - o Slimme, adequate infrastructuur die interconnectie en sectorale integratie in heel Europa garandeert
 - o De voltooiing van TEN-T voor 2030
 - ter ondersteuning van de digitalisering en verdere integratie van relevante sectoren, incl. slimme elektriciteit, gegevens- en/of informatienetwerken en waterstofpijpleidingen (energienetwerken),
 - een versnelde infrastructuurontwikkeling en grotere synergiën tussen vervoer- en energiesystemen, zoals slimme oplaad- en tankstations die grensoverschrijdende diensten mogelijk maakt (vervoersnetwerken).

¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en



De mobiliteitstransitie stoelt voor een groot deel op de groei van het aandeel fietsverplaatsingen en is vormgegeven in de Europese fietsstrategie “EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030”. Enkele strategische objectieven zijn:

- Fietsen moet een evenwaardige partner zijn in het mobiliteitssysteem
- De groei van het fietsgebruik moet in de EU met gemiddeld 50% stijgen tussen 2020-2030
- Halveren van het aantal ongevallen met een dodelijk slachtoffer of zwaargewonden tussen 2020-2030 (in gefietste km)
- Verhogen van EU fietsinvestering naar €3 miljard tussen 2021-2027 en €6 miljard tussen 2028-2034.

België en Vlaanderen hebben op hun beurt invulling gegeven aan de strategische langetermijnvisie van Europa door een vertaling naar de nationale en gewestelijke context te maken. De Vlaamse Regering beschrijft in haar “visie 2050”² een Vlaanderen

- dat sociaal, open, veerkrachtig en internationaal is,
- dat welvaart en welzijn creëert op een innovatieve en duurzame manier,
- waarin iedereen meetelt.

Om dit bereiken heeft de Vlaamse Regering 7 transitieprioriteiten uitgewerkt die de noodzakelijke veranderingen sneller moeten helpen realiseren, waaronder de “transitie mobiliteit”. Hierbij steunt men op 5 pijlers:

1. Slimme, robuuste, veilige en milieuvriendelijke vervoernetwerken
2. Multimodaal geïntegreerd vervoersysteem
3. Verleiden en motiveren tot gedragsverandering
4. Innoveren om nog effectiever te zijn
5. Meer bereiken door samen te werken.

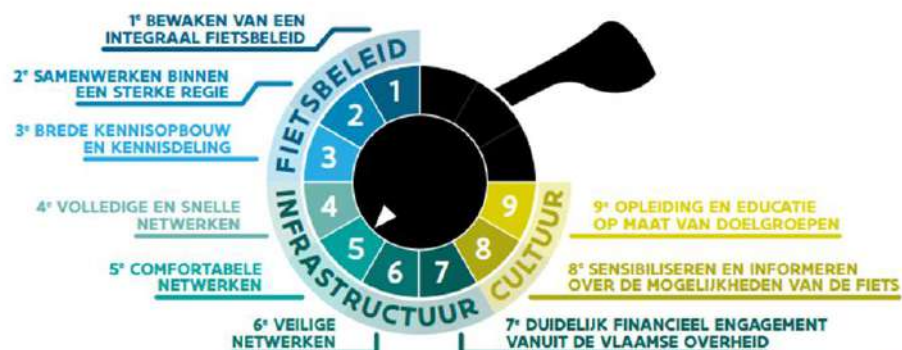
² <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/visie-2050>



Het departement MOW heeft in de beleidsnota 2019 – 2024³ een aanpak neergeschreven die op 8 strategische doelstellingen (SD) is gebaseerd:

- SD1: Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken
- SD2: Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer
- SD3: Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten
- SD4: Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem
- SD5: Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur
- SD6: Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur
- SD7: Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk
- SD8: Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

Het fietsbeleidsplan Vlaanderen (2016) is geïntegreerd in de beleidsnota MOW en vindt zijn doorvertaling in de verschillende strategische doelstellingen.



³ <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-mobiliteit-en-openbare-werken>



Om de strategische doelstellingen uit de beleidsnota inhoudelijk te voeden op vlak van technologie zal Vlaanderen zich op zes pijlers focussen om de ITS markt beter te begeleiden en te ondersteunen.

1. Multimodaal verkeersmanagement 3.0: Vlaanderen en bedrijven verzamelen actief mobiliteitsdata. Deze data kunnen 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 biedt voor elk van deze zes strategische clusters een roadmap aan. Daarbij beschrijft het maatregelen en acties die nu genomen worden en zullen genomen worden en schetst het een beeld van het huidige wettelijk kader, mogelijke pilootprojecten en een verdere uitrol van de cluster. Bij het uitwerken van de strategische doelstellingen voor de vervoerregio is er aandacht voor innovatieve technieken en oplossingen.

Overkoepelend is Vlaanderen bezig met de ontwikkeling van een Vlaamse mobiliteitsvisie 2040⁴. Deze zal door MOW gebruikt worden als leidraad voor de mobiliteitsbeslissingen van vandaag en de komende 20 jaar. De ambities die in de mobiliteitsvisie naar voor worden geschoven zijn mede gebruikt om de strategische doelstellingen in te kleuren.

- Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2040
- Geen CO2 uitstoot van vervoer tegen 2040
- Er is geen tijdverlies meer in het verkeer in 2040
- Consumptie van niet-hernieuwbare materialen voor mobiliteit halveert tegen 2040⁵

In de ambities van de Vlaamse mobiliteitsvisie wordt de klemtoon gelegd op het realiseren van een geïntegreerd, toekomstbestendig en gekoppeld verkeersnetwerk dat stoelt op innovatieve technieken en het resultaat is van een geïntegreerde visie en aanpak waarbij data een centrale rol speelt.

⁴ Versie d.d. 20 november 2020, De Vlaamse mobiliteitsvisie dient nog gevalideerd te worden door kabinet minister Lydia Peeters, Ronde Tafels en stakeholderveld

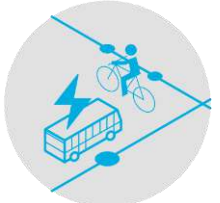
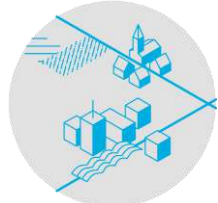



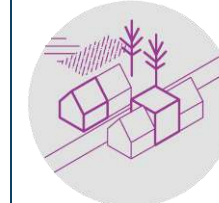


⁵ Focus in deze ambitie ligt op het inzetten op deelsystemen en het gebruik van hernieuwbare grondstoffen bij de aanleg van infrastructuur



4 VERVOERREGIO LEUVEN

4.1 Strategische doelstellingen (SD VRL)

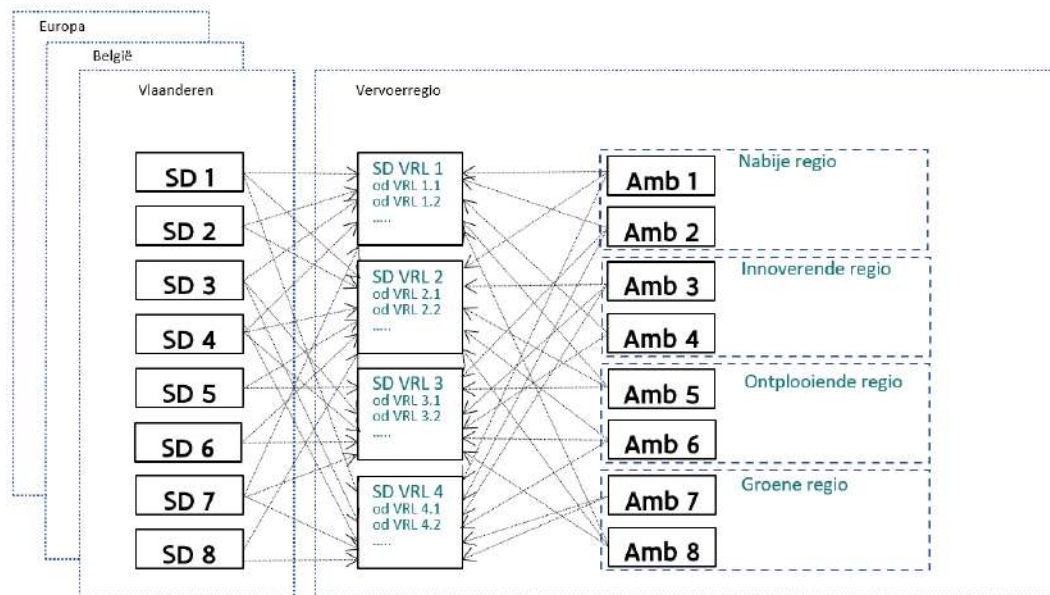
Samen met de klankbordgroep (02 02 2020) is gezocht naar een aantal ambities op de vervoerregio van toepassing kunnen zijn. De suggesties die door de klankbordgroep zijn geopperd, zijn uitgewerkt en gebundeld in 1 missie en 4 thema's met voor elk thema 2 ambities. De ambities werden in de oriëntatienota opgenomen (goedkeuring VVR 8 december 2020).

Zelfvoorzienende en klimaatneutrale regio							
Nabije regio		Innoverende regio		Ontplooiende regio		Groene regio	
Bereikbaar	Verbonden	Game changer	Slim	Gelijkheid	Veelzijdig	Duurzaam	Bewegen
							

De missie en de ambities geven de richting aan langs waar de doelstellingen, die voor de vervoerregio worden opgesteld, kunnen worden bereikt. Het is bijvoorbeeld duidelijk dat voor de klankbordgroep het sociaal maatschappelijk aspect van mobiliteit belangrijk is, wat geresulteerd heeft in het thema van “ontplooiende regio” met haar onderliggende doelstellingen. De thema's en de respectievelijke ambities kunnen als het ware als tendensen beschouwd worden die sturing geven aan de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. De missie, thema's en ambities zijn op die manier onlosmakelijk verbonden met de strategische doelstellingen voor de Vervoerregio.



Om tot de strategische doelstellingen van de Vervoerregio te komen, wordt een doorvertaling de doelstellingen van het hogere beleidskader (Europa, België, Vlaams Gewest) gemaakt.

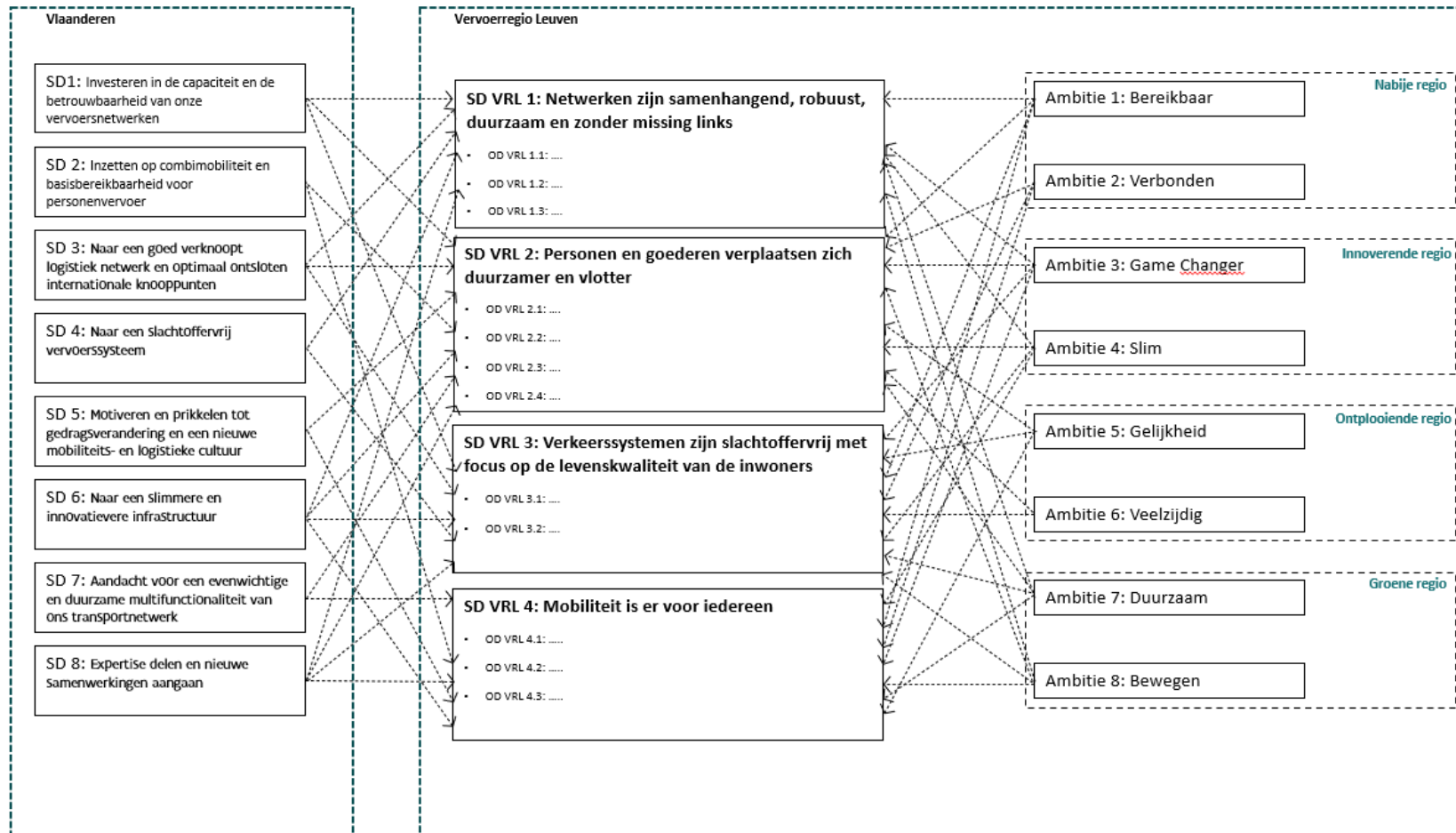


Op die manier worden een aantal strategische doelstellingen voor de vervoerregio (SD VRL) opgesteld die connectie hebben met de strategische doelstellingen van Vlaanderen, de strategische bouwstenen van Europa en de missie en ambities van de vervoerregio. Deze strategische doelstellingen, die op hoofdlijnen beschrijven waar we met de vervoerregio naartoe willen, worden verfijnd door een aantal operationele doelstellingen (OD VRL). De operationele doelstellingen worden ingeschreven ter ondersteuning van de strategische doelstellingen. De operationele doelstellingen beschrijven de inspanningen die moeten geleverd worden of specifieke situatie die we willen bereiken.

Het geheel van missie, ambities en doelstellingen onderbouwt en geeft richting en invulling aan het mobiliteitsbeleid dat in de vervoerregio Leuven zal uitgerold worden. De doorvertaling van de strategische doelstellingen van Vlaanderen, de strategische bouwstenen van Europa en de missie en ambities van de vervoerregio naar strategische doelstellingen voor de vervoerregio a.d.h.v. 4 begrippen:

1. Netwerken (infrastructuur)
2. Gebruik (van de netwerken)
3. Effecten (van het gebruik van de netwerken)
4. Toekomstbestendigheid (i.f.v. trends en toekomstige ontwikkelingen)





4.1.1 Strategische Doelstelling VRL 1

Netwerken zijn samenhangend, robuust, duurzaam en zonder missing links

De netwerken voor de verschillende modi worden maximaal op elkaar afgestemd. Hoppinpunten zijn belangrijk om de afstemming tussen enerzijds de verkeersnetwerken onderling en de ruimtelijke ontwikkelingen anderzijds te realiseren. De dienstverlening in de Hoppinpunten focust zich het aanbieden van duurzame modi en faciliteert combimobiliteit.

De ruimtelijke visie om steden en kernen te versterken in systemen van hoogwaardige vervoercorridors, vormt een uitdaging voor onze verkeersnetwerken. Zowel de bestaande en zeker de nieuw aan te leggen onderdelen van de verkeersnetwerken moeten de toekomstige ruimtelijke en verkeerskundige uitdagingen kunnen opvangen, zijn robuust en vullen elkaar aan.

Nieuwe verkeerssystemen zullen geïntroduceerd worden en onderdeel gaan uitmaken van het verkeersnetwerk. We staan in de vervoerregio open voor een maximale inpassing van deze nieuwe verplaatsingssystemen in het gehele mobiliteitsnetwerk.

De verhardingsgraad in Vlaanderen is reeds hoog. De verkeersinfrastructuur heeft een groot aandeel in de totale verharde oppervlakte. Het is de uitdaging om de infrastructuur beter en duurzamer te benutten.

Versnipperde natuurgebieden wordt met elkaar verbonden zodat de impact van verkeersbarrières op fauna en flora sterk gemilderd wordt.



4.1.2 Strategische Doelstelling VRL 2

Personen en goederen verplaatsen zich duurzamer en vlotter

Verplaatsingen gebeuren nog hoofdzakelijk met de wagen met als gevolg dat verschillende delen van het wegennet verzadigd is waardoor men dikwijls lang en meer stilstaat. Onze verplaatsingswijze en deze van de goederen dient drastische te wijzigen, willen we een antwoord bieden op de milieu- en maatschappelijke uitdagingen.

Combimobiliteit wordt een deel van het antwoord en moet toelaten vlottere verplaatsingen te organiseren en tegelijk een antwoord te geven op de milieu-impact van de individuele wagenverplaatsing. Voor goederentransport zal synchromodaliteit een bijdrage leveren aan een vlotter verkeerssysteem en een afnemende impact op het milieu. De uitvoering van een duurzaam locatiebeleid⁶ ondersteunt de shift naar duurzamere verplaatsingen van personen en goederen.

4.1.3 Strategische Doelstelling VRL 3

Verkeerssystemen zijn slachtoffervrij met focus op de levenskwaliteit van de inwoners

Gevaarlijke verkeerssituaties worden weggewerkt en verkeersinfrastructuur wordt ontworpen en aangelegd i.f.v. toekomstige noden met prioritaire aandacht voor de actieve modi. Bestaande inzichten en nieuwe technologieën zullen ingezet worden zodat verkeersongevallen met ernstige lichamelijke of dodelijke slachtoffers tot gevolg maximaal kunnen vermeden worden.

De verspreide bebouwing, lintbebouwing en onoordeelkundig ingeplante bedrijventerreinen in Vlaanderen leiden tot verkeer op plaatsen waar we dit niet willen. Inwoners worden nog te veel blootgesteld aan te veel fijn stof, NOx of geluid. Door het uitvoeren van een doordacht locatiebeleid⁷, het inzetten van aangepaste verplaatsingsmodi voor personen en goederen en transportroutes duidelijk af te bakenen wordt de levenskwaliteit van de inwoners verbeterd. De effecten van het verkeerssysteem mogen het draagvlak van de omgeving niet overschrijden.

⁶ Het uitwerken van een duurzaam locatiebeleid en het bijhorende instrumentarium om het locatiebeleid te realiseren is de verantwoordelijkheid van Departement Omgeving en de provincie Vlaams-Brabant.

⁷ Idem als vorige



4.1.4 Strategische Doelstelling VRL 4

Mobiliteit is er voor iedereen

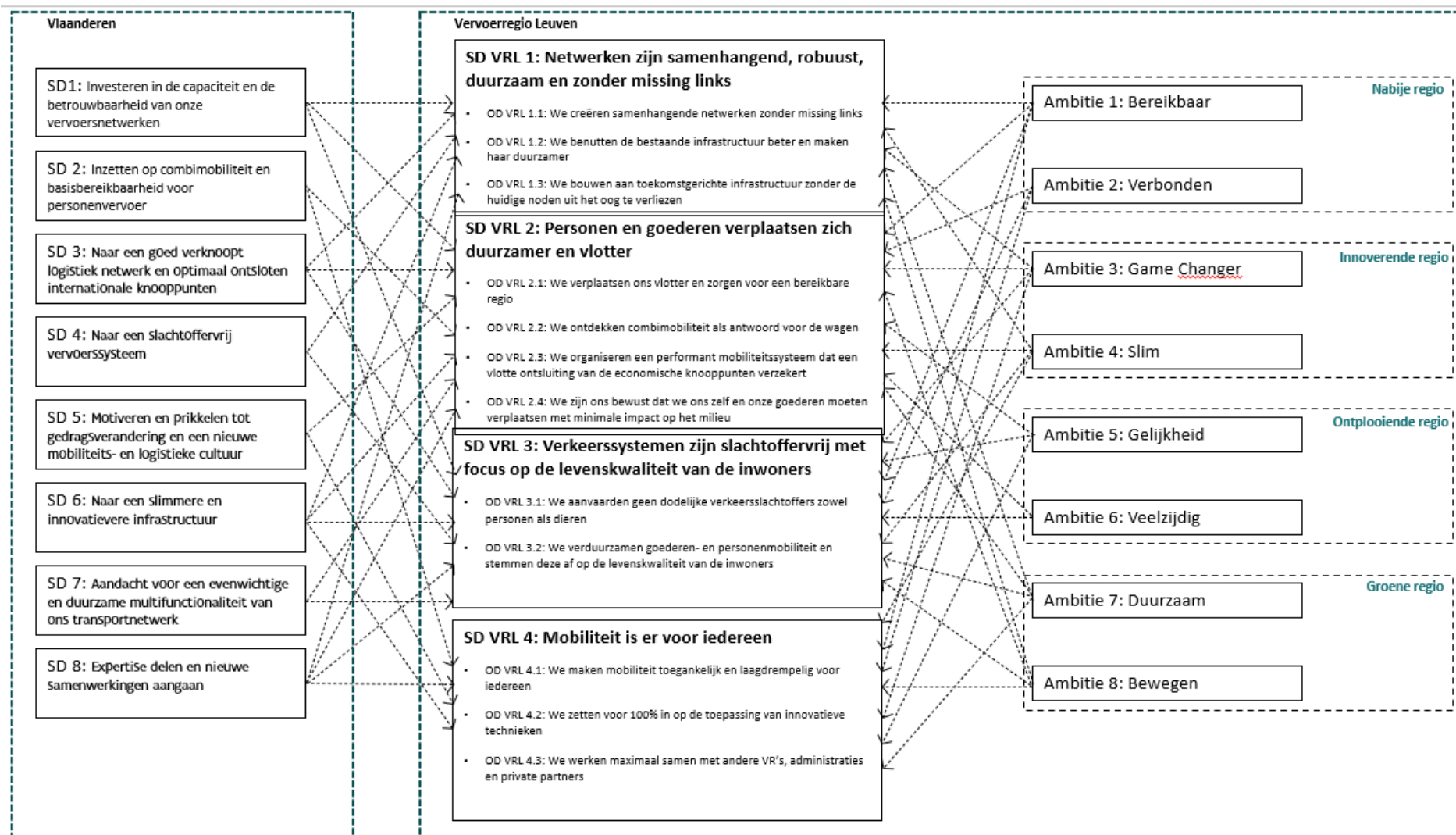
Vervoersarmoede is een sterke trigger voor sociale en economische uitsluiting. Het mobiliteitsaanbod wordt afgestemd op de verschillende gebruikersgroepen waarbij een maximale (fysieke, financiële en intellectuele) toegankelijkheid van de mobiliteitssystemen nagestreefd wordt. Wil men personen met een beperking (fysieke, financiële en/of intellectuele) betrekken in het maatschappelijke leven, moet ervoor gezorgd worden dat mobiliteit met de nodige ondersteuning mogelijk is. Dit is en blijft immers een noodzakelijke schakel in de hele keten van toegankelijkheid. De kostprijs van vervoer vormt meestal de eerste reden om zich minder of niet te verplaatsen.

Voor het uitwerken van maximale toegankelijkheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid en toekomstbestendige infrastructuur wordt gebruik gemaakt van sociaal innovatieve technieken.

Essentieel is dat er samenwerkingsverbanden worden opgezet tussen de verschillende beleidslagen, de academische wereld, middenveldorganisaties en private stakeholders met als doel een grotere hefboom te creëren in de strijd tegen vervoersarmoede.



4.2 Operationele Doestellingen (OD VRL)



4.2.1 Operationele Doelstellingen voor SD VRL 1

Strategische doelstelling 1: Netwerken zijn samenhangend, robuust, duurzaam en zonder missing links

4.2.1.1 OD VRL 1.1 - We creëren samenhangende netwerken zonder missing links

Het auto en vrachtnetwerk is reeds sterk aanwezig in de regio, doch onder meer omwille van het feit dat de vervoerregio Leuven een “doorvoerregio” is met veel doorgaand verkeer, zijn de hoofdstructuren niet op alle plaatsen uitgerust om het huidige verkeersvolume op een aanvaardbare manier te verwerken. De bottlenecks, zowel fysiek als naar veiligheid, op de bestaande verkeersinfrastructuur zullen worden aangepakt. Daarnaast zal een shift dienen te gebeuren naar meer duurzame verplaatsingen door o.a. het aanbieden van goede OV en fietsnetwerken.

Het kern- en aanvullend OV-netwerk ondersteunt de ruimtelijke shift naar stedelijke verdichting en sterke vervoerscorridors door het kernnet af te stemmen op de ruimtelijke ontwikkelingsvisie en de eruit resulterende verplaatsingsstromen.

Het fietsnetwerk BFF wordt versneld uitgevoerd. Met de huidige realisatiesnelheid zal tegen 2030⁸ circa 45 à 50% van het BFF gerealiseerd zijn. We verhogen de realisatiesnelheid om tegen 2030 al **65%** van het BFF⁹ gerealiseerd te hebben. Daarnaast stijgt de conformiteitsgraad van het netwerk van ca. 46% in 2019 naar **75%** in 2030 en **100%** in 2040.

De realisatie van fietsnetwerken wordt sterk gestuurd door grote rioleringsprojecten (Aquafin, Fluvius). Om een hogere efficiëntie te halen bij het realiseren van de mobiliteits- en milieudoelstelling is een permanente afstemming tussen de betrokken actoren noodzakelijk. In overleg met de het Vlaams Gewest en de provincie en afhankelijk van de beschikbare middelen vanuit de Vervoerregio wordt onderzocht in hoeverre en optimalisatie van procedures, subsidies, e.d. mogelijk is met als doel een versnelde realisatie van het fietsnetwerk te bekomen.

⁸ In 2020 is ongeveer 37% van het ingetekende BFF netwerk gerealiseerd

⁹ Het BFF-netwerk zoals dat in 2020 is gekend



Tegen 2024 is een overlegplatform opgericht waarin Fluvius en Aquafin enerzijds en MOW, de provincie en de gemeenten anderzijds, afstemming zoeken met als doel het efficiënter en liefst versneld realiseren van de mobiliteits- en milieudoelstellingen. Tegen 2025 wordt gestreefd naar een integratie van de deelsystemen met de aanpalende regio's (Brussels Gewest, VVR Vlaamse Rand, ...) en tussen stad Leuven en haar omliggende gemeenten.

De fietssnelwegen hebben een belangrijke taak in het geheel van fietsnetwerken. Het fiets-GEN (Vlaamse Rand) wordt gerealiseerd tegen 2025. Tegen 2030 is 80% van het voorziene¹⁰ fietssnelwegennetwerk gerealiseerd. Tegen 2035 is 100% gerealiseerd.

4.2.1.2 OD VRL 1.2 - We benutten de bestaande infrastructuur beter en maken haar duurzamer

Eerder dan op zoek te gaan naar nieuwe harde¹¹ verkeersinfrastructuur wordt nagegaan hoe de bestaande infrastructuur beter kan benut worden. Intelligente systemen zullen onderdeel zijn van de uitrusting van de verkeersinfrastructuur.

De verkeersinfrastructuur is momenteel (2015) goed voor 57% van de verharde oppervlakte in Vlaanderen. Vlaanderen streeft ernaar om t.o.v. 2015 het jaarlijks bijkomend ruimtebeslag te halveren tegen 2030 en te herleiden tot nul tegen 2040. Bijkomend ruimtebeslag wordt maximaal voorbehouden voor duurzame en ruimtezuinige vervoersmodi. In de vervoerregio wordt gestreefd naar een lagere verhardingsgraad van de infrastructuur. Het aandeel van de verharde oppervlakte voor parkeerplaatsen t.o.v. de totale oppervlakte transportinfrastructuur is groot. Daarom wil de vervoerregio inzetten op het ontharden van de parkeerinfrastructuur en wordt er gestreefd naar een afname van de versnelde afvoer van hemelwater naar de riolering en waterlopen d.m.v. infiltratie. Bij het aanleggen van elke nieuwe gelijkvloerse parking zal het regenwater 100% ter plaatse of in de directe omgeving infiltreren.

Het is een uitdaging om ons duurzamer te verplaatsen. Een passende infrastructuur kan de keuze voor duurzame verplaatsingen sterk beïnvloeden. We willen maximaal bestaande verkeersinfrastructuur toewijzen aan de actieve modi. We willen de komende 10 jaar een toename van het totale aantal km wegenis met conforme fietsinfrastructuur¹² van jaarlijks 10% realiseren (x2,5 tegen 2030).

De verkeersnetwerken worden voorzien van den noodzakelijke verlichting i.f.v. de objectieve en subjectieve veiligheid. Echter een overdaad aan verlichting leidt tot lichtvervuiling. We streven in de vervoerregio naar een "optimale" verlichting van de infrastructuur met prioritaire aandacht voor infrastructuur voor de actieve modi. De lichtvervuiling dient tegen 2030 afgenomen te zijn t.o.v. de situatie 2020.

¹⁰ Het fietssnelwegennetwerk zoals dat in 2020 is gekend

¹¹ Met harde verkeersinfrastructuur wordt infrastructuur voor auto- en vrachtverkeer bedoeld

¹² bv fietspaden, fietsstraten, verkeersluw gemaakte straten, enz...



Het bestaande spoornetwerk wordt verder opgeladen met voorstadstreinen naar Brussel en Leuven. Het is onze ambitie dat tegen 2030 de frequentie op minimaal ½ uur is gebracht en bepleiten dit bij de NMBS. Daarbij overtuigen we de NMBS ervan dat in 2030 vanuit de verschillende steden (Diest, Aarschot, Leuven, Tienen) de stedelijke gebieden van de aanpalende vervoerregio's (Sint-Truiden, Hasselt, Herentals-Geel, Mechelen, Waver) rechtstreeks te bereiken zijn.

4.2.1.3 OD VRL 1.3 - We bouwen aan toekomstgerichte infrastructuur zonder de huidige noden uit het oog te verliezen

De huidige ruimtelijke ordening heeft zijn uitdagingen en wil tegen 2050 grondig gewijzigd zijn. De verkeersinfrastructuren die nu gebouwd worden, moeten afgestemd zijn op die toekomstige ruimtelijke organisatie maar mogen tegelijk de huidige verplaatsingsnoden niet uit het oog verliezen. Een gelaagd vervoerssysteem tracht antwoord te bieden op de huidige verplaatsingsnoden. Via Hoppinpunten worden verkeersnetwerken en ruimtelijke ontwikkelingsplekken¹³ aan elkaar gelinkt.

Alle Hoppinpunten¹⁴ worden geselecteerd in het regionaal mobiliteitsplan. Tegen 2023 zijn de Hoppinpunten i.f.v. het VoM operationeel.

Tegen 2025 zijn 100% van de geselecteerde Hoppinpunten – KT operationeel. We streven er naar dat 100% van alle geselecteerde Hoppinpunten gerealiseerd zijn in 2030.

¹³ Niet elk Hoppinpunt is een plek van ruimtelijke ontwikkeling. Of er al dan niet ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is, is afhankelijk van de knoop- en plaatswaarde van de plek

¹⁴ De geselecteerde Hoppinpunten kunnen opgedeeld worden in Hoppinpunten-KT, die nodig zijn om het OV-netwerk 2021 (incl. VoM) optimaal te laten functioneren, en Hoppinpunten-LT die aanvullend functioneren en de combimobiliteit maximaal ondersteunen



4.2.2 Operationele Doelstellingen voor SD VRL 2

Strategische doelstelling 2: Personen en goederen verplaatsen zich duurzamer en vlotter

4.2.2.1 OD VRL 2.1 - We verplaatsen ons vlotter en zorgen voor een bereikbare regio

Een betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoer in de vervoerregio Leuven is belangrijk om de reiziger te overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken. De vervoerregio Leuven onderschrijft de ambitie van Vlaanderen om een betrouwbaarheid en efficiëntie van respectievelijk 85% in stedelijk gebied en 90% in buitengebied voor alle cadanslijnen van het kernnet en aanvullend net te halen tegen 2030.

Op de hoofdwegen (Europees en Vlaams), de regionale wegen en de vrachtroutes wordt in 2030 niet meer verliestijd opgetekend t.o.v. de situatie 2020.

Het gebied van waaruit de stedelijke kernen Brussel, Leuven, Mechelen, Aarschot, Tienen en Diest tijdens de spits respectievelijk binnen een half uur en een uur per openbaar vervoer en veilig per fiets kunnen worden bereikt, is in 2030 groter dan in 2020.

De vervoerregio heeft 13 carpoolparkings, hoofdzakelijk langs de snelwegen E411-E40-E314 met een totaal aanbod van circa 836 autoparkeerplaatsen, waarvan 4 voor elektrische wagens en 29 voor personen met een beperking. Over alle carpoolparkings gespreid zijn er 194 fietsparkeerplaatsen en slechts enkele vrachtwagenparkeerplaatsen. In 2019 bedroeg de bezettingsgraad autoparkeerplaatsen voor het totale aanbod 67%. Op de carpoolparkings van Jezus-Eik, Walshoutem, Winksele, Rotselaar werden capaciteitsproblemen geconstateerd. Voor de fietsparkeerplaatsen zijn geen capaciteitsproblemen opgemerkt. De vervoerregio zet in op een actief carpoolbeleid. Het carpoolaanbod wordt geoptimaliseerd, afgestemd op de toekomstige noden van de modi (elektrische voertuigen, fietsparkeerplaatsen, ...) en ingekapseld in de combimobiliteit en de inrichting van Hoppinpunten waar van toepassing.

4.2.2.2 OD VRL 2.2 - We ontdekken combimobiliteit als antwoord voor de wagen

Het is in eerste instantie de bedoeling om het aantal niet duurzame verplaatsingen te laten afnemen. Het uitvoeren van een doordacht en evenwichtig ruimtelijk beleid in de vervoerregio is essentieel voor het verminderen van het aantal niet duurzame verplaatsingen. Vertrekkend van de huidige verkeerskundige en ruimtelijke situatie dienen we te besluiten dat de wagen momenteel (2020) nog steeds ons favoriet verplaatsingsmiddel is. De modal shift in de VR Leuven is 61% auto/39% duurzame modi¹⁵. De Vlaamse Regering heeft aan de VR Leuven een modal shift 60/40 tegen 2030 opgelegd. Het aandeel duurzame verplaatsingen ligt al in de buurt van de huidige ambitie. Toch moeten er nog steeds inspanningen geleverd worden om de modal shift 60/40 te behalen. De vervoerregio Leuven is ambitieuzer en wenst na het halen van de 60/40 modal shift te werken aan een ambitieuzere modal shift. Tegen 2035 willen we een modal shift 55/45 halen om tegen 2050 op 50/50 te landen. In stedelijke gebieden wordt gestreefd naar

¹⁵ Voor het aandeel duurzame modi werd een definitie opgemaakt: 'Alle verplaatsingen van mensen, zowel kinderen als volwassenen, van en/of naar de regio, die te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi gebeuren. Voor volwassenen worden passagiers als duurzaam gezien, maar kinderen (vanaf 6 jaar) zijn dat niet'



een hogere duurzame modal shift dan in landelijke gebieden. De gemeenten en steden verankeren de doelstelling van een duurzamere modal shift in hun lokaal mobiliteitsplan.

Vertrekkend van de situatie dat er wordt overgestapt van de wagen naar OV of fiets zou de ambitieuze modal shift 55/45 of 50/50 als volgt in een scenario kunnen vertaald worden.

Scenario's	Auto	Duurzaam
Huidig	61%	39%
Scenario 2030: BAU	62%	38%
Scenario 2030: x1,5 OV reizigers	58%	42%
Scenario 2030: x1,5 fietsers	59%	41%
Scenario 2030: x2 OV reizigers	54%	46%
Scenario 2030: x2 fietsers	55%	45%
Scenario 2030: x1,25 treingebruikers, x1,25 busgebruikers, x2 fietsers	53%	47%
Scenario 2030: x1,6 treingebruikers, x1,6 busgebruikers, x2 fietsers	50%	50%
Scenario 2030: x1,25 treingebruikers, x1,25 busgebruikers, x2,5 fietsers	49%	51%

Het OV-plan 2022 betekent volgens berekeningen in het verkeersmodel een toename van het aantal reizigersritten met 5,4% t.o.v. het huidige OV-netwerk. Na het eerste operationele jaar zal een evaluatie volgen om deze verwachte groei te toetsen aan de realiteit. Er wordt naar gestreefd om in 2030 een toename van minstens 10% van het aantal reizigersritten te halen t.o.v. het berekende aantal reizigersritten in OV-plan 2022.

De Hoppinpunten vormen een belangrijk element in het aanbieden van combimobiliteit. Er wordt veel verwacht van de werking van Hoppinpunten. In 2022 samen met het introduceren van het nieuwe OV-plan zullen de Hoppinpunten hun volle betekenis kunnen tonen. We streven ernaar om in 2030 50% meer gebruikers van de Hoppinpunten te hebben t.o.v. 2022 ervan uitgaande dat het aantal Hoppinpunten is toegenomen. De aangeboden deelsystemen (deelfietsen en deelauto's) aan de Hoppinpunten zijn vanaf 2022 operationeel en kennen een jaarlijkse stijging in gebruik.

Er wordt tegen 2035 een netwerk van Hoppinpunten met specifieke P&R-faciliteiten in de directe omgeving van Kernnetlijnen uitgebouwd. Dit netwerk van Hoppinpunten biedt een duurzaam alternatief voor het pendelverkeer richting Brussel, Leuven en Mechelen.

De mobiliteitscentrale begeleidt iedereen die hen contacteert in het uitzoeken van de meest duurzame verplaatsing. Het gebruik van de mobiliteitscentrale wordt gemonitord. Een jaarlijkse groei van het gebruik van de mobiliteitscentrale met 1,2 % wordt nagestreefd. Tegen 2030 wordt een stijging van 10% nagestreefd t.o.v. startjaar 2022.



4.2.2.3 OD VRL 2.3 - We organiseren een performant mobiliteitssysteem dat een vlotte ontsluiting van de economische knooppunten verzekert

De verspreide ligging van economische zones in de VR, de nabijheid van de Vlaamse Ruit en de sterke landbouwactiviteiten van Haspengouw zorgen voor een druk van vrachtverkeer in zowat de hele regio. Door het definiëren en afdwingen van een vrachtrouten netwerk worden de vrachtstromen meer beheerst en gestuurd. Tegen 2025 is het vrachtrouten netwerk geïmplementeerd. Tegen 2030 is het monitoren en managen van het vrachtrouten netwerk actief waarbij onderzocht is of een kilometerheffing voor vrachtverkeer op lokale wegen kan opgenomen worden als managementmaatregel.

Er wordt maximaal ingezet op het realiseren van overslagpunten naar water en spoor. De wegontsluiting van de watergebonden industriezone Hambos in Tildonk wordt gerealiseerd en in de omgeving van de stedelijke gebieden (Diest, Aarschot, Leuven en Tienen) wordt onderzoek gedaan naar het opzetten van multimodale overslagpunten.

Indien er regionale logistieke knopen in de vervoerregio worden geselecteerd, wordt ingezet op de vlotte multimodale bereikbaarheid ervan.



4.2.2.4 OD VRL 2.4 - We zijn ons bewust dat we ons zelf en onze goederen moeten verplaatsen met minimale impact op het milieu

Het is een grote uitdaging om voor onszelf de meest duurzame verplaatsingswijze te kiezen. De actieve modi stappen en fietsen voldoen het best aan het criterium duurzame verplaatsing. Op tellocaties in de provincie Vlaams-Brabant in 2019 zijn er 2.898.552 verplaatsingen geteld. We streven naar een toename van het aantal fietsverplaatsingen met 75%¹⁶ tegen 2030 waarvan in 2025 reeds 60% gerealiseerd is.

Aandeel	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet
< 2 km	32,7	11	0,4	3,4	23,6	28,9
2-5 km	52,4	15,9	0,6	4	18,8	8,3
5-10 km	64,8	19,9	0,8	3,9	9,7	0,9
10-20 km	65,1	24	2,7	5,8	2,5	0
20-35 km	59	25,9	8,9	6	0,2	0
35-50 km	54,7	25,2	16,4	3,7	0	0
50-70 km	47,9	21,5	27,7	2,9	0	0
> 70 km	28,2	14,3	57	0,6	0	0

Volgens berekeningen met het verkeersmodel is 77,4% van de fietsverplaatsingen korter dan 5 km, 17,7% van de fietsverplaatsingen bevinden zich in de afstandsklasse 5 tot 10 km en maar 4,9% van de fietsverplaatsingen zijn langer dan 10 km.

Door de opkomst elektrisch fietsen en de aanleg van passende fietsinfrastructuur wordt het aandeel fietsverplaatsingen langer dan 10 km verdubbeld tot 10%.

Voor het uitwerken van OV-2022 is een potentieel onderzoek uitgevoerd. In de huidige situatie wonen **xx%** van de inwoners van de vervoerregio op 500 m (wandelaafstand) van een kernhalte en **yy%** binnen de 2500 m (fietsafstand). In 2030 is het aantal inwoners dat binnen een straal van 500 m van kernhalte woont gestegen met 15%, tegen 2040 is dat 25%. Het aantal inwoners dat woont binnen een straal van 2500 m van een kernhalte stijgt met 10% tegen 2030 en 15% tegen 2040.

Men verwacht dat het goederenvervoer tegen 2030 met 16% zal toenemen en richting 2040 zal dat zelfs naar een toename van 27% t.o.v. de situatie in 2015. De vervoerregio onderschrijft de doestelling van Vlaanderen over om de binnenvaart (+32%) en het vervoer per spoor (+60%) te stijgen. Maar gezien de specifieke situatie van de vervoerregio (kanaal Leuven – Dijle en geen spoorwegoverslagterminal) willen we vooral inzetten op het vrijwaren van lokale wegen van toenemend vrachtverkeer. In 2025 mag er geen toename zijn van vrachtverkeer op de lokale wegen. In 2030 is een afname van 25% het volume vrachtverkeer op lokale wegen gerealiseerd.

Stadsdistributie is duidelijk zichtbaar in de verschillende steden en dorpskernen. De steden en gemeenten worden bediend vanuit distributiecentra, die weloverwogen worden ingeplant, rekening houdende met de visie over ruimtelijke ontwikkeling binnen de vervoerregio. De vrachtroutes vanaf het hogere wegennet naar distributiecentra worden uitgerust. Tegen 2025 zal de stadsdistributie gebeuren met stille emissieloze en kleinere voertuigen op maat van de binnenstad (bv. bakfietsen, compactere bestelwagens, ...).

¹⁶ https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20190503_20aandeelfiets-1.pdf berekeningen door fietsberaad geven aan dat in 2020 het aandeel fietsverplaatsingen 14,5% van het totale aantal verplaatsingen bedraagt



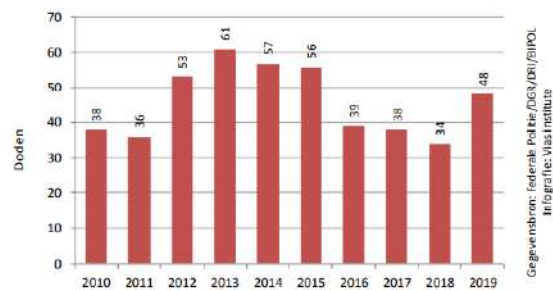
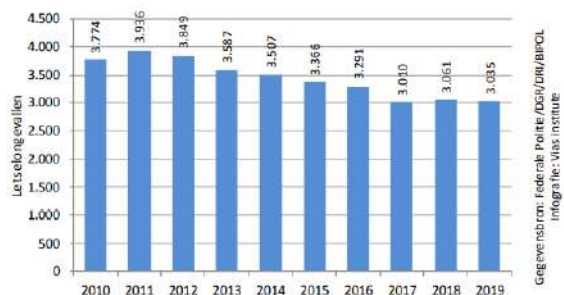
4.2.3 Operationele Doelstellingen voor SD VRL 3

Strategische doelstelling 3: Verkeerssystemen zijn slachtoffervrij met focus op de levenskwaliteit van de inwoners

4.2.3.1 OD VRL 3.1 - We aanvaarden geen dodelijke verkeersslachtoffers zowel personen als dieren

Een evaluatie van de gevaarlijke situaties op gemeente- en gewestwegen voor de periode 2015-2017 leverde 6 gevaarlijke locaties (zwarte punten) op. Tegen 2030 zijn deze zwarte punten weggewerkt.

In 2018 zijn er 2,8 verkeersongevallen met letsel per 1000 inwoners in de VR genoteerd. In 2019 is deze verhouding quasi ongewijzigd gebleven, echter het aantal doden is sterk gestegen van 34 doden in 2018 naar 48 doden in 2019, dit in afwijking van de dalende trend die sinds 2013 is ingezet. De dalende trend over een langere termijn zet zich verder.



In 2030 willen we het aantal doden met 60% hebben teruggebracht t.o.v. de situatie 2019. In 2040 halen we target van nul verkeersdoden in de vervoerregio.

Het aantal ongevallen waarbij dieren aangereden worden, vermindert tegen 2030 met 10%. Ecoducten, faunapassages en mitigerende maatregelen verminderen het aantal locaties waar fauna de verkeersinfrastructuur gelijkvloers kruist.



4.2.3.2 OD VRL 3.2 - We verduurzamen goederen- en personenmobiliteit en stemmen deze af op de levenskwaliteit van de inwoners

Wegverkeer draagt voor een belangrijk deel bij aan de luchtverontreinigende emissies en broeikasgassen. Luchtverontreinigende emissies hebben een impact op onze gezondheid en op onze ecosystemen (natuur). In 2030 is het aantal adreslocaties waar de jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is 20 μ g/m³ in elke gemeente binnen de vervoerregio gehalveerd ten opzichte van 2016.

De samenstelling van het wagenpark zal in grote mate bepalen wat haar bijdrage is aan de milieuverontreiniging. In 2030 bedraagt het aandeel zero-emissiewagens (batterij-elektrische voertuigen of voertuigen op waterstof) bij de nieuwe inschrijvingen minstens:

- 50% voor personenwagens;
- 30% voor bestelwagens;
- 5% voor vrachtwagens;
- 10% voor reisbussen;
- 100% voor bussen van OV-aanbieder

De stadskernen van Diest, Aarschot, Leuven en Tienen zullen vanaf 2025 zo veel mogelijk met hybride, elektrische of waterstofbussen bediend worden, waarbij in de stadskernen zal gestreefd worden naar louter emissieloze verplaatsingen. Bij het opmaken of updaten van het lokale mobiliteitsplan wordt dit streven omgezet in doelstellingen, ondersteunt door de nodige acties.

Fietsverplaatsingen worden sterk gestimuleerd en een belangrijk aspect zijn de stallingsmogelijkheden. Tegen 2025 is elk geselecteerd interregionaal en regionaal Hoppinpunt voorzien van een overdekte en beveiligde fietsstalling met fietskluizen¹⁷ met voldoende (>15% van het aantal stallingsplaatsen) laadinfrastructuur. Tegen 2025 heeft elk bedrijf en/of bedrijventerrein met meer dan 50 werknemers een overdekte en beveiligde fietsstalling¹⁸ (grootte 10% van het # werknemers). Tegen 2030 zijn de fietsstallingen uitgerust met voldoende (>25% van het aantal stallingsplaatsen) laadinfrastructuur.

Tegen 2030 hebben alle steden en gemeenten van de vervoerregio hun lokaal parkeerbeleid afgestemd op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling (BR VI-Br).

Tegen 2030 verlaagt het aandeel burgers, dat in zijn straat verkeershinder stelt te ondervinden, met 25%.

¹⁷ Fietsstallingen en fietskluizen voor alle type fietsen incl. bakfietsen

¹⁸ Idem als vorige



4.2.4 Operationele Doelstellingen voor SD VRL 4

Strategische doelstelling 4: Mobiliteit is er voor iedereen

4.2.4.1 OD VRL 4.1 - We maken duurzame mobiliteit toegankelijk en laagdrempelig voor iedereen

De dienstverlening voor het (doelgroepen)vervoer moet voldoen aan een aantal kwaliteitseisen waarbij de zorgcomponent wordt meegenomen (assistentieaanbod, begeleiding cliënten, opleiding chauffeurs, ...).

De nieuwe OV-structuur is gebaseerd op knooppunten en overstappen/combimobiliteit. Daarom is het noodzakelijk dat de halte-infrastructuur fysiek toegankelijk is. Bij het aanleggen van de Hoppinpunten wordt de toegankelijkheid maximaal gewaarborgd (voor alle modi en systemen die aangeboden worden in het Hoppinpunt). 50% van de bestaande haltes van het kern- en aanvullend net zullen tegen 2030 autonoom toegankelijk¹⁹ zijn. De treinstations (omgeving en perrons) zullen tegen 2030 toegankelijk zijn.

Reizigersinformatie wordt digitaal aangeboden, waarbij wordt rekening gehouden met de noden van iedereen (gebruiksgemak, zicht, positie, enz...) en is up-to-date en correct.

In 2022 is een tariefintegratie voor verplaatsingen met OV (bus) en VoM²⁰ tussen Vervoerregio's gerealiseerd. In 2030 is de tariefintegratie uitgebreid tot alle OV-verplaatsingen in België (spoor, Waals Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

De toepassing van sociale tarieven moet op zijn minst het openbare aanbod van vervoerswijzen (bus, tram, trein, deelfietsen) voor iedereen en in het bijzonder voor kansengroepen die niet veel alternatieven hebben, worden geïntegreerd in het tariefbeleid van vervoer op maat en waar mogelijk geüniformeerd over alle vervoerslagen via tariefintegratie.

Het gebruik van de voorziene deelsystemen door de VVR Leuven (fiets en auto) aan de hoppinpunten biedt voldoende vervoersalternatieven voor werkzoekenden én komt tegemoet om de vervoersarmoede te bestrijden. We gaan voor fix-the-mix door een divers palet van vervoer op maat producten in te zetten (deelfaciliteiten, flex taxi, shuttles, ...). We willen die doelgroepen bereiken die om welke reden dan ook geen of moeilijk toegang hebben tot de gangbare vervoersmodi. We willen hen de kans geven om zich te kunnen verplaatsen (werken, winkelen, school, recreatie, enz...). Daarnaast hopen we met de VVR Leuven het autobezit terug te dringen door de deelfaciliteiten goed in te zetten rond OV-knopen. Zo geven we aan gezinnen de mogelijkheid om de tweede wagen in te ruilen door het beschikbaar stellen van een deelauto of -fiets in combinatie met het gebruik van openbaar vervoer.

¹⁹ Autonoom toegankelijk wil zeggen dat de persoon zelfstandig en zonder hulp van derden toegang kan nemen tot de vervoersmodi naar keuze, hier het openbaar vervoer.

²⁰ Onder VoM worden alle verplaatsingsmodi bedoeld die via VoM worden aangeboden, zoals bv. deelfietsen, deelauto's, enz...



4.2.4.2 OD VRL 4.2 - We zetten voor 100% in op de toepassing van innovatieve technieken

Op alle mogelijke manieren worden data verzameld. Door deze data op een intelligente manier met elkaar te verbinden kan een betere dienstverlening worden nagestreefd. Door huidige infrastructuur te updaten met slimme systemen en toekomstbestendige infrastructuur zo te ontwerpen en te bouwen dat ze slim kunnen omgaan met informatie is communicatie met de gebruikers mogelijk. Infrastructuur wordt digitaal gemonitord zodat onregelmatigheden tijdig kunnen gedetecteerd en verholpen worden.

Tegen 2030 zijn alle verkeerslichten “slim” uitgerust ten behoeve van voetgangers, fietsers, OV en auto.

In 2025 wordt in alle regionale en interregionale Hoppinpunten realtime informatie aan de reiziger verschaft. Daarnaast is deze reizigersinformatie digitaal beschikbaar via één app waarin alle reizigersinformatie gebundeld wordt aangeboden.

Het openbaar vervoer (bussen) is bij uitstek gebaat met een vlotte afwikkeling van het verkeer op de verkeersinfrastructuur die door de bussen gebruikt wordt. Door het opzetten van een performant datauitwisselingssysteem en een update van het verkeerssysteem moet het mogelijk zijn dat tegen 2030 de efficiëntie en de betrouwbaarheid op het kernnet (A en B) en aanvullend net stijgen naar 85% in stedelijk gebied en 90% in buitengebied tegen 2030. Er wordt actief ingezet op een verbeterde doorstroming.

In 2019 reden 90,4% van de treinen stipt. Tegen 2030 wordt een betrouwbaarheid (stiptheid) van 95% van de ritten nagestreefd. De tijds marge waarbinnen een trein als stipt genoteerd wordt, neemt af van 6 minuten (huidige situatie) naar 2 minuten in 2030.

4.2.4.3 OD VRL 4.3 - We werken maximaal samen met andere vervoerregio's, administraties en private partners

In de vervoerregio hebben we het voordeel van de aanwezigheid van academische instellingen. De uitdagingen op vlak van mobiliteit zijn groot en zeer divers. We streven naar een samenwerking met deze academische instellingen met de bedoeling hun know how te laten renderen bij de realisatie van het regionaal mobiliteitsplan.

Er kan ook veel winst geboekt worden door goede samenwerkingsverbanden op te zetten tussen de verschillende administraties en beleidsdisciplines. Zo zal er tegen 2022 een protocol worden opgemaakt dat een samenwerking regelt tussen MOW en de provincie wat betreft de afstemming van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

De verschillende beleidslagen werken een geïntegreerd beleidsplan uit met als focus het bereiken van een mental shift ten voordele van duurzame verplaatsingsmodi.

Ook met de omliggende vervoerregio's wordt een permanente afstemming geïnitieerd tegen 2022. Met de omliggende gewesten (Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) wordt periodiek overleg voorzien.

Initiatieven van private partners die de verduurzaming van de mobiliteit nastreven, krijgen maximaal kans binnen de realisatie van de doelstellingen van de vervoerregio.



COLOFON

REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VERVOERREGIO LEUVEN

BELEIDSKADERS

KLANT
Departement MOW

AUTEUR
Team Regiopact

PROJECTNUMMER
BE0119000349

DATUM
29 april 2021

THV Regiopact
Penhouder Arcadis Belgium nv

Markiesstraat 1
1000 Brussels
02 505 75 00

www.arcadis.com

