



IMMOGRADA

Mobiliteitstoets

HOEILAART

3.05.2022

COLOFON

Titel Hoeilaart
Projectcode 1414
Fase
Datum 3.05.2022

Opdrachtgever Olivier De Beule
 Immograda
 Brusselsesteenweg 197, Melle
 09/241.54.94
 olivier.debeule@odebrecht.be

Opdrachthouder Evelien Van Bockstal
 VECTRIS
 Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven
 016/31.91.00
 info@vectris.be
 www.vectris.be

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	6
1.1. ADMINISTRatieve GEGEVENS	7
1.2. LEESWIJZER	7
1.3. PROJECTKENMERKEN	8
2 BEREIKBAARHEIDSPROFIEL	11
2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	12
2.2. OPENBAAR VERVOER	16
2.3. MOTORVOERTUIGEN	18
2.4. VERKEERSVEILIGHEID EN –LEEFBAARHEID	22
2.5. CONCLUSIE BEREIKBAARHEID PROJECT	22
3 MOBILITEITSPROFIEL	23
3.1. PROGRAMMA & REKENMETHODE	24
3.2. PROGRAMMA APPARTEMENTEN	24
3.3. TOTAAL PROJECT	25
4 MOBILITEITSEFFECTEN	26
4.1. PARKEERBALANS	27
4.2. BEREIKBAARHEID ACTIEVE WEGGEBRUIKERS	27
4.3. BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER	27
4.4. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID	28
5 MILDREND EN VERBETERENDE MAATREGELEN	29
5.1. INLEIDING	30
5.2. INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN	30
5.3. FLANKERENDE MAATREGELEN	30
5.4. PROJECTWIJZIGINGEN	30
6 BESLUIT	32

FIGURENLIJST

Figuur 1: Situering project op macroniveau.....	8
Figuur 2: situering woonproject op microniveau (openstreetmap)	9
Figuur 3: projectplan (bron opdrachtgever).....	9
Figuur 4: detailoverzicht fietspaviljoen (bron opdrachtgever).....	10
Figuur 5: overzicht voetpaden en fietspaden (openstreetmap)	12
Figuur 6: locatie F205 Brussel-Hoeilaart	12
Figuur 7: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (geopunt).....	13
Figuur 8: Bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk	13
Figuur 9: Oversteekplaats en profiel voetpad en fietspad A. Biesmanslaan nabij de projectsite (2021 Google Streetview)	14
Figuur 10: Profiel voetpaden Koldamstraat (2021 Google Streetview).....	15
Figuur 11: Visualisatie gebruik wegen door voetgangers (links) en fietsers (rechts) (Strava Heatmap)	15
Figuur 12: Netplan De Lijn (vervoergebied Brussel).....	16
Figuur 13: Bushalte "Hoeilaart Nero" (Google Streetview).....	17
Figuur 14: Bushalte "Hoeilaart Sportcomplex" (Google Streetview)	17
Figuur 15: Wegcategorisering (mobiliteitsplan Hoeilaart).....	18
Figuur 16: Wegprofiel Albert Biesmanslaan (Google, 2021).....	19
Figuur 17: Wegprofiel Koldamstraat (Google, 2021).....	19
Figuur 18: Infrastructuur aanliggend kruispunt (Google, 2022) met oversteekplaatsen.....	20
Figuur 19: overzicht beschikbare publieke autoparkeerplaatsen (bron opdrachtgever)	20
Figuur 20: traagheidskaarten (Google maps).....	21
Figuur 21: Ongevallenkaart omgeving projectsite (accidentflanders.be)	22

TABELLENLIJST

Tabel 1: Dienstregeling openbaar vervoer.....	16
Tabel 2: Overzicht gebruikte kencijfers	24
Tabel 3: Overzicht verkeersgeneratie van het project	24
Tabel 4: Parkeervraag appartementen.....	25
Tabel 5: Verkeersbewegingen project.....	25
Tabel 6: Parkeervraag project.....	25
Tabel 7: Parkeerbalans auto en fiets.....	27

1

INLEIDING

1.1. ADMINISTRATIEVE GEGEVENS

Odebrecht liet deze mobiliteitstoets opmaken in het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het project 'het bouwen van 61 wooneenheden, ondergrondse autoparkeerplaatsen en bovengrondse overdekte fietsenstalling', te Hoeilaart. Voor dit project werd nog geen vergunningsaanvraag ingediend waarbij ook een mobiliteitstoets werd gevoegd.

Voor het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, 250 woongelegenheden, 7.500m² bvo handel, horeca, kantoren of diensten of 15.000m² bedrijvigheid is volgens bijlage 1 van het besluit van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning een mobiliteitsstudie (MOBER) vereist.

Deze mobiliteitstoets werd opgemaakt omdat de vergunningsaanvraag betrekking heeft op het bouwen van 61 wooneenheden, ondergronds autogarage en overdekte fietsenstallingen .

Dit mobiliteitstoets werd opgemaakt conform het '*Richtlijnenboek: Mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en MOBER 2018*' van de Vlaamse Overheid.

1.2. LEESWIJZER

Ten **eerste** worden de projectkenmerken meegegeven. Ten **tweede** wordt de huidige bereikbaarheid van de site met verschillende modi bestudeerd. Ten **derde** wordt het mobiliteitsprofiel berekend. Dit schetst de verkeersgeneratie van het project. Hierbij wordt de vraag aan mobiliteit onderzocht.

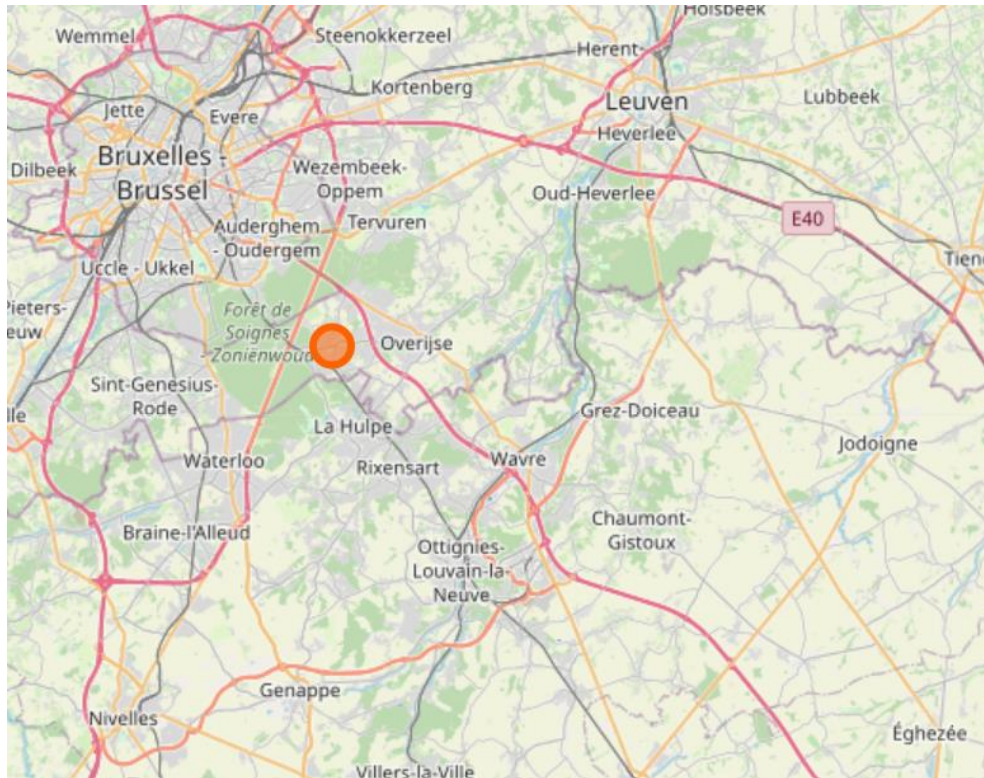
Vervolgens worden in de **vierde** stap de te verwachten effecten bepaald aan de hand van de confrontatie van het mobiliteitsprofiel (vraag) en het bereikbaarheidsprofiel (aanbod).

Als **vijfde** stap worden milderende maatregelen en verbeteringsmaatregelen voorgesteld. Deze beperken potentiële negatieve mobiliteitseffecten en kunnen zowel infrastructureel, verkeerstechnisch als flankerend zijn of betrekking hebben op projectwijzigingen. Ten slotte wordt als **zesde** stap het besluit meegegeven.

1.3. PROJECTKENMERKEN

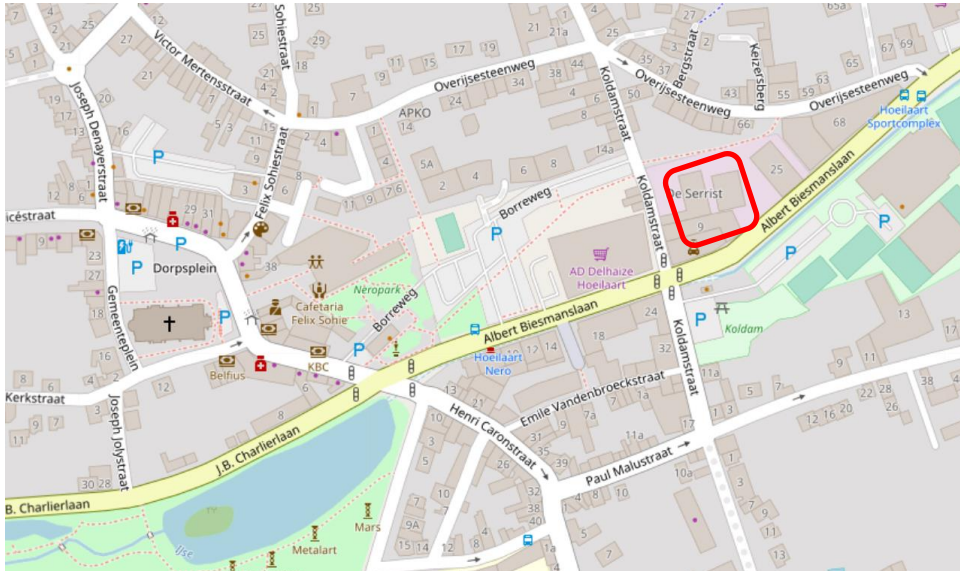
1.3.1. SITUERING

Het woonproject situeert zich op de hoek van de Albert Biesmanslaan en Koldamstraat in Hoeilaart, ten zuidoosten van Brussel, in de oksel van de E411 (Brussel - Luxemburg) en de R0 (oostelijke ring rond Brussel).



Figuur 1: Situering project op macroniveau

Op microniveau ligt het project ten oosten van het centrum van Hoeilaart, dat kan via verschillende voetwegels bereikt worden vanaf de projectsite.



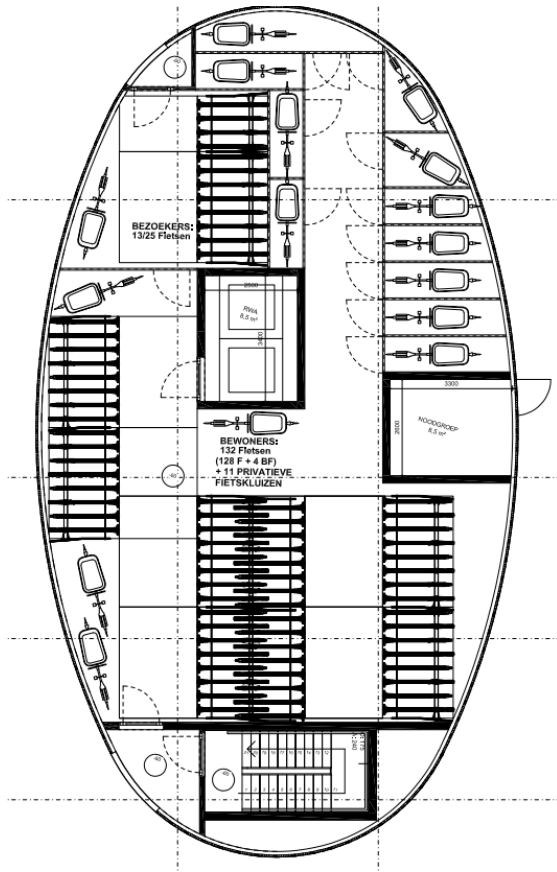
Figuur 2: situering woonproject op microniveau (openstreetmap)

1.3.2. PROJECT

Het project omvat het oprichten van 61 wooneenheden met 83 ondergrondse autoparkeerplaatsen en een bovengrondse overdekte fietsenstalling van 156 plaatsen. De ontsluiting van de parking vindt plaats in de Koldamstraat. De fietsenstalling sluit aan op de Borreweg die achter de projectsite loopt. De rode omlijning geeft de huidige fase van het project weer waarop de mobiliteitstoets wordt uitgewerkt.



Figuur 3: projectplan (bron opdrachtgever)



Figuur 4: detailoverzicht fietspaviljoen (bron opdrachtgever)

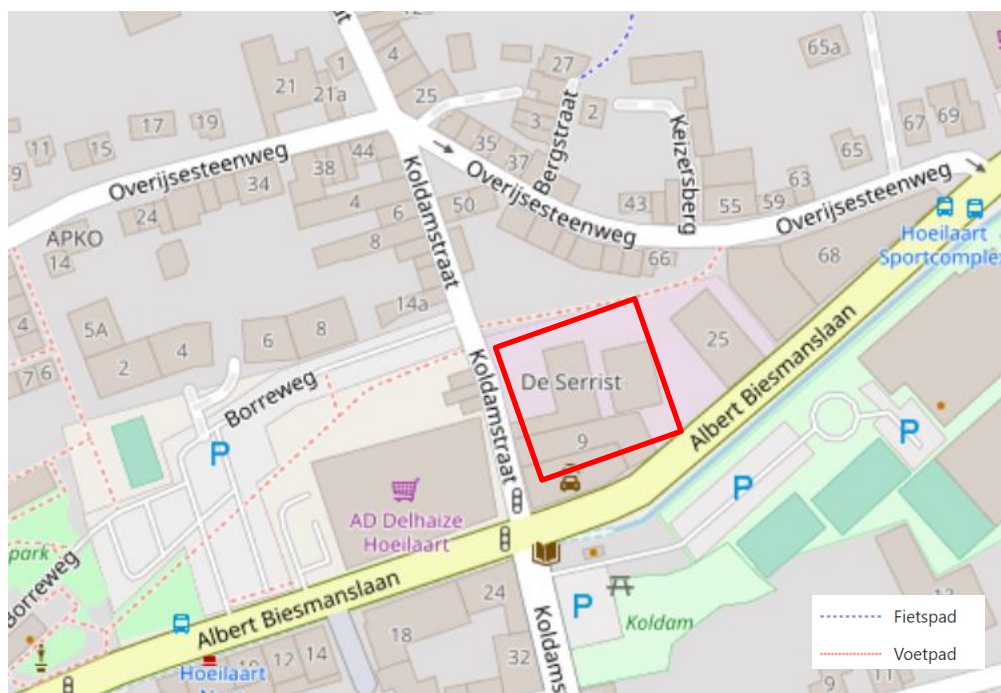
2

BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

2.1. ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

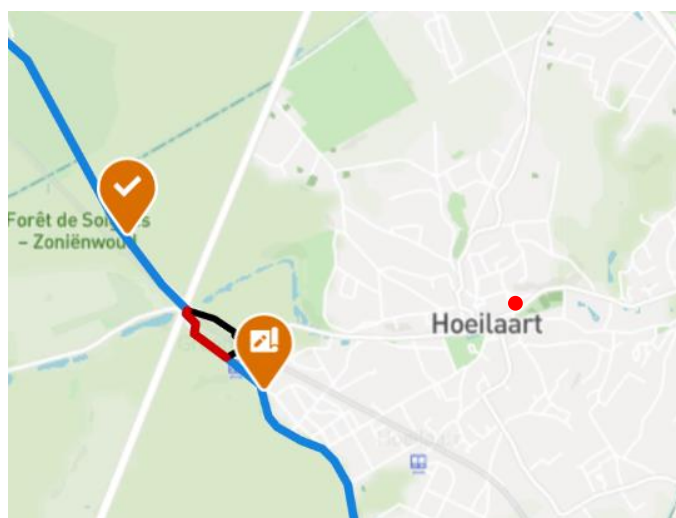
2.1.1. NETWERK

Er zijn geen trage wegen geïnventariseerd in de omgeving van de projectsite, er zijn wel voetwegels en fietspaden aanwezig die een verbinding maken voor de actieve weggebruikers tussen verschillende straten.



Figuur 5: overzicht voetpaden en fietspaden (openstreetmap)

De fietssnelweg F205 (Brussel-Hoeilaart) ligt op 2.2km van de projectsite, deze is echter nog niet volledig voltooid, er is wel een alternatief traject voorzien.



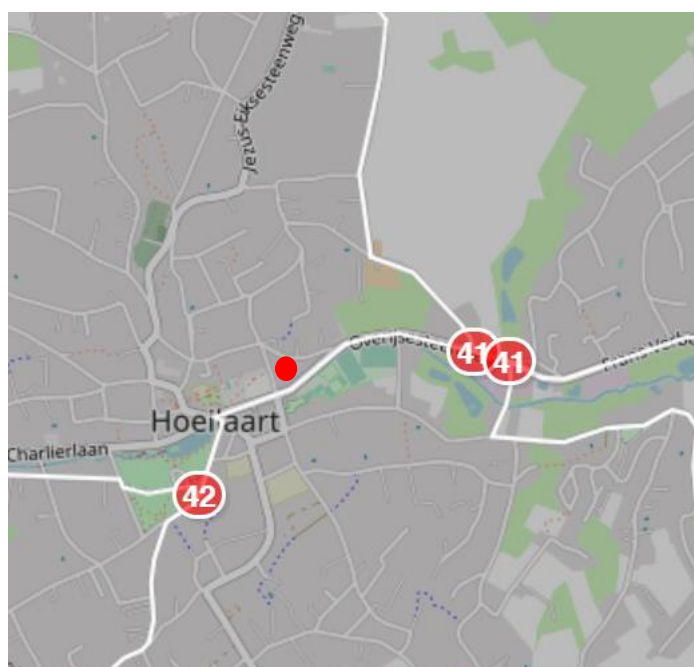
Figuur 6: locatie F205 Brussel-Hoeilaart

De projectsite bevindt zich aan het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk dat over de A. Biesmanslaan loopt. Via het netwerk komt men snel bij de naburige gemeenten. Het fietspad is niet conform het fietsvademecum.



Figuur 7: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (geopunt)

Het bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk ligt aan de projectsite op de Albert Biesmanslaan waar het knooppunt 41 en 42 verbindt.



Figuur 8: Bovenlokaal recreatief fietsroutenetwerk

2.1.2. INFRASTRUCTUUR

RIJDEN

Ter hoogte van het kruispunt A.Biesmanslaan x Koldamstraat is er een oversteekplaats met verkeerslichten. De A.Biesmanslaan heeft een voetpad aan één zijde van de weg. Er is een dubbelrichtingsfietspad afgescheiden van de weg aanwezig, het fietspad is niet conform het fietsvademecum. De Koldamstraat heeft voetpaden aan beide kanten van de weg, er is geen fietspad aanwezig.



Figuur 9: Oversteekplaats en profiel voetpad en fietspad A. Biesmanslaan nabij de projectsite (2021 Google Streetview)



Figuur 10: Profiel voetpaden Koldamstraat (2021 Google Streetview)

PARKEREN/STALLEN

Op de zuidelijke hoek van de Koldamstraat x A.Biesmanslaan, bij de toegang tot het sportcomplex is er een publieke fietsenstalling aanwezig.

2.1.3. GEBRUIK

Door de ligging op het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsnetwerk wordt de infrastructuur veel gebruikt door de actieve weggebruikers. Data van Strava over het (recreatief) weggebruik van actieve weggebruikers toont dat de A. Biesmanslaan intensief gebruikt wordt, rood duidt op de intensiteit.

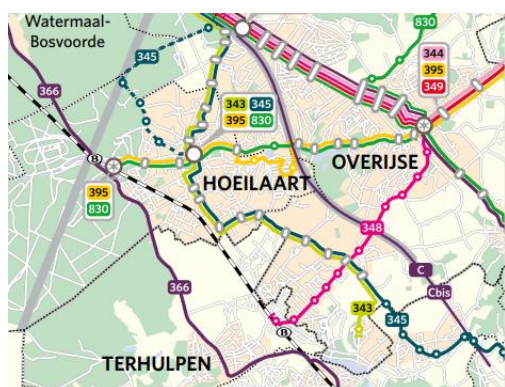


Figuur 11: Visualisatie gebruik wegen door voetgangers (links) en fietsers (rechts) (Strava Heatmap)

2.2. OPENBAAR VERVOER

2.2.1. NETWERK & DIENSTREGELING

Het busnetwerk in Hoeilaart maakt deel uit van vervoergebied Brussel en Leuven. In Hoeilaart op de A. Biesmanslaan zijn er 2 bushaltes : “Hoeilaart Nero” op ca. 125m en “Hoeilaart Sportcomplex” op ca. 200m. Beide haltes bedienen volgende lijnen : 395 (Leuven-Hoeilaart), 548 (Huldenberg-Woluwe), 553(Tervuren-Groenendaal), 595 (Leuven-Overijse-Hoeilaart), 598 (Heverlee-Overijse-Groenendaal) en 830 (Machelen-Groenendaal). Halte “Hoeilaart Nero” bedient bijkomend nog de lijnen: 343 (Maleizen-Etterbeek), 345 (Waver-Brussel), 504 (Tombeek-Etterbeek) en 544 (Maleizen-Woluwe).



Figuur 12: Netplan De Lijn (vervoergebied Brussel)

Hoeilaart heeft 2 treinstations met name Hoeilaart en Groenendaal. Ze maken beide deel uit van het Gewestelijk ExpressNet, station Hoeilaart heeft treinlijnen tussen Brussel-Zuid - Ottignies en Brussel-Zuid - Louvain-la-Neuve. Station Groenendaal bedient dezelfde treinlijnen en bijkomend nog de treinlijn Zottegem - Louvain-la-Neuve.

Halte “Nero” en “Sportcomplex”	Frequentie
Lijn 395: Leuven-Hoeilaart	2/u
Lijn 548: Huldenberg-Woluwe	2/d
Lijn 553: Tervuren-Groenendaal	2/d ‘s middags en ‘s avonds
Lijn 595: Leuven-Overijse-Hoeilaart	7/d (namiddag)
Lijn 598: Heverlee-Overijse-Groenendaal	2/d ‘s middags
Lijn 830: Machelen-Groenendaal	2/u
Halte “Nero”	Frequentie
Lijn 343: Maleizen-Etterbeek	2/u
Lijn 345: Waver-Brussel	1-2/u
Lijn 504: Tombeek-Etterbeek	2/d
Lijn 544: Maleizen-Woluwe	2/d
Station Hoeilaart en Groenendaal	
Brussel Zuid – Ottignies	1/u
Brussel Zuid – Louvain-la-Neuve	Tijdens spits
Station Groenendaal	
Zottegem – Louvain-la-Neuve	1/u

Tabel 1: Dienstregeling openbaar vervoer

2.2.2. INFRASTRUCTUUR

Het station Hoeilaart ligt op 1.5km of 8 minuten fietsen van de projectsite, het is een onbemand station met een automaat voor vervoersbewijzen, er is geen fiets- of autoparking aanwezig. Het station Groenendaal ligt op 2.2km of 9 minuten fietsen van de projectsite, het is een onbemand station met vervoersbewijzenautomaat, gratis fiets- en autoparking. In beide station zijn er geen Blue-Bikes aanwezig.

De dichtstbijzijnde bushalte is "Hoeilaart Nero" en ligt op ca. 125m van de projectsite. De bushalte heeft een wachthokje, bank, vuilbak en haltepaal. De zuidelijke halte heeft overdekte fietsenstallingen. Bushalte "Hoeilaart Sportcomplex" heeft een haltepaal, vuilbakje en een bank bij de noordelijke halte.



Figuur 13: Bushalte "Hoeilaart Nero" (Google Streetview)



Figuur 14: Bushalte "Hoeilaart Sportcomplex" (Google Streetview)

2.3. MOTORVOERTUIGEN

2.3.1. NETWERK

A.Biesmanslaan is een secundaire weg type III die Hoeilaart met Overijse verbindt. De Koldamstraat is een lokale weg type III. De site ligt op ca. 3 km van de E411 waar er een op- en afrit is in beide richtingen en ca. 2.5 km van de R0.



-  hoofdweg
-  secundaire weg III
-  lokale weg I
-  lokale weg II

Figuur 15: Wegencategorisering (mobiliteitsplan Hoeilaart)

2.3.2. INFRASTRUCTUUR

RIJDEN

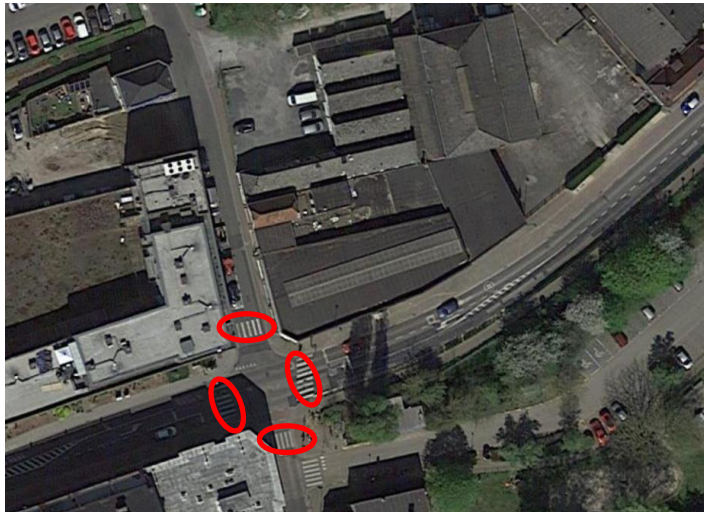
De projectsite ligt binnen de bebouwde kom, er geldt een snelheidsregime van 30km/u op de A.Biesmanslaan en Koldamstraat. Ten oosten van de projectsite wijzigt het snelheidsregime naar 50km/u. De A.Biesmanslaan heeft een 2X1 wegprofiel, met dubbelrichtingsfietspad en een voetpad aan één zijde van de weg. De baan heeft voorrang op de zijstraten. De Koldamstraat heeft een 2X1 wegprofiel met voetpaden. Ter hoogte van de projectsite is er een lichtengeregeld kruispunt waar er zebrapaden aanwezig zijn om over te steken.



Figuur 16: Wegprofiel Albert Biesmanslaan (Google, 2021)



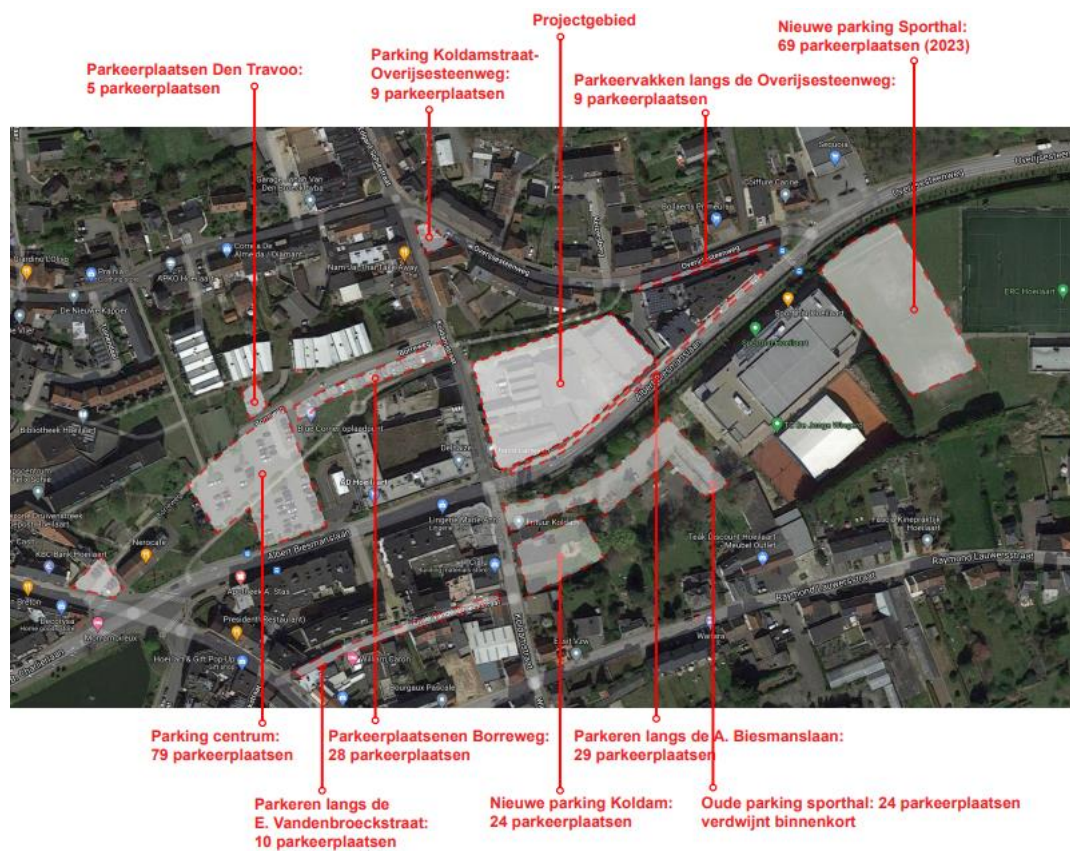
Figuur 17: Wegprofiel Koldamstraat (Google, 2021)



Figuur 18: Infrastructuur aanliggend kruispunt (Google, 2022) met oversteekplaatsen

PARKEREN/STALLEN

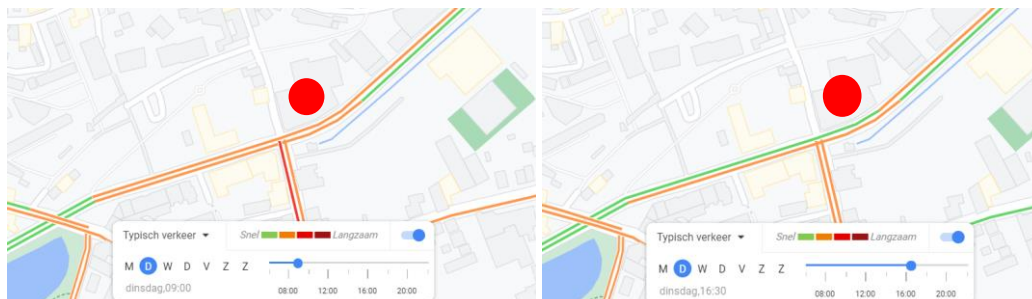
Aan de overkant van de projectsite is er een gratis publieke autoparking van het sportcomplex met een capaciteit van 24 autoparkeerplaatsen. Op de A. Biesmanslaan is er een autoparkeervak voorzien voor 29 auto's evenwijdig met de weg ter hoogte van de projectsite.



Figuur 19: overzicht beschikbare publieke autoparkeerplaatsen (bron opdrachtgever)

2.3.3. GEBRUIK

Volgende kaarten geven de vertragingen op een typische ochtend en avond weer. Het is duidelijk dat ter hoogte van de projectsite en het kruispunt vertragingen merkbaar zijn.

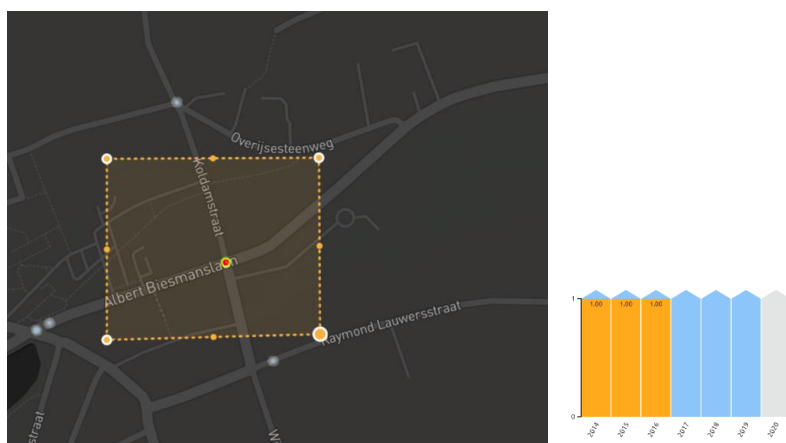


Figuur 20: traagheidskaarten (Google maps)

2.4. VERKEERSVEILIGHEID EN –LEEFBAARHEID

Wat betreft de verkeersleefbaarheid is duidelijk dat deze matig is, de A. Biesmanslaan die een doorgaande verkeersas voor gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid is een ander element dat meespeelt in de verkeersleefbaarheid en deze is goed, gezien de aanwezigheid van een lichtengeregeld kruispunt.

Op de ongevallenkaart van accidentflanders.be is zichtbaar dat het aantal geregistreerde ongevallen met gewonden in de periode 2014-maart 2020 beperkt is. Er gebeurden 3 ongevallen waarbij voetgangers en autobestuurders bestrooken waren in de periode 2014-2016.



Figuur 21: Ongevallenkaart omgeving projectsite (accidentflanders.be)

2.5. CONCLUSIE BEREIKBAARHEID PROJECT

In de omgeving van de projectsite zijn er voetpaden en fietspaden aanwezig. Het fietspad is niet conform het fietsvademecum. De bereikbaarheid voor de **actieve weggebruiker** is goed. Wat betreft het **openbaar vervoer** is er een ruim aanbod aan busverbindingen en het station ligt op 1.5km. De omgeving van de projectsite is vooral gericht op **gemotoriseerd verkeer** en goed bereikbaar, de hoofdweg E411 ligt op 3km.

3

MOBILITEITSPROFIEL

3.1. PROGRAMMA & REKENMETHODE

Het programma bestaat in deze fase uit 61 wooneenheden met een ondergrondse parkeergarage en overdekte bovengrondse fietsenstallingen. Momenteel is de projectsite in gebruik en worden er verkeersbewegingen gegenereert, deze zijn echter beperkt omwille van de kleinschaligheid van de aanwezige functies.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de gebruikte kencijfers en aannames die gemaakt werden bij het berekenen vna het mobiliteitsprofiel. Er wordt steeds gewerkt met de meest locatiespecifieke gegevens, aan de hand van kencijfers uit het richtlijnenboek MOBER van de Vlaamse Overheid (2018) voor de gemeente Hoeilaart, namelijk “overgangsgebied”.

Tabel 2: Overzicht gebruikte kencijfers

Appartementen				
Parameter	Kengetal			Bron
inwoners per gemeente			11509	Lokale statistieken
huishoudens per gemeente			4642	Lokale statistieken
gemiddelde gezinsgrootte appartement tov gemiddelde gezinsgrootte			0,76	Vlaanderen
verplaatsingen per bewoner			2,29	Richtlijnenboek p. 153
modal split (fiets-OV-auto) woning-gerelateerde verplaatsingen	16%	4%	53%	Richtlijnenboek p. 154
spitsuuraandeel (OSP) woninggerelateerde verplaatsingen (IN-UIT)		3%	16%	Richtlijnenboek p. 156
spitsuuraandeel (ASP) woninggerelateerde verplaatsingen (IN-UIT)		14%	5%	Richtlijnenboek p. 156
fietsbezit per inwoner			1	Aanname
autobezit per inwoner			0,477	Lokale statistieken
autobezit per inwoner (+10%, cf. leasewagens)			0,525	
bezoekers per woonunit			0,25	Richtlijnenboek p. 160
verplaatsingen per bezoeker			2	
modal split (fiets-OV-auto) visitegerelateerde verplaatsingen	14%	2%	48%	Richtlijnenboek p. 161
spitsuuraandeel (OSP) visitegerelateerde verplaatsingen (IN-UIT)		3%	1%	Richtlijnenboek p. 163
spitsuuraandeel (ASP) visitegerelateerde verplaatsingen (IN-UIT)		8%	12%	Richtlijnenboek p. 163
rotatie bezoekers			2	Aanname

3.2. PROGRAMMA APPARTEMENTEN

De 61 appartementen zullen 116 bewoners hebben, deze zullen 139 autobewegingen en 41 fietsbewegingen teweeg brengen, verspreid over de ganse dag. Volgens de berekening zullen de appartementen 5 fietsbewegingen tijdens het drukste ochtendspitsuur genereren en 4 fietsbewegingen tijdens het drukste avondspitsuur. Het aantal autobewegingen komt uit op 23 tijdens de ochtendspits en 14 tijdens de avondspits. Onderstaande tabel geeft de verdeling weer van in- en uitgaande bewegingen tijdens de ochtend- en avondspits.

FUNCTIES		VERKEERSGENERATIE OSP (1u)				VERKEERSGENERATIE ASP (1u)			
		Fiets IN	Fiets UIT	Auto IN	Auto UIT	Fiets IN	Fiets UIT	Auto IN	Auto UIT
61	appartementen	2	3	2	11	3	1	10	4

Tabel 3: Overzicht verkeersgeneratie van het project

De parkeervraag voor de appartementen werd berekend op 117 fietsstalplaatsen waarvan er 1 voor de bezoekers en 65 autoparkeerplaatsen waarvan er 4 voor bezoekers.

FUNCTIES			FIETS		AUTO	
			Bew/Werkn	Bez	Bew/Werkn	Bez
61		appartementen	116	1	61	4

Tabel 4: Parkeervraag appartementen

3.3. TOTAAL PROJECT

3.3.1. VERKEERSBEWEGINGEN

Voor het project komen er 5 extra fietsbewegingen en 13 extra autobewegingen bij in de ochtendspits. In de avondspits worden er 4 extra fietsbewegingen en 14 extra autobewegingen gegenereerd.

FUNCTIES			VERKEERSGENERATIE OSP (1u)				VERKEERSGENERATIE ASP (1u)			
			Fiets IN	Fiets UIT	Auto IN	Auto UIT	Fiets IN	Fiets UIT	Auto IN	Auto UIT
61		appartementen	2	3	2	11	3	1	10	4
TOTAAL			2	3	2	11	3	1	10	4
			5		13		4		14	

Tabel 5: Verkeersbewegingen project

3.3.2. PARKEERVRAAG

De parkeervraag van deze fase van het project bedraagt 117 fietsstalplaatsen en 64 autoparkeerplaatsen.

FUNCTIES			FIETS		AUTO	
			Bew/Werkn	Bez	Bew/Werkn	Bez
61		appartementen	116	1	61	4
TOTAAL			116	1	61	4
			117		64	

Tabel 6: Parkeervraag project

4

MOBILITEITSEFFECTEN

4.1. PARKEERBALANS

De **parkeervraag** van de projectsite bedraagt 117 fietsstalplaatsen en 64 autoparkeerplaatsen.

Het **parkeeraanbod** van het project voorziet in 156 bovengrondse fietsstalplaatsen in een fietspaviljoen en 83 ondergrondse autoparkeerplaatsen. De ontsluiting van het fietspaviljoen zal gebeuren via de Borreweg, de autoparkeerplaatsen worden ontsloten via de Koldamstraat. De fietsparkeerplaatsen voor de bewoners worden voorzien in een beveiligd deel van het fietspaviljoen, de fietsen van bezoekers kunnen gestald worden in een apart deel van het fietspaviljoen.

Voor de berekende autoparkeervraag van de bezoekers, die berekend werd op 4, zal er gebruik gemaakt worden van de publieke autoparkeerplaatsen die beschikbaar zijn in de omgeving van de projectsite.

Het parkeeraanbod voldoet aan de parkeervraag van het project.

De **parkeernorm** die het RUP “Kern” oplegt bedraagt 1.5 per wooneenheid voor de autoparkeerplaatsen en 2 per wooneenheid voor de fietsen, dit komt neer op een parkeernorm van 92 autoparkeerplaatsen en 122 fietsstalplaatsen.

Het parkeeraanbod voldoet niet aan de parkeernorm van het RUP “Kern” van de gemeente Hoeilaart. Bij voorafgaandelijke overleg van de opdrachtgever met de gemeente is er een akkoord gegeven voor een verlaging van de parkeernorm met betrekking tot de projectsite. Momenteel is de ratio 1.36 voor de autoparkeerplaatsen.

PARKEERBALANS	PARKEERVRAAG	PARKEERNORM	PARKEERAANBOD
Fiets	117	122	156
Auto	64	92	83

Tabel 7: Parkeerbilans auto en fiets

4.2. BEREIKBAARHEID ACTIEVE WEGGEBRUIKERS

Voor de actieve weggebruiker verandert er niet veel t.o.v. de huidige situatie. De doorwaadbaarheid van de site is goed door de paadjes die aangelegd worden en aansluiten op de Borreweg, tussen de Koldamstraat en de Overijsesteenweg. De overdekte fietsenstallingen bevinden zich bovengronds en sluiten aan op de Borreweg.

4.3. BEREIKBAARHEID GEMOTORISEERD VERKEER

De bereikbaarheid van de site voor gemotoriseerd verkeer wijzigt niet t.o.v. de huidige situatie. De ondergrondse garage wordt ontsloten via de Koldamstraat. De in- en uitrit van het gemotoriseerd verkeer is

gescheiden van de doorgang voor de actieve weggebruiker. Vanuit de Koldamstraat zal het gemotoriseerd verkeer zich verspreiden in oostelijke en westelijke richting over de A. Biesmanslaan.

Het project zal in de ochtendspits 5 fietsbewegingen en 13 autobewegingen genereren. Tijdens het avondpiek uur zijn dit er respectievelijk 4 en 14. Het bestaande wegennetwerk zal deze bewegingen kunnen opvangen.

4.4. VERKEERSLEEFBAARHEID EN -VEILIGHEID

De verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wijzigen nauwelijks t.o.v. de huidige situatie.

5

MILDERENDE EN VERBETERENDE MAATREGELEN

5.1. INLEIDING

In dit hoofdstuk worden een aantal mogelijk maatregelen opgesomd waarmee men bij de realisatie kan rekening houden. De te nemen maatregelen kunnen voor de opdrachtgever zijn of voor de overheid.

De maatregelen hieronder worden opgesplitst in infrastructurele of verkeerskundige maatregelen en flankerende maatregelen. **Infrastructurele** maatregelen kunnen gaan over het aanpassen van de kruispunten, voetpaden en fietspaden, uitbreiding openbaar vervoer, parkeermogelijkheden voor de verschillende modi, voorzieningen in de omgeving. **Flankerende** maatregelen zijn er vooral op gericht het autogebruik van de projectsite te doen afnemen door alternatieven te voorzien zoals deelsystemen voor auto's en fietsen, combimobiliteit mogelijk te maken in de buurt van de projectsite.

Deze voorgestelde maatregelen zijn louter suggestief.

5.2. INFRASTRUCTURELE / VERKEERSTECHNISCHE MAATREGELEN

De onderstaande maatregelen zijn louter suggestief.

- Er wordt maximaal ingezet op de fiets (opdrachtgever): overdekte bovengrondse fietsenstallingen in een fietspaviljoen verhogen de aantrekkingskracht van de site voor fietsers en jonge gezinnen die voor duurzame vervoersmodi kiezen.
- Voldoende zichtbaarheid voorzien voor in- en uitrit van de ondergrondse parkeergarage aan de Koldamstraat. Dit om de voetganger op de Koldamstraat te beschermen (opdrachtgever). De architecten geven aan maximale zichtbaarheid voorop te stellen.

5.3. FLANKERENDE MAATREGELEN

De onderstaande maatregelen zijn louter suggestief.

- Het voorzien van een deelwagen-systeem op publiek terrein (overheid) zodat alle inwoners toegang hebben tot het deelsysteem of het voorzien van een deelwagen in het privaatief deel (opdrachtgever) wat meer controle met zich meebrengt omdat niet-bewoners toegang dienen te hebben tot de parkeergarage.

5.4. PROJECTWIJZIGINGEN

N.v.t.

6

BESLUIT

Het geplande woonproject met 61 appartementen, ondergrondse garage en bovengrondse fietsenstalling heeft een beperkte impact op de omgeving.

De Koldamstraat is een weg voor gemengd verkeer met voetpaden. De A.Biesmanslaan is onderdeel van het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk.

Het project is goed gelegen qua bereikbaarheid voor het openbaar vervoer, met een bushalte op 125m en het treinstation Hoeilaart op ca. 2 km. Het aanbod van buslijnen en treinen is goed.

De site ligt naast de A.Biesmanslaan, een secundaire weg type III, waar men snel kan aansluiten op de hoofdwegen E411 en R0 die op respectievelijk 3km en 2.5km van de projectsite liggen.

Het woonproject zorgt volgens de berekening voor 41 extra fietsbewegingen, waarvan 5 in de ochtendspits en 4 in de avondspits. De berekende parkeervraag bedraagt 117 fietsstalplaatsen.

Het woonproject zal zorgen voor 139 extra autobewegingen per dag, met een beperkte toename van 13 autobewegingen in de ochtendspits en 14 in de avondspits. De berekende parkeervraag voor auto's bedraagt 64 parkeerplaatsen.

De site zal slechts een beperkt effect hebben op de mobiliteit, door de beperkte verkeerstoename.

Er worden voldoende fietsparkeerplaatsen voorzien voor zowel de berekende parkeervraag (117 fietsparkeerplaatsen) als de parkeernorm van het RUP "Kern" (122 fietsparkeerplaatsen).

Het parkeeraanbod van 83 autoparkeerplaatsen is voldoende om te voorzien in de berekende parkeervraag van 64 autoparkeerplaatsen. Aan de parkeernorm van 92 autoparkeerplaatsen wordt niet voldaan, het project heeft momenteel een parkeerratio van 1,36 autoparkeerplaatsen per wooneenheid.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE