

Mobiliteitsraad Hoeilaart

Verslag van de zitting van donderdag 10 september 2026

Aanwezig: Patrick Demaerschalk, Erik Declercq, Nico Guns, Yannick Tilleu, Thierry Gillis, Luc Pintelon, Chris Vanderlinden, Erwin Moedersheim (voorzitter), Bruno Dils, Saartje Hubin, Rutger Puttaert

Verontschuldigd: Wim Borremans, Gunter Denayer, Maarten Bresseleers, Bianca Reemers

Afwezig: David Ulens, Mattis Philips/Britt Bamps, Ellen Braquene

1. Goedkeuring verslag vorige zitting

Goedgekeurd zonder opmerkingen

4.1 Informatie – stand van zaken: Schoolomgeving — C. Coppensstraat / Steenovenstraat

Op vraag van Het Groene Dal werd onderwerp 4.1 Schoolomgeving als eerste op de agenda geplaatst.

Patrick lichtte de evaluatie van de dynamische eenrichtingsstraat toe. De feedback van ouders is overwegend positief. In de W. Eggerickxstraat is het merkbaar rustiger en van de chaos van voorheen is geen sprake meer.

De vaststelling werd gemaakt dat de politie te weinig aanwezig/zichtbaar was.

Het valt wel op hoe goed de weggebruikers met de nieuwe situatie omgaan. Het dynamisch bord op het kruispunt met de Vlaanderveldlaan/C Coppensstraat is niet vanuit alle hoeken even goed zichtbaar. De kijkhoek van het dynamische bord werd aangepast en er is verbetering zichtbaar.

Er werd ook opgemerkt dat er ouders parkeren (lang blijven stilstaan) op de kiss-and-ridestrook. Daardoor ontstaan onnodige files.

Er kwam wel wat commentaar van bewoners en burgers dat de dynamische periodes te lang zijn. Verschillende mensen lieten weten dat het weinig zin heeft om het venster zo breed te houden. Het tijdsvenster wordt vanaf 1 oktober 2026 aangepast. De nieuwe uren worden:

- 8.00 – 9.30 uur
- 11.00 – 13.00 uur
- 15.00 – 16.30 uur

Flankerende maatregelen:

- De scheiding tussen fietsers en voetgangers in o.a. de W. Eggerickxstraat wordt beter aangeduid met wegmarkeringen.
- Aan Baron de Man d'Attenrodestraat komen een vijftiental plaatsen, met een wegwijzer richting school.

Er werden nog een aantal aandachtspunten en vragen geformuleerd. Zo zouden er C31-borden ontbreken en er wordt in de straat geracet: is handhaving mogelijk om dit laatste tegen te gaan, eventueel in burger? Dynamische C31 op de C Coppensstraat en op de Vlaanderveldlaan zal niet worden geplaatst. Verkeersborden mogen uitsluitend geplaatst worden waar ze wettelijk noodzakelijk zijn om duidelijkheid te brengen.

Aangezien het bord C1 reeds aangeeft dat de straat niet ingereden mag worden, vormt het bijkomend plaatsen van een C31 (afslagverbod) of D1 (gebodsbord) op het kruispunt dubbele signalisatie voor exact dezelfde reglementering.

Ook het parkeren voor de slagboom moet vermeden worden. Dit is sowieso een inbreuk op de parkeerwetgeving maar gele onderbroken lijnen zullen worden aangebracht om dit te verduidelijken.

Verder is er de vraag naar een informatiebord met de uren. Dit zal niet uitgevoerd worden. Extra bebording in een schoolomgeving die al visueel druk is, werkt eerder averechts. Enerzijds: hoe meer borden, hoe minder aandacht elk bord krijgt. De boodschap moet eenvoudig en onmiddellijk leesbaar zijn. De dynamische borden die het eenrichtingsverkeer aanduiden, zijn op zich al de informatie. Ze staan aan wanneer de maatregel van kracht is, en ze staan uit wanneer dat niet het geval is.

Anderzijds: bestuurders die dat bord ter plaatse wel proberen te ontcijferen, staan stil of vertragen enorm. Dat is het soort afleiding (en manoeuvre) dat je in een schoolomgeving wil vermijden.

Nota achteraf: (uit het Vademecum _voetgangersvoorzieningen) Er dient over gewaakt te worden dat er geen onnodige borden geplaatst worden, aangezien overdaad aan borden een **negatief effect heeft op de verkeersveiligheid**.

Over het zwaar verkeer stelt zich de vraag hoe dat tegengehouden kan worden vooraleer het aan de dynamische borden komt. Voorstel: een zone 3,5 ton instellen aan de splitsing Vlaanderveldlaan / Baron de Man d'Attenrodestraat.

➤ Er kwam ook de vraag naar de situatie in **Het Groene Dal**.

In de Weemstraat en de W. Matstraat wordt tot ver in de bocht geparkeerd, wat problemen geeft. Een oplossing zou kunnen zijn om de gele streep door te trekken tot achter de bocht.

In de Weemstraat wordt naar verluidt eveneens geracet en ontbreekt handhaving. Van de school naar Tenbos, fietszone tot Kellenborre? Het voorstel is om de fietszone gewoon te laten lopen tot het einde van de bebouwde kom, zodat fietszone en zone 30 samenvallen. Dat komt de signalisatie ten goede. De fietszone wordt vandaag niet geëerbiedigd. Suggestie: een rood vlak aan het begin van de fietszone.

◆ Andere voorstellen zijn welkom.

In de E. Vandenbroeckstraat staan zware vrachtwagens (Werf Soret), **ook tijdens de schooluren**, die bovendien manoeuvres uitvoeren die gevaarlijk zijn voor kinderen (en weggebruikers in het algemeen). Dit vraagt opvolging. Voorstel om leveringen in de E. Vandenbroeckstraat te verbieden en alles via de Koldamstraat te laten verlopen. Dit wordt onderzocht door dienst IOD.

Er is gevraagd naar de politiecapaciteit voor Hoeilaart: hoeveel manschappen in totaal, en hoeveel aan de scholen? Een gemeente kan bijzondere middelen vrijmaken om agenten aan te werven die uitsluitend op het grondgebied van de betalende gemeente werken. Daarnaast de vraag of er een sanctionerend ambtenaar aangeworven wordt.

2.1 Adviesvraag - Klimaatstraten

Bespreking van de reactie van het college op het advies van de raad. Het dossier bevindt zich op heden in de fase van het voorontwerp. Voor de toelichting wordt verwezen naar de nota. Zie bijlage.

De raad formuleerde volgende bedenkingen. Bij een voetpad aan één kant moet rekening gehouden worden met het recht om haaks over te steken. Heeft de gemeente de bouwvergunningen nagekeken? In sommige wijken zijn hoogstammen verboden. Wat is het advies van de Gecoro? En moet de riolering niet volledig vervangen worden?

3.1 Uitwisseling - debat: Snelheidsinformatieborden — plaatsing

We vragen de Mobiliteitsraad om bijkomende locaties te suggereren voor de laatste 3 smiley's.

Gemeenteplein. A. Biesmanslaan (segment Delhaize). Willem Matstraat (Geneesheerstraat). Weemstraat (zone 30/fietszone). Overijsesteenweg (thv Kapelstraat). Koldamstraat (net voor wegversmalling)

Tijdens de activiteitsuren van de kunstschool APKO ontstaan er in de Overijsesteenweg (tussen 't Lindeke en Felix Sohiestraat) verkeersopstoppen door het afzetten en ophalen van de kinderen, vergelijkbaar met de vroegere situatie aan de Sint-Clemensschool. Daarbij wordt

frequent op het voetpad gereden om de verkeersknoop te ontwarren. Voorstel om te onderzoeken of het instellen van éénrichtingsverkeer hier soelaas kan bieden.

3.2 Uitwisseling - debat: Jan Lindtsstraat

Er is een snelheidsmeting gebeurd in de Jan Lindtsstraat (telraam, mei–juli 2026). De snelheid ligt structureel te hoog (V85 van 67,5 km/u in een zone 50, bijna de helft van het verkeer rijdt te snel), en er is geen enkel voetpad aanwezig langs het traject. Op basis daarvan heeft het college op 31 augustus beslist om twee zaken verder te laten uitwerken: een poorteffect bij het binnenrijden van de straat, en de aanleg van een voetpad tussen de Brusselsesteenweg en de Steenbergstraat.

De dienst Mobiliteit werkt een voorstel uit dat op een volgende mobiliteitsraad besproken wordt. Indien nodig zal de raad een werkgroep J. Lindtsstraat oprichten.

De vraag werd gesteld of de straat een klimaatstraat kan worden. Mogelijke pistes: versmallen met een voetpad op de plaats waar nu de berm ligt, een koppeling van voetpad en fietspad aan de andere kant zodat de straat smaller wordt, en de aanleg van plateaus. Nota in bijlage.

3.3 Uitwisseling - debat: Parkeerverbod Acacialaan

Het punt werd van de agenda teruggetrokken in afwachting van een bevraging van de bewoners. Als er niet gehandhaafd kan worden, is niets doen mogelijk de betere optie.

3.4 Uitwisseling - debat: Verplichte fietspaden in zone 30: zin en onzin.

Aanleiding van dit debat zijn enkele conflictsituaties tussen fietsers en voetgangers. Een voorstel is om te werken met een facultatief fietspad (wegcode 2027). De raad is echter geen voorstander van een facultatief fietspad. Daarnaast werd de mogelijkheid besproken om fietsers te mengen in zone 30. Er werd hierbij verwezen naar de studie van Tridee waarbij dit als deelopdracht werd uitgewerkt (visienota as Biesmanslaan – Overijsesteenweg) en waaruit, op basis van tellingen op de Charlierlaan, bleek dat de A. Biesmanslaan niet toelaat om te mengen. Het rapport leidt dat af uit de Telraam-cijfers van de Charlierlaan (boven 3.500 voertuigen per etmaal) en de veronderstelling dat de Biesmanslaan drukker is. Visienota Tridee in bijlage.

De vraag werd gesteld of er onderzocht kan worden of het wenselijk is om speedpedelecs in zone 30 te verplichten om de rijbaan te gebruiken in plaats van het fietspad. Quid op/afrit van het fietspad aan start/einde zone 50.

4.2 Informatie – stand van zaken: Jezus-Eiksesteenweg + rest 2027

Vernieuwing van het gedeelte boven het kerkhof tot aan de Vuurgatstraat, met vernieuwde fietssuggestiestroken. De werken worden bij voorkeur in een vakantieperiode gepland, goed voor één week, bijvoorbeeld in de paasvakantie of in augustus.

Er wordt opgemerkt dat het vernieuwen van enkel de toplaag asfalt geen duurzame investering is.

Door de zwakke fundering (onstabiele kasseien op dunne zandfundering) zal de toplaag na enkele jaren vroegtijdig barsten vertonen en daarna uitrafelen. Dit werd ook vastgesteld ter plaatse door een deskundige van het OCW (Onderzoekscentrum voor de wegenbouw) gevestigd in Sterrebeek. Er werd geadviseerd om tenminste in de meest beschadigde zones (o.a. bocht ter hoogte van de voormalige Garage Michiels) de fundering volledig te heraanleggen vooraleer een nieuwe toplaag aan te brengen.

Verder aan bod: het voetpad aan de bovenste bocht in de E. Sohiestraat, de aanleg van het kruispunt C. Melotte / G. Huynenstraat, en voetpaden in de Rozelaarlaan, de Gladiolenlaan, de Nilleveldstraat (rechtterkant richting wijk) en de J. Lindtsstraat.

4.3 Informatie – stand van zaken: A. Van Laethemstraat — plannen 2026/2027

Affrezen, nieuwe toplaag en een voetpaduitstulping. In de C. Coppensstraat komt een wegversmalling om de snelheid richting centrum te drukken.

4.4 Informatie – stand van zaken: Kasteelstraat

In de week van maandag 14/09 wordt de toplaag gelegd, daarna volgen de voetpaden. De werken worden half oktober afgerond, inclusief wegmarkeringen, daarna volgen de aanplantingen.

4.5 Informatie – stand van zaken: Werkingssubsidies

De adviesraad beschikt over 620 euro, te besteden binnen de domeinen waarvoor hij bevoegd is.

Varia

- Druivenfestival: er wordt gecommuniceerd over de voetgangerszone, maar er staat geen bord. Een bord "doodlopende weg" is efficiënter; dat bord wordt geplaatst ter hoogte van de afsluiting W; Eggerickxstraat/C Coppensstraat.
- Gemachtigd opzichter: scholen vragen info over deze opleiding (*toevoeging na de raad: werd verstuurd op 15/09*)
- Aanvraag van een publieke laadpaal? Kan via Vlaanderen: <https://hoeilaart.be/elektrische-laadpalen>
- Vraag naar ervaring met eenrichting (+ nadars) - feedback achteraf? De opstelling tijdens het foodtruckfestival is goed en vlot verlopen. Dienst Evenementen heeft wel aangegeven dat er kinderen naar het terras van Sportecho overliepen, wat voor gevaarlijke situaties zorgde. Dit wordt opgenomen door de werkgroep Gemeenteplein.
- Afgesloten parking J. Denayerstraat: is er meer parking mogelijk, en hoe wordt er gehandhaafd op campers en dergelijke? Er is vraag naar bewonerskaarten, op korte termijn. Er wordt een groot parkeeronderzoek georganiseerd in 2027. Deze studie zal zich onder andere buigen over deze vraagstukken.
- Handhaving van parkeerovertredingen kan ook door privéfirma's. Is dit iets dat Hoeilaart wil/kan onderzoeken?
- Opmerking dat mensen parkeren in het centrum en de bus nemen naar station Groenendaal. Daardoor zijn er minder parkeerplaatsen.
- Lichten Koldamstraat / Biesmanslaan: kan de groentijd verlengd worden? Te onderzoeken, maar dat is een ingewikkeld proces.
- Een ring rond Hoeilaart zou veel hinder oplossen.
- Vraag om te snoeien rond de lantaarnpalen aan het zebrapad.

Volgende vergadering: donderdag 19 november 2026.

Vlaanderveldlaan

Advies Mobiliteitsraad	College (voorontwerp)
Opheffen van het voetpad aan de noordzijde: veiligheidsrisico bij 50 km/u voor voetgangers en verkeer dat op- of afrijdt; ontbrekende oversteekmogelijkheden. Gaat in tegen het STOP-principe.	Doorlopende voetpaden voorzien op de Blijde Inkomstlaan. Voor de Vlaanderveldlaan zelf is de opheffing van het voetpad niet teruggedraaid; geen expliciete reactie op het STOP-argument.
Verhoogde inrichting tussen huisnummers 20 en 44 (± 170 m) impliceert een snelheidsregime van 30 km/u, wat niet aansluit bij de functie van de weg (categorie II). Positionering van drempels nabij woningen vraagt evaluatie.	Verhoogd wegdek wordt geschrapt
Waterdoorlatende verharding op de rijweg: is dit veilig voor fietsers en past dit bij de wegcategorie?	De parkeervakken en groenzones worden waterdoorlatend uitgevoerd, niet de rijweg zelf.
Parkeerplaatsen tegenover opritten aan de noordzijde belemmeren veilig oversteken (zichtbaarheid achter geparkeerde voertuigen, verplicht schuin oversteken).	Parkeerplaatsen die te dicht bij opritten lagen, zijn verwijderd.
Parkeerplaatsen aan de aansluiting met de Terdellestraat beïnvloeden de zichtbaarheid voor bestuurders die de straat verlaten.	Zichtbaarheid wordt gegarandeerd.
Parkeerplaatsen ter hoogte van private opritten (o.a. huisnummers 85, 93, 95, 97, 99) vragen verduidelijking.	Parkeerplaatsen die te dicht bij opritten lagen, zijn verwijderd.
Nieuwe boomaanplantingen aan Begonialaan, Gladiolenlaan en Vosdellestraat: noodzakelijke zichtlijnen moeten behouden blijven.	Zichtbaarheid wordt gegarandeerd door de keuze voor hoogstammen of heesters (geen laag, zichtbelemmerend groen).
Lange rechte wegvakken met eenzijdig parkeren werken snelheid in de hand. Geschrapt parkeren met asverlegging kan snelheidsremmend werken.	Een extra wegversmalling op een deel van het traject. Asverschuiving.
Op meerdere plaatsen ontbreken zebrapaden, o.a. aan de toegang tot het park (Baron De Man d'Attenrodestraat) en nabij de J.B. Michielsstraat.	Zebrapaden worden bepaald in het definitief ontwerp. Het aantal oversteekvoorzieningen (zoals zebrapaden) zal geconcentreerd worden.
Beperkte breedte van de rijweg tussen de Charles Coppensstraat en de Baron De Man d'Attenrodestraat volstaat mogelijk niet voor het verkeer tijdens de ochtendspits (in combinatie met de nieuwe regeling Willem Eggerickxstraat). Onduidelijk hoe de afwerking langs de parkmuur gebeurt na verwijdering van het voetpad.	Tweerichtingsverkeer blijft behouden. Geen parkeerplaatsen op de rijbaan meer voorzien op het eerste stuk, wat als verbetering wordt beschouwd. Afwerking langs de parkmuur wordt niet apart toegelicht.
Nagaan of, tijdens de tijdelijke eenrichting in de Willem Eggerickxstraat, verkeer vanuit de Vlaanderveldlaan al eerder wordt afgeleid richting Baron De Man d'Attenrodestraat, om gevaarlijke manoeuvres aan de slagboom te vermijden.	Voorlopig geen aanleiding om grote wijzigingen door te voeren op basis van huidige ervaring. Wordt verder opgevolgd.
Fietsstroken aanbrengen tussen het station en de Baron De Man d'Attenrodestraat.	Wordt nog onderzocht. Fietstellingen worden uitgevoerd (2027) om intensiteit na te gaan.
Voorgestelde wegversmalling van 3,80 m volstaat niet om de veiligheid van fietsers te garanderen; fietsers mogen niet mee door de versmalling geleid worden.	Fietsers worden mee door de versmallingen geleid; Als er geen afzonderlijk fietspad aanwezig is, delen de fietsers de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer en moeten zij dus mee door de

Advies Mobiliteitsraad	College (voorontwerp)
	versmalling. In dat geval is het ontwerp erop gericht om fietsers fysiek te beschermen - De versmalling moet ervoor zorgen dat er fysiek te weinig ruimte is voor een auto om een fietser <i>binnen</i> de versmalling in te halen.
Boordstenen aan oversteekplaatsen afschuinen voor toegankelijkheid (personen met beperkte mobiliteit, kinderwagens).	Boordstenen worden afgeschuind aan oversteekplaatsen. Podotactiel.

Begonialaan

Advies Mobiliteitsraad	college (voorontwerp)
Bij het keerpunt/rotonde-element nagaan of voertuigen voldoende manoeuvreerruimte behouden om private opritten veilig in en uit te rijden. Voor het overige geen specifieke opmerkingen; de voorgestelde inrichting functioneert voldoende.	Enkele parkeervakken worden onthard.

Felix Timmermanslaan

Advies Mobiliteitsraad	college (voorontwerp)
Waterdoorlatende stroken langs de buitenzijde van de rijbaan kunnen risico's geven voor fietsers, vooral in smalle, hellende straten zoals de Felix Sohiestraat.	Niet expliciet opgenomen in het voorontwerp.
Tussen huisnummers 11 en 19 ontbreekt een voetpad. Ook binnen een zone 30 is dit moeilijk te verantwoorden vanuit veiligheidsoogpunt en gaat in tegen het STOP-principe.	woonerf: de straat wordt ingericht als woonerf, waarbij voetganger, fietser en auto de volledige breedte delen aan lage snelheid. Integratie van een voetpad wordt wel bevestigd als principe ("ja") waar mogelijk.
Op het steile gedeelte lijkt de rijweg relatief breed, wat hogere snelheden kan stimuleren. De wegversmalling zou aan de zuidzijde moeten liggen.	Wegversmalling wordt zowel aan de noord- als de zuidzijde voorzien.

Blijde Inkomstlaan

Advies Mobiliteitsraad	college (voorontwerp)
De voetpaden zijn niet overal doorlopend, waardoor voetgangers meermaals de rijbaan moeten oversteken. Gaat in tegen het STOP-principe.	Concreet per deeltraject: Noordlaan–Europalaan voetpad langs beide zijden ter hoogte van de bushalte (asfalt); Europalaan–Parklaan voetpad aan één zijde met groenzone tussen weg en voetpad waar mogelijk en verlaagde boordstenen; Parklaan–einde (in functie van budget) voetpad aan één zijde, met asverschuiving.
Reizigers die op- of afstappen aan het Zweeds busperron richting centrum (of komende van Leuven) worden verplicht de straat over te steken, wat een bijkomend conflictpunt creëert.	Wordt besproken met De Lijn

Advies Mobiliteitsraad	college (voorontwerp)
Het aantal voorziene parkeerplaatsen lijkt ontoereikend in verhouding tot het aantal woningen, o.a. tussen huisnummers 49 en 54 (twee plaatsen voor veertien woningen).	Op basis van tellingen zijn enkele bijkomende parkeerplaatsen toegevoegd. Dit gaat wel ten koste van groen.
De beschikbare plannen zijn onvolledig; voor het gedeelte tussen huisnummers 9 en 39 ontbreekt informatie.	Het geüpdatete voorontwerp zal gedeeld worden met de raad.
Ter hoogte van het zebepad nabij huisnummer 14 moet de zichtbaarheid voor voetgangers en bestuurders worden nagegaan.	Zebrapaden komen in het definitief ontwerp; geen locatie-specifieke bevestiging voor huisnummer 14.
Bij wegversmallingen wordt aanbevolen fietsers niet mee door de versmalling te leiden.	Fietsers worden niet mee door de versmallingen geleid. Als er geen afzonderlijk fietspad aanwezig is, delen de fietsers de rijbaan met het gemotoriseerd verkeer en moeten zij dus mee door de versmalling. In dat geval is het ontwerp erop gericht om fietsers fysiek te beschermen - De versmalling moet ervoor zorgen dat er fysiek te weinig ruimte is voor een auto om een fietser <i>binnen</i> de versmalling in te halen.

Algemene conclusie

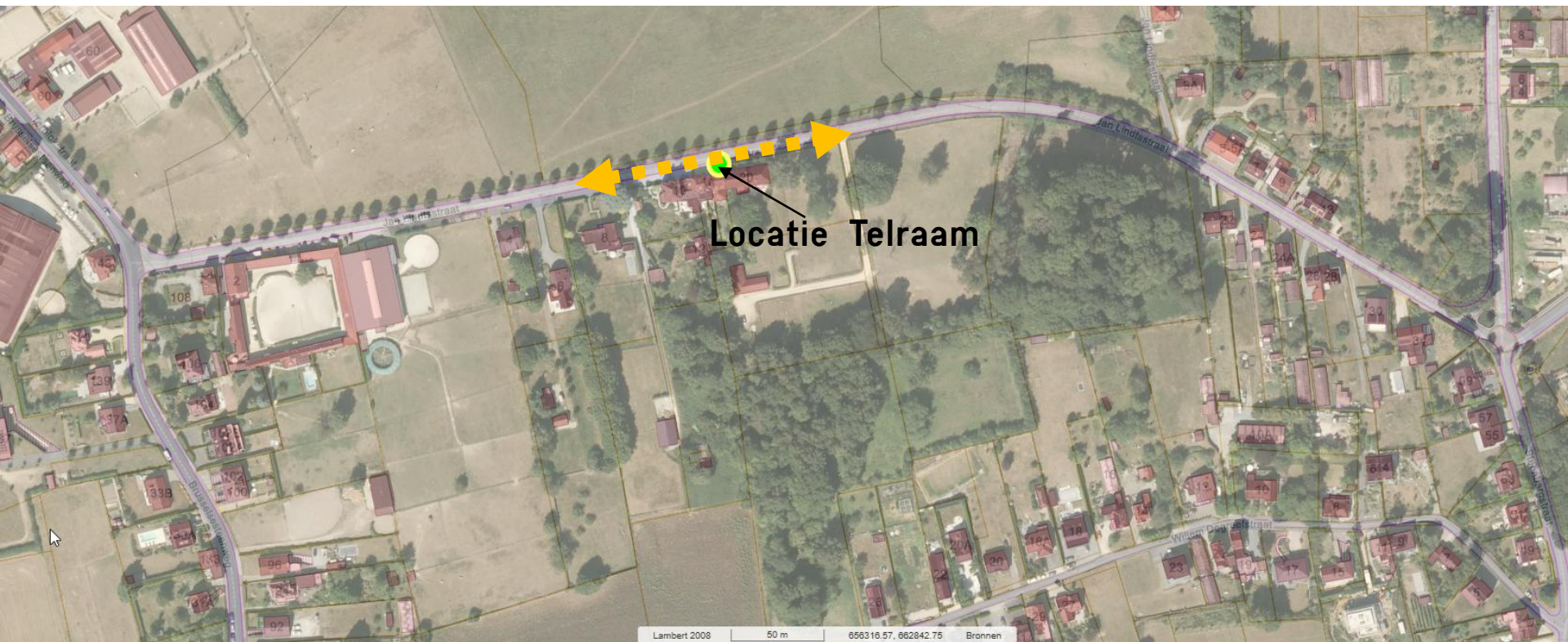
Advies Mobiliteitsraad	college (voorontwerp)
Ontharding en klimaatadaptatie zijn waardevolle doelstellingen, maar de herinrichting moet verkeersveilig, toegankelijk en afgestemd blijven op de feitelijke verkeersfunctie van elke straat. Voor de Vlaanderveldlaan is de keuze om ze als klimaatstraat in te richten, puur vanuit mobiliteitsoogpunt moeilijk te verantwoorden.	Het college bevestigt dat het klimaataspect afgewogen moet blijven tegen veiligheid en parkeerbehoefte. Er wordt bijkomend gezocht naar kleinere projecten die in eigen beheer uitgevoerd kunnen worden, als alternatief voor grootschalige herinrichting.

Veel problemen met riolering (Vlaanderveldlaan)

Bomen in privé – 1 per woning betaald door gemeente
Uitvoer: timing 2028

Snelheidsanalyse Jan Lindtsstraat — Zone 50

21 mei – 28 juli 2026



Snelheidsanalyse Jan Lindtsstraat — Zone 50

21 mei – 28 juli 2026



Totaal auto's

44 637

15% rijdt sneller dan:

67,5 km/u

49% rijdt sneller dan:

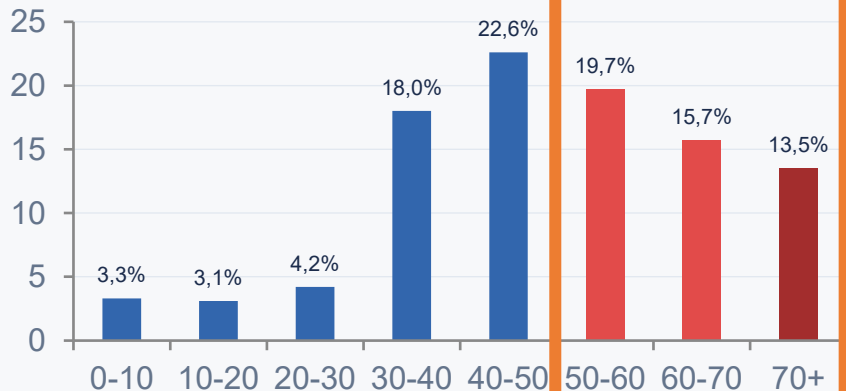
50 km/u

> 70 km/u

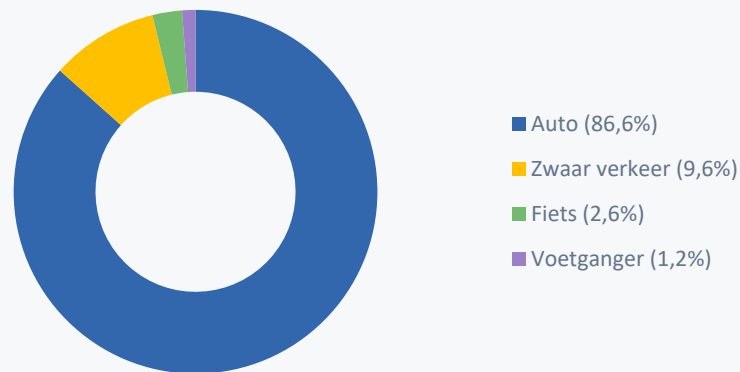
13,5%

Zone 50, maar bijna de helft van het verkeer rijdt te snel. De V85 ligt 17,5 km/u boven de limiet

Snelheidsverdeling (gewogen, alle metingen)



Modale verdeling Verkeer

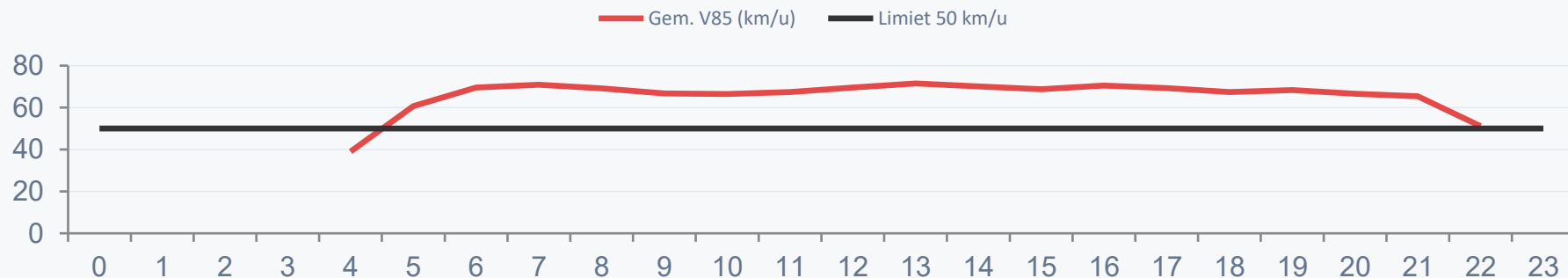


Snelheid & intensiteit — tijdspatroon

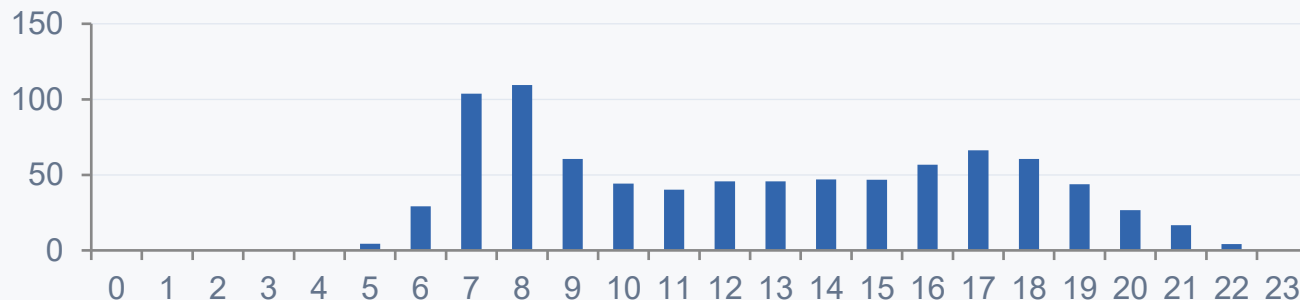
Zone 50 · gem. weekdag



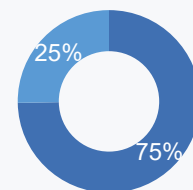
Gemiddelde V85 per uur — limiet 50 km/u: **snelheid ligt structureel te hoog**



Intensiteit per uur — gemiddelde weekdag (auto's/uur)



Rijrichting



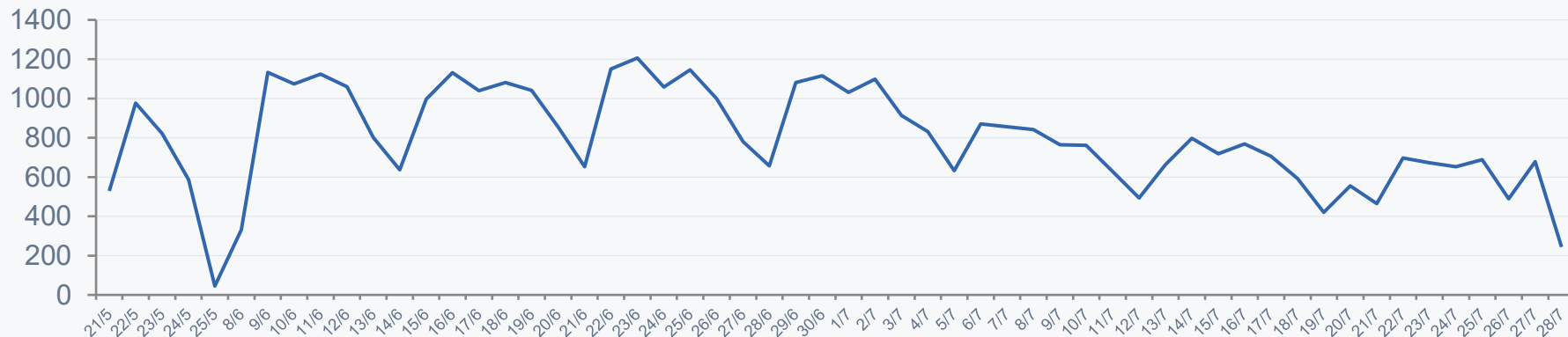
■ R0 (74,7%) ■ Loods (25,3%)

Verloop over de meetperiode

21 mei – 28 juli 2026

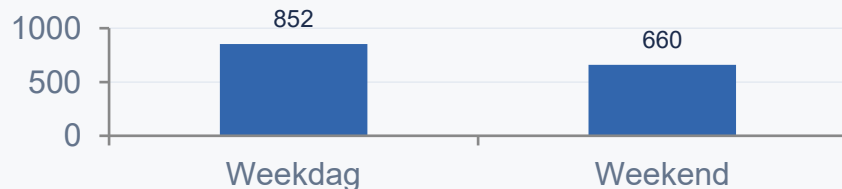


Aantal auto's per dag



Onderbreking in de meting van 26 mei t/m 7 juni (geen data beschikbaar).

Gemiddeld aantal auto's per dag



Nachtverkeer (22u–6u)

1 925 voertuigen geregistreerd tijdens de nachturen over de volledige periode — **gemiddeld 29 per nacht**.

Intensiteit per rijrichting — gemiddelde weekdag

Gemiddeld aantal auto's per uur op een weekdag, per rijrichting (niet gesommeerd over dagen). Rood gemarkeerd: uren met de sterkste asymmetrie.

Uur	Richting Loods	Richting R0
06:00	2,7	28,1
07:00	6,7	102,6
08:00	9,1	106,1
09:00	9,7	55,7
10:00	12,3	35,6
11:00	12,1	32,5
12:00	13,9	35,3
13:00	14,8	34,5
14:00	15,7	33,8
15:00	15,5	33,8
16:00	21,0	38,7
17:00	21,5	48,3
18:00	20,2	43,6
19:00	15,6	30,6
20:00	9,7	18,3

Intensiteit per richting & V85 per uur

Gesommeerde cijfers



Uur	Richting Loods	Richting R0	Vershil*	Gem. V85
06:00	126	1 178	+1 052	69,6
07:00	304	4 046	+3 742	70,9
08:00	446	4 390	+3 944	69,2
09:00	528	2 652	+2 124	66,7
10:00	679	1 944	+1 265	66,5
11:00	703	1 774	+1 071	67,4
12:00	796	1 864	+1 068	69,6
13:00	794	1 859	+1 065	71,5
14:00	869	1 870	+1 001	70,1
16:00	1 102	2 003	+901	70,5
17:00	1 136	2 398	+1 262	69,3
18:00	1 046	2 246	+1 200	67,4
19:00	789	1 559	+770	68,3
20:00	513	961	+448	66,6

Mogelijke maatregelen: verkenningsopties

#	Maatregel	Termijn
1	Plaatsen smiley	Kort
2	Snelheidsremmer (wegversmalling - min. 2 locaties)	Kort
3	Verhoogd, afgescheiden voetpad	Middellang
4	Poorteffect bij het binnenrijden van de straat	Middellang
5	Handhaving: regelmatige snelheidscontroles	Kort

Bij een V85 van 67,5 km/u is snelheidsremmende infrastructuur noodzakelijk.

Visienota Biesmanslaan - Overijsesteenweg

Conceptrapport

oktober 2021

TRIDÉE – Drievoudig Duurzaam

TRIDÉE draagt duurzaamheid hoog in het vaandel, het is zelfs in onze naam verwerkt: we streven samen met onze opdrachtgever naar drievoudig duurzaam mobiliteitsbeleid.



GROEN

Toekomstgericht mobiliteitsbeleid plaatst duurzame vervoerwijzen centraal. We werken voor een belangrijk deel aan beleidsprojecten die expliciet een toename van groene vervoerwijzen nastreven of faciliteren: stappen, fietsen, openbaar vervoer, deel-auto, elektrisch vervoer. Meestal zijn we met álle vormen van mobiliteit samen bezig, inclusief autoverkeer.



GEDRAGEN

We hebben geleerd hoe belangrijk het is om voor een breed draagvlak te zorgen bij de bevolking en andere betrokken partijen. De behoefte tot participatie groeit en de mogelijkheden nemen evenzeer toe – op de traditionele manier of met slimme online tools. We raden participatie dan ook sterk aan en helpen onze opdrachtgever: we analyseren niet alleen wie invloed heeft, maar stellen een aanpak voor om optimale betrokkenheid en tevredenheid te bereiken.



INTEGRAAL

Mobiliteit is geen doel maar een middel: het dient om ergens te komen. Naar school, het werk, de winkel of naar een vrijetijdsbesteding. Keuzes in mobiliteit kunnen moeilijk zijn en veel geld kosten. Het wordt alleen acceptabel, of zelfs een goede deal, als achterliggende doelen dichterbij gebracht worden. We zoeken naar verbindingen met verschillende beleidsdomeinen en naar gedeelde visies – door brede kennis, analytisch vermogen en een druppel creativiteit.

Documentbeschrijving

Titel	Visienota Biesmanslaan - Overijsesteenweg
Ondertitel	Conceptrapport
Aantal pagina's	37
Pulicatie nummer	2186
Datum	oktober 2021
Auteurs	Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Hoeilaart
Contactpersoon	Christophe Bettens

Inhoudsopgave

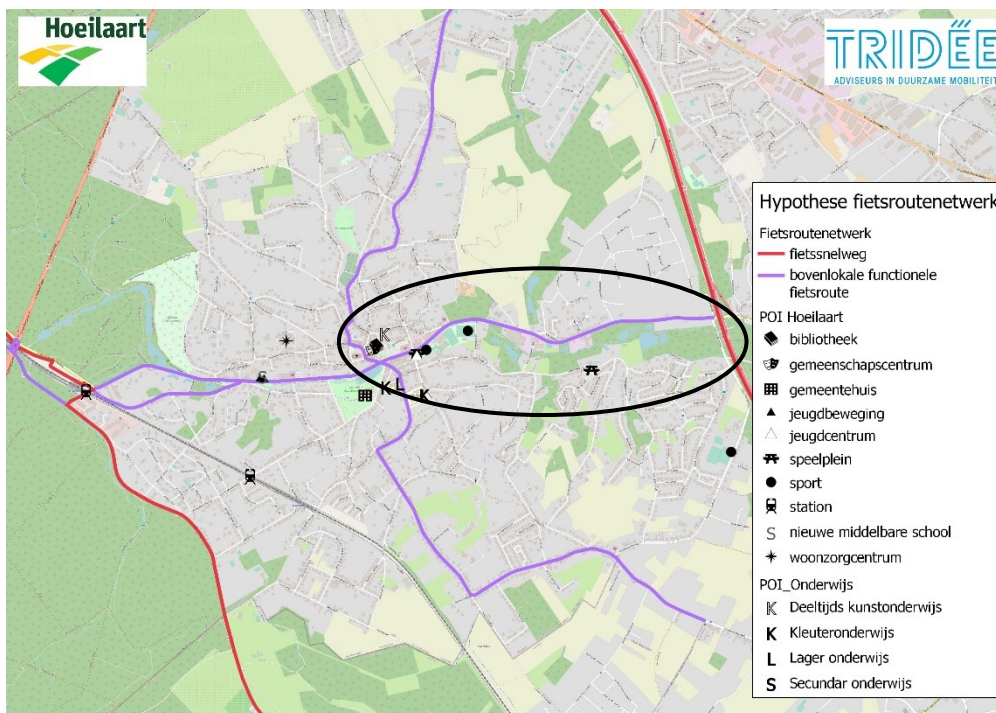
1	Inleiding.....	6
1.1	Situering.....	6
1.2	Opdracht.....	7
1.3	Leeswijzer	7
2	Analyse.....	1
3	Probleemstelling	6
3.1	Kruispunt Henri Caronstraat	6
3.2	Segment A: Albert Biesmanslaan tussen Henri Caronstraat en Koldamstraat 7	
3.3	Kruispunt Koldamstraat	7
3.4	Segment B: Albert Biesmanslaan tussen kruispunt Koldamstraat en Overijsesteenweg (zijstraat).....	8
3.5	Omgeving kruispunt Overijsesteenweg	8
3.6	Segment C: Overijsesteenweg	10
4	Scenario's.....	11
4.1	Scenario 1: geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad.....	12
4.1.1	Profielen.....	12
4.1.2	Overgangen	13
4.2	Scenario 2: gemengd verkeer.....	15
4.2.1	Profielen.....	15
4.2.2	Overgangen	18
4.3	Scenario 3: enkelrichtingsfietspaden.....	20
4.3.1	Profielen.....	21
4.3.2	Overgangen	22
5	Afweging en advies.....	25
5.1	Voorafgaand	25
5.2	Winst / verlies scenario's t.o.v.. huidige situatie	27
5.3	Advies	28

Overzicht figuren

Figuur 1: Bovenlokaal fietsroutenetwerk.....	6
Figuur 1: Wegencategorisering.....	7
Figuur 2: fietsinfrastructuur op de as.....	1
Figuur 3: Kruispunten op de as.....	2
Figuur 4: profielen in het onderzoeksgebied	2
Figuur 5: profiel A tussen Henri Caronstraat en Koldamstraat, doorsnede ter hoogte van kruispunt met Koldamstraat.	3
Figuur 6: Problemen kruispunt Henri Caronstraat	6
Figuur 7: nieuwe toegang Sportcomplex.....	9
Figuur 8: trottoir tussen oversteekplaats Overijsesteenweg (zijstraat) en de nieuwe toegang tot het sportcomplex	11
Figuur 9: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad	12
Figuur 10: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad segment A.....	12
Figuur 11: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad segment B.....	13
Figuur 12: scenario 1, overgang Henri Caronstraat – variant 1.....	14
Figuur 13: scenario 1, overgang Henri Caronstraat – variant 2.....	14
Figuur 14: scenario 2 – gemengd verkeer	15
Figuur 15: referentiebeelden gemengd verkeer (Putte).....	16
Figuur 16: scenario 2 – gemengd verkeer segment A	17
Figuur 17: scenario 2 – gemengd verkeer segment B	17
Figuur 18: scenario 2, overgang Henri Caronstraat – variant 1.....	18
Figuur 19: scenario 1, overgang Overijsesteenweg (zijweg)	19
Figuur 20: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden	20
Figuur 21: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden segment A	21
Figuur 22: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden segment B.....	21
Figuur 23: scenario 3, overgang Henri Caronstraat – variant 1.....	22
Figuur 24: scenario 3, overgang Henri Caronstraat – variant 2.....	23
Figuur 25: scenario 3, overgang Overijsesteenweg (zijweg)	23
Figuur 26: Keuzeschema fietsinfrastructuur, bron: Fietsberaad Vlaanderen, Fix the Mix	25
Figuur 27: resultaten tellingen Telraam Charlierlaan.....	26

1 Inleiding

1.1 Situering

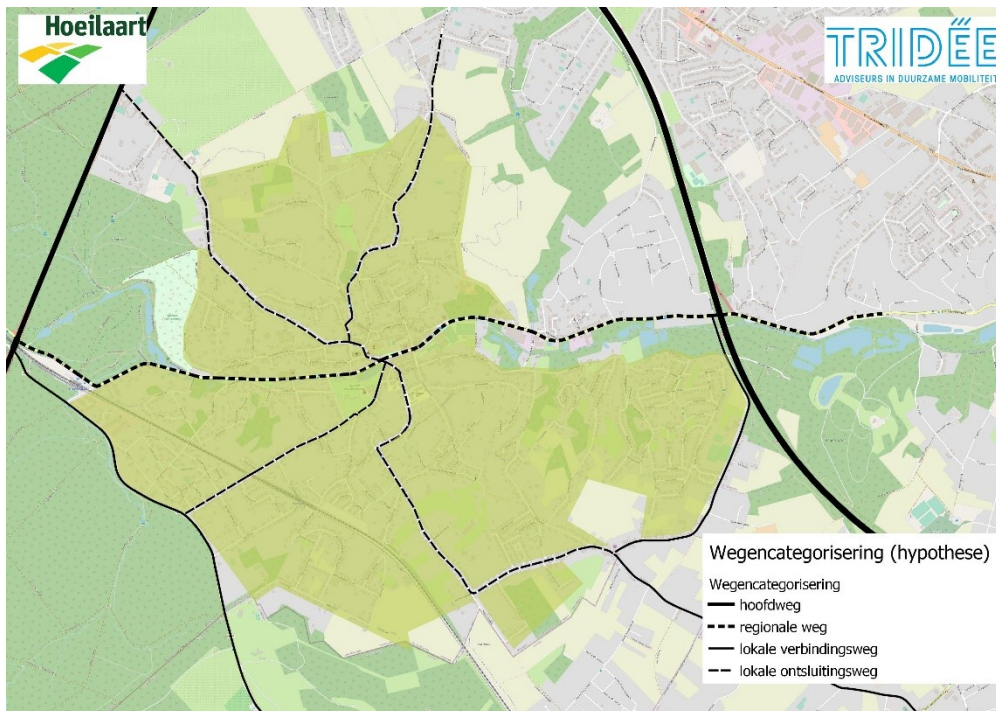


Figuur 1: Bovenlokaal fietsroutenetwerk

De as Charlierlaan – Albert Biesmanslaan – Overijsesteenweg maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Deze as loopt door het centrum van de gemeente met in de nabijheid verschillende functies (scholen, gemeenschapscentrum, bib, enz. Aanpalend aan de as is het sportcentrum gelegen alsook het jeugdcentrum.

Het **onderzoeksgebied** loopt vanaf het kruispunt met Henri Caronstraat tot aan de grens met Overijse (zwarte ellips op de figuur).



Figuur 2: Wegencategorisering

Hoewel de Vervoerregioraad nog geen definitief Regionaal Mobiliteitsplan heeft, bestaat de kans dat de as de wegcategorie Regionale weg krijgt. Dit wil zeggen dat deze as een belangrijke verkeersfunctie behoudt.

1.2 Opdracht

In de meerjarenbegroting is budget voorzien voor een heraanleg van een deel van Albert Biesmanslaan. De gemeente wil daarom weten in welke richting het ontwerp moet worden uitgewerkt.

De opdracht bestaat uit het opstellen van een globale visie over de as, gebaseerd op een afweging tussen verschillende alternatieven. Daarnaast moeten concrete ontwerpprincipes worden vastgelegd.

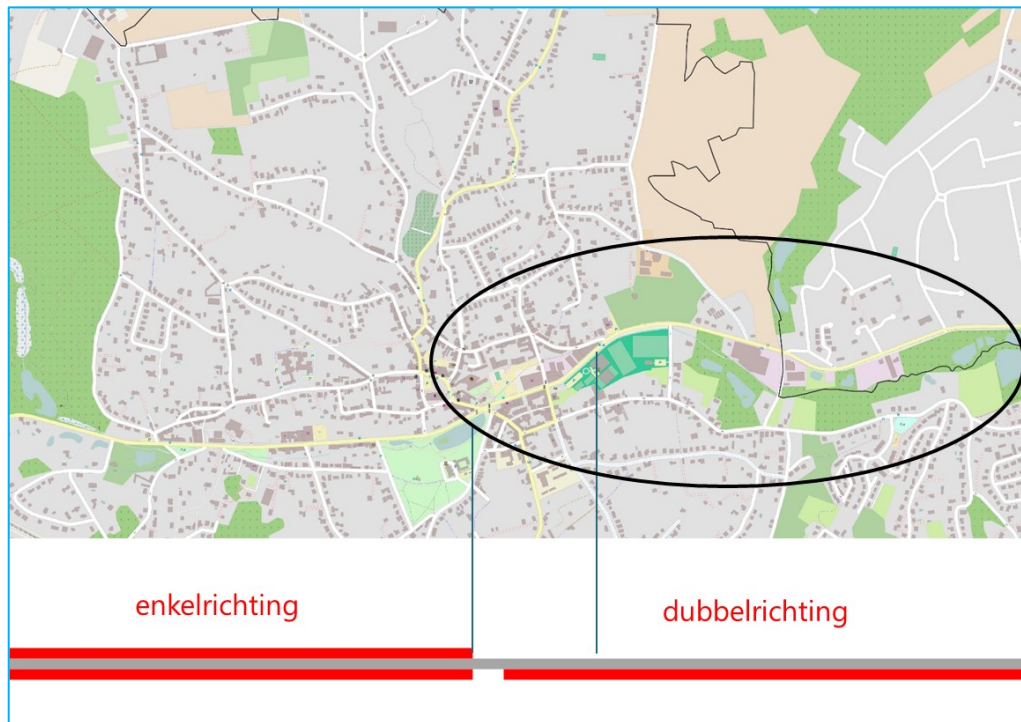
De Mobiliteitsadviesraad werd betrokken bij het opstellen van deze Visienota.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een analyse gemaakt van het onderzoeksgebied. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de problemen die zich stellen. In hoofdstuk 4 worden een aantal scenario's voorgesteld die in hoofdstuk 5 worden afgewogen en gekoppeld aan een advies.

2 Analyse

Fietsinfrastructuur

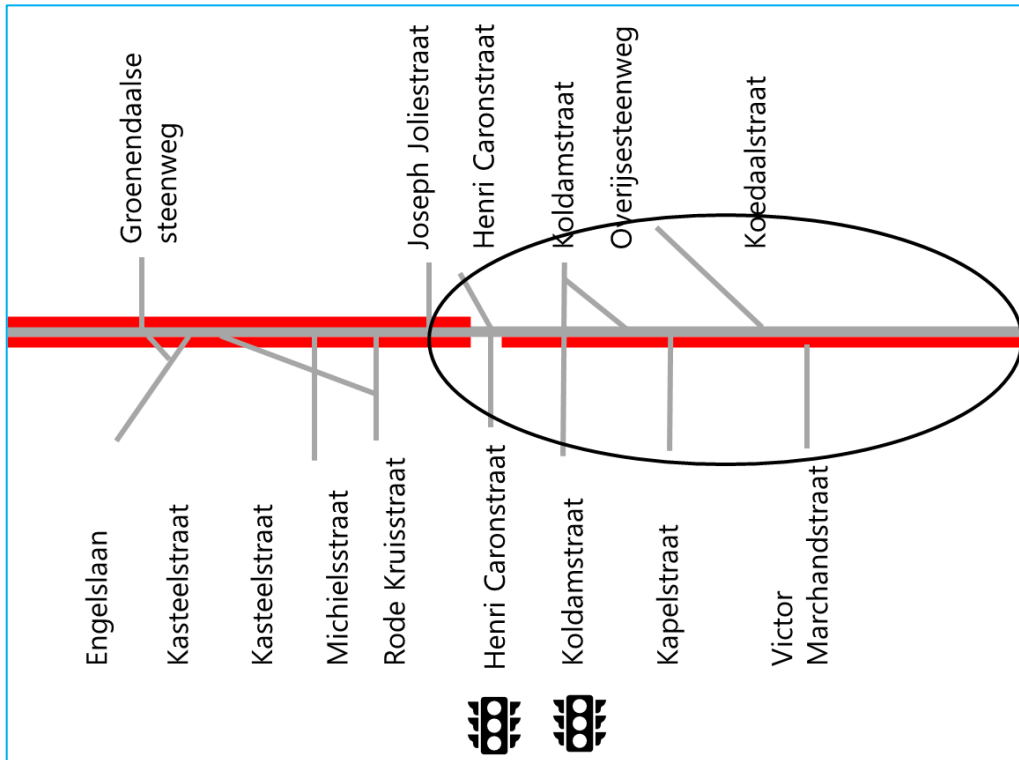


Figuur 3: fietsinfrastructuur op de as

Momenteel bestaat deze fietsroute uit verschillende soorten fietsinfrastructuur.

Op Charlierlaan zijn aan beide zijden van de rijbaan enkelrichtingsfietspaden (verhoogd en met een schuwzone). Vanaf het kruispunt met Henri Caronstraat tot aan de grens met Overijse loopt een dubbelrichtingsfietspad aan de zuidzijde (op de straten Albert Biesmanslaan – Overijsesteenweg).

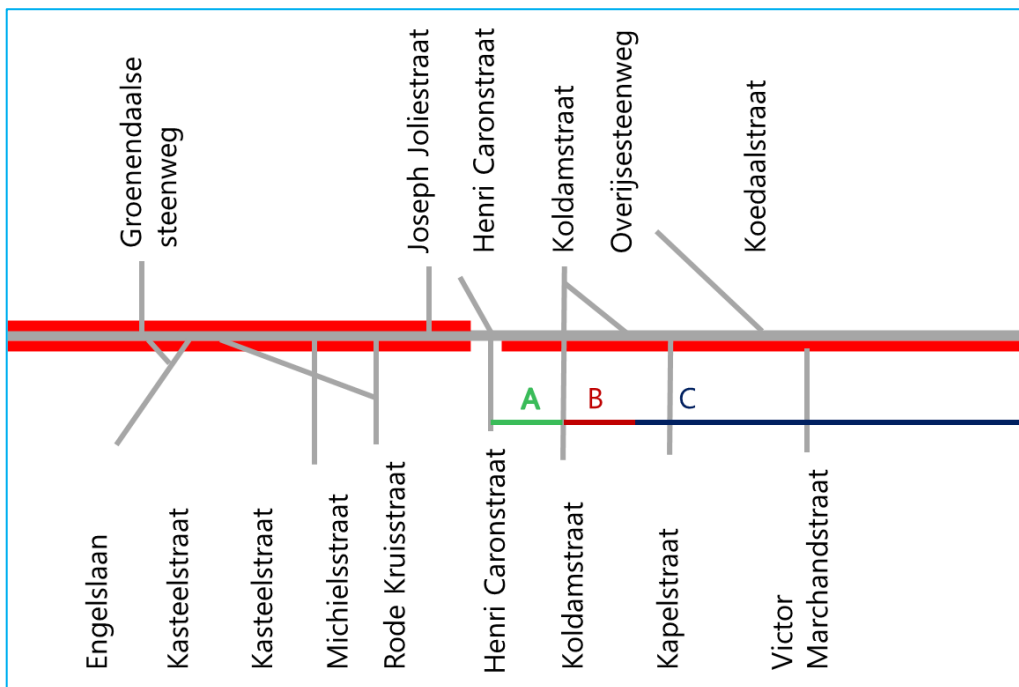
Kruispunten



Figuur 4: Kruispunten op de as

De kruispunten met Henri Caronstraat en Koldamstraat zijn door verkeerslichten geregeld. Op de overige kruispunten geldt een voorrangsregeling waarbij het verkeer op de as voorrang heeft op de zijstraten.

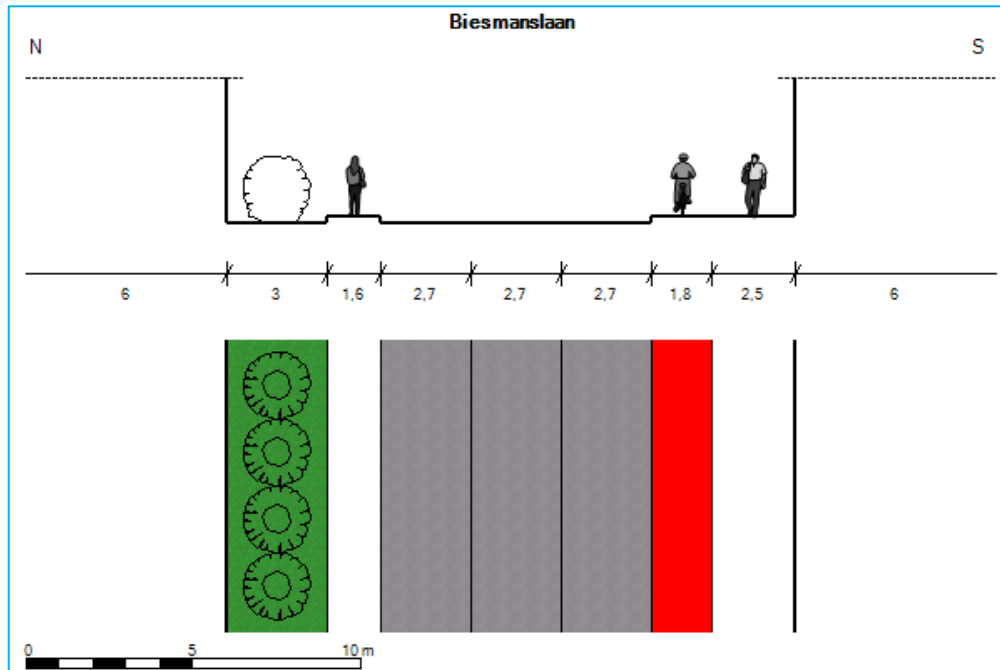
Profielen



Figuur 5: profielen in het onderzoeksgebied

De as Albert Biesmanslaan – Overijsesteenweg ziet er niet overal hetzelfde uit. We onderscheiden 3 profielen. De maatvoering op de volgende figuren zijn benaderingen.

Profiel A komt voor op Albert Biesmanslaan tussen Henri Caronstraat en Koldamstraat.



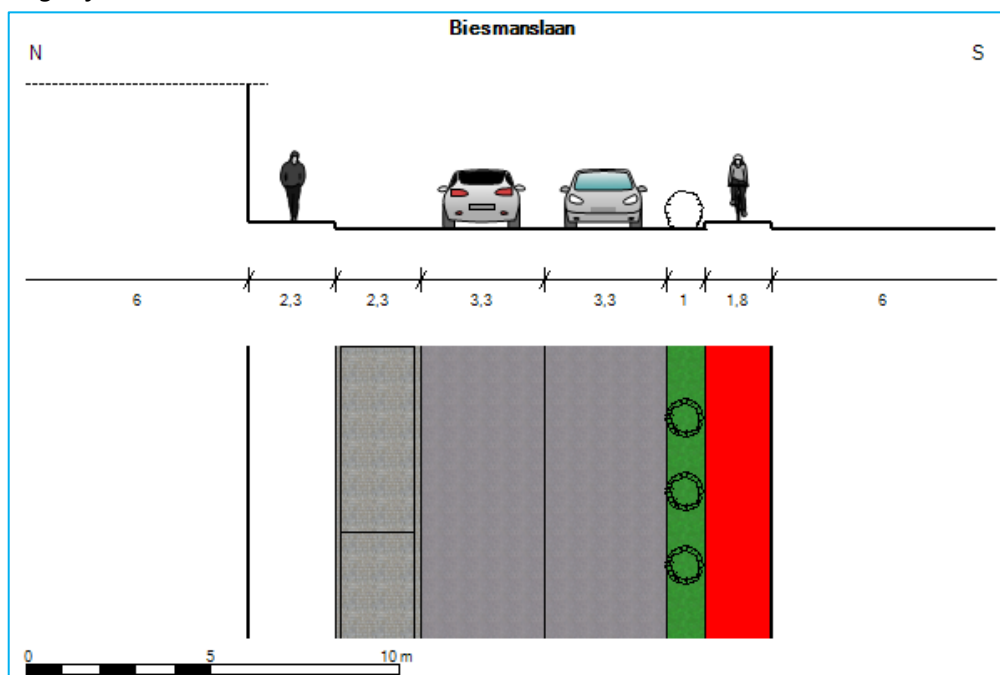
Figuur 6: profiel A tussen Henri Caronstraat en Koldamstraat, doorsnede ter hoogte van kruispunt met Koldamstraat.

De weginrichting van noord naar zuid:

- groene berm met laagstammige bomen
- trottoir
- rijbaan richting westen
- afslagstrook
- rijbaan richting oosten
- dubbelrichtingsfietspad
- trottoir



Profiel B komt voor op Albert Biesmanslaan tussen Koldamstraat en Overijsesteenweg (zijstraat).

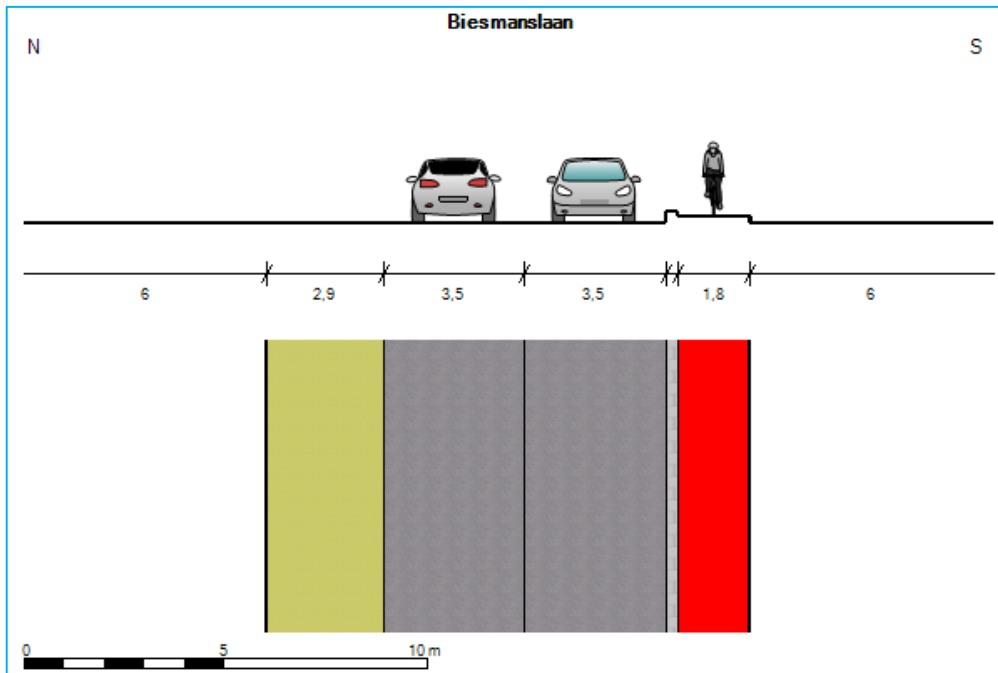


De weginrichting van noord naar zuid:

- ▣ trottoir
- ▣ parkeerstrook, gescheiden van de rijbaan.
- ▣ rijbaan richting westen
- ▣ rijbaan richting oosten
- ▣ zijberm (met een haag)
- ▣ dubbelrichtingsfietspad



Profiel C komt voor op Overijsesteenweg tussen Overijsesteenweg (zijstraat) en de gemeentegrens.

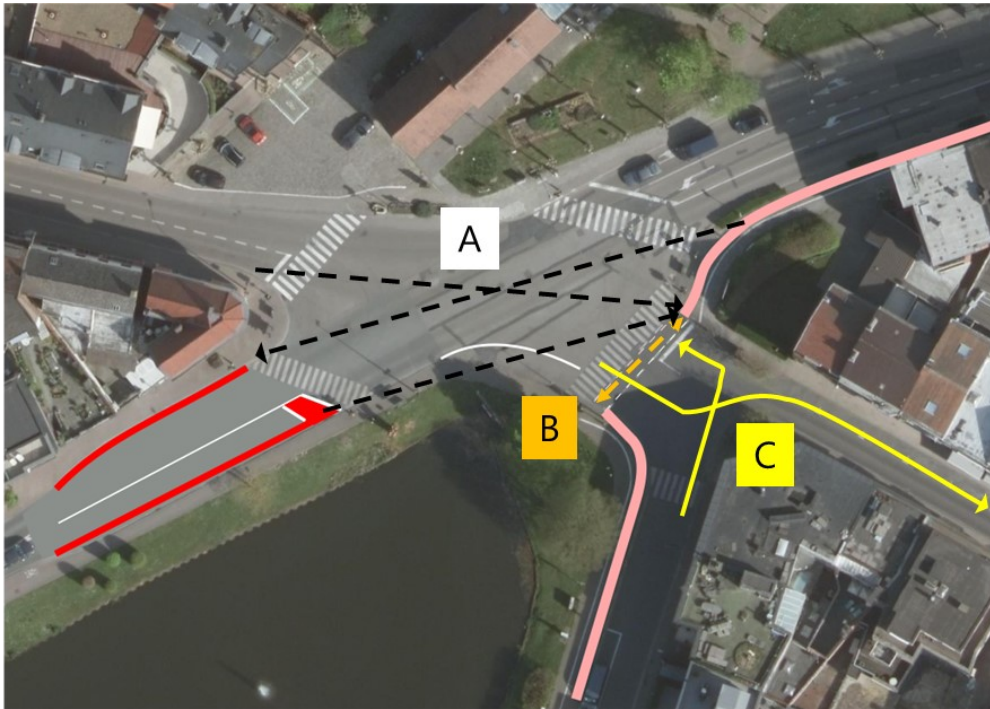


- ▣ trottoir
- ▣ onverharde berm waar wordt geparkeerd
- ▣ rijbaan richting westen
- ▣ rijbaan richting oosten
- ▣ verhoogde boordsteen
- ▣ dubbelrichtingsfietspad

3 Probleemstelling

De problemen op de as worden van west naar oost besproken. De focus ligt hierbij op de fietsers.

3.1 Kruispunt Henri Caronstraat



Figuur 7: Problemen kruispunt Henri Caronstraat

Volgende problemen komen voor op dit kruispunt:

- Voor fietsers die op de as van zuidwest naar noordoost rijden ontbreken momenteel oversteekvoorzieningen (A op de figuur): sommigen steken aan het zebrapad over en rijden over het voetpad verder, anderen rijden schuin over het kruispunt. Op het vlak van comfort en verkeersveiligheid is dit niet ideaal.
- Fietsers die op de as van zuidwest naar noordoost rijden kiezen soms om via de fietsoversteek te rijden maar ook zijn er fietsers die op het kruispunt schuin oversteken.
- De oversteekplaats voor fietsers aan de westelijke zijde van Henri Caronstraat is dubbelrichting (B op de figuur). Dit gaat in tegen het verwachtingspatroon van de automobilist. En zij hebben al een complexe rijtaak (C op de figuur) door de bewegingen op het kruispunt. Dit maakt het voor overstekende fietsers extra gevaarlijk.

Daarnaast is er een probleem van maatvoering van het kruispunt. Hoewel recent het kruispuntvlak werd verkleind blijven de bochtstralen erg. Automobilisten kunnen hierdoor snel bochten nemen en worden dan geconfronteerd met fietsers die kruisen.

3.2 Segment A: Albert Biesmanslaan tussen Henri Caronstraat en Koldamstraat



Het huidige dubbelrichtingsfietspad voldoet niet aan de normen qua breedte. Op sommige plekken is het nog smaller door de aanwezigheid van hagen.

De smalheid zorgt voor volgende problemen:

- conflicten met voetgangers bij inhalen of kruisen
- conflicten tussen fietsers onderling bij inhalen of kruisen.

3.3 Kruispunt Koldamstraat



Het kruispunt is geregeld door verkeerslichten. Fietsers op het dubbelrichtingsfietspad krijgen samen groen met het verkeer op Albert Biesmanslaan waardoor de afslagbewegingen door gemotoriseerd verkeer richting Koldamstraat zuid in conflict zijn met de fietsbewegingen.

3.4 Segment B: Albert Biesmanslaan tussen kruispunt Koldamstraat en Overijsesteenweg (zijstraat)



In dit segment is het grootste probleem de beschikbare breedte van het fietspad.

De smalheid zorgt voor volgende problemen:

- conflicten met voetgangers bij inhalen of kruisen
- conflicten tussen fietsers onderling bij inhalen of kruisen.

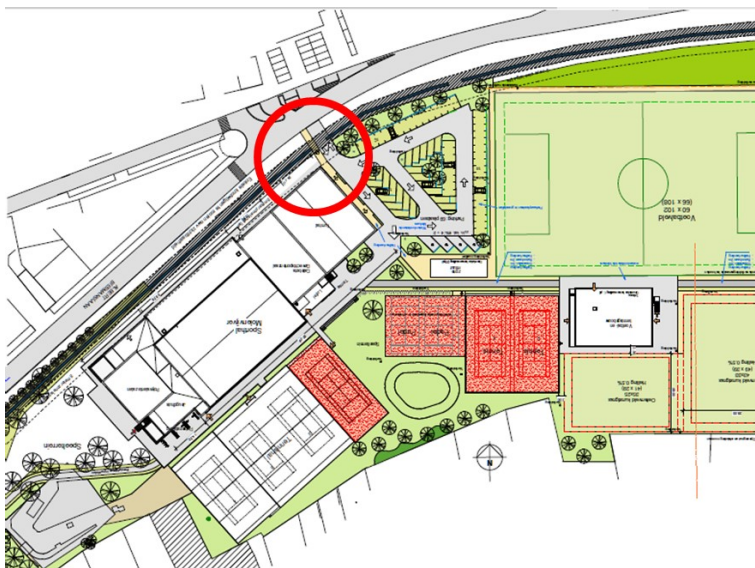
3.5 Omgeving kruispunt Overijsesteenweg



Ter hoogte van de bushalte stellen zich 2 problemen:

- wachtende busreizigers blokkeren het fietspad (deels)
- fietsers die willen oversteken kunnen niets anders dan zich opstellen op het fietspad en blokkeren dus zo het fietspad.

Dit zorgt voor ergernissen en potentiële conflicten tussen fietsers onderling en met voetgangers.



Figuur 8: nieuwe toegang Sportcomplex

Er komt een nieuwe toegang tot het Sportcomplex aan het kruispunt van Overijsesteenweg (zijstraat). Dit zorgt voor een bijkomend conflictpunt op een plaats waar de combinatie van bomen en de bocht zorgen voor een slecht zicht:

- fietsers zien de kruising pas laat
- automobilisten hebben slecht zicht op de fietsers.



3.6 Segment C: Overijsesteenweg



Problemen in dit segment zijn:

- te smal dubbelrichtingsfietspad
- verhoogde boordsteen aan de zijde van de rijbaan
- geen schuwzone ten opzichte van de rijbaan (fietspad is weliswaar verhoogd maar ook aanliggend).

4 Scenario's

De scenario's zijn een hulpmiddel om de keuze van (fiets)infrastructuur te begeleiden. **De plaats van de fietser tussen het kruispunt met Henri Caronstraat en kruispunt Overijsesteenweg (zijstraat)** vormt de kapstok:

- In scenario 1 blijven de fietsers op een dubbelrichtingsfietspad maar wel geoptimaliseerd qua breedte.
- In scenario 2 rijden de fietsers gemengd met het gemotoriseerd verkeer
- In scenario 3 rijden de fietsers op enkelrichtingsfietspaden.

Deze scenario's werden conceptmatig uitgewerkt en geïllustreerd door middel van dwarsprofielen en kruispuntschetsen. De dwarsprofielen en schetsen hebben als doel om enerzijds de principes van het scenario te visualiseren en anderzijds de technische haalbaarheid aan te tonen én een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Het zijn geenszins concrete ontwerpen. Ze bevatten dus nog niet in detail de opbouw van de weg, boordstenen, de aansluiting op bestaande wegenis, alle correcte bochtstralen, landschappelijke integratie enz.

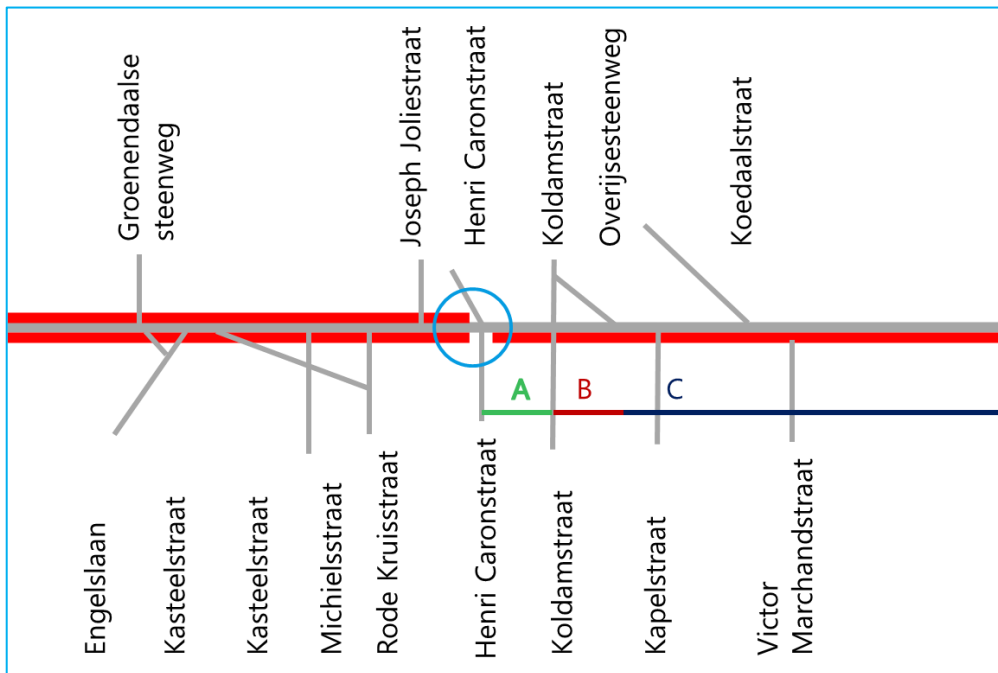
Voor de drie scenario's wordt een trottoir aan de zijde van Sportcomplex voorzien nodig tussen de oversteekplaats aan Overijsesteenweg (zijstraat) en de nieuwe toegang tot het sportcomplex.



Figuur 9: trottoir tussen oversteekplaats Overijsesteenweg (zijstraat) en de nieuwe toegang tot het sportcomplex

4.1 Scenario 1: geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad

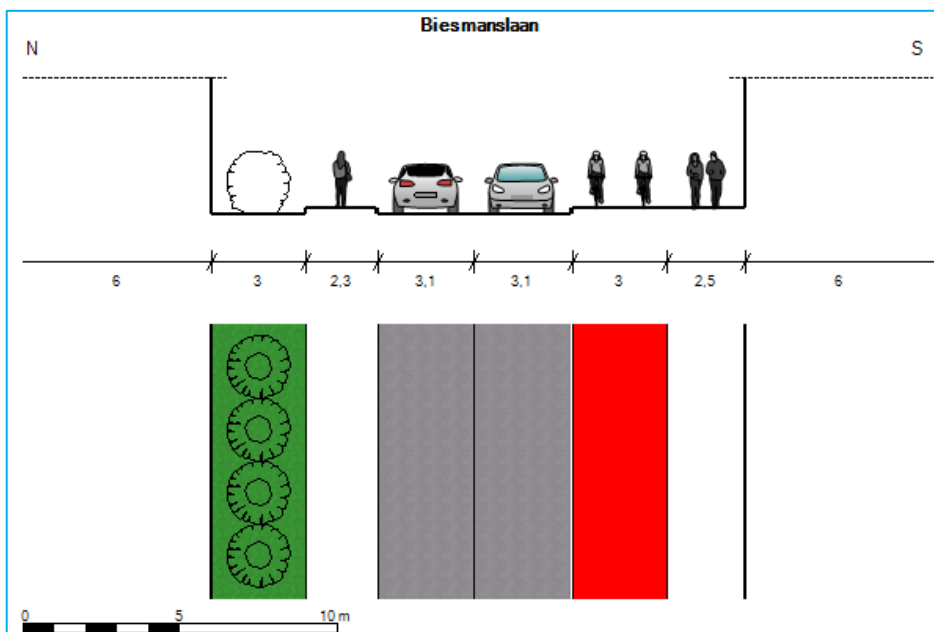
Dit scenario gaat uit van de bestaande structuur waarbij het dubbelrichtingsfietspad aan de huidige zijde blijft maar dan wel breder.



Figuur 10: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad

4.1.1 Profielen

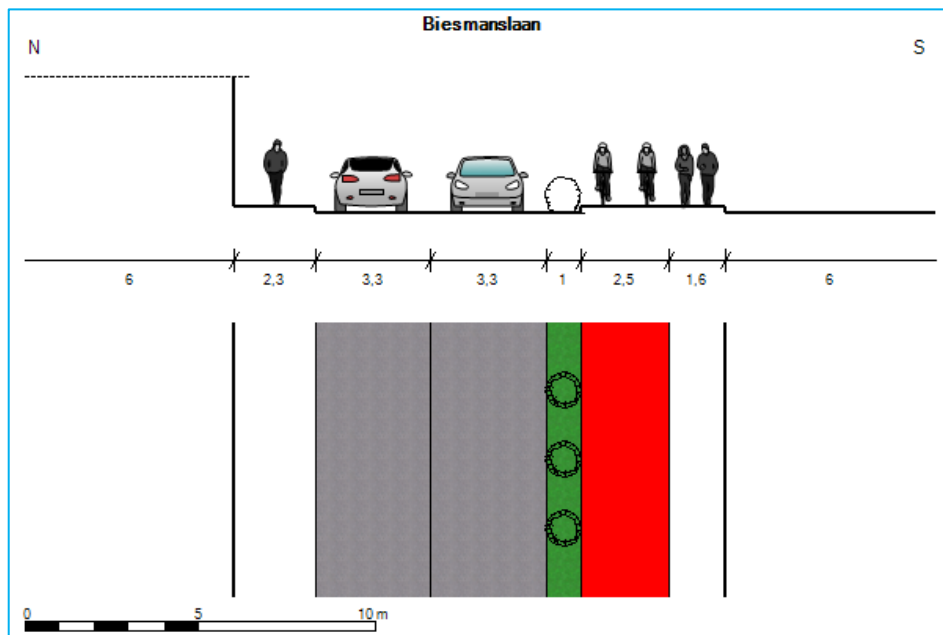
Segment A



Figuur 11: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad segment A

Door het suppressen van de afslagstrook kan je ruimte maken om het fietspad te verbreden in dit segment. In dit segment zou je een fietspad van 3 meter kunnen integreren.

Segment B



Figuur 12: scenario 1 – geoptimaliseerd dubbelrichtingsfietspad segment B

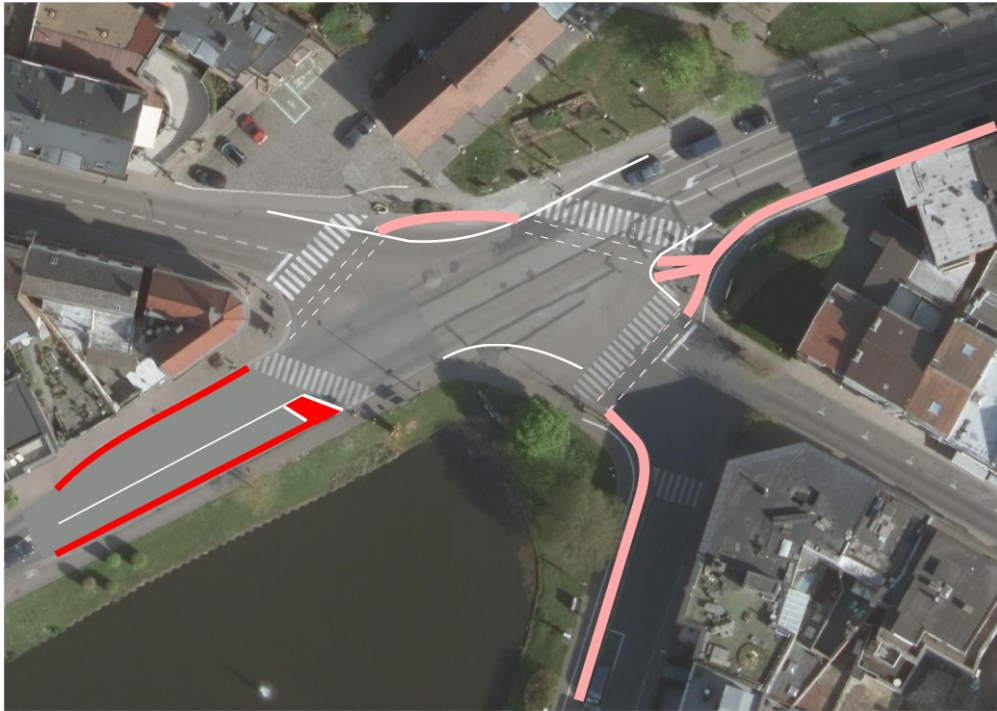
Door het supprimeren van de parkeerstrook aan de noordzijde kan een fietspad van 2,5 meter worden geïntegreerd.

4.1.2 Overgangen

In dit scenario is er één overgang van fietsinfrastructuur van enkelrichtingsfietspaden op Charlierlaan naar het dubbelrichtingsfietspad, namelijk ter hoogte van Henri Caronstraat.

Er werden 2 varianten opgesteld in functie van circulatievoorstellen voor Henri Caronstraat. In variant 1 blijft Henri Caronstraat dubbelrichting voor gemotoriseerd verkeer (althans tot aan Willem Eggerinckxstraat). Variant 2 is geïnspireerd op het mogelijk enkelrichting maken van Henri Caronstraat om o.a.. Willem Eggerinckxstraat te beveiligen. Deze variant werd toegevoegd om de effecten voor de fietsers te bekijken en dit mee te nemen in de boordeling bij de circulatievoorstellen.

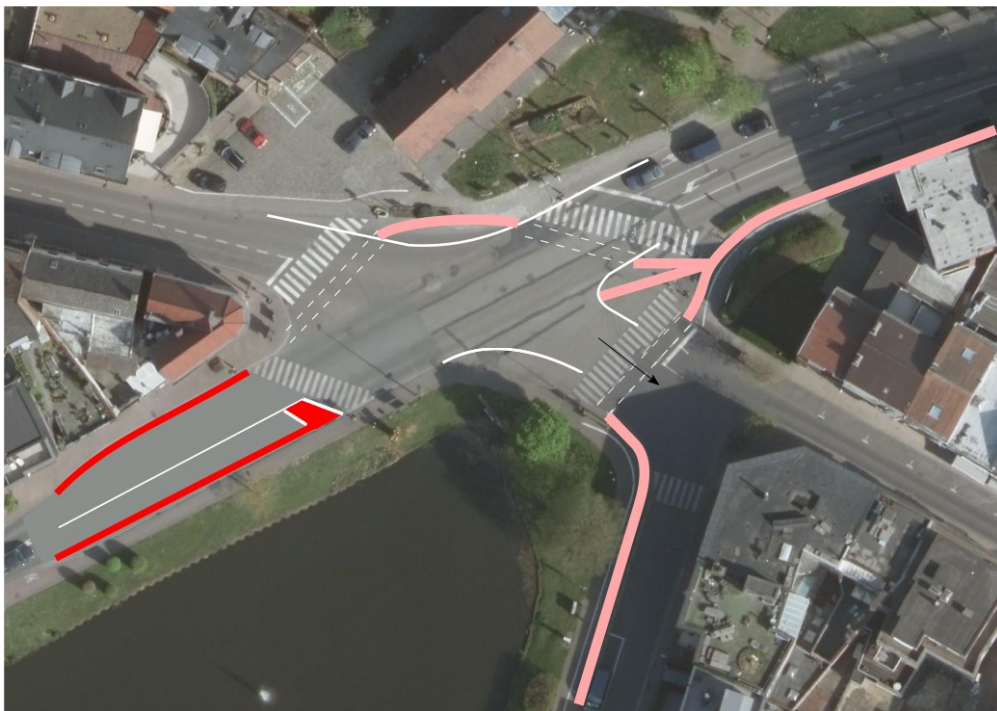
Kruispunt Henri Caronstraat variant 1



Figuur 13: scenario 1, overgang Henri Caronstraat – variant 1

Er worden oversteekvoorzieningen voorzien voor fietsers zowel aan de noordzijde als de oostzijde van het kruispunt. Fietsers komende van het Gemeenteplein rijden gemengd waardoor er geen fietsoversteekplaatsen nodig zijn.

Kruispunt Henri Caronstraat variant 2

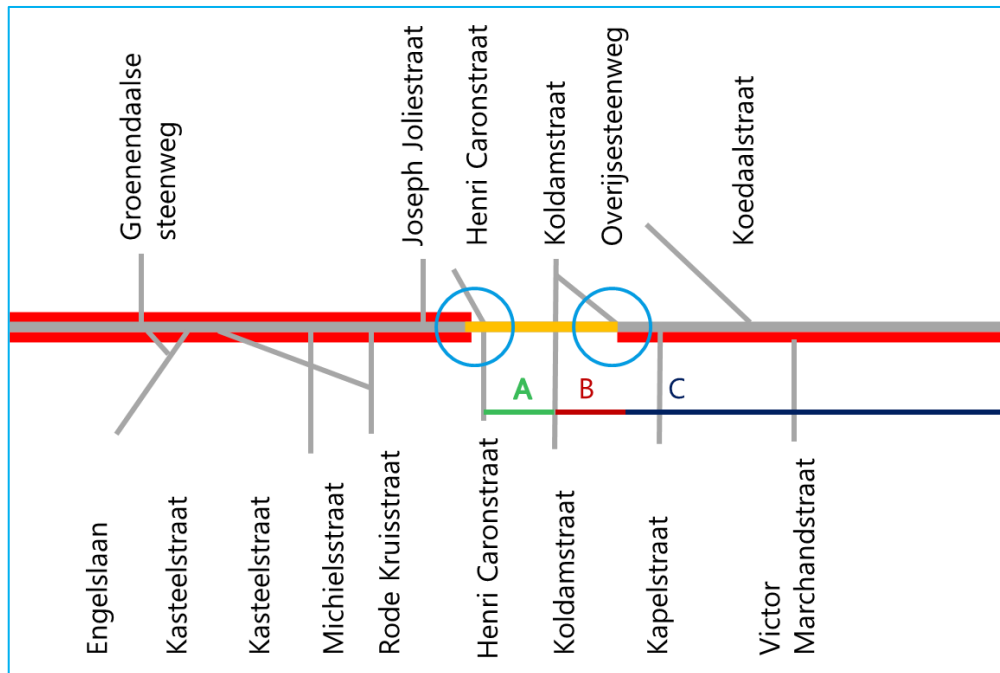


Figuur 14: scenario 1, overgang Henri Caronstraat – variant 2

Indien Henri Caronstraat enkelrichting zou worden kan de rijbaan smaller en het kruispunt compacter worden. Hierdoor is de oversteeklengte beperkter wat comfortabeler. Bovendien kan er dan aan de lichtenregeling worden gesleuteld omdat er geen gemotoriseerd verkeer meer uit Henri Caronstraat rijdt.

4.2 Scenario 2: gemengd verkeer

Dit scenario gaat uit van gemengd verkeer tussen het kruispunt Henri Caronstraat en kruispunt Overijsesteenweg (zijstraat).



Figuur 15: scenario 2 – gemengd verkeer

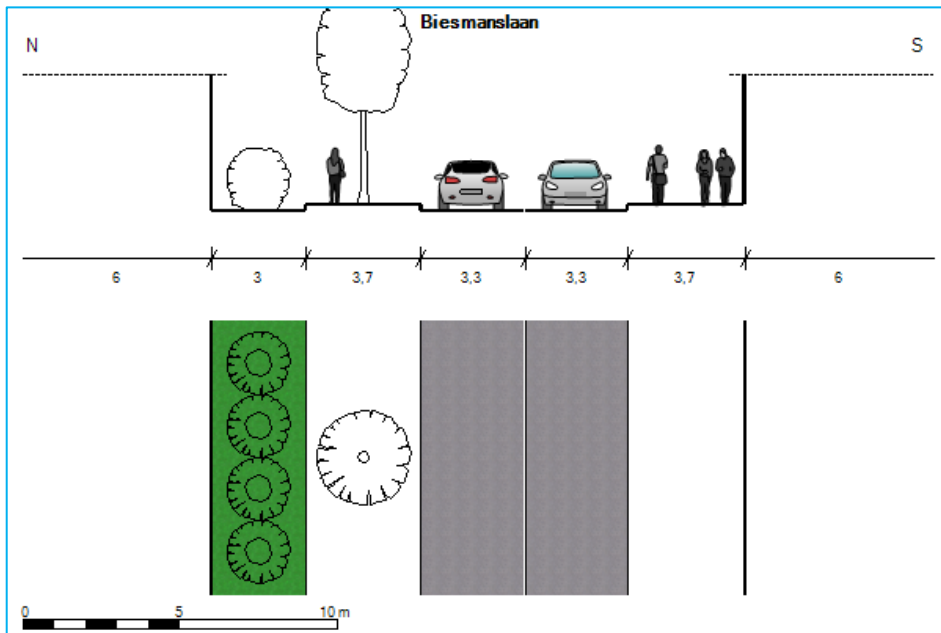
4.2.1 Profielen

Vooraleer de dwarsprofielen voor de segmenten worden voorgesteld willen we benadrukken dat bij dit scenario een volledig ander wegbeeld hoort. En dit zowel naar materiaalgebruik (moet verblijfskarakter uitstralen) als inrichting (beperkte hoogteverschillen). Het contrast moet groot zijn zodat alle weggebruikers aanvoelen dat ze een ander soort gebied betreden en er extra attentie van hen wordt verwacht. Hierna volgen een aantal referentiebeelden ter illustratie.



Figuur 16: referentiebeelden gemengd verkeer (Putte)

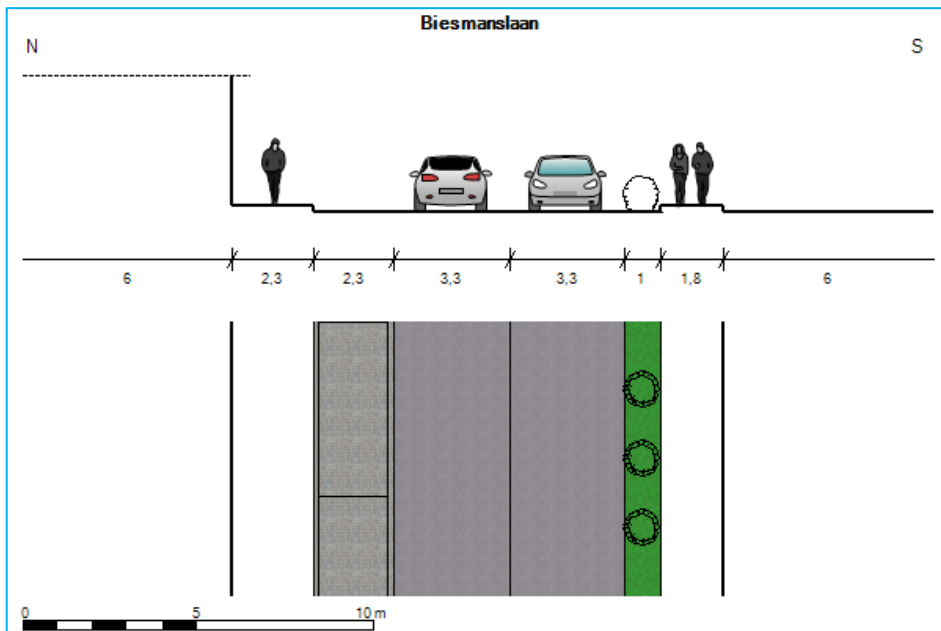
Segment A



Figuur 17: scenario 2 – gemengd verkeer segment A

Indien de fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer kan men meer ruimte voor de voetgangers geven en een opwaardering van de publieke ruimte (o.a. groen).

Segment B



Figuur 18: scenario 2 – gemengd verkeer segment B

In dit scenario kan in het segment B de parkeerstrook worden behouden. Het fietspad aan de zijde van het Sportcomplex wordt een trottoir.

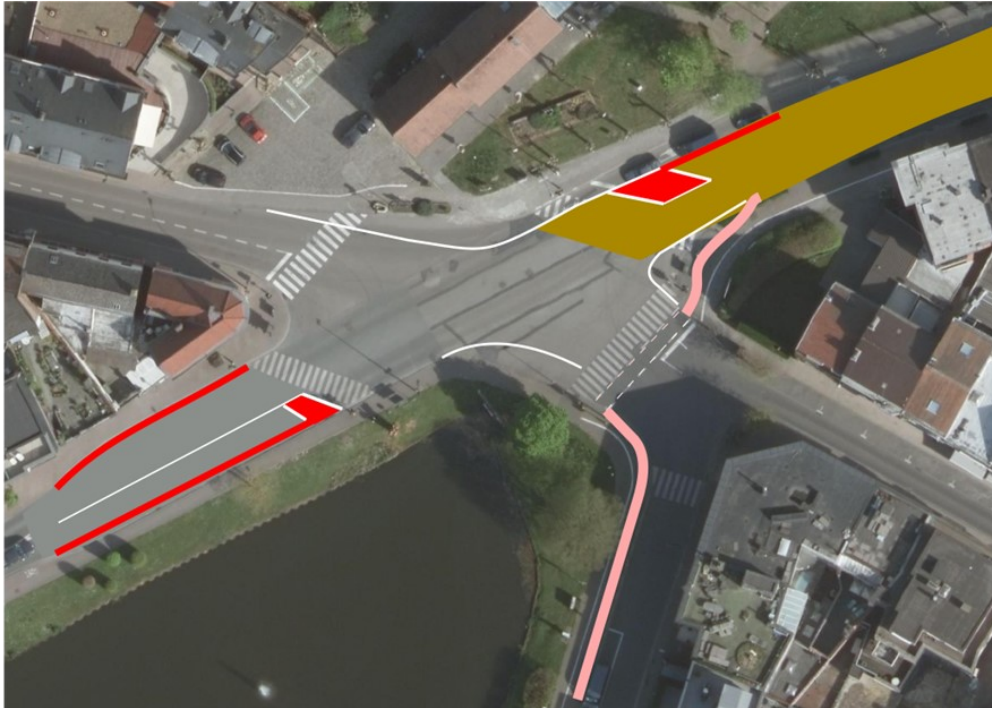
4.2.2 Overgangen

In dit scenario zijn er 2 overgangen:

- van enkelrichtingsfietspaden naar gemengd verkeer ter hoogte van Henri Caronstraat
- van gemengd verkeer naar dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van Overijsesteenweg.

Ook hier werden er 2 varianten getekend in functie van de keuze om het oostelijk gedeelte van het kruispunt enkelrichting te maken.

Kruispunt Henri Caronstraat variant 1

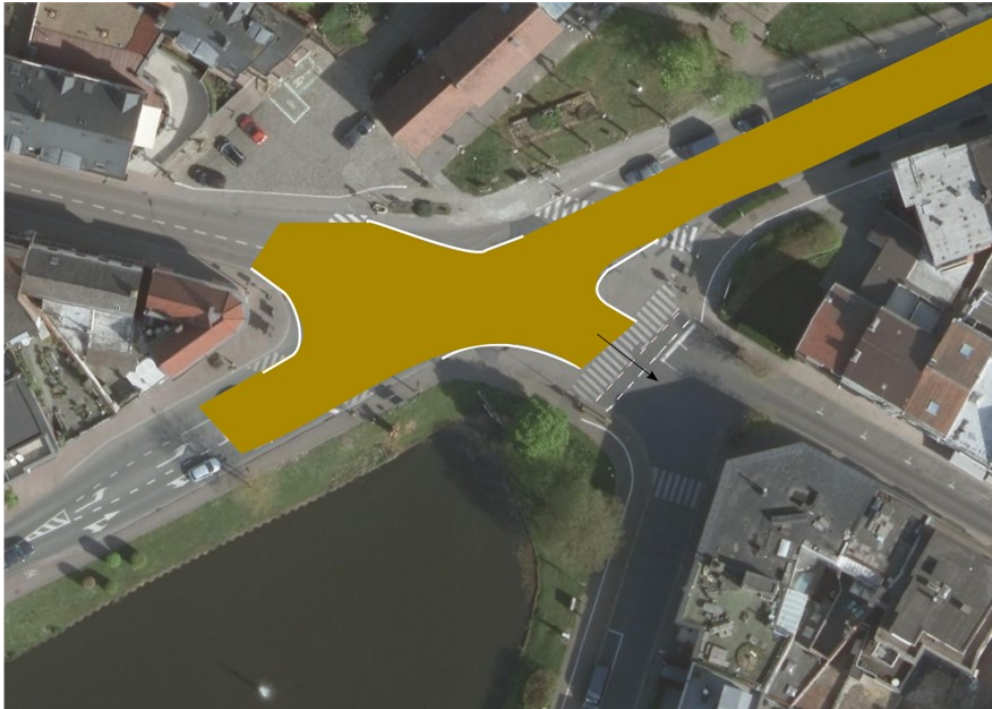


Figuur 19: scenario 2, overgang Henri Caronstraat – variant 1

In deze variant stellen we voor om -net zoals aan de overzijde- een opstelstrook voor fietsers te realiseren om de linksaf slaande fietsers aan de verkeerslichten een voor-sprong te geven.

De fietsoversteek aan de oostelijke zijde wordt enkelrichting.

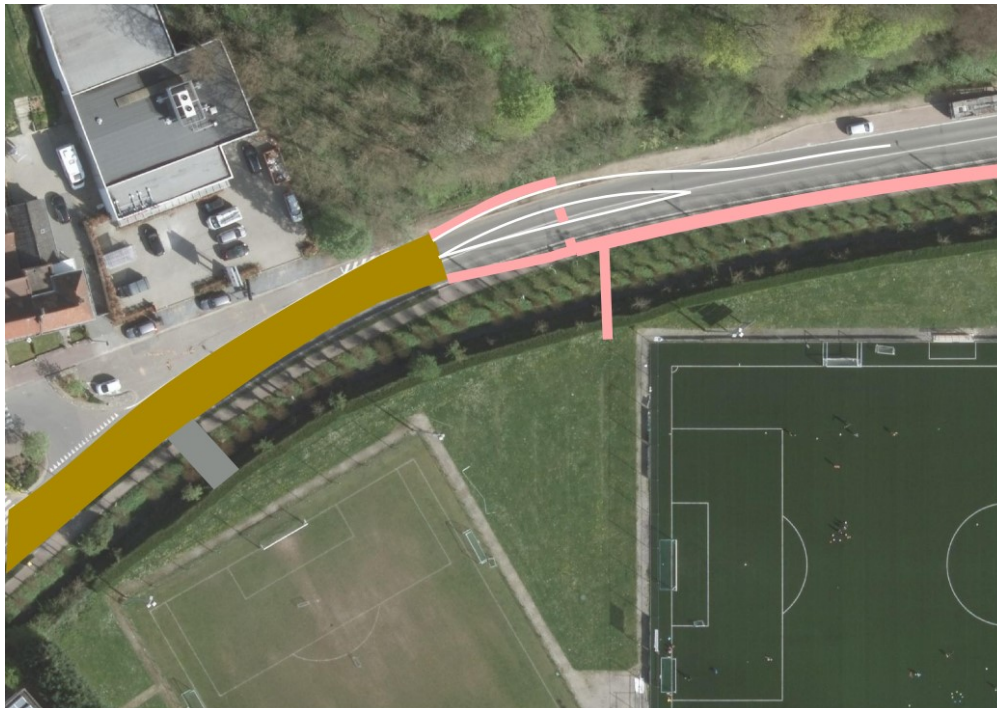
Kruispunt Henri Caronstraat variant 2



Indien Henri Caronstraat enkelrichting zou worden is het logischer dat het verblijfsgebied wordt doorgetrokken over het kruispunt.

Indien de intensiteiten dit toelaten is het misschien mogelijk om dit kruispunt zonder verkeerslichten te regelen. Er zijn momenteel geen tellingen beschikbaar om dit uit te klaren.

Kruispunt Overijsesteenweg (zijstraat)



Figuur 20: scenario 1, overgang Overijsesteenweg (zijweg)

De principes voor deze overgang zijn:

- poorteffect door middengeleider
- verblijfsgebied begint aan de middengeleider

Fietsers komende van Overijse kunnen oversteken in 2 bewegingen waardoor ze telkens maar één rijrichting in het oog moeten houden (wat veilig en comfortabel is). Verkeerslichten om over te steken zijn niet nodig. Via rugdekking komen deze fietsers in het gedeelte met gemengd verkeer. Ter hoogte van de oversteekplaats versmalt het dubbelrichtingsfietspad naar een enkelrichtingsfietspad.

Fietsers die vanuit Hoeilaart centrum komen rijden het fietspad ter hoogte van de middengeleider op.

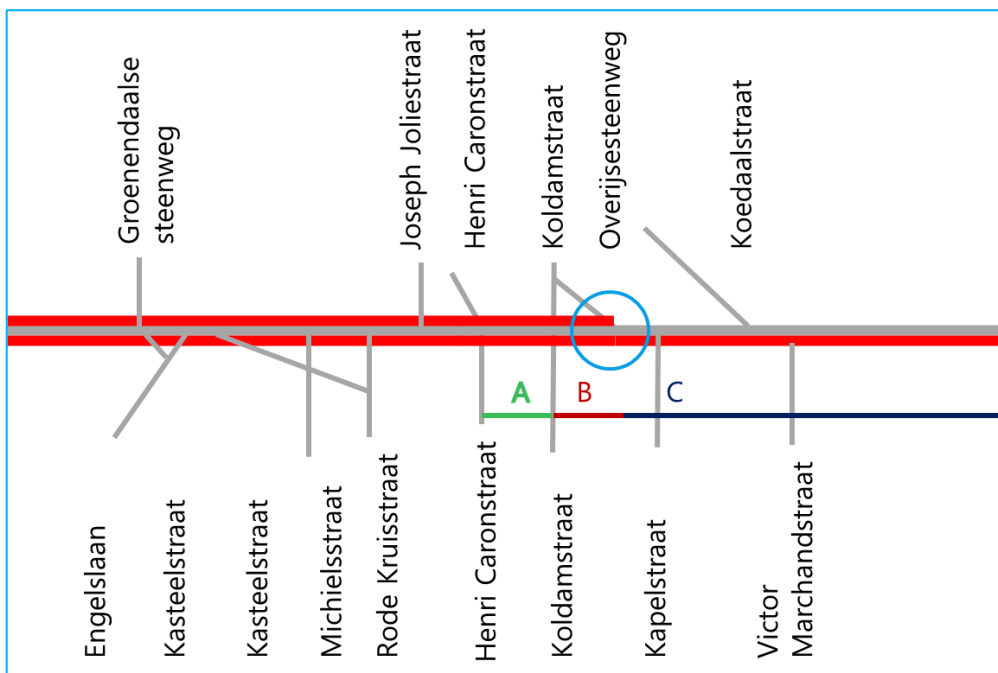
Voor fietsers van en naar het Sportcomplex wordt een nieuwe toegang voorzien dat uitkomt op de geplande parking. Op deze manier kruisen ze niet de in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer.

Fietser die vanuit Overijsesteenweg (zijstraat) komen mengen zich met het verkeer op deze straat om zo linksaf te slaan op het gedeelte van gemengd verkeer.

Het bestaande fietspad wordt een voetpad tot aan de in- en uitrit. Het fietspad tussen de in- en uitrit voor gemotoriseerd verkeer en de middengeleider verdwijnt.

4.3 Scenario 3: enkelrichtingsfietspaden

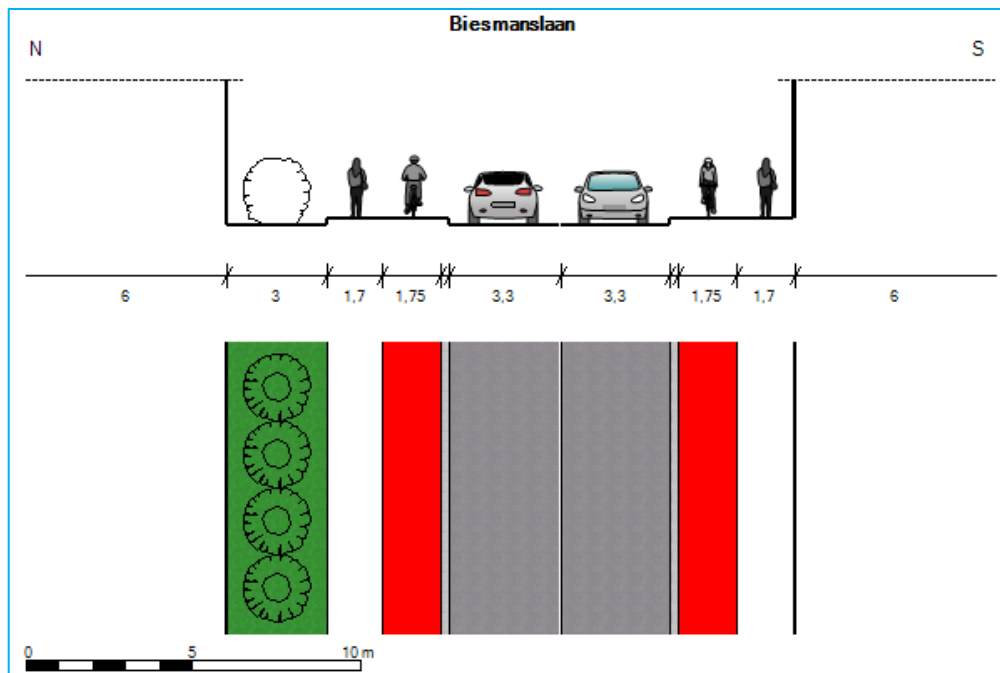
Dit scenario gaat uit van enkelrichtingsfietspaden tussen het kruispunt Henri Caronstraat en kruispunt Overijsesteenweg (zijstraat).



Figuur 21: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden

4.3.1 Profielen

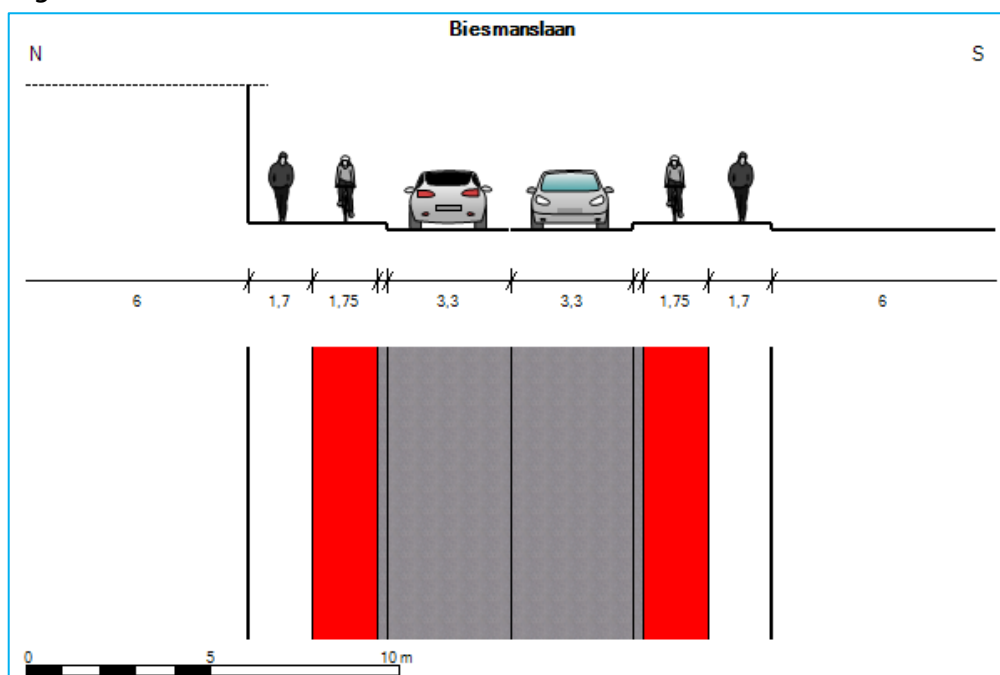
Segment A



Figuur 22: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden segment A

Door het supprimeren van de afslagstrook kan je ruimte maken om enkelrichtingsfietspaden te realiseren van 1,75 m met een schuwzone ten opzichte van de rijbaan. Langs weersijden is er ruimte voor voetpaden van 1,7 m.

Segment B

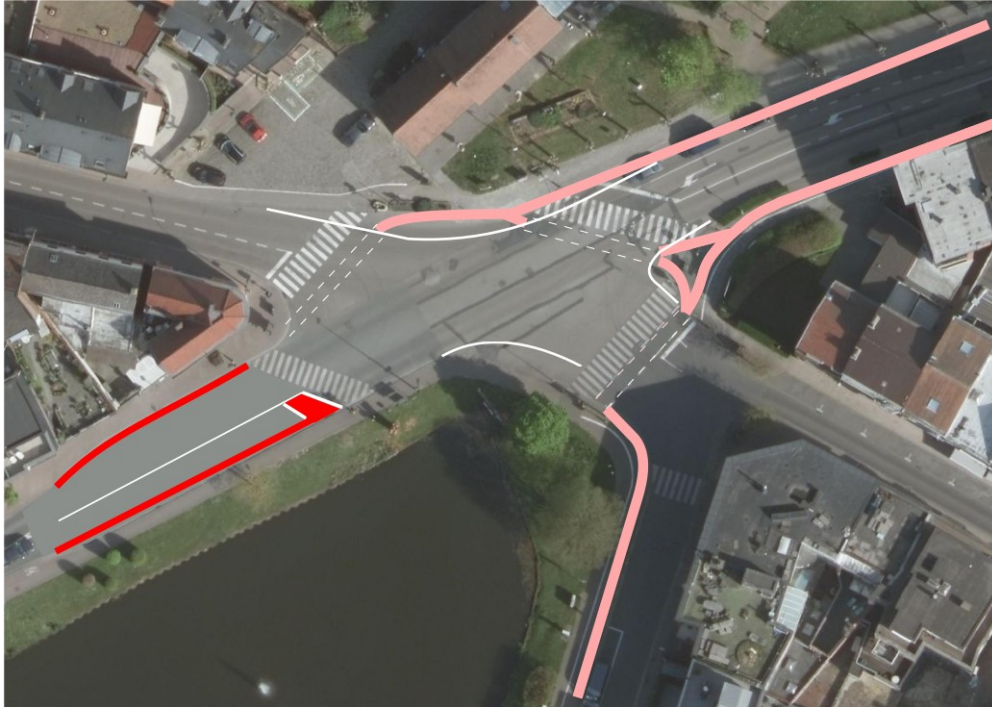


Figuur 23: scenario 3 – enkelrichtingsfietspaden segment B

Door het supprimeren van de parkeerstrook aan de noordzijde kunnen ook hier enkelrichtingsfietspaden van 1,75 meter worden gerealiseerd met een schuwzone. Langs weersijden is er ruimte voor voetpaden van 1,7 m.

4.3.2 Overgangen

Kruispunt Henri Caronstraat variant 1

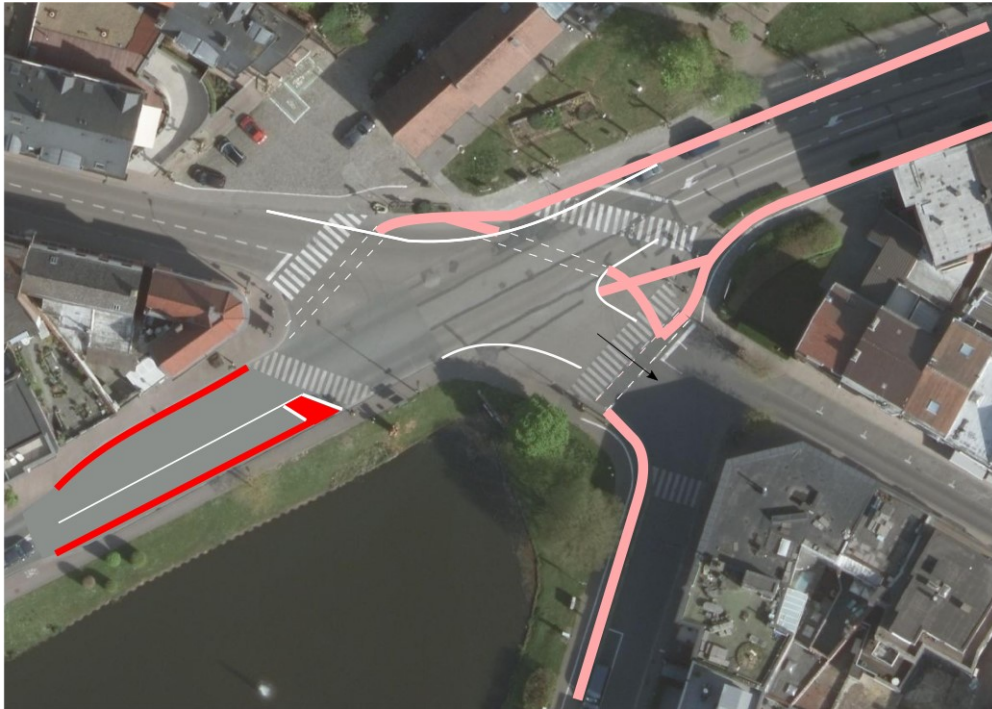


Figuur 24: scenario 3, overgang Henri Caronstraat – variant 1

Er worden oversteekvoorzieningen voorzien voor fietsers zowel aan de noordzijde als de oostzijde van het kruispunt. Fietsers komende van het Gemeenteplein rijden gemengd waardoor er geen fietsoversteekplaatsen nodig zijn.

De fietsoversteek aan de oostelijke zijde wordt enkelrichting.

Kruispunt Henri Caronstraat variant 2



Figuur 25: scenario 3, overgang Henri Caronstraat – variant 2

Indien Henri Caronstraat enkelrichting zou worden, kan het kruispunt compacter worden en dus kortere oversteeklengtes. Ook hier kan dan weer worden gesleuteld aan de verkeerslichtenregeling

Kruispunt Overijsesteenweg (zijstraat)



Figuur 26: scenario 3, overgang Overijsesteenweg (zijweg)

Net zoals bij het scenario 2 wordt een middengeleider voorzien om de oversteek voor fietsers te begeleiden en tegelijkertijd de snelheid te beperken.

Deze fietsoversteek is dubbelrichting zodat fietsers komende van Overijsesteenweg (zijstraat) hier kunnen oversteken om richting Overijse te rijden Ook hier wordt een nieuwe toegang voorzien naar het Sportcomplex om de in- en uitgang van het Sportcomplex te vermijden.

5 Afweging en advies

5.1 Voorafgaand

Uit de beschrijving van de scenario's en varianten kan men afleiden dat er heel wat wijzigingen zijn die een grote impact lijken te hebben. Voor scenario's 1 (geoptimaliseerd) en scenario 3 (enkelrichtingsfietspaden) kan je niet anders dan ruimte elders weg te nemen. Een parkeerstrook verdwijnt ten gunste van de fietsers alsook de afslagstroken op Albert Biesmanslaan.

Dit lijkt erg ingrijpend maar dit willen we enigszins nuanceren.

Om scenario 2 te realiseren hoeft dit niet maar hier is een grote kanttekening bij te zetten.

We overlopen deze elementen.

Scenario 2: gemengd verkeer bedenkingen

Het Fietsberaad Vlaanderen heeft in haar publicatie Fix the Mix een keuzeschema voor het bepalen wanneer fietsers best welke infrastructuur zouden krijgen.

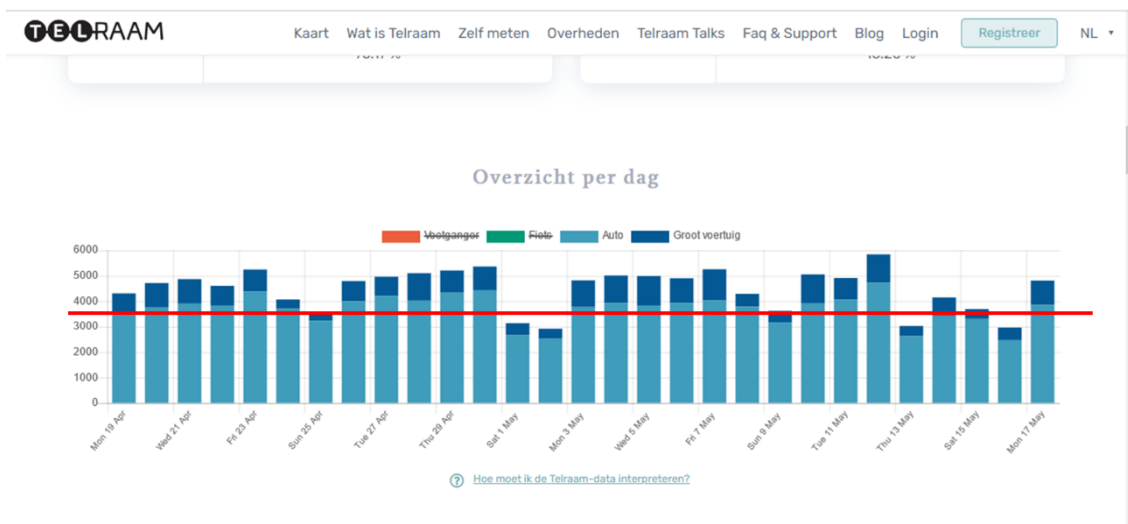
Wegtype	Snelheidsregime	Auto-intensiteit (etmaal)	Fiets Basis	Fiets Hoofdnetwerk
Lokaal type 3	30	< 3500	Gemengd	Fietsstraat (intensiteit fiets > auto)
		> 3500		Fietspad
Lokaal type 1, 2	50	niet relevant		Fietspad
Secundair	70	niet relevant		Vrijliggend fietspad

Tabel 1: Keuzeschema voor fietsinfrastructuur

Figuur 27: Keuzeschema fietsinfrastructuur, bron: Fietsberaad Vlaanderen, Fix the Mix

De aanbeveling is om fietsers te scheiden van het gemotoriseerd verkeer vanaf een intensiteit van 3500 voertuigen per etmaal.

Er zijn geen tellingen van Albert Biesmanslaan beschikbaar maar wel van Charlierlaan



Figuur 28: resultaten tellingen Telraam Charlierlaan

In Charlierlaan wordt de grenswaarde meermaals overschreden. Wetende dat de intensiteiten op Albert Biesmanslaan hoger liggen dan op Charlierlaan, kan men concluderen dat eigenlijk fietspaden zijn aanbevolen.

De intensiteiten omlaag krijgen om alsnog te mengen is een grote inspanning. De as Charlierlaan – Albert Biesmanslaan – Overijsesteenweg blijft ook een belangrijke verkeersweg (in de wegcategorisering vermoedelijk een Regionale weg) Het doseren van het verkeer aan beide uiteinden van het centrum (door middel van verkeerslichten) heeft zeker een meerwaarde maar ook een aantal gevolgen.

Wat is de meerwaarde?	Wat zijn de gevolgen?
•Makkelijker oversteken voor fietsers en voetgangers •Vermindering van het onveiligheidsgevoel voor fietsers (maar zal voor sommige mensen wel blijven: vrachtverkeer en bussen) •Makkelijker linksaf slaan voor fietsers en automobilisten •OV-lijn Koldamstraat vermoedelijk winst	•Fietsers op trottoir •Gefrustreerde automobilisten: inhalen van fietsers in het verblijfsgebied •Doorstroming openbaar vervoer vermindert (met detectie deels op te lossen) •Draagvlak (wachtrijen auto's aan de toegangen) •(waarschijnlijk geen sluiproutes: er zijn geen logische alternatieve routes voor het gemotoriseerd verkeer)

De gevolgen lijken ons groter dan de meerwaarde. We vrezen dat fietsers bij gemengd verkeer zullen afhaken of over het trottoir zullen fietsen. Automobilisten zullen dan enigszins gefrustreerd zijn omdat ze vertraging oplopen (met een hoger risicogedrag tot gevolg).

Over parkeerplaatsen die verdwijnen

Aan de zijde van Overijsesteenweg (zijstraat) beschikken de appartementen over in-pandige parkeerplaatsen. Aan de zijde van Koldamstraat werd een nieuwe publieke parkeerplaatsen gerealiseerd. Het effect op het vlak van bereikbaarheid zal dus veel eerder beperkt zijn. Bovendien is er een nieuw bouwproject op de hoek met Koldamstraat waar ook in-pandige parkeerplaatsen opgelegd zullen worden.

Over afslagstroken die verdwijnen

Op Albert Biesmanslaan ter hoogte van Koldamstraat is de linksafslagstrook erg kort en smal. Er kunnen zich ongeveer 3 voertuigen opstellen. Als er vrachtwagens of bussen zijn die zich op de strook voor rechtdoor/rechtsaf bevinden, kan er geen voertuig op deze afslagstrook. Het verdwijnen van deze afslagstrook zal wellicht een impact hebben op de doorstroming maar beperkt.

Ter hoogte van Henri Caronstraat is de linksafslagstrook langer. Daar kunnen zich ongeveer 6 voertuigen stallen. Hier zal de impact iets hoger zijn maar dit wordt gecompenseerd door een compacter kruispunt waardoor de verliestijden beperkt worden (en de groenfasen langer kunnen zijn of de cyclustijd kan worden ingekort).

Indien men Henri Caronstraat aan de oostzijde enkelrichting zou maken, boekt met nog bijkomende winst op doorstroming omdat er van daaruit geen gemotoriseerd verkeer meer komt.

5.2 Winst / verlies scenario's t.o.v.. huidige situatie

Ieder scenario heeft bepaalde winsten ten opzichte van de huidige situatie maar ook een aantal 'verliezen'. In volgende tabel worden de beknopt weergegeven per kruispunt en per segment. Een '+' teken staat voor een verbetering, een '0' voor status quo en '-' voor een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.

t.o.v. huidige situatie	1. geoptimaliseerd	2. gemengd	3. enkelrichting
Kruispunt Caronstraat	- rechtdoor in twee keer 1R > 2R + geleiding overgang 1R > 2R 0 2R behouden, inherent risicovol + stoepverbredingen, kortere oversteeklengtes	+ rechtdoor logische overgang 2R > gemengd - Linksaf ook in gemengd verkeer + stoepverbredingen, kortere oversteeklengtes	+ rechtdoor logische overgang 2 - Linksaf in twee keer + stoepverbredingen, kortere oversteeklengtes
A	+ bredere fietsvoorzieningen: comfort, veiligheid - wegcapaciteit (geen afslagstrook)	+ veiliger: gemengd + 30km/h - onveiligheidsgevoel: verkeer, bussen + bredere trottoirs, ruimte verblijfskwaliteit - wegcapaciteit (geen afslagstrook)	+ veiliger, ruime 1R-fietspaden - smallere trottoirs - wegcapaciteit (geen afslagstrook)
B	+ bredere fietsvoorzieningen: comfort, veiligheid + trottoir kant sport-site - Parkeercapaciteit	+ veiliger: gemengd + 30km/h - onveiligheidsgevoel: verkeer, bussen + trottoir kant sport-site	+ veiliger, ruime 1R-fietspaden + trottoir kant sport-site - parkeercapaciteit

t.o.v. huidige situatie	1. geoptimaliseerd	2. gemengd	3. enkelrichting
	0 2R behouden, één kant altijd oversteken	0 parkeercapaciteit behouden	
NIEUW sportsite	- opstellen op fietspad (zichtbaarheid) - fietsers uit onverwachte richting	+ goede zichtbaarheid + fietsers uit verwachte richting (andere aan de overkant)	+ fietsers uit verwachte richting (andere aan de overkant) - opstellen op fietspad (zichtbaarheid)
Overijse Overijsesteenweg (zijstraat)	n.v.t.	+ overgang gemengd > 2R ondersteund, poorteffect centrum	+ overgang 1R > 2R ondersteund, poorteffect centrum

Voor alle scenario's geldt dat het kruispunt aan Henri Caronstraat compacter kan worden. Ook is er steeds een trottoir voorzien tussen de halte en de ingang van het sportcomplex.

In het scenario 1 (geoptimaliseerd) is er verlies aan capaciteit door het verdwijnen van de afslagstrook (zie eerdere nuancering). Daarnaast is de kruising van het dubbelrichtingsfietspad met de nieuwe in- en uitrit van het Sportcomplex problematisch. Bij de oversteekplaatsen is er weinig winst maar het wordt wel veiliger en comfortabeler door de verbreding.

In het scenario 2 (gemengd) is er ook verlies aan capaciteit door het verdwijnen van de afslagstrook (zie eerdere nuancering). Fietsers boeten ook in op het vlak van subjectief veiligheidsgevoel en van alle weggebruikers wordt een gedragsverandering verwacht. Winst is het voor de fietsers die rechtdoor fietsen en willen afslaan, voor de voetgangers (bredere trottoirs) en een betere verblijfskwaliteit. Ook aan het Sportcomplex wordt het veiliger: fietsers zijn beter zichtbaar doordat ze zich op de rijbaan begeven.

In het scenario 3 (enkelrichtingsfietspaden) is er ook verlies aan capaciteit. Winst is er voor de fietsers die rechtdoor fietsen en veiligheidsgevoel (de rijrichtingen voor de fietsers zijn gescheiden). Ter hoogte van de nieuwe in- uitrit aan het Sportcomplex wordt het veiligheidsprobleem beperkt: fietsers komen immers uit de verwachte rijrichting.

5.3 Advies

Op basis van de voorgaande argumenten geniet het **scenario 3 enkelrichtingsfietspaden de voorkeur**.

Het biedt een meerwaarde op het vlak van comfort en verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.

De effecten van verdwijnen van een aantal parkeerplaatsen en afslagstroken is beperkter dan men zou vermoeden (zie eerder) en weegt zeker niet op tegen de winst die dit scenario biedt.

Het vergt wel een grondige herinrichting maar is hierdoor wel toekomstbestendig.

Vanuit de fietser bekeken zou het een goede zaak zijn mocht Henri Caronstraat enkelrichting worden. Dit wordt verder meegenomen in de afweging van de circulatiestudie.

Bij de schetsen en profielen werden reeds een aantal ideeën meegegeven voor het nog op te stellen ontwerp.

We geven hier nog een aantal extra aanbevelingen mee om het scenario 3 enkelrichtingsfietspaden nog te optimaliseren.

Linksafslagbewegingen faciliteren

Op Koldamstraat zijn er geen fietspaden. Fietzers die vanuit Albert Biesmanslaan linksaf willen slaan moeten zich dan ergens kunnen opstellen. Hiervoor kan een zone tussen het zebrapad en het fietspad kunnen worden voorzien. Dit kan ook op het kruispunt met Henri Caronstraat (zijde



Kruisingen met fietspad aan toegangenparkings accentueren

Aan de noordzijde van Albert Biesmanslaan zijn er twee toegangen tot parkings (waarvan 1 openbaar). Om de automobilisten attent te maken op het fietspad is bijkomende signalering aan te bevelen. Dit geldt ook voor de nieuwe in- en uitrit van het Sportcomplex.

