

Leuven zone 30

Mobiliteitsacademie 25-11-2021

Joeri de Visser – Adviseur Mobiliteit

Joeri.devisser@leuven.be

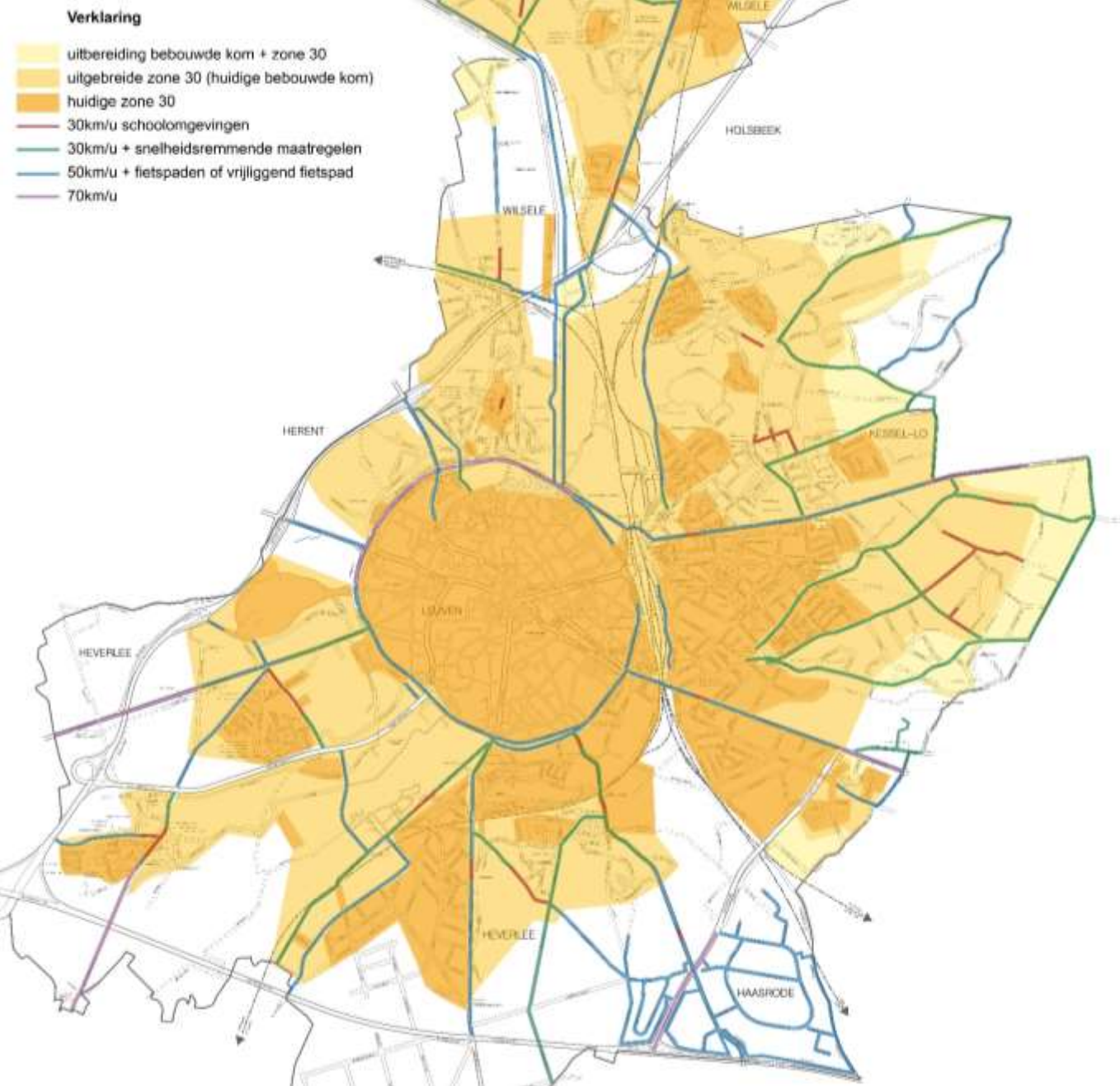
Inhoud

1. Historiek, opbouw en status project
2. Wensbeeld implementatie (korte en lange termijn maatregelen)
3. Uitdagingen
4. Discussie / vragen



1. Historiek, opbouw en status project

Leuven zone 30



Aanleiding

Leuven telt ongeveer 100.000 inwoners en verzorgt een belangrijke regionale/landelijke rol op vlak van werkgelegenheid en onderwijs. Dit betekent dat de weginfrastructuur dagelijks, meer dan 300.000 verplaatsingen van eigen bewoners verwerkt. Naast een goede bereikbaarheid is het verbeteren van de **verkeersveiligheid een belangrijk kernthema in het mobiliteitsbeleid van de stad**. Verkeersveiligheid is ook een thema waar heel wat inwoners en buurtcomités wakker van liggen en **de invoering van zones 30 wordt in tal van woonstraten vanuit buurtcomités en inwoners gevraagd**. **De huidige versnipperde snelheidslimieten en de onrealistische bebouwde kom grenzen zorgen voor onduidelijkheid met betrekking tot de gewenste snelheid.**

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid/leefkwaliteit wenst het stadsbestuur daarom over te gaan naar een veralgemening van de zone 30 gebieden binnen de gehele bebouwde kom. Uitgangspunt daarbij is dat daar waar gemengd verkeer bestaat er ten alle tijden maximaal 30 gereden mag worden. Enkel assen met fietspaden kunnen 50 blijven.

Met deze veralgemening van de zone 30 binnen de hernieuwde bebouwde kom wordt onduidelijkheid rond de gewenste maximale snelheid sterk tegengegaan: in Leuven is 30 de maximumsnelheid met uitzondering van de ontsluitingsassen met fietsinfrastructuur.

Voorgaande principes werden goedgekeurd door het college in de zitting van 4 september 2020. Daarbij werden tevens de assen gedefinieerd waar extra aandacht rond dient te zijn om de snelheid zo veel mogelijk af te dwingen. Dit document is dan ook een verdere detaillering van hoe de principes vertaald kunnen worden naar de realiteit.

Algemene doelstellingen

- **Het verduidelijken van de snelheidsregimes**
 - Een makkelijk leesbare afbakening van de bebouwde kom die aansluit bij de fysieke beleving van de bebouwde kom
 - Een veralgemening van de snelheid naar 30 binnen de gehele bebouwde kom in Leuven met enkele heldere uitzonderingen
 - Ontwikkeling van heldere richtlijnen rond wegontwerp en voorrangregelingen die de geldende snelheidsregimes benadrukken. Dit om toe te passen bij toekomstige (her)aanleg van straten
- **De snelheid effectief doen laten dalen**
 - Een combinatie van (tijdelijke)snelheidsremmende maatregelen, duidelijke communicatie, sensibilisatie en uiteindelijk handhaving zal de snelheid effectief doen dalen
 - Monitoring van de snelheid zorgt voor de nodige inzichten om op specifieke locaties bijkomende maatregelen te treffen
- **De verkeersleefbaarheid verhogen en het fietsklimaat vergroten om zo aan een duurzamere modal split en leefbaardere stad te werken**
 - De combinatie gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan komt enkel nog voor aan een snelheid van maximum 30 km/u binnen de bebouwde kom
 - Lagere snelheden zorgen voor minder geluids en trillingsoverlast. Tevens zal de duidelijke opsplitsing van ontsluitingswegen en woonstraten er voor zorgen dat sluipverkeer ook terug zal dringen.
- **Het creëren van een breed draagvlak voor het veralgemenen van de zone 30 binnen de bebouwde kom**
 - *Steeds meer steden en gemeenten denken na over de veralgemening van zone 30. Samen met de VVSG wordt kennis reeds gebundeld en gedeeld tussen enkele steden en gemeenten die als pioniers dienen. Tevens wordt er gesproken over de veralgemening van de zone 30 op Vlaams niveau. Leuven stelt de recent opgedane kennis graag ter beschikking als inspiratie voor andere steden, gemeenten en het Vlaams gewest.*

September 2020

Besluit 1: Principebeslissing uitbreiding Zone 30

- > *Opmaak wensbeeld zone 30: op korte en op lange termijn*
- > *Afstemmen aanpak tussen de diensten*
- > *Kostenraming*

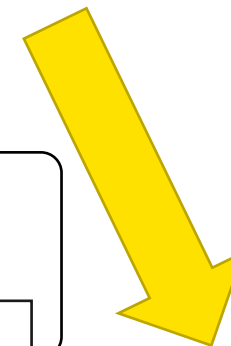
Q4 2021

Besluit 2: Principebeslissing wensbeeld invoering Zone 30: 2022 > korte termijn en toekomst

- > *Locatie bepaling snelheidsremmende maatregelen Groene wegvakken*
- > *Concretiseren communicatie en handhavingsbeleid*
- > *Budget*

Q1/Q2 2022

Besluit 3 Uitvoeringsdossier: exacte timing uitrol (bebording, snelheidsremmende maatregelen, sensibilisering, communicatieacties, evaluatiemomenten etc.)



2. Wensbeeld implementatie: Maatregelen op korte en lange termijn

Leuven zone 30

Pijler 1: Infrastructurele
maatregelen

Pijler 2: Communicatie

Pijler 3: Handhaving en
Evaluatie

Pijler

Korte Termijn (2021)

Toekomstig (vanaf 2022)

Pijler 1: Infrastructurele maatregelen

Signalisatie: voorbereiding en implementatie

Tijdelijke
sneldheidsremmende maatregelen

Permanente
sneldheidsremmende maatregelen

Ideaal profiel: opmaak richtlijnen

Ideaal profiel: Toepassing bij heraanleg straten

Vorrangsregelingen Matrix: opmaak richtlijnen

Vorrangsregelingen Matrix: bij uitrol mobiliteitsplannen, herasfaltering, etc.

Pijler

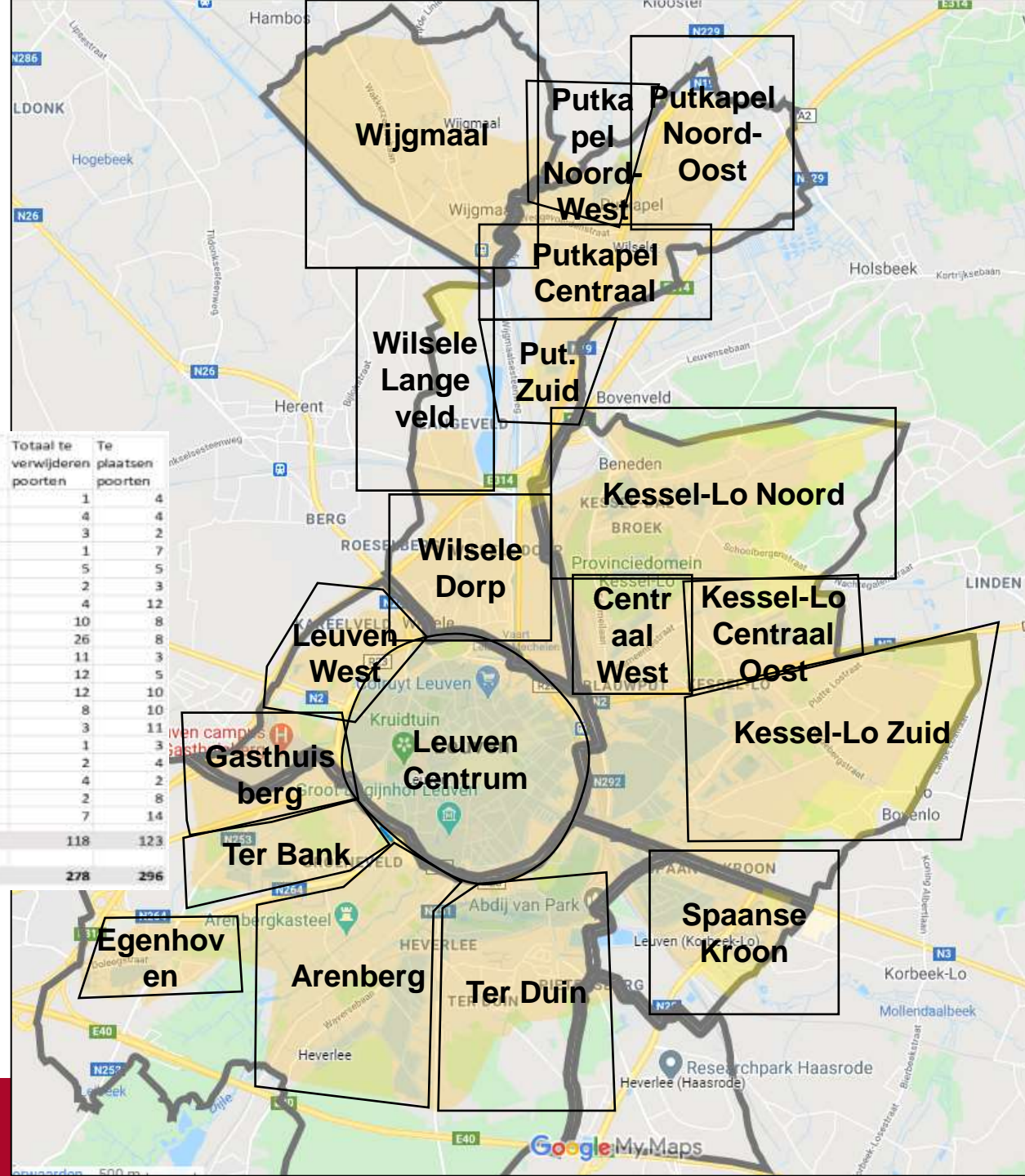
Korte Termijn (2021)

Signalisatie: voorbereiding en implementatie

- Opmaak bebodingsplan november .
- Uitrol per deelgebied start 2022 tot juni.

Pijler 1: Infrastructurele maatregelen

postcode	deelgebied	Te verwijderen zone 30 poorten	Te verwijderen komgrenzen	Nieuwe zone 30 poorten	Te plaatsen komgrenzen inc. zone 30	Totaal te verwijderen poorten	Te plaatsen poorten
3000	Leuven Centrum		1		4	1	4
3000	Leuven West		4		4	4	4
3000	Spaanse Kroon		1	2		3	2
3001	Gasthuisberg		1		7	1	7
3001	Terbank		5		5	5	5
3001	Egenhoven		1	1		2	3
3001	Arenberg		4		10	4	12
3001	Ter Duin		10		8	10	8
3010	Kessel-Lo Zuid		23	3	5	26	8
3010	Kessel-Lo Centraal Oost		9	2	3	11	3
3010	Kessel-Lo Centraal West		12		5	12	5
3010	Kessel-Lo Noord		5	7	3	12	10
3012	Willese Dorp		8		10	8	10
3012	Langeveld		2	1	6	3	11
3012	Willese Putkapel Zuid			1	2	1	3
3012	Willese Putkapel centraal		2		4	2	4
3012	Willese Putkapel Noord-West		3	1		4	2
3012	Willese Putkapel Noord-Oost			2	5	2	8
3018	Wijgmaal		6	1	14	7	14
TOTAAL AANTAL LOCATIES			97	21	98	25	118
Coëfficiënt voor aantal borden per locatie (gemiddeld)			2	4	2	4	
TOTAAL AANTAL BORDEN			194	84	196	100	278
					100		296



Deelgebied Kessel-Lo Kessel-Lo Zuid

 Nieuwe zone 30 grenzen (afhankelijk van Lubbeek) 2 (of 5)

 Nieuwe zone 30 grenzen icm komgrens (Lubbeek) 1 (of 3)

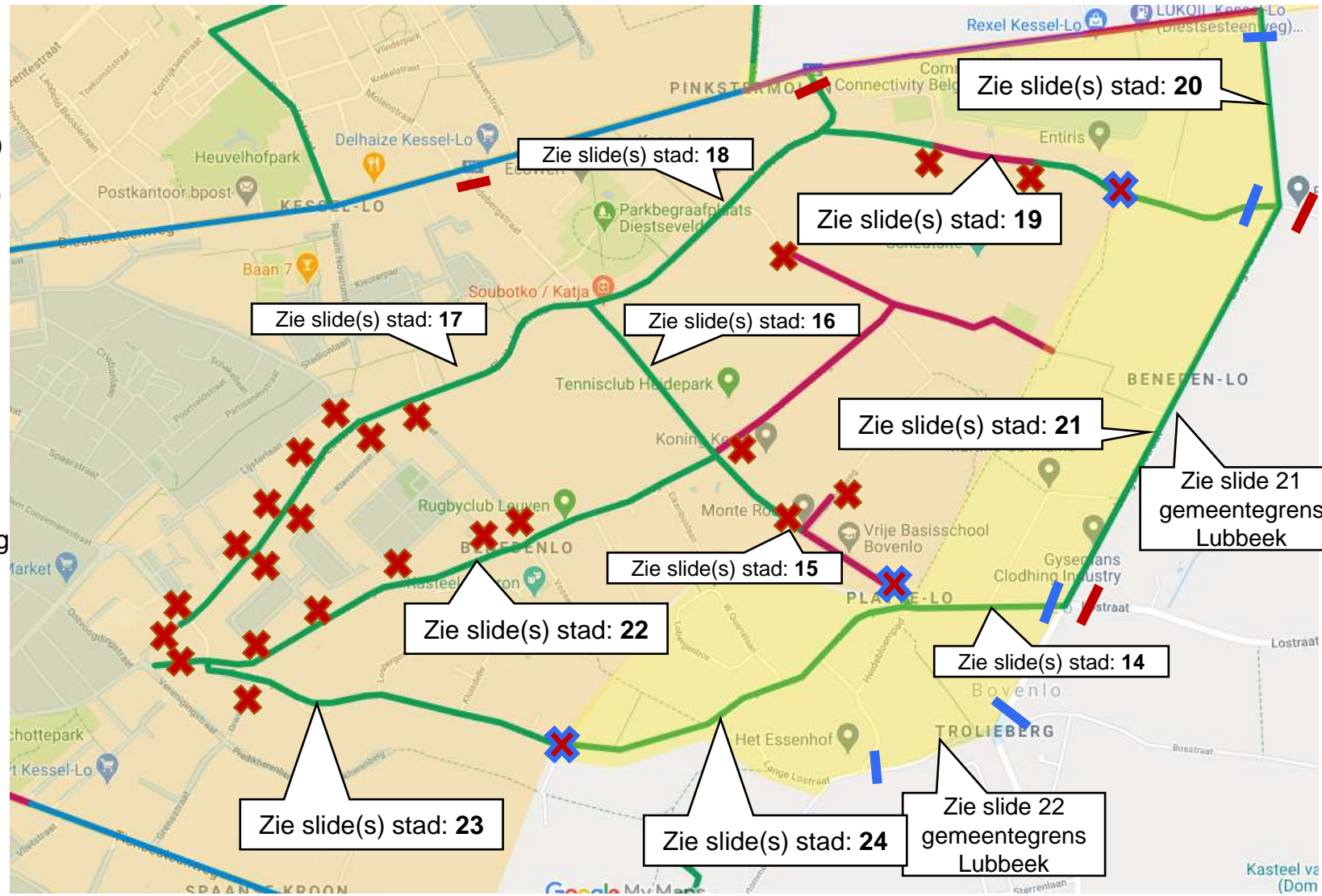
 Te verwijderen zone 30 grenzen: 23

 Te verwijderen komgrenzen (evt. icm zone 30): 3

Opmerking(en):

A23 borden schoolomgeving behouden

Komgrens Lange Lostraat nog nader te bepalen in afwachting van beslissing Lubbeek



Tijdelijke
snelheidsremmende
maatregelen

Permanente
snelheidsremmende
maatregelen

Snelheidsgevoelige assen worden uitgerust met:

- Asverspringingen door middel van tijdelijke opstellingen (beklede watercontainers) op +/- 85 locaties
- Rijbaankussens op +/- 23 locaties

Bijkomend:

- Sturende markering zoveel mogelijk verwijderen
- Eventueel Fietssuggestiestroken










- Asverspringingen worden omgezet in plantvakken
- Bij heraanleg ook overige straten aanpassen aan de zone 30 principes



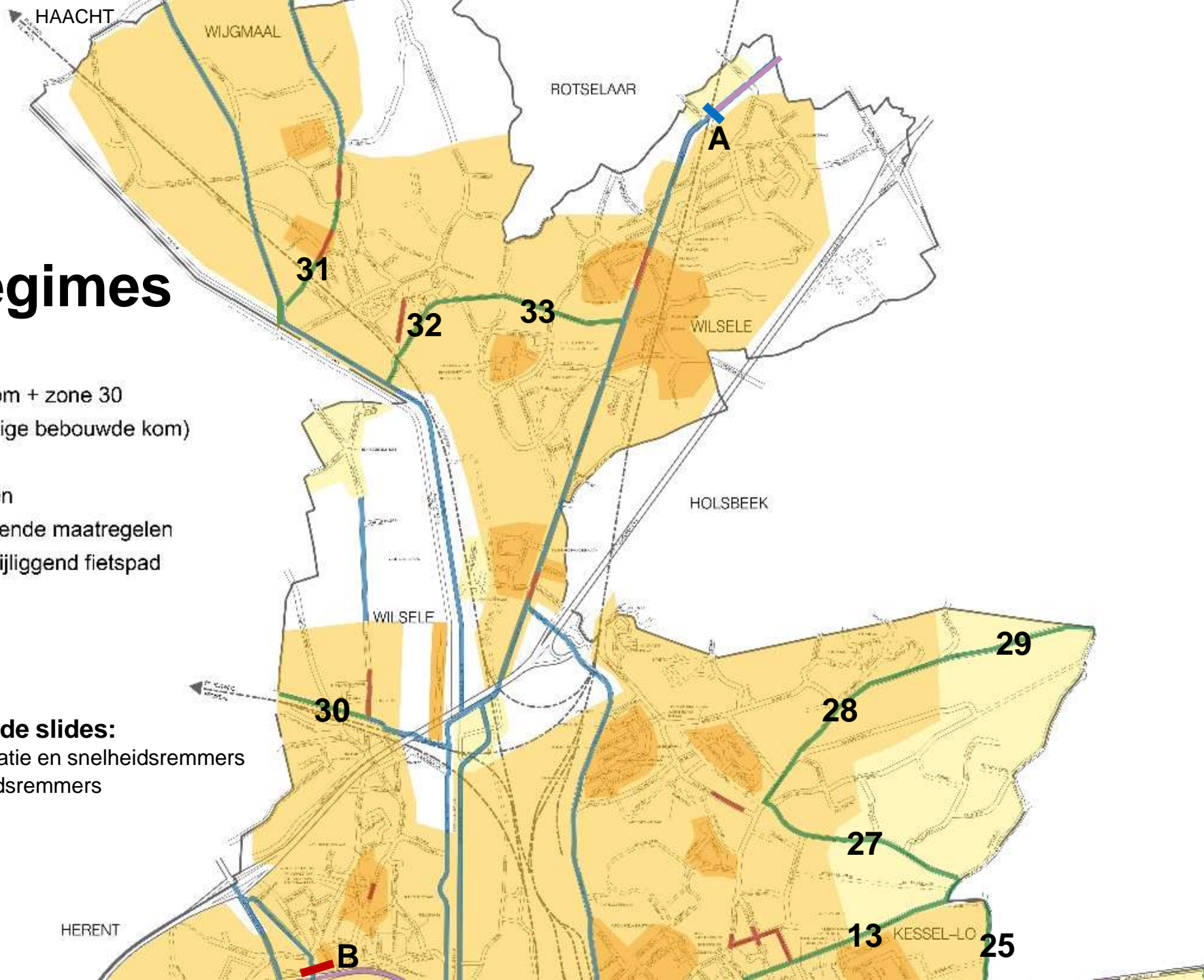
Snelheidsregimes

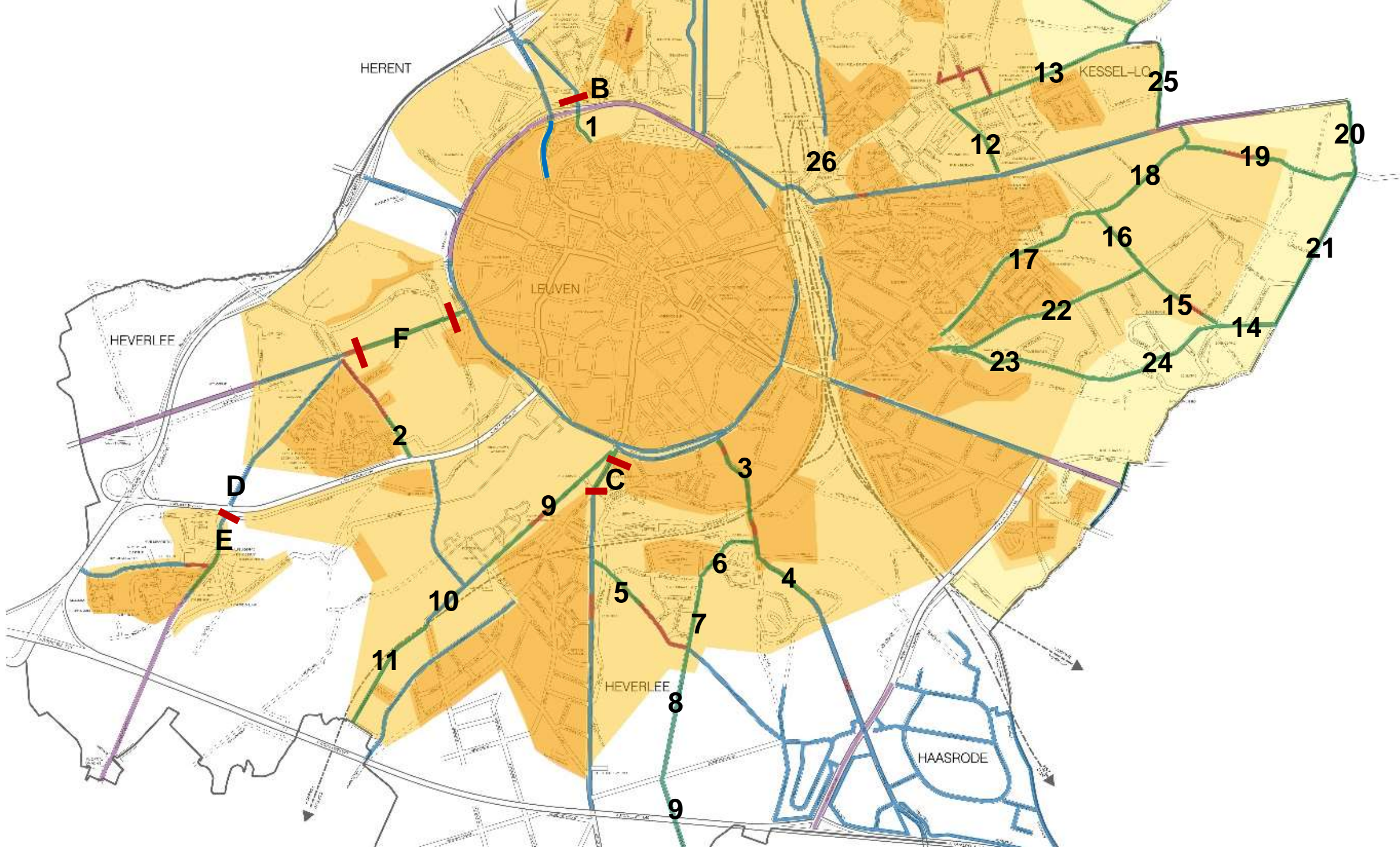
Verklaring

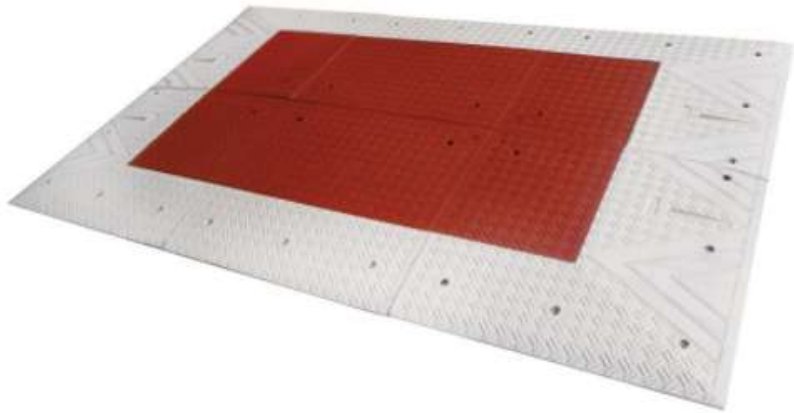
-  uitbereiding bebouwde kom + zone 30
-  uitgebreide zone 30 (huidige bebouwde kom)
-  huidige zone 30
-  30km/u schoolomgevingen
-  30km/u + snelheidsremmende maatregelen
-  50km/u + fietspaden of vrijliggend fietspad
-  70km/u

Verwijzing naar achterliggende slides:

- **A** Wegvak AWW: signalisatie en snelheidsremmers
- **1** Wegvak stad: snelheidsremmers













Google

Opgenamed

Stad Leuven

Ideaal profiel: opmaak
richtlijnen

Ideaal profiel: Toepassing bij
heraanleg straten

Standaard profielen voor straten:

- Volgens het STOP principe
 - Cascade die de afweging tussen ruimteverdeling verschillende modi maakt
- Veilige verkeersafwikkeling
 - **Profiel is snelheidsremmend**
 - Voldoende veilige ruimte voor verkeersafwikkeling
- Eerlijke ruimteverdeling
 - Geen overdimensionering

Herprofilen van de straten bij
heraanleg

Cascade voor keuze profiel

Doorloop het schema per kolom startende linksboven naar linksonder. Niet haalbaar, schuif door naar rechts.

Tweerichtingsverkeer

Profielen Beperkt éénrichtingsverkeer (BEV)

fietser in tegenrichting toegelaten

Regulier BEV profiel met passageruimte

Gemotoriseerd verkeer in dubbel richting toelaten als intensiteit *lager* ligt dan 150mvt in het maatgevend spitsuur

1. Voetpad
minimaal één voetpad van minimaal 1,5 meter bij rooilijnbreedte > 9 meter; < 9 meter rooilijnbreedte: te allen tijde minimaal 1 meter voetpad)
2. *Vrijliggende Fietspaden (in geval van > 50km/u)*
3. Maatvoering rijbaan: maatgevend voertuig enkelrichting + **Fietser in tegenrichting**
4. extra ruimte fietsers op filegevoelige locaties of drukkere assen
5. Langsparkeren
Afweging in geval van hoge parkeerdruk: extra ruimte fietsers schrappen > trottoirs versmallen tot minima

Regulier BEV profiel

Gemotoriseerd verkeer in enkelrichting. Fietsers in dubbelrichting

1. Voetpad
minimaal één voetpad van minimaal 1,5 meter bij rooilijnbreedte > 9 meter; < 9 meter rooilijnbreedte: te allen tijde minimaal 1 meter voetpad)
2. *Vrijliggende Fietspaden (in geval van > 50km/u)*
3. Maatvoering rijbaan: maatgevend voertuig enkelrichting + **Fietser in tegenrichting**
4. extra ruimte fietsers op filegevoelige locaties of drukkere assen
5. Langsparkeren
Afweging in geval van hoge parkeerdruk: extra ruimte fietsers schrappen > trottoirs versmallen tot minima

BEV in uitvoering als (woon)erf

Gemotoriseerd verkeer in enkelrichting. Fietsers in dubbelrichting. Enkel toepassen in categorie lokale weg III.

1. Voetpad
minimaal één voetpad van minimaal 1,5 meter bij rooilijnbreedte > 9 meter; < 9 meter rooilijnbreedte: te allen tijde minimaal 1 meter voetpad)
2. ~~Vrijliggende Fietspaden (in geval van > 50km/u)~~
3. Maatvoering rijbaan: maatgevend voertuig enkelrichting + **Fietser in tegenrichting**
4. extra ruimte fietsers op filegevoelige locaties of drukkere assen
5. Langsparkeren
Afweging in geval van hoge parkeerdruk: extra ruimte fietsers schrappen > trottoirs versmallen

Eénrichtingsverkeer

Fietsers *niet* in tegenrichting

Eénrichtingsverkeer voor alle verkeer

Enkel toepassen als de ruimte te beperkt is (na overweging Woonerf en schrappen van langsparkeren)

1. Voetpad
minimaal één voetpad van minimaal 1,5 meter bij rooilijnbreedte > 9 meter; < 9 meter rooilijnbreedte: te allen tijde minimaal 1 meter voetpad)
2. ~~Vrijliggende Fietspaden (in geval van > 50km/u)~~
3. Maatvoering rijbaan: maatgevend voertuig enkelrichting + **Fietser in tegenrichting**
4. extra ruimte fietsers op filegevoelige locaties of drukkere assen
5. Langsparkeren
Afweging in geval van hoge parkeerdruk: extra ruimte fietsers schrappen > trottoirs versmallen tot minima

Enkel waar intensiteiten hoger zijn dan 150 mvt per uur

Normaal enkel toepassen vanaf categorie Lokale weg II.

Uitzonderlijk op lokale weg I: als het niet haalbaar is om via circulatiemaatregelen onder de <150 mvt/uur te komen.

1. Voetpad
minimaal één voetpad van minimaal 1,5 meter bij rooilijnbreedte > 9 meter; < 9 meter rooilijnbreedte: te allen tijde minimaal 1 meter voetpad)
2. *Vrijliggende Fietspaden (in geval van > 50km/u)*
3. Maatvoering rijbaan: maatgevend voertuig + maatgevend voertuig tegenrichting
4. extra ruimte fietsers op filegevoelige locaties of drukkere assen
5. Langsparkeren
Afweging in geval van hoge parkeerdruk: extra ruimte fietsers schrappen > trottoirs versmallen tot minima

Cyclus enkel toepassen als er effectief een parkeerprobleem is: Bewonersparkeren hoger dan 95% in de betreffende straat en in de aanpalende straten (radius 500 meter)

Passageruimte om de +/- 50 meter te voorzien.

Hogere intensiteiten per uur mogelijk ten opzichte van vorige profiel.

Door gelijkgrondse aanleg van perceel tot perceel vervalt de harde grens tussen rijbaan en voetpad waardoor profiel minder ruimte inneemt. Zie: Isabelle Janssens, BIVV (2013), *Het (Woon)Erf*. Brussel: K. Genoe

Deel 1 van 2

Onderstaande afstanden zijn de harde minima waarvan enkel wordt afgeweken met overbevoering.

Ext. uit te voeren als woonerf (inc. trottoirs):
 Profiel zonder parkeren inc. afstand tot gevels = 5 meter van gevel tot gevel
 - 1m tot gevel
 - 3m rijbaan
 - 1m tot andere gevel

Profiel met één strook parkeren = min. 7,4 meter
 - lijkendend 0,4m schuifstrook
 - 2m parkeerstrook

Tweerichtingsverkeer tot 150 m² per uur (passagerruimte voorzien iedere 50 meter van min. 10 meter) **0/ Beperk**

Eenrichtingsverkeer (3XV)

Eenrichtingsverkeer voor ALLE verkeer

Tweerichtingsverkeer

Woonstraten (lokale wegen III)
 Binnestad/Handelsactiviteit (lokale wegen II)
 Vaste lijndienst (nieuw schoolbussen) / Frequent vrachtvervoer

Extra te voorzien in straten met dominant gemotoriseerd verkeer en/of filevorming (bv vrije ruimte fietsers)

Enkel bij beperkte ruimte/hoge parkeerdruk en na overweging innoveren (woonerf).

(Profiel Woonstraat): uitzonderlijk toepassen als trap profiel in Woonstraten over een beperkte lengte.

Standaardprofiel: Ontstappingsstraten/ Drukke woonstraten (bij bijkomende beperkte lengte voorzien of om de max 50 meter passagerruimte van 6,1m voorzien)

Vaste lijndienst: vanaf 16 bussen volledig vrije ruimte voorzien (< 1,5 BEV profiel of standaard profielen over beperkte lengte toepassen)

Extra te voorzien in straten met dominant gemotoriseerd verkeer en/of filevorming (bv vrije ruimte fietsers)

Maatgewande waartijdscombinatie

Trottoir: (trap profiel)/normaal profiel

Parkeren
 Schuifstand tussen parkeren en rijbaan/fietsbaan
 Rijbaan: (trap profiel, niet de volledige ruimte voor fietsers)/normaal profiel
 Schuifstand tussen parkeren en rijbaan/rijdend voertuig

Trottoir: (trap profiel)/normaal profiel

TOTAAL PROFIEL Zonder Parkeren
 TOTAAL PROFIEL Eenzijdig
 TOTAAL PROFIEL Parkeren/Objekten
 TOTAAL PROFIEL Tweezijdig
 TOTAAL PROFIEL Parkeren/Objekten

Trottoir: (trap profiel)/normaal profiel

Trottoir: (trap profiel)/normaal profiel

Auto+Fiets
 Bestelwagen+Fiets
 Bus+Fiets

(1) / 1,5>

	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	0,35	
(3,5) / 4	(3,8) / 4,3	(4,30) / 4,80
	0,4	
	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	(1) / 1,5>	

(- Fiets)
 Alle

(- 1,5)

	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	0,4	
(4,5)	(5,3) / 5,5	6,1
	0,4	
	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	(1) / 1,5>	

Auto+Auto
 Auto+Bus
 Bus+Bus

(1) / 1,5>

	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	0,4	
(4,5)	(5,3) / 5,5	6,1
	0,4	
	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	(1) / 1,5>	

(- 1,5)

	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	0,4	
(4,5)	(5,3) / 5,5	6,1
	0,4	
	2 (of 2,3 voor laad en loszones)	
	(1) / 1,5>	

De minima (de afstanden tussen haakjes) zijn enkel voor uitzonderlijke situaties bedoeld omdat fietsers er niet kunnen worden ingehaald. Uitzonderlijke situaties zijn bijv. belangrijke verbindingspunten fietsers, beperkte stukken van een omringende straat zijn te smal.

Optimale profiel 20/30

TOTAAL 20/30 zonder trottoir(s)

(- 1,5)

(- 1,5)

(3,5) / 4	(3,8) / 4,3	(4,30) / 4,80
(5,23) / 5,35	(5,13) / 5,63	(5,63) / 7,13 + 0,3 voor Laad en Los zone
(5,23) / 5,73	(5,33) / 5,93	(5,63) / 5,33 + 0,3 of 0,6 voor Laad en Los zone(s)

+ bij eenzijdig (1) / 1,5>

+ bij tweezijdig (2) / 3>

(4,5)	(5,3) / 5,5	6,1
(6,9)	(7,7) / 7,9 + 0,3 voor Laad en Los Zone	8,3 + 0,3 voor Laad en Los Zone
(9,3)	(10) / 10,2 + 0,3 of 0,6 voor Laad en Los zone(s)	10,3 + 0,3 of 0,6 voor Laad en Los zone(s)

Eenzijdig (1) / 1,5>

Tweezijdig (2) / 3>

Deel 2 van 2

Optimaal Profiel 14-06-2021

Onderstaande afstanden zijn de hardste minima waarvan enkel wordt afgeweken met overboring.

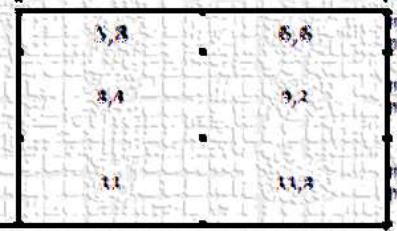
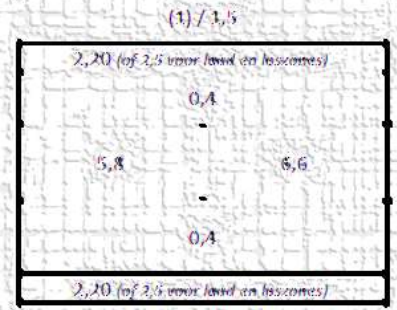
Tweerichtingsverkeer tot 150 mvt per uur (passagerruimte voorzien iedere 50 meter van min. 3 meter) of beperkt Eenrichtingsverkeer (2XV)

Eenrichtingsverkeer voor ALLE verkeer

Tweerichtingsverkeer

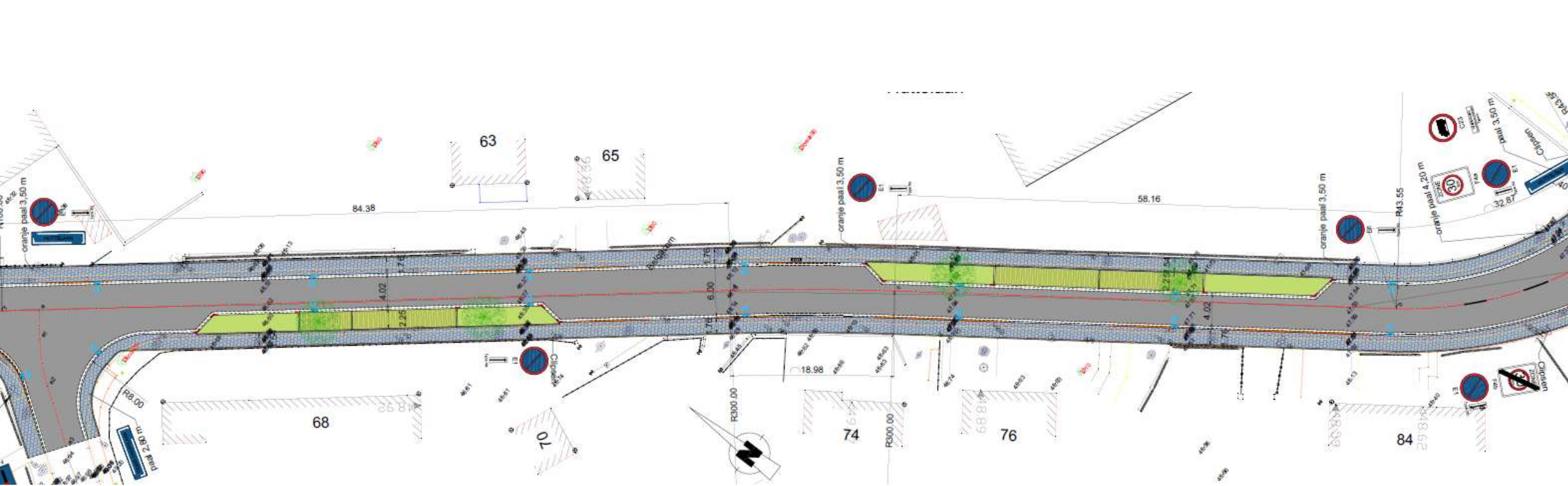
Trajecteringsgebied	Woonstraten (lokale wegen III)	Binnenstad/Marktstraten (lokale wegen II)	Vaste lijndienst (mvt schoofbussen) / frequent vrachtwagen	Extra te voorzien in straten met dominant gemotoriseerd verkeer en/of filevorming ibv vrije ruimte fietsers	Eenrichtingsverkeer voor ALLE verkeer	(Profiel Woonstraat): uitzonderlijk toepassen als krap profiel in Woonstraten over een beperkte lengte	Standaardprofiel: Ontschelingsstraten/ Drukkere woonstraten (bij buisroete over beperkte lengte voorzien of om de max 50 meter passagerruimte van 6,1m voorzien)	Vaste lijndienst: vanaf 16 bussen volledig vrije ruimte voorzien (< 16 BEV profiel of standaard profielen over beperkte lengte toepassen)	Extra te voorzien in straten met dominant gemotoriseerd verkeer en/of filevorming ibv vrije ruimte fietsers
Middelgrote woonrijke omstandigheden	Auto-fiets	Bestelwagens-fiets	Bus-fiets	(= fiets)	Alle	Auto-Auto	Auto-Bus	Bus-Bus	
30/30 exclusief fietspaden en trottoir(s)	TOTAAL Geen Parkeren				(3,15)				> (2,3)3
	TOTAAL iev. Eenzijdig Parkeren/Objekten langs weg				(5,55)				> (2,3)3
	Trottoir: (krap profiel)/normaal profiel								
	Parkeren								
	Schuifstand tussen parkeren en rijbaan/berm								
Ophoever profiel 30	Rijbaan: (krap profiel, niet de volledige ruimte voor fietsers)/normaal profiel								
	Schuifstand tussen parkeren en rijbaan/berm overloop								
	Parkeren								
	Trottoir: (krap profiel)/normaal profiel								
TOTAAL 30 exclusief fietspaden en trottoir(s)	Geen Parkeren								
	Eenzijdig Parkeren/Objekten langs weg								
	Tweezijdig Parkeren en/of Objekten langs weg								
	Trottoir: (krap profiel)/normaal profiel								
	Trottoir: (krap profiel)/normaal profiel								

Als er minder dan 3,5 meter rijbaanbreedte beschikbaar is, enkel den overloop tot volledig eenrichtingsverkeer (over straten waar



Eenzijdig (1) / 1,5
Tweezijdig (2) / 3







Voorrangsregelingen Matrix:
opmaak richtlijnen

Voorrangsregelingen Matrix:
bij uitrol mobiliteitsplannen,
herasfaltering, etc.

Opmaak van correct afwegingskader voorrangsregelingen. Bijv. :

- Lokaal III = gelijkwaardige kruising
- Weg met belangrijke fietsroute of busroute komt in voorrang
- Hogere wegcategorie komt standaard in voorrang
- *Voorwaarde is te allen tijden een veilige verkeersafwikkeling*

Toepassen matrix bij herasfaltering en heraanleg straten.

Voorrangssituatie benadrukken door toepassen van doorlopende trottoirs (toegankelijkheidswinst)

Een as waarop zich een fietsroute of OV bevindt wordt gelijkgesteld aan de in de tabel naastgelegen soort wegcategorie. Ook als het een vrijwilligge fiets- of busroute is zonder overig verkeer wordt de route aan deze categorie gelijkgesteld. De voorrangregeling op de kruising is afhankelijk van welke prioriteit werd toegekend aan de wegstraat. De prioritaire assen krijgen voorrang op de lager geprioriteerde assen. Bij twee gelijkwaardige prioritaire assen wordt de as waarop zich bijkomend een Fietsroute en/of OV bevindt (als die van een gelijkaardige prioriteit kent) in de voorrang gezet. Op kruisingen waarop een as met een hogere prioriteit doodloopt op een doorgaande lager geprioriteerde as (voornamelijk op T kruisingen) wordt de doorlopende as in lagere klasse in de voorrang gezet.				1					Hoofd fietsroute	Bovenlokaal - (Alternatieve) door fietsroute	Fijnmazig fietsnetwerk	
	2					HOV: Kernnet A			Kernnet B	Kernnet C	Aanvullend	
	3	<i>Hoofdweg</i>	<i>Primaire weg II</i>	<i>Secundaire Weg II</i>	<i>Secundaire Weg III</i>	<i>Lokale Weg I</i>	<i>Lokale Weg I</i>	<i>Lokale Weg II (a) wijkontsluiting en b lussen binnenstad)</i>	<i>Lokale Weg III (buurniveau)</i>	<i>Woonerf</i>		
Hoogste prioriteit = 1	Laagste prioriteit = 7	Europese/Vlaamse Hoofdweg	Regionale weg	Regionale weg	Regionale weg	Interlokale weg	Ontsluitingsweg	Erftoegangsweg	Woonerf			
		1	2	3	4	5	6	7	8			
1	2	3	3	rioriteit								
		<i>Hoofdweg</i>	Europese/Vlaamse Hoofdweg	1	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers		
	HOV: Kernnet A	<i>Primaire weg II</i>	Regionale weg	2	ongelijkvloers	Geregulede kruising: As met bijkomende Fiets of OV route (naargelang niveau) in voorrang zetten. Bij T-kruising: doorgaande as in de voorrang (ondanks dat die mogelijk lager is.	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
		<i>Secundaire Weg II</i>	Regionale weg	3	ongelijkvloers	Geregulede kruising	Geregulede kruising: As met bijkomende Fiets of OV route (naargelang niveau) in voorrang zetten. Bij T-kruising: doorgaande as in de voorrang (ondanks dat die mogelijk lager is.	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
		<i>Secundaire Weg III</i>	Regionale weg	4	ongelijkvloers	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising: As met bijkomende Fiets of OV route (naargelang niveau) in voorrang zetten. Bij T-kruising: doorgaande as in de voorrang (ondanks dat die mogelijk lager is.	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
Hoofd fietsroute	Kernnet B	<i>Lokale Weg I</i>	Interlokale weg	5	ongelijkvloers	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising: As met bijkomende Fiets of OV route (naargelang niveau) in voorrang zetten. Bij T-kruising: doorgaande as in de voorrang (ondanks dat die mogelijk lager is.	Geregulede kruising	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
Bovenlokaal - (Alternatieve) door fietsroute	Kernnet C	<i>Lokale Weg II (a) wijkontsluiting en b lussen binnenstad):</i>	Ontsluitingsweg	6	ongelijkvloers	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Geregulede kruising	Gelijkwaardige kruising (of rotonde of VRI bij hogere intensiteiten)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
Fijnmazig fietsnetwerk	Aanvullend	<i>Lokale Weg III (buurniveau):</i>	Erftoegangsweg	7	ongelijkvloers	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Gelijkwaardige kruising	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)
		<i>Woonerf</i>	Woonerf	8		Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Geregulede kruising (icm doorlopend trottoir)	Gelijkwaardige kruising

Pijler 2: Communicatie

Algemene Communicatie
voorbereidingen

Algemene Communicatie
Regionale campagne

Algemene Communicatie
herhaling principes

Gerichte communicatie
bewoners komst tijdelijke
snelheidsremmers

Inspraak bewoners
permanente
snelheidsremmers

Oprichting Vlaamse
'Coalitie van 30'

Kennisuitwisseling Vlaamse
'Coalitie van 30'

Brede aankondiging

Regionale lancerings campagne

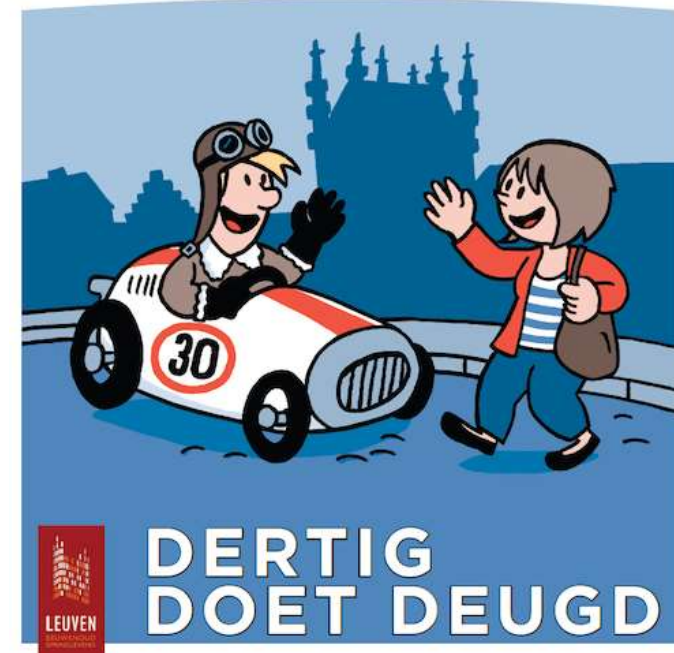
Mozaiek, LVN, etc. herinnering principes

Persbericht:

- Dertig doet deugd
- Wat, waar, waarom en wanneer
- Te doen bij aanvang uitrol bebording > LVN Februari

Nieuw Campagnebeeld (gekoppeld aan het Grote verhaal)

- Algemene stadskanalen (LVN, Website, Sociale media, etc.)
- Vlaggenlijnen 30 (300 stuks)
- Regionaal door bestickeren Lijnbussen
- Bestickeren Wagenpark stad Leuven
- Banners op waterbakken



Korte Termijn (2021)

Informatieve brief
bewoners komst tijdelijke
snelheidsremmers

Op assen met (tijdelijke) snelheidsremmende maatregelen zal op voorhand een inplantingsplan worden gebust.

Toekomstig (vanaf 2022)

Inspraak permanent
maken snelheidsremmers

Bij het omzetten van de tijdelijke snelheidsremmende maatregelen kan de situatie worden aangepast.

Oprichting Vlaamse
'Coalitie van 30'

Kennisuitwisseling Vlaamse
'Coalitie van 30'

Home Missie Fietsdeals Nieuws Organisatie ▾



DE GROTE
VERSNELLING

De Grote versnelling tilt het fietsbeleid in Vlaanderen naar een hoger niveau. Het is een ambitieuze samenwerking tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke actoren. Het doel? Via fietsdeals dé schaa!sprong maken naar een fietsbeleid 2.0.

Sluit een fietsdeal!



Kennis delen om te leren en te versterken:

- KLANKBORDGROEP - THEMASESSIES ZONE 30
 - Gaststeden/gemeenten
 - VVSG ondersteund
- KENNISBANK
 - Kennisdeling om tot nieuwe inzichten te komen en do's and dont's te formuleren
 - [Paraat voor de schoolstraat](#)
- EENDUIDIGERE/TOEGANKELIJKE RICHTLIJNEN

Zone 30 thema's

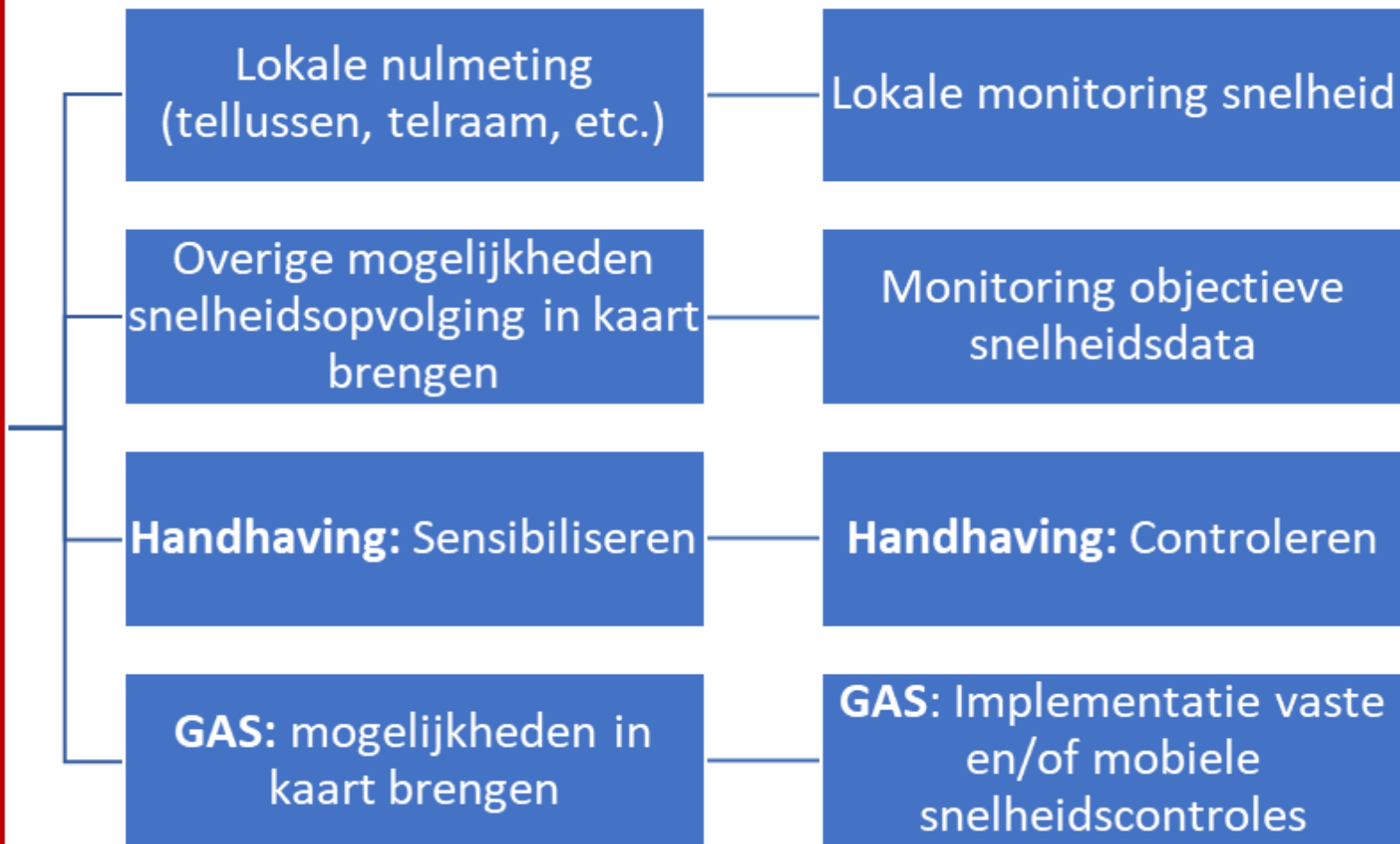
- Draagvlak creëren
- Inrichtingsprincipes /infrastructurele maatregelen
- Communicatie
- Handhaving
- Evaluatie en monitoring
- Kostprijs
- ???

Pijler

Korte Termijn (2021)

Toekomstig (vanaf 2022)

Pijler 3: Handhaving en Evaluatie



Lokale nulmeting
(tellussen, telraam, etc.)

- Reeds gebeurd

Lokale monitoring snelheid

- Kort na invoering
- Na implementatie snelheidsremmende maatregelen

Overige mogelijkheden
snelheidsopvolging in kaart
brengen

- Aankoop snelheidsdata
- Objectieve metingen politie
- Subjectieve meldingen bewoners

Monitoring objectieve
snelheidsdata

- Kort na invoering
- Na implementatie snelheidsremmende maatregelen

Handhaving: Sensibiliseren

- Na implementatie bebording zal een fase starten waarin enkel wordt gesensibiliseerd door politie
- Mobiele snelheidsdisplays

Handhaving: Controleren

- Opstart na implementatie snelheidsremmende maatregelen
- Via Snelheidsdata kunnen de locaties er uit gelicht worden dewelke aandacht behoeven

GAS: mogelijkheden in kaart brengen

- Assen globaal in kaart gebracht waar vaste installaties interessant kunnen zijn
- Mobiele camera's behoren ook tot mogelijkheid

GAS: Implementatie vaste en/of mobiele snelheidscontroles

- Verder te bepalen aan de hand van evaluatie in overleg met GAS

Tijdslijn

- 2022 tot juni

- Afwerken nota... + Goedkeuring college
- Implementatie bebording
- Communicatiecampagne
- Voorbereiding aankoop snelheidsremmende maatregelen
- Voorbereiding plaatsbepaling snelheidsremmende maatregelen

- Vanaf medio 2022

- Implementatie snelheidsremmende maatregelen
- Campagne dertig doet deugd
- Evaluatie
- Handhaving

3. Uitdagingen

Leuven zone 30

Uitdagingen

- Intern

- Implementatie signalisatie
- Handhavingsbeleid (op te stellen door politie)
- Toepassing nieuwe GAS-snelheid

- Extern

- 30 op gewestwegen
- *Minister Peeters werkt aan charter Zone 30*
- *Inrichtingsprincipes lokale wegen VL breed*
- *Coalitie van 30 in oprichting*

Vragen / discussie

Leuven zone 30

