

[PROGRAMMA 5]

DUURZAME MODAL SHIFT



Het programma 'duurzame modal shift' zet in op een verschuiving van de verplaatsingsmodus: van het individueel autogebruik naar duurzame alternatieven – verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. Zo'n verschuiving volgt de logica van het STOP-principe: prioriteit aan stappers en trappers, dan openbaar vervoer en tenslotte privaat wegverkeer. Deze Roadmap mikt daarbij op de volledige verplaatsing, zowel op Leuvens grondgebied als daarbuiten¹.

Er zijn dringend grote investeringen nodig in beter openbaar vervoer en betere fietsinfrastructuur. Die moeten de overstap naar duurzame modi mogelijk maken.

De doelstelling voor de modal shift is een reductie met 20% van het aantal autoverplaatsingen tegen 2030.

Ambitie 2030



auto
-20%



OV
x2



fiets
x2

¹ Op het doorgaand verkeer door Leuven (bij voorbeeld op E314 en E40, maar ook op de treinen) heeft een stad als Leuven geen rechtstreekse impact. Niettemin zullen de inspanningen m.b.t. mobiliteit en ruimtelijke ordening in Leuven ook onrechtstreeks een effect hebben op het doorgaand verkeer. Bij voorbeeld: pendelaars vanuit de buurgemeenten naar Brussel die in Leuven de trein opstappen (als alternatief voor een rit met de auto), goederen bestemd voor de buurgemeenten die tot in Leuven via een schip worden aangevoerd, ...

Rekening houdend met de verwachte stijging van het aantal verplaatsingen naar en vanuit Leuven, vereist dit een verdubbeling van het aantal verplaatsingen met de fiets en met het openbaar vervoer.

Het succes van dit programma wordt mee bepaald door het programma 4 'Levendige kernen en een slim locatiebeleid'. Een goede ruimtelijke ordening is namelijk een essentiële succesfactor voor de duurzame modal shift. Het programma 6 'Vergroening van het wagenpark' vervolledigt het trio dat instaat voor de omslag naar een duurzame mobiliteit.

De omslag naar een duurzame modal shift is erg complex. Het vraagt een gedragswijziging van 250.000 Leuvense inwoners, studenten en bezoekers. Tegelijk moeten de betrokken overheden op korte termijn belangrijke initiatieven nemen om deze gedragswijziging effectief mogelijk te maken. Dit programma heeft daarom vooral doelstellingen op korte termijn.

De omslag naar een duurzame mobiliteit is omwille van de grote maatschappelijke impact een dringende opgave. Om deze omslag te bereiken, volstaan de vandaag beschikbare verplaatsingsmiddelen en mobiliteitsoplossingen. Het is niet aangewezen om te wachten op de doorbraak van nieuwe technologieën, zoals autonome voertuigen. Die zullen te laat komen om de urgente omslag te realiseren. Hun impact op duurzaamheid is bovendien nog hoogst onzeker. Wél moeten dit soort innovaties van nabij opgevolgd worden en mee worden geïntegreerd in de Leuvense visie op duurzame mobiliteit.

Zicht op de verplaatsingen in Leuven

Op een gemiddelde werkdag krijgt Leuven ruim 500.000 verplaatsingen te verwerken. Per dag worden binnen, vanuit en naar Leuven in totaal ongeveer 8,5 miljoen kilometer afgelegd (ramingen Vlaams Verkeerscentrum, situatie 2013). De interne verplaatsingen (met vertrek en aankomst in Leuven zelf) vormen 43% van het aantal en zijn samen goed voor 10% van de totale verplaatsingsafstand.

Eén derde van de verplaatsingen zijn woon-werkverplaatsingen (samen 43% van de totale afgelegde afstand). De woon-schoolverplaatsingen vormen ongeveer een vijfde van het aantal verplaatsingen (en 15% van de afgelegde afstand). Bijna de helft van de verplaatsingen hebben een ander doel: winkelen, recreatie, zorg, ... 64% van alle verplaatsingen wordt met de auto afgelegd (45% als bestuurder, 19% als passagier): goed voor ruim 80% van de verplaatsingsafstand. Openbaar vervoer staat in voor 12% van de verplaatsingen. Een kwart van de verplaatsingen gebeurt met de fiets of te voet: zij vertegenwoordigen slechts 4% van de verplaatsingsafstand. Alle auto's naar, vanuit en binnen Leuven leggen op een gemiddelde werkdag in totaal ongeveer 5,5 miljoen kilometer af (inclusief transitverkeer). Ongeveer 40% van deze kilometers (2,2 miljoen) worden op Leuven's grondgebied afgelegd. Op jaarbasis genereert de Leuvense mobiliteit ongeveer 1,63 miljard autokilometers, waarvan 650 miljoen op Leuven's grondgebied.

Prognose van de verplaatsingen in de Leuvense stadsregio

Vandaag gebeuren zes op tien verplaatsingen in Leuven met de auto. De combinatie van de trendprognose van het Vlaams Verkeerscentrum met de verwachte groei in Leuven, toont dat het aantal autoverplaatsingen tegen 2030 zal toenemen met ruim 20%.

Om een trendbreuk te realiseren, zouden er tegen 2030 echter 20% minder auto's moeten rijden dan vandaag. Dan gebeuren nog vier op tien verplaatsingen met de auto. Dit kan gerealiseerd worden als het aantal fietsers én het aantal gebruikers van openbaar vervoer verdubbelen.



Werk 26 Uitbouw van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid

Om werk te kunnen maken van de modal shift, is er dringend nood aan een geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat door alle stakeholders wordt onderschreven. Stad Leuven neemt hierin het voortouw en brengt alle publieke en private actoren op één lijn.

Leuven beschikt samen met de buurgemeenten tegen 2020 over een stadsregionaal mobiliteitsplan, onderschreven door de hogere overheden. Het plan heeft aandacht voor alle maatschappelijke groepen, waaronder ook de minder mobiele en de kwetsbare groepen. Tegen 2022 is dit plan vertaald in een uitvoeringsprogramma dat de omslag naar een duurzame mobiliteit moet waarmaken (zie werk 67 'intergemeentelijke samenwerking').

Leuven stelt samen met de buurgemeenten een stadsregionaal mobiliteitsplan op.

De Leuvense stadsregio beschikt in 2024 over een mobiliteitscentrum dat het mobiliteitsbeleid en -management integreert en coördineert. Het centrum beschikt over de nodige tools, zoals een operationeel multimodaal verkeersmodel en een monitoringsysteem. Stad Leuven ijvert samen met de andere Vlaamse centrumsteden voor een bijsturing van fiscale maatregelen die de omslag naar een duurzame mobiliteit in de weg staan.

Werk 27 Autoluwe binnenstad, wijken en schoolomgevingen

Een autoluwe stedelijke omgeving bevordert de leefkwaliteit, stimuleert de modal shift naar stappen en fietsen en creëert ruimte voor extra groen in de publieke ruimte. Met het circulatieplan voor de binnenstad heeft Stad Leuven hier reeds stappen in gezet.

Tegen 2025 is de binnenstad autoluw en is in alle deelgemeenten een circulatieplan ingevoerd. Alle schoolomgevingen zijn in 2023 verkeersveilig. Tegen 2030 zijn alle stadswijken autoluw.

Tegen 2025 is de Leuvense binnenstad volledig autoluw gemaakt. Het gebied binnen de eerste omwalling is dan quasi autovrij. Straten die geen deel uitmaken van de verkeersslussen zijn omgevormd tot autoluwe straten. Tegen 2025 is het aantal parkeerplaatsen op straat, bedoeld voor langparkeren, gehalveerd; tegen 2030 zijn ze tot nul herleid. In 2020 is voor alle deelgemeenten een circulatieplan uitgewerkt, dat als doel heeft het wegverkeer in de kernen en de wijken te reduceren. Tegen 2025 zijn deze circulatieplannen overal geïmplementeerd. Tegen 2030 hebben ook in de deelgemeenten alle straten die geen

Regionet Leuven

In 2014 hebben Stad Leuven, de Provincie Vlaams-Brabant, het Vlaams Gewest, De Lijn, de NMBS en Interleuven hun schouders gezet onder het strategisch project 'Regionet Leuven'. Dat beoogt een interbestuurlijke samenwerking rond duurzame mobiliteit en ruimtelijke ordening in de ruime Leuvense regio.

Het project voorziet de uitbouw van een fietsnetwerk en een performant openbaar vervoersysteem (bestaande uit treinen, trambussen, bussen en vervoer op maat), om de duurzame modal shift mogelijk te maken. Tegelijk pleit het project voor de groei van de steden en dorpskernen die goed bediend worden met openbaar vervoer. Dit principe is intussen vastgelegd in de 'Visienota Ruimte' van de Provincie Vlaams-Brabant. In 2018 werden de eerste stappen gezet in de richting van concrete realisaties.

Op 1 januari 2019 worden in opdracht van de Vlaamse Regering de vervoerregio's opgericht. Het project 'Regionet Leuven' kan de basis vormen voor het mobiliteitsplan voor de Leuvense vervoerregio, dat in 2019 zal worden opgesteld.

verzamelende of verbindende verkeersfunctie hebben, een autoluw karakter.

Tegen 2023 is de omgeving van alle scholen die langs een verbindingsweg liggen, consequent georganiseerd volgens het STOP-principe: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer, tenslotte privaat wegverkeer. De omgeving van alle andere scholen is dan verkeersluw georganiseerd.

Tegen 2025 zijn de voetpaden obstakelvrij en zijn voldoende zitbanken beschikbaar voor minder mobiele wandelaars.

Werk 28 Faciliteren van verplaatsingen te voet

Verplaatsingen te voet zijn heel belangrijk in de stad. Ze zijn ideaal voor korte afstanden en een essentiële aanvulling op het openbaar vervoer. Om het wandelen maximaal te stimuleren, moet de voetgangersvriendelijkheid betekenisvol verbeteren in alle Leuvense straten.

Stad Leuven beschikt in 2020 over een globaal streefbeeld voor haar openbaar domein, dat de ambitie vastlegt inzake gebruik, inrichting en beheer van straten en pleinen. Dit streefbeeld bepaalt de inrichtingsprincipes van het openbaar domein en omvat ook een actieprogramma.

Stad Leuven vernieuwt jaarlijks in twintig straten de voetpaden en dwingt bij de nutsmaatschappijen een degelijk herstel van de voetpaden af. De uitbreiding van voetgangerszones en trage wegen vergroten de actieradius van wandelaars. Eigenaars van grote sites worden aangemoedigd om wandelpaden over hun terrein open te stellen voor het publiek (zoals KU Leuven vandaag reeds in grote mate doet).

Tegen 2025 zijn de voetpaden obstakelvrij. Daarvoor staan onder meer in de hele stad voldoende fietsenstallingen op straat, zodat geparkeerde fietsen nergens nog de vlotte doorgang verhinderen. Tegen 2024 staan ook overal voldoende zitbanken als rustplaats voor minder mobiele wandelaars.

Tegen 2020 werkt Stad Leuven een beleidslijn uit voor opkomende technologische ontwikkelingen die de brug slaan tussen de voetganger en de fietser: de zogenaamde 'individual people movers'. Het gaat om elektrische steps, solowheels, elektrische skateboards, ...

Het circulatieplan voor de binnenstad: een grote stap

In 2016 voerde het stadsbestuur een nieuw circulatieplan voor de binnenstad in. Dit plan was een grote stap richting autoluwe binnenstad. Eén jaar na de invoering werden 30% méér fietsers geteld. Het initiatief bewijst dat een aanpassing van de verkeerscirculatie en een wijziging van het verplaatsingsgedrag op korte termijn haalbaar is, zonder de bereikbaarheid van de stad aan te tasten. Tegelijk is duidelijk dat bijkomende stappen en flankerende maatregelen nodig zijn om het resultaat te optimaliseren.

Werk 29 Vergroten van het fietsgebruik

De fiets is het verplaatsingsmiddel bij uitstek in Leuven. De fietsverplaatsingen moeten met de helft toenemen tegen 2025 en verdubbelen tegen 2030. Hiervoor is een opwaardering van de fietsinfrastructuur noodzakelijk. In fietsstad Leuven kunnen fietsers van 8 tot 80 jaar zelfstandig, onbezorgd en veilig fietsen.

Stad Leuven maakt versneld werk van de uitvoering van haar fietsbeleidsplan. De werf 27 'Autoluwe binnenstad, wijken en schoolomgevingen' zal alvast een belangrijke bijdrage leveren aan de toename van het fietsgebruik. De uitbreiding van de autoluwe zones heeft de grootste impact op de veiligheid en het comfort van de fietsers.

De fietsverplaatsingen moeten met de helft toenemen tegen 2025 en verdubbelen tegen 2030.

Op korte termijn is de verhoging van de verkeersveiligheid een prioriteit. Tegen 2025 is de fietsveiligheid in de hele Leuvense stadsregio gewaarborgd. Alle kernen en bestemmingslocaties zijn met elkaar verbonden door continue, bewegwijzerde fietsroutes. Alle gevaarlijke punten zijn weggewerkt. Alle straten waar de verkeersintensiteit, de snelheid of de fietsersintensiteit dit vereisen, beschikken over degelijke fietspaden. De fietsers krijgen voorrang op de belangrijke fietsroutes. Op middellange termijn wordt ingezet op de uitbouw van een hoogwaardig fietsroutenetwerk. Stad Leuven, de Provincie en de Vlaamse Overheid intensiveren de uitrol van hoogwaardige fietsroutes. Tegen 2030 beschikt de Leuvense stadsregio over een uitgebreid netwerk van brede, vrijliggende doorfietsroutes en fietssnelwegen.

Tegen 2025 is de fietsveiligheid in de hele Leuvense stadsregio gewaarborgd. Tegen 2030 beschikt de regio over een netwerk van brede, vrijliggende doorfietsroutes en fietssnelwegen.

Stad Leuven werkt aan een ruim en gedifferentieerd aanbod aan fietsenstallingen, zowel voor kort- als langparkeren. Langparkings worden zoveel mogelijk buiten het openbaar domein gerealiseerd en collectief geëxploiteerd. Een fietsparkeermakelaar stimuleert de uitbouw van gedeelde fietsenstallingen. In alle nieuwe bouwprojecten worden voldoende kwalitatieve fietsenstallingen voorzien. Tegen 2025 beschikken bestemmingslocaties en wijken over voldoende fietsenstallingen (op straat en/of inpandig). Alle bedrijven en organisaties bieden de nodige faciliteiten voor fietsende pendelaars en stimuleren hun personeelsleden en bezoekers actief om met de fiets te komen. Tegen 2025 beschikken alle wijken over afsluitbare buurtfietsenstallingen.

Stad Leuven intensiveert initiatieven om fietsen (inclusief e-bikes, bakfietsen, tandems, steps, ...) beschikbaar te stellen: groepsaankopen, tweedehandsfietsen (zoals VELO), ruilsystemen voor kinderfietsen en speciale fietsen (zoals Velokadee), deelfietssystemen (zoals het bakfietsdelen in Kom op voor je Wijk), ...

Fietsbeleidsplan Stad Leuven

In 2017 keurde de Gemeenteraad van Leuven een fietsbeleidsplan uit, dat focust op de rijdende en de stilstaande fiets. Het fietsbeleidsplan omvat een ontwerp-fietsroutenetwerk, een actieprogramma rond fietsinfrastructuur en de uitbouw van een gediversifieerd aanbod van fietsparkeervoorzieningen. Het omvat ook een luik flankerende maatregelen (fietscultuur, monitoring, sensibilisering, ...).

Werk 30 Vergroten van het OV-gebruik

Tegen 2025 is het aantal OV-verplaatsingen met minstens één derde toegenomen. Tegen 2030 is het aantal verdubbeld. Dit vereist een grote stap voorwaarts in de performantie en de capaciteit van het openbaar vervoer. Tegen 2030 beschikt de Leuvense regio over een hoogwaardig OV-netwerk met groene bussen (zie werk 38 'vergroening van bussen en vrachtwagens').

Tegen 2030 moet het aantal OV-verplaatsingen in Leuven verdubbelen.

In de Leuvense regio worden op de belangrijke vervoer corridors stamlijnen van hoogwaardig openbaar vervoer uitgebouwd. Tegen 2025 worden met gerichte doorstromingsmaatregelen de grootste knelpunten weggewerkt en worden trambussen ingezet om de capaciteit en het comfort te vergroten. Tegen 2030 worden de corridors naar Diest, Zaventem en Tervuren uitgerust met vrije busbanen.

In Leuven wordt het ringtracé, dat ook Gasthuisberg en Arenberg rechtstreeks bedient, tegen 2025 uitgebouwd als draaischijf voor het openbaar vervoer. De (tram)bussen op dit tracé moeten over een vrije doorstroming beschikken, om een snelle en stipte dienstverlening te garanderen. Aan de stadspoorten worden tegen 2025 hoogwaardige overstappunten uitgebouwd. De meeste regionale buslijnen worden via het ringtracé naar het station geleid.

Op de radiale busroutes en op het ringtracé moeten de bussen tegen 2025 over een vrije doorstroming beschikken.

Binnen de Leuvense stadsregio worden vanaf 2020 alle grotere kernen en belangrijke attractoren bediend door hoofdfrequente stadslijnen. Tegen 2025 is 'vervoer op maat' beschikbaar op plaatsen met een diffuse vervoervraag.

Stad Leuven en De Lijn introduceren tegen 2022 een proefproject met autonome shuttles, dat vanaf 2025 wordt opgeschaald.

Tegen 2025 wordt het comfort van de bushaltes in Leuven verder verhoogd (schuilinfrastructuur, accurate real time informatie). Aan de belangrijke OV-haltes en in alle stadsregionale kernen worden tegen 2025 mobipunten uitgebouwd, met onder meer deelfietsen en deelwagens.

Tegen 2025 beschikt het researchpark Haasrode over een spoorhalte. In afwachting zorgt een hoogwaardige buscorridor (vlotte doorstroming, hoge capaciteit) voor een goede verbinding tussen het station en het researchpark.

Tegen 2025 beschikt het researchpark Haasrode over een spoorhalte.

Op de spoorlijnen naar Leuven rijden tegen 2025 minstens drie treinen per uur in de spits en twee treinen per uur erbuiten. De stiptheid en de capaciteit van de treinen moeten naar omhoog.

Het station, de spoorhaltes en de belangrijke (tram)bushaltes worden uitgebouwd tot multimodale knooppunten, waar de verschillende modi goed op elkaar aansluiten. Dit vereist onder meer een compacte en leesbare infrastructuur (korte loopafstanden), comfortabele wachtaccommodatie, goede informatieverstrekking, voldoende fietsenstallingen en een aanbod aan deelfietsen en deelauto's.

Aan het station van Leuven wordt de capaciteit van fietsenstallingen sterk uitgebreid: 5.000 extra fietsenstallingen tegen 2025, nog eens 5.000 extra fietsenstallingen tegen 2030.

Leuvense bedrijven en organisaties stimuleren hun werknemers en bezoekers om met het openbaar vervoer te komen.

Werk 31 Deelmobiliteit uitbouwen

Het privaat bezit van individuele verplaatsingsmiddelen evolueert meer en meer naar de beschikbaarheid van flexibele vervoerdiensten ('mobility as a service' of MaaS). De aanschaf en het onderhoud van hoogwaardige verplaatsingsmiddelen is duur, terwijl ze niet altijd even doelmatig worden gebruikt. Denk maar aan de auto's in privaat bezit, die vaak het grootste deel van de dag stilstaan.

Het uitgangspunt van MaaS is dat de klant enkel betaalt voor de verbruikte vervoerdiensten, waarbij hij telkens kiest voor een dienst-op-maat: een grote of een kleine auto, een gewone fiets of een bakfiets, ... De exploitant van de mobiliteitsdienst staat in voor het onderhoud van de verplaatsingsmiddelen. Daardoor wordt de gebruiker 'ontzorgd'. Wie minder dan 10.000 kilometer per jaar rijdt met zijn auto, is goedkoper af om een deelauto te gebruiken. Bekende voorbeelden zijn de Cambio-deelauto's of de Bluebike-deelfietsen aan stations.

In 2025 zijn in Leuven 1000 deelwagens beschikbaar.

Deelsystemen worden bij voorkeur geclusterd op herkenbare mobipunten, in of dichtbij woonwijken en bestemmingslocaties.

De deelmobiliteit kan ook particulier (enkele huishoudens die samen één auto delen) of via een burgercoöperatie worden georganiseerd. De maatschappelijke voordelen zijn groot: de voertuigen worden efficiënter benut, het autogebruik wordt een bewuste keuze in plaats van een automatisme, de parkeerdruk vermindert sterk. Eén deelauto kan vijf tot acht individueel gebruikte auto's vervangen.

Nu al maken 2.500 gezinnen in Leuven gebruik van deelwagens. Er zijn al meer dan 50 particuliere autodeelgroepen. In 2025 zijn in Leuven minstens 1000 deelwagens beschikbaar, verspreid over alle deelgemeenten, en wordt het aantal standplaatsen voor deelauto's gevoelig uitgebreid.

Tegen 2020 beschikken alle belangrijke OV-knooppunten en rand- en voorstadsparkings over deelfietsen.

Stad Leuven breidt tegen 2020 haar autodeelplan uit naar een 'beleidsplan deelmobiliteit', waar kwaliteitseisen worden gedefinieerd voor deelsystemen en mobiliteitsdiensten. Deze kwaliteitseisen leggen ook de spelregels vast voor het gebruik van het openbaar domein.

Werk 32 Autoverkeer ontmoedigen en het parkeerbeleid verscherpen

De vooropgestelde modal shift naar duurzame modi kan niet bereikt worden door enkel fietsen en openbaar vervoer attractiever te maken. Daarvoor moet ook het autoverkeer ontmoedigd worden.

Stad Leuven neemt samen met de buurgemeenten en het Vlaams Gewest maatregelen om het autoverkeer te ontmoedigen. In 2025 moet het aantal autoverplaatsingen 5% lager liggen dan in 2017, in 2030 is dit 20%.

Tegen 2030 ligt het aantal autoverplaatsingen 20% lager.

Tegen 2025 heeft Leuven, samen met de buurgemeenten, de sluiproutes naar en in Leuven afgebouwd.

Stad Leuven voert onmiddellijk een uitbreidingsstop in van het aantal centumparkings in de binnenstad. Tegen 2020 beschikt Leuven over een gebruiksvriendelijke website 'mobiel naar Leuven' om multimodale verplaatsingen naar Leuven te plannen. Tegen 2025 worden in en rond Leuven voldoende rand- en voorstadsparkings uitgebouwd met een performant natransport. Tegen 2030 is parkeren op het openbaar domein in de binnenstad enkel nog mogelijk voor kortparkeren en deelwagens. Tegen 2035 is dit ook het geval in de rest van Leuven.

De parkeernorm wordt tegen 2020 gevoelig verscherpt. In alle nieuwe, grotere projecten wordt ruimte voor deelwagens en buurtparkings voorzien.

Leuvense bedrijven nemen het voortouw in de strijd voor een afbouw van de salariswagens en tankkaarten. Tegen 2025 hebben alle bedrijven die nu salariswagens aanbieden, een mobiliteitsbudget ingevoerd. Daardoor daalt het aantal salariswagens in Leuven met een kwart. Minstens de helft van alle middelgrote bedrijven en organisaties (meer dan 50 medewerkers) beschikken over een bedrijfsvervoerplan (gericht op werknemers, bezoekers en logistiek) conform het stadsregionaal mobiliteitsplan.

In Leuven zijn momenteel 80.000 auto's ingeschreven (inclusief de Leuvense leasingbedrijven). In 2025 bezitten de Leuvenaars 10% minder auto's en doet 20% van de bevolking zijn gemotoriseerde verplaatsingen hoofdzakelijk

met collectief vervoer of deelwagens. Tegen 2035 is het autobezit gedaald met 50%, tegen 2050 met 75%.

Tegen 2025 is het aantal salariswagens in Leuven met een kwart gedaald en bezitten inwoners 20% minder wagens. Tegen 2035 is het autobezit gedaald met 50%.

Groot-Leuven wordt (met uitzondering van de snelwegen) tegen 2025 één grote lage-emissiezone, waarin de uitstootnormen stelselmatig worden verscherpt. Leuven streeft ernaar deze te combineren met een kilometerheffing op regionaal niveau.

Werk 33 Duurzamer goederentransport faciliteren en stimuleren

Het goederentransport met bestemming of herkomst Leuven vertegenwoordigt slechts een relatief beperkt aandeel van het totaal aantal trips. Niettemin levert ook de verduurzaming van het goederentransport een betekenisvolle bijdrage aan de doelstellingen van een transitie naar een duurzame mobiliteit.

Tegen 2020 beschikt Leuven over een 'Leuven Levert' platform: een samenwerking tussen alle logistieke spelers om de stad duurzaam te beleveren.

In 2025 is het stadsdistributiecentrum operationeel en beschikt Leuven ook over een spoorplatform.

In 2019 is Leuven gestart met een proefproject rond een stadsdistributiecentrum. In 2025 is dit centrum definitief operationeel. Tegen 2022 vormen cargofietsen een vertrouwd beeld in de Leuvense binnenstad. In 2025 beschikken alle kernen en wijken in Leuven over afhaalpunten voor pakjes. In 2030 wordt de 'last mile' van kleinschalig goederentransport in Leuven collectief en emissievrij georganiseerd.

In 2025 is het goederentransport over water van en naar Leuven verdrievoudigd. Dit vereist onder meer een grootschalig overslagpunt voor bouwmaterialen langs de Vaart, dat ook goed bereikbaar is vanaf het lokale wegennet om het natransport in de Leuvense stadsregio te organiseren. Leuven beschikt dan ook over een operationeel spoorplatform.

Tegen 2020 wordt de VIA-pas voor vrachtwagens in de Leuvense stadsregio uitgebreid naar de secundaire wegen.

Werk 34 Afbouw van de vliegverplaatsingen

De CO₂e-uitstoot van vliegtuigen is zodanig groot, dat vliegverplaatsingen de inspanningen om de mobiliteit te verduurzamen, dreigen teniet te doen. Vliegtuigreizen zijn voor Leuven een typische 'scope 3' uitstoot: de uitstoot veroorzaakt door Leuvenaars en Leuvense organisaties doet zich niet voor op Leuvens grondgebied. Vlieggreizen van Leuvense inwoners en bedrijven vertegenwoordigen echter een uitstoot van ongeveer 200 kiloton CO₂e per jaar². Om te evolueren naar een klimaatneutraal Leuven en tegelijk verantwoordelijkheid te nemen tegenover de rest van de wereld, moeten ook de Leuvense verplaatsingen met het vliegtuig drastisch gereduceerd worden (in afwachting van de mogelijkheid om ooit fossielvrij te vliegen).

Er moet actief gepleit worden voor de invoering van een CO₂-taks op vlieggreizen en de opname van de luchtvaartsector in de regionale en (inter)nationale klimaatakkoorden en –plannen.

Tegen 2025 worden de vliegverplaatsingen door inwoners en werknemers in Leuven met 25% gereduceerd (zowel in aantal als in afstand), tegen 2030 met 50%.

² Deze raming is gebaseerd op een extrapolatie van dienstreizen van de KU Leuven naar de rest van de Leuvense kennissector, gecombineerd met Vlaamse gemiddelden voor particuliere vlieggreizen.

In 2020 komt er in Leuven een campagne om bewoners en bedrijven te sensibiliseren rond vliegverplaatsingen. In 2025 wordt voor minstens de helft van de vlieggreizen door inwoners en werknemers in Leuven de CO₂e-uitstoot financieel gecompenseerd. Tegen 2025 hebben driekwart van de Leuvense bedrijven en organisaties een beleid ingevoerd om hun vliegverplaatsingen te reduceren, onder meer door een intensiever gebruik van internationale treinverbindingen.

In 2025 genereert Leuven 25% minder vliegverplaatsingen en wordt de helft van de vlieggreizen financieel gecompenseerd.

Duurzaam goederentransport

Het project 'Transport over Water' wil aantonen dat de binnenvaart een duurzame logistieke oplossing is voor Leuven. De binnenvaart kan een belangrijke schakel zijn in duurzaam transport voor grotere bouw- en stadsvernieuwingsprojecten. De binnenvaart biedt vele voordelen. Eén binnenschip bevat dezelfde vracht als 22 vrachtwagens. Per ton vracht die over een afstand van één kilometer wordt getransporteerd, produceert een binnenschip bovendien een kwart minder CO₂e dan een vrachtwagen. Binnenvaart heeft bovendien nog voordelen op vlak van verkeersveiligheid en luchtkwaliteit.

AB InBev, bouwmaterialenhandel Celis en Ecowerf transporteren reeds een significante hoeveelheid materialen via het water.

Leuven 2030 bracht de afgelopen jaren vijf partners (Vlaamse Waterweg, Dyls, Celis, Wienerberger, Stad Leuven) rond de tafel om de aanvoer van bouwmaterialen voor het project SKY One aan de Leuvense Vaartkom via het water te laten verlopen. Het initiatief werd een succesvol voorbeeld van hoe de bouwsector verder kan verduurzamen.

Werk 35 Monitoring van de verplaatsingen

Er bestaan te weinig betrouwbare gegevens over de mobiliteit in Leuven. Een adequate monitoring van de verplaatsingen, de verkeersstromen en het fijn stof is nodig om een beeld te krijgen van de mobiliteitsevolutie en van de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid (zie programma 13 'kennisopbouw en monitoring').

Tegen 2025 wordt de mobiliteit in Leuven betrouwbaar gemonitord.

In 2020 zijn de eerste stappen gezet. Leuven is dan gestart met een periodieke bevraging van het verplaatsingsgedrag in Leuvense huishoudens, scholen, bedrijven en organisaties. Op de belangrijke buslijnen worden periodieke tellingen georganiseerd. De evolutie van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen wordt systematisch bijgehouden. In 2022 beschikt Leuven over een open dataplatform waarop de beschikbare mobiliteitsdata worden aangeboden.

Vandaag beschikken Stad Leuven en AWW over een beperkt aantal meetpunten. Tegen 2025 wordt dit uitgebreid tot een volwaardig netwerk van meetpunten om de verkeersstromen en het fijn stof in kaart te brengen.

Vliegbeleid KU Leuven

KU Leuven voerde recent een nieuw vliegbeleid voor dienstreizen in. Er werd een lijst van bestemmingen opgesteld waarvoor het vliegtuig niet meer mogelijk of aangewezen is. Vliegvluchten worden bovendien gecompenseerd door een (vrijwillige) bijdrage aan een klimaatfonds.

Financiële compensatie van vliegverplaatsingen

Het is nu al mogelijk om de CO₂e-uitstoot van vliegverplaatsingen financieel te compenseren, bij voorbeeld door een bijdrage aan herbebossingsprojecten. Dit is onder meer mogelijk op www.treecological.be of www.atmosfair.de.

De compensatie van vliegvluchten vormt de toepassing van een algemeen principe om de CO₂e-emissies die (nog) niet kunnen vermeden worden, financieel te compenseren (zie werk 71 'innovatieve financieringsmechanismen'). Daarvoor bestaan verschillende initiatieven, zoals onder meer www.carbonaltdetele.be.

Routecoach

Routecoach is een in Leuven ontwikkelde app die jouw verplaatsingsgedrag reduceert en ondersteuning biedt bij de keuze voor een duurzame mobiliteit. De data van de gebruikers leveren interessante inzichten in de mobiliteit in Leuven. Meer informatie op www.routecoach.be.

AirQMap

In 2016 en 2017 organiseerde de vzw Leuven 2030 in samenwerking met het burgerplatform 'Straten Vol Leuven' een 'black carbon' meting in de Leuvense binnenstad. De bedoeling was om de effecten van het circulatieplan op het fijn stof in kaart te brengen. Daarvoor werden een groot aantal metingen uitgevoerd op een vast traject, gebruik makend van de applicatie 'AirQMap' van VITO. De metingen toonden aan dat met de invoering van het circulatieplan, de concentraties fijn stof op de meeste plaatsen in de binnenstad gevoelig verminderd zijn.

CurieuzeNeuzen

In het voorjaar van 2018 voerde de krant De Standaard, in samenwerking met onder andere de Universiteit Antwerpen, een grootschalig onderzoek uit naar de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Op 20.000 meetpunten, waaronder een groot aantal in Leuven, werd gedurende enkele maanden de fijnstofconcentratie gemeten. Het was het grootste burgerwetenschapsonderzoek in zijn soort in Vlaanderen. Meer informatie op curieuzeneuzen.be.

Straatvinken

In het voorjaar van 2018 organiseerden Ringland, Universiteit Antwerpen, HIVA en Straten Vol Leuven een verkeerstelling in Antwerpen en Leuven. Op hetzelfde moment werd op een groot aantal plaatsen door burgers het verkeer gemeten. Dat leverde een goed zicht op de modal split en de feitelijke verkeersdruk op de gemeten plaatsen. Deze meting zal jaarlijks herhaald worden. Meer informatie op straatvinken.datylon.com.

Telraam

Telraam is een project dat met steun van Smart Mobility Belgium inzet op slimme mobiliteit. Het project start in februari 2019 met een pilootstudie in Kessel-Lo. Daar zullen 100 inwoners zelf verkeerstellingen kunnen uitvoeren door speciaal daartoe ontwikkelde lowcostsensoren achter hun raam te bevestigen.

Telraam telt zowel de voetgangers, fietsers, auto's als het vrachtverkeer/zwaar verkeer. Dat gebeurt op basis van de beelden die de camera van het toestel maakt en de analyse die de 'Raspberry Pi' (= kleine computereenheid waar het toestel op gebaseerd is) hierop uitvoert. De gegevens worden gebruikt om infrastructuur, lichten en verkeersplannen efficiënter te maken.

Het project wordt uitgevoerd door Transport & Mobility Leuven, Mobiel 21, en Waanz.in. Meer informatie op www.telraam.net.

**PROGRAMMA 5
DUURZAME MODAL SHIFT**

STADREGIONAAL
MOBILITEITSPLAN

UITVOERINGSPROGRAMMA

STADSREGIONAAL
MOBILITEITSCENTRUM

26 UITBOUW VAN EEN GEÏNTEGREERD MOBILITEITSBELEID

CIRCULATIEPLAN
VOOR ALLE
DEELGEMEENTEN

VERKEERSVEILIGE
SCHOOLOMGEVINGEN

AUTOLUWE
BINNENSTAD

27 AUTOLUWE BINNENSTAD, WIJKEN EN SCHOOLOMGEVINGEN

GLOBAAL STREEFBEELD
OPENBAAR DOMEIN

VOETPADEN OBSTAKELVRIJ
OVERAL VOLDOENDE ZITBANKEN

28 FACILITEREN VAN VERPLAATSINGEN TE VOET

JAARLIJKS IN 20 STRATEN NIEUWE VOETPADEN

FIETSVEILIGHEID OVERAL GEWAARBORGD
OVERAL VOLDOENDE FIETSENSTALLINGEN
FIETSVERPLAATSINGEN MET 50% TOEGENOMEN

29 VERGROTEN VAN HET FIETSGEBRUIK

HOOGFREQUENTE
STADSLIJNEN IN
DE STADSREGIO

PROEFPROJECT
AUTONOME
SHUTTLES

OV-VERPLAATSINGEN MET 35% TOEGENOMEN
DOORSTROMINGSMATREGELEN EN TRAMBUSSEN
SPOORHALTE IN HAASRODE

30 VERGROTEN VAN HET OV-GEBRUIK

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

[PROGRAMMA 5: DUURZAME MODAL SHIFT]



PROGRAMMA 5 DUURZAME MODAL SHIFT

DEELFIETSEN
AAN OV EN
RANDPARKINGS

1000 DEELWAGENS
IN LEUVEN

31 DEELMOBILITEIT UITBOUWEN

UITBREIDINGSSTOP
CENTRUMPARKINGS

SCHERPERE
PARKEERNORM

WEBSITE 'MOBIEL
NAAR LEUVEN'

5% MINDER AUTOVERPLAATSINGEN
IN LEUVEN

LAGE EMISSIEZONE

SLUIPROUTES AFGEBOUWD

RAND- EN VOORSTADSPARKINGS

25% MINDER SALARISWAGENS

32 AUTOVERKEER ONTMOEDIGEN EN PARKEERBELEID VERSCHERPEN

PROEFPROJECT
STADSDISTRIBUTIE-
CENTRUM

'LEUVEN LEVERT'
PLATFORM

VIA-PAS OOK
VOOR SECUNDAIRE
WEGEN

CARGOFIETSEN IN
DE BINNENSTAD

OVERAL
AFHAALPUNTEN
VOOR PAKJES

TRANSPORT OVER
WATER X3

33 DUURZAMER GOEDERENTRANSPORT FACILITEREN EN STIMULEREN

SENSIBILISERINGS-
CAMPAGNE

25% MINDER VliegREIZEN

DE HELFT VAN DE VliegREIZEN
WORDT GECompENSEERD

34 AFBOUW VAN DE VliegVERPLAATSINGEN

START PERIODIEKE
MONITORING

OPEN
DATAPLATFORM

NETWERK VAN
MEETPUNTEN

35 MONITORING VAN DE VERPLAATSINGEN

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

[PROGRAMMA 5: DUURZAME MODAL SHIFT]

