



Inhoud

INHOUD

1. ALGEMEEN KADER

2. AMBITIES, VISIE EN DOELSTELLINGEN

3. FIETS

Visie

Netwerken

Kaart: Netwerken fietssnelwegen en fietsverbindingen

Kaart: Wensbeeld BFF*

Acties: fiets

4. OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer op maat van iedereen

Netwerken

Kaart: Basisbereikbaarheid op korte termijn

Kaart: Wensbeeld OV

Acties: openbaar vervoer

5. AUTO

Visie: de juiste weg voor je verplaatsing

Een wegennetwerk in drie lagen: hoofdwegennet, dragend wegennet en lokaal netwerk

Kaart: Wegencategorisering

Acties: auto

6. HOPPUNTEN EN PARKEREN

Hoppinpunten

Hoppinpunten en bijkomende Park & Ride-functie

Visie parkeren

Carpoolparkings

Kaart: Hoppinpunten

Acties: hoppinpunten & parkeren

7. LOGISTIEK

Visie

Kaart: vrachtroutenetwerk

Acties: vrachtroutenetwerk

8. FLANKEREND BELEID

Visie

Algemeen kader

HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN (RMP)

Het regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Leuven legt de **visie op mobiliteit** in de regio **tot 2030** vast op maat van alle verplaatsingen en vervoersmogelijkheden. Het plan richt zich op **duurzame mobiliteit** en een **vlotte samenhang tussen mobiliteitsdiensten, behoeften en de stedelijke planning**. Het houdt rekening met beleidsdocumenten op hogere niveaus en andere beleidsterreinen. Het plan biedt gemeenten een mobiliteitskader waarop ze hun lokaal mobiliteitsbeleid kunnen afstemmen.

BASISBEREIKBAARHEID VOOR IEDEREEN

Sinds 22 juni 2019 ligt de nadruk niet langer enkel op *basismobiliteit* maar ook op basisbereikbaarheid. Het **decreet basisbereikbaarheid** vormt de basis voor de organisatie van **mobiliteit in heel Vlaanderen**. Zo worden belangrijke voorzieningen toegankelijk op vraag van de mensen zelf. Dit systeem stimuleert het **gecombineerd gebruik van verschillende vervoermiddelen** zoals de fiets en de bus en het **naadloos schakelen tussen verschillende vervoersmogelijkheden**. Op deze manier streven we naar een geïntegreerd netwerk voor mobiliteit. Het omvat alle vormen van collectief vervoer en het creëert gedeelde verantwoordelijkheid tussen verschillende betrokken partijen.

Basisbereikbaarheid betekent dat mobiliteit, de bijhorende infrastructuur en de manier waarop we onze ruimte inrichten als één geheel worden beschouwd om vervoer zo efficiënt, toegankelijk en duurzaam mogelijk te maken. Zo zullen **vervoersopties gemakkelijk toegankelijk zijn in gebieden waar mensen ze het meest nodig hebben**. Openbaar vervoer speelt hierbij een belangrijke rol en wordt vooral aangeboden op plaatsen waar er veel vraag naar is. Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte bepaalt daarbij waar voorzieningen voor het openbaar vervoer verzameld worden. In lijn met de filosofie van basisbereikbaarheid en het regionaal mobiliteitsplan kiest vervoerregio Leuven ervoor om de groei van stedelijke kernen hand in hand te laten gaan met de ontwikkeling van vervoersnetwerken.



De **vervoerregio Leuven** is een van de 15 vervoerregio's in Vlaanderen, opgericht op 1 januari 2019 en wordt **beheerd door het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken**. Zij werken samen met mobiliteitsactoren zoals het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Infrabel en de NMBS.

De vervoerregio omvat **31 gemeenten** in het oostelijke deel van de provincie Vlaams-Brabant en is de vierde grootste vervoerregio in Vlaanderen. In totaal telt de vervoerregio ongeveer 533.430 inwoners, waarvan 35% in de steden Leuven, Aarschot, Tienen of Diest woont. Hij grenst aan andere vervoerregio's, zoals Vlaamse Rand, Mechelen, Kempen en Limburg, en heeft ook aansluiting met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het westen en het Waals Gewest in het zuiden. Zowel op **regionaal als op lokaal niveau** kan de vervoerregio een beslissende, adviserende of ondersteunende rol spelen.

Volgens het decreet Basisbereikbaarheid heeft de vervoerregio Leuven de volgende **taken**:

- Het prioriteren, volgen en evalueren van **regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten**.
- Het **verstrekken van advies** aan de overheid bij het opstellen van het **Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)**.
- Het bepalen en adviseren van het **aanvullend netwerk (AN)** en **Vervoer op Maat (VoM)**.
- Het bepalen van het **bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF)**.
- Het bewaken van de **verbinding tussen vervoers- en infrastructuurnetwerken**.
- Het prioriteren, volgen en evalueren van **maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming**.
- Naast deze specifieke taken kan de vervoerregio Leuven ook **andere rollen** vervullen, afhankelijk van de situatie en het onderwerp.

Ambities, visie en doelstellingen

AMBITIES

De bredere missie van het regionaal mobiliteitsplan bestaat erin om een zelfvoorzienende en klimaatneutrale regio te worden. We werken rond vier thema's: de nabije regio, de innoverende regio, de ontplooiende regio en de groene regio. In de thema's zijn telkens twee ambities gedefinieerd.



VISIE

De vervoerregio Leuven staat voor een grote uitdaging. De bevolking groeit en daarmee ook het aantal verplaatsingen, voornamelijk met de auto. Als we niets doen, zullen er tegen 2030 meer mensen in langere files staan. Om dit te voorkomen, zijn er ambitieuze doelen vastgesteld voor een regionale mobiliteitsvisie. We willen een bereikbare, leefbare, aantrekkelijke en veilige vervoerregio zijn. Om dit te bereiken, investeren we in een betere doorstroming en meer duurzame en veiligere vervoermiddelen.

Een actieve mobiliteitstransitie

De focus ligt op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen zoals fietsen, te voet gaan of het openbaar vervoer gebruiken. Andere soorten verplaatsingen worden selectief afgebouwd. We streven naar aantrekkelijke en snelle routes voor alternatieve vervoersmogelijkheden. Hoe gaan we dit doen? Door infrastructuur aan te passen en een netwerk te ontwikkelen van verschillende vervoerswijzen die toegespitst zijn op de behoeftes van de lokale inwoners.

Vlotte en duurzame verkeersstromen

Het ondersteunen en sturen van verkeersstromen naar en tussen belangrijke bestemmingen in de regio is van cruciaal belang om verkeer vlot te laten verlopen. Door aantrekkelijke bestemmingen en bezienswaardigheden rond stedelijke kernen te bundelen, krijgt het openbaar vervoer en de fiets meer ruimte. Nabijheid is immers de beste mobiliteit. Het openbaar vervoer biedt mogelijkheden om grote hoeveelheden reizigers tegelijk vlot en comfortabel te vervoeren. De fiets laat korte verplaatsingen toe binnen, naar en rondom stedelijke kernen.

Afstemming met ruimtelijk beleid

De link tussen ruimte en mobiliteit is cruciaal en daarom is het belangrijk om ze goed op elkaar af te stemmen. Het bundelen van aantrekkelijke bestemmingen rond stedelijke gebieden biedt dit meer kansen voor alternatieve vervoermiddelen. Zo kunnen we de openbare ruimte optimaal herinrichten om betere mobiliteitsmogelijkheden te garanderen.

Werken aan een mental shift

Er wordt gestreefd naar een nieuwe mobiliteitscultuur en een grotere openheid voor het gebruik van alternatieve vervoerswijzen. Gebruiksgemak en de aanwezigheid van een kwalitatief netwerk zijn essentieel om mensen te overtuigen de auto te laten staan.

Aansluiten van verschillende vervoerssystemen

Door verschillende vervoerssystemen te creëren, kunnen reizigers eenvoudig tussen verschillende opties kiezen, afhankelijk van hun behoeften, voorkeuren en de afstand die ze moeten afleggen. Door een breed scala zullen we ons efficiënter, duurzamer en met meer flexibiliteit kunnen verplaatsen. We kiezen daarbij om het STOP-principe selectief toe te passen. De prioriteit gaat eerst naar Stappen, dan Trappen, vervolgens naar Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens. Overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoerswijzen zijn mogelijk door knooppunten of Hoppinpunten en logistieke hubs te gebruiken.

Terugdringen van vervoersarmoede

We streven naar een inclusieve aanpak waarbij jongeren, ouderen en kwetsbare groepen toegang hebben tot kwalitatief openbaar vervoer en veilige fietsinfrastructuur. De regionale mobiliteitsvisie wil vervoersarmoede dan ook drastisch verminderen.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Op 28 april 2021 werden vier grote strategische doelstellingen goedgekeurd. Deze doelstellingen duiden de richting aan die de vervoerregio wil volgen:

1

Netwerken (infrastructuur)

Netwerken zijn samenhangend, robuust, duurzaam en zonder missing links. efficiëntere manier ingezet.

2

Gebruik (van de netwerken)

Personen en goederen verplaatsen zich duurzamer en vlotter.

3

Effecten (van het gebruik van de netwerken)

Verkeerssystemen zijn slachtoffervrij met focus op de levenskwaliteit van inwoners.

4

Toekomstbestendigheid (i.f.v. trends en toekomstige ontwikkelingen)

Mobiliteit is er voor iedereen.



Fiets

VISIE: EEN AANTREKKELIJKE FIETSCULTUUR

In Vlaanderen wordt er de laatste decennia gewerkt aan het opbouwen van een fietscultuur. Voorbeelden uit Nederland en Denemarken laten zien dat fietsen populair is vanwege de lage kosten, goed ontwikkelde fietsinfrastructuur en snellere reistijd in vergelijking met auto's. Hoewel er al een uitgebreid fietsnetwerk is in de regio Leuven, is er nog ruimte voor groei. Om het fietsgebruik te stimuleren, is het belangrijk om niet alleen te investeren in fietsinfrastructuur, maar ook in aanvullende maatregelen die fietsverplaatsingen aantrekkelijker maken.

Maatregelen ter bevordering van fietsgebruik zijn onder andere:

- veilige fietsenstallingen
- uitbreiding van deelfietsystemen
- gemakkelijke overstapfaciliteiten
- fietsvriendelijke infrastructuur
- duidelijke bewegwijzering
- ondersteunende voorzieningen
- fietsmonitoring
- verkeersveiligheid in schoolomgevingen
- sensibilisatie en educatie
- promotie van fietsinnovaties
- flankerende maatregelen zoals fietstoerisme en fietsveiligheid.

De fiets is in Vlaanderen een sterke concurrent voor de auto, vooral voor korte afstanden. Om korte verplaatsingen met de fiets te stimuleren, is het essentieel om maatregelen in te voeren zoals doorsteken, autovrije wijken en ruimtelijke herorganisatie. Onderzoek toont aan dat fietsgebruik sterk toeneemt wanneer het de snelste optie is.

Daarnaast moeten ook langere fietsverplaatsingen aantrekkelijker worden. Dit vereist goed verbonden netwerken, koppelingen met het openbaar vervoer en betere toegang tot deelfietsen en fietsinfrastructuur. Het is belangrijk dat de fiets ook op bovenlokaal niveau concurrerend is met de auto, vooral in stedelijke gebieden.



NETWERKEN

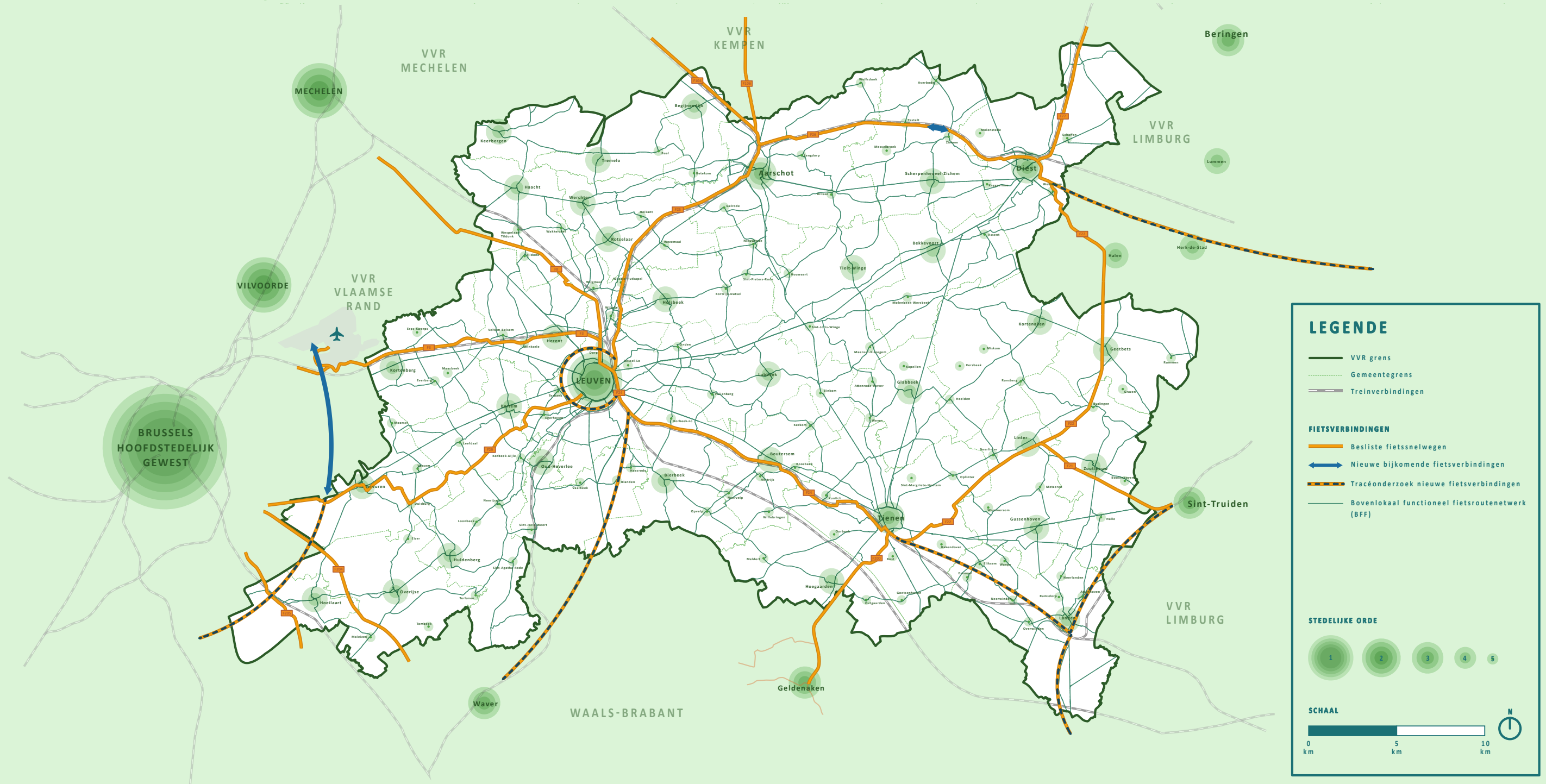
Het fietsnetwerk in de vervoerregio Leuven bestaat uit drie types fietsnetwerken:

Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF en BFF⁺), gericht op bovenlokale verplaatsingen. De fiets snelwegen vormen de ruggengraat van het fietsnetwerk (BFF) en zijn kwaliteitsvolle routes voor langere fietsverplaatsingen tussen steden. Ze worden rechtlijnig, breed en autovrij ontworpen. De BFF⁺ routes zijn de tracés die kernen met elkaar verbinden en bij voorkeur versneld worden afgewerkt. Het doel van BFF⁺ is om prioritair eerder een reeks aaneengesloten BFF-routes realiseren tussen de belangrijkste kernen in de hele regio, versneld tegen 2030. Er zijn ook gewone functionele routes (vaak langs verbindingswegen) en alternatieve routes, die zich op een rustiger tracé richten. Functionele routes verbinden belangrijke bestemmingen met een maximale afstand van 3,5 km. Ze zijn complementair aan het recreatieve fietsroutenetwerk (BRF). Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk wordt bepaald door de vervoerregio, met uitzondering van de fiets snelwegen, waarvoor de vervoerregio enkel adviseert aan de bevoegde minister.

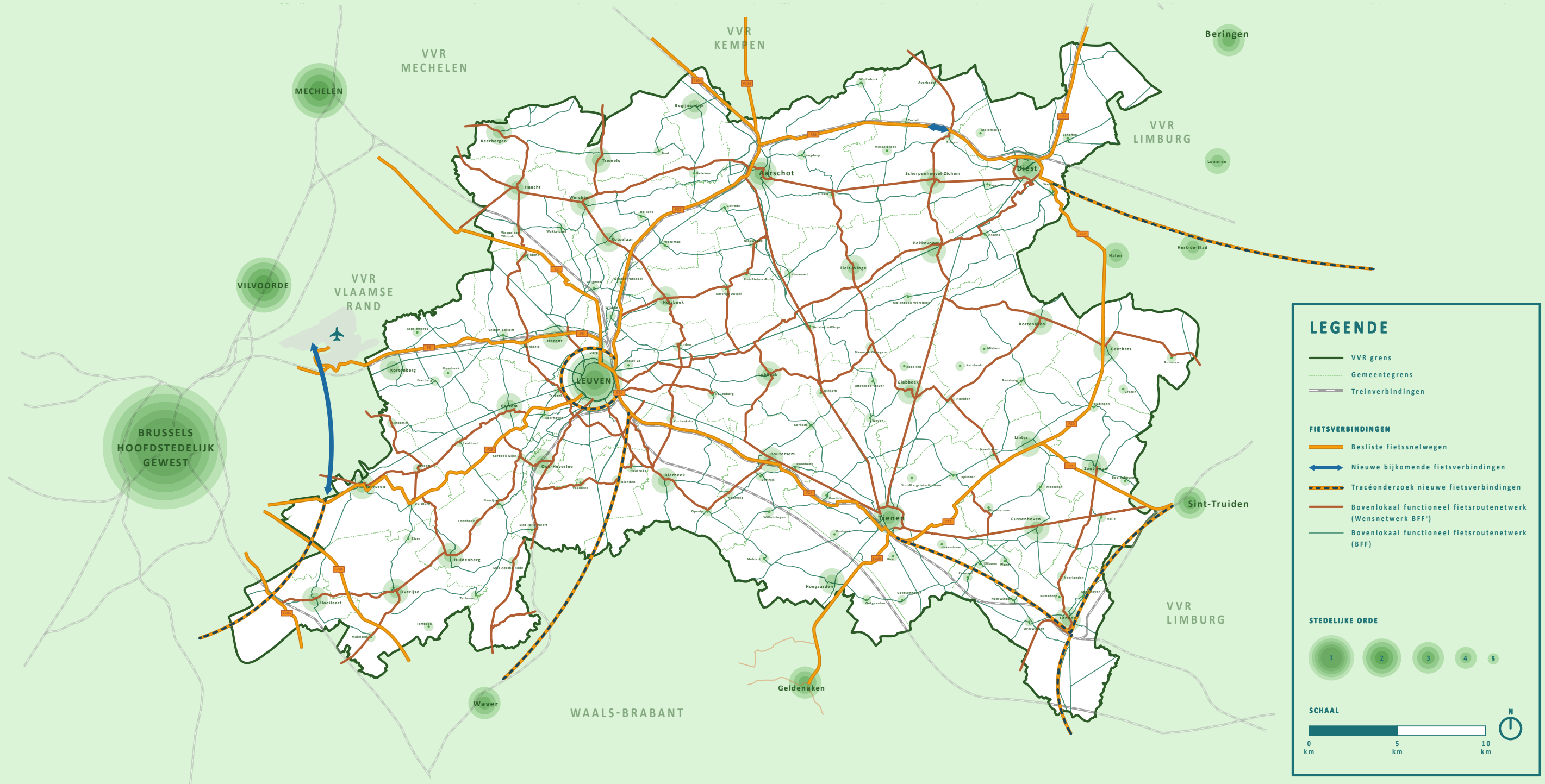
Het lokaal fietsroutenetwerk, met focus op lokale verbindingen. Deze worden ingericht door gemeenten en vormen een verfijning van het BFF. Ze zijn van groot belang voor korte afstanden. Autovrije wijken, verbindingen dicht op elkaar en knips voor autoverkeer dragen bij aan fietsvriendelijke kernen.

Het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk (BRF), eerder gericht op ontspanning en beleving, met autovrije tracés, maar zonder specifieke beleidsacties.

Netwerk fietssnelwegen en fietsverbindingen



Wensbeeld BFF+



Acties fiets

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Fiets. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

- #1 Uitbouwen fietssnelwegennetwerk vervoerregio Leuven
- #2 Finalisatie van het Fiets-GEN (Gewestelijk Expressnetwerk)
- #3 Visiebepaling verbinding Testelt-Zichem van fietssnelweg F26 Aarschot-Diest
- #4 Onderzoek fietsring rond Leuven
- #5 Onderzoek uitbreiding fietsring Brussel (FR20)
- #6 Onderzoek doortrekken F24 Leuven-Tienen tot Landen (en Hannuit)
- #7 Onderzoek fietssnelweg tussen Leuven en Waver
- #8 Onderzoek fietsverbinding tussen Landen en Sint-Truiden
- #9 Onderzoek fietssnelweg tussen Diest en Hasselt
- #10 Realisatie van het BFF* netwerk
- #11 Realisatie van het BFF netwerk
- #12 Opmaak en detaillering kaart attractiepolen BFF
- #13 Lokaal fietsnetwerk verder verfijnen en bouwen aan een fietscultuur
- #14 Visie rond uniforme bewegwijzering van het fietsnetwerk
- #15 Uitbouw veilige fietsenstallingen ter hoogte van hoppinpunten en belangrijke OV-haltes
- #16 Onderzoek integratie fietsdeelsysteem BHG naar randgemeenten
- #17 Monitoring fietsdata

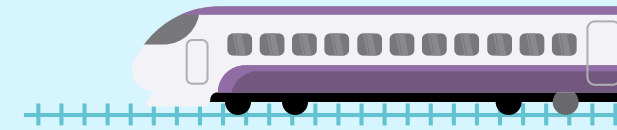
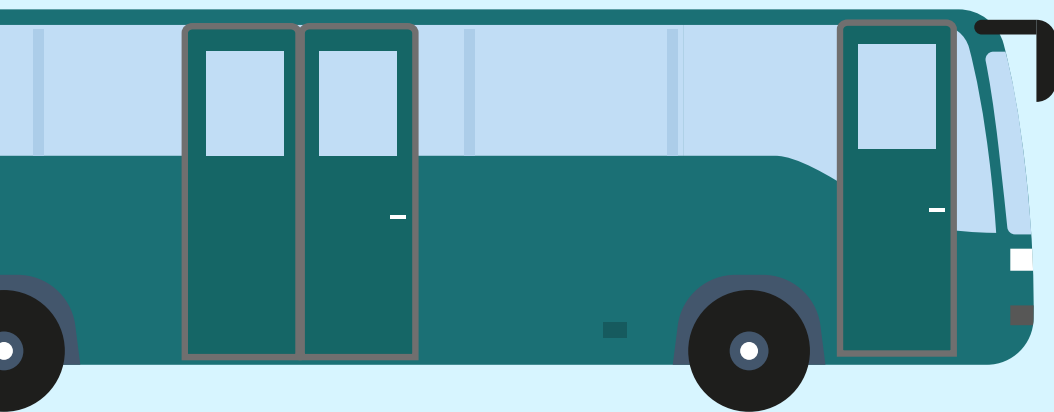
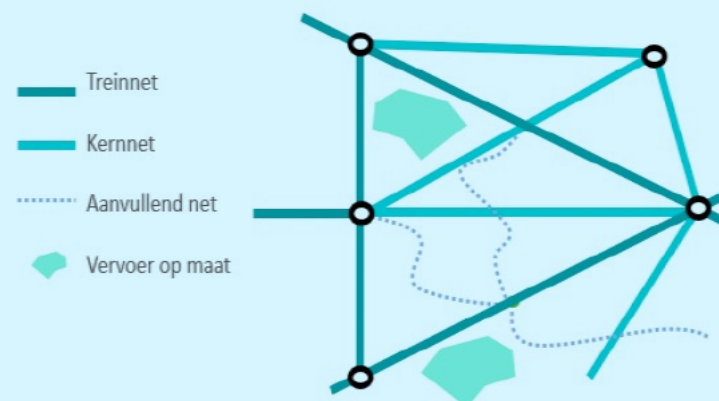


Openbaar vervoer

VISIE: OPENBAAR VERVOER OP MAAT VAN IEDEREEN

Het openbaar vervoer is een hoeksteen in het duurzaam verplaatsingsaanbod. De vervoerregio wil een vlotter en duurzamer openbaar vervoer voorzien door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Hierbij stimuleert de regio het principe van combimobiliteit. De gebruiker kan verschillende vervoermiddelen combineren om zijn eindbestemming te bereiken.

De visie en plannen voor het openbaar vervoer in de vervoerregio Leuven willen vooral een goed functionerend en geïntegreerd openbaar vervoersysteem creëren. De keuze voor openbaar vervoer geniet de voorkeur boven autovervoer vanwege de voordelen op het gebied van snelheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid.



NETWERKEN

De opbouw van het openbaar vervoersnetwerk in de vervoerregio Leuven volgt de principes van basisbereikbaarheid, met vier lagen:

1. Het treinnetwerk als hoofdstructuur van het netwerk.
2. Daaronder het kernnet (KN), de verbindingslijnen op grote assen waar het meeste verkeer of vervoersvraag zich bevindt. Het kernnet bestaat uit A-lijnen met en zonder hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), B- en C-lijnen.
3. Daaronder bevindt zich het aanvullend net (AN), de verbindingslijnen die het kernnet aanvullen en gericht zijn op specifieke verplaatsingsstromen die drukker kunnen worden. Het aanvullend net bestaat zowel uit reguliere lijnen als functionele lijnen (bv. schoolbussen en nachtnet).
4. En tot slot is er het vervoer op maat (VoM). De verbindingslijnen bestaan uit aangeboden collectief vervoer en spelen in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere verbindingslijnen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. De Vervoerregio heeft beslissingsrecht over zowel het aanvullend net als vervoer op maat.

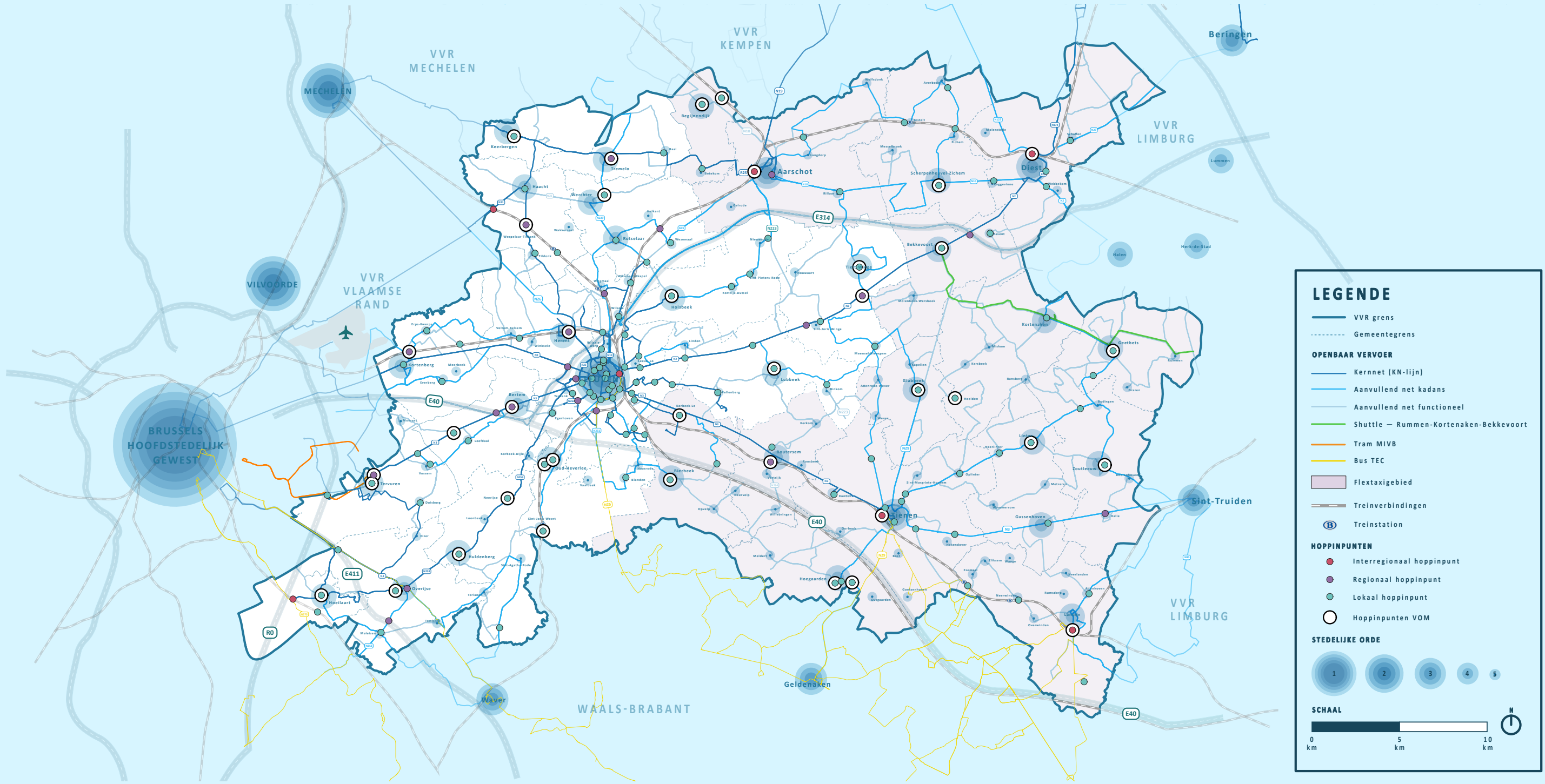
We streven naar kwaliteitsvolle verbindingslijnen op het gebied van frequentie, snelheid, amplitude, aansluitgarantie, comfort en betrouwbaarheid. Bovendien wordt er gewerkt aan uniforme ticketing en ticketintegratie tussen verschillende openbaarvervoermaatschappijen. Het openbaar vervoer fungeert als de ruggengraat van het geïntegreerde mobiliteitsnetwerk, waarbij combimobiliteit centraal staat. Hoppinpunten doen dienst als overstappunten tussen verschillende vervoersmodi.

KORTE EN LANGE TERMIJN

Op korte termijn worden herzieningen en implementaties van het openbaar vervoersnetwerk uitgevoerd volgens het "Basisbereikbaarheid korte termijn" plan. Zo houden we rekening met de bestaande infrastructuur. Op lange termijn komen er een duurzaam scenario voor het openbaar vervoer die het korte termijn netwerk uitbreidt en streeft naar een betere afstemming tussen vervoer, infrastructuur en ruimtelijke inrichting. Er is ook overleg met aangrenzende vervoerregio's om de kwaliteit van het openbaar vervoer in de hele regio te waarborgen.

In dit duurzame scenario worden zeven kernnet-A-lijnen uitgebreid tot hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) corridors richting Leuven en Brussel. Optimale doorstroming is essentieel voor de betrouwbaarheid en stiptheid van de lijnen, alsook voor de feederlijnen. Dat zijn lijnen die passagiers vervoeren van omliggende gebieden naar centrale hubs en knooppunten. Er worden verschillende feederlijnen gepland en goede aansluitingen zijn belangrijk. Verder worden een heel aantal bestaande kernnet- en aanvullend net-lijnen versterkt.

Basisbereikbaarheid korte termijn 2023-2030



LEGENDE

- VVR grens
- Gemeentegrens

OPENBAAR VERVOER

- Kernet (KN-lijn)
- Aanvullend net kadans
- Aanvullend net functioneel
- Shuttle – Rummen-Kortenaken-Bekkevoort
- Tram MIVB
- Bus TEC
- Flextaxigebied
- Treinverbindingen
- Treinstation

HOPPUNTEN

- Interregionaal hoppinpunt
- Regionaal hoppinpunt
- Lokaal hoppinpunt
- Hoppinpunten VOM

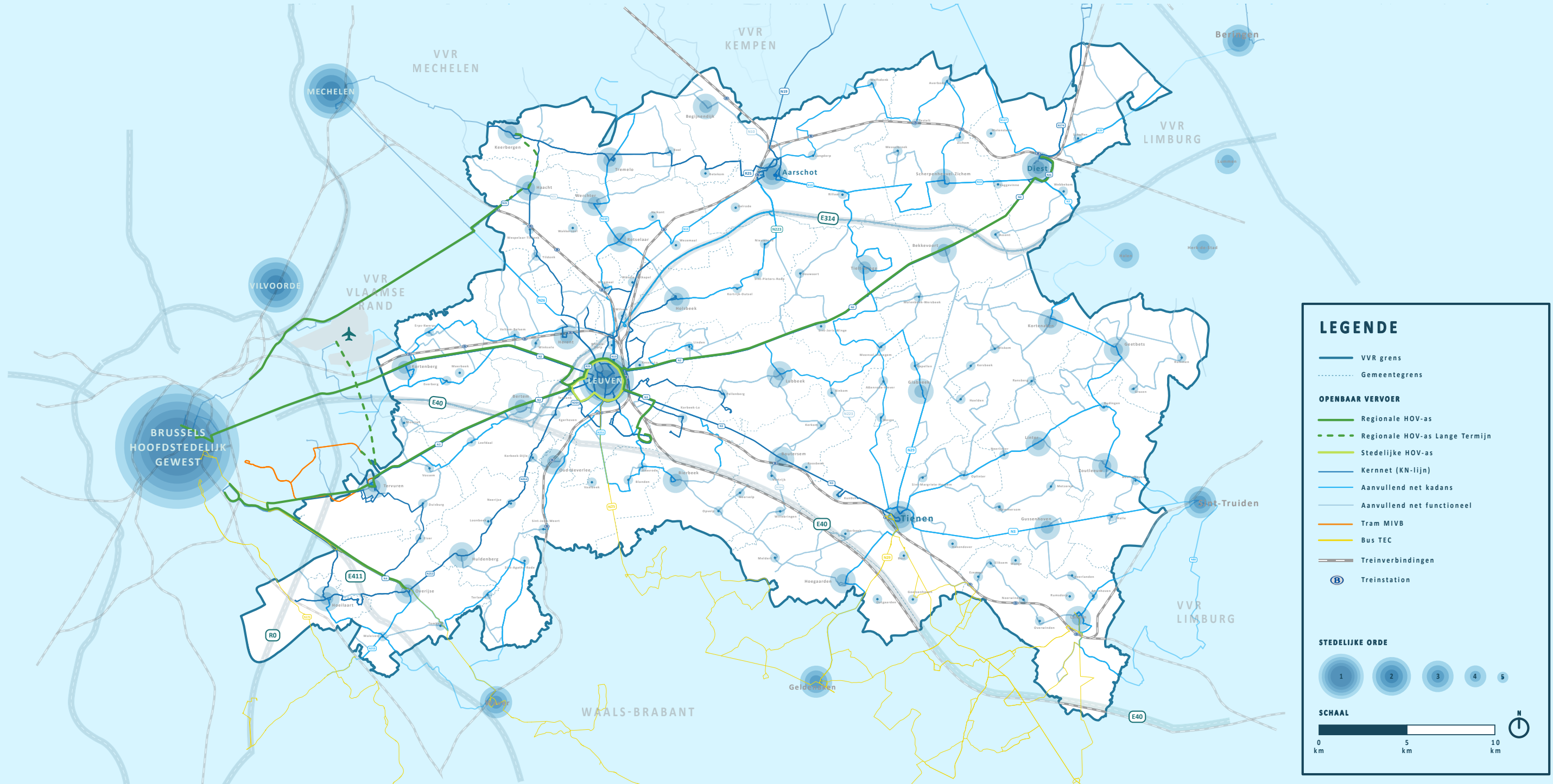
STEDELIJKE ORDE

1 2 3 4 5

SCHAAL

0 km 5 km 10 km

Wensbeeld OV 2030



Acties openbaar vervoer

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Openbaar Vervoer. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

ACTIES SPOOR

- #18 Versterking en uitbouw van het voorstadsnet via spoor naar Brussel
- #19 Monitoring en kwalitatieve uitbouw van stations en stationsparkings voor fiets en auto
- #20 Onderzoek naar de opening van een nieuw station in Haasrode
- #21 Treinverbinding Leuven - Keulen

ACTIES OPENBAAR VERVOER

- #22 Gefaseerde uitrol basisbereikbaarheid
- #23 Verlengen van Ringtrambus van Brussels Airport naar Tervuren

ACTIES UITBOUW HOV-LIJNEN

- #24 Onderzoek uitbouw N2 Leuven-Tielt-Winge-Diest tot multimodale as
- #25 Onderzoek uitbouw N3 en N281 tot multimodale as
- #26 Onderzoek uitbouw N2 Leuven-Brussel tot multimodale as
- #27 Onderzoek uitbouw N4 tot multimodale as
- #28 Onderzoek uitbouw N21 tot multimodale as
- #29 Uitbouw R23 tot stedelijke HOV-as Leuven

ACTIES VERSTERKING KN-LIJNEN (KERNNET)

- #30 Verbetering doorstroming KN en AN
- #31 Versterking KN-lijn Aarschot - Leuven
- #32 Versterking KN-lijn Leuven - Boutersem - Tienen
- #33 Versterking KN-lijn Korbeek-Lo - Leuven - Egenhoven - Bertem
- #34 Versterking KN-lijn Wijgmaal - Wilsede - Leuven - Haasrode Research-Park
- #35 Versterking KN-lijn Tienen - Sint-Truiden

ACTIES VERSTERKING AN-LIJNEN (AANVULLEND NET)

- #36 Versterking AN-lijn Leuven-Haasrode-Bierbeek
- #37 Versterking AN-lijn Leuven - Wijgmaal - Rotselaar - Tremelo
- #38 Versterking AN-lijn Leuven - Sint-Joris-Weert - Waver
- #39 Versterking AN-lijn Leuven-Linden
- #40 Versterking AN-lijn Aarschot - Rillaar - Scherpenheuvel - Diest
- #41 Versterking AN-lijn Aarschot - Langdorp - Zichem - Scherpenheuvel
- #42 Versterking AN-lijn Aarschot - Tielt-Winge - Glabbeek - Tienen
- #43 Versterking AN-lijn Diest - Paal - Beringen
- #44 Versterking AN-lijn Tienen - Linter - Budingen - Kortenaken - Diest
- #45 Versterking AN-lijn Tienen - Hoegaarden - Geldenaken
- #46 Versterken Snelbus Diest - Bekkevoort - Glabbeek - Tienen
- #47 Versterking functionele lijn Tienen - Neerlinter - Ransberg - Kortenaken
- #48 Versterking functionele lijn Tienen - Wommersom - Zoutleeuw
- #49 Versterking functionele lijn Landen - Neerwinden - Ezemaal - Tienen

ACTIES VERVOER OP MAAT (VOM)

- #50 Uitrol VoM conform het OV-plan Basisbereikbaarheid (OV-plan 2021)
- #51 Evaluatie van VoM-projecten
- #52 Uitbreiding basisaanbod VoM conform prioriteiten OV-plan Basisbereikbaarheid
- #53 Uitrol VoM-projecten op lange termijn

AANVULLENDE ACTIES OPENBAAR VERVOER

- #54 Onderzoek ticketintegratie De Lijn, NMBS, VoM, TEC en MIVB
- #55 Monitoring capaciteitslimieten en bijsturing regulier vervoer leerlingen
- #56 Inrichten toegankelijke halte-infrastructuur

Auto

VISIE: DE JUISTE WEG VOOR JE VERPLAATSING

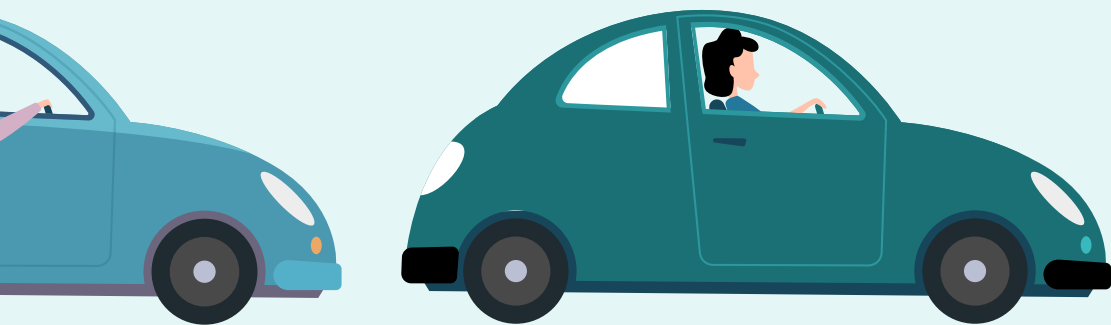
Het autoverkeer domineert momenteel de verplaatsingen in Vlaanderen en dat heeft negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid. Files en sluisverkeer zijn veelvoorkomende problemen, vooral rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Leuven. We willen het wegennet versterken met een grotere capaciteit. We waken doorgaand sluisverkeer en we stimuleren duurzame alternatieven zoals trein, bus en fiets.

We streven een veilig, robuust en gelaagd wegennet na, ondersteund door flankerend beleid. De switch naar combimobiliteit en deelvoertuigen moet het autogebruik verminderen en verhoogt de verkeersveiligheid. Deelvoertuigen en duurzamere voertuigen zullen een belangrijkere rol spelen. Autodelen zal actief aangemoedigd worden.

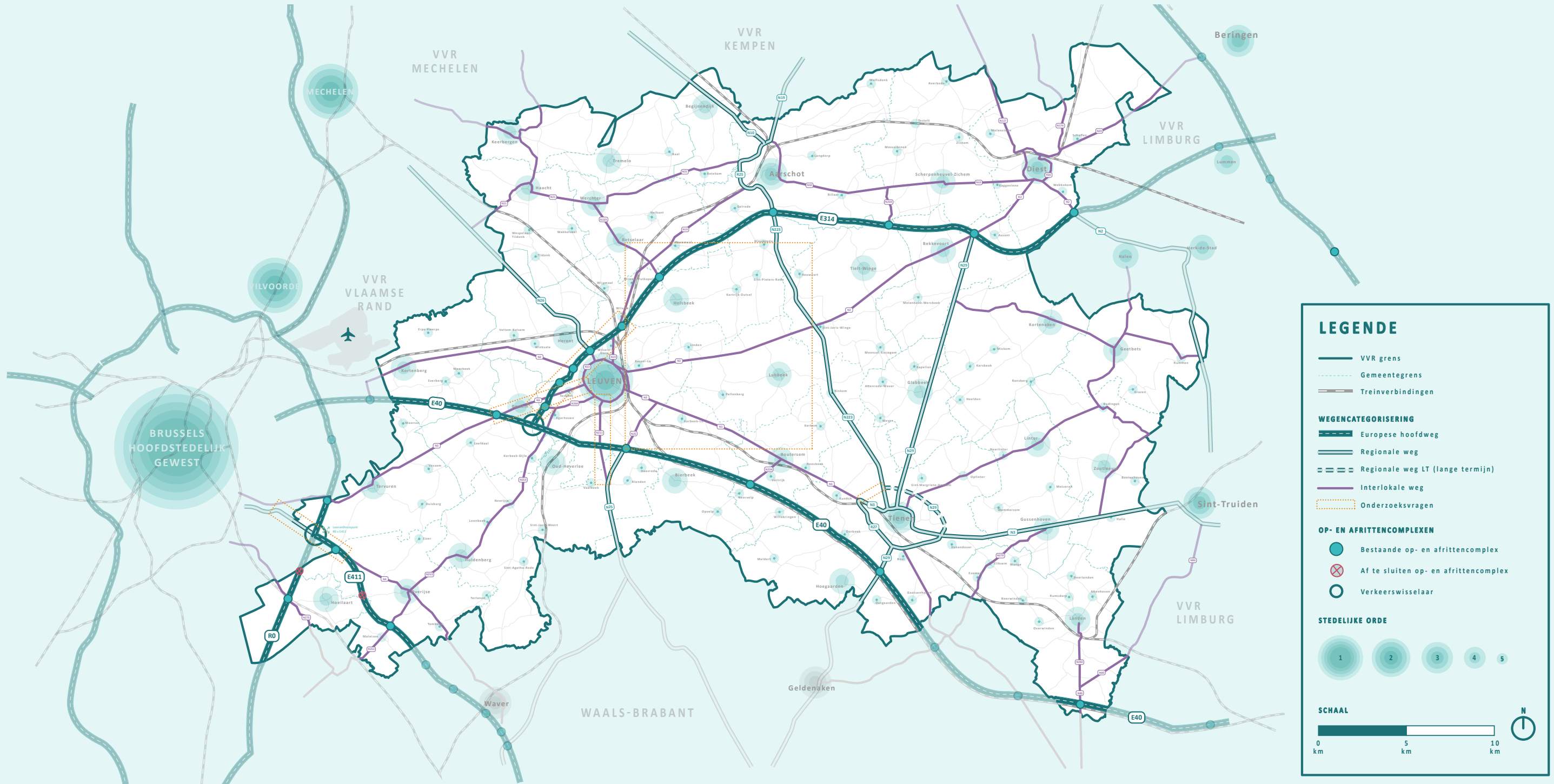
EEN WEGENNETWERK IN DRIE LAGEN: HOOFDWEGENNET, DRAGEND WEGENNET EN LOKAAL NETWERK.

Het hoofdwegennet en het dragend wegennet worden opgebouwd als een netwerk van raster of mazen. Lokale wegen maken gebieden op een lokaal niveau toegankelijk maar hebben geen verbindingfunctie:

1. Het hoofdwegennet is gebaseerd op het Europees TEN-T netwerk en vormt bijgevolg de grootste mazen in het wegennet. Het maakt verbindingen op internationaal en nationaal niveau en zorgt voor een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer.
2. Het dragend wegennet staat in voor een vlotte toegang tot het hoofdwegennet en maakt verbindingen op gewestelijk en regionaal niveau. Het dragende netwerk omvat regionale wegen (RW) en interlokale wegen (IW). De regionale wegen (RW) vormen verbindingswegen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet. Regionale wegen kunnen bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. Ook verbinden zij het hoofdwegennet en de regionale logistieke knooppunten. Interlokale wegen (IW) verbinden niet-aangrenzende gemeenten met elkaar en verkleinen regionale mazen voor regionaal verkeer. Zij ontsluiten ook belangrijke recreatieve en economische bestemmingen. Interlokale wegen vormen het laagste niveau van verbindingswegen. Een IW kan enkel ingezet worden als overwachte capaciteitsproblemen vanwege calamiteiten van het hoofdwegennet zich voordoen.
3. Voor het lokale wegennet, gelegen binnen de interlokale mazen, geldt een boomstructuur. Deze interlokale mazen zijn dus niet doorgankelijk, wat een ambitieuze doelstelling is. Op het lokaal wegennet moeten er maatregelen volgen om het doorgaande verkeer te ontmoedigen. De lokale wegen worden fiets- en voetgangersvriendelijk ingericht, waarbij lage snelheden gelden voor het gemotoriseerd verkeer.



Wegencategorisering



Acties Auto

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Auto. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

ACTIES HOOFDWEGENNET

- #57 Uitbouw Europese Hoofdweg E411 als multimodale corridor met focus op bijkomende duurzame vervoersalternatieven voor verplaatsingen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- #58 Optimalisatie Vierarmenkruispunt
- #59 Optimalisatie op- en afrittencomplex Jezus-Eik
- #60 Optimalisatie Leonardknooppunt
- #61 Optimalisatie Groenendaalcomplex
- #62 Afkoppeling Welriekendreef en Frans Verbeekstraat van het hoofdwegenet
- #64 Strategisch onderzoek naar aangepast snelheidsregime op de snelwegen nabij Leuven

ACTIES DRAGEND WEGGENNET

- #63 Onderzoek naar de voltooiing noordoostelijke segment rondweg Tienen
- #65 Herinrichting Vuntcomplex

ACTIES LOKALE WEGEN

- #66 Onderzoek naar oplossingenmenu met verkeerswerende maatregelen ter uitbouw van de interlokale mazen.
- #67 Uitbouw interlokale mazen en maatregelen tegen sluijverkeer
- #68 Implementatie nieuwe applicatie voor routeadvisering
- #69 Onderzoek noord-zuid verbinding aan de oostelijke rand van Leuven
- #70 Onderzoek N251-Naamsesteenweg en N3-Tervuursesteenweg als lokale weg
- #71 Implementatie en aftoetsen wegencategorisering
- #72 Uitwerken gemeentelijke visie omtrent parkeren
- #73 Dynamisch verkeersmanagement hoofdwegenet



Hoppinpunten en parkeren

In de vervoerregio Leuven streven we naar een betere afstemming tussen vervoer, wegeninfrastructuur en ruimtelijke inrichting. We willen combimobiliteit bevorderen door overstappunten, voornamelijk Hoppinpunten, te voorzien. Zo bieden we een aantrekkelijk alternatief voor autogebruik. Deze Hoppinpunten leveren faciliteiten voor openbaar vervoer, parkeren, fietsenstallingen en deelsystemen. Op langere termijn kunnen ook andere aanvullende deelsystemen en alternatieve diensten worden toegevoegd. Het doel is om van Hoppinpunten levendige en drukbezochte locaties te maken. Sommige Hoppinpunten kunnen ook dienen als Park & Ride, afhankelijk van de beschikbaarheid van vervoersopties en parkeergelegenheid.

HOPPINPUNTEN

Hoppinpunten worden geselecteerd op basis van het mobiliteitsaanbod, netwerkbelang en invloedszone. Er zijn vier niveaus:

1. Interregionale Hoppinpunten: bediend door een breed scala aan interregionale, regionale en lokale verbindingen, en hoogwaardig interregionaal openbaar vervoer, waardoor verplaatsingen tussen vervoerregio's mogelijk zijn.
2. Regionale Hoppinpunten: bediend door frequente regionale openbaar vervoerverbindingen en gericht op gebruikers met herkomst en bestemming die niet lokaal zijn, maar zich nog wel in de regio bevinden.
3. Lokale Hoppinpunten: bediend door verbindinglijnen binnen het aanvullend openbaar vervoersnet en gericht op gebruikers met een nabije herkomst of bestemming.
4. Buurthoppinpunten: Enkel bediend door functionele lijnen van het aanvullend openbaar vervoersnet of flexvervoer, met de mogelijkheid van deelvoertuigen als er geen openbaar vervoer beschikbaar is. Ze zijn beperkt tot de directe omgeving en nabij wonende reizigers.

De vervoerregio Leuven selecteert de Hoppinpunten op de drie hoogste niveaus. De buurthoppinpunten worden door de gemeentes geselecteerd op basis van de meerwaarde van de locatie voor voor het mobiliteitsnetwerk.



HOPPINPUNTEN MET BIJKOMENDE PARK & RIDE-FUNCTIE

Park & Ride-faciliteiten worden voornamelijk aanbevolen bij regionale en interregionale Hoppinpunten met hoogwaardig openbaar vervoer. Het doel is om verkeersdruk te verminderen en reizen met alternatieve vervoersmiddelen aan te moedigen. Om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen, is het belangrijk om parkeerplaatsen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor reizigers. Dit betekent dat de reistijden van het openbaar vervoer moeten kunnen concurreren met die van de auto. Bovendien moeten de P&R-faciliteiten zorgvuldig worden afgestemd op de vraag van de reizigers, en kunnen er indien nodig extra locaties worden toegevoegd. Bij voorkeur is er ook een Park & Bike zodat mensen niet enkel met de auto komen. Park & Bike-faciliteiten geven fietsers de kans om vlot over te stappen van de auto of het openbaar vervoer naar de fiets. Zo moedigen we mensen aan om de fiets te gebruiken en de auto te laten staan.

VISIE PARKEREN

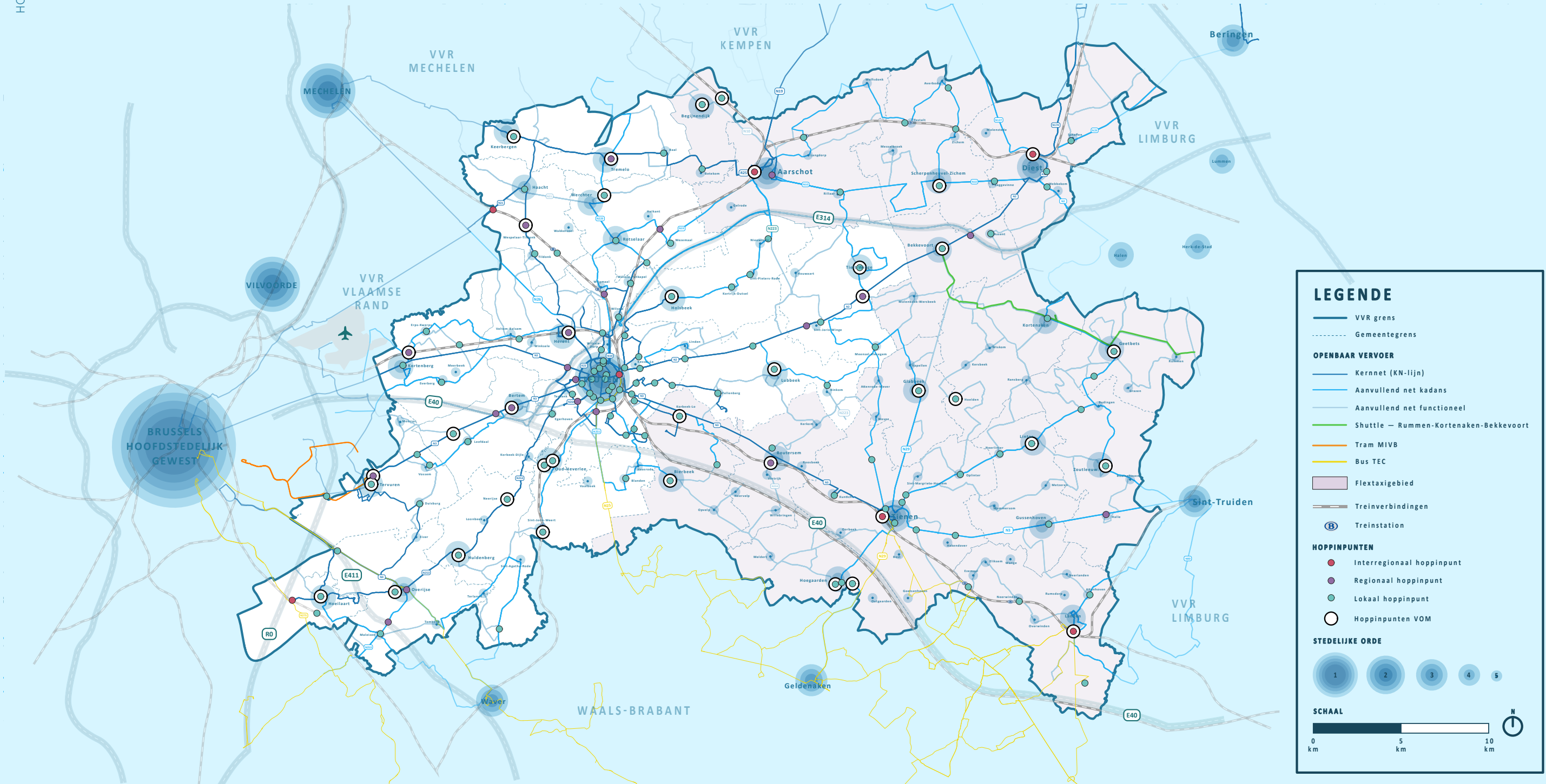
Het parkeerbeleid moet mensen aanzetten tot het gebruik van duurzamere vervoersalternatieven. Het parkeerbeleid moet rekening houden met ruimtelijke aspecten, zoals stedelijke versus landelijke omgevingen en randparkeren. Autoparkeren kan worden gereguleerd met betalend parkeren in regionaalstedelijke en kleinstedelijke kernen, en met blauwe zones in kleinstedelijke en landelijke kernen. Combiparkings zoals Park & Ride moeten strategisch worden geplaatst met criteria zoals nabijheid van herkomst, goede openbaar vervoerverbindingen, goede bereikbaarheid, de juiste infrastructuur voor fietsen en auto's en een uniform prijsbeleid.

Daarnaast zal ook de overlast door het vrachtwagenparkeren in woonbuurten verminderen. Dit willen we doen door vrachtwagens te laten parkeren bij het bedrijf van herkomst of bestemming. Daarvoor zal ook op bedrijventerreinen ruimte ingericht moeten worden voor het parkeren van vrachtwagens. Doorgaand vrachtverkeer zal opgevangen worden in de rand van hoofdwegen en bij uitzondering op regionale wegen. Dit zorgt voor een sterke koppeling tussen het Europees TEN-T netwerk en het vrachtroutenetwerk.

CARPOOLPARKINGS

Binnen de vervoerregio Leuven zijn er momenteel 15 officiële carpoolparkings. Er komen geen nieuwe carpoolparkings, tenzij aan op- en afrittencomplexen. Nagenoeg alle op- en afritcomplexen hebben een carpoolparking. We willen vooral het gebruik ervan actief stimuleren en we bekijken kritisch het aantal carpoolparkings en hun ligging. Waar mogelijk worden carpoolparkings toegankelijk gemaakt voor het openbaar vervoer of de fiets. Daarom zijn een aantal carpoolparkings geselecteerd als Hoppinpunt en sommige krijgen een Park & Ride-functie.

Hoppinpunten op korte termijn



Acties Hoppinpunten en parkeren

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Hoppinpunten en parkeren. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

ACTIES HOPPINPUNTEN

- #74 Periodiek nazicht selectie Hoppinpunten
- #75 Hoppinpunten goedgekeurd in Unieke Verantwoordingsnota's MOW
- #76 Selectie buurt Hoppinpunten en lokale Hoppinpunten
- #77 Uitbouw interregionale en regionale Hoppinpunten
- #78 Uitbouw buurt Hoppinpunten
- #79 Raamovereenkomst voor de aankoop van voorzieningen bij Hoppinpunten
- #80 Uitbouw P&Rs gekoppeld aan Hoppinpunten

ACTIES CARPOOLPARKINGS

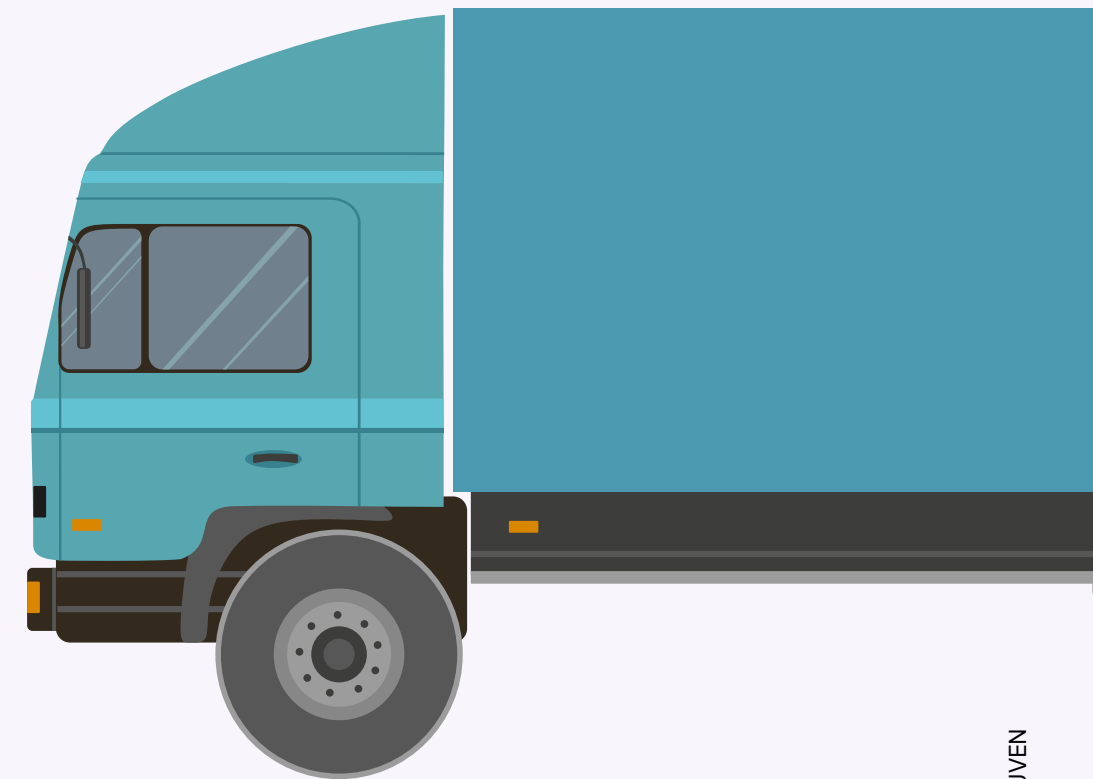
- #81 Monitoring en optimalisatie bestaande carpoolparkings
- #82 Stimulatie gebruik carpoolparkings

Logistiek

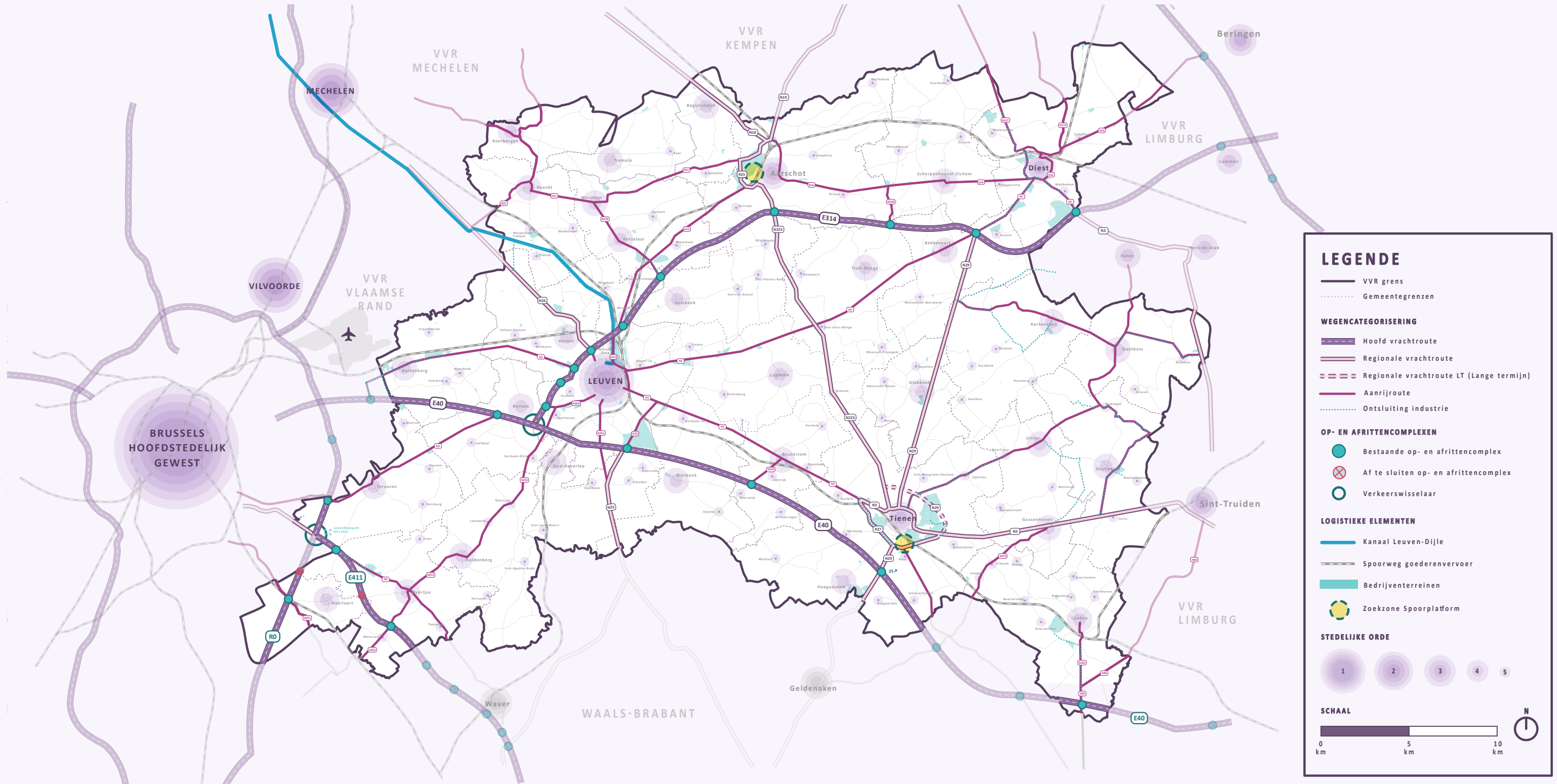
VISIE

Het goederenvervoer in ons land blijft stijgen met een verwachte groei van 22% tussen 2019 en 2040. Dat vervoer zal vooral via de weg gebeuren. Tegen 2040 wordt het aandeel wegtransport geschat op 77 %. Deze logistieke uitdaging zal worden aangepakt en zwaar verkeer door de dorpskernen zal ontmoedigd worden om de leefbaarheid te vergroten. Daarom concentreert de vervoerregio zich op 10 speerpunten:

1. Verbetering van de ruimtelijke bundeling in de internationale en regionale logistieke knooppunten. Er zijn geen internationale logistieke knooppunten in de vervoerregio Leuven, maar er is een potentieel regionaal logistiek knooppunt in Herent-Leuven dat verder onderzoek vereist.
2. Concentreren van belangrijke en aantrekkelijke bestemmingen voor alternatieve vervoerswijzen. Bestaande bestemmingen in de vervoerregio Leuven kunnen worden geoptimaliseerd, zoals de clusters in Aarschot, Leuvense kenniseconomie en Kortenberg. Voor slecht gelegen bedrijven moet een verhuis op lange termijn overwogen worden.
3. De vervoerregio erkent dat de mogelijkheden voor het verschuiven van vervoerswijzen naar spoor- en watertransport beperkt zijn, omdat er weinig grote logistieke centra aanwezig zijn. Er worden inspanningen geleverd om projecten voor spoorwegfaciliteiten te realiseren in Tienen. Innovaties voor watertransport focussen zich op het kanaal Leuven-Dijle.
4. Het bundelen van vrachtstromen blijft een doel. Zo willen we een veilig en leefbaar vrachtroutenetwerk bekomen met aandacht voor verkeersveiligheid in dorps- en stadskernen. Er lopen al proefprojecten die moeten worden aangemoedigd.
5. Er is een veilig en leefbaar vrachtroutenetwerk uitgetekend dat gebruik maakt van hoofdwegen en regionale wegen. Lokale vrachtroutes kunnen nog worden toegevoegd. Er worden ook maatregelen genomen om doorgaand vrachtverkeer te verminderen op de lokale en interlokale wegen.
6. Apart van het vrachtroutenetwerk bestaat er een netwerk voor uitzonderlijk vervoer waarbij gemeenten en wegbeheerders rekening moeten houden met specifieke voorwaarden voor toegankelijkheid.
7. Overlast door vrachtwagenparkeren in woonbuurten moet verminderd worden.
8. In stedelijke kernen wordt ingezet op stedelijke logistiek en stadsdistributiecentra. Leuven is een pionier in dit gebied en neemt andere steden op sleeptouw.
9. Specifieke maatregelen worden genomen op regionale wegen waar landbouwverkeer de doorstroming belemmert.
10. Er wordt gewerkt aan het uitfasen van fossiele brandstofmotoren voor vrachtverkeer om de CO₂-uitstoot te verminderen. Onderzoek en pilootprojecten worden uitgevoerd om emissieloos rijden in stadskernen te realiseren.



Wensbeeld Vrachtroutenetwerk



Acties Logistiek

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Logistiek. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

ACTIES VRACHT - PARKEERBELEID

- #83 Uitwerken Vlaamse visie omtrent vrachtwagenparkeren langs het hoofdvrachtroutenetwerk
- #84 Uitwerken gemeentelijke visie omtrent vrachtwagenparkeren

ACTIES VRACHT - SPOOR

- #85 Studie naar op- en overslagmogelijkheden van goederen op het spoorplatform Tienen

ACTIES VRACHT - WATER

- #86 Uitbreiding kade Wilsele en aangrenzend terrein langs kanaal Leuven-Dijle met bijkomende binnenvaartoverslag op een lokaal niveau
- #87 Ondersteuning innovatieve oplossingen voor binnenvaartoverslag
- #88 Sensibilisatie aanvullend gebruik kaaimuren langs het kanaal Leuven-Dijle

ACTIES STADSDISTRIBUTIE

- #89 Kennis uitwisseling stadsdistributie-initiatieven Leuven

ACTIES VRACHTSTROMEN BUNDELEN

- #90 Bundeling van goederenstromen

ACTIES VRACHTROUTENETWERK

- #91 Verfijnen vrachtroutenetwerk en operationaliseren
- #92 Implementeren van de vrachtroutes op het dragend wegennet
- #93 Uitwerking kaderovereenkomst emissieloze leveringen in Leuven
- #94 Optimalisatie routenavigatie vrachtverkeer
- #95 Doorgaand vrachtverkeer weren met behulp van ANPR camera's

ACTIES LANDBOUWVERKEER

- #96 Problematiek landbouwverkeer: overleg en initiatieven
- #97 Onderzoek aanleg passeerhavens op N29 Tienen-Diest en N3 Tienen-Sint-Truiden

Flankerend beleid

VISIE

We willen met z'n allen een gezondere, veiligere en leefbaardere vervoerregio. De Vlaamse Regering wil dat 40% van onze verplaatsingen duurzaam verlopen. We hebben de ambitie dat tegen 2050 50% van onze verplaatsingen duurzaam zijn én dat er geen zwaargewonde of dodelijke verkeersslachtoffers meer zijn.

Om deze ambitie waar te maken, is het niet alleen belangrijk om goed functionerende verkeersnetwerken te hebben, maar ook om mensen bewust te maken van de voordelen van duurzaam transport. We moeten mensen laten inzien dat een duurzame verplaatsing vaak de beste, snelste, veiligste, goedkoopste, ... keuze is. De vervoerregio Leuven wil daarom het gedrag van reizigers beïnvloeden zodat ze bewust kiezen voor duurzame verplaatsingen en bij hun keuze blijven.

Dat bereiken we met performante verkeersnetwerken, maar ook met een combinatie van motiverende en sturende maatregelen. Pull-maatregelen motiveren, ondersteunen en prikkelen mensen om duurzame vervoerskeuzes te maken. Push-maatregelen daarentegen maken gebruik van verboden, sancties en verplichtingen.

De vervoerregio Leuven concentreert zich op tien speerpunten:

1. Het regionale mobiliteitsbeleid heeft een goede wisselwerking met het ruimtelijk beleid nodig. Ruimtelijke ontwikkelingen beïnvloeden de vervoersmarkt en duurzame vervoersoplossingen kunnen gekoppeld worden aan ruimtelijke knooppunten. Het ruimtelijk beleid moet lintbebouwing tegengaan en sterkere ruimtelijke omstandigheden voor knooppunten creëren.
2. We willen een gelaagd en robuust netwerk uitbouwen. Een goed functionerend netwerk bestaat uit verschillende lagen die op elkaar zijn afgestemd. Gemeenten moeten maatregelen nemen om interlokale mazen te beschermen tegen doorgaand verkeer. Betrouwbare informatie is essentieel, inclusief multimodale routeplanners en realtime informatie. De vervoerregio kan projecten coördineren sluijverkeer te verminderen en homogene snelheidszones in te voeren.
3. De vervoerregio streeft naar een hoog niveau van combimobiliteit door een betere integratie tussen de vervoersmodi. Ticket- en tariefintegratie tussen verschillende vervoerders is nodig, zowel binnen het openbaar vervoer als bij deelmobiliteitsopties. Een Mobility as a Service-platform kan multimodaal reizen vergemakkelijken.
4. De vervoerregio streeft naar nul dodelijke of zwaargewonde verkeersdeelnemers tegen 2050. We streven consequente snelheidsregimes na gebaseerd op de ruimtelijke context en verkeerskundige taken. Een uniforme aanpak van snelheidsbeleid wordt voorgesteld, waarbij snelheidslimieten worden bepaald op basis van wegtype en omstandigheden.
5. Er wordt ingezet op het verzamelen en analyseren van data over mobiliteit, zoals snelheid, geluid en luchtvervuiling. Er wordt gestreefd naar dataplatformen op Vlaams niveau en een Vlaamse datastrategie om mobiliteitsindicatoren te monitoren en te beheren.
6. Er wordt aandacht besteed aan duurzame en veilige alternatieven voor woon-schoolverplaatsingen, met focus op schoolroutes en -omgevingen. Knelpunten worden geïdentificeerd en aangepakt, en er wordt ingezet op verkeerseducatie en acties. De suggestie wordt gedaan om een ruimtelijk kader voor schoolomgevingen uit te werken en beschikbaar te stellen aan lokale besturen.
7. We gaan de bevoegde overheden aansporen om dynamisch verkeersmanagement en ITS waar nodig in te zetten om congestie en verkeersveiligheid aan te pakken. Vlaanderen richt zich op strategische clusters, waarvan Mobility as a Service en Multimodal Traffic Management 3.0 binnen het bereik van de vervoerregio vallen.
8. Samenwerking met belanghebbenden zoals vakgroep- en middenveldorganisaties en academische actoren is essentieel om mobiliteitsuitdagingen aan te pakken. Dit voor o.a. evenementen en woonwerkverplaatsingen.
9. Flexibele prijsstelling van mobiliteit naar plaats en tijd wordt gebruikt als een instrument om gedrag te beïnvloeden. Differentiatie van parkeertarieven, gedifferentieerde tarieven voor openbaar vervoer en geïntegreerde abonnementsvormen worden genoemd. Tijdelijke financiële tussenkomsten en tegemoetkomingen kunnen gebruikers aanmoedigen om duurzame alternatieven te kiezen. Regelgevende en fiscale maatregelen, zoals milieuzonering en het mobiliteitsbudget, worden ook genoemd, maar vallen onder de bevoegdheid van federale en lokale overheden.
10. De vervoerregio voert een actief communicatie- en participatiebeleid. Gemeenteraadsleden worden geïnformeerd via nieuwsbrieven en digitale infosessies om hen te betrekken bij het regionaal mobiliteitsplan.

Acties Flankerend Beleid

Het actieplan vertaalt de strategieën beschreven in het regionaal mobiliteitsplan naar concrete acties. Hieronder vind je de acties opgesomd voor het thema Flankerend Beleid. Voor meer informatie over de mogelijke realisatie, de fase, de termijn, de trekkers, prioriteit en kosteninschatting, kan je de bijlage van het actieplan raadplegen met meer details.

ACTIES FLANKEREND BELEID

- #98 Stapsgewijze uitbouw maximaal conflictvrije en intelligente lichtenregelingen
- #99 Handhaving van nieuwe wegcategorisering inclusief het vrachtroutenetwerk
- #100 Uitbouw verkeersveilige schoolomgevingen en schoolroutes
- #101 Sluipverkeer in kaart te brengen op basis van een geïntegreerde, representatieve en laagdrempelige tool
- #102 Uitwerking ruimtelijk kader schoolomgevingen
- #103 Samenwerkingsverbanden opzetten met vakgroep-, middenveldorganisaties en academische actoren
- #104 Uitbouw van een centraal platform voor dataverzameling en -deling in functie van onderzoek en evaluatie
- #105 Mogelijke toepassingen van Intelligente Transportsystemen (ITS)
- #106 Afstemmen lokaal mobiliteitsbeleid op regionaal mobiliteitsplan vervoerregio Leuven

ACTIES SAMENWERKING

- #107 Periodiek overleg met Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vervoerregio Vlaamse Rand
- #108 Afstemmen met ruimtelijk beleid
- #109 Stimuleren van werkgevers/werknemers tot het opzetten van first- en last-mile oplossingen
- #110 Opzetten van mobiliteitsbegeleiding voor bedrijven
- #111 Onderzoek duurzame vervoersalternatieven bij grote evenementen
- #112 Onderzoek multimodale bereikbaarheid obv. de netwerken uit het beleidsplan ter voeding van ruimtelijke beleidsplannen

ACTIES SAMEN MET BHG

- #113 Regulier overleg rond uitbouw van het fiets-GEN
- #114 Overleg over de uitrol van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move en de impact op de vervoerregio Leuven
- #115 Afstemming met de knooppunten en het P&R-beleid binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- #116 Opvolgen van de dossiers en de uitvoering van de LEZ en mogelijke implementatie van de kilometerheffing (Smart move) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- #117 Opvolgen en afstemming over de afbraak van het viaduct Herrmann-Debroux

ACTIES COMMUNICATIE

- #118 Communicatie en overleg tussen logistieke bedrijven en gemeenten
- #119 Communicatie aangepast mobiliteitsaanbod

ACTIES ADVIEZEN

- #120 Evaluatie werking vervoerregio Leuven
- #121 Advies hogere overheden rond kilometerheffing en de wisselwerking met het vrachtroutenetwerk
- #122 Advies hogere overheden rond kilometerheffing vrachtverkeer
- #123 Opmaak advies inzake uitbreiden en heroriënteren mobiliteitsbudget & fietsvergoeding

Colofon

'Vervoerregio Leuven Ruimtelijk Mobiliteitsplan' is een initiatief van de Vervoerregio Leuven en is ontstaan door een samenwerking met Arcadis, Common Ground en Transport & Mobiliteit Leuven (TML).

Layout en kaartmateriaal:
Common Ground

DEPOTNUMMER: D/2023/3241/301

Mits bronvermelding wordt overname van de teksten en illustraties aangemoedigd.

Meer weten over ...

Vervoerregio Leuven

Wil je verder op de hoogte blijven van de werking van de Vervoerregio Leuven? Neem dan zeker eens een kijkje op www.vervoerregioleuven.be

vervoerregioleuven@vlaanderen.be

Basisbereikbaarheid

Wil je je verder verdiepen in 'basisbereikbaarheid' en de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen? Op www.basisbereikbaarheid.be verneem je er alles over.

<https://mow-contact.be>

Werken aan de Ring

Wil je meer weten over Werken aan de Ring? Op de website www.werkenaantering.be kom je meer te weten.

info@werkenaantering.be

De Lijn

Specifieke vragen over het Openbaar Vervoerplan?

esther.nevelsteen@delijn.be

sander.wouters@delijn.be

Agentschap Wegen en Verkeer

Specifieke vragen voor Agentschap Wegen en Verkeer?

www.wegenenverkeer.be/contactformulier

Regionet Leuven

Benieuwd naar het strategisch project van Regionet? Op www.regionet.be kan je je alvast verdiepen.

regionetleuven@vlaamsbrabant.be

