

PLAN-MER GEWESTELIJK RUP
AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED LEUVEN
Definitief-MER
Hoofdstuk 6 – Discipline mobiliteit



COLOFON

Opdracht:

Plan-MER GRUP "Afbakening regionaalstedelijk gebied
Leuven"
DEFINITIEF-MER
Hoofdstuk 6 – Discipline mobiliteit

Opdrachtgever:

Ruimte Vlaanderen
Afdeling Gebieden en Projecten
Koning Albert II-laan 19 bus 12
1210 Brussel

Opdrachthouder:

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Berchem (Antwerpen)

T : +32(0)3 221 55 00
F : +32 (0)3 221 55 01
www.anteagroup.be
BTW: BE 414.321.939
RPR Antwerpen 0414.321.939
IBAN: BE81 4062 0904 6124
BIC: KREDBEBB

Antea Group is gecertificeerd volgens ISO9001

Identificatienummer:

2287143036

Datum:

December 2016

status / revisie:

Definitief-MER

Vrijgave:

Cedric Vervaet, Account Manager

Controle:

Nonie Van Elst, Mer-coördinator en projectleider
Mer-deskundigen

Team van deskundigen:

MER-coördinator en MER-deskundige bodem
Nonie Van Elst



Mer-deskundige Landschap, Bouwkundig erfgoed en
Archeologie
Cedric Vervaet



Mer-deskundige Mens-ruimtelijke aspecten
Paul Arts



Mer-deskundige Water - Bodem
Inge Van der Mueren



Mer-deskundige Lucht
Dirk Dermaux

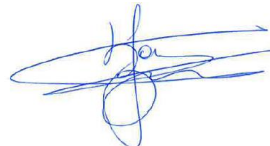


Mer-deskundige Fauna en Flora

Sofie Claerbout



Mer-deskundige Mens-mobiliteit
Jan Baeten



Mer-deskundige Geluid
Chris Busschots



Projectmedewerkers

Marijke Verhasselt, adviseur
Koen Slabbaert, mobiliteitsdeskundige en ruimtelijk planner
Charlotte Moerkerke, adviseur en MER-deskundige
Nele Ranschaert, MER-deskundige
Koen Foncke, senior adviseur

INHOUD

Deel 1	DEFINITIEF-MER	18
6	Mens – mobiliteit: bestaande toestand, effectbeoordeling en aanbevelingen/maatregelen	19
6.1	Afbakening studiegebied	19
6.2	Juridische en beleidsmatige context	21
6.3	Methodologie	28
6.4	Referentiesituatie	48
6.5	Geplande toestand en effecten	130
6.6	Conclusie	323
6.7	oodzakelijk milderende maatregelen, niveau flankerend, project en GRUP	331
6.8	Maatregelen/aanbevelingen ter optimalisatie, niveau GRUP	345
6.9	Maatregelen/aanbevelingen ter optimalisatie, niveau flankerend of project/vergunningenniveau	346

TABELLEN

Tabel 6-1: Wegvakcapaciteiten.....	37
Tabel 6-2: Significantiekader verzadigingsgraad wegennet en kruispunten	38
Tabel 6-3: Overzicht programma ontwikkelingsscenario's	40
Tabel 6-4: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Basis'	41
Tabel 6-5: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 1'	42
Tabel 6-6: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 2'	42
Tabel 6-7: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 3'	42
Tabel 6-8: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Stopplaatsen'	43
Tabel 6-9: Verwachte verkeersgeneratie voetbalstadion 20.000 plaatsen	43
Tabel 6-10: Verwachte verkeersgeneratie voetbalstadion 8.000 plaatsen	43
Tabel 6-11: Kencijfers stedelijk wonen	44
Tabel 6-12: Theoretische capaciteit wegvakken	47
Tabel 6-13: Capaciteit lijnbussen (bron: De Lijn).....	47
Tabel 6-14: Resultaten telpunten - fietstelweek.....	57
Tabel 6-15: Bediening hoofdhaltstudiegebied – situatie 1 juni 2016 (bron: De Lijn)	58
Tabel 6-16: Bediening Stations NMBS situatie 1 juni 2016 (bron: NMBS).....	60
Tabel 6-17: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 1	65
Tabel 6-18: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 2	67
Tabel 6-19: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 3	70
Tabel 6-20: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 4	73
Tabel 6-21: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 5	75
Tabel 6-22: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 6	78
Tabel 6-23: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 7	80
Tabel 6-24: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 8	83
Tabel 6-25: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 9	85
Tabel 6-26: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 10	88
Tabel 6-27: Bediening Station Wezemaal NMBS (bron: NMBS)	88
Tabel 6-28: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 11	90
Tabel 6-29: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 12	93
Tabel 6-30: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 13	96
Tabel 6-31: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 14	98
Tabel 6-32: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 15	101
Tabel 6-33: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 16	103
Tabel 6-34: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 19	106
Tabel 6-35: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 20	108

Tabel 6-36: Intensiteiten N19 scenario 'Referentie 2020'	110
Tabel 6-37: Intensiteiten hoofdwegennet scenario 'Referentie 2020'	116
Tabel 6-38: Intensiteiten N19 scenario 'Referentie 2020'	117
Tabel 6-39: Intensiteiten N2 richting Diest scenario 'Referentie 2020'	117
Tabel 6-40: Intensiteiten N3 richting Tienen scenario 'Referentie 2020'	117
Tabel 6-41: Intensiteiten N25 richting Waver scenario 'Referentie 2020'	117
Tabel 6-42: Intensiteiten N3 richting Tervuren scenario 'Referentie 2020'	118
Tabel 6-43: Intensiteiten N2 richting Zaventem scenario 'Referentie 2020'	118
Tabel 6-44: Intensiteiten N2 richting Zaventem scenario 'Referentie 2020'	118
Tabel 6-45: Netwerkperformantie scenario 'Referentie 2020' – absolute cijfers (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	119
Tabel 6-46: Reizigersaantallen spoor scenario 'Referentie 2020' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	122
Tabel 6-47: Reizigersaantallen busverkeer scenario 'Referentie 2020' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	123
Tabel 6-48: Overzicht te beoordelen wegvakken	125
Tabel 6-49: Afwikkeling wegvakken scenario 'Referentie 2020'	126
Tabel 6-50: Verkeersgeneratie Roeselbergdal	130
Tabel 6-51: Verkeerseffecten Roeselbergdal ochtendspits	131
Tabel 6-52: Verkeerseffecten Roeselbergdal avondspits	132
Tabel 6-53: Verkeersgeneratie Platte Lostraat	133
Tabel 6-54: Verkeerseffecten Platte Lostraat ochtendspits	134
Tabel 6-55: Verkeerseffecten Platte Lostraat avondspits	134
Tabel 6-56: Verkeersgeneratie Groenveld	135
Tabel 6-57: Verkeerseffecten Groenveld ochtendspits	136
Tabel 6-58: Verkeerseffecten Groenveld avondspits	137
Tabel 6-59: Verkeersgeneratie Sint-Jansbergsesteenweg	138
Tabel 6-60: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg ochtendspits	139
Tabel 6-61: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg avondspits	139
Tabel 6-62: Verkeersgeneratie Parkveld	140
Tabel 6-63: Overzicht effecten locatie-alternatieven stedelijk wonen	141
Tabel 6-64: Verkeersgeneratie Haasrode - variant 1	142
Tabel 6-65: Verkeerseffecten Haasrode - variant 1 ochtendspits	143
Tabel 6-66: Verkeerseffecten Haasrode - variant 1 avondspits	143
Tabel 6-67: Verkeersgeneratie Haasrode – variant 2	145
Tabel 6-68: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 2 ochtendspits	146
Tabel 6-69: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 2 avondspits	146
Tabel 6-70: Verkeersgeneratie Haasrode – variant 3	147

Tabel 6-71: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 3 ochtendspits	149
Tabel 6-72: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 3 avondspits	149
Tabel 6-73: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 1	150
Tabel 6-74: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 1 ochtendspits	151
Tabel 6-75: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 1 avondspits	152
Tabel 6-76: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 2	153
Tabel 6-77: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits	154
Tabel 6-78: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 avondspits	154
Tabel 6-79: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 3	155
Tabel 6-80: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits	157
Tabel 6-81: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 avondspits	157
Tabel 6-82: Verkeersgeneratie Parkveld	158
Tabel 6-83: Verkeerseffecten Parkveld ochtendspits	159
Tabel 6-84: Verkeerseffecten Parkveld avondspits	160
Tabel 6-85: Verkeersgeneratie Termunckveld	161
Tabel 6-86: Verkeerseffecten Termunckveld ochtendspits	162
Tabel 6-87: Verkeerseffecten Termunckveld avondspits	162
Tabel 6-88: Verkeersgeneratie Danone - variant 1	164
Tabel 6-89: Verkeerseffecten Danone - variant 1 ochtendspits	165
Tabel 6-90: Verkeerseffecten Danone - variant 1 avondspits	165
Tabel 6-91: Verkeersgeneratie Danone - variant 2	167
Tabel 6-92: Verkeerseffecten Danone - variant 2 ochtendspits	168
Tabel 6-93: Verkeerseffecten Danone - variant 2 avondspits	168
Tabel 6-94: Verkeersgeneratie Danone - variant 3	169
Tabel 6-95: Verkeerseffecten Danone - variant 3 ochtendspits	171
Tabel 6-96: Verkeerseffecten Danone - variant 3 avondspits	171
Tabel 6-97: Verkeersgeneratie Tildonksesteenweg - variant 1	173
Tabel 6-98: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits	175
Tabel 6-99: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 avondspits	175
Tabel 6-100: Verkeersgeneratie Tildonksesteenweg - variant 2	176
Tabel 6-101: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits	178
Tabel 6-102: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 avondspits	178
Tabel 6-103: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 1	179
Tabel 6-104: Verkeerseffecten Wingepark - variant 1 ochtendspits	180
Tabel 6-105: Verkeerseffecten Wingepark - variant 1 avondspits	181
Tabel 6-106: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 2	182
Tabel 6-107: Verkeerseffecten Wingepark - variant 2 ochtendspits	183

Tabel 6-108: Verkeerseffecten Wingepark - variant 2 avondspits.....	183
Tabel 6-109: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 3	184
Tabel 6-110: Verkeersgeneratie Kwade Hoek	185
Tabel 6-111: Verkeerseffecten Kwade Hoek ochtendspits	186
Tabel 6-112: Verkeerseffecten Kwade Hoek avondspits	187
Tabel 6-113: Verkeersgeneratie Kareelveld	188
Tabel 6-114: Verkeerseffecten Kareelveld ochtendspits	189
Tabel 6-115: Verkeerseffecten Kareelveld avondspits.....	190
Tabel 6-116: Verkeersgeneratie Mollekensberg	191
Tabel 6-117: Verkeerseffecten Mollekensberg ochtendspits	192
Tabel 6-118: Verkeerseffecten Mollekensberg avondspits.....	193
Tabel 6-119: Overzicht effecten locatie-alternatieven regionale bedrijvigheid.....	194
Tabel 6-120: Verkeersgeneratie Gasthuisberg en Vogelzang	195
Tabel 6-121: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang ochtendspits	197
Tabel 6-122: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang avondspits.....	197
Tabel 6-123: Verkeersgeneratie Voetbal variant 1	198
Tabel 6-124: Verkeerseffecten Voetbal – variant 1 weggrijdend verkeer (ASP).....	200
Tabel 6-125: Verkeersgeneratie Voetbal variant 2	201
Tabel 6-126: Verkeerseffecten Voetbal – variant 2 weggrijdend verkeer (ASP).....	203
Tabel 6-127: Verkeersgeneratie Voetbal variant 3	204
Tabel 6-128: Verkeerseffecten Voetbal – variant 3 weggrijdend verkeer (ASP).....	205
Tabel 6-129: Overzicht effecten locatie-alternatieven voetbal	206
Tabel 6-130: Afwikkeling wegvakken basisscenario	211
Tabel 6-131: Beoordeling afwikkeling wegvakken basisscenario	216
Tabel 6-132: Netwerkperformantie basisscenario (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	218
Tabel 6-133: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling ‘Basisscenario’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	220
Tabel 6-134: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling ‘Basisscenario’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	220
Tabel 6-135: Afwikkeling wegvakken scenario ‘Fictief 1’	230
Tabel 6-136: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario ‘Fictief 1’	234
Tabel 6-137: Netwerkperformantie scenario ‘Fictief 1’ (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	237
Tabel 6-138: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario ‘Fictief 1’ (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	238
Tabel 6-139: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario ‘Fictief 1’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	238
Tabel 6-140: Afwikkeling wegvakken scenario ‘Fictief 2’	248

Tabel 6-141: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 2'	252
Tabel 6-142: Netwerkperformantie scenario 'Fictief 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	255
Tabel 6-143: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	256
Tabel 6-144: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	256
Tabel 6-145: Afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 3'	265
Tabel 6-146: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 3'	269
Tabel 6-147: Netwerkperformantie scenario 'Fictief 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	272
Tabel 6-148: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	272
Tabel 6-149: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 3' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	272
Tabel 6-150: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 1'	287
Tabel 6-151: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 1' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	291
Tabel 6-152: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 2'	297
Tabel 6-153: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	301
Tabel 6-154: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 3'	307
Tabel 6-155: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	310
Tabel 6-156: Onderdelen Vuntcomplex	312
Tabel 6-157: Afwikkeling wegvakken scenario 'Vuntcomplex'	316
Tabel 6-158: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Vuntcomplex'	321
Tabel 6-159: Overzicht effecten per deelgebied en programmavariant	324
Tabel 6-160: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg – Aanbevelingen– ochtendspits	332
Tabel 6-161: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg – Aanbevelingen– avondspits	332
Tabel 6-162: Verkeerseffecten Haasrode 7 ha GRB – MM – ochtendspits	333
Tabel 6-163: Verkeerseffecten Haasrode 7 ha GRB – MM – avondspits	333
Tabel 6-164: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 10.000m² kantoor en 3 ha GRB – MM – ochtendspits	334
Tabel 6-165: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 10.000m² kantoor en 3 ha GRB – MM – avondspits	334
Tabel 6-166: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 5 ha GRB en 4.500 m² kantoren– MM – ochtendspits	334
Tabel 6-167: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 5 ha GRB en 4.500 m² kantoren – MM – avondspits	335
Tabel 6-168: Verkeerseffecten Haasrode 15.000 m² kantoren– MM – ochtendspits	335

Tabel 6-169: Verkeerseffecten Haasrode 15.000 m² kantoren – MM – avondspits	335
Tabel 6-170: Maximale programmavarianten in kader van te verwachten effecten	336
Tabel 6-171: Verkeerseffecten Danone – Aanbevelingen– ochtendspits	337
Tabel 6-172: Verkeerseffecten Danone – Aanbevelingen– avondspits	337
Tabel 6-173: Verkeerseffecten Wingepark en Kwade Hoek – MM – ochtendspits	338
Tabel 6-174: Verkeerseffecten Wingepark en Kwade Hoek – MM – avondspits	338
Tabel 6-175: Verkeerseffecten Kareelveld – MM – ochtendspits	339
Tabel 6-176: Verkeerseffecten Kareelveld – MM – avondspits	340
Tabel 6-177: Verkeerseffecten Mollekensberg – MM – ochtendspits	341
Tabel 6-178: Verkeerseffecten Mollekensberg – MM – avondspits	342
Tabel 6-179: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang – MM – ochtendspits	343
Tabel 6-180: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang – MM – avondspits	343

FIGUREN

fFiguur 6-1 Studiegebied mens-mobiliteit	20
Figuur 6-2 Wegencategorisering Stad Leuven (Bron: Mobiliteitsplan Leuven, 2002)	22
Figuur 6-3 Wegencategorisering Gemeente Rotselaar (Bron: Mobiliteitsplan Rotselaar, 2011)	23
Figuur 6-4 Wegencategorisering Gemeente Herent (Bron: Mobiliteitsplan Herent, 2012)	23
Figuur 6-5 Wegencategorisering Gemeente Oud-Heverlee (Bron: Mobiliteitsplan Oud-Heverlee, 2012)	24
Figuur 6-6 Wegencategorisering Gemeente Bertem (Bron: Mobiliteitsplan Bertem, 2015).....	24
Figuur 6-7 Wegencategorisering Gemeente Holsbeek (Bron: Mobiliteitsplan Holsbeek, 2011)	25
Figuur 6-8 Wegencategorisering Gemeente Bierbeek (Bron: Mobiliteitsplan Bierbeek, 2010)	26
Figuur 6-9 Verdicht netwerk omgeving Leuven (Bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, 2004 en addendum 2012).....	27
Figuur 6-10Verkeersstructuur binnenstad Leuven (Bron: Ruimtelijk Structuurplan Leuven, 2016).....	28
Figuur 6-11 Bovenlokaal fietsroutenetwerk Leuven (bron: Provincie Vlaams-Brabant)	48
Figuur 6-12 Toestand fietsinfrastructuur bovenlokaal fietsroutenetwerk 2012 (bron: Vlaamse Overheid – Mوبiel Vlaanderen)	49
Figuur 6-13 Fietssnelwegen Vlaams-Brabant 2016 (bron: vlaamsbrabant.be).....	50
Figuur 6-14 Detailkaart fietssnelwegen (Bron: fietssnelwegen.be)	50
Figuur 6-15 Recreatief fietsroutenetwerk Leuven (bron: Fietsnet.be)	51
Figuur 6-16 Hoogtemodel (bron: topographic-map.com)	51
Figuur 6-17 Busnet Leuven (Bron: Delijn.be)	52
Figuur 6-18 Busnet Holsbeek - Rotselaar (Bron: Delijn.be).....	52
Figuur 6-19 Reizigersnet NMBS (bron: Belgianrail.be).....	53
Figuur 6-20 Gevaarlijke punten regio Leuven (bron: GIS Vlaams-Brabant	54

Figuur 6-21 Ongevallocaties regio Leuven (bron: GIS Vlaams-Brabant)	55
Figuur 6-22 Drukbeeld fietsroutes Leuven (heatmap) (bron: http://geoviz.ugent.be)	57
Figuur 6-23 Selectie hoofdspoorwegennet personenvervoer (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).....	60
Figuur 6-24 Selectie hoofdspoorwegennet Goederen (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) ..	61
Figuur 6-25 Schematisch netkaart spoorwegen (bron: Infrabel.be)	62
Figuur 6-26 Waterwegen volgens CEMT-klasse en sluizen (bron: Binnenvaart.be)	63
Figuur 6-27 Buurt- en voetwegen deelgebied 1 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	64
Figuur 6-28 Ongevallocaties deelgebied 1 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	66
Figuur 6-29 Buurt- en voetwegen deelgebied 2 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	67
Figuur 6-30 Ongevallocaties deelgebied 2 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	68
Figuur 6-31 Buurt- en voetwegen deelgebied 3 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	69
Figuur 6-32 Ongevallocaties deelgebied 3 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	71
Figuur 6-33 Buurt- en voetwegen deelgebied 4 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	72
Figuur 6-34 Ongevallocaties deelgebied 4 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	74
Figuur 6-35 Buurt- en voetwegen deelgebied 5 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	75
Figuur 6-36 Ongevallocaties deelgebied 5 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	76
Figuur 6-37 Buurt- en voetwegen deelgebied 6 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	77
Figuur 6-38 Ongevallocaties deelgebied 6 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	79
Figuur 6-39 Buurt- en voetwegen deelgebied 7 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	80
Figuur 6-40 Ongevallocaties deelgebied 7 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	81
Figuur 6-41 Buurt- en voetwegen deelgebied 8 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	82
Figuur 6-42 Ongevallocaties deelgebied 8 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	84
Figuur 6-43 Buurt- en voetwegen deelgebied 9 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	85
Figuur 6-44 Ongevallocaties deelgebied 9 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	86
Figuur 6-45 Buurt- en voetwegen deelgebied 10 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	87
Figuur 6-46 Ongevallocaties deelgebied 10 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	89
Figuur 6-47 Buurt- en voetwegen deelgebied 11 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	90
Figuur 6-48 Ongevallocaties deelgebied 11 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	91
Figuur 6-49 Buurt- en voetwegen deelgebied 12 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	92
Figuur 6-50 Ongevallocaties deelgebied 12 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	94
Figuur 6-51 Buurt- en voetwegen deelgebied 13 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	95
Figuur 6-52 Ongevallocaties deelgebied 13 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	97
Figuur 6-53 Buurt- en voetwegen deelgebied 14 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	98
Figuur 6-54 Ongevallocaties deelgebied 14 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	99
Figuur 6-55 Buurt- en voetwegen deelgebied 15 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	100
Figuur 6-56 Ongevallocaties deelgebied 15 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	101

Figuur 6-57 Buurt- en voetwegen deelgebied 16 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	102
Figuur 6-58 Ongevallocaties deelgebied 16 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	104
Figuur 6-59 Buurt- en voetwegen deelgebied 19 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	105
Figuur 6-60 Ongevallocaties deelgebied 19 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	106
Figuur 6-61 Buurt- en voetwegen deelgebied 20 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	107
Figuur 6-62 Ongevallocaties deelgebied 20 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)	108
Figuur 6-63 Netwerkbelasting scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	114
Figuur 6-64 Verzadiging netwerk scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	115
Figuur 6-65 Netwerkbelasting scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	115
Figuur 6-66 Verzadiging netwerk scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	116
Figuur 6-67 Netwerktypologie studiegebied (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	119
Figuur 6-68 Overzicht busreizigers scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	120
Figuur 6-69 Overzicht treinreizigers scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	121
Figuur 6-70 Overzicht busreizigers scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	121
Figuur 6-71 Overzicht treinreizigers scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	122
Figuur 6-72 Overzicht te beoordelen wegvakken	124
Figuur 6-73: Selected Link Analyse Roeselbergdal ochtendspits (boven) en avondspits (onder).....	131
Figuur 6-74: Selected Link Analyse Platte Lostraat ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	133
Figuur 6-75: Selected Link Analyse Groenveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder).....	136
Figuur 6-76: Selected Link Analyse Sint-Jansbergsesteenweg ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	139
Figuur 6-77: Selected Link Analyse Haasrode - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	143
Figuur 6-78: Selected Link Analyse Haasrode – variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	145
Figuur 6-79: Selected Link Analyse Haasrode – variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	148
Figuur 6-80: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	151
Figuur 6-81: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	154
Figuur 6-82: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	156
Figuur 6-83: Selected Link Analyse Parkveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder).....	159

Figuur 6-84: Selected Link Analyse Termunckveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder).....	162
Figuur 6-85: Selected Link Analyse Danone - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	165
Figuur 6-86: Selected Link Analyse Danone - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	167
Figuur 6-87: Selected Link Analyse Danone - variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	170
Figuur 6-88: Selected Link Analyse Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	174
Figuur 6-89: Streefbeeld N26 ter hoogte van Herent	175
Figuur 6-90: Selected Link Analyse Tildonksesteenweg - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	177
Figuur 6-91: Selected Link Analyse Wingepark - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	180
Figuur 6-92: Selected Link Analyse Danone - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	182
Figuur 6-93: Selected Link Analyse Kwade Hoek ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	186
Figuur 6-94: Selected Link Analyse Kareelveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	189
Figuur 6-95: Selected Link Analyse Mollekensberg ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	192
Figuur 6-96: Selected Link Analyse Gasthuisberg en Vogelzang ochtendspits (boven) en avondspits (onder)	196
Figuur 6-97: Selected Link Analyse Voetbal - variant 1 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)	199
Figuur 6-98: Selected Link Analyse voetbal - variant 2 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)	202
Figuur 6-99: Selected Link Analyse voetbal - variant 3 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)	205
Figuur 6-100 Netwerkbelasting 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams Brabant v.3.6.1)	208
Figuur 6-101 Verzadiging netwerk 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	209
Figuur 6-102 Verschilplot intensiteiten 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	209
Figuur 6-103 Netwerkbelasting 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	210
Figuur 6-104 Verzadiging netwerk 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	210
Figuur 6-105 Verschilplot intensiteiten 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	211
Figuur 6-106 Busreizigers 'Basisscenario' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	221
Figuur 6-107 Verschilplot busreizigers 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	222
Figuur 6-108 Treinreizigers 'Basisscenario' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	222

Figuur 6-109 Verschilplot treinreizigers ‘Basisscenario’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	223
Figuur 6-110 Reizigers bus ‘Basisscenario’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	223
Figuur 6-111 Verschilplot busreizigers ‘Basisscenario’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	224
Figuur 6-112 Reizigers trein ‘Basisscenario’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	224
Figuur 6-113 Verschilplot treinreizigers ‘Basisscenario’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	225
Figuur 6-114 Netwerkbelasting scenario ‘Fictief 1’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	226
Figuur 6-115 Verdadiging netwerk scenario ‘Fictief 1’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	227
Figuur 6-116 Verschilplot intensiteiten scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	227
Figuur 6-117 Netwerkbelasting scenario ‘Fictief 1’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	228
Figuur 6-118 Verdadiging netwerk scenario ‘Fictief 1’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	228
Figuur 6-119 Verschilplot intensiteiten scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	229
Figuur 6-120 Busreizigers scenario ‘Fictief 1’ ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	240
Figuur 6-121 Verschilplot busreizigers scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	240
Figuur 6-122 Treinreizigers scenario ‘Fictief 1’ ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	241
Figuur 6-123 Verschilplot treinreizigers scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	241
Figuur 6-124 Reizigers bus scenario ‘Fictief 1’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	242
Figuur 6-125 Verschilplot busreizigers scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	242
Figuur 6-126 Reizigers trein scenario ‘Fictief 1’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	243
Figuur 6-127 Verschilplot treinreizigers scenario ‘Fictief 1’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	243
Figuur 6-128 Netwerkbelasting scenario ‘Fictief 2’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	245
Figuur 6-129 Verdadiging netwerk scenario ‘Fictief 2’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	245
Figuur 6-130 Verschilplot intensiteiten scenario ‘Fictief 2’ t.o.v. ‘Referentie 2020’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	246

Figuur 6-131 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	246
Figuur 6-132 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	247
Figuur 6-133 Verschilplot intensiteiten scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	247
Figuur 6-134 Busreizigers scenario 'Fictief 2' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	257
Figuur 6-135 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	257
Figuur 6-136 Treinreizigers scenario 'Fictief 2' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	258
Figuur 6-137 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	258
Figuur 6-138 Reizigers bus scenario 'Fictief 2' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	259
Figuur 6-139 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	259
Figuur 6-140 Reizigers trein scenario 'Fictief 2' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	260
Figuur 6-141 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	260
Figuur 6-142 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 3' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	262
Figuur 6-143 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 3' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	262
Figuur 6-144 Verschilplot intensiteiten scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	263
Figuur 6-145 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 3' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	263
Figuur 6-146 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 3' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	264
Figuur 6-147 Verschilplot intensiteiten scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	264
Figuur 6-148 Busreizigers scenario 'Fictief 3' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	273
Figuur 6-149 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	273
Figuur 6-150 Treinreizigers scenario 'Fictief 3' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	274
Figuur 6-151 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	274
Figuur 6-152 Reizigers bus scenario 'Fictief 3' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	275

Figuur 6-153 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	275
Figuur 6-154 Reizigers trein scenario 'Fictief 3' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	276
Figuur 6-155 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	276
Figuur 6-156 Netwerkbelasting 'Stopplaatsen' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	280
Figuur 6-157 Verzadiging netwerk 'Stopplaatsen' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	280
Figuur 6-158 Verschilplot intensiteiten 'Stopplaatsen' t.o.v. 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	281
Figuur 6-159 Netwerkbelasting 'Stopplaatsen' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	281
Figuur 6-160 Verzadiging netwerk 'Stopplaatsen' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	282
Figuur 6-161 Verschilplot intensiteiten 'Stopplaatsen' t.o.v. 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	282
Figuur 6-162 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 1' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	284
Figuur 6-163 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 1' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	284
Figuur 6-164 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 1' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	285
Figuur 6-165 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 1' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	285
Figuur 6-166 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 1' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	286
Figuur 6-167 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 1' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	286
Figuur 6-168 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 2' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	292
Figuur 6-169 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 2' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	293
Figuur 6-170 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 2' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	293
Figuur 6-171 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 2' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	294
Figuur 6-172 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 2' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	294
Figuur 6-173 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 2' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	295
Figuur 6-174 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 3' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	302

Figuur 6-175 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 3' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	303
Figuur 6-176 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 3' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	303
Figuur 6-177 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 3' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	304
Figuur 6-178 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 3' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1).....	304
Figuur 6-179 Verschilplot intensiteiten scenario 'Voetbal 3' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	305
Figuur 6-180 Inrichtingsvoorstel Vuntcomplex (Bron: Leuven.be)	311
Figuur 6-181 Netwerkbelasting 'Vuntcomplex' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	313
Figuur 6-182 Verzadiging netwerk 'Vuntcomplex' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	313
Figuur 6-183 Verschilplot intensiteiten 'Vuntcomplex' t.o.v. 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	314
Figuur 6-184 Netwerkbelasting 'Vuntcomplex' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	314
Figuur 6-185 Verzadiging netwerk 'Vuntcomplex' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	315
Figuur 6-186 Verschilplot intensiteiten 'Vuntcomplex' t.o.v. 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)	315
Figuur 6-187 Voorstel herinrichting N26 t.h.v. Herent (Bron: Streefbeeldstudie N26)	346

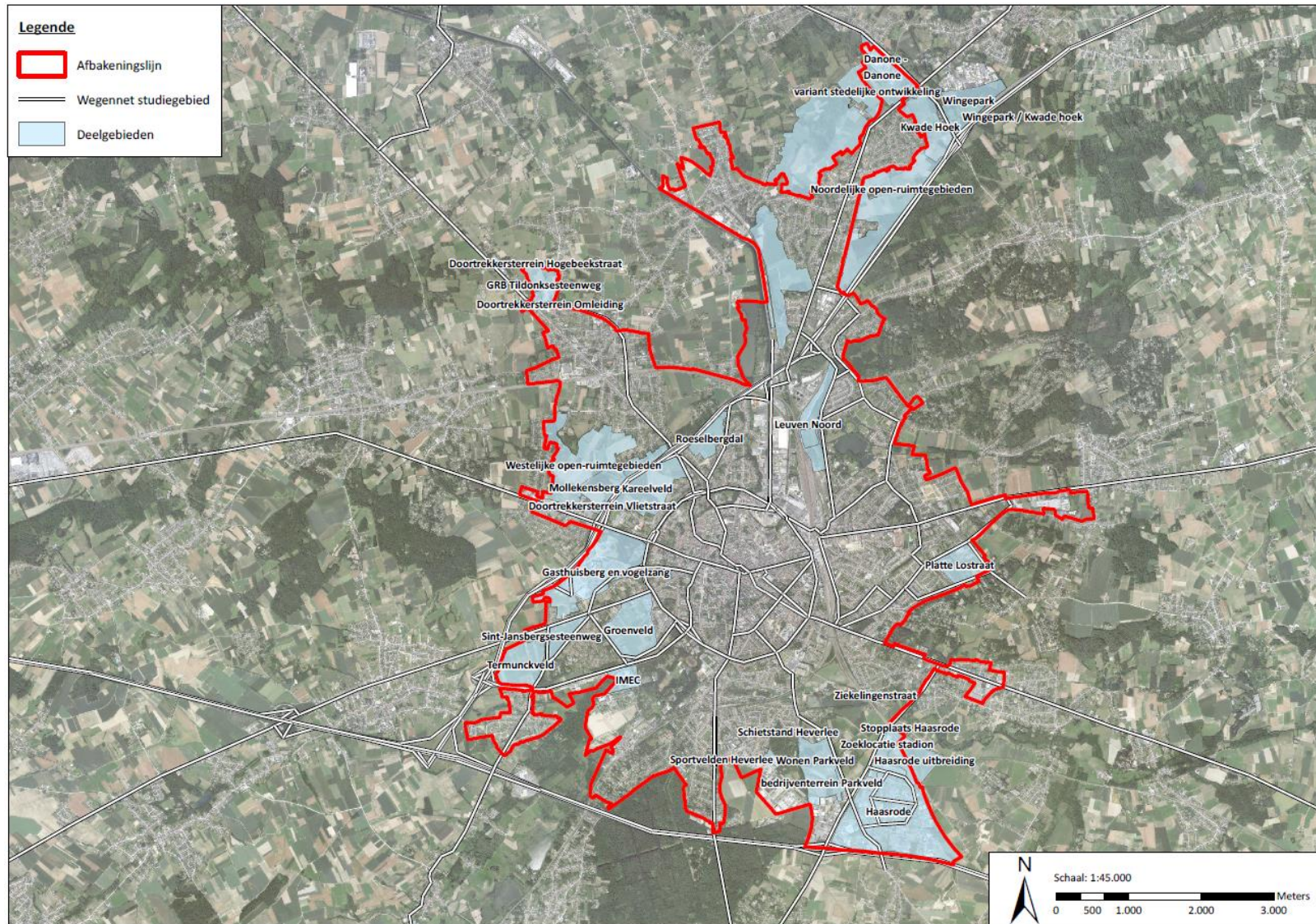
DEEL 1 DEFINITIEF-MER

6 Mens – mobiliteit: bestaande toestand, effectbeoordeling en aanbevelingen/maatregelen

6.1 Afbakening studiegebied

De afbakening van het studiegebied gebeurt in functie van de te verwachten mobiliteitseffecten van het plan. Het studiegebied omvat minstens alle bovenlokale wegen in de omgeving van Leuven. Tevens zullen de lokale ontsluitingswegen en de ontsluitende kruispunten van de verschillende deelgebieden deel uitmaken van het studiegebied. In principe komt het studiegebied overeen met het gebied binnen de afbakeningslijn, verruimd met het hoofdwegennet (E40, E314) en de belangrijkste invalswegen (N26 (Leuven-Mechelen), de N2 (Leuven-Brussel-Diest), N3 (Leuven-Tienen), N19 (Leuven-Aarschot) en de N25 (Meerdaalboslaan) in de omgeving ervan.

Onderstaande figuur geeft de afbakening van het studiegebied weer voor de discipline mobiliteit. Dit komt overeen met de belangrijkste wegen in relatie tot de verschillende deelgebieden die deel uitmaken van het plan-MER.



Figuur 6-1 Studiegebied mens-mobiliteit

6.2 Juridische en beleidsmatige context

Voor de uitwerking van de discipline mobiliteit zijn vooral volgende beleidsdocumenten van belang voor het plan-MER.

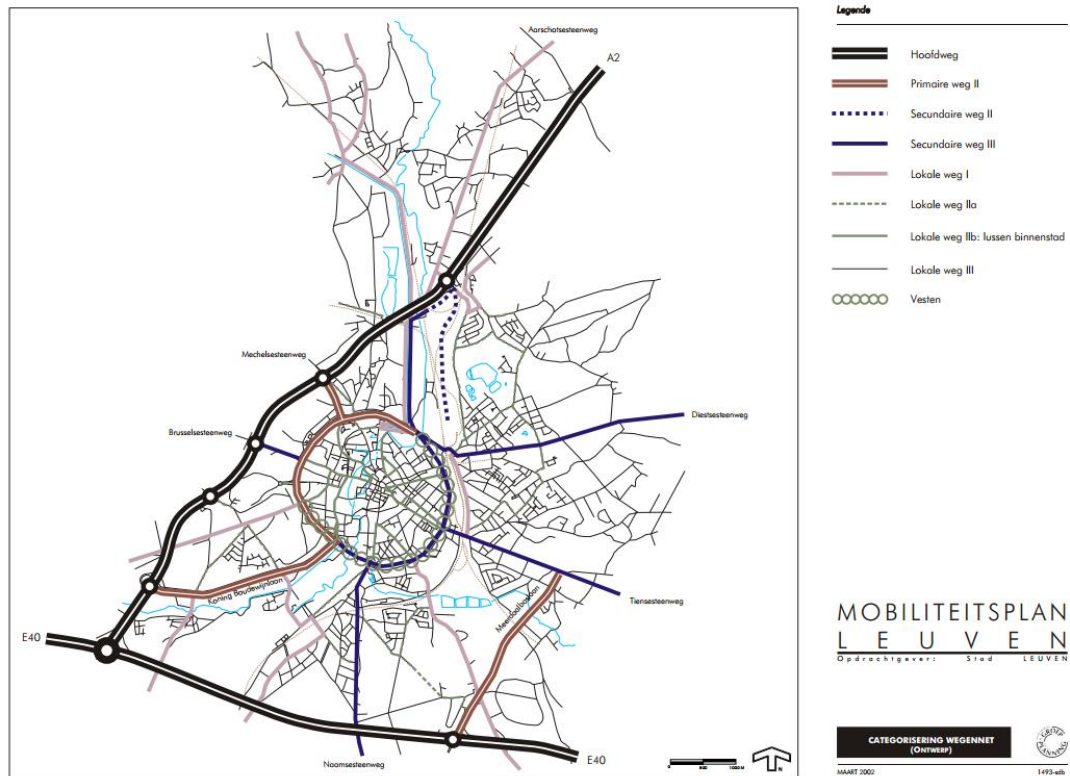
- De ruimtelijke structuurplannen op de verschillende beleidsniveaus (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en Gemeentelijke Structuurplannen van de betrokken steden en gemeenten) en daarbinnen meer bepaald het richtinggevend en bindend gedeelte met betrekking tot de gewenste verkeers- en vervoersstructuur;
- Gemeentelijke mobiliteitsplannen van de betrokken gemeentes;
- Provinciale functionele en recreatieve fietsroutes.

6.2.1 Wegencategorisering

Bij de wegcategorisering wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. De hoofdwegen en primaire wegen werden geselecteerd in het RSV, de secundaire wegen in het PRS en de lokale wegen in het GRS.

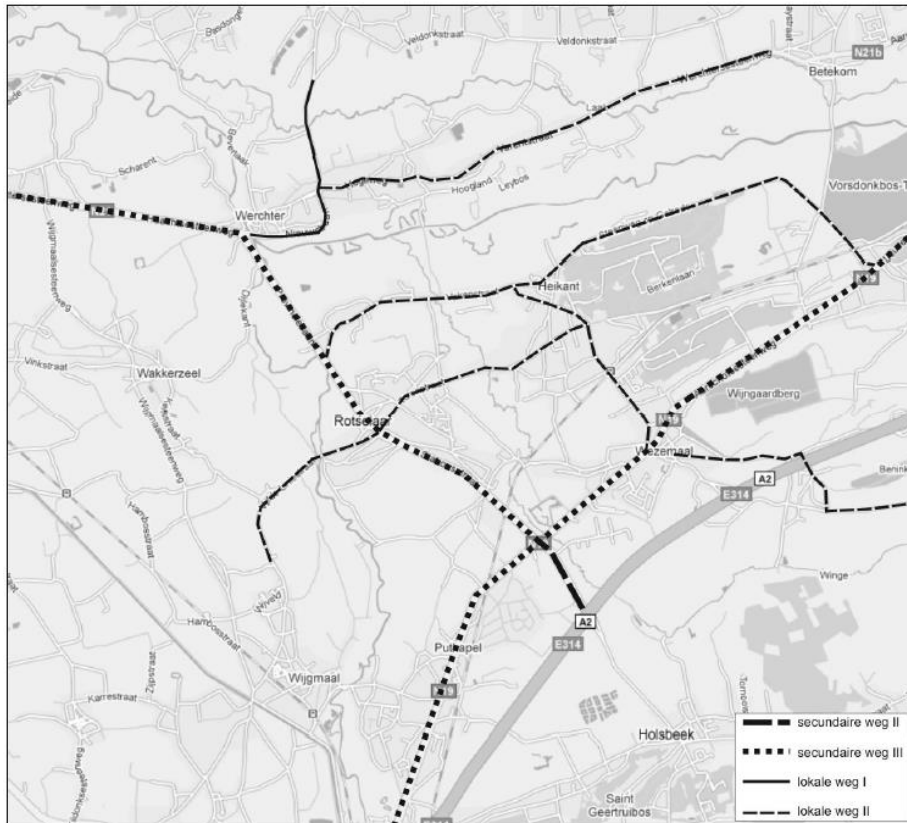
- Het Vlaams gewest selecteert:
 - Hoofdweg:
 - E40/A3(Brussel-Leuven)
 - E314/A2 (Leuven-Maasmechelen)
 - Primaire weg type II:
 - de Boudewijnlaan
 - de Meerdaalboslaan
 - de Nieuwe Mechelsesteenweg (tussen E314 en ring)
 - de R23, van de Boudewijnlaan via de Mechelsepoort tot aan het Joanna-Marie Artoisplein
- De provincie Vlaams-Brabant selecteert:
 - Secundaire weg type I:
 - N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg vanaf E314 richting Mechelen
 - Secundaire weg type II¹:
 - Nieuwe invalsweg op het spoorwegplateau naar de stationsparking
 - De nieuwe, geplande aansluiting tussen de Aarschotsesteenweg en het Vuntcomplex
 - N229 Steenweg op Holsbeek tussen de E314 en de N19
 - Secundaire weg type III:
 - Aarschotsesteenweg, tussen Vuntcomplex en ring
 - Diestsesteenweg
 - Tiensesteenweg
 - Naamsesteenweg
 - Brusselsesteenweg
 - de vesten, van Tervuursepoort via Parkpoort tot aan S. Artoisplein (indien Tervuursevest en Diestsevest niet langer als primaire weg weerhouden worden)
 - N19 Aarschotsesteenweg
 - N229 Stationsstraat
- Op gemeentelijk niveau beslissen de gemeentes voor de selectie van de verschillende lokale wegen. Hierbij word verwezen naar onderstaande figuren.

¹ Suggesties binnen het mobiliteitsplan d.d. 2002

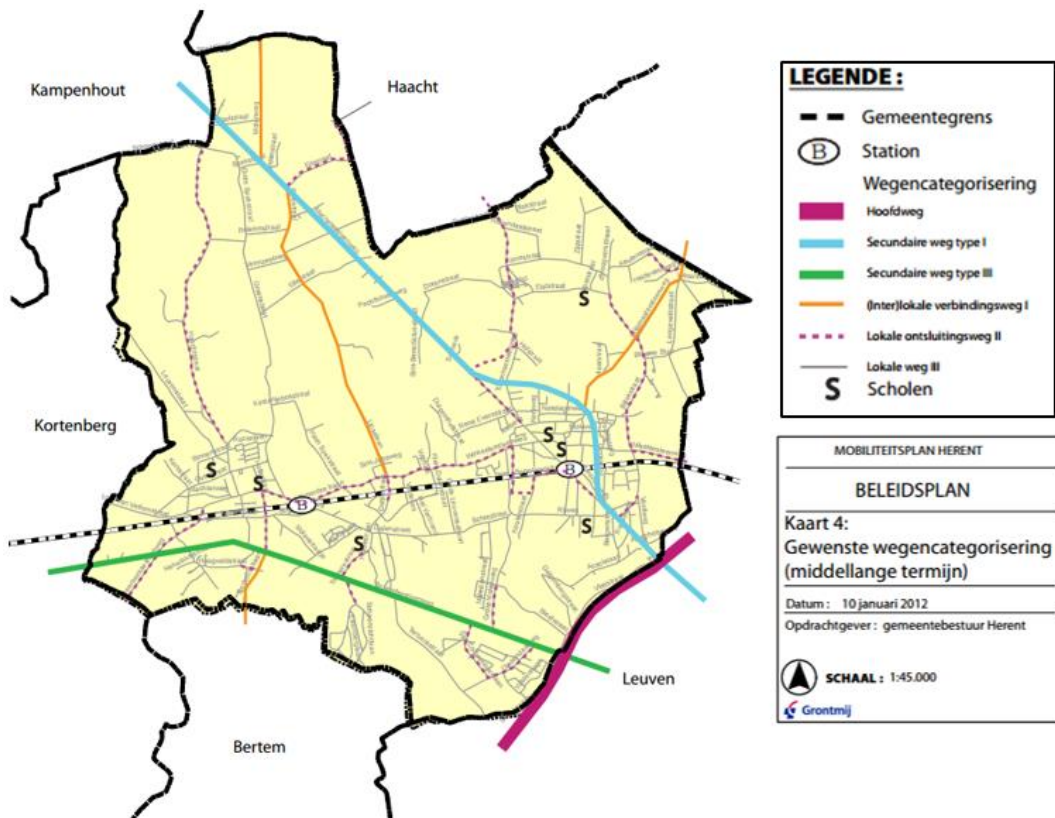


Figuur 6-2 Wegencategorisering Stad Leuven (Bron: Mobiliteitsplan Leuven, 2002)²

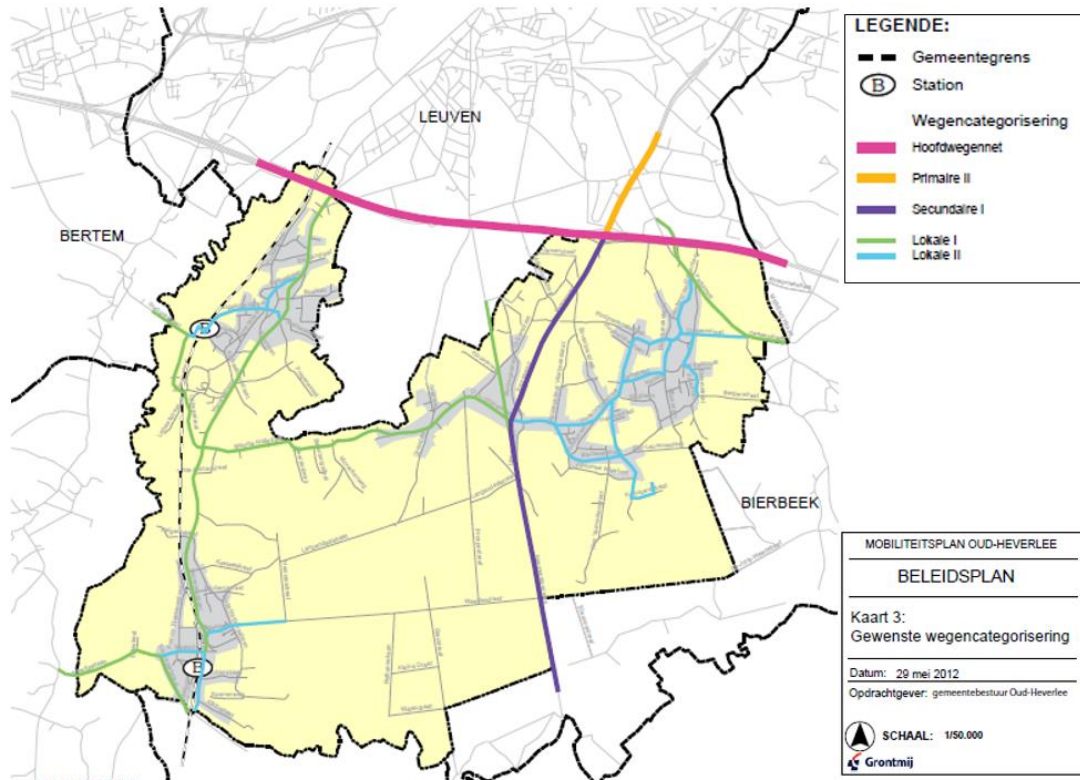
² In het mobiliteitsplan van de stad Leuven wordt voorgesteld om de wegcategorie van de N19 Aarschotsesteenweg te verlagen naar een lokale weg type I. Binnen het RSP Vlaams-Brabant is deze aanpassing echter (nog) niet doorgevoerd.



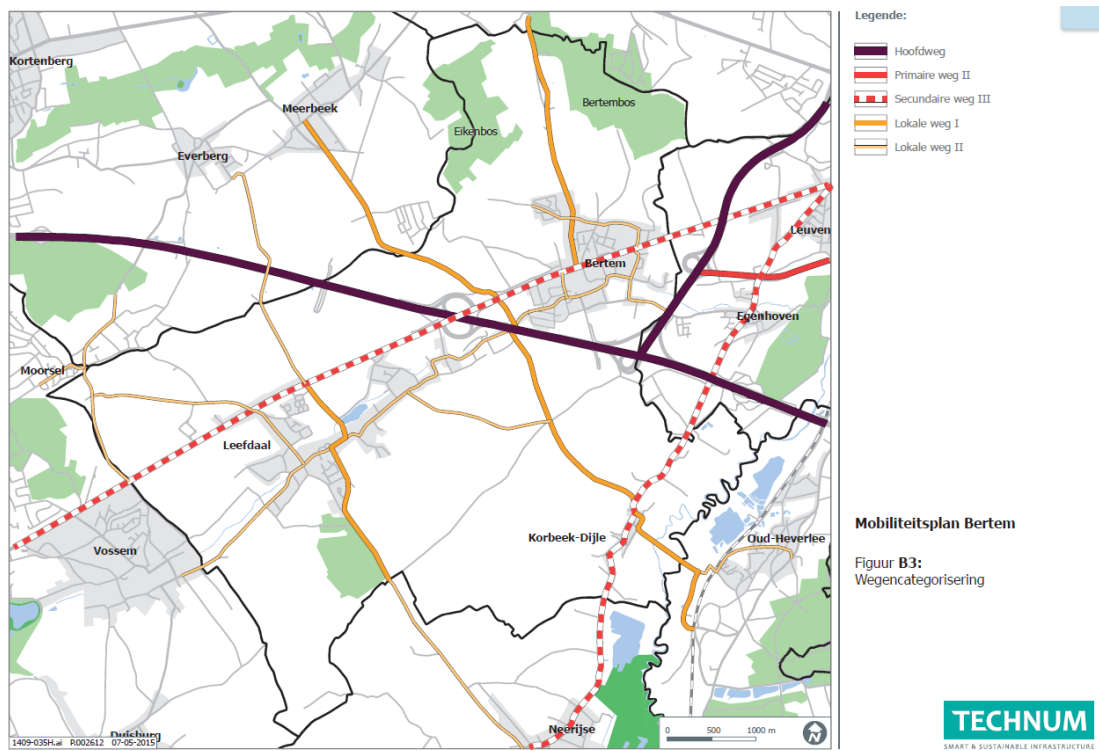
Figuur 6-3 Wegencategorisering Gemeente Rotselaar (Bron: Mobiliteitsplan Rotselaar, 2011)



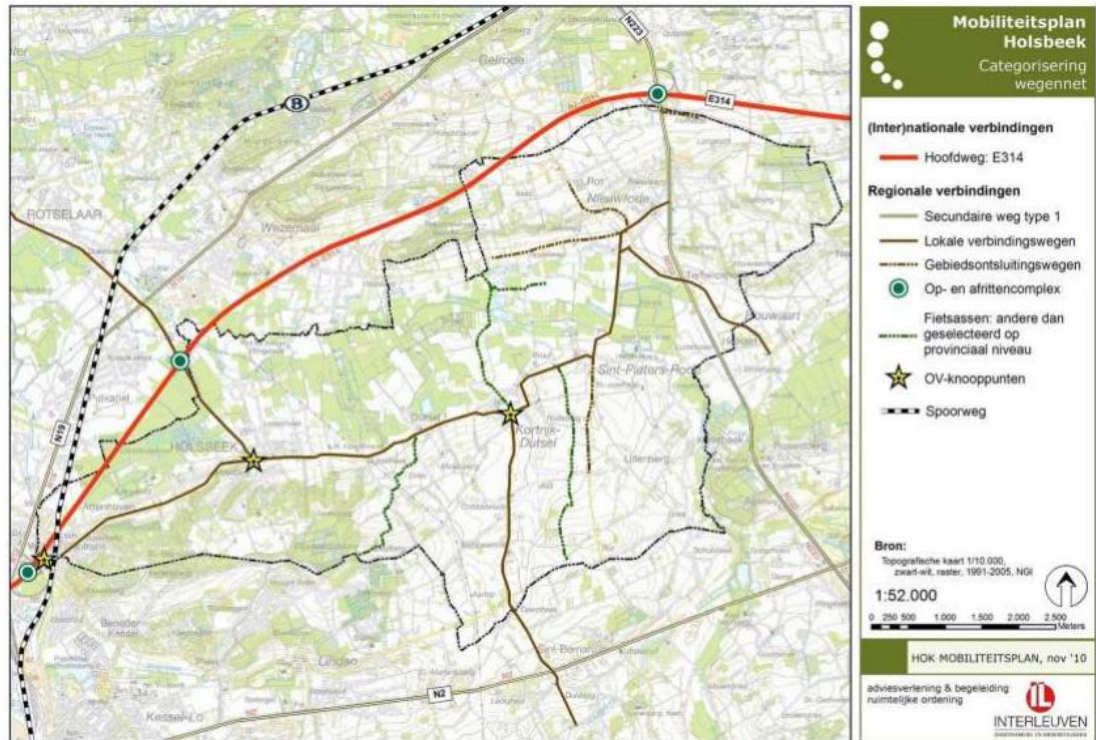
Figuur 6-4 Wegencategorisering Gemeente Herent (Bron: Mobiliteitsplan Herent, 2012)



Figuur 6-5 Wegencategorisering Gemeente Oud-Heverlee (Bron: Mobiliteitsplan Oud-Heverlee, 2012)



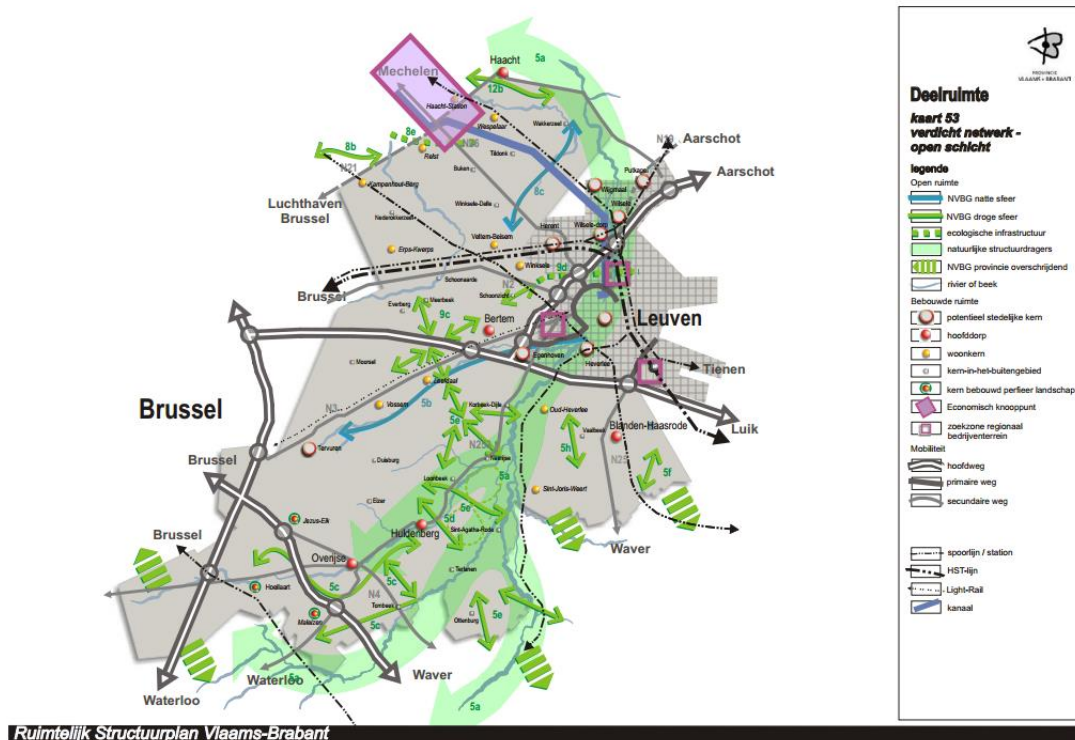
Figuur 6-6 Wegencategorisering Gemeente Bertem (Bron: Mobiliteitsplan Bertem, 2015)



Figuur 6-7 Wegencategorisering Gemeente Holsbeek (Bron: Mobiliteitsplan Holsbeek, 2011)



Figuur 6-8 Wegencategorisering Gemeente Bierbeek (Bron: Mobiliteitsplan Bierbeek, 2010)

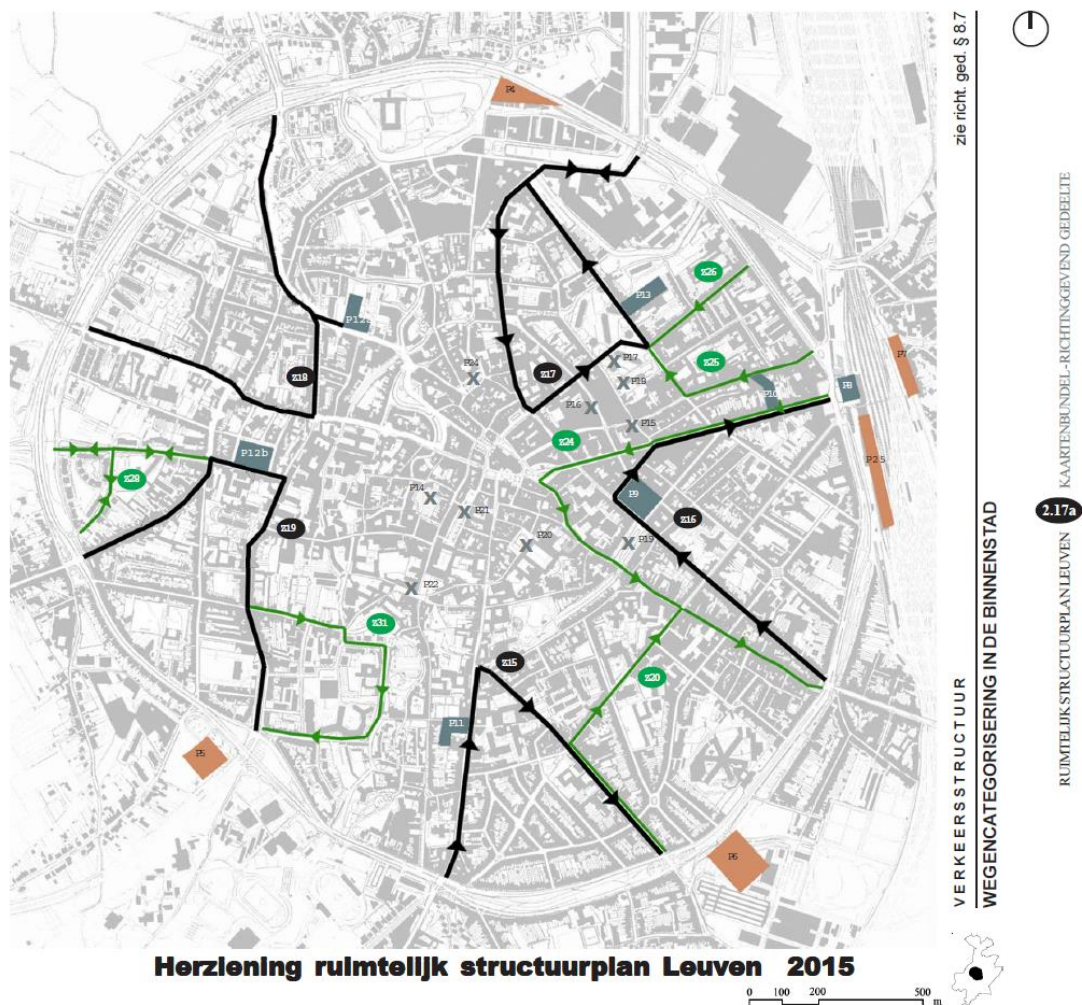


Figuur 6-9 Verdicht netwerk omgeving Leuven (Bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant, 2004 en addendum 2012)

In het Ruimtelijk Structuurplan van Leuven³ wordt een hiërarchisch wegennet vooropgesteld waarbij doorgaand autoverkeer maximaal uit de woonkernen wordt geweerd, om de leefbaarheid en woonkwaliteit te beschermen. Tegelijk wil Leuven zijn binnenstad bereikbaar houden, ook voor auto's, om de functies van de binnenstad levensvatbaar te houden. Dat wil echter niet zeggen dat voor elke functie in de binnenstad voor de deur kan worden gereden en geparkeerd.

De toegankelijkheid van de binnenstad voor autoverkeer wordt daarom volgens het structuurplan Leuven georganiseerd via verkeersslussen. Het autoverkeer wordt gebundeld op de Ring, waarna de stad wordt binnengereden langs een van de primaire verkeersslussen die het juiste stadsdeel bedient. Secundaire verkeersslussen takken hierop aan en bedienen wijken die niet rechtstreeks via een primaire verkeerslus worden ontsloten. Het doorgaand autoverkeer wordt geweerd uit de middeleeuwse stadskern, waar het voetgangersgebied kan worden uitgebreid.

³ Gedeeltelijk herzien Structuurplan werd definitief vastgesteld op de gemeenteraad d.d. 21-03-2016 en goedgekeurd door de deputatie d.d. 26/05/2016.



Figuur 6-10 Verkeersstructuur binnenstad Leuven (Bron: Ruimtelijk Structuurplan Leuven, 2016)

6.3 Methodologie

6.3.1 Methodiek beschrijving referentiesituatie

6.3.1.1 Huidige situatie

De huidige bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden wordt in beeld gebracht en dit voor alle vervoersmodi. Per deelgebied worden de volgende aspecten beschreven:

- Situering binnen de bestaande wegenstructuur en wegenhiërarchie;
- Overzicht van reeds geplande voorzieningen;
- Multimodale bereikbaarheid:

- Personenvervoer:

De bereikbaarheid van het deelgebied voor personenvervoer wordt in beeld gebracht volgens het STOP-principe. Hierbij wordt eerst de bereikbaarheid bekeken voor de zachte weggebruikers (Stappers en Trappers), vervolgens naar het Openbaar vervoer, en tot slot de bereikbaarheid voor Personenwagens:

- De bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden voor langzaam verkeer wordt beschreven op basis van hun positionering binnen het bovenlokale en lokale functionele fietsroutenet.

- Het huidige aanbod van het openbaar vervoer wordt op basis van de bediening (netplannen en uurregelingen van de Lijn en de NMBS) aan de haltes op loopafstand in beeld gebracht.
- De bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer wordt geschetst op basis van de positionering van de deelgebieden binnen de wegencategorisering.
- Goederenvervoer:
De bereikbaarheid van het deelgebied voor goederenvervoer wordt voor de verschillende modi in beeld gebracht:
 - De bereikbaarheid via vrachtwagens
 - De bereikbaarheid via goederenspoor
 - De bereikbaarheid via bevaarbare waterwegen
- Om de verkeersveiligheid in de omgeving van het deelgebied in beeld te brengen wordt elk deelgebied gepositioneerd ten aanzien van de gevaarlijke wegen en kruispunten volgens het provinciaal ongevallen-GIS (GIS Vlaams-Brabant).

Hierbij worden ook de belangrijkste knelpunten, kwaliteiten en potenties in de actuele verkeersstructuur weergegeven; dit biedt in latere fase zicht op de problemen die kunnen toenemen door ontwikkeling van deelgebieden binnen het deelgebied, alsook de actuele problemen die gelijktijdig zouden kunnen opgelost worden met de ontsluiting van het gebied. Op die wijze wordt reeds een rechtstreekse link gelegd met de algemene bereikbaarheids- en leefbaarheidssituatie van de omgeving. Dit geldt voor zowel het auto- en vrachtverkeer, als het fiets- en voetgangersverkeer en het openbaar vervoer.

Verkeersintensiteiten en verzadigingsgraad (auto- en vrachtverkeer) op het wegennet worden in beeld gebracht op basis van het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant (versie 3.6.1) met 2009 als basisjaar.

De stad Leuven is in samenwerking met De Lijn bezig met de opmaak van een multimodaal verkeersmodel voor zowel de stad Leuven, als voor de buurgemeenten Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek, Oud-Heverlee, Bertem en Herent.. De resultaten van dit model waren bij de opmaak van het plan-MER nog niet beschikbaar en konden bijgevolg niet gebruikt worden.

6.3.1.2 Referentiesituatie

De effectbeoordeling zal niet gebeuren ten aanzien van de bestaande situatie, maar ten aanzien van de 'referentiesituatie 2020', een aangepast BAU 2020-scenario van het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1. Het betreft een toekomstige situatie waarin rekening gehouden wordt met de algemene autonome groei van het verkeer (t.g.v. o.a.. bevolkings- en tewerkstellingsevolutie) plus de reeds 'besliste' specifieke ruimtelijke ontwikkelingen en (verkeerskundige) netwerk-aanpassingen tegen die periode (die los staan van het voorgenomen plan).

Onderstaand wordt daarom eerst een samenvatting gegeven van de opbouw van het BAU 2020-scenario uit het Provinciaal Verkeersmodel Provincie Vlaams-Brabant, daarna wordt opgelijst hoe het scenario 'Referentie 2020' is opgebouwd.

Provinciaal Verkeersmodel Provincie Vlaams-Brabant versie 3.6.1⁴

Het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1 beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen. Het vrachtverkeer over de weg wordt in het provinciaal verkeersmodel ook opgenomen. Hiervoor worden de

⁴ Voor meer informatie omtrent de opbouw van dit model wordt verwezen naar: <http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/>

vrachtwagenmatrices die berekend worden in het strategisch vrachtmodel Vlaanderen bijkomend gekalibreerd.

Specifiek bevatten de Vlaamse strategische verkeersmodellen 4 bouwstenen:

- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor de basistoestand 2009 (SDG's en netwerken)
- inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde voor het toekomstscenario BAU 2020 (SDG's en netwerken)
- modelinstrumentarium (BASMAT en MM)
- parameters voor de verschillende deelmodellen

De inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde worden afgeleid van het ontwikkelde toekomstscenario "Business-as-Usual" (BAU 2020). In dit toekomstscenario wordt rekening gehouden met een aantal ontwikkelingen op demografisch, ruimtelijk en infrastructureel vlak. Dit toekomstscenario is opgesteld in de periode 2007-2009. Voor versie 3.6.1 van het pvm Vlaams-Brabant is het opgenomen aanbod openbaar vervoer nog verder afgestemd met De Lijn.

Aan de hand van de ruimtelijke en demografische groeiprognozes is een SDG-databank voor het toekomstjaar 2020 opgesteld.

Ten opzichte van de basistoestand 2009 worden de volgende infrastructuurmaatregelen ingevoerd, deze worden gedetailleerder besproken in de rapportage van de opbouw van het toekomstscenario BAU 2020. Hieronder is een overzicht gegeven van de maatregelen binnen het studiegebied van het PVM Vlaams-Brabant:

- | | |
|--|---|
| • Optimalisatie R0-Noord | • E314: herinrichting Vuntcomplex en ontsluiting Leuven-Noord |
| • Omvorming R0-Oost | • E40: complex Haasrode |
| • Aanpassing Complex Jezus-Eik E411 | • R6: doortrekking tot N15 (Mechelen) |
| • Vierde rijstrook op E40 tussen Brussel en Leuven | • N203/A8: omvorming tot snelweg |
| • E19: noordelijke ontsluiting luchthaven (Brucargo) | • R25: vervolledigen Ring Aarschot |
| • A12: optimalisatie tot snelweg | • N8: herinrichting tot 2x1 |
| • R22: streefbeeld | • N26: streefbeeld |

In het toekomstscenario BAU 2020 zijn aan de kant van het aanbod openbaar vervoer een aantal wijzigingen opgenomen. Voor de NMBS gaat het om de invoering van het GEN rond Brussel en een betere bediening van de Luchthaven met de zogenaamde "diabolo-treinen". Voor het GEN rond Brussel worden een aantal extra stopplaatsen voorzien (Simonis, West, Anderlecht, Arcaden, Mouterij, Machelen Kerklaan, Braine L'Alliance, Arenberg). Daarnaast kreeg het station Noorderkempen een aangepaste bediening. De volgende lijnen werden aldus ingevoerd:

- | | |
|---|---|
| • GEN-lijn R1: Arenberg - Zottegem | • GEN-lijn R4/R4': Mechelen – Geraardsbergen |
| • GEN-lijn R1': Denderleeuw - Geraardsbergen | • GEN-lijn R5/R5': Aalst - Bockstael |
| • GEN-lijn R2: Louvain-la-Neuve – Nijvel | • GEN-lijn R6: Dendermonde – 's Gravenbrakel |
| • GEN-lijn R2': Villers-la-Ville – Ottignies | • GEN-lijn R7: Halle – Vilvoorde |
| • GEN-lijn R3: Mechelen – Braine-l'Alliance | • GEN-lijn R8: Aalst – Waver / Louvain-la-Neuve |
| • NMBS-lijn IR-X: Kortrijk – Quiévrain (via Luchthaven) | • NMBS-lijn IC-E: Knokke / Blankenberge – Tongeren (via Luchthaven) |
| • NMBS-lijn IR-X: Gent-Sint-Pieters – Landen (via Luchthaven) | • NMBS-lijn IC-Y: Charleroi – Antwerpen-Centraal (via Luchthaven) |
| • NMBS-lijn IC-Z: Antwerpen – Namen (via Luchthaven) | • NMBS-lijn CE: Noorderkempen – Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid E313: complex Massenhoven |

Voor de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB gaat het om de volgende verbeteringen:

- De frequentie van metrolijn 1 wordt verhoogd
- De frequentie van metrolijn 5 wordt verhoogd
- Buslijn 13 wordt omgevormd tot tramlijn 9 (Simonis – Jette – Heizel) en de frequentie wordt verhoogd
- Buslijn 14 wordt beperkt tot Simonis door invoering van tramlijn 9
- Tramlijn 94 wordt verlengd naar Roodebeek. Lijn 42 wordt logischerwijze ingekort tot het traject Viaduct E40 – Roodebeek.
- Het traject van tramlijn 92 en 94 wordt gewijzigd vanaf halte Koning langs het station Brussel-Centraal naar halte Park en vice versa.
- Er wordt een nieuwe tramlijn 62 ingevoerd tussen het Rogierplein en het station Bordet

Wat De Lijn betreft, worden enkel de geplande uitbreidingen opgenomen waarvoor er reeds financiering voorzien is. Dit betekent dat de tramlijnen uit de Mobiliteitsvisie 2020 of het zogenaamde Brabantnet niet opgenomen worden. Concreet worden de volgende lijnen gewijzigd, het gaat hierbij om wijzigingen die in de periode 2009-2012 door De Lijn Vlaams-Brabant ingevoerd zijn:

- Verlenging buslijn 116 (Brussel – Ternat) naar Sint-Katherina-Lombeek - Essene
- Verlenging buslijn 127 (Ninove – Dilbeek) naar Brussel Weststation
- Verhoging van de frequentie van de buslijnen 141/142 (Brussel – Leerbeek)
- Verhoging van de frequentie van de buslijnen 170/171 (Brussel – Halle)
- Verhoging van de frequentie van de buslijn 230 (Brussel – Humbeek)
- Verhoging van de frequentie van de buslijnen 231/232 (Brussel – Grimbergen / Vilvoorde)
- Verhoging van de frequentie van de buslijn 355 (Brussel – Liedekerke)

Voor de overige bouwstenen en een volledig overzicht van alle wijzigingen (ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuraanpassingen) wordt verwezen naar de rapportage van de opbouw van het toekomstscenario BAU 2020. Hiervoor zijn een aantal rapporten opgemaakt die opgehaald kunnen worden via onderstaande linken:

- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_A.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_B.pdf
- http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Opbouw_Toekomstscenario_BAU_2020_pvm_versie361_Addendum_C.pdf

Validatie van de modelresultaten

De basisresultaten van de provinciale verkeersmodellen zijn in de loop van 2012 grondig gevalideerd. Hierbij zijn in eerste instantie een aantal meer generieke validatietesten gebeurd. Aanvullend is specifiek voor het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant nagegaan of het verkeersmodel logisch reageert op een aantal testdoorrekeningen waarbij kleine veranderingen aangebracht zijn aan het netwerk of de verplaatsingsmatrices. **De slotconclusie van dit validatieproces is dat het provinciaal verkeersmodel betrouwbare resultaten oplevert en gebruikt kan worden in strategische planningsprocessen en dus ook voor voorliggende plan-MER voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Leuven.**

De resultaten van dit validatieproces zijn gebundeld in een validatierapport dat opgehaald kan worden via de volgende link:

http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/ProvincialeVerkeersmodellen/Versie3.6/Validatierapport_Basisresultaten_pvm_versie361.pdf

Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6

De synthetische vrachtwagenmatrices die in versie 3.6.1 van het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant gebruikt worden, zijn afkomstig van het strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.6. Deze vrachtwagenmatrices worden vervolgens in MM bijkomend gekalibreerd.

De beschrijving van de vorige versie (versie 1.5) van dit strategisch vrachtmodel Vlaanderen is terug te vinden in de nota "Strategisch vrachtmodel Vlaanderen versie 1.5"⁵. Versie 1.6 is gelijkaardig opgebouwd, alleen zijn bepaalde vrachtgegevens en vrachtstromen verbeterd⁶. Hiervoor is gebruikgemaakt van de extra gegevens die door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) ter beschikking gesteld zijn:

- Detailgegevens verzameld in het kader van de opmaak van een eigen havenmodel.
- Herkomst-bestemmingsgegevens afkomstig van het HB-onderzoek dat voor het GHA uitgevoerd is in september 2011.

Het toekomstscenario BAU 2020 gaat voor het strategisch vrachtmodel Vlaanderen uit van dezelfde prognoses en detailontwikkelingen als het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant. Deze groeicijfers dateren echter van voor de economische crisis en ze vormen wellicht een overschatting voor het jaar 2020. Wel zijn in 2012 de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de haven van Antwerpen afgestemd met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA), zodat deze zo goed mogelijk aansluiten bij de geldende inzichten.

Verder is er voor het toekomstscenario BAU 2020 geen rekening gehouden met de recent ingevoerde kilometerheffing voor het vrachtverkeer⁷. Bij de opmaak van het model waren er echter nog geen details gekend over deze kilometerheffing, waardoor het niet mogelijk was om er rekening te houden bij de doorrekeningen.

Referentiesituatie 2020

Het scenario 'Referentie 2020' komt in grote mate overeen met het toekomstscenario BAU 2020 van het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1, maar werd op basis van het overleg met de verschillende betrokken actoren d.d. 27/10/2015 aangepast. Binnen dit overleg werd beslist om volgende aanpassingen door te voeren aan het BAU 2020-scenario om tot het scenario 'Referentie 2020' te komen:

Ruimtelijke projecten

Volgende wijzigingen worden doorgevoerd t.o.v. het BAU 2020-scenario:

1. Parkveld
 - De invulling van Parkveld maakt deel uit van het plan-MER.
 - Voor het project wordt momenteel in het model begroot op 230 gezinnen
 - **Project wordt verwijderd in de referentiesituatie**
2. UCLL Campus Proximus Leuven

5

http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/StrategischVrachtmodelVlaanderen/v1.5_Strategisch_vrachtmodel_Vlaanderen_v2.2.pdf

6

http://www.verkeerscentrum.be/extern/VlaamseVerkeersmodellen/StrategischVrachtmodelVlaanderen/Aanpassingen_vrachtmodel_versie1.6_tov_versie1.5.pdf

⁷ Bron: <http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/kilometerheffing-voor-vrachtwagens>

- **Het project wordt toegevoegd. De projectomvang bedraagt 4.000 bijkomende studenten en personeelsleden.**

3. RUP Hertogensite

- Dit project wordt momenteel niet opgenomen in het model.
- Volgens de plan-MER screening (d.d. 11 mei 2015 - Reisterra) bevat het volgende invulling:

FUNCTIE	OPPERVLAKTE (m ²)
Wonen	62.050
Woonzorg	11.096
Welzijnstoren UZ Leuven	11.508
Podiumkunstenzaal (1400 plaatsen)	7.661
Cultuur (museum)	1.040
Commercieel	3.816
Horeca	2.030
Kantoor	1.500
TOTAAL	100.701 m²
Vloer-terreinindex (V/T)	100.701/63.700 = 1,58

	Aantal wooneenheden
Diverse typologie wonen	564
Woonzorg	120
TOTAAL	684

- Volgens de MOBER (Mint) betekent dit volgende verkeersgeneratie:

	MOBER			
	Ochtend 1 uur		Avond 1 uur	
	Prod.	Attr.	Prod.	Attr.
Wonen	117	19	29	81
Woonzorg	10	4	7	7
Podiumkunstenzaal (<i>scenario 0</i>)	0	0	0	13
Commercieel	0	4	16	12
Horeca	0	0	11	12
Kantoor	0	18	19	0
Cultuur (museum)	0	2	6	6
Welzijnstoren	8	92	99	35
TOTAAL aantal verpl (heen of terug)/spitsuur	136	139	186	165
	275		351	

- **Het project wordt toegevoegd aan het model volgens bovenstaande projectomvang.**

4. Wetenschapspark Arenberg

- Momenteel zit in het model een toename van 258 tewerkstellingsplaatsen diensten en 64 tewerkstellingsplaatsen handel.
- Voor 2020 zou er een uitbreiding komen op de site van 45.000 m² BVO. Wat dus overeenkomt met 900 tewerkstellingsplaatsen diensten.
- **De projectomvang voor het Wetenschapspark wordt aangepast naar 900 tewerkstellingsplaatsen diensten.**

5. Wakkerzeelsestraat – Ursulinenstraat

- Momenteel zitten er 160 wooneenheden in het model
- Tegen 2020 zullen er slechts 50 wooneenheden gerealiseerd zijn.
- **De projectomvang wordt beperkt tot 50 bijkomende gezinnen in plaats van 160**

6. IMEC

- In het model werden initieel 400 tewerkstellingsplaatsen diensten voorzien
- In het MOBER (Grontmij, 2013) worden volgende gegevens opgenomen

- Bestaande toestand 2012:

2012	werknemers	bezoekers	totaal
aantal	1813	55	1868
aandeel auto	60%	90%	
werknemers per auto	1088	50	1137
autobezettingsgraad	1,15	1,1	
auto's	946	45	991
aandeel tijdens drukste spitsuur	50%	20%	
auto's tijdens drukste spitsuur	473	9	482

Tabel 3: Generatie personenwagens Imec in 2012

- Scenario 2016 – 200 bijkomende werknemers en 10 bezoekers
 - Ingebruikname IMEC 5
 - Ingebruikname parkeergebouw overzijde IMEC 1
 - Ingebruikname auditorium
 - Ingebruikname IMEC 450
 - Verplaatsing kinderdagverblijf
 - Ontsluiting IMEC 4 via Wetenschapspark – Steengroevelaan

2016	werknemers	bezoekers	totaal
aantal	2013	65	2078
aandeel auto	60%	90%	
werknemers per auto	1208	59	1266
autobezettingsgraad	1,15	1,1	
auto's	1050	53	1103
aandeel tijdens drukste spitsuur	50%	20%	
auto's tijdens drukste spitsuur	525	11	536

Tabel 5: Generatie personenwagens Imec in 2016

- Scenario 2020 – 400 bijkomende werknemers en 10 bezoekers:
 - Ingebruikname kantoorgebouw
 - Uitbreiding parkeergebouw overzijde IMEC 1

2020	werknemers	bezoekers	totaal
aantal	2413	75	2488
aandeel auto	60%	90%	
werknemers per auto	1448	68	1515
autobezettingsgraad	1,15	1,1	
auto's	1259	61	1320
aandeel tijdens drukste spitsuur	50%	20%	
auto's tijdens drukste spitsuur	629	12	642

Tabel 6: Generatie personenwagens Imec in 2020

- **De totale tewerkstellingsplaatsen diensten binnen de projectomvang van IMEC wordt opgetrokken tot 2.413.**

7. Site Stordeur

- Slechts beperkte extra tewerkstelling, aangezien het programma kantoren vervangen is door andere programma's
- **Toename van 15 tewerkstellingsplaatsen diensten voor de projectomvang van de site**

8. Vaartkom

- Binnen het plan-MER wordt volgende plausibel scenario opgenomen voor de invulling van de Vaartkom

Tabel 6-9 Programmaverdeling plausibel scenario

	Kantoor	# Woningen	Handel/Horeca	Recreatie
zone I	31.300	341	35.080	5.000
zone II	0	210	5.175	
zone III	0	310	0	
zone IV	5.300	80	1.550	12.300
zone V	16.500	910	15.199	
zone VI	0	0	0	
zone VII		185		
zone VIII		430		
	53.100	2.466	57.004	17.300

- **In het model wordt de projectomvang van de Vaartkom aangepast tot:**
 - **2.200 tewerkstellingsplaatsen diensten**
 - **2.466 gezinnen**

- **428 tewerkstellingsplaatsen handel (bestaand aantal blijft behouden)**

Openbaar vervoer:

Volgende wijzigingen⁸ worden doorgevoerd t.o.v. het BAU 2020-scenario:

- Toe te voegen nieuwe lijn
 - Lijn 433 (https://dienstregeling.delijn.be/pdf/Bra/Base/3433_0_20150901.pdf)
- Aanpassing bestaande lijnen:
 - 630 (trajectdeel Leuven station – Haasrode) naar een 7.5 min frequentie in de spits
 - 380 gaat niet meer door het centrum van Leuven maar via de singel tussen Leuven station en Gasthuisberg
 - 337 eveneens via ring
(https://dienstregeling.delijn.be/pdf/Bra/Base/3337_0_20141214.pdf)
 - 1 via Maria Theresiastraat en de Consciencestraat om van station naar Naamsestraat te gaan. Voor de rest huidig traject behouden
 - 395 rijdt via Gasthuisberg en van Waeyenbergblaas naar het centrum Leuven
 - 315 vanaf Tervuursepoort via de singels naar het station
 - 316 naar Tervuursepoort en via Tervuursestraat naar centrum
 - 317 via Gasthuisberg naar centrum
 - 410 via Gasthuisberg en singels naar station
 - 318 via Tervuursepoort en singels naar station
 - 7/8/9 niet meer via Maria-Theresiastraat maar langs de ring voor dat stuk
 - 371/372 wordt één lijn die om het uur stopt aan Linden kerk en om het uur na Linden kerk nog verder rijdt naar stenveld en Hoog linden (zie kaart)



- Toe te voegen HOV-lijn:
 - Diest – Leuven – Tervuren
 - Traject via de steenwegen en door het centrum van Leuven (station-Gasthuisberg) met eindpunten Diest station en Etterbeek.
 - Frequentie: 10' in de spits

Het project Regionet Leuven wordt niet als scenario doorgerekend in voorliggend plan-MER voor de afbakening van het Regionaal Stedelijk Gebied Leuven. Dit volgens de afspraak zoals gemaakt met de provincie Vlaams-Brabant.

Aanpassingen aan de weginfrastructuur

De volgende wijzigingen aan de weginfrastructuur zijn opgenomen in het scenario 'Referentie 2020' :

- Herinrichting kruispunt Boudewijnlaan (N264) en Celestijnenlaan
- Realisatie van de weefstroken langs de E314 tussen Leuven en Aarschot;

⁸ Modelgegevens omtrent openbaar vervoer werden aangeleverd door Inge Gysenbergh van De Lijn.

- Opheffing van het vrachtverbod ter hoogte van de ‘Duitse brug’, als onderdeel van de herinrichting van het Vuntcomplex. De realisatie van het Vuntcomplex zelf wordt niet opgenomen⁹.

De stad Leuven is momenteel (juni 2016) in samenwerking met De Lijn bezig met de opmaak van een multimodaal verkeersmodel voor zowel de stad Leuven, als voor de buurgemeenten Rotselaar, Holsbeek, Lubbeek, Bierbeek, Oud-Heverlee, Bertem en Herent. Binnen het model wordt zowel de vraag (de socio-demografische gegevens zoals bevolking, tewerkstelling, ...) als het aanbod (netwerken gemotoriseerd verkeer, OV-aanbod, fiets- en voetgangersnetwerken) tot in groot detail verfijnd en geactualiseerd.

Het verkeersmodel zet verder nog in op correcte modellering van het parkeergebeuren in het centrum, een verbeterde fietsmodellering, een gedifferentieerde stedelijke OV-bediening,

Aangezien het model nog in opmaak en er nog geen resultaten beschikbaar zijn, kan er binnen het plan-MER geen rekening gehouden worden met deze resultaten.

Tevens dient vermeld te worden dat het Verkeersmodel zoals gebruikt in deze studie geen rekening houdt met de fietssnelwegen.

6.3.2 Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

Voor de uitwerking van discipline mens-mobiliteit wordt een getrapte benadering gevolgd.

Voor een plan-MER is het van belang inzicht te hebben in de mobiliteitseffecten van de verschillende planonderdelen, en welke de invloed is van een grotere of kleinere oppervlakte of dichtheid voor een bepaalde functie.

Daarom wordt in **eerste orde** een indicatie gegeven van de individuele **impact per deelgebied**. Per deelplan wordt een raming gemaakt van de te verwachten verkeersgeneratie. Conform het Richtlijnenboek MER Mens-Mobiliteit wordt de verkeersgeneratie zelf niet beoordeeld, wel de effecten ervan.

Vervolgens wordt het **cumulatieve effect van alle deelgebieden samen** in beeld gebracht.

Op niveau van een afbakenings-GRUP zijn qua verkeer de aspecten multimodale bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid van belang. De aspecten doorstroming en verkeersveiligheid kunnen op planniveau enkel op hoofdlijnen (verkeersbelasting t.o.v. wegcapaciteit) en/of kwalitatief geëvalueerd worden.

Gelet het abstractieniveau van het GRUP blijft de bespreking van andere mobiliteitsaspecten zoals de impact op verkeersleefbaarheid, openbaar vervoer en langzaam verkeer beperkt tot een kwalitatieve bespreking van de ruimtelijke positionering van de deelgebieden ten aanzien van OV-net (dekkingsgraad basismobiliteit), bovenlokaal functioneel fietsroutenet en aan/afwezigheid van woonconcentraties op de ontsluitingsroutes naar het hogere wegennet.

Omwille van het abstractieniveau van zowel GRUP als Provinciaal Verkeersmodel heeft het geen zin om een parkeerbalans op te maken en/of parkeernormen te definiëren, noch detailberekening van kruispunten of de inrichting van individuele wegen. Dit vergt te veel nog niet gekende detailinformatie om op planniveau kwantitatief en/of in detail te kunnen onderzoeken.

⁹ De realisatie van de infrastructuurknoop ‘Het Vuntcomplex’ wordt in een apart ontwikkelingsscenario besproken.

6.3.2.1 Effectgroepen en effectbeoordeling

Multimodale bereikbaarheid

Per deelgebied wordt aangegeven in welke mate er ten gevolge van het plan wijziging te verwachten zijn inzake de bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer, (vracht)auto en (waar relevant) spoor of water.

Beoordeling gebeurt op kwalitatieve basis. Deelaspecten die in de beoordeling meespelen zijn o.a.:

- Functioneren fietsvoorzieningen
 - o mate waarin bestaande fietsroutes aangetast worden, dan wel opportuniteiten ontstaan om het fietsnetwerk te verbeteren;
- functioneren openbaar vervoer
 - o mate waarin bestaande openbaar vervoernet voldoende dekking geeft en nieuwe openbaar vervoerknoppen bijdragen tot multimodale bereikbaarheid;
- functioneren autoverkeer
 - o mate waarin toekomstige ontsluiting voor (vracht)autoverkeer overeenstemt met de principes van de wegencategorisering.
- functioneren spoor- en waterweg
 - o mate waarin deelplannen gelegen aan spoor- of waterweg gebruikspotenties van deze modi inhouden;

Voor de alternatieve treinstopplaatsen wordt eerst nagegaan of ze effectief een oplossing bieden voor een vastgesteld mobiliteitsprobleem en of ze vanuit technisch en operationeel oogpunt haalbaar zijn. De mobiliteitseffecten van het plan worden met andere woorden eerst zonder stopplaatsen becijferd; Indien uit deze analyse blijkt dat er zich mobiliteitsproblemen zullen voordoen, en de voorgesteld stopplaats blijkt voor de NMBS een valabel alternatief, zal ook het effect van de realisatie van de treinstopplaats ingeschat worden.

Doorstroming

Voor de meeste wegen, met uitzondering van snelwegen, zijn de kruispunten maatgevend. Omwille van het schaalniveau waarop gewerkt wordt, is het echter onmogelijk om op kruispuntniveau te beoordelen. Vandaar dat bij de beoordeling van de doorstroming binnen voorliggend plan-MER, de verzadigingsgraad van de wegvakken als uitgangspunt gebruikt wordt.

De verzadigingsgraad (I/C-ratio) is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit. Deze wegcapaciteit wordt bepaald door het aantal rijvakken, de frequentie en inrichting van kruispunten en erftoegangen en de voorrangs- en lichtenregeling aan de kruispunten. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wegvakcapaciteiten die gehanteerd zullen worden.

Tabel 6-1: Wegvakcapaciteiten

Wegencategorie	pae/rijstrook	
	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
Hoofdweg*	n.v.t.	2.000
Primaire weg type I	1.200	1.800
Primaire weg type II	1.200	1.800
Secundaire weg type I	1.200	n.v.t.
Secundaire weg type II	1.200	n.v.t.
Secundaire weg type III	1.200	n.v.t.
Lokale weg type I	1.000	n.v.t.
Lokale weg type II	1.000	n.v.t.
Lokale weg type III	800	n.v.t.

* Voor een weefstrook wordt er uitgegaan van een capaciteit van 50% van een volwaardige rijstrook

Overeenkomstig het Richtlijnenboek MER 'Mens-Mobiliteit' wordt voor de beoordeling volgend significantiekader gehanteerd. Het kader houdt tegelijkertijd rekening met de verwachte evolutie t.o.v. de bestaande toestand en met de absolute score in de geplande toestand. Om van verbetering of verslechtering te spreken moet er wel een significant verschil zijn (verzadigingsgraad minstens +/- 5%).

Tabel 6-2: Significantiekader verzadigingsgraad wegnnet en kruispunten

Verzadigings- graad toekomstige situatie	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %- punt	10 à 20 %- punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %- punt	10 à 20 %- punt	20 à 50 %- punt	> 50 %- punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten

Een verzadigingsgraad van <80% komt overeen met een vlotte doorstroming, 80-90% met lichte filevorming, 90-100% met ernstige filevorming en >100% met oververzadiging.

Omdat in de eerste plaats het effect van het plan wordt beoordeeld, weegt de verwachte evolutie zwaarder door dan de absolute verzadigingsgraad.

Bovenstaand significantiekader verschilt t.o.v. het significantiekader zoals opgenomen in de kennisgeving. Zoals opgenomen in de richtlijnen dient er bij de effectbeoordeling namelijk gebruik gemaakt te worden van het Richtlijnenboek Mobiliteit versie 2015.

Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid

De beoordeling van de effecten inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gebeurt kwalitatief op basis van de positionering en verwachte verkeerstoename op omliggende woonstraten en ten aanzien van gekende gevaarlijke punten conform het provinciaal ongevallen-GIS. (expert judgement).

6.3.2.2 Inzet provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant

De effectbeoordeling zal in grote mate steunen op resultaten die bekomen zullen worden uit doorrekeningen met het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant (versie 3.6.1).

Onder andere voor de berekening van de verwachte verkeersgeneratie wordt beroep gedaan op het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant van de Vlaamse overheid, tenminste wanneer de te verwachten verkeerspieken ten gevolge van de deelplannen samenvallen met de huidige ochtend en avondspits. Indien dit niet het geval is, vb. wanneer de hoogste piek van het projectgebonden verkeer zich in het weekend situeert, baseren wij ons op kencijfers uit de literatuur, alsook vanuit andere vergelijkbare projectsites.

Het provinciaal verkeersmodel berekent ook de modal splitkeuze aan de hand van de vergelijking van de verplaatsingstijd (berekend als kostprijs) tussen de verschillende vervoersmodi, rekening houdend met het openbaarvervoer-aanbod.

Daarna wordt de berekende verkeersgeneratie in het verkeersmodel verdeeld over de verschillende herkomstzones. Dit laat toe om bij een bepaald ontsluitingsscenario aan te geven welke verkeersbelasting op een bepaald wegvak terecht komt, evenals welke de preferentiële ontsluitingsrichtingen voor het openbaar vervoer zijn. Bij deze stap wordt ineens ook een beeld gevormd van de (toekomstige) verkeersbelasting.

Hierbij dient vermeld te worden dat het provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant een strategisch verkeersmodel op macroniveau is. Dergelijke verkeersmodellen worden gebruikt om effecten van strategische beleidsbeslissingen op lange termijn op een groot gebied (provincie of gewest) na te gaan. Op deze schaal wordt er niet naar individuele auto's gekeken, maar meer naar verschuivingen in patronen. Binnen dit type van verkeersmodellen wordt dan ook het mobiliteitsgedrag en effecten geëvalueerd voor relaties op een ruimere schaal. Het provinciaal verkeersmodel richt zich dan ook voornamelijk op de strategische verkeersassen, zoals autosnelwegen en de belangrijkste N-wegen. Dat neemt niet weg dat er binnen het netwerk van het verkeersmodel ook verschillende lokale wegen zijn opgenomen als aanvoer naar het hogere wegennet.

Aangezien de kalibratie van het verkeersmodel gebeurt aan de hand van verkeerstellingen op de autosnelwegen en de belangrijkste N-wegen kunnen er vanuit het verkeersmodel enkel gepaste uitspraken gedaan worden omtrent de effecten op het wegennet op Vlaams niveau en kan gesteld worden dat uit de resultaten van het verkeersmodel de effecten op individueel wegvakniveau voor het onderliggende wegennet minder goed geëvalueerd worden.

6.3.2.3 Cumulatieve effecten

Met het provinciaal multimodaal model is het mogelijk om de cumulatieve effecten van de verschillende deelgebieden op vlak van mobiliteit na te gaan.

Scenario's cumulatieve effecten

Om de cumulatieve effecten van de realisatie van de verschillende deelgebieden te bespreken zullen volgende scenario's worden doorgerekend.

1. Scenario 'Basis': scenario 'Referentie 2020' + ruimtelijke projecten
2. Scenario 'Fictief 1': scenario 'Referentie 2020' + ruimtelijke projecten
3. Scenario 'Fictief 2': scenario 'Referentie 2020' + ruimtelijke projecten
4. Scenario 'Fictief 3': scenario 'Referentie 2020' + ruimtelijke projecten
5. Scenario 'Basis + Stopplaatsen': scenario 'Basis' + treinstopplaatsen Haasrode en Rotselaar
6. Scenario 'Voetbal 1': scenario 'Referentie 2020' + voetbalstadion 20.000 zitplaatsen in Haasrode
7. Scenario 'Voetbal 2': scenario 'Referentie 2020' + voetbalstadion 8.000 zitplaatsen in Leuven-Noord
8. Scenario 'Voetbal 3': scenario 'Referentie 2020' + voetbalstadion 20.000 zitplaatsen in Leuven-Noord
9. Scenario 'Vuntcomplex': scenario 'Basis' + realisatie Vuntcomplex

Het basisscenario omvat de voorstellen van het onderzoek zoals tevens gevoerd in het vorig plan-MER 2012. Het voorgenomen basisplan – de te onderzoeken locaties en functies - verwijst grotendeels naar de contouren en elementen vanuit het voorontwerp-GRUP 2013. Het basisscenario is toegelicht in §2.3 De fictieve scenario's zijn zo opgebouwd dat de alternatieve invullingen van een bepaald deelgebied of de deelgebieden, die als alternatief gelden voor een in het basisscenario opgenomen deelgebied, niet samen in één scenario worden doorgerekend. Er wordt voor deze scenario's uitgegaan van de term 'fictieve scenario's' aangezien deze scenario's niet op zichzelf staan. De naamgeving is echter puur modelmatig van belang, aangezien het geen realistisch scenario is maar wel een logische opdeling van de alternatieven voor de verschillende deelgebieden. Binnen deze

scenario's zitten dan ook louter de programmavarianten van één bepaald deelgebied opgenomen en de deelgebieden die als alternatief dienen voor een ander deelgebied.

Belangrijk hierbij is te stellen dat het niet de ambitie is om één van bovenstaande scenario's 1 op 1 te vertalen naar het GRUP. Ze zijn echter zo opgesteld dat ze een algemeen inzicht geven op de effecten.

Voor het scenario 'Stopplaatsen' worden naast de twee stopplaatsen ook de ruimtelijke projecten uit het basisscenario meegenomen. Dit met uitzondering van deelgebied Haasrode en Danone. Voor deze deelgebieden werd de invulling van de deelgebieden afgestemd op de aanwezigheid van een stopplaats. Voor de scenario's 'Voetbal 1', 'Voetbal 2' en 'Voetbal 3' werd enkel uitgegaan van de realisatie van een voetbalstadion op de desbetreffende locatie. Tot slot werd voor het scenario 'Vuntcomplex' uitgegaan van het basisscenario inclusief de realisatie van het Vuntcomplex.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorgestelde programma's van de verschillende deelgebieden die in de verschillende scenario's aanwezig zijn.

Tabel 6-3: Overzicht programma ontwikkelingsscenario's

Ruimtelijke projecten	Scenario						
	Basis	Fictief 1	Fictief 2	Fictief 3			
1 - Roeselbergdal	SLA 1	7 ha. wonen					
2 - Platte Lostraat	SLA 2	5,36 ha wonen					
3 - Groenveld	SLA 3	27,4 ha wonen					
4 - Sint-Jansbergsessesteenweg	SLA 4	10,5 ha wonen					
5 - Parkveld	SLA 5	210 woningen, 300 m ² handel, 18 ha GRB en 0,1 ha dagrecreatie					
6 - Haasrode	SLA 6	20 ha GRB	SLA 1	19 ha GRB en 1 ha kantoor		SLA 1	17.500 m ² kantoren
7 - Leuven-Noord	SLA 7	22,3 ha wetenschapspark	SLA 2	22,3 ha GRB	SLA 1	17,3 ha Wetenschapspark	
8 - Termunckveld	SLA 8	31 ha wetenschapspark					
9 - Danone	SLA 9	13 ha uitbreiding GRB	SLA 3	7,5 ha GRB	SLA 2	2,5 ha GRB, 5000m ² handel en 5000 m ² wonen	
10 - Tildonksesteenweg	SLA 10	5,3 ha GRB	SLA 4	6,3 ha GRB			
11 - Wingepark			SLA 5	26 ha GRB	SLA 3	9 ha GRB	SLA 2
12 - Kwade Hoek							SLA 2
13 - Kareelveld			SLA 6	42,5 ha Headquarterzone			47,5 ha GRB
14 - Mollekensberg					SLA 4	24 ha Headquarterzone	
15 - Gasthuisbergen en Vogelzangstraat	SLA 11	verdichting activiteiten 12.000 bijkomende werknemers + 11ha wetenschapspark en/of openbaar nut					
16 - Voetbalstadion Haasrode							
17 - Voetbalstadion Leuven-Noord							
Infrastructuurprojecten							

Ruimtelijke projecten	Scenario				
	Stopplaatsen	Voetbal 1	Voetbal 2	Voetbal 3	Vuntcomplex
1 - Roeselbergdal	7 ha. wonen				7 ha. wonen
2 - Platte Lostraat	5,36 ha wonen				5,36 ha wonen
3 - Groenveld	27,4 ha wonen				27,4 ha wonen
4 - Sint-Jansbergsesteenweg	10,5 ha wonen				10,5 ha wonen
5 - Parkveld	210 woningen, 300 m ² handel, 18 ha GRB en 0,1 ha dagrecreatie				210 woningen, 300 m ² handel, 18 ha GRB en 0,1 ha dagrecreatie
6 - Haasrode	19 ha GRB en 1 ha kantoor				20 ha GRB
7 - Leuven-Noord	22,3 ha wetenschapspark				22,3 ha wetenschapspark
8 - Termunckveld	31 ha wetenschapspark				31 ha wetenschapspark
9 - Danone	2,5 ha GRB, 5000m ² handel en 5000 m ² wonen				13 ha uitbreiding GRB
10 - Tildonksesteenweg	5,3 ha GRB				5,3 ha GRB
11 - Wingepark					
12 - Kwade Hoek					
13 - Kareelveld					
14 - Mollekensberg					
15 - Gasthuisberg en Vogelzangstraat	verdichting activiteiten 12.000 bijkomende werknemers + 11ha wetenschapspark en/of openbaar nut				verdichting activiteiten 12.000 bijkomende werknemers + 11ha wetenschapspark en/of openbaar nut
16 - Voetbalstadion Haasrode		20.000 zitplaatsen			
17 - Voetbalstadion Leuven-Noord			8.000 zitplaatsen	20.000 zitplaatsen	
Infrastructuurprojecten					Realisatie Vuntcomplex

Binnen de verschillende scenario's zijn de verschillende doortrekkersterreinen niet opgenomen aangezien de verkeersimpact van de 15 staanplaatsen voor alle drie de locaties verwaarloosbaar is. Ook de deelgebieden 'Sportvelden Heverlee' en 'Schietstand Heverlee' werden niet opgenomen in deze scenario's omdat dit bestaande situatie betreft waar de bestemming van wijzigt (bestaand sportveld openstellen voor het publiek en verruimen programma binnen dagrecreatie).

Onderstaand wordt op basis van de kencijfers, zoals opgenomen in §6.3.3, een overzicht gegeven van de verkeersgeneratie per deelgebied en de cumulatieve verkeersgeneratie van het volledige scenario.

Basisscenario

Onderstaande tabel geeft op basis van bovenstaand programma en de kencijfers voor de verkeersgeneratie uit §6.3.3 de verkeersgeneratie weer van elk deelgebied apart voor zowel het ochtendspitsuur (8u00 – 9u00) als het avondspitsuur (17u00 – 18u00).

Tabel 6-4: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Basis'

Verkeersgeneratie projecten Basisscenario	OSP				ASP			
	Auto	OV	LV	ZV	Auto	OV	LV	ZV
Roeselbergdal	98	21	0	0	135	19	0	0
Platte Lostraat	81	17	0	0	116	18	0	0
Groenveld	332	72	0	0	488	72	0	0
Sint-Jansbergsesteenweg	128	32	0	0	186	36	0	0
Parkveld	559	140	0	0	615	146	0	0
Haasrode	502	126	52	36	488	122	52	36
Leuven-Noord	558	145	0	0	534	148	0	0
Termunckveld	592	138	0	0	547	160	0	0
Danone	326	82	33	23	317	79	33	23
Tildonksesteenweg	133	33	13	9	129	32	13	9
Gasthuisberg en Vogelzangstraat	2.338	686	0	0	2.174	733	0	0
Totaal	5.647	1.492	98	68	5.729	1.565	98	68

Scenario 'Fictief 1'

Onderstaande tabel geeft op basis van bovenstaand programma en de kencijfers voor de verkeersgeneratie uit §6.3.3.1 de verkeersgeneratie weer van elk deelgebied apart voor zowel het ochtendspitsuur (8u00 – 9u00) als het avondspitsuur (17u00 – 18u00).

Tabel 6-5: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 1'

Verkeersgeneratie projecten scenario 'Fictief 1'	OSP				ASP			
	Auto	OV	LV	ZV	Auto	OV	LV	ZV
Haasrode	586	146	48	34	570	142	48	34
Leuven-Noord	559	140	57	40	544	136	57	40
Danone	188	47	19	13	183	46	19	13
Tildonksesteenweg	158	40	16	11	154	38	16	11
Wingepark	652	163	67	46	634	159	67	46
Kareelveld	4.478	974	0	0	4.219	1.050	0	0
Totaal	6.621	1.510	207	144	6.304	1.571	207	144

Scenario 'Fictief 2'

Onderstaande tabel geeft op basis van bovenstaand programma en de kencijfers voor de verkeersgeneratie uit §6.3.3.1 de verkeersgeneratie weer van elk deelgebied apart voor zowel het ochtendspitsuur (8u00 – 9u00) als het avondspitsuur (17u00 – 18u00).

Tabel 6-6: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 2'

Verkeersgeneratie projecten scenario 'Fictief 2'	OSP				ASP			
	Auto	OV	LV	ZV	Auto	OV	LV	ZV
Leuven-Noord	433	113	0	0	414	115	0	0
Danone	121	20	6	4	357	39	6	4
Wingepark	226	57	38	23	220	55	38	23
Mollekensberg	2.542	698	0	0	2.404	745	0	0
Totaal	3.322	888	44	27	3.395	954	44	27

Scenario 'Fictief 3'

Onderstaande tabel geeft op basis van bovenstaand programma en de kencijfers voor de verkeersgeneratie uit §6.3.3.1 de verkeersgeneratie weer van elk deelgebied apart voor zowel het ochtendspitsuur (8u00 – 9u00) als het avondspitsuur (17u00 – 18u00).

Tabel 6-7: Verwachte verkeersgeneratie scenario 'Fictief 3'

Verkeersgeneratie projecten scenario 'Fictief 3'	OSP				ASP			
	Auto	OV	LV	ZV	Auto	OV	LV	ZV
Haasrode	193	45	0	0	186	45	0	0
Wingepark	38	9	3	2	37	9	3	2
Kwade Hoek	1.191	298	123	85	1.159	290	123	85
Totaal	1.422	352	126	87	1.382	344	126	87

Scenario 'Stopplaatsen'

Het scenario 'Basis + Stopplaatsen' is qua invulling van de ruimtelijke projecten quasi identiek aan het scenario 'Basis', behalve voor de projecten Haasrode en Danone. In het scenario 'Basis + Stopplaatsen' worden bovendien 2 extra treinstopplaatsen voorzien, in Haasrode en in Rotselaar. Voor het station in Haasrode voorziet De Lijn tevens een extra tangentiële lijn voor de verbinding met Arenberg en de campus Gasthuisberg die wordt opgenomen in het netwerk. Het station in Rotselaar wordt opgenomen ter vervanging van het station Wezemaal.

Onderstaande tabel geeft op basis van bovenstaand programma en de kencijfers voor de verkeersgeneratie uit §6.3.3.1 de verkeersgeneratie weer van elk deelgebied apart voor zowel het ochtendspitsuur (8u00 – 9u00) als het avondspitsuur (17u00 – 18u00).

Tabel 6-8: Verwachte verkeersgeneratie scenario ‘Stopplaatsen’

Verkeersgeneratie projecten scenario ‘Stopplaatsen’	OSP				ASP			
	Auto	OV	LV	ZV	Auto	OV	LV	ZV
Roeselbergdal	98	21	0	0	135	19	0	0
Platte Lostraat	81	17	0	0	116	18	0	0
Groenveld	332	72	0	0	488	72	0	0
Sint-Jansbergssteenweg	128	32	0	0	186	36	0	0
Parkveld	559	140	0	0	615	146	0	0
Haasrode	586	146	48	34	570	142	48	34
Leuven-Noord	558	145	0	0	534	148	0	0
Termunckveld	592	138	0	0	547	160	0	0
Danone	121	20	6	4	357	39	6	4
Tildonksesteenweg	133	33	13	9	129	32	13	9
Gasthuisberg en Vogelzangstraat	2.338	686	0	0	2.174	733	0	0
Totaal	5.526	1.450	67	47	5.851	1.545	67	47

Scenario ‘Voetbal 1’

Scenario ‘Voetbal 1’ bouwt verder op het ‘Referentie 2020’ en voegt er een voetbalstadion van 20.000 zitplaatsen op het deelgebied Haasrode aan toe. Onderstaande tabel geeft de verwachte verkeersgeneratie mee op basis van de kencijfers uit §6.3.3.1.

Tabel 6-9: Verwachte verkeersgeneratie voetbalstadion 20.000 plaatsen

Type supporter	Aantal bezoekers	Bestuurders	Passagiers	OV	Fiets/Te voet	Autocars
Thuis supporters	16.000	4.741	8.059	1.200	2.000	
Uitsupporters	3.000					60
VIP's	1.000	500	500			
Totaal	20.000	5.241	8.559	1.200	2.000	60

Scenario ‘Voetbal 2’

Scenario ‘Voetbal 2’ bouwt verder op het Basisscenario en voegt er een voetbalstadion van 8.000 zitplaatsen op het deelgebied Leuven-Noord aan toe. Onderstaande tabel geeft de verwachte verkeersgeneratie mee op basis van de kencijfers uit §6.3.3.1.

Tabel 6-10: Verwachte verkeersgeneratie voetbalstadion 8.000 plaatsen

Type supporter	Aantal bezoekers	Bestuurders	Passagiers	OV	Fiets/Te voet	Autocars
Thuis supporters	6.400	1.896	3.224	480	800	
Uitsupporters	1.200					24
VIP's	400	200	200			
Totaal	8.000	2.096	3.424	480	800	24

Scenario ‘Voetbal 3’

Scenario ‘Voetbal 3’ bouwt verder op het scenario Basisscenario en voegt er een voetbalstadion van 20.000 zitplaatsen op het deelgebied Leuven-Noord aan toe. Voor de verkeersgeneratie wordt verwezen naar Tabel 6-9.

Scenario ‘Vuntcomplex’

De ruimtelijke projecten en de verkeersgeneratie van het scenario ‘Vuntcomplex’ komen overeen met het scenario ‘Basis’. Dit scenario onderscheidt zich van het scenario ‘Basis’ door een aanpassing aan de weginfrastructuur, zo wordt in het scenario ‘Vuntcomplex’ namelijk de herinrichting van de infrastructuurknoop ‘het Vuntcomplex’ opgenomen.

6.3.3 Kencijfers

6.3.3.1 Verkeersgeneratie

Om een correcte inschatting te maken van de verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden worden onderstaande kencijfers gebruikt. Het gebruik van de kencijfers werd tevens besproken op het vooroverleg met de verschillende actoren d.d. 27/10/2015 . De berekening van de modal split is afhankelijk van locatie tot locatie en gebeurt binnen het verkeersmodel zelf.

Onderstaande kencijfers werden door de verschillende actoren goedgekeurd en zullen dan ook gebruikt worden in voorliggend plan-MER.

Stedelijk wonen

Voor het stedelijk wonen wordt de te verwachten verkeersgeneratie tijdens de ochtend- en avondspits bepaald op basis van de totale oppervlakte, de woondichtheid en de gemiddelde gezinsgrootte. De gebruikte cijfers voor het berekenen van de toekomstige bewonersaantallen per woongebied worden in onderstaande tabel weergegeven:

Tabel 6-11: Kencijfers stedelijk wonen

Deelgemeente Leuven	Aantal woningen per ha	Gem. gezinsgrootte ¹⁰	GAVPPPD ¹¹
Wijmaal	25	2,57	2,1
Korbeek-Lo	25	2,46	2,1
Wilsede	25	2,46	2,1
Heverlee	25	2,08	2,1
Leuven	25	1,69	2,1
Kessel-Lo	25	2,32	2,1
Rotselaar	25	2,53	2,1

Regionale bedrijvigheid

Voor de regionale bedrijvigheid wordt er een opsplitsing gemaakt in drie types van bedrijvigheid:

- Wetenschapspark¹²:
Een Wetenschapspark Park is een op onroerend goed gebaseerde inrichting die:
 - zich bevindt in de nabijheid van één of meerdere hogere educatieve instituties of centra voor geavanceerd onderzoek en ontwikkeling én een operationele link heeft met deze instituties;
 - ontworpen is om de oprichting en de groei van op kennis gebaseerde ondernemingen te bevorderen;
 - door actieve tussenkomst de overdracht van technologie vergemakkelijkt van de universitaire instellingen naar ondernemingen en organisaties die in of rond het park gevestigd zijn.

De belangrijkste doelstellingen van Wetenschapspark zijn het onderzoek, de ontwikkeling en het ontwerp en het produceren van nieuwe producten om in de handel te brengen. De

¹⁰ Bron: bevolkingsdichtheid per deelgemeente (<http://www.leuven.be/bestuur/leuven-in-cijfers/bevolking/bevolkingsdichtheid/>)

¹¹ GAVPPPD: Gemiddeld Aantal Verplaatsingen Per Persoon Per Dag

¹² Bron: 'Analyse van het management op Belgische wetenschapsparken', Masterproef Stijn Carton (2013-2014)

activiteiten die worden uitgevoerd door de bedrijven in Wetenschapsparken eindigen vaak in de ontwerpfase van het prototype, terwijl de productie elders plaatsvindt.

- GRB – Gemengd regionaal bedrijventerrein¹³:
Het bedrijventerrein is bestemd voor regionale bedrijven met de volgende hoofdactiviteiten:
 - productie, opslag, bewerking en verwerking van goederen;
 - productie van energie
 - onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten.
- Headquarterzone – Kantoren¹⁴:
Een headquarterzone is een bedrijventerrein dat zich richt op het samenbrengen van specifieke diensten van grotere, vooral internationaal gerichte ondernemingen, organisaties en instellingen. Deze diensten betreffen prestaties die betrekking hebben op de centrale leiding van deze ondernemingen zoals strategische planning en coördinatie, research en development, financiële operaties, marketing en verkoop, telecommunicatie, informatisering en dergelijke meer. Een headquarterzone kan eveneens opvangmogelijkheden bieden voor callcenters, bedrijven die gespecialiseerd zijn in internationaal gerichte telecommunicatiediensten. Een dergelijk bedrijventerrein biedt een antwoord op de stijgende behoefte van veel grote organisaties om dergelijke activiteiten in één bepaalde plaats te centraliseren teneinde het geheel beter te kunnen coördineren en te organiseren.

Voor de drie typologieën van regionale bedrijvigheid zit er een verschil in de tewerkstellingscijfers. Om die reden wordt er voor elk van de drie types bedrijvigheid een passend kencijfer voor de tewerkstelling voorgesteld:

- Voor de tewerkstelling voor een **Wetenschapspark** wordt, zoals voorgesteld door de stad Leuven, het kencijfer 140 werknemers per hectare gehanteerd. Voor de inschatting van de totale werkgelegenheid dient de oppervlakte van het volledige deelgebied in rekening gebracht worden.

Dit kencijfer is opgebouwd op basis van de tewerkstellingsgraad van de campus Arenberg II, die een vergelijkbare invulling kent. De huidige tewerkstellingsgraad op deze campus bedraagt momenteel ca. 92 werknemers per hectare, maar er wordt aangegeven dat een verdichting zeker nog mogelijk is.

- Het kencijfer **GRB** is afkomstig uit CROW publicatie 256, Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden
 - 170 personenauto's en 44 vrachtwagens per werkdagemaal
 - Verdeling 41% lichte vracht <7,5 ton en 59% zware vracht >7,5 ton
 - Gemiddeld aantal verplaatsingen per arbeidsplaats per werkdagemaal
 - Personenauto: 3,6
 - Vrachtauto: 0,9
 - Gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per hectare: 48
- Voor **headquarters** wordt er uitgegaan van 5,3 werknemers per 100 m² bvo. Op basis van de door MOW aangeleverde kencijfers¹⁵.

Voor de inschatting van de totale werkgelegenheid van een deelgebied wordt de volledige oppervlakte van het toebedeelde programma in rekening gebracht.

¹³ Bron: RWO Vlaanderen – Typevoorschriften Bedrijventerrein

¹⁴ Streekplatform van het arrondissement Brugge vzw, "Streekvisie", Brugge, april 2000

¹⁵ Bron: Buck Consultants International België/Nederland, 2008; EBM 2003)

Specifieke stedelijke voorzieningen

Voor **Gasthuisberg** wordt uitgegaan van een uitbreiding naar 40.000 bezoekers van de campus (personeel, dokters, studenten, patiënten, bezoekers, ...)

Voor het **voetbalstadion** worden de cijfers zoals opgenomen in het plan-MER PRUP Regenboogstadion Waregem¹⁶ naar voor geschoven. Qua afkomst zijn beide clubs (OHL en Zulte-Waregem) met elkaar vergelijkbaar. De meeste supporters van beide clubs zijn afkomstig van de nabije omgeving rond het stadion. In vergelijking met grotere Belgische clubs (Anderlecht, Club Brugge, Standard, AA Gent, ..) beschikken zij vrijwel niet over supportersclubs in andere provincies die via autocar naar het stadion komen.

Volgende kencijfers worden naar voor geschoven:

- Verdeling type supporters:
 - 80% thuissupporters
 - 15% Uitsupporters
 - 5% VIP's
- Modal Split
 - Thuissupporters:
 - 80% auto
 - Bezettingsgraad: 2,7 personen per auto
 - 12,5% te voet of met de fiets
 - 7,5% openbaar vervoer
 - Uitsupporters
 - 100% autocar
 - Bezettingsgraad: 50 personen per autocar
 - VIP's:
 - 100% auto
 - Bezettingsgraad: 2 personen per auto
- Ritgeneratie
 - Aankomst 1(1u30 voor wedstrijd): 10%
 - Aankomst 2(1u15 voor wedstrijd): 45%
 - Aankomst 3 (45m voor wedstrijd): 45%
 - Vertrek 1(1^e uur na wedstrijd): 60%
 - Vertrek 2 (2^e uur na wedstrijd): 35%
 - Vertrek 3 (na 2^e uur na wedstrijd): 5%

Voor het **doortrekkersterrein** wordt uitgegaan van het maximaal aantal standplaatsen.

Recreatie

Voor de deelgebieden Schietstand Heverlee en Sportveld Hertogstraat wordt er geen bijkomende verkeersgeneratie verwacht tijdens de ochtend- en avondspits. Het gaat hier in beide gevallen over een wijziging van louter militaire recreatie naar burger recreatie. Verwacht wordt dat er slechts een verwaarloosbaar verkeers-, verkeersleefbaarheid- en verkeersveiligheidseffect zal optreden.

Modal Split

De aannames omtrent de modal split zijn voor elk deelgebied afhankelijk van verschillende factoren die voornamelijk te maken hebben met de bereikbaarheid van de verschillende vervoersmodi. Het Provinciaal Verkeersmodel doet voor elk deelgebied een aanname omtrent de modal split op basis van bereikbaarheidsparameters. Zo zal bijvoorbeeld een deelgebied in de omgeving van een

¹⁶ Bron: https://www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/Leefomgeving/ruimtelijke_ordering/documents/mer/eindrapport%20mer%20regenboogstadion%20waregem.pdf

treinstation procentueel minder autogebruik kennen dan een deelgebied langs een autosnelweg, waarbij er geen goede ontsluiting is via OV.

6.3.3.2 Wegvak- en knooppuntcapaciteiten

In de kennisgeving werd een voorstel gedaan omtrent de theoretische capaciteit voor de verschillende types van wegen binnen het studiegebied. In de loop van het onderzoek werden deze capaciteiten, in samenspraak met de verschillende adviesinstanties, bijgesteld.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de theoretische capaciteit per type wegvak die wordt gebruikt bij de beoordeling van de afwikkeling van de verschillende wegvakken. Binnen deze tabel wordt er naast een onderscheid in wegcategorisering ook een onderscheid gemaakt in gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingen op deze wegvakken.

Tabel 6-12: Theoretische capaciteit wegvakken

Wegencategorie	pae/rijstrook	
	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
Hoofdweg*	n.v.t.	2.000
Primaire weg type I	1.200	1.800
Primaire weg type II	1.200	1.800
Secundaire weg type I	1.200	n.v.t.
Secundaire weg type II	1.200	n.v.t.
Secundaire weg type III	1.200	n.v.t.
Lokale weg type I	1.000	n.v.t.
Lokale weg type II	1.000	n.v.t.
Lokale weg type III	800	n.v.t.

* Voor een weefstrook wordt er uitgegaan van een bijkomende capaciteit van 50% van een normale rijstrook

De analyse van de afwikkeling geeft een indicatie van mogelijke capaciteitsproblemen op de kruispunten of wegvakken. Er kan uitgegaan worden van volgende onderverdeling:

- Verzadigingsgraad <80%: geen afwikkelingsproblemen
- Verzadigingsgraad tussen 80% en 90%: lichte wachtrijvorming
- Verzadigingsgraad tussen 90% en 100%: matige wachtrijvorming met een kritische afwikkelingscapaciteit tot gevolg.
- Verzadigingsgraad >100%: ernstige wachtrijvorming met ernstige capaciteitsproblemen tot gevolg.

6.3.3.3 Capaciteit Lijnbussen

Om een inschatting te maken van het effect van de toename van het aantal OV-reizigers zal er gebruik gemaakt worden van onderstaande capaciteiten per type bus¹⁷.

Tabel 6-13: Capaciteit lijnbussen (bron: De Lijn)

Type bus	Lengte	Capaciteit
Stadsbus	12m	65
Gelede bus	18m	110

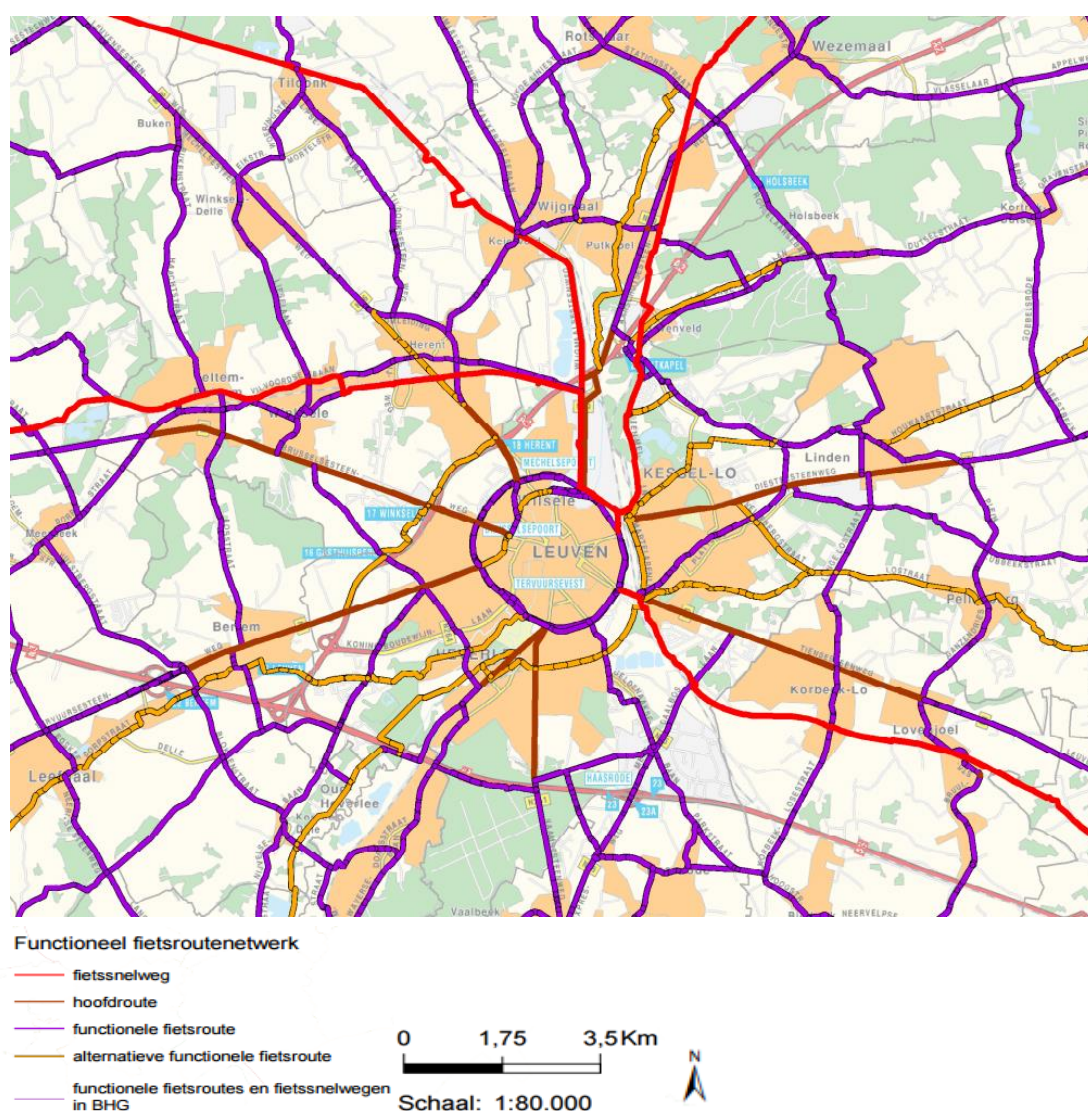
¹⁷ Bron: De Lijn

6.4 Referentiesituatie

6.4.1 Huidig bereikbaarheidsprofiel

Onderstaand wordt per deelgebied de bereikbaarheid in beeld gebracht. Dit gebeurt volgens het STOP-principe (eerst Stappers, dan Trappers (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas de Personenwagens). De beschrijving van de bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden gebeurt aan de hand van onderstaande figuren. Voor de situering van de verschillende deelgebieden wordt verwezen naar Figuur 6-1.

Binnen het afbakenings-RUP zijn er ook een aantal openruimtegebieden rond het stedelijk gebied van Leuven opgenomen, met tot doel deze open ruimtes maximaal te beschermen. Bijgevolg zijn er geen (auto)mobiliteitsgenererende functies toegestaan in deze gebieden en zijn er ook geen (auto)mobiliteitseffecten te verwachten. Deze gebieden worden bijgevolg niet besproken binnen het luik mobiliteit.



Figuur 6-11 Bovenlokaal fietsroutenetwerk Leuven (bron: Provincie Vlaams-Brabant)

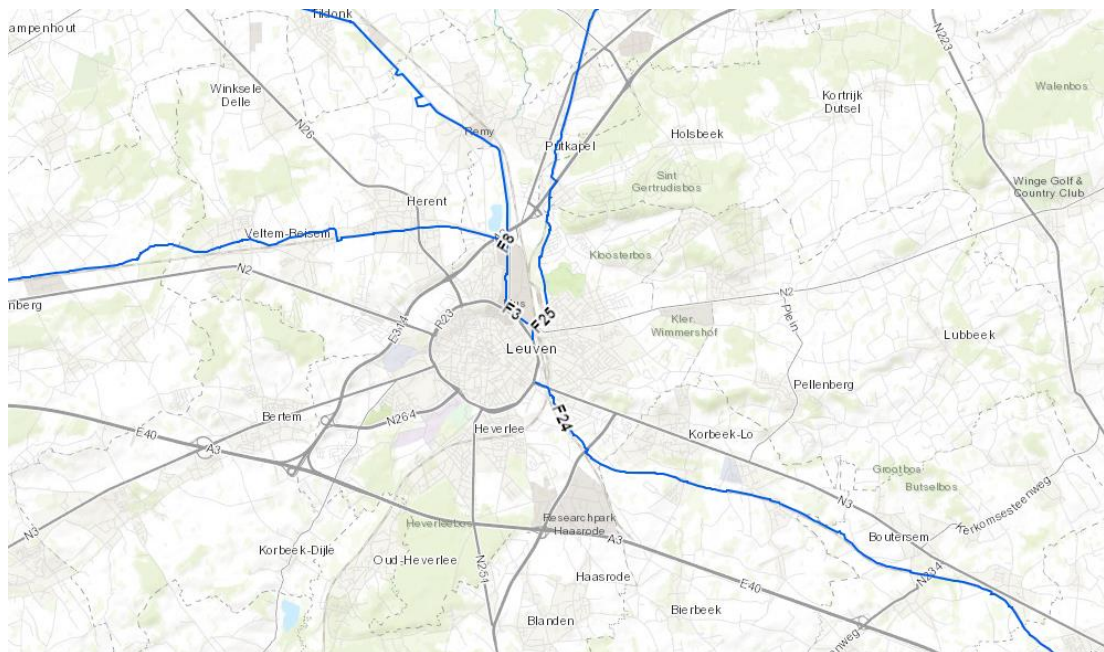


Figuur 6-12 Toestand fietsinfrastructuur bovenlokaal fietsroutenetwerk 2012 (bron: Vlaamse Overheid – Mobiel Vlaanderen¹⁸)

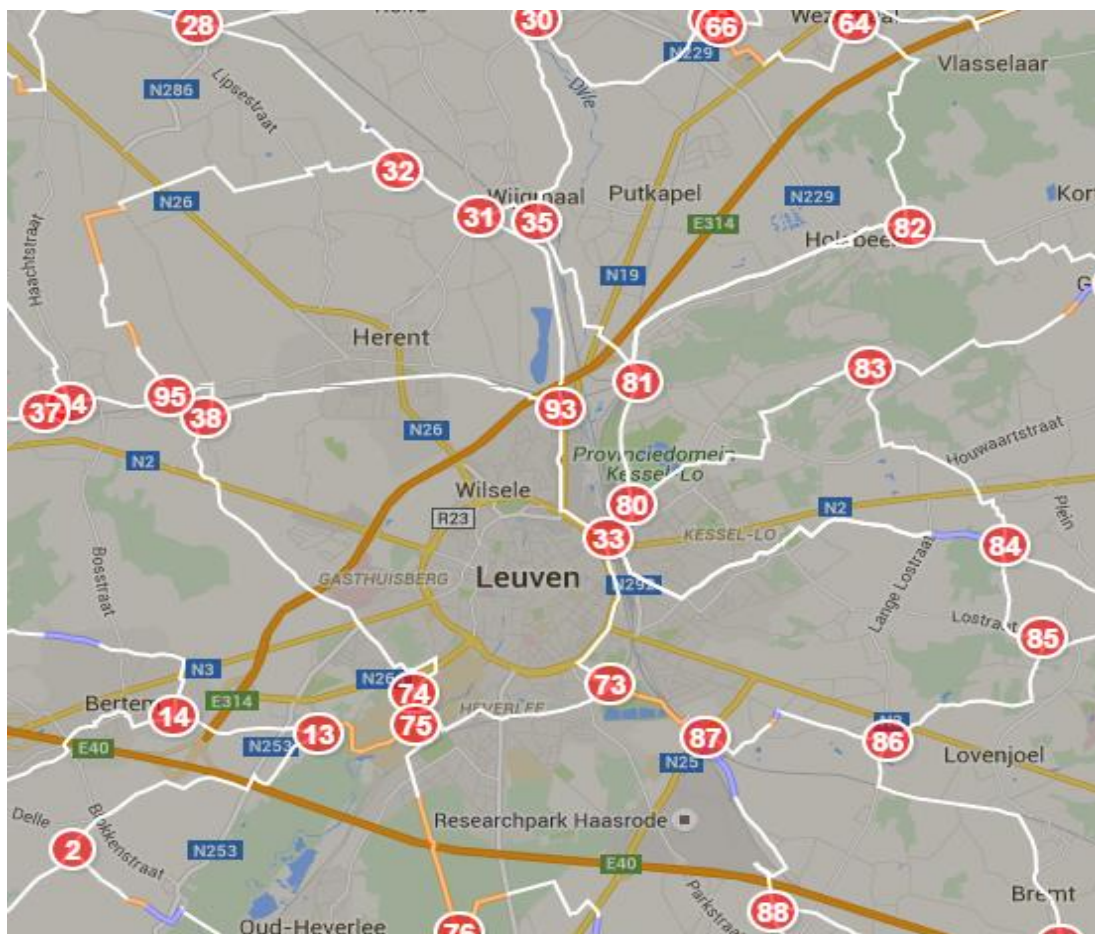
¹⁸ <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/fiets/frn-vlaamsbrabant.pdf>



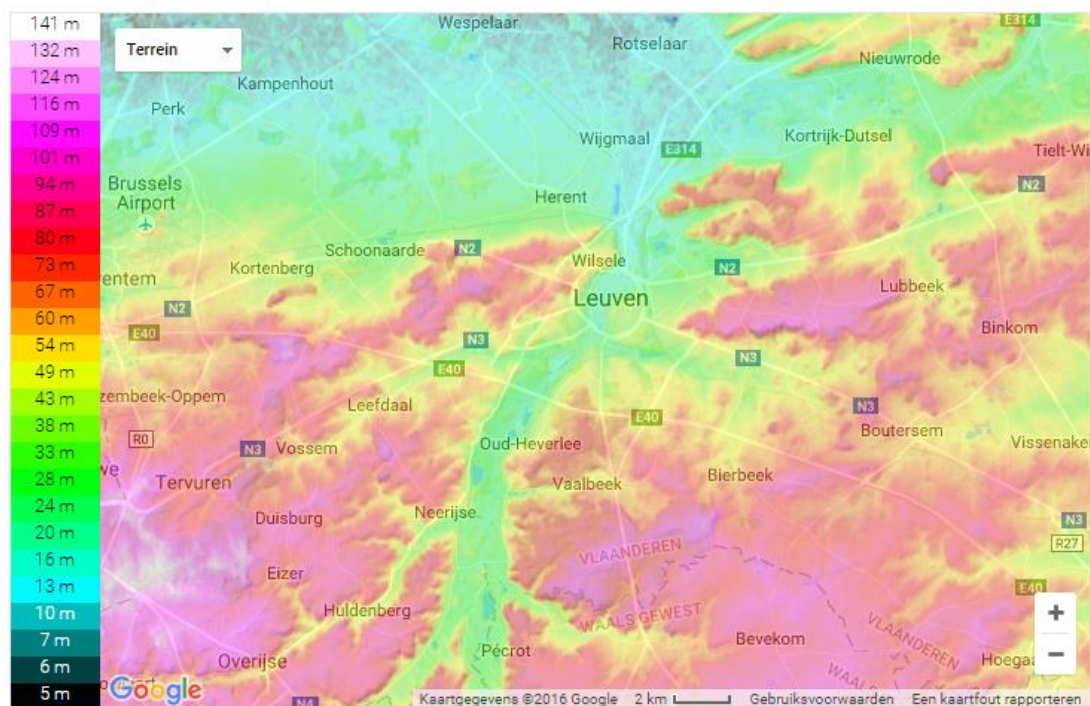
Figuur 6-13 Fietssnelwegen Vlaams-Brabant 2016 (bron: vlaamsbrabant.be)



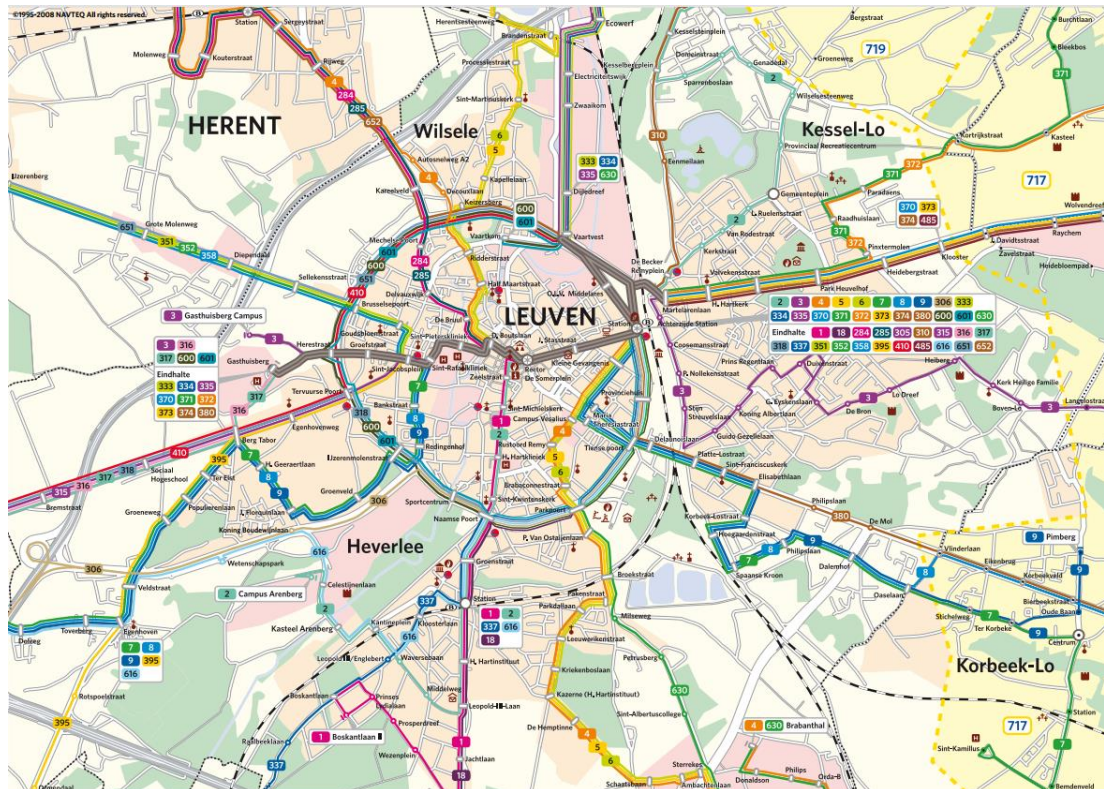
Figuur 6-14 Detailkaart fietssnelwegen (Bron: fietssnelwegen.be)



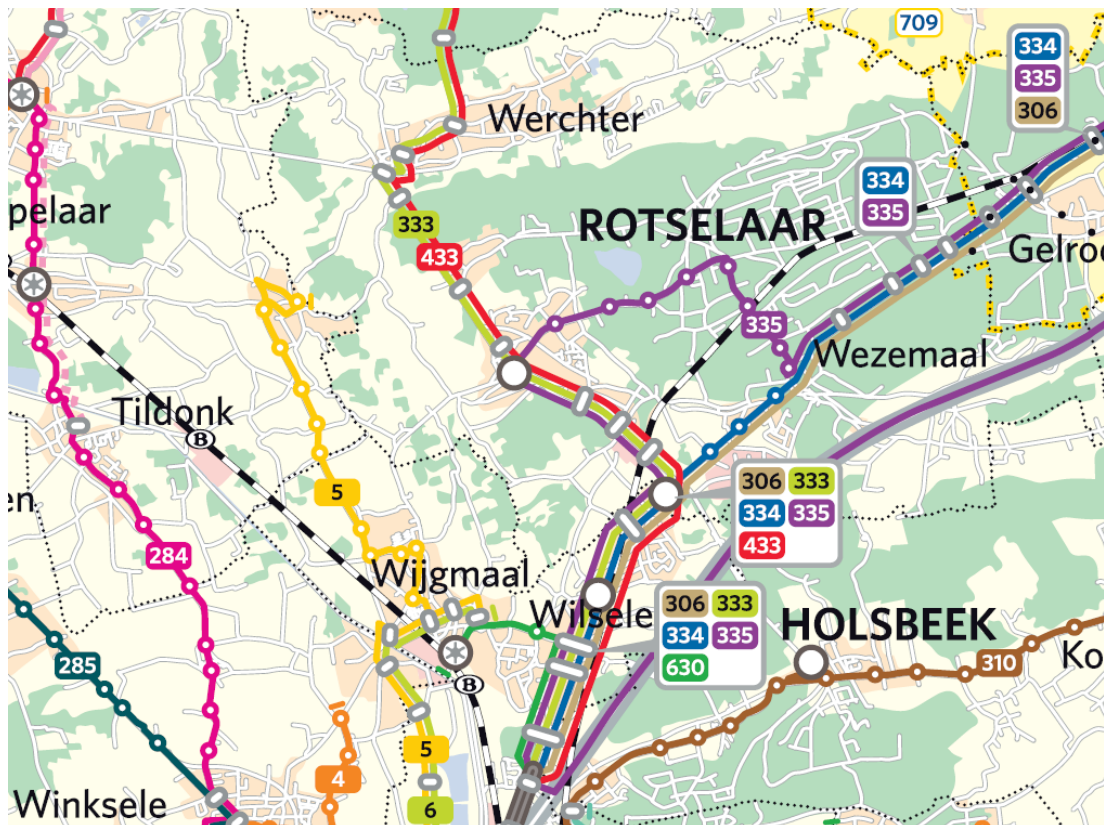
Figuur 6-15 Recreatief fietsroutenetwerk Leuven (bron: Fietsnet.be)



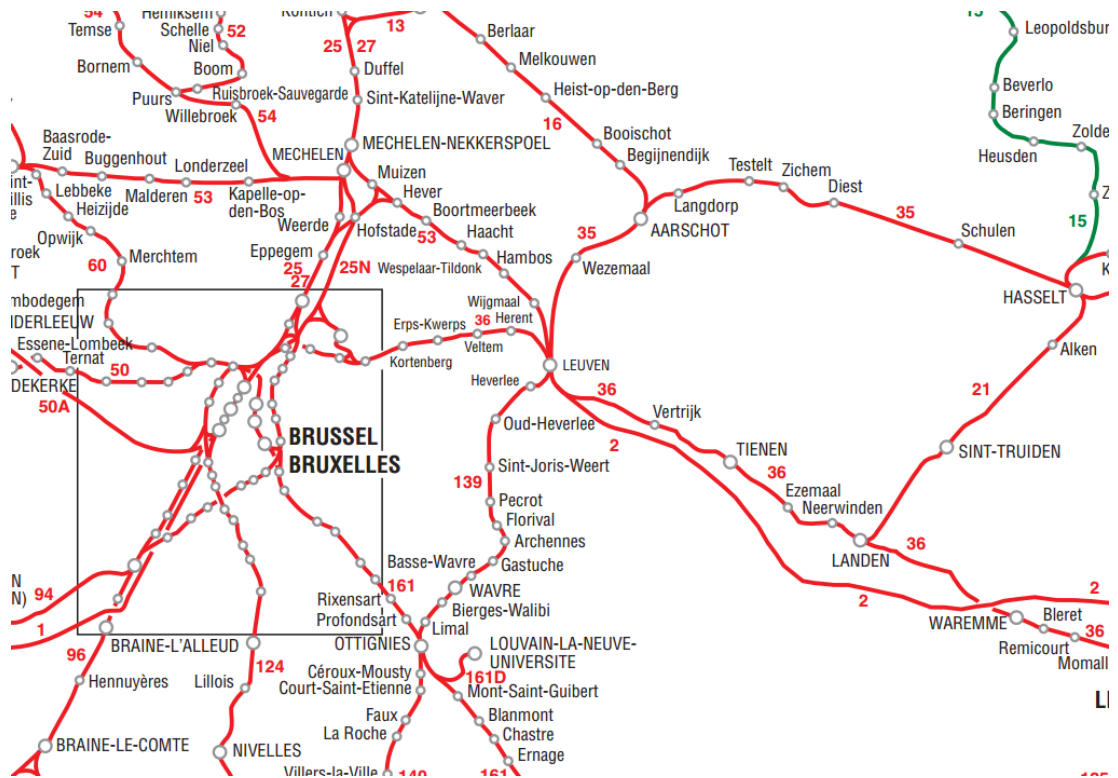
Figuur 6-16 Hoogtemodel (bron: topographic-map.com)



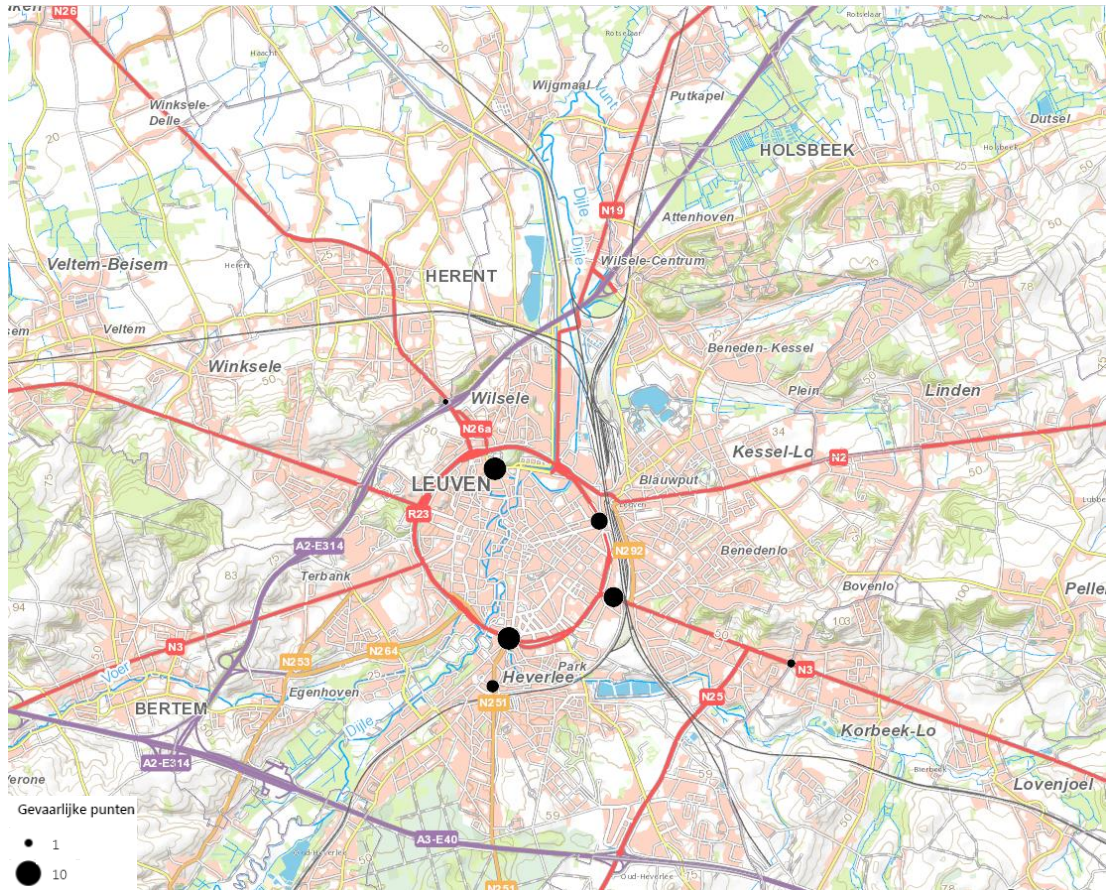
Figuur 6-17 Busnet Leuven (Bron: Delijn.be)



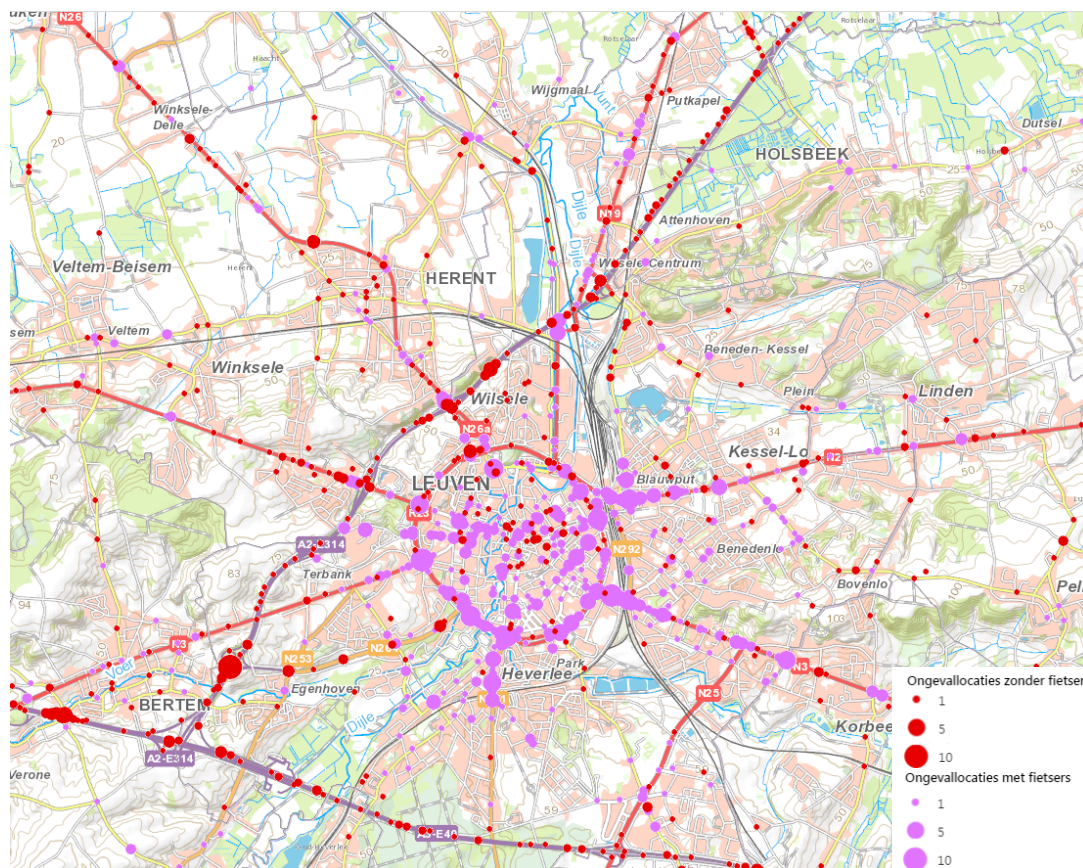
Figuur 6-18 Busnet Holsbeek - Rotselaar (Bron: Delijn.be)



Figuur 6-19 Reizigersnet NMBS (bron: Belgianrail.be)



Figuur 6-20 Gevaarlijke punten regio Leuven (bron: GIS Vlaams-Brabant)



Figuur 6-21 Ongevallocaties regio Leuven (bron: GIS Vlaams-Brabant)

6.4.1.1 Algemeen

Langzaam verkeer

Het fietsgebruik in de stad Leuven ligt aanzienlijk hoger dan de overige Vlaamse steden. Volgens de stadsmonitor 2014 heeft het fietsgebruik in de verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school in Leuven een aandeel van ca. 30%¹⁹. De stad Leuven profileert zich dan ook als fietsstad.

De uitbouw van een gebiedsdekkend, samenhangend en hiërarchisch netwerk van fietsroutes en fietspaden is een topprioriteit om Leuven uit te bouwen tot fietsstad. Zoals weergegeven in bovenstaande figuren zijn de belangrijkste invalswegen van Leuven elk geselecteerd als hoofdroute of functionele fietsroutes binnen het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) van de provincie Vlaams-Brabant. Daarnaast zijn er tal van alternatieve functionele fietsroutes vanuit de verschillende windrichtingen.

Zoals weergegeven op Figuur 6-12 zijn de meeste fietsroutes die opgenomen zijn in het BFF van de provincie Vlaams-Brabant voorzien van fietspaden, al dan niet conform de richtlijnen van het vademecum voor fietsvoorzieningen. Toch zijn er nog verschillende missing links in het netwerk (oranje en rode kleur) waar er helemaal nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn of er wel fietspaden

¹⁹ - Gegevens uit stadsmonitor 2014: verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school, naar hoofdvervoermiddel, in 2014, in %

aanwezig zijn die niet voldoen aan de vereisten. Zowel in het mobiliteitsplan als het fietsbeleidsplan²⁰ worden acties ondernomen om ook deze missing-links weg te werken.

Aanvullend op dit reeds fijnmazig functioneel fietsroutenetwerk werden er door de provincie een netwerk van fietssnelwegen (zie Figuur 6-13) opgesteld.

Een fietssnelweg is een fietsverbinding tussen attractiepolen, die fiets(er)vriendelijk en kwaliteitsvol is over het volledige traject. Fietssnelwegen vormen een soort van 'overtreffende trap' van gewone fietsinfrastructuur: ze zetten nog sterker in op een conflictvrije, aangename en vlotte fietsrit, zonder onnodige vertragingen, stop of hindernissen. Een fietssnelweg biedt mensen een alternatief voor een woon-werkverplaatsing met de auto of het openbare vervoer. Daarom verbinden fietssnelwegen woon- en werkkernen die op een fietsbare afstand (15 à 20 kilometer) van elkaar liggen. Uiteraard is het gebruik van een fietssnelweg ruimer: ook recreatieve fietsers en woon-school-verkeer kunnen er gebruik van maken.

Voor de stad Leuven werden er 4 routes geselecteerd als fietssnelweg:

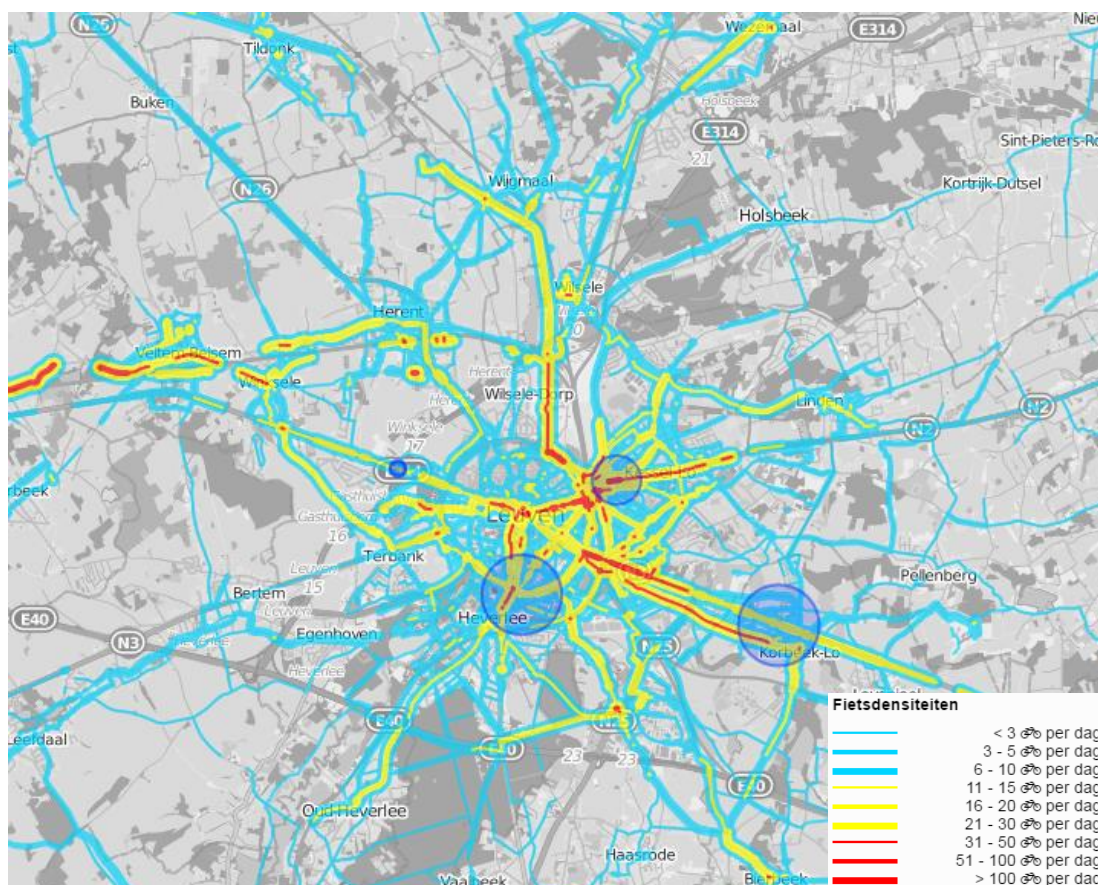
- F8: Leuven – Boortmeerbeek (gerealiseerd)
De fietssnelweg Leuven-Boortmeerbeek loopt langs het kanaal Leuven – Dijle tot in Boortmeerbeek.
- F3: Leuven – Brussel (deels gerealiseerd)
De fietssnelweg Leuven-Brussel (HST-route) volgt het traject van de hogesnelheidstrein tussen Leuven en Brussel en doet de stations Leuven, Herent, Veltem, Erps-Kwerps, Kortenberg, Nossegem en Zaventem aan
- F24: Leuven – Tienen (in onderzoek)
De fietsroute Leuven-Tienen is ruim 18 km lang: ze volgt zoveel mogelijk de spoorlijn 36 en loopt via Korbeek-Lo, Lovenjoel, Verrijck, Roosbeek en Kuntich. Voor deze route geldt dat het traject momenteel onderzocht wordt.
- F25: Leuven – Aarschot (nog niet volledig gerealiseerd)
De fietssnelweg Aarschot-Leuven is 16 km lang. Ze verbindt het station van Aarschot via Rotselaar met het station van Leuven en is een autoluw alternatief voor de drukke Aarschotsesteenweg. De provincie zal de route samen met de gemeenten uitwerken. De fietssnelweg is nog niet afgewerkt, al wordt er aan verschillende stukken gewerkt (o.a. in Leuven, Rotselaar en Aarschot).

Een mogelijke vijfde verbinding wordt onderzocht naar wenselijkheid/haalbaarheid, namelijk de verbinding Diest – Leuven – Tervuren. Wanneer al de geplande fietssnelwegen volledig gerealiseerd zijn, wordt Leuven vanuit de belangrijkste buurtsteden en vanuit Antwerpen en Brussel rechtstreeks en vlot bereikbaar met de fiets.

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt tot slot op lokaal niveau aangevuld met een fijnmazig netwerk van lokale fietsroutes. Via dit lokale netwerk is het de bedoeling om zoveel mogelijk kortsluitingen en doorsteken voor de actieve modi (fietsers en voetgangers) te creëren. Binnen de beschrijving van de bereikbaarheid op vlak van fietsers wordt er geen rekening gehouden met topografische hoogteverschillen.

Het feit dat er veel gefietst wordt in Leuven blijkt ook uit de resultaten van de Vlaamse fietstelweek. Onderstaande figuur geeft een heatmap weer van de gemeten fietsintensiteiten in Leuven en buurgemeentes tijdens deze fietstelweek.

²⁰ Bron: www.leuvenfietst.be



Figuur 6-22 Drukbeeld fietsroutes Leuven (heatmap) (bron: <http://geoviz.ugent.be>)

Tijdens de Vlaamse fietstelweek werden er in de omgeving van Leuven op vier plaatsen fietstellingen uitgevoerd om de veelgebruikte fietsroutes in kaart te brengen. Een eerste telling vond plaats op de N2 Brusselsesteenweg ter hoogte van de Stuiversweg/ Vlietstraat, een tweede telling op de Erasme Ruelensvest ter hoogte van de Broekstraat, een derde telling op de N3 Tiensesteenweg ter hoogte van de Rozenlaan en een vierde en laatste telling op de N2 Diestsesteenweg ter hoogte van de Kerkstraat. Onderstaande tabel geeft voor deze vier telpunten de fietsintensiteiten weer in beide richtingen.

Tabel 6-14: Resultaten telpunten - fietstelweek

Telpunt	Gemiddelde fietsintensiteit/ dag	
	Weekdag	Weekenddag
Telpunt 1: N2 Brusselsesteenweg	691 fietsers	351 fietsers
Telpunt 2: Erasme Ruelensvest	5450 fietsers	2747 fietsers
Telpunt 3: N3 Tiensesteenweg	5440 fietsers	3262 fietsers
Telpunt 4: N2 Diestsesteenweg	2443 fietsers	1289 fietsers

Aan de hand van de fietstelling kan er een beeld gevormd worden van de meest gebruikte fietsroutes binnen het studiegebied:

- Richting Leuven:
 - Kolonel Begaultlaan
 - N2 Diestsesteenweg
 - Brugbergweg/ Leuvenstraat
 - Locomotievenpad/ Martelarenlaan
 - N3 tiensesteenweg
 - Naamsesteenweg

- Centrum Leuven:
 - Bondgenotenlaan
 - Grote markt
 - Parijsstraat
 - Brusselsestraat
 - Naamsestraat
 - Andreas Vesaliusstraat

Openbaar vervoer

Busvervoer – De Lijn

Naast een belangrijk fietsknooppunt is Leuven ook een belangrijk regionaal knooppunt voor het openbaar vervoer. Wat betreft het busvervoer is Leuven goed bereikbaar vanuit de verschillende windrichtingen. Het vervoergebied Leuven bestrijkt een groot deel van Vlaams-Brabant en Zuid-Limburg. Binnen het studiegebied liggen vijf hoofdhalttes. Namelijk de haltes ‘Leuven Station’, ‘Leuven Rector De Somerplein’, ‘Heverlee Station’, ‘Herent Station’ en ‘Wijgmaal Station’. Vanuit deze haltes vertrekken een groot aantal regionale en streeklijnen naar de verschillende windhoeken binnen het vervoersgebied. Dit maakt dat zowel Leuven als de omliggende gemeente goed ontsloten zijn door middel van busverkeer. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de bediening van de verschillende hoofdhalttes en dit voor

Tabel 6-15: Bediening hoofdhalttes studiegebied – situatie 1 juni 2016 (bron: De Lijn)

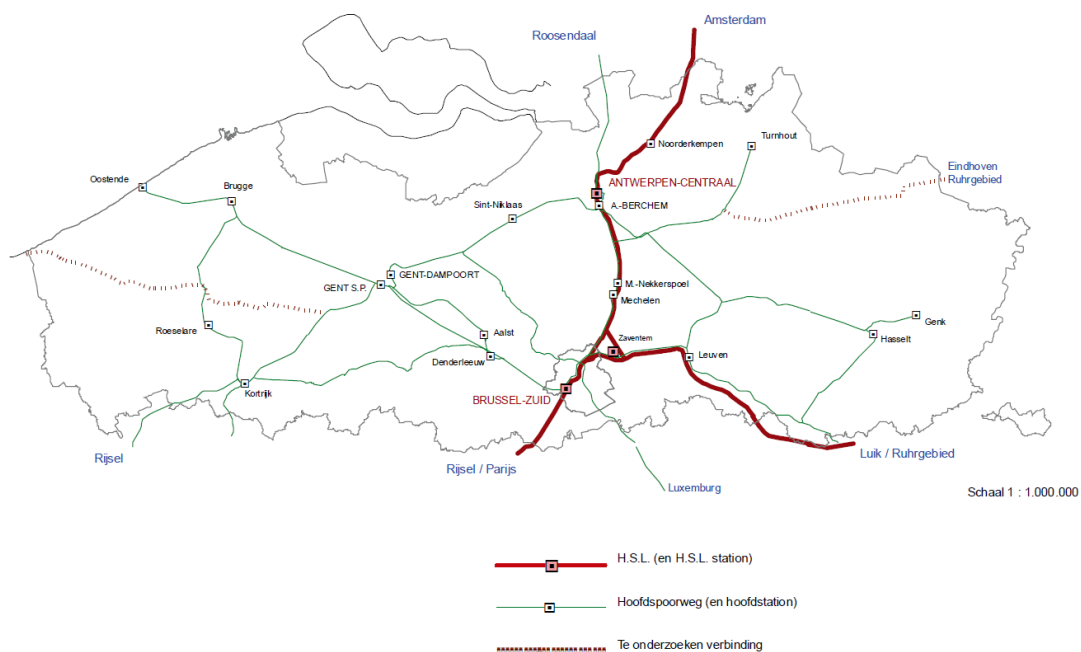
Lijn	Halte				
	Leuven Station	Leuven Rector de Somerplein	Heverlee Station	Herent Station	Wijgmaal Station
1: Heverlee – Leuven	X	X	X		
2: Heverlee – Kessel-Lo	X	X	X		
3: Leuven – Pellenberg - Lubbeek	X	X			
4: Herent – Haasrode	X	X		X	
5: Wakkerzeel – Vaalbeek	X	X			X
6: Wijgmaal – Hoegaarden	X	X			X
7: Bertem – Bierbeek	X	X			
8: Bertem – Bierbeek	X	X			
9: Bertem – Korbeek-Lo	X	X			
178: Brussel – Maaseik	X				
179: Brussel – Hamont	X				
284: Mechelen – Leuven	X	X		X	
285: Mechelen – Leuven	X	X		X	
305: Turn. – Herentals – Aar. – Leuven	X				
306: Geel – Leuven	X				
310: Aarschot – Leuven	X				
315: Kraainem – Terv. – Leefd. - Leuven	X	X			
316: Kraainem – Sterrebeek – Leuven	X	X			
317: Kraainem – Terv. – Bert.- Leuven	X	X			

Lijn	Halte				
	Leuven Station	Leuven Rector de Somerplein	Heverlee Station	Herent Station	Wijmaal Station
318: Brussel – Moorsel – Leuven	X				
333: Leuven – Tremelo	X	X			
334: Leuven – Aarschot	X	X			
335: Leuven – Aarschot	X	X			
337: Waver – Leuven	X		X		
351: Brussel – Leuven	X	X			
352: Kraainem – Leuven	X	X			
358: Brussel – Leuven	X	X			
370: Leuven – Diest	X	X			
371: Leuven – Hoog-Linden	X	X			
372: Leuven – Geestbeek	X	X			
373: Leuven – Assent	X	X			
374: Leuven – Tielt	X	X			
380: Leuven – Tienen	X	X			
395: Hoeilaart – Leuven	X	X			
410: Brussel – Leuven	X				
433: Tremelo – Leuven	X				
475: Tielt – Leuven	X				
485: Tienen – Lubbeek – Leuven	X				
500: Wespelaar - Keerbergen					X
511: Haacht - Rotselaar					X
512: Tildonk – Leuven	X				
513: Tildonk – Leuven	X				
520: Heverlee – Linden	X	X	X		
521: Kortenberg - Heverlee			X		
522: Kortenberg - Hevermee			X		
523: Kortenberg - Heverlee			X		
524: Tielt – Heverlee	X	X	X		
525: Heverlee – Geestebeek	X	X	X		
526: Tervuren - Heverlee			X		
529: Herent - Heverlee Heilig Hart			X	X	
537: Terlanen – Leuven	X	X	X		
555: Sint-Pieters-Woluwe – Leuven	X				
558: Tervuren – Leuven	X				
597: Wilsele – Heverlee	X	X			
600: Buitenringbus Leuven	X				
601: binnenringbus Leuven	X				
616: Zaventem - Moorsel - Bertem - Leuven	X		X		
630: Remy – Haasrode	X				X
651: Zaventem – Leuven	X				
652: Zaventem – Leuven	X			X	

Treinvervoer – NMBS

Met uitzondering van de halte ‘Leuven Rector de Somerplein’ zijn de overige hoofdhalthes van het busverkeer ook treinstations. Het station van Leuven wordt in het RSPV geselecteerd als interstedelijk knooppunt of hoofdstation, omdat ze structuurbepalend is voor het regionaalstedelijk

gebied van Leuven. Het station van Leuven is gelegen langs de H.S.L-lijn Brussel-Luik en langs verschillende hoofdspoorwegen. De overige station worden enkel gebruikt voor lokale bediening.



Figuur 6-23 Selectie hoofdspoorwegennet personenvervoer (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

Onderstaand een overzicht van de bediening van de verschillende stations.

Tabel 6-16: Bediening Stations NMBS situatie 1 juni 2016 (bron: NMBS)

Trein	Station			
	Leuven	Heverlee	Herent	Wijmaal
Dagelijks				
IC-trein Oostende - Brussel - Eupen	1x/u			
IC-trein Knokke/Blankenberge - Brussel - Landen - Genk	1x/u			
IC-trein Antwerpen-Centraal - Leuven - Aarschot - Hasselt	week: 1x/u weekend 1x/2u			
IC-trein Landen - Leuven - Brussel-Nationaal-Luchthaven - Gent-Sint-Pieters - De Panne	week: 1x/u weekend 1x/2u			
L-trein Leuven - Aarschot - Antwerpen-Centraal	1x/u			
S-trein ²¹ Leuven - Brussel - 's-Gravenbrakel	week: 2x/u weekend 1x/u		week: 2x/u weekend 1x/u	
S-trein Leuven - Ottignies	week: 2x/u weekend 1x/u	week: 2x/u weekend 1x/u		
Wekelijks				
IC-trein Welkenraedt - Brussel - Gent-Sint-Pieters - Kortrijk	1x/u			

²¹ Voorstedelijke treinen – bron:

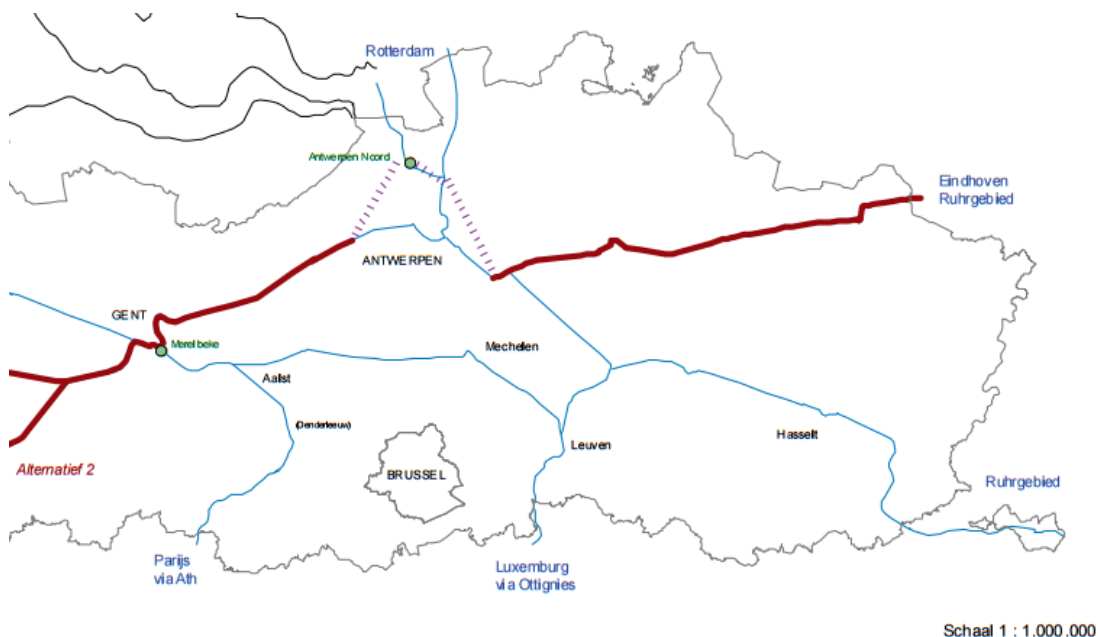
<http://www.belgianrail.be/nl/~media/5DB94C9B649E47069E264B2878B8E5B7.ashx>

Trein	Station			
	Leuven	Heverlee	Herent	Wijmaal
IC-trein Quiévrain - Saint-Ghislain - Brussel - Luik-Guillemins	1x/u			
IC-trein Leuven - Mechelen - Gent-Sint-Pieters	1x/u			1x/u
L-trein Leuven - Mechelen - Sint-Niklaas	1x/u			1x/u
L-trein Leuven - Aarschot- Hasselt	1x/u			
P-treinen	Meerdere tijdens spits			
Weekend				
IC-trein Leuven - Brussel-Nationaal-Luchthaven - Antwerpen-Centraal	1x/2u			
IC-trein Leuven - Brussel - De Panne	1x/2u			
L-trein Leuven - Mechelen	1x/u			1x/u

Goederenvervoer

Spoorgebonden vervoer

Zoals weergegeven op onderstaande figuur, werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer geselecteerd. Specifiek voor Leuven worden de lijnen Antwerpen – Leuven – Ottignies - Luxemburg en Zeebrugge – Gent – Dendermonde – Mechelen – Leuven – Ottignies - Luxemburg als hoofdspoorweg geselecteerd.



Figuur 6-24 Selectie hoofdspoorwegennet Goederen (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen)

Daarnaast spelen ook de regionale spoorverbindingen een belangrijke rol in het vervoer van goederen via de sporen.



LEGENDE - VERKLARING

Ligne électrifiée		Geëlektrificeerde lijn
Ligne électrifiée (voie unique)		Geëlektrificeerde lijn (enkel spoor)
Ligne non-électrifiée		Niet geëlektrificeerde lijn
Ligne non-électrifiée (voie unique)		Niet geëlektrificeerde lijn (enkel spoor)
Ligne à exploitation simplifiée		Lijn met vereenvoudigde exploitatie

Figuur 6-25 Schematisch netkaart spoorwegen (bron: Infrabel.be)

Spoorgebonden vervoer

Zoals weergegeven op onderstaande figuur is er slecht één bevaarbare waterweg gelegen binnen het studiegebied. Het Kanaal Leuven – Dijle is geselecteerd als hoofdwaterweg (klasse II) en mag bevaaren worden door schepen tot 650 ton.



Figuur 6-26 Waterwegen volgens CEMT-klasse en sluisen (bron: Binnenvaart.be)

Gemotoriseerd verkeer

Het studiegebied is gelegen in de ruime regio Leuven. De E40 en de E314 zijn ontegensprekelijk de belangrijkste en meest belaste wegen binnen het studiegebied met intensiteiten die op de E40 in de ochtendspits oplopen tot meer dan 7.000 pw/uur richting Brussel. Op een lager niveau zijn de N26 (Leuven-Mechelen), de N2 (Leuven-Brussel-Diest), N3 (Leuven-Tienen) en de N25 (Meerdaalboslaan) belangrijke invalswegen in de regio. Al deze wegen ontwikkelen op de ring rond Leuven (R23). Voor de volledige wegcategorisering wordt verwezen naar §6.2.1.

6.4.1.2 Deelgebied 1 – Roeselbergdal

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het zuidelijk deel van het deelgebied wordt in oost-westelijke richting doorkruist door voetweg nummer 44 die ongeveer halweg overgaat in Roeselbergdal.



Figuur 6-27 Buurt- en voetwegen deelgebied 1 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Het deelgebied grenst in het noorden en het westen aan de E314 (voorheen buurtweg nr. 26), in het oosten aan de Leopold Decouxlaan (voorheen buurtweg nr. 1) en in het zuiden aan Eikenbergstraat (voorheen buurtweg nr. 24). De E313 is gecategoriseerd als een hoofdweg, waarlangs het verboden is te fietsen en te wandelen. Er zijn dan ook geen fiets- en voetgangersvoorzieningen langs de E314.

De Leopold Decouxlaan is over de volledige lengte uitgerust met voetgangersvoorzieningen aan beide zijden van de rijweg. Ook de Eikenbergstraat, Roeselbergdal en de Valleistraat, alle drie woonstraten, zijn aan weerszijde van de rijweg uitgerust met voetgangersvoorzieningen.

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de N26 Nieuwe Mechelsesteenweg geselecteerd als een hoofdroute binnen het BFF. De aanwezige verhoogde aanliggende enkelrichtingsfietspaden zijn echter niet conform de voorschriften van het vademecum voor fietsvoorzieningen. Op de wegen waar het deelgebied rechtstreeks via ontsluit, zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig, het fietsverkeer dient dus te mengen met het gemotoriseerd verkeer. Vanuit het deelgebied kan men tot slot vlot aansluiten op de fietssnelwegen richting Brussel en Bortmeerbeek.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de Kolonel Begaultlaan langs het kanaal Leuven – Dijle, opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 93 en 33.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Het potentieel aan voetgangers en fietsers voor dit deelgebied blijft echter beperkt tot de omliggende woonstraten. Het hoogteverschil tussen het deelgebied en het centrum van Leuven zorgt tevens voor een negatieve impact op het fietserspotentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-17: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 1²²

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Processiestraat - Sint-Martinuskerk - Kapellelaan - Keizerberg	5: Wakkerzeel - Vaalbeek	1 x / uur (6.30u – 23.30u)
	6: Wijgmaal – Hoegaarden	1 x / uur (5.50u – 18.50u)
- Autosnelweg A2 - Decouxlaan	4: Herent – Haasrode	2 x / uur (6u – 23u)
- Kareelveld	284: Mechelen – Leuven	Spits: 2 x / uur/ dal: 1 x / uur (6.30u – 22u)
	285: Mechelen – Leuven	Spits: 2 x / uur/ dal 1 x / uur (6u-22u)
	652: Zaventem – Leuven	2 x / uur (6u – 22.30u)

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Herent, op ongeveer 2 km (via langzame wegen²³) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station in Herent binnen 6 minuten²⁴ bereikt worden via lijn 4 Haasrode – Herent. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 2,5 km (via langzame wegen) van het deelgebied en is via de eerder opgesomde buslijnen bereikbaar binnen 7 à 9 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks dat het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreeks busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar zowel het station van Herent als dat van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied ligt tussen de Leopold Decouxlaan, de N26a Mechelsesteenweg en de E314. Het deelgebied ontsluit via Roeselbergdal en de Valleistraat, die uiteindelijk via de Leopold Decouxlaan ontsluiten op de N26.

De straten Roeselbergdal en de Valleistraat zijn lokale wegen type III woonstraten, net zoals de Leopold Decouxlaan. De N26 is tussen de R23 en de E314 geselecteerd als primaire weg type II en heeft een zeer breed profiel (2x2 met veiligheidsstroken, én een middenberm). De N26 ontsluit ten noorden van het woongebied op de E314 (hoofdweg) en ten zuiden op de R23 (primaire weg type II). Ten noorden van het gebied bevindt zich de E314, er zijn vanuit het deelgebied geen ongelijkgrondse kruisingen met deze hoofdweg. Ter hoogte van de N26 is er wel een op- en afrittencomplex aanwezig.

Ten zuiden van het deelgebied bevindt zich een geheel van woonstraten die uiteindelijk op hun beurt begrensd worden door de R23, die wel ongelijkgronds kan gekruist worden (via de Mechelsestraat). Ten westen wordt de wijk begrensd door de N26, die vanuit de wijk bereikt wordt via een kruispunt met de Karreveldstraat. Ten oosten bevinden zich woonstraten, en uiteindelijk het kanaal Leuven-Dijle.

²² Het overzicht van de doorkomende lijnen bij al de verschillende deelgebieden geeft de situatie op 1 juni 2016 weer.

²³ Toegankelijk voor voetgangers

²⁴ Voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer wordt een reistijd van 15 minuten als aanvaardbaar beschouwd. Dit heeft voornamelijk te maken met de afstandsgrootte tussen beide bushaltes dan wel met de doorstroming(problemen) waarmee de bussen te kampen hebben.

De Leopold Decouxlaan vervult de ontsluitingsfunctie voor de aanpalende woonstraten, maar is voldoende uitgerust voor deze functie. De selectie als lokale weg type III en de geparkeerde voertuigen op de rijweg zorgen er eerder voor dat de Leopold Decouxlaan eerder het karakter heeft van een woonstraat. Vanaf de Leopold Decouxlaan richt de ontsluiting zich vooral op de N26 (via Kareelveld) en zo verder op de R23 en de E314. Via de Mechelsesteenweg richt de ontsluiting zich echter ook op het Leuvense stadscentrum.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-28 Ongevallocaties deelgebied 1 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn.

Zo gebeurde er zowel in de Roeselbergdal, in de Kapellaan en op het kruispunt Leopold Decouxlaan x Kapellaan een ongeval, zonder betrokken fietser. De overige ongevallen in de buurt van het deelgebied gebeurden op de E314 en de N26 Nieuwe Mechelsesteenweg, waar voornamelijk het kruispunt met de oprit van de E314 gevoelig is voor ongevallen met fietsers.

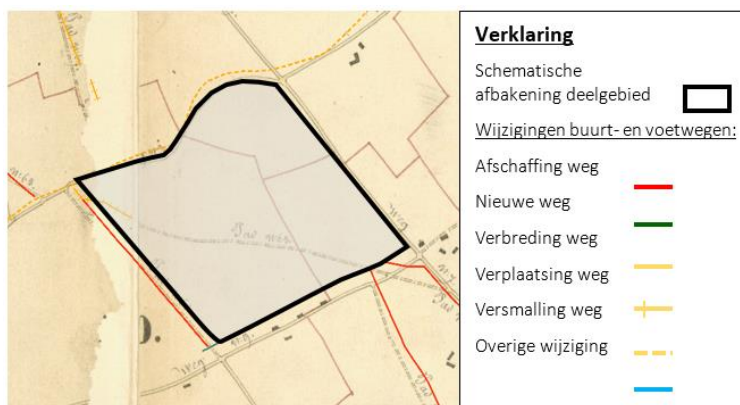
Algemeen kan er besloten worden dat het gebied matig bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer. De bemoeilijkte ontsluiting naar het hogere wegennet (smal wegprofiel en karakter Leopold Decouxlaan) draagt hier voornamelijk toe bij.

6.4.1.3 Deelgebied 2 – Platte Lostraat

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied Platte Lostraat grenst in het noorden aan de Platte Lostraat (voorheen weg nr. 2), in het oosten aan de Heidebergstraat (voorheen weg nr. 7), in het zuiden aan de Koetsweg (voorheen weg nr. 9) en in het westen aan de Lodreef (voorheen voetweg nr. 68). Het deelgebied wordt doorkruist door voetweg nummer 65. Deze voetweg is momenteel enkel toegankelijk voor landbouwvoertuigen. Voetweg nummer 68 aan de westgrens van het gebied werd afgeschaft en werd vervangen door de Lodreef. Weg nummer 2 aan de noordgrens is versmald en omgevormd tot de Platte Lostraat..



Figuur 6-29 Buurt- en voetwegen deelgebied 2 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Langs de vier ontsluitende wegen van het deelgebied zijn er aan weerszijde van de rijweg voetgangersvoorzieningen aanwezig. Op de Platte Lostraat zijn er ook zebrapaden voorzien ter hoogte van de Bareelweg

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de Heidebergstraat geselecteerd als een alternatieve functionele route binnen het BFF. Op deze Heidebergstraat wordt het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer, net zoals op de andere ontsluitende wegen van het deelgebied (Platte Lostraat, Koetsweg en Lodreef). Ten noorden van het deelgebied, loopt de functionele fietsroute over de Jan Vranckxweg. Deze route dient als alternatief voor de drukke Diestsesteenweg. Het betreft een vrijliggende fietsroute, waarop de fietser voorlopig geen voorrang heeft ter hoogte van de verschillende kruispunten met lokale wegen.

De dichtstbijzijnde hoofdroute loopt via de N2 Diestsesteenweg van het centrum van Leuven richting Diest. Op deze route zijn er aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aanwezig, waardoor het niet voldoet aan de normen van het vademecum voor fietsvoorzieningen.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de eerder besproken Jan Vranckxweg opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 33 en 84.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de topografische ligging, de bevolkingsdensiteit rondom het plangebied en de nabijheid van het centrum, kan er gesteld worden dat er een groot potentieel is aan voetgangers en fietsers voor het plangebied.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-18: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 2

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Heiberg - Lodreef	3: Leuven – Pellenberg - Lubbeek	4 x / uur (6u – 23u)
- Heidebergstraat	370: Leuven – Diest	2 x / uur/ avondpiek 4 x / uur (6.30u – 23.30u)
	373: Leuven – Assent	2 x / dag (17u – 18u)
	373: Assent – Leuven	2x / dag (6u45 – 7u30)
	374: Leuven – Tielt	1 x / dag (17u20)

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
	524: Tielt – Heverlee	1 x / dag behalve op woensdag (16.25u)

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Leuven, op ongeveer 2,3 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station in Leuven binnen 8 minuten bereikt worden via de verschillende buslijnen uit bovenstaande tabel, met uitzondering van de lijn 524 Tielt – Heverlee.

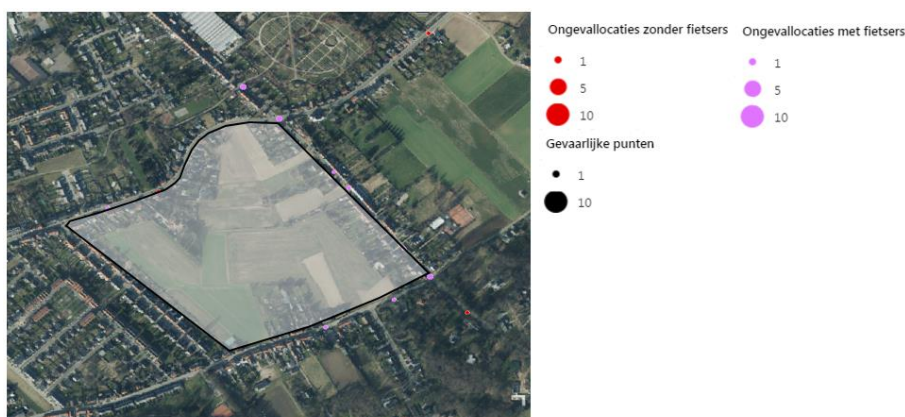
Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden, gezien de rechtstreeks busverbindingen naar het station.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied is gelegen tussen de Platte Lostraat, de Heidebergstraat, de Koetsweg en de Lodreef. De ontsluiting kan het best ontsloten worden via de Koetsweg of eventueel via de Platte Lostraat.

Het deelgebied sluit aan bij de gelijknamige woonwijk die via de as Koning Albertlaan – Platte Lostraat – Rerum Novarumlaan ontsloten wordt op zowel de N2 Diestsesteenweg als de N3 Tiensesteenweg. Beiden geselecteerd als een secundaire weg type III, belangrijke fiets- en openbaar vervoerassen met een lokale en bovenlokale verbindingfunctie. De overige circulatie binnen de wijk Platte Lo gebeurt via kluwen van smalle enkelrichtingsstraten, waardoor het doorgaand verkeer in deze wijk bemoeilijkt wordt.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-30 Ongevallocaties deelgebied 2 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zo gebeurde er zowel op de Platte Lostraat, de Koetsweg als de Heidebergstraat enkele ongevallen waarbij ook fietsers betrokken waren.

Algemeen kan er besloten worden dat het gebied matig bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer. De bemoeilijkte ontsluiting naar het hogere wegennet (smal wegprofiel en bemoeilijkte ontsluiting via éénrichtingsverkeer) draagt hier voornamelijk toe bij.

6.4.1.4 Deelgebied 3 – Groenveld

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied wordt in het noorden begrensd door de Tervuursesteenweg (voorheen de Route de Bruxelles à Louvain), in het oosten door de Groenveldstraat (voorheen buurtweg nr. 29), in het zuiden door de Ijzermolenstraat (voorheen buurtweg nr. 30) en in het westen door de Celestijnenlaan (voorheen buurtweg nr. 8) en de Egenhovenweg (voorheen voetweg nr. 53). In het noorden van het deelgebied ligt voetweg nummer 55 die in de loop der jaren verhard is en nog steeds door voetgangers en fietsers wordt gebruikt.

Zowel de N3 Tervuursesteenweg, de Groenveldstraat, De Ijzermolenstraat, de Celestijnenlaan als de Egenhovenweg hebben voetgangersvoorzieningen langs beide zijden van de rijweg. Tevens zijn er in de omgeving van het deelgebied ter hoogte van de verschillende kruispunten zebrapaden voorzien. Ook ter hoogte van Basisschool Don Bosco zijn er zebrapaden voorzien op de Groenveldstraat.

Daarnaast is er recent een ongelijkgrondse kruising (tunnel) voor fietsers en voetgangers aangelegd tussen de Ijzermolenstraat in het noorden en de Celestijnenlaan in het zuiden. Op die manier kunnen fietsers en voetgangers op een veilige manier de N264 Boudewijnlaan kruisen.



Figuur 6-31 Buurt- en voetwegen deelgebied 3 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de N3 Tervuursesteenweg geselecteerd als een hoofdroute binnen het BFF. Op het gedeelte van de N3 Tervuursesteenweg ter hoogte van het deelgebied zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig, waardoor fietsers gemengd worden met het gemotoriseerd verkeer. Vanaf het Dominicanenklooster richting E314 is de N3 uitgerust met aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden, dit is echter niet conform de richtlijnen van het Vademecum voor fietsvoorzieningen. Ook de aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijweg in de Celestijnenlaan voldoen niet aan de vigerende richtlijnen. Net zoals de aanliggende gelijkvloerse enkelrichtingsfietspaden langs de R23.

In zowel de Groenveldstraat, de Ijzermolenstraat als de Egenhovenweg zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig, waardoor het fietsverkeer gemengd wordt met het gemotoriseerd verkeer.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de as Celestijnenlaan – Ijzermolenstraat – Steengroevenlaan opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 38 en 74.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de topografische ligging en bevolkingsdensiteit rondom het deelgebied kan er gesteld worden dat er een groot potentieel is aan voetgangers en fietsers voor het deelgebied.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-19: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 3

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Berg Tabor - Egenhovenweg	315: Leuven – Leefd. – Terv. - Kraainem	2x / uur tijdens de piek (6u-8u30) en (15u30-19u)
	318: Leuven – Moorsel – Brussel	Piek: 2x / uur (5u50 – 8u50) en (15u45 - 19u30)
	395: Leuven – Hoeilaart	2x / uur (6u15 – 22u15)
	526 Heverlee – Tervuren	3x / dag (15u55, 16u10 en 17u) ²⁵
	555: Leuven – Sint-Pieters-Woluwe	1x / dag (7u15)
	558: Leuven – Tervuren	1x / dag (7u30)
- Groenveld - H. Geeraerts - Joos Florquinlaan	7: Bierbeek – Bertem	1x / uur (7u – 19u)
	8: Bierbeek – Bertem	2x / uur (6u40 – 23u15)
	9: Korbeek-Lo – Bertem	1x / uur (6u25 – 19u30)
- Koning Boudewijnlaan - Ijzerenmolen- straat	178: Maaseik – Brussel	2 x / dag (6u50 en 7u40)
	178: Brussel – Maaseik	2x / dag (16u50 – 17u55)
	179: Hamont – Brussel	/
	306: Geel – Leuven (enkel Koning Boudewijnlaan)	1x / uur (6u30 – 19u)
- Tervuursepoort - Ijzerenmolen- straat	315: Leuven – Leefd. – Terv. – Kraainem (enkel Tervuursepoort)	2x / uur tijdens de piek (6u-8u30) en (15u30-19u)
	318: Leuven – Moorsel – Brussel	Piek: 2x / uur (5u50 – 8u50) en (15u45 - 19u30)
	395: Leuven – Hoeilaart (enkel Tervuursepoort)	2x / uur (6u15 – 22u15)
	410: Leuven – Brussel(enkel Tervuursepoort)	Spits: 2x / uur/ dal: 1x / uur (5u30 – 21u)
	521: Kortenberg – Heverlee	1x / dag (7u50)
	521: Heverlee – Kortenberg	Enkel op woensdag (12u25)
	522: Kortenberg – Heverlee	1x / dag (7u50)
	522: Heverlee – Kortenberg	Enkel op woensdag (12u25)
	523: Kortenberg – Heverlee	1x / dag (7u50)
	523: Heverlee – Kortenberg	Enkel op woensdag (12u25)
	526: Heverlee – Tervuren	3x / dag (15u55, 16u10 en 17u)
529: Herent – Heverlee Heilig Hart	1x / dag (7u40)	
555: Leuven – Sint-Pieters-Woluwe	1x / dag (7u15)	

²⁵ Rijden niet op woensdag, laatste lijn ook niet op vrijdag

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
	558: Leuven - Tervuren	1x / dag (7u30)
	600: Buitenringbus Leuven	6x / uur (5u50 – 20u20)
	601: Binnenringbus Leuven (enkel Tervuursepoort)	6x / uur (6u20 – 20u30)

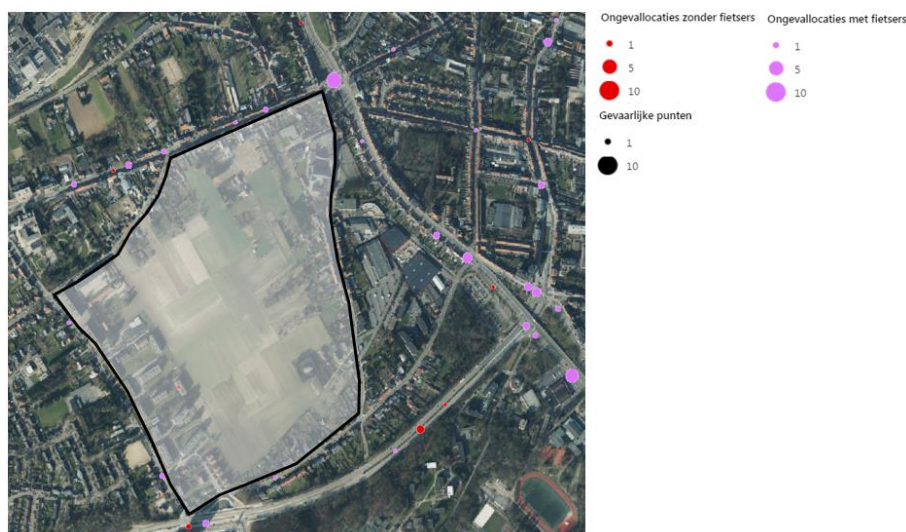
Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 2.2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Ondanks de relatief korte afstand tot het station is er vanuit het deelgebied geen rechtstreekse busverbinding van en naar het station van Heverlee. De dichtstbijzijnde halte die het station van Heverlee wel bedient, is de halte Heverlee Celestijnenlaan op circa 1,1 km van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied wel rechtstreeks bereikbaar via de verschillende eerder opgesomde buslijnen. De minimale reistijd bedraagt echter 19 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied zeer goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig tot beperkt. Het station van Heverlee is niet binnen een aanvaardbare tijd bereikbaar via het openbaar vervoer. Het station van Leuven, waar een uitgebreide bediening is, is rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van minstens 19 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied is gelegen tussen de R23, de N3 Tervuursesteenweg, de Celestijnenlaan en de N264 Koning Boudewijnlaan. Gezien de bestaande bebouwing kan de ontsluiting van het gebied best verlopen via de Egenhovenweg en de Ijzerenmolenstraat (beiden erftoegangswegen), die beiden aansluiten op de Celestijnenlaan, een lokale weg type II. Via de Celestijnenlaan wordt verder ontsloten op zowel de N3 Tervuursesteenweg (lokale weg type I), N264 Koning Boudewijnlaan (primaire weg type II).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-32 Ongevallocaties deelgebied 3 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N3, de R23 als de N264 gebeurden op verschillende locaties ongevallen, voornamelijk met fietsers. Het is voornamelijk op de R23 dat het ongevallenaantal

het grootst is, met name het kruispunt tussen de N3 en de R23 kent het hoogst aantal ongevallen met fietsers (8).

Algemeen kan er besloten worden dat het gebied door de rechtstreekse ontsluiting op verschillende wegen van het hogere wegennet, goed bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.5 Deelgebied 4 – Sint-Jansbergsesteenweg

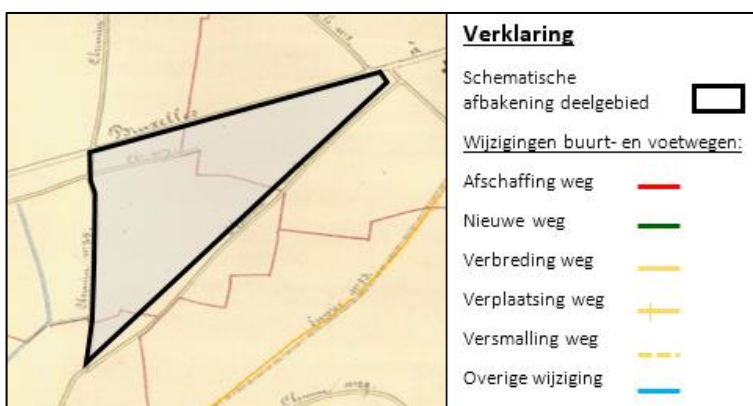
Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

In het noorden van het deelgebied loopt voetweg 7 parallel met de Route de Bruxelles à Louvain. Deze voetweg bestaat nog steeds en wordt voornamelijk gebruikt door landbouwers als toegang tot hun achterliggende percelen.

Daarnaast grenst het deelgebied in het noorden aan de N3 Tervuursesteenweg (voorheen de Route de Bruxelles à Louvain), in het oosten aan de Celestijnenlaan (voorheen de buurtweg nr. 35) en aan de Sint-Jansbergsesteenweg (voorheen buurtweg nr. 5) in het westen aan de Groeneweg.

De Sint-Jansbergsesteenweg is aan weerszijde van de rijbaan uitgerust met voet- en of fietspaden. Tevens zijn er op de nodige locaties zebrapaden aanwezig. Ook de Groeneweg is aan weerszijden van de rijbaan voorzien van voetgangersvoorzieningen, ter hoogte van het kruispunt met de Celestijnenlaan is er opnieuw een voetgangersoversteek voorzien.



Figuur 6-33 Buurt- en voetwegen deelgebied 4 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers worden ter hoogte van het deelgebied zowel de N3 Tervuursesteenweg, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg als de Celestijnenlaan geselecteerd binnen het BFF. De N3 Tervuursesteenweg is geselecteerd als hoofdroute, de twee andere wegen als functionele fietsroute.

Ter hoogte van het deelgebied zorgen de vrijliggende enkelrichtingsfietspaden langs weerszijde van de Sint-Jansbergsesteenweg voor inrichting conform de vigerende voorschriften²⁶. Ten zuiden van het kruispunt met de Groeneweg wordt er eerst overgegaan op aanliggende enkelrichtingsfietspaden, om vervolgens over te gaan tot menging. Op de Groeneweg wordt het fietsverkeer over de volledige lengte gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer. Voor de aanwezige fietsvoorzieningen op de N3 Tervuursesteenweg en de Celestijnenlaan wordt verwezen naar §6.4.1.4.

²⁶ Richtlijnen Vademecum voor Fietsvoorzieningen

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de as Celestijnenlaan – Ijzerenmolenstraat – Steengroevenlaan opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 38 en 74.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Het potentieel aan voetgangers en fietsers voor dit deelgebied blijft echter beperkt tot de omliggende woonstraten. Het hoogteverschil tussen het deelgebied en het centrum van Leuven zorgt tevens voor een negatieve impact op het fietserspotentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-20: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 4

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Sociaal Hogeschool - Berg Tabor	315: Leuven – Leefd. – Terv. – Kraainem	2x / uur tijdens de piek (6u-8u30) en (15u30-19u)
	316: Leuven – Sterrebeek – Kraainem (enkel Sociaal Hogeschool)	Piek: 2x / uur/ dal: 1x / uur (6u15-21u45)
	317: Leuven – Bert. – Terv. – Kraainem (enkel Sociaal Hogeschool)	Piek: 2x / uur/ dal 1x / uur (6u15-21u45)
	318: Leuven – Moorsel – Brussel	Piek: 2x / uur (5u50 – 8u50) en (15u45 - 19u30)
	395: Leuven – Hoeilaart (enkel Berg Tabor)	2x / uur (6u15 – 22u15)
	526 Heverlee – Tervuren	3x / dag (15u55, 16u10 en 17u) ²⁷
	555: Leuven – Sint-Pieters-Woluwe	1x / dag (7u15)
	558: Leuven – Tervuren (enkel Berg Tabor)	1x / dag (7u30)
- H. Geeraerts	7: Bierbeek – Bertem	1x / uur (7u – 19u)
	8: Bierbeek – Bertem	2x / uur (6u40 – 23u15)
	9: Korbeek-Lo – Bertem	1x / uur (6u25 – 19u30)
- Ter Elst - Populierenlaan - Groeneweg	7: Bierbeek – Bertem	1x / uur (7u – 19u)
	8: Bierbeek – Bertem	2x / uur (6u40 – 23u15)
	9: Korbeek-Lo – Bertem	1x / uur (6u25 – 19u30)
	395: Leuven – Hoeilaart (enkel Berg Tabor)	2x / uur (6u15 – 22u15)

²⁷ Rijden niet op woensdag, laatste lijn ook niet op vrijdag

	558: Leuven – Tervuren (enkel Berg Tabor)	1x / dag (7u30)
--	---	-----------------

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 3,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station in Heverlee binnen 10 minuten bereikt worden via lijn 616. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 4,1 km (via langzame wegen) van het deelgebied. En is via de eerder opgesomde buslijnen bereikbaar binnen 15 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied zeer goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Heverlee is dan wel binnen een aanvaardbare tijd rechtstreeks bereikbaar door middel van busverbindingen, maar de bediening in dit station is eerder beperkt. Het station van Leuven, waar wel een uitgebreide bediening is, is echter ook rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van 15 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied is gelegen tussen de N3 Tervuursesteenweg, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg en de Groeneweg. De ontsluiting van het deelgebied verloopt via de N253, een lokale weg type II naar de N264 Koning Boudewijnlaan, een primaire weg type II of de N3 Tervuursesteenweg, een lokale weg type I. Beide wegen ontsluiten zowel op de R23 Vesten en de E314.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-34 Ongevallocaties deelgebied 4 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N3 als op de N253 Sint-Jansbergsesteenweg gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie met het meeste aantal ongevallen in de buurt is het kruispunt N3 Tervuursesteenweg x Groeneweg, waar er 2 ongevallen gebeurden, zonder fietsers.

Algemeen kan er besloten worden dat het gebied door de rechtstreekse ontsluiting op verschillende wegen van het hogere wegennet, goed bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.6 Deelgebied 5 – Parkveld

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de Vinkenbosstraat (voorheen buurtweg nr. 9), in het oosten aan de Geldenaaksebaan (voorheen buurtweg nr. 10), en in het westen aan de Milseweg. In het zuiden grenst het deelgebied aan deelgebied 12. Er zijn geen voetwegen gesitueerd binnen of in de buurt van het deelgebied.

Alle ontsluitende wegen van het deelgebied zijn voorzien van voetgangersvoorzieningen aan weerszijden van de rijbaan. Ter hoogte van het deelgebied zijn er verder geen zebrapaden voorzien, met uitzondering van het kruispunt tussen de Geldenaaksebaan, de Milseweg en de Abdijstraat.



Figuur 6-35 Buurt- en voetwegen deelgebied 5 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de as Milseweg – Vinkebos – Geldenaaksebaan, de Ambachtenlaan en de N25 Meerdaalboslaan geselecteerd als functionele fietsroutes binnen het BFF

Ter hoogte van het deelgebied is de Geldenaaksebaan uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden (niet-conform de vigerende voorschriften). Ook het aanliggende dubbelrichtingsfietspad in de Ambachtenlaan voldoet niet aan de vigerende voorschriften. De vrijliggende fietspaden langs de Meerdaalboslaan en de verhoogde aanliggende fietspaden op de Geldenaaksebaan ten zuidoosten van het deelgebied voorbij het kruispunt met de N25 zijn wel uitgerust conform de voorschriften. Op de overige woonstraten in de omgeving van het deelgebied wordt het fietsverkeer gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk worden er in de nabije omgeving van het deelgebied geen routes geselecteerd.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Het potentieel aan voetgangers en fietsers voor dit deelgebied blijft echter beperkt tot de omliggende woonstraten.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijn die halteert aan deze halte:

Tabel 6-21: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 5

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Petrusberg	630: Haasrode – Remy	Spits: 3 à 4x / uur/ dal: 2x / uur (6u - 22u55)

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 2, km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het

station van Heverlee. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 3,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. En is via de eerder opgesomde buslijn bereikbaar binnen 5 à 6 minuten.

Ondanks de nabijgelegen bushalte slechts bediend wordt door een enkele buslijn, kan er dankzij de frequentie van deze buslijn toch gesproken worden van een goede bereikbaarheid van het deelgebied door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden, gezien de rechtstreeks busverbindingen naar het station van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

Het nieuwe woongebied Parkveld vormt een uitbreiding van de bestaande residentiële woonwijk Vinkenboslaan tussen de Geldenaaksebaan en de Milseweg. De ontsluiting van het gebied verloopt zowel via de Vinkenboslaan als rechtstreeks via de Geldenaaksebaan. De Geldenaaksebaan wordt in het mobiliteitsplan Leuven geselecteerd als een lokale weg type I, met een verbindende functie tussen Leuven en Haasrode. De overige wegen binnen het deelgebied (Milseweg en Vinkenbosstraat) worden geselecteerd als lokale wegen type III, erftoegangswegen. De Milseweg is in zuidelijke richting afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer.

De zone voor GRB betreft een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Parkveld. Dit gebied ontsluit via de Ambachtenlaan op de Geldenaaksebaan. De Geldenaaksebaan ontsluit in zuidelijke richting ontsluit de Geldenaaksebaan via de N25 Meerdaalboslaan, een primaire weg type II, op de E40, een hoofdweg.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-36 Ongevallocaties deelgebied 5 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de Geldenaaksebaan als op N25 Meerdaalboslaan gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen is het kruispunt N25 Meerdaalboslaan x Geldenaaksebaan, waar er 2 ongevallen gebeurden waarbij een fietser betrokken was.

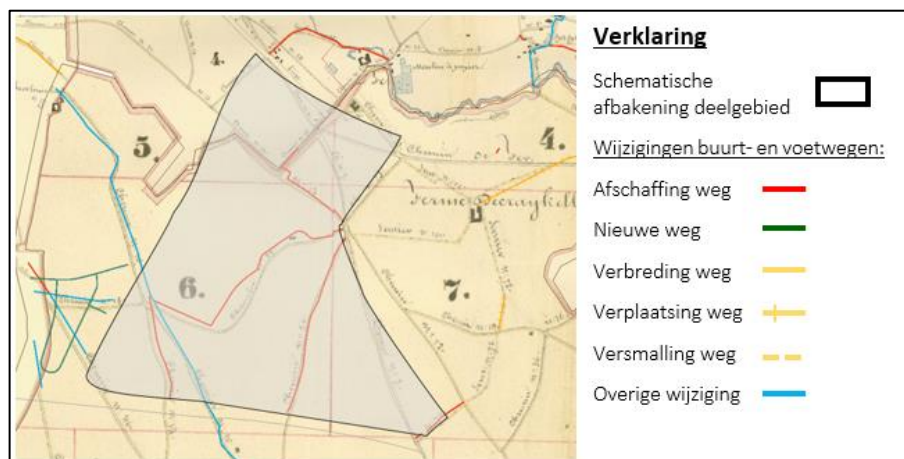
Algemeen kan er besloten worden dat het gebied door de vrij directe ontsluiting op de verschillende wegen van het hogere wegennet, goed bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.7 Deelgebied 6 – Haasrode

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het oosten aan de spoorlijn Leuven – Luik, in het zuiden aan de E40 en in het westen aan de N25 Meerdaalboslaan. Binnen het deelgebied zijn de volgende buurtwegen in de loop der jaren afgeschaft en niet vervangen door andere wegen: buurtweg nr. 12, 14, 56 en 59. Er bevinden zich geen voetwegen binnen het deelgebied. In het oosten wordt het deelgebied begrensd door voetweg nummer 10. De ontsluitende wegen binnen het deelgebied zijn allen voorzien van voetgangersvoorzieningen aan weerszijden van de rijbaan. Er zijn echter geen zebrapaden voorzien.



Figuur 6-37 Buurt- en voetwegen deelgebied 6 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de as Milseweg – Vinkebos – Geldenaaksebaan, de Amabachtenlaan en de N25 Meerdaalboslaan geselecteerd als functionele fietsroutes binnen het BFF.

Ter hoogte van het deelgebied is de Geldenaaksebaan uitgerust verhoogde aanliggende fietspaden (conform de vigerende voorschriften). Ook de vrijliggende fietspaden langs de Meerdaalboslaan voldoe aan de vigerende voorschriften. Op de overige woonstraten in de omgeving van het deelgebied wordt het fietsverkeer gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer.

Ten noorden van het deelgebied is de fietsroute langs de spoorweg tussen Leuven en Tienen door de provincie Vlaams-Brabant geselecteerd als fietssnelweg. Deze hoofdroute langs is ter hoogte van het deelgebied echter nog niet voorzien van fietsinfrastructuur. De fietsers rijden er momenteel nog via de Herpendalstraat en worden er gemengd met het autoverkeer. De overige wegen binnen het deelgebied zijn allemaal voorzien van aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de rijbaan.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de as Merenstraat - Herpendalstraat opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 88 en 87.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de afgelegen ligging van het deelgebied kan gesteld worden dat er weinig tot geen voetgangerspotentieel is voor dit deelgebied. Gezien de topografische ligging van het deelgebied is ook het fietserspotentieel eerder beperkt.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-22: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 6

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Schaatsbaan - Ambachtenlaan - Sterrekes	4: Herent – Haasrode	2 x / uur (6u – 23u)
	5: Wakkerzeel – Vaalbeek	1 x / uur (6.30u – 23.30u)
	6: Wijgmaal – Hoegaarden	1 x / uur (5.50u – 18.50u)
	527: Hosem – Pellenberg – Heverlee 527: Heverlee – Pellenberg – Honsem	1x / dag (7u45) 1x / dag (16u45) Niet op woensdag en vrijdag
- VDAB-Syntra - Partezis - Terumo - Ridgid - Orda-B - Philips - Brabantthal	4: Herent – Haasrode	2 x / uur (6u – 23u)
	5: Wakkerzeel – Vaalbeek (enkel VDAB-Syntra)	1 x / uur (6.30u – 23.30u)
	6: Wijgmaal – Hoegaarden (enkel VDAB-Syntra)	1 x / uur (5.50u – 18.50u)
	630: Haasrode – Remy	Spits: 3 à 4x / uur/ dal: 2x / uur (6u - 22u55)

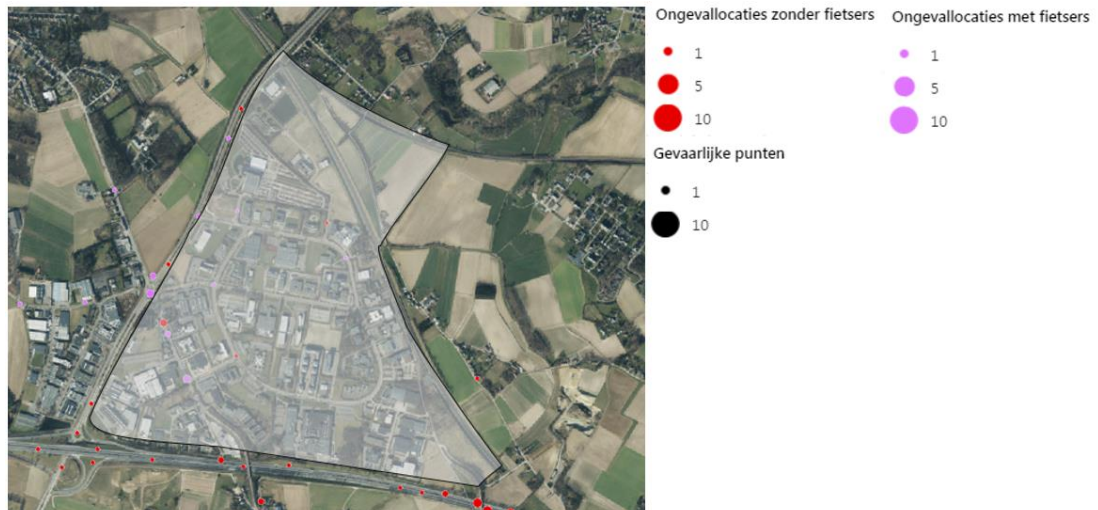
Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 3,1 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het station van Heverlee. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 4,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. En is via de eerder opgesomde buslijn bereikbaar binnen 8 à 10 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreeks busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar het station van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het deelgebied verloopt zowel via de Technologielaan als de Interleuvenlaan, beide geselecteerd als lokale wegen type III. De verder ontsluiting gebeurt via de Geldenaaksebaan, een lokale weg type I en de N25 Meerdaalboslaan, een primaire weg type II op de E40 en de N3 Tiensesteenweg.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-38 Ongevallocaties deelgebied 6 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de Geldenaaksebaan als op N25 Meerdaalboslaan gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De meeste ongevallen in de omgeving van het deelgebied gebeuren op de E40.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E40 en de N25 Meerdaalboslaan zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Ondanks de ligging van het deelgebied langs een spoorweg, zijn er voor het deelgebied geen mogelijkheden voor spoorgebonden goederentransport.

Gezien de ligging van het deelgebied is een rechtstreeks ontsluiting via watergebonden goederentransport onmogelijk.

6.4.1.8 Deelgebied 7 – Leuven-Noord

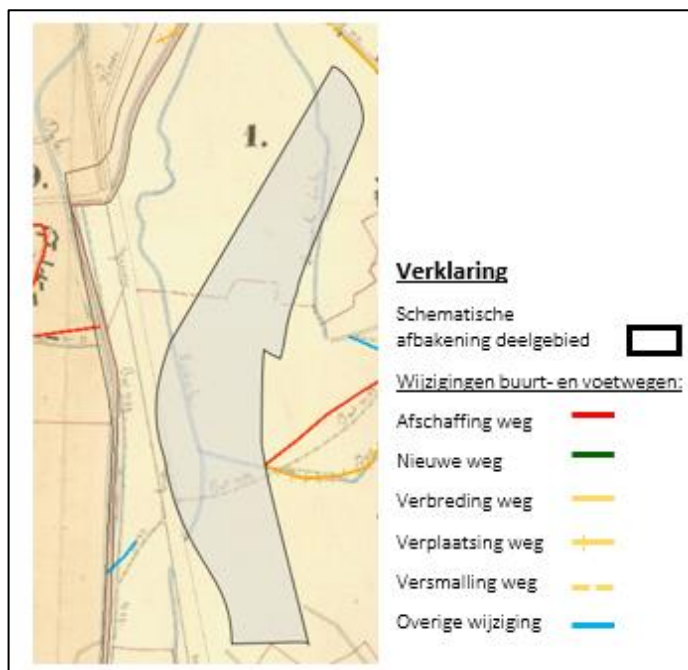
Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst aan de spoorlijn Leuven – Aarschot in het westen en de as Kesseldallaan – Eénmeilaan in het oosten. Voetweg nr. 83 kruist het deelgebied in oost-westelijke richting, maar werd ten oosten van het deelgebied reeds afgeschaft. Buurtweg nr. 19 in het zuiden van het deelgebied loopt gedeeltelijk over gelijk met de Eénmeilaan.

De Kesseldallaan en het noordelijk gedeelte van de Eénmeilaan zijn voorzien van voetgangersvoorzieningen langs weerszijde van de rijbaan. Het zuidelijke deel van de Eénmeilaan is enkel aan de oostkant voorzien van een voetpad. Ter hoogte van de ingang van het Provinciaal Domein Kessel-Lo is er een gecombineerde oversteekplaats voor voetgangers en fietsers voorzien en wordt het voetpad van de oost- naar de westkant van de rijweg verlegd. Voetgangers dienen hier over te steken om verder gebruik te kunnen maken van de voetgangersvoorzieningen. Ter hoogte van de Katjeswilgenlaan is er opnieuw een voetgangersoversteek voorzien en is er weer langs beide kanten van de rijbaan een voetpad aanwezig.

Figuur 6-39 Buurt- en voetwegen deelgebied 7 (bron: GIS Vlaams-Brabant)



Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied maakt de as Kesseldallaan – Eénmeilaan deel uit van de fietsnelweg tussen Leuven en Aarschot. Deze fietsas is uitgerust met een vrijliggende dubbelrichtingsfietspad, waardoor het voldoet aan de vigerende voorschriften. Verder zijn de as Aarschotsesteenweg – Kesseldeallaan en de as Wilselsesteenweg – Schoolbergensstraat geselecteerd als functionele fietsroutes. De Domeinstraat en de Gemeentestraat zijn tot slot geselecteerd als alternatieve functionele fietsroutes.

Op de meeste woonstraten in de nabije omgeving van het deelgebied wordt het fietsverkeer gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van de Domeinstraat, waar er aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aanwezig zijn aan beide kanten van de rijbaan.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn in de nabije omgeving van het deelgebied de as Eénmeilaan – Kesseldallaan en de as Lentedreef – Beemdenpad – Domeinstraat opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 80 en 81.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de topografische ligging, de bevolkingsdensiteit rondom het plangebied en de nabijheid van het centrum, kan er gesteld worden dat er een groot potentieel is aan voetgangers en fietsers voor het plangebied.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-23: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 7

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Kesselbergplein - Eénmeilaan	2: Heverlee – Kessel-Lo (enkel kesselbergplein)	8x/ uur (6u – 23u30)

	310: Leuven – Aarschot	Piek: 2 à 3/ uur, dal: 1x/ uur (6u10 – 22u45)
--	------------------------	---

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Leuven, op ongeveer 1,9 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station van Leuven binnen 6 à 10 minuten bereikt worden via bovenstaande buslijnen.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door twee buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreekse busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar het station van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

Aangezien er geen zekerheid bestaat over de timing van de realisatie van het Vuntcomplex, wordt er aangenomen dat de ontsluiting van het deelgebied rechtstreeks op de Kesseldallaan zal gebeuren. De Kesseldallaan is geselecteerd als een lokale weg. In het noorden ontsluit het verkeer verder via het Vuntcomplex op de E314, een hoofdweg, of de N19 Aarschotsesteenweg, een lokale weg type I met verbindende functie tussen Leuven en Aarschot. In het zuiden ontsluit de Kesseldallaan via de Eénmeilaan op de N2 Diestsesteenweg, een secundaire weg type III

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-40 Ongevallocaties deelgebied 7 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de Kesseldallaan als op de Eénmeilaan gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen is het kruispunt Eénmeilaan x Gemeentestraat, waar er 4 ongevallen gebeurden waarbij een fietser betrokken was.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E314 zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Ondanks het feit dat het deelgebied gelegen is aan het rangeerstation van Leuven, zijn er geen mogelijkheden om een aandeel van het goederentransport over het spoor te organiseren. Na intern onderzoek heeft de NMBS moeten besluiten dat er geen markt is voor goederenoverslag te Leuven.

Gezien de ligging van het deelgebied is een rechtstreeks ontsluiting via watergebonden goederentransport onmogelijk.

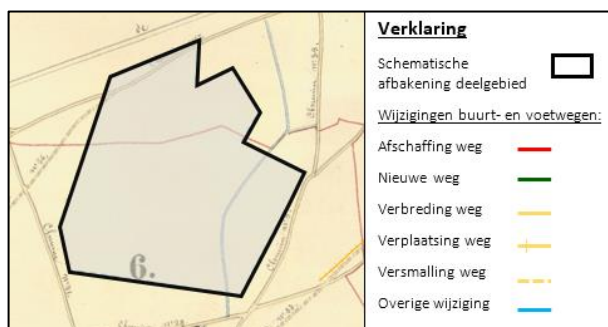
6.4.1.9 Deelgebied 8 – Termunckveld

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de N3 Tervuursesteenweg (voorheen Route de Bruxelles à Louvain), in het oosten aan de N253 Sint-Jansbergsesteenweg (voorheen buurtweg nr. 5) en in het zuiden en het westen aan de Termunckdreef. De voetweg nr. 56 die overgaat in de buurtweg nr. 7 kruist de noordgrens van het deelgebied. Deze voetweg bestaat vandaag de dag niet meer.

De N3 Tervuursesteenweg is ter hoogte van het deelgebied niet uitgerust met voetpaden, voetgangers dienen gebruik te maken van het aanliggende fietspad. Zowel de N253 Sint-Jansbergsesteenweg, de Bertemstraat als de Groeneweg zijn aan weerszijde van de rijbaan voorzien van smalle voetpaden. De overige wegen binnen het deelgebied (Sint-Jansbergsesteenweg en Termunckdreef) hebben geen aparte voetgangersvoorzieningen, wat gezien hun huidige functie ook niet noodzakelijk is.



Figuur 6-41 Buurt- en voetwegen deelgebied 8 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers worden ter hoogte van het deelgebied zowel de N3 Tervuursesteenweg, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg geselecteerd binnen het BFF. De N3 Tervuursesteenweg is geselecteerd als hoofdroute, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg als functionele fietsroute. Ten noorden van het deelgebied wordt de Mijlboomweg (een landbouwweg parallel aan de E314) geselecteerd als alternatieve functionele fietsroute tussen de N3 en de Terbankstraat.

Ter hoogte van het deelgebied zijn er geen fietspaden aanwezig langs de N253 Sint-Jansbergsesteenweg. Daarnaast zijn ook de aanliggende enkelrichtingsfietspaden aan weerszijde langs de N3 Tervuursesteenweg niet conform de vigerende voorschriften. Op de overige wegen binnen het deelgebied (Groeneweg, Bertemstraat, Termunckdreef en Sint-Jansbergsesteenweg) dient het fietsverkeer te mengen met het gemotoriseerd verkeer.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied enkel de as Celestijnenlaan – Terbankstraat opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 38 en 74.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de afgelegen ligging van het deelgebied kan gesteld worden dat er weinig tot geen voetgangerspotentieel is voor dit

deelgebied. Tevens zorgt de topografische ligging van het deelgebied er ook voor dat het fietserspotentieel eerder beperkt is.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-24: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 8

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Sociaal Hoge School	315: Leuven – Leefd. – Terv. – Kraainem	2x / uur tijdens de piek (6u-8u30) en (15u30-19u)
	316: Leuven – Sterrebeek – Kraainem	Piek: 2x / uur / dal: 1x / uur (6u15- 21u45)
	317: Leuven – Bert. – Terv. – Kraainem (enkel Sociaal Hogeschool)	Piek: 2x / uur / dal 1x / uur (6u15-21u45)
	318: Leuven – Moorsel – Brussel	Piek: 2x / uur (5u50 – 8u50) en (15u45 - 19u30)
	526 Heverlee – Tervuren	3x / dag (15u55, 16u10 en 17u)28
- Groeneweg	7: Bierbeek – Bertem	1x / uur (7u – 19u)
	8: Bierbeek – Bertem	2x / uur (6u40 – 23u15)
	9: Korbeek-Lo – Bertem	1x / uur (6u25 – 19u30)
	395: Leuven – Hoeilaart	2x / uur (6u15 – 22u15)
	558: Leuven – Tervuren	1x / dag (7u30)

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 3,6 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het station van Heverlee, hiervoor dient er in het centrum van Leuven een overstap gemaakt te worden waardoor de reistijd circa 30 minuten bedraagt. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 4,5 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via lijnen 7,8,9,316,317 en 395. De reistijd bedraagt circa 15 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied zeer goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Leuven mag dan wel rechtstreeks bereikbaar zijn met de bus, de reistijd van 15 minuten die ermee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied is gelegen tussen de E314, N3 Tervuursesteenweg, de N253 Koning Boudewijnlaan, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg en de Groeneweg. De ontsluiting van het deelgebied verloopt via de N253, een lokale weg type II naar de N264 Koning Boudewijnlaan, een primaire weg type II of de N3 Tervuursesteenweg, een lokale weg type I. Beide wegen ontsluiten zowel op de R23 Vesten en de E314.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.

28 Rijden niet op woensdag, laatste lijn ook niet op vrijdag



Figuur 6-42 Ongevallocaties deelgebied 8 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N3 Tervuursesteenweg, de N253 Sint-Jansbergsesteenweg als de N264 Koning Boudewijnlaan gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt Sint-N253 Jansbergsesteenweg x N264 Koning Boudewijnlaan, waar er 4 ongevallen zonder fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E314 zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

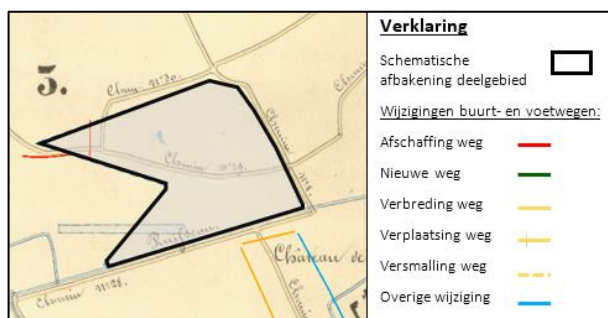
6.4.1.10 Deelgebied 9 – IMEC

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de N264 Koning Boudewijnlaan (voorheen buurtweg nr. 30), in het oosten aan de Celestijnenlaan (voorheen buurtweg nr. 8) en in het zuiden aan de Kapeldreef (voorheen buurtweg nr. 28). Doorheen het deelgebied loopt ook nog de Steengroevenlaan (voorheen buurtweg nr. 29). In de buurt van het deelgebied zijn er geen voetwegen.

De Celestijnenlaan is de enige ontsluitingsweg van het deelgebied waar voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn. Er zijn wel enkel voorzieningen getroffen aan de kant van het IMEC. De interne ontsluiting binnen het deelgebied dient te gebeuren via onverharde berm langs de rijbaan. Ook de N264 Koning Boudewijnlaan is niet voorzien van voetgangersvoorzieningen. Voor fietsers en voetgangers is er recent een ongelijkgrondse kruising (tunnel) aangelegd tussen de Ijzerenmolenstraat in het noorden en de Celestijnenlaan in het zuiden. Op die manier kunnen fietsers en voetgangers op een veilige manier de N264 Boudewijnlaan kruisen.



Figuur 6-43 Buurt- en voetwegen deelgebied 9 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers worden ter hoogte van het deelgebied zowel de Celestijnenlaan als de Kapeldreef en de centrale as doorheen de studentenwijk Arenberg geselecteerd binnen het BFF van de provincie. De Celestijnenlaan is geselecteerd als functionele fietsroute, terwijl zowel Kapeldreef als de centrale as door Arenberg geselecteerd zijn als alternatieve functionele fietsroute.

Na de recente heraanleg van de Celestijnenlaan is de weg uitgerust met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan de zijde van het IMEC. Het fietspad is bijgevolg conform de vigerende voorschriften. Ook het mengen van het verkeer op zowel de Kapeldreef als de centrale as van de studentenwijk Arenberg is gezien de snelheidsbeperking van 30 km, conform de vigerende voorschriften.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn in de nabije omgeving van het deelgebied zowel de Celestijnenlaan als de centrale as doorheen studentenwijk Arenberg geselecteerd als recreatieve fietsroute. Het kruispunt tussen beide wegen is tevens knooppunt 74 van het recreatieve fietsroutenetwerk.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de afgelegen ligging van het deelgebied kan gesteld worden dat er weinig tot geen voetgangerspotentieel is voor dit deelgebied. De topografische ligging en de relatief korte afstand tot het centrum van Leuven zorgen er dan wel weer voor een groot fietspotentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-25: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 9

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Koning Boudewijnlaan	178: Maaseik – Brussel	2 x / dag (6u50 en 7u40)
	178: Brussel – Maaseik	2x / dag (16u50 – 17u55)
	179: Hamont – Brussel	/
	306: Geel – Leuven	Enkel bij les aan VUB &/of KUL
- Wetenschapspark (enkel lijn 616) - Campus Arenberg - Celestijnenlaan	2: Heverlee – Kessel-Lo	8x/ uur (6u – 23u30)
	520: Heverlee – Linden	1x/ dag niet op woensdag (16u30)
	616: Zaventem – Moorsel – Bertem – Leuven (Campus Arenberg niet)	Spits: 3 à 4x/ uur/ dal: 2x/ uur (4u50 - 23u20)

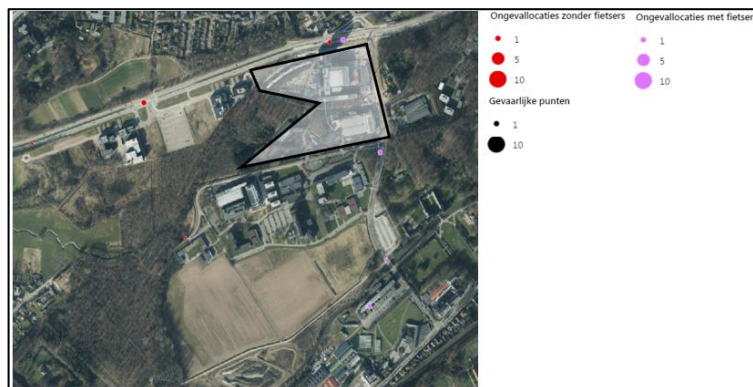
Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via lijnen 2 en 616. De reistijd bedraagt circa 9 minuten. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 3,7 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via lijnen 2 en 616. De reistijd bedraagt circa 21 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied zeer goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Heverlee is dan wel binnen een aanvaardbare tijd rechtstreeks bereikbaar door middel van busverbindingen, maar de bediening in dit station is eerder beperkt. Het station van Leuven, waar wel een uitgebreide bediening is, is echter ook rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van 21 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als veel te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

Voor de ontsluiting van het deelgebied is het deelgebied opgedeeld in twee delen. Het eerste deel, de IMEC-toren wordt via de Gaston Geenslaan rechtstreeks ontsloten op de N264 Koning Boudewijnlaan, een primaire weg type II. De ontsluiting van IMEC 1 gebeurt via de Celestijnenlaan, een lokale weg type 1, die vervolgens ook aansluit op de N264 Koning Boudewijnlaan. Vanuit de Koning Boudewijnlaan kan het verkeer rechtstreeks ontsluiten op de E314 (hoofdweg) of via de R23, tevens een primaire weg type II, zich verspreiden over de overige hoofdwegen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-44 Ongevallocaties deelgebied 9 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N264 Koning Boudewijnlaan als op de Celestijnenlaan gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen is het kruispunt Celestijnenlaan x Kapeldreef, waar er 2 ongevallen met fietsers gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat het gebied door de vrij directe ontsluiting op het hogere wegennet, goed bereikbaar is voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.11 Deelgebied 10 – Danone

Stappers en trappers

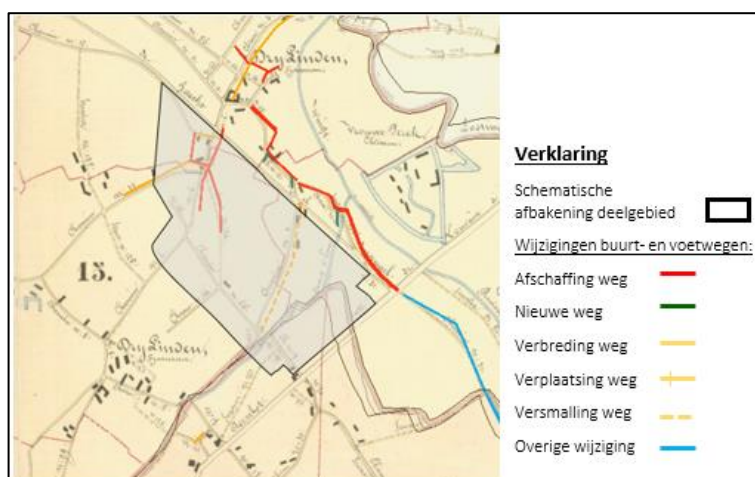
Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied 10 wordt afgebakend door de N229 Stationsstraat in het noorden (voorheen Route à Wesemael), de N19 Aarschotsesteenweg (voorheen Route de Louvain à Aerschot) in het oosten en de Astridstraat (voorheen buurtweg nr. 33) in het westen. Binnen het deelgebied zijn de volgende buurt- en voetwegen volledig of gedeeltelijk afgeschaft:

- Buurtweg nr. 6 (gedeeltelijk)
- Voetweg nr. 124 (gedeeltelijk)
- Buurtweg nr. 33 (gedeeltelijk)

Ter hoogte van het deelgebied is de N229 Stationsstraat niet voorzien van voetgangersvoorzieningen, voetgangers dienen gebruik te maken van het fietspad. De N19 Aarschotsesteenweg is ter hoogte van het deelgebied wel uitgerust met voetpaden aan weerszijde van de rijbaan. De Astridlaan, waarlangs het verkeer van de Danonefabriek ontsluit, is aan de noordwestzijde uitgerust met een smal voetpad langs het vrijliggende fietspad. De verschillende doodlopende straten binnen het deelgebied, hebben geen aparte voetgangersvoorzieningen, wat gezien hun huidige functie ook niet noodzakelijk is.

Op zowel de N229 Stationsstraat als de N19 Aarschotsesteenweg zijn er ter hoogte van de meeste kruispunten en de meest logische locaties zebra-paden aanwezig.



Figuur 6-45 Buurt- en voetwegen deelgebied 10 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied zowel de N229 Stationsstraat, de N19 Aarschotsesteenweg als de Astridstraat geselecteerd binnen het BFF van de provincie. Zowel de Stationsstraat als de Aarschotsesteenweg zijn geselecteerd als functionele fietsroute terwijl de Astridstraat geselecteerd is als alternatieve functionele fietsroute.

De N229 is uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden aan weerszijde van de rijweg, wat maakt dat de inrichting niet conform de vigerende richtlijnen is. Ook de verhoogde vrijliggende enkelrichtingsfietspaden langs de N19 Aarschotsesteenweg voldoen niet aan de vigerende richtlijnen, aangezien de schuwzone tussen het fietspad en de rijweg te beperkt is in afstand. Het vrijliggend dubbelrichtingsfietspad in de Astridstraat voldoet wel aan de vigerende voorschriften. Tot slot is ook de route langs de spoorweg tussen Leuven en Aarschot opgenomen binnen het traject van de fietssnelweg Leuven - Aarschot. Op deze route is echter nog geen infrastructuur voorzien.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving van het deelgebied de as Kwellenbergstraat – Astridstraat opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 30 en 66.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. De decentrale ligging van het deelgebied maakt wel dat het voetgangerspotentieel eerder beperkt is. Het fietspotentieel voor dit deelgebied is gezien de topografische ligging dan wel weer groter.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-26: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 10

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
<ul style="list-style-type: none"> - Drielinden - Rotselaar Station - Rotselaar Ronde 	333: Leuven – Tremelo	1x/ uur (6u25 – 20u25)
	334: Leuven – Aarschot (enkel Ronde)	Ochtendspits: 1 doorkomst (7u45) Avondspits: 5 doorkomsten (16u05 – 18u05)
	335: Leuven – Aarschot	1x/uur (5u55 – 22u55/ 23u55 op vrijdag)
	335: nachtbus Leuven – Aarschot	1x/ uur (0u50 – 2u50 enkel op vrijdag en zaterdag)
	433: Leuven – Tremelo	Ochtendspits: 4 doorkomsten (6u35 - 8u30) Avondspits: 3 doorkomsten (16u30 - 17u30)
	512: Leuven – Tildonk (enkel Ronde)	1x / dag (7u45)
	513: Leuven – Tildonk	1x / dag (7u55)

Het dichtstbijzijnde treinstation van het deelgebied is het station van Wezemaal, dat buiten het studiegebied valt. Het station ligt op 2,5 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station van Wezemaal binnen 9 minuten bereikt worden via lijn 335. Het station van Wezemaal wordt door volgende treinen bediend.

Tabel 6-27: Bediening Station Wezemaal NMBS (bron: NMBS)

Trein	Station Wezemaal
	Dagelijks
L-trein Leuven - Aarschot - Antwerpen-Centraal	1x/u
	Wekelijks
IC-trein Leuven – Aarschot – Antwerpen-Centraal	1x/u
L-trein Leuven - Aarschot- Hasselt	1x/u

Het station van Leuven ligt dan weer op circa 7,8 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied wel rechtstreeks bereikbaar via buslijnen 333 en 335. De reistijd bedraagt circa 15 minuten.

Gelet op de beperkte ontsluiting via buslijnen en de recente afschaffing van belbus 719 kan gesteld worden dat het deelgebied slechts matig bereikbaar is via bussen van de Lijn. Dit zorgt er tevens voor dat de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer als matig omschreven kan worden.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied ontsluit zowel via de Astridstraat als de Stationsstraat, beiden lokale wegen type III, op de N229 Stationsstraat, die geselecteerd is als een secundaire weg type III. De weg wordt aanzien als een belangrijke fiets- en openbaar vervoersas met een lokale en bovenlokale verbindingfunctie.

De N229 ontsluit verder op de N19 Aarschotsesteenweg, ook een secundaire weg type III, en de E314 (hoofdweg).

De ongelijkgrondse spoorwegovergang zorgt op regelmaat voor congestieproblemen op de N229 Stationsstraat.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-46 Ongevallocaties deelgebied 10 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N229 Stationsstraat als op de N19 Aarschotsesteenweg gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen is het kruispunt N229 Stationsstraat x N19 Aarschotsesteenweg, waar er 3 ongevallen met fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat ondanks er vrij directe ontsloten kan worden op de E314 er toch sprake is van een beperkte bereikbaarheid van het gemotoriseerd verkeer. De gelijkvloerse spoorwegovergang op de N19 zorgt namelijk op regelmatige basis voor filevorming.

Goederenvervoer

Ondanks de ligging van het deelgebied aan de spoorweg tussen Leuven en Aarschot is een rechtstreekse ontsluiting via spoorweggebonden goederentransport niet mogelijk op deze locatie.

Gezien de ligging van het deelgebied is er ook geen rechtstreekse ontsluiting via watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

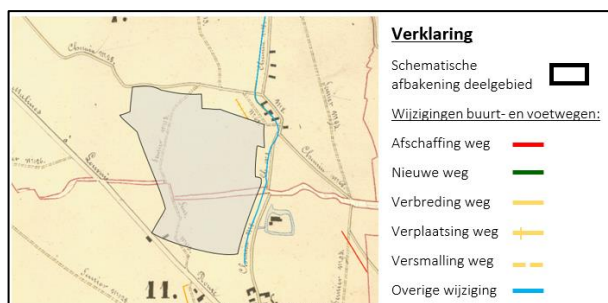
6.4.1.12 Deelgebied 11 – Tildonksesteenweg

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de Hogebeekstraat (voorheen buurtweg nr. 25), in het oosten aan de Tildonksesteenweg (voorheen buurtweg nr. 8) en in het zuiden en westen aan de N26 Mechelsesteenweg (voorheen Route de Malines à Louvain). Het deelgebied wordt doorkruist door voetweg nr. 113

die tussen de buurtwegen 25 en de Route de Malines à Louvain loopt. Deze voetweg loopt momenteel over landbouwgronden en wordt voornamelijk gebruikt door landbouwers om de aanpalende percelen te bereiken. De Hogebeekstraat is slechts over de eerste 255 meter verhard, daarna gaat deze weg over in een onverharde landweg. Op de verschillende omliggende en ontsluitende wegen zijn er geen voetgangersvoorzieningen aanwezig. Ter hoogte van het kruispunt tussen de Tildonksesteenweg en de N26 zijn er wel zebrapaden aanwezig om de N26 over te steken.



Figuur 6-47 Buurt- en voetwegen deelgebied 11 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied worden zowel de Tildonksesteenweg, als de N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg als de Mechelsesteenweg door het centrum van Herent geselecteerd binnen het BFF van de provincie. De Tildonksesteenweg en de N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg zijn beide geselecteerd als functionele fietsroutes, de Mechelsesteenweg door het centrum van Herent is geselecteerd als alternatieve functionele fietsroute.

De N26 Omleidingsweg is uitgerust met vrijliggende enkelrichtingsfietspaden, waardoor ze voldoen aan de vigerende voorschriften. De N26 Mechelsesteenweg en de Tildonksesteenweg zijn beide uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden, wat maakt dat de fietsroutes niet voldoen aan de vigerende voorschriften.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk lopen er geen recreatieve routes over de ontsluitende wegen van het deelgebied. De dichtstbijzijnde recreatieve fietsroute, tussen knooppunt 32 en 98, loopt ten noorden van het deelgebied over de Grensstraat.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. De decentrale ligging van het deelgebied maakt wel dat het voetgangerspotentieel eerder beperkt is. Het fietspotentieel voor dit deelgebied is gezien de topografische ligging dan wel weer groter.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-28: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 11

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Hogebeekstraat	284: Mechelen – Leuven	Piekmomenten: 2x/ uur/ dalmomenten: 1x/ uur (6u40 – 21u30)
	284: Nachtbus Boortmeerbeek – Haacht - Leuven	Vrijdag: 1x / uur (23u10 – 2u10) Zaterdag: 1x / uur (1u10 - 2u10)

- Agra	285: Mechelen – Leuven	Piekmomenten: 2x/ uur/ dalmomenten: 1x/ uur (6u05 – 21u)
--------	------------------------	---

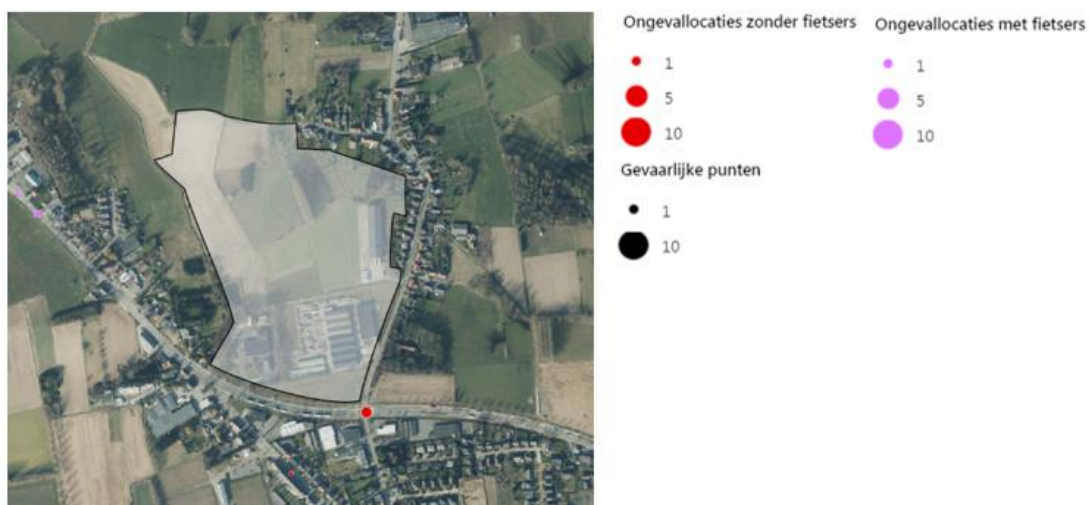
Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Herent, op ongeveer 1,5 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station van Herent binnen 5 minuten bereikt worden via zowel lijn 284 als 285. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 4,5 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied ook rechtstreeks bereikbaar via lijnen 284 en 285. De reistijd bedraagt circa 20 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Herent is dan wel binnen een aanvaardbare tijd rechtstreeks bereikbaar met de bus, maar de bediening in dit station is eerder beperkt. Het station van Leuven, waar wel een uitgebreide bediening is, is echter ook rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van 20 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied ontsluit via de Tildonksesteenweg, een lokale weg type II op de N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg, een secundaire weg type I. Via deze weg kan het verkeer rechtstreeks ontsluiten op de E314 (hoofdweg).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-48 Ongevallocaties deelgebied 11 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de Tildonksesteenweg als op de N26 Mechelsesteenweg gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen is het kruispunt N26 x Tildonksesteenweg, waar er 5 ongevallen zonder fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op het hoofdwegennet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

6.4.1.13 Deelgebied 12 – Gasthuisberg en Vogelzang

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noordoosten aan de N2 Brusselsesteenweg (de voormalige Route de Bruxelles à Louvain), in het oosten aan de R23 (de voormalige buurtweg nr. 24), in het zuiden aan de Tweekleinewegenstraat (de voormalige buurtweg nr. 33) en in het westen aan de Groeneweg (de voormalige buurtweg nr. 35). In het noorden wordt het deelgebied begrensd door de E314. Daarnaast loop de Terbankstraat (de voormalige buurtweg nr. 8) door het deelgebied. Binnen het deelgebied zijn de volgende buurt- en voetwegen volledig afgeschaft:

- Buurtweg nr. 23
- Buurtweg nr. 40
- Buurtweg nr. 68

De verschillende ontsluitende wegen van en naar het deelgebied zijn niet uitgerust met voetgangersvoorzieningen. Op zowel de rondweg rond de campus als het binnengebied van de campus Gasthuisberg zijn er verschillende voetgangersvoorzieningen getroffen waardoor het gebied goed doorwaadbaar is voor voetgangers. Daarnaast zijn op de plaatsen waar een looproute kruist met een ontsluitingsweg ook zebrapaden voorzien.



Figuur 6-49 Buurt- en voetwegen deelgebied 12 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied worden in de omgeving van het deelgebied zowel de N2 Brusselsesteenweg, de N3 Tervuursesteenweg, de as Berg Taborweg - Terbankstraat, de R23, als de as Wildenhoge – Stuiversweg geselecteerd binnen het BFF van de provincie Vlaams-Brabant.

Zowel de N2 als de N3 worden geselecteerd als hoofdroute, de as Berg Taborweg - Terbankstraat en de R23 worden geselecteerd als functionele fietsroute en de as Wildenhoge – Stuiversweg wordt tot slotte geselecteerd als alternatieve functionele fietsroute.

De N3 Tervuursesteenweg is vanaf de Terbankstraat richting niet uitgerust met fietspaden. Richting E314 zijn er aanliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig. Deze voldoen echter niet aan de vigerende voorschriften. Ook de N2 Brusselsesteenweg en de R23 zijn uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden, waardoor ze dus ook niet voldoen aan de vigerende voorschriften. De Berg Taborweg is uitgerust met een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, conform de vigerende voorschriften. Op de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) is er geen fietsinfrastructuur aanwezig, waardoor het fietsverkeer moet mengen met het drukke gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is er een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd rond de volledige campus, die zowel aansluit op het fietspad langs de Berg Taborweg als op de vrijliggende fietspaden langs de Mgr. Van Waeyenberghlaan, als op de fietspaden langs de R23

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn in de nabije omgeving van het deelgebied de as Terbankstraat – Berg Taborweg - Celestijnenlaan opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 74 en 38.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gelet op de ligging nabij het centrum kan gesteld worden dat er een groot fiets- en voetgangerspotentieel is. Toch zorgt de topografische ligging van het deelgebied voor een negatieve impact op dit potentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-29: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 12

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
<ul style="list-style-type: none"> - Leuven Gasthuisberg Kliniek perron 4 - Leuven Gasthuisberg Campus - Heverlee Berg Tabor - Leuven Herestraat 	3 Leuven – Pellenberg – Lubbeek	4 x / uur (6u – 23u)
	316 Kraainem – Sterrebeek – Leuven	Spits: 2 / uur/ dal: 1x / uur (6u – 21u)
	316 Nachtbus Sterrebeek – Leefdaal - Sterrebeek	Vr. & Za. 1 x / uur (23u – 03u)
	317 Kraainem – Terv. – Bert. – Leuven	2 x / uur (06u – 23u)
	317 Nachtbus Tervuren – Leuven	Vr. & Za. 1 x / uur (23u – 03u)
	333 Leuven – Tremelo	Spits: 2 x / uur/ dal: 1 x / uur (5u – 21u)
	335 Leuven – Aarschot	1 x / uur (05u – 00u)
	370 Leuven – Diest	2 x / uur (06u – 00u)
	371 Leuven – Hoog-Linden	1 x / uur (06u – 23u)
	372 Leuven - Geestbeek	1 x / uur (06u – 21u)
	373 Leuven – Assent	2 x / dag (16u40 – 17u40)
	373 Assent – Leuven	2 x / dag (07u – 07u50)
	374 Leuven – Tielt	1 x / dag (17u)
	374 Tielt – Leuven	1 x / dag (07u20)
	380 Leuven – Tienen	Spits: 3 x / uur/ dal: 2 x / uur (7u – 22u)
600 Buitenringbus Leuven	6 x / uur (06u – 21u)	
601 Binnenringbus Leuven	6 x / uur (06u – 21u)	

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Leuven, op ongeveer 3,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied kan het station van Leuven binnen 8 à 10 minuten bereikt worden via bovenstaande buslijnen.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een zeer frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied zeer goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer als

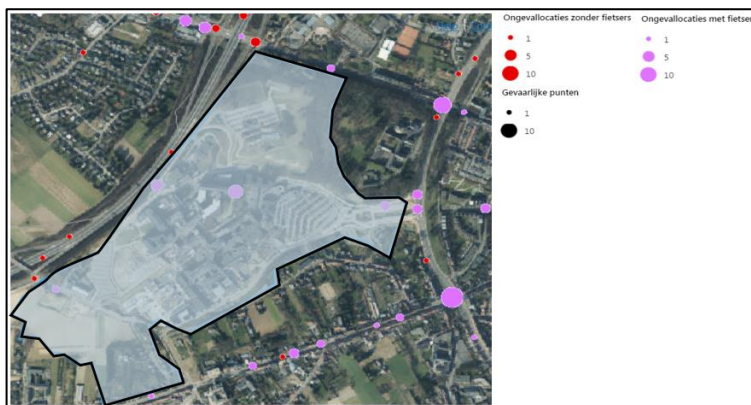
goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreeks busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar het station van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied wordt zowel via de oost- de west als de zuidkant ontsloten. De oostelijke ontsluiting gebeurt enerzijds via het nieuwe op- en afritcomplex op de R23, een primaire weg type II . Door de rechts-in/rechts-uit configuratie van het kruispunt is het voor auto's enkel mogelijk om op de westelijke rijstrook van de R23 te ontsluiten. De westelijke rijstrook van de R23 is slechts bereikbaar via de Mgr. van Waeyenberghlaan (een lokale weg type III) en de Tervuursestraat of de Brusselsestraat (beide lokale wegen type II).

De westelijke ontsluiting verloopt rechtstreeks via de Terbankstraat, een lokale weg type II, op de E314 (hoofdweg). De zuidelijke ontsluiting verloopt via de Berg Taborweg, een lokale weg type III op de N3 Tervuursesteenweg, een lokale weg type I. Via de N3 kan in oostelijke richting verder ontsloten worden op de R23, in westelijke richting kan ontsloten worden op de E40 (hoofdweg).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-50 Ongevallocaties deelgebied 12 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N3 Tervuursesteenweg, de R23, de N2 Brusselsesteenweg als de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. Ook intern binnen de campus zijn er op enkele locaties ongevallen gebeurd.

De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt R23 x N3, waar er 8 ongevallen met fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E314 in combinatie met een goede rechtstreekse ontsluiting op het overige hoofdwegenet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

6.4.1.14 Deelgebied 13 – Kareelveld

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de N26 Nieuwe Mechelsesteenweg, in het oosten aan de Wingerdstraat – 's Hertogenlaan (voorheen buurtweg nr. 77), in het zuiden aan de Galgebergstraat (voorheen buurtweg nr. 73 en in het westen aan de E314.

Ter hoogte van het deelgebied beschikt de N26 Nieuwe Mechelsesteenweg niet over voetgangersvoorzieningen, waardoor voetgangers gebruik moeten maken van de aanwezig fietspaden. Zowel de 's Hertogenlaan als de Galgebergstraat zijn wel aan weerszijde van de rijbaan voorzien van voetpaden. De straat Kareelveld heeft geen aparte voetgangersvoorzieningen, wat gezien de huidige functie ook niet noodzakelijk is. Ter hoogte van het kruispunt tussen de N26 en Kareelveld is er een zebraapad voorzien om de N26 over te steken. Dit zowel voor de goede bereikbaarheid van beide delen van Kareelveld als de bereikbaarheid van de bushaltes 'Leuven Kareelveld', langs de N26.



Figuur 6-51 Buurt- en voetwegen deelgebied 13 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied zowel de N26, de R23, de N2 als de Vlietstraat geselecteerd binnen het BFF van de provincie. Zo zijn de N26 en de N2 beide geselecteerd als hoofdroute, de R23 is geselecteerd als functionele fietsroute en de Vlietstraat is geselecteerd als alternatieve functionele fietsroute.

Zowel de N26 als de N2 zijn uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden, waardoor ze niet voldoen aan de vigerende richtlijnen. Langs de R23 zijn er vrijliggende enkelrichtingsfietspaden aanwezig, maar gezien de schuifafstand tot de fysieke obstakels te beperkt is worden ook deze fietspaden als niet-conform beschouwd. Langs de Vlietstraat is er geen fietspad aanwezig, een deel van de Vlietstraat is zelfs nog niet verhard. Ook langs de 's Hertogenlaan, de Galgebergstraat en de Wijnpersstraat zijn er aanliggende fietspaden aanwezig.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn er in de nabije omgeving van het deelgebied geen straten opgenomen.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de afgelegen ligging van het deelgebied kan gesteld worden dat er weinig tot geen voetgangerspotentieel is voor dit deelgebied. Tevens zorgt de topografische ligging van het deelgebied er ook voor dat het fietserspotentieel eerder beperkt is.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Kareelveld	284: Mechelen – Leuven	Spits: 2 x / uur/ dal: 1 x / uur (6.30u – 22u)
	285: Mechelen – Leuven	Spits: 2 x / uur/ dal 1 x / uur (6u-22u)
	529: Herent – Heverlee Heilig Hart	1x / dag (7u40)
	652: Zaventem – Leuven	2 x / uur (6u – 22.30u)
- Sellekensstraat	178: Maaseik – Brussel	2 x / dag (6u50 en 7u40)
	178: Brussel – Maaseik	2x / dag (16u50 – 17u55)
	351: Brussel – Leuven	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x / uur (6u20 – 21u)
	352: Kraainem – Leuven ²⁹	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x / uur (6u45 – 21u)
	358: Brussel – Leuven	Piek: 4x/ uur/ dal: 2x / uur (5u40 – 0u10)
	521: Kortenberg – Heverlee	1x / dag (7u50)
	521: Heverlee – Kortenberg	Enkel op woensdag (12u25)
	522: Kortenberg – Heverlee	1x/ dag (7u45)
	522: Heverlee – Kortenberg	2x/ dag (16u10 – 16u40)
	523: Kortenberg – Heverlee	1x/ dag (7u45)
	523: Heverlee – Kortenberg	1x/ dag (16u05)
651: Zaventem – Leuven	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x/ uur (6u20 – 23u50)	

Tabel 6-30: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 13

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Herent, op ongeveer 2,9 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is het station van Herent bereikbaar via buslijnen 4, 284 en 285 en dit met een reistijd van circa 8 minuten. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 3,1 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via bovenstaande buslijnen. De reistijd bedraagt circa 8 à 10 minuten.

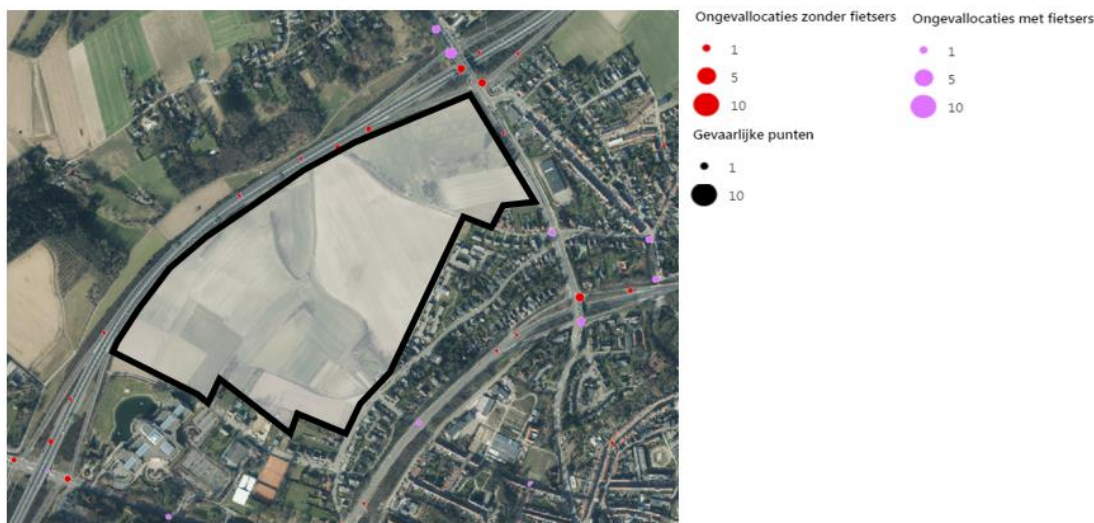
Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreeks busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar zowel het station van Herent als dat van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt via de straten Kareelveld en de 's Hertogenlaan, beide geselecteerd als lokale wegen type III. Vanuit deze straten kan er in het noordoosten ontsloten worden op de N26 Nieuwe Mechelsesteenweg, een primaire weg type II, die verder ontsluit op de E314. In zuidwestelijke richting ontsluit de 's Hertogenlaan op de N2 Brusselsesteenweg, een lokale weg type I, die zowel ontsluit op de E314 (hoofdweg) als op de R23 Ring rond Leuven (primaire weg type II).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.

²⁹ 4x per uur tussen 7u – 8u



Figuur 6-52 Ongevallocaties deelgebied 13 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N26, de R23, de N2 als de E314 gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt R23 x N2 Brusselsesteenweg, waar er 4 ongevallen met fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de bereikbaarheid van het deelgebied eerder beperkt is. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat het verkeer via woonstraten naar het hogere wegennet moet ontsluiten.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

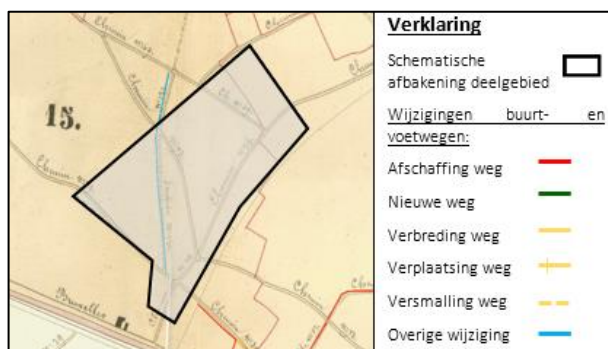
6.4.1.15 Deelgebied 14 – Mollekensberg

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de Mollekensstraat – Acacialaan (voorheen buurtweg nr. 69 en nr. 70), in het oosten aan de E314 en in het zuiden aan de Bieststraat (voorheen buurtweg nr. 39) en de Vlietstraat (voorheen buurtweg nr. 26). Daarnaast lopen ook voetweg 73 en 69 door het deelgebied. Zij bestaan vandaag de dag nog steeds als landbouwwegen, respectievelijk de Mollekensstraat en de Galgenbergstraat. De voetweg nr. 121, die dwars door het deelgebied liep is in de loop der jaren afgeschaft.

Op de enige verharde wegen binnen het deelgebied, de Acacialaan en de Vlietstraat, zijn er geen aparte voetgangersvoorzieningen aanwezig, wat gezien de huidige functie ook niet noodzakelijk is. Hetzelfde geldt voor de verschillende onverharde landbouwwegen.



Figuur 6-53 Buurt- en voetwegen deelgebied 14 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers worden ter hoogte van het deelgebied zowel de N2 als de Vlietstraat geselecteerd binnen het BFF van de provincie. De N2 is geselecteerd als hoofdroute terwijl de Vlietstraat geselecteerd is als alternatieve functionele fietsroute.

De N2 is uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden, waardoor ze niet voldoen aan de vigerende richtlijnen. Langs de Vlietstraat zijn er geen fietspaden aanwezig, waardoor fietsers moeten mengen met het gemotoriseerd verkeer. Een deel van de Vlietstraat is zelfs nog niet verhard.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn er in de nabije omgeving van het deelgebied geen straten opgenomen.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat er voldoende infrastructuur aanwezig is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gezien de afgelegen ligging van het deelgebied kan gesteld worden dat er weinig tot geen voetgangerspotentieel is voor dit deelgebied. Tevens zorgt de topografische ligging van het deelgebied er ook voor dat het fietserspotentieel eerder beperkt is.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Tabel 6-31: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 14

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Diependaal	351: Brussel – Leuven	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x / uur (6u20 – 21u)
	352: Kraainem – Leuven	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x / uur (6u45 – 21u)
	358: Brussel – Leuven	Piek: 4x/ uur/ dal: 2x / uur (5u40 – 0u10)
	521: Kortenberg – Heverlee	1x/ dag (7u45)
	521: Heverlee – Kortenberg	2x/ dag (16u05 – 16u45)
	522: Kortenberg – Heverlee	1x/ dag (7u45)
	522: Heverlee – Kortenberg	2x/ dag (16u10 – 16u40)
	523: Kortenberg – Heverlee	1x/ dag (7u45)
523: Heverlee – Kortenberg	1x/ dag (16u05)	
651: Zaventem – Leuven	Piek: 2x/ uur/ dal: 1x/ uur (6u20 – 23u50)	

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Herent, op ongeveer 2,2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het station van Herent, hiervoor dient er ofwel in het centrum van Leuven of ter hoogte van het station

van Veltem een overstap gemaakt te worden waardoor de reistijd meer dan 30 minuten bedraagt. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit de halte Diependaal rechtstreeks bereikbaar via verschillende buslijnen. De reistijd bedraagt circa 6 à 8 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. Ondanks het deelgebied niet op wandelafstand gelegen is van een station, kan de bereikbaarheid op vlak van treinverkeer ook als goed bestempeld worden. Dit door de rechtstreeks busverbinding, met een aanvaardbare reistijd, naar het station van Leuven.

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt op de N2 Brusselsesteenweg, een secundaire weg type III. Vanuit de N2 kan er in noordelijk richting ontsloten worden richting Brussel, in oostelijke richting kan ontsloten worden op de E314 (hoofdweg) of de R23 (primaire weg type II).

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-54 Ongevallocaties deelgebied 14 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op de N2 Brusselsesteenweg als de E314 gebeurden op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt N2 Brusselsesteenweg x Vlietstraat, waar er 2 ongevallen met fietsers gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de bereikbaarheid van het deelgebied eerder beperkt is. Dit heeft voornamelijk te maken met het feit dat het verkeer via lokale wegen naar het hogere wegennet moet ontsluiten.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

6.4.1.16 Deelgebied 15 – Wingepark

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

In het westen wordt het deelgebied begrensd door de N229 Steenweg op Holsbeek, voorheen buurtweg nr. 31/42, in het zuiden wordt het deelgebied begrensd door de E314. In het noorden sluit het deelgebied aan op het bestaande industrieterrein Wingepark, die via de straat Wingepark ontsluit op de N229. Verder wordt het deelgebied doorkruist door voetweg 56, langs de beek De Winne. Deze voetweg is echter niet meer toegankelijk. Op de verschillende ontsluitende wegen van het deelgebied zijn er geen voetgangersvoorzieningen aanwezig.



Figuur 6-55 Buurt- en voetwegen deelgebied 15 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied zowel de N229 Steenweg op Holsbeek als de N19 Aarschotsesteenweg geselecteerd als functionele fietsroute binnen het BFF van de provincie. Langs beide wegen zijn aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aangelegd. Dit maakt dat ze niet voldoen aan de vigerende richtlijnen. Op de overige wegen (Wingepark) wordt het fietsverkeer gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving, ten noordoosten van het deelgebied de as Kerkebroekstraat - Holsbeeksebaan opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 66 en 64.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aanwezige infrastructuur te beperkt is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. De decentrale ligging van het deelgebied zorgt er tevens voor dat het voetgangerspotentieel eerder beperkt is. Het fietspotentieel voor dit deelgebied is gezien de topografische ligging wel groter. Maar blijft beperkt door het ontbreken van voldoende fietsinfrastructuur.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport. Binnen deze afstand is er geen bushalte beschikbaar. De dichtstbijzijnde halte voor het deelgebied is de halte 'Rotselaar Ronde' op ongeveer 600 meter van het deelgebied.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze halte:

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Ronde	333: Leuven – Tremelo	1x/ uur (6u25 – 20u25)

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
	334: Leuven – Aarschot (enkel Rotonde)	Ochtendspits: 1 doorkomst (7u45) Avondspits: 5 doorkomsten (16u05 – 18u05)
	335: Leuven – Aarschot 335: nachtbus Leuven – Aarschot	1x/uur (5u55 – 22u55/ 23u55 op vrijdag) 1x/ uur (0u50 – 2u50 enkel op vrijdag en zaterdag)
	433: Leuven – Tremelo	Ochtendspits: 4 doorkomsten (6u35 - 8u30) Avondspits: 3 doorkomsten (16u30 - 17u30)
	512: Leuven – Tildonk (enkel Rotonde)	1x / dag (7u45)
	513: Leuven – Tildonk	1x / dag (7u55)

Tabel 6-32: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 15

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Wezemaal, op ongeveer 2,9 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit de dichtstbijzijnde halte 'Rotselaar Rotonde' is het station van Wezemaal met lijn 335 bereikbaar. De reistijd bedraagt circa 10 minuten. De bediening aan het station van Wezemaal werd reeds toegelicht in §6.4.1.11.

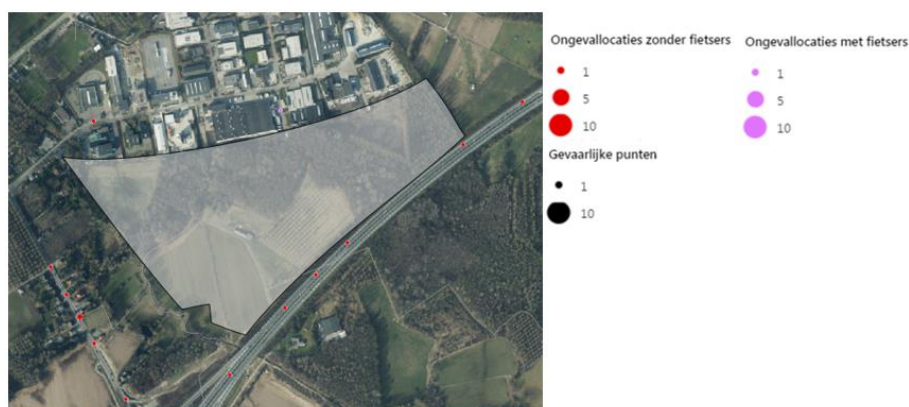
Het station van Leuven ligt dan weer op circa 8 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied wel rechtstreeks bereikbaar via buslijnen 333 en 335. De reistijd bedraagt circa 15 minuten.

Aangezien er geen bushalte gelegen is binnen een straal van 500 meter, is er sprake van een slechte bereikbaarheid van het deelgebied via openbaar vervoer.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied wordt via Wingepark, een lokale weg type III ontsloten op de N229 Steenweg op Holsbeek, een secundaire weg type II. De N229 ontsluit in het zuiden op de E314 (hoofdweg), in het noorden kan ontsloten worden op de N19 Aarschotsesteenweg en de N229 Stationsstraat, beide geselecteerd als secundaire weg type III.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-56 Ongevallocaties deelgebied 15 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op Wingepark, de N229 Steenweg op Holsbeek, de N19

Aarschotsesteenweg en de E314 op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt N19 x N229, waar er 2 ongevallen met fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E314 in combinatie met een goede rechtstreekse ontsluiting op het overige hoofdwegenet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

6.4.1.17 Deelgebied 16 – Kwade Hoek

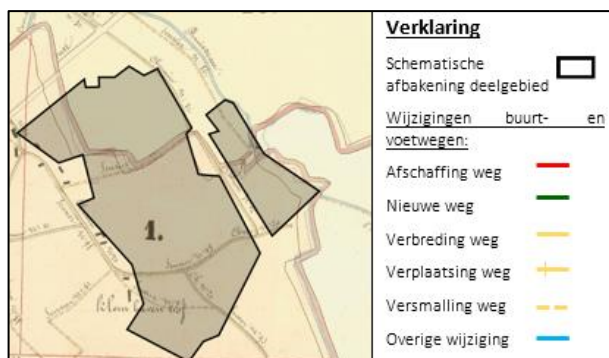
Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het oosten aan de N229 Steenweg op Holsbeek (voorheen buurtweg nr. 31/42), in het zuiden aan de E314, in het westen aan de Lossingsbeek en in het noorden aan de N19 Aarschotsesteenweg, die in de Atlas der Buurtwegen benoemd staat als de Route de Louvain à Aerschot. Doorheen het deelgebied lopen verder nog enkele buurt- en voetwegen:

- Buurtweg nr. 20 – een onverharde wegeltje richting E314
- Voetweg nr. 62, het verlengde van de Leibeekstraat, die vandaag de dag is dichtgegroeid
- Voetweg nr. 93, die niet meer in deze vorm bestaat
- Voetweg nr. 98, de Kwadenhoekstraat

De verschillende ontsluitende wegen van het deelgebied zijn niet uitgerust met voetgangersvoorzieningen.



Figuur 6-57 Buurt- en voetwegen deelgebied 16 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied zowel de N229 Steenweg op Holsbeek als de N19 Aarschotsesteenweg geselecteerd als functionele fietsroute binnen het BFF van de provincie. Langs beide wegen zijn aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden aangelegd. Dit maakt dat ze niet voldoen aan de vigerende richtlijnen. Op de overige wegen (Wingepark) wordt het fietsverkeer gemengd georganiseerd met het gemotoriseerd verkeer.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk is in de nabije omgeving, ten noordoosten van het deelgebied de as Kerkebroekstraat - Holsbeeksebaan opgenomen binnen de recreatieve fietsroute tussen knooppunt 66 en 64.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het deelgebied beperkt bereikbaar is voor langzaam verkeer. Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aanwezige infrastructuur te beperkt is om te stellen dat het deelgebied goed bereikbaar is voor langzaam verkeer. De decentrale ligging van het deelgebied zorgt er tevens voor dat het voetgangerspotentieel eerder beperkt is. Het fietspotentieel voor dit deelgebied is gezien de topografische ligging wel groter. Maar blijft beperkt door het ontbreken van voldoende fietsinfrastructuur.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport. Binnen deze afstand is er geen bushalte beschikbaar. De dichtstbijzijnde halte voor het deelgebied is de halte 'Rotselaar Rotonde' op ongeveer 600-750 meter van het deelgebied.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze halte:

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Rotonde	333: Leuven – Tremelo	1x/ uur (6u25 – 20u25)
	334: Leuven – Aarschot (enkel Rotonde)	Ochtendspits: 1 doorkomst (7u45) Avondspits: 5 doorkomsten (16u05 – 18u05)
	335: Leuven – Aarschot	1x/uur (5u55 – 22u55/ 23u55 op vrijdag) 1x/ uur (0u50 – 2u50 enkel op vrijdag en zaterdag)
	335: nachtbus Leuven – Aarschot	
	433: Leuven – Tremelo	Ochtendspits: 4 doorkomsten (6u35 - 8u30) Avondspits: 3 doorkomsten (16u30 - 17u30)
	512: Leuven – Tildonk (enkel Rotonde)	1x / dag (7u45)
	513: Leuven – Tildonk	1x / dag (7u55)

Tabel 6-33: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 16

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Wezemaal, op ongeveer 3,2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit de dichtstbijzijnde halte 'Rotselaar Rotonde' is het station van Wezemaal met lijn 335 bereikbaar. De reistijd bedraagt circa 10 minuten. De bediening aan het station van Wezemaal werd reeds toegelicht in §6.4.1.11.

Het station van Leuven ligt dan weer op circa 7,7 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied wel rechtstreeks bereikbaar via buslijnen 333 en 335. De reistijd bedraagt circa 15 minuten.

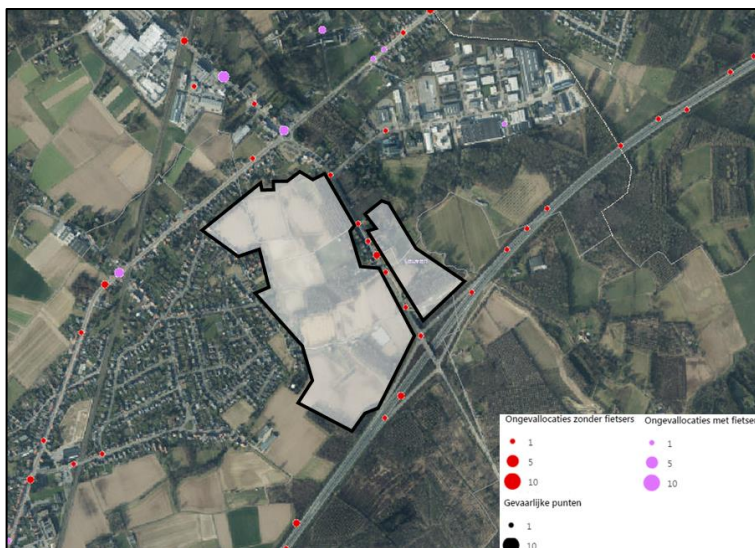
Aangezien er geen bushalte gelegen is binnen een straal van 500 meter, is er sprake van een slechte bereikbaarheid van het deelgebied via openbaar vervoer.

Gemotoriseerd verkeer

Het deelgebied wordt rechtstreeks ontsloten op de N229 Steenweg op Holsbeek, een secundaire weg type II. De N229 ontsluit in het zuiden op de E314 (hoofdweg), in het noorden kan ontsloten worden

op de N19 Aarschotsesteenweg en de N229 Stationsstraat, beide geselecteerd als secundaire weg type III.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-58 Ongevallocaties deelgebied 16 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Wel blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op verschillende wegen in de buurt van het deelgebied een aantal ongevallen gebeurd zijn. Zowel op Wingepark, de N229 Steenweg op Holsbeek, de N19 Aarschotsesteenweg en de E314 op verschillende locaties ongevallen, waarbij al dan niet een fietser bij betrokken was. De locatie, in de nabije omgeving van het deelgebied, met het meeste aantal ongevallen, met uitzondering van de E314, is het kruispunt N19 x N229, waar er 2 ongevallen met fietser gebeurden.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op de E314 in combinatie met een goede rechtstreekse ontsluiting op het overige hoofdwegenet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

Goederenvervoer

Gezien de ligging van het deelgebied is er geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk. Het goederentransport van en naar het deelgebied dient bijgevolg over de weg te gebeuren.

6.4.1.18 Deelgebied 17 – Sportstadion Haasrode

Voor de huidige bereikbaarheid van dit deelgebied wordt verwezen naar de huidige bereikbaarheid van deelgebied 6 – Haasrode (§6.4.1.7)

6.4.1.19 Deelgebied 18 – Sportstadion Leuven-Noord

Voor de huidige bereikbaarheid van dit deelgebied wordt verwezen naar de huidige bereikbaarheid van deelgebied 7 – Leuven-Noord (§6.4.1.8)

6.4.1.20 Deelgebied 19 – Schietstand Heverlee

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied grenst in het noorden aan de Armand Thiérylaan en in het oosten aan de Milseweg (voorheen buurtweg nr. 9). Er zijn verder geen voet- of buurtwegen aanwezig in de buurt van het deelgebied. Zowel de Armand Thiérylaan als de Milseweg zijn voorzien van voetgangersvoorzieningen aan weerszijde van de rijweg. De verschillende wegen rondom het deelgebied zijn woonstraten, voetgangersoversteken zijn er dus niet voorzien.



Figuur 6-59 Buurt- en voetwegen deelgebied 19 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied de as Geldenaaksebaan – Vinkenbosstraat – Milseweg geselecteerd als functionele fietsroute binnen het BFF van de provincie.

De Geldenaaksebaan is uitgerust met aanliggende enkelrichtingsfietspaden aan weerszijde van de weg. Dit maakt dat ze niet voldoen aan de vigerende richtlijnen. Het eerste deel van de Vinkenbosstraat is ingericht als fietsweg, waar gemotoriseerde verkeer verboden is, deze inrichting voldoet aan de vigerende richtlijnen. Op het westelijke deel van de Vinkenbosstraat en de Milseweg zijn er helemaal geen fietspaden aanwezig.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn in de nabije omgeving van het deelgebied geen opgenomen binnen het recreatieve fietsroutenetwerk. De dichtstbijzijnde recreatieve route loopt ten noorden van het deelgebied over de Spoorwegstraat tussen knooppunt 73 en 75.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het deelgebied beperkt bereikbaar is voor langzaam verkeer. Dit ondanks de ligging van het deelgebied wel zorgt voor een groot voetgangers- en fietserspotentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Milseweg	4: Herent – Haasrode	2 x / uur (6u – 23u)
- Leeuwerikenstraat	5: Wakkerzeel - Vaalbeek	1 x / uur (6.30u – 23.30u)

	6: Wijgmaal – Hoegaarden	1 x/ uur (5.50u – 18.50u)
	597: Wilsele – Heverlee	1x / dag (8u00)
	597: Heverlee – Pellenberg – Honsem	1x/ dag (16u20)
	630: Haasrode – Remy	Spits: 3 à 4x / uur/ dal: 2x / uur (6u - 22u55)

Tabel 6-34: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 19

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 1,2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het station van Heverlee. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 3,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via de verschillende buslijnen. De reistijd bedraagt circa 13 minuten.

Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Heverlee ligt dan wel op wandelafstand van het deelgebied, maar de bediening in dit station is eerder beperkt. Het station van Leuven, waar wel een uitgebreide bediening is, is echter ook rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van 13 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt via de Milseweg, een lokale weg type III op de Geldenaaksebaan, een lokale weg type I.

De Geldenaaksebaan ontsluit in noordelijke richting op de R23, een secundaire weg type III. In zuidelijke richting ontsluit de Geldenaaksebaan via de N25 Meerdaalboslaan, een primaire weg type II, op de E40, een hoofdweg.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-60 Ongevallocaties deelgebied 19 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Verder blijkt dat er in de periode 2010-2012 zelfs geen ongeval gebeurde op de wegen in de omgeving van het deelgebied..

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op het hoofdwegennet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.21 Deelgebied 20 – Sportvelden Heverlee

Stappers en trappers

Op vlak van de bereikbaarheid van de voetgangers wordt in eerste instantie het deelgebied geprojecteerd op de Atlas der Buurtwegen. Vervolgens wordt de aanwezige voetgangersinfrastructuur beschreven.

Het deelgebied 18 grenst in het zuiden aan de Hertogstraat (voorheen buurtweg nr. 8) en in het westen aan de Kerspelstraat (voorheen buurtweg nr. 21). Met uitzondering van de Hertogstraat zijn alle omliggende woonstraten in de buurt van het deelgebied uitgerust met voetvoorzieningen aan weerszijde van de rijbaan.

De Hertogstraat heeft geen verharde voetgangersvoorzieningen, waardoor voetgangers gebruik moeten maken van het fietspad of van de onverharde berm om zich veilig te verplaatsen. De Kerspelstraat en de overige woonstraten in de buurt van het deelgebied zijn wel voorzien van verharde voetgangersvoorzieningen langs beide kanten van de rijweg. Ter hoogte van het kruispunt Kerspelstraat x Hertogstraat zijn er zebrapaden voorzien op de noordelijke en westelijke tak van het kruispunt.



Figuur 6-61 Buurt- en voetwegen deelgebied 20 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Omtrent de bereikbaarheid voor fietsers wordt ter hoogte van het deelgebied enkel de as Hertogstraat (westelijke deel) – Kerspelstraat (zuidelijk deel) geselecteerd binnen het BFF van de provincie. De as is geselecteerd als een alternatieve functionele fietsroute. Er zijn geen fietspaden voorzien op deze wegen, toch wordt de infrastructuur als conform bestempeld, aangezien ze gelegen zijn in een zone 30.

Binnen het recreatief fietsroutenetwerk zijn in de nabije omgeving van het deelgebied geen opgenomen binnen het recreatieve fietsroutenetwerk. De dichtstbijzijnde recreatieve route loopt ten noorden van het deelgebied over de Spoorwegstraat tussen knooppunt 73 en 75.

Gelet op bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het deelgebied beperkt bereikbaar is voor langzaam verkeer. Dit ondanks de ligging van het deelgebied wel zorgt voor een groot voetgangers- en fietserspotentieel.

Openbaar vervoer

Wat betreft het invloedgebied van de haltes van het openbaar vervoer wordt er uitgegaan van een straal van 500 meter als maximaal acceptabele wandelafstand i.f.v. voor- en natransport.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de haltes die aan deze norm voldoen en een overzicht van de buslijnen die halteren aan deze haltes:

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
- Kazerne (H.Hart)	4: Herent – Haasrode	2 x / uur (6u – 23u)

Halte	Lijn	Frequentie (amplitude)
<ul style="list-style-type: none"> - Kriekenboslaan - De Hemptinne 	5: Wakkerzeel - Vaalbeek	1 x / uur (6.30u – 23.30u)
	6: Wijgmaal – Hoegaarden	1 x/ uur (5.50u – 18.50u)
	527: Hosem – Pellenberg – Heverlee 527: Heverlee – Pellenberg – Honsel	1x / dag (7u45) 1x/ dag (16u45) Niet op woensdag en vrijdag

Tabel 6-35: Overzicht doorkomende lijnen deelgebied 20

Het dichtstbijzijnde treinstation is het station van Heverlee, op ongeveer 1,2 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Vanuit het deelgebied is er echter geen rechtstreekse busverbinding naar het station van Heverlee. Het station van Leuven ligt dan weer op circa 3,4 km (via langzame wegen) van het deelgebied. Het station van Leuven is vanuit het deelgebied rechtstreeks bereikbaar via de verschillende buslijnen. De reistijd bedraagt circa 13 minuten.

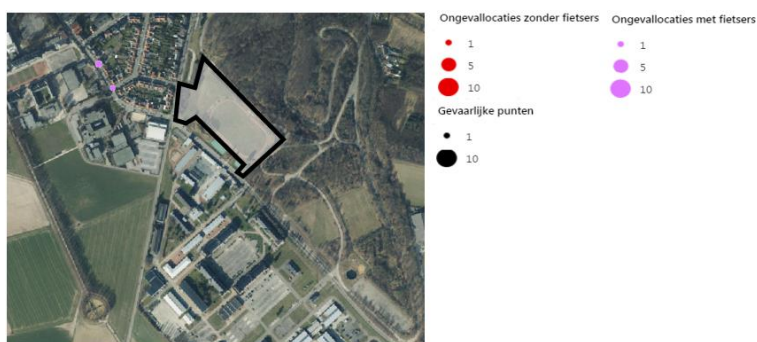
Gelet op de nabijheid van de bushaltes met een frequente bediening door verschillende buslijnen is het deelgebied goed bereikbaar door middel van bussen van de Lijn. De bereikbaarheid op vlak van treinverkeer is matig. Het station van Heverlee ligt dan wel op wandelafstand van het deelgebied, maar de bediening in dit station is eerder beperkt. Het station van Leuven, waar wel een uitgebreide bediening is, is echter ook rechtstreeks bereikbaar via een busverbinding, maar de reistijd van 13 minuten, die er mee gepaard gaat, wordt als te lang beschouwd.

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt via de Hertogstraat, een lokale weg type II. De Hertogstraat ontsluit in het noordwesten op de N251 Naamsesteenweg, een secundaire weg type III. De N251 ontsluit in het noorden op de R23, die tevens geselecteerd is als secundaire weg type III. In het zuiden takt de N251 aan op de N25 Naamsesteenweg.

In het zuidoosten ontsluit de Hertogstraat via de Ambachtenlaan op de Geldenaaksebaan, een lokale weg type I. De Geldenaaksebaan ontsluit op zijn beurt op de N25 Meerdaalboslaan, een primaire weg type II. Vanuit deze N25 wordt ontsloten op de E40 (hoofdweg) in het zuiden of op de N3 Tiensesteenweg, een secundaire weg type III, in het noorden.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid kan via onderstaand figuur afgeleid worden dat er geen gevaarlijke punten gesitueerd zijn in de rechtstreekse omgeving van het deelgebied.



Figuur 6-62 Ongevallocaties deelgebied 20 periode 2010-2012 (bron: GIS Vlaams-Brabant)

Ook blijkt dat voor de periode 2010-2012 er op de omliggende straten enkel op de Hertogstraat enkele ongevallen met fietsers gebeurden. De meeste ongevallen (2 ongevallen met fietsers) gebeurden ter hoogte van de campus Hertogstraat van de KU Leuven.

Algemeen kan er besloten worden dat de vrij directe ontsluiting op het hoofdwegenet zorgt voor een goede bereikbaar van het deelgebied voor het gemotoriseerd verkeer.

6.4.1.22 Deelgebied 21 – Doortrekkersterrein Vlietstraat

Voor de huidige bereikbaarheid van dit deelgebied wordt verwezen naar de huidige bereikbaarheid van deelgebied 14 – Mollekensberg (§6.4.1.15)

6.4.1.23 Deelgebied 22 – Doortrekkersterrein Hogebeekstraat

Voor de huidige bereikbaarheid van dit deelgebied wordt verwezen naar de huidige bereikbaarheid van deelgebied 11 – Tildonksesteenweg (§6.4.1.12)

6.4.1.24 Deelgebied 23 – Doortrekkersterrein Omleiding

Voor de huidige bereikbaarheid van dit deelgebied wordt verwezen naar de huidige bereikbaarheid van deelgebied 11 – Tildonksesteenweg (§6.4.1.12)

6.4.1.25 Samenvatting

Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de bereikbaarheid van de verschillende deelgebieden voor de verschillende vervoerswijzen.

Tabel 6-36: Intensiteiten N19 scenario 'Referentie 2020'

Nr.	Deelgebied	Langzaam verkeer	Openbaar vervoer	Gemotoriseerd verkeer	Goederenvervoer
1	Roeselbergdal	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven en Herent	Matig bereikbaar door bemoeilijkte ontsluiting via Leopold Decouxlaan naar hoger wegennet	n.v.t.
2	Platte Lostraat	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Tevens groot voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven en Herent	Matig bereikbaar door bemoeilijkte ontsluiting (smal wegprofiel en enkelrichtingsverkeer) naar hoger wegennet	n.v.t.
3	Groenveld	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Tevens groot voetganger- en fietserspotentieel	Zeer goed bereikbaar door middel van lijnbussen door zeer uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Heverlee en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	n.v.t.
4	Sint-Jansbergsesteenweg	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetganger- en fietserspotentieel	Zeer goed bereikbaar door middel van lijnbussen door zeer uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Heverlee en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	n.v.t.
5	Parkveld	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Frequente bediening nabijgelegen halte met rechtstreekse verbinding naar station Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	n.v.t.

Nr.	Deelgebied	Langzaam verkeer	Openbaar vervoer	Gemotoriseerd verkeer	Goederenvervoer
6	Haasrode	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven en Herent	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
7	Leuven-Noord	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Tevens groot voetganger-fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven en Herent	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
8	Termunckveld	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts minimaal voetganger- en fietserspotentieel	Zeer goed bereikbaar door middel van lijnbussen door zeer uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
9	IMEC	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetgangerspotentieel, wel groot fietserspotentieel	Zeer goed bereikbaar door middel van lijnbussen door zeer uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Heverlee en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
10	Danone	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetgangerspotentieel, wel groter fietserspotentieel	Matig bereikbaar voor openbaar vervoer door de beperkte bediening aan de nabijgelegen bushaltes,	Beperkt bereikbaar door gelijkvloerse spoorwegovergang op de N19.	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
11	Tildonksesteenweg	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts beperkt voetgangerspotentieel, wel groter fietserspotentieel	Goed bereikbaar door middel van lijnbussen door uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Herent en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
12	Gasthuisberg en Vogelzang	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Centrale ligging zorgt voor groot voetganger- en fietserspotentieel	Zeer goed bereikbaar door middel van lijnbussen door zeer uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Goed bereikbaar op vlak van treinverkeer door de rechtstreekse busverbindingen naar het station van Leuven.	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.

Nr.	Deelgebied	Langzaam verkeer	Openbaar vervoer	Gemotoriseerd verkeer	Goederenvervoer
13	Kareelveld	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts minimaal voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven en Herent	Beperkt bereikbaar aangezien de ontsluiting naar het hogere wegennet via woonstraten verloopt	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
14	Mollekensberg	Voldoende infrastructuur aanwezig om te stellen dat er een goede bereikbaar is voor langzaam verkeer. Maar slechts minimaal voetganger- en fietserspotentieel	Goed bereikbaar. Uitgebreid aanbod van busverkeer met rechtstreekse verbinding naar station Leuven	Beperkt bereikbaar aangezien de ontsluiting naar het hogere wegennet via lokale wegen verloopt	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
15	Wingepark	Te beperkte infrastructuur om te stellen dat deelgebied goed bereikbaar is. Decentrale ligging zorgt voor beperkt voetgangerspotentieel. Wel groter fietserspotentieel.	Slechte bereikbaarheid deelgebied aangezien er geen bushalte is binnen aanvaardbare wandelafstand	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
16	Kwade Hoek	Te beperkte infrastructuur om te stellen dat deelgebied goed bereikbaar is. Decentrale ligging zorgt voor beperkt voetgangerspotentieel. Wel groter fietserspotentieel.	Slechte bereikbaarheid deelgebied aangezien er geen bushalte is binnen aanvaardbare wandelafstand	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	Geen rechtstreekse ontsluiting via spoor- en/of watergebonden goederentransport mogelijk.
17	Sportstadion Haasrode	Zie deelgebied 6 - Haasrode			
18	Sportstadion Leuven-Noord	Zie deelgebied 7 - Leuven-Noord			
19	Schietstand Heverlee	Te beperkte infrastructuur om te stellen dat deelgebied goed bereikbaar is ondanks groot voetganger- en fietserspotentieel.	Goed bereikbaar door middel van lijnbussen door uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Herent en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	n.v.t.
20	Sportvelden Heverlee	Te beperkte infrastructuur om te stellen dat deelgebied goed bereikbaar is ondanks groot voetganger- en fietserspotentieel.	Goed bereikbaar door middel van lijnbussen door uitgebreid aanbod in omliggende haltes. Matig bereikbaar op vlak van treinverkeer door te grote afstand en reistijd en reistijd tot station Herent en Leuven	Goed bereikbaar door rechtstreekse ontsluiting op hoger wegennet	n.v.t.

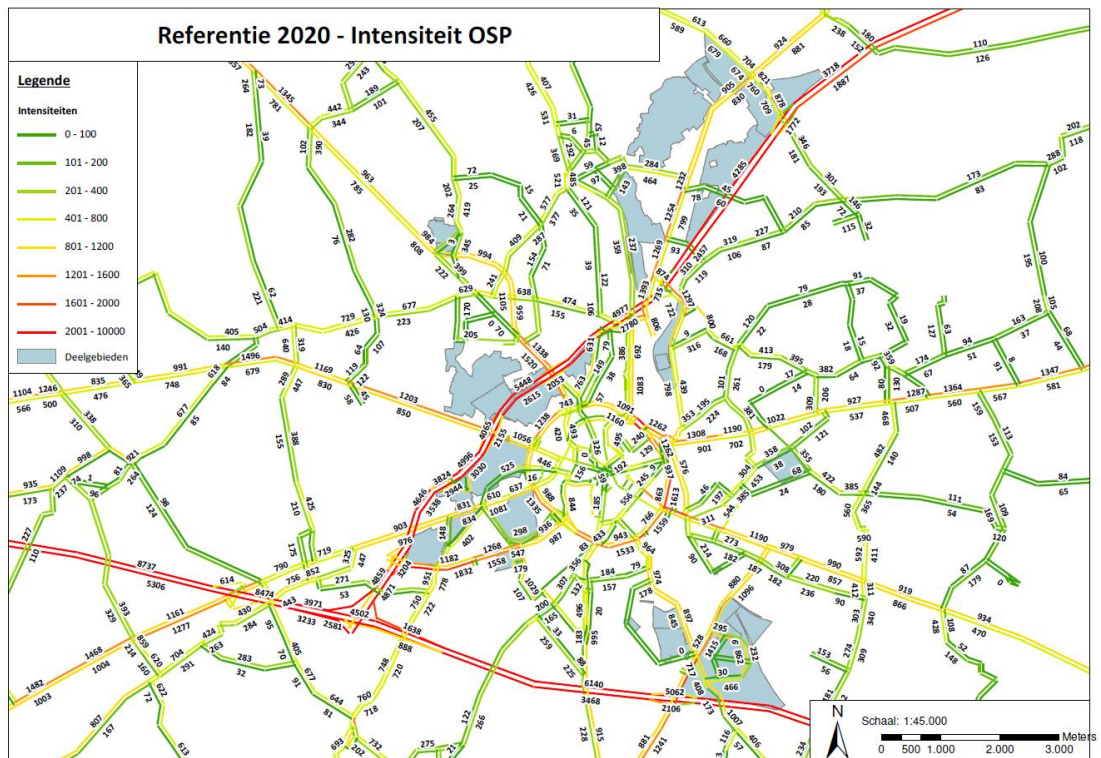
Nr.	Deelgebied	Langzaam verkeer	Openbaar vervoer	Gemotoriseerd verkeer	Goederenvervoer
21	Doortrekkersterrein Vlietstraat		Zie deelgebied 14 - Mollekensberg		
22	Doortrekkersterrein Hogebeekstraat		Zie deelgebied 11 - Tildonksesteenweg		
23	Doortrekkersterrein Omleiding		Zie deelgebied 11 - Tildonksesteenweg		

6.4.2 Verkeersafwikkeling en doorstroming

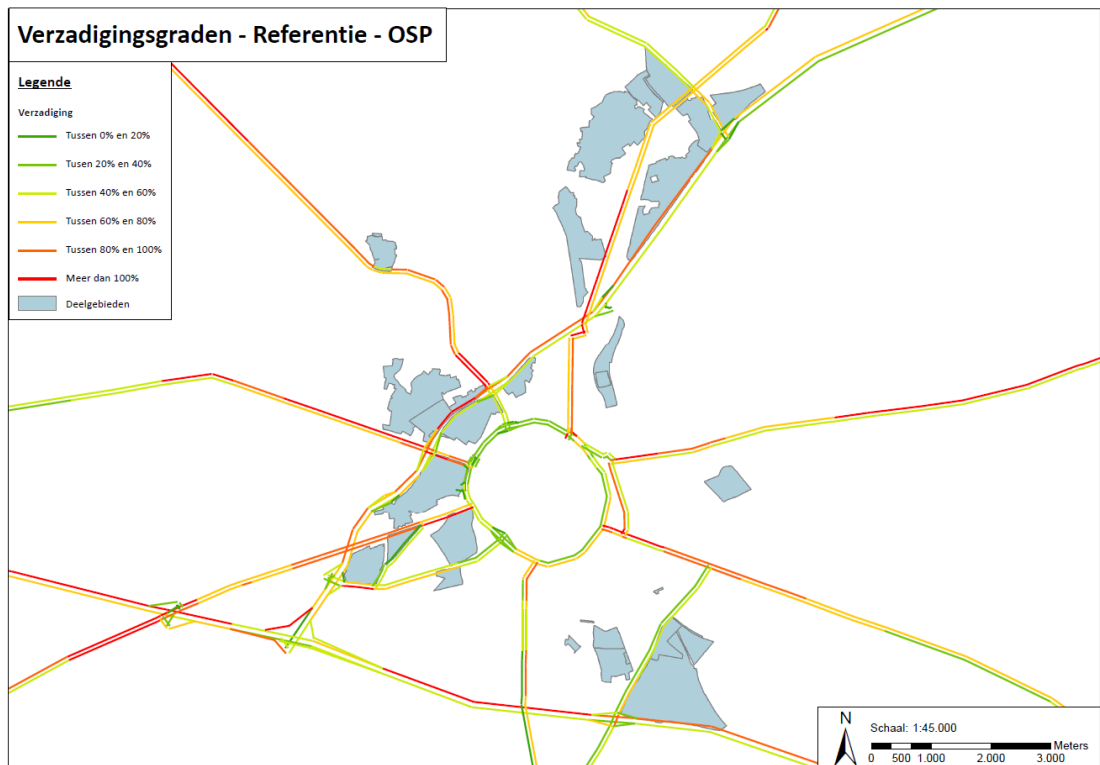
6.4.2.1 Modelresultaten

Gemotoriseerd verkeer

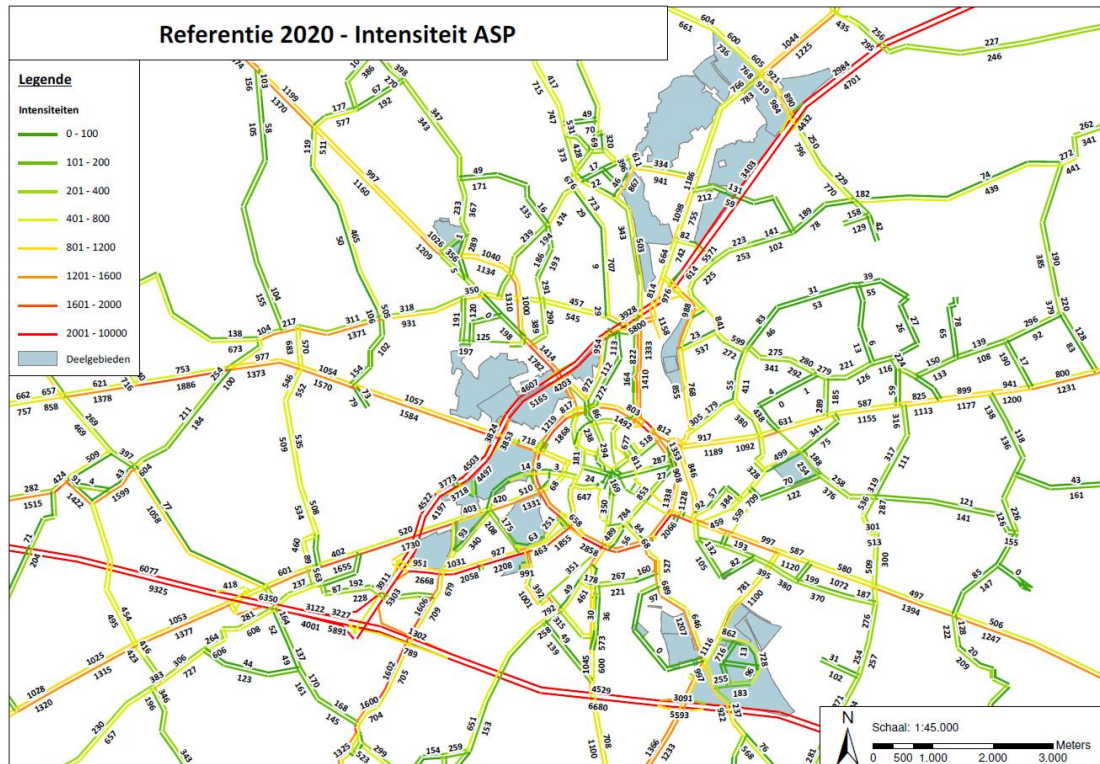
Zoals eerder gesteld wordt er voor de beschrijving van de verkeersafwikkeling en de doorstroming voor de referentiesituatie uitgegaan van het eerder beschreven scenario 'Referentie 2020'. Onderstaande figuren geven de intensiteiten binnen het studiegebied weer voor respectievelijk de ochtend- en de avondspits.



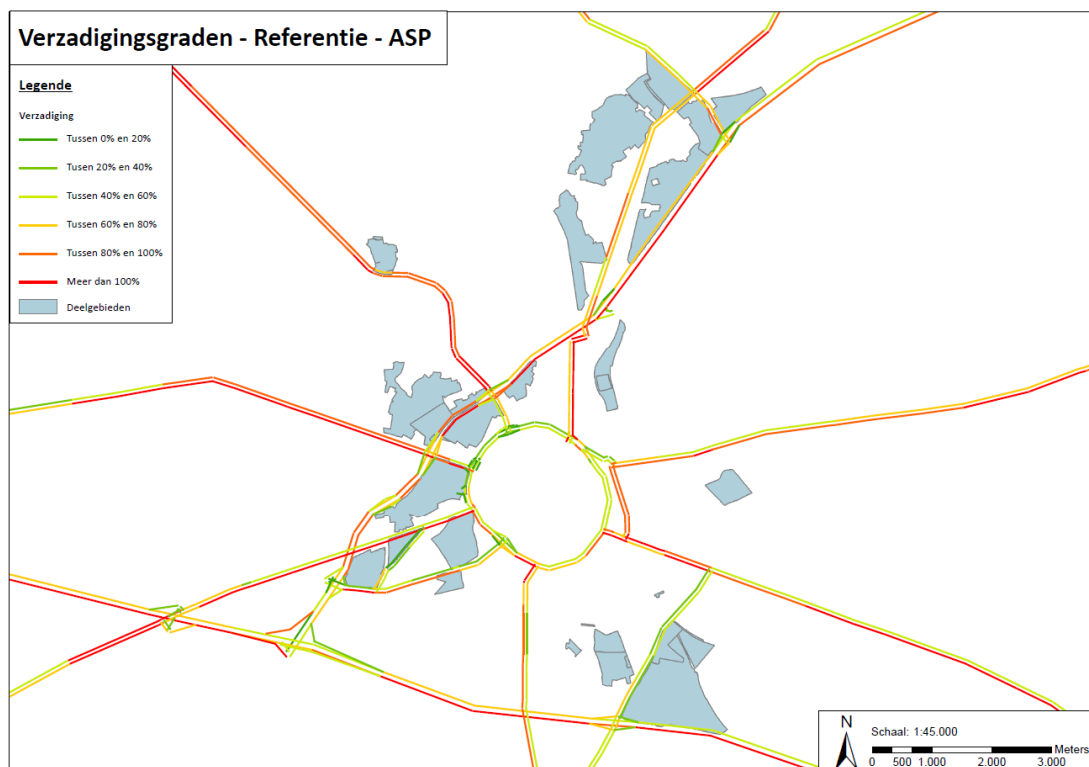
Figuur 6-63 Netwerkbelasting scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-64 Verzadiging netwerk scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-65 Netwerkbelasting scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-66 Verzadiging netwerk scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Algemeen kan gesteld worden dat de intensiteiten, en bijgevolg ook de verzadigingsgraad, op de wegvakken binnen het studiegebied tijdens de avondspits hoger liggen dan tijdens de ochtendspits.

Op het hoofdwegennet (E314 en E40) is duidelijk merkbaar dat in de ochtendspits de rijvakken richting Brussel zwaarder belast zijn dan de rijvakken in de andere richting. Voor de avondspits geldt dan weer het omgekeerde, namelijk dat de rijvakken voor het verkeer weg van Brussel zwaarder belast zijn dan de rijvakken richting Brussel. Echter is hier het verschil niet zo groot als tijdens de ochtendspits. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de intensiteiten op het hoofdwegennet:

Tabel 6-37: Intensiteiten hoofdwegennet scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	richting Brussel	weg van Brussel	richting Brussel	weg van Brussel
E314 tussen afrit 18 en 17	5.448	2.615	4.607	5.165
E40 tussen afrit 23 en aansluiting E314	6.140	3.468	4.529	6.680

Ook op de belangrijkste invalswegen van Leuven (N2, N3, N19, N25 en N26) liggen de intensiteiten in de ochtendspits lager dan in de avondspits. Algemeen kan gesteld worden dat de verkeersdrukte in de piekuren op de invalswegen van Leuven voornamelijk afkomstig is van woon-werkverkeer. De verschillende invalswegen worden dan ook zowel gebruikt voor het verkeer dat vanuit Leuven vertrekt en elders gaat werken als door het verkeer dat van elders in Leuven komt werken. Onderstaand wordt per invalsweg een overzicht gegeven van de belasting van de invalswegen tijdens de spitsmomenten:

- N19 richting Aarschot
 Voor het gedeelte van de N19 tussen de R23 en afrit 20 liggen de intensiteiten zowel tijdens de ochtend- als de avondspits hoger voor het verkeer dat van Leuven weg rijdt.
 Voor het gedeelte tussen afrit 20 en Aarschot liggen de intensiteiten zowel tijdens de ochtend- als de avondspits hoger voor het verkeer dat richting Leuven rijdt.

Tabel 6-38: Intensiteiten N19 scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N19 tussen R23 en afrit 20	931	1.001	884	1.333
N19 tussen afrit 20 en Aarschot	1.254	799	1.098	755

- N2 richting Diest
 Voor de N2 richting Diest liggen in de ochtendspits de intensiteiten voor het verkeer dat naar Leuven rijdt hoger dan die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt. In de avondspits is dit net omgekeerd.

Tabel 6-39: Intensiteiten N2 richting Diest scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N2 richting Diest	1.190	702	665	1.092

- N3 richting Tienen
 Voor het gedeelte van de N3 richting Tienen tussen de R23 en de N25 liggen de intensiteiten voor het verkeer dat richting Leuven rijdt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits hoger dan die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt.
 Voor het gedeelte N3 vanaf de N25 richting Tienen liggen de intensiteiten voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits hoger die voor het verkeer dat naar Leuven rijdt.

Tabel 6-40: Intensiteiten N3 richting Tienen scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N3 tussen R23 en N25	1.177	988	990	857
N3 van N25 richting Tienen	1.010	1.214	580	1.072

- N25 richting Waver
 Voor de N25 richting Diest liggen in de ochtendspits de intensiteiten voor het verkeer dat naar Leuven rijdt hoger dan die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt. In de avondspits is dit net omgekeerd.

Tabel 6-41: Intensiteiten N25 richting Waver scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N25 richting Waver	1.096	880	1.100	781

- N3 richting Tervuren
 Voor het gedeelte van de N3 tussen de R23 en de E314 liggen de intensiteiten voor het verkeer dat richting Leuven rijdt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits een pak hoger die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt.

- Voor het gedeelte de N3 vanaf de E314 richting Tervuren liggen de intensiteiten in de ochtendspits de intensiteiten voor het verkeer van Leuven wegrijdt hoger dan die voor het verkeer dat naar Leuven rijdt. In de avondspits is dit net omgekeerd.

Tabel 6-42: Intensiteiten N3 richting Tervuren scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N3 tussen R23 en E314	1.081	610	1.339	420
N3 van E314 richting Tervuren	670	719	1.655	402

- N2 richting Zaventem
Voor het gedeelte van de N2 richting Zaventem tussen de R23 en de E314 liggen de intensiteiten voor het verkeer dat richting Leuven rijdt zowel tijdens de ochtend- als de avondspits een hoger dan die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt.

Voor het gedeelte vanaf de E314 richting Zaventem liggen de intensiteiten in de ochtendspits voor het verkeer van Leuven wegrijdt hoger dan die voor het verkeer dat naar Leuven rijdt. In de avondspits is dit net omgekeerd.

Tabel 6-43: Intensiteiten N2 richting Zaventem scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N2 tussen R23 en E314	1.110	1.056	1.370	718
N2 van E314 richting Zaventem	850	1.203	1.584	1.057

- N26 richting Mechelen
Voor het gedeelte van de N26 richting Mechelen tussen de R23 en de E314 liggen de intensiteiten in de ochtendspits de intensiteiten voor het verkeer dat Leuven inrijdt hoger dan het verkeer dat van Leuven wegrijdt. In de avondspits is dit net omgekeerd. Voor het gedeelte vanaf de E314 richting Mechelen liggen de intensiteiten in de ochtendspits voor beide richtingen rond dezelfde grootorde (1.250). In de avondspits liggen de intensiteiten voor het verkeer dat naar Leuven rijdt hoger dan die voor het verkeer dat van Leuven wegrijdt.

Tabel 6-44: Intensiteiten N2 richting Zaventem scenario 'Referentie 2020'

Wegvak	OSP		ASP	
	Leuven in	Leuven uit	Leuven in	Leuven uit
N26 tussen R23 en E314	1.320	1.143	1.320	1.575
N26 van E314 richting Mechelen	1.290	1.216	1.782	1.414

Netwerkperformantie

Om de bovenstaande resultaten te ondersteunen, wordt in onderstaande tabel de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied opgelijst, en dit voor het volledig etmaal. Er wordt er een onderscheid gemaakt tussen drie gebieden:

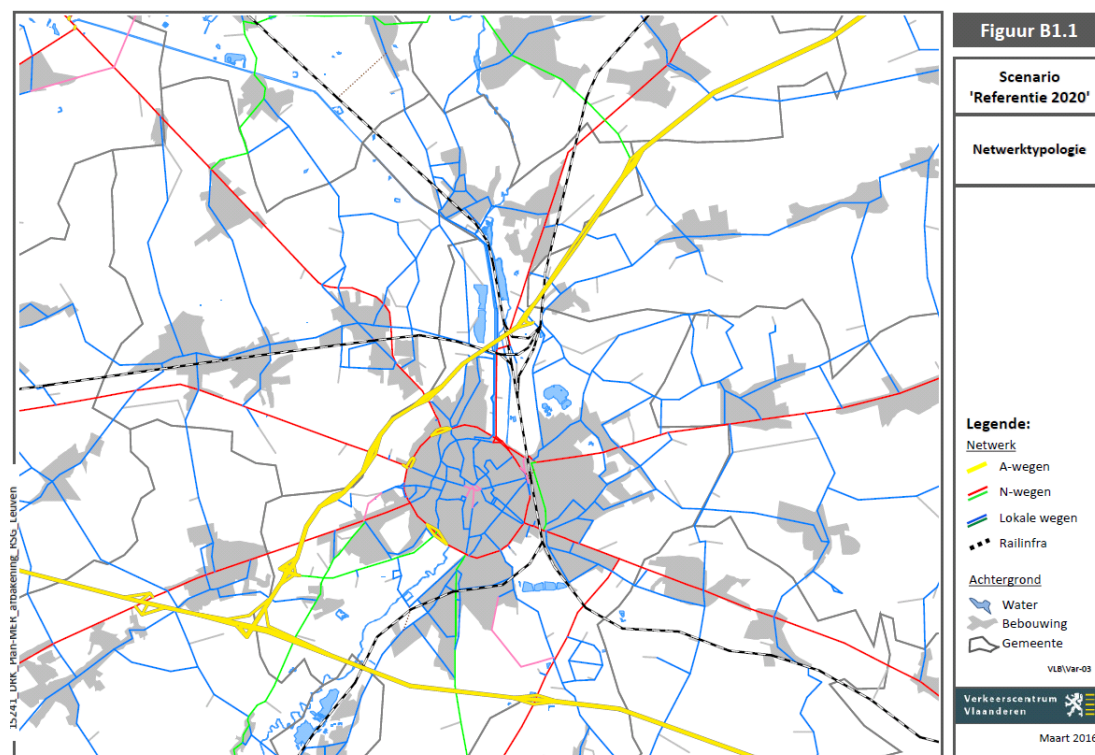
1. Centrumgebied (R23 Ring rond Leuven en alle wegen binnen de R23)
2. Het overige deel van Leuven binnen de gemeentegrens
3. Buurgemeenten van Leuven

De gepresteerde voertuigkilometers en -uren zijn berekend op basis van de resultaten van de toedelingen en slaan enkel op het wegverkeer uitgedrukt in pae, de auto's, zware en lichte vrachtwagens.

Tabel 6-45: Netwerkperformantie scenario 'Referentie 2020' – absolute cijfers (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)				Netwerkperformantie tijd (voertuigu)		
Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen
1	-	240.000	409.000	-	5.600	14.000
2	1.801.000	632.000	519.000	18.000	12.000	14.000
3	3.428.000	1.797.000	986.000	36.000	30.000	12.000
Auto/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen
1	-	196.000	390.000	-	4.600	14.000
2	1.230.000	537.000	465.000	13.000	10.000	12.000
3	2.330.000	1.520.000	880.000	25.000	25.000	10.000
Vracht (zwaar)/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen
1	-	15.000	5.400	-	400	200
2	164.000	24.000	15.000	1.700	400	400
3	335.000	84.000	28.000	3.500	1.400	400
Vracht (licht)/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen
1	-	9.700	5.600	-	200	200
2	152.000	31.000	15.000	1.500	600	400
3	286.000	73.000	33.000	3.000	1.200	500

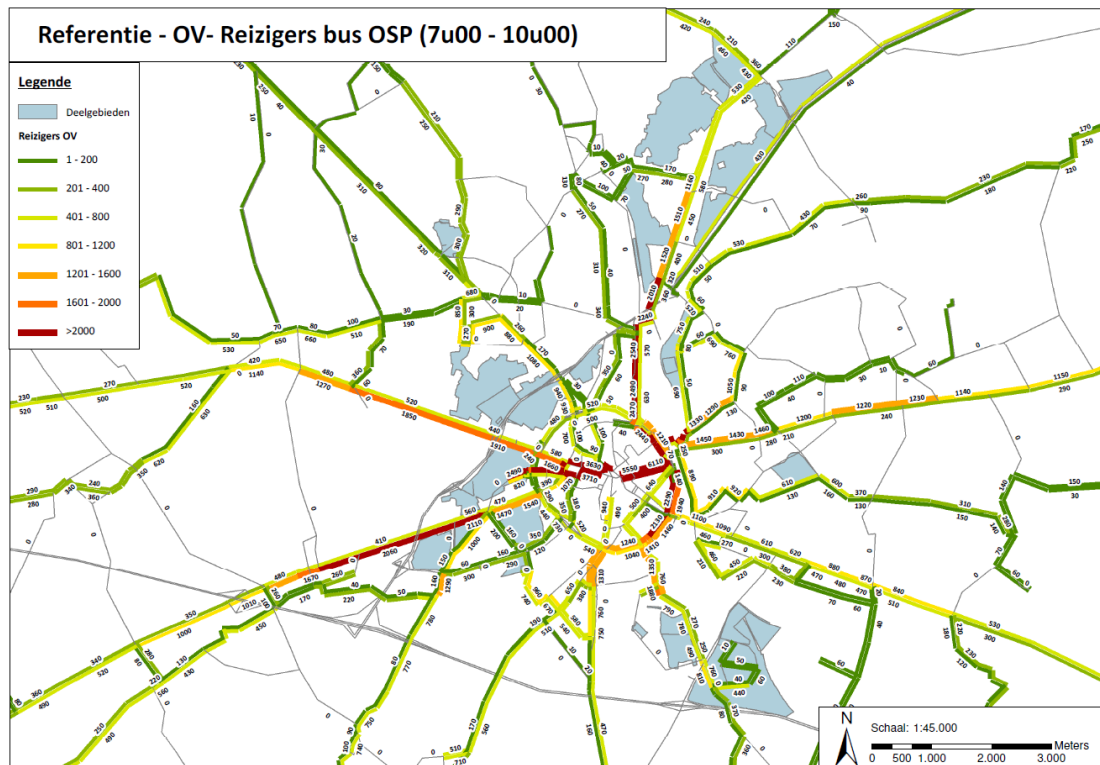
Ter verduidelijking geeft onderstaande figuur een beeld van welke wegen als A-weg, N-weg en lokale weg worden gecategoriseerd.



Figuur 6-67 Netwerktypologie studiegebied (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

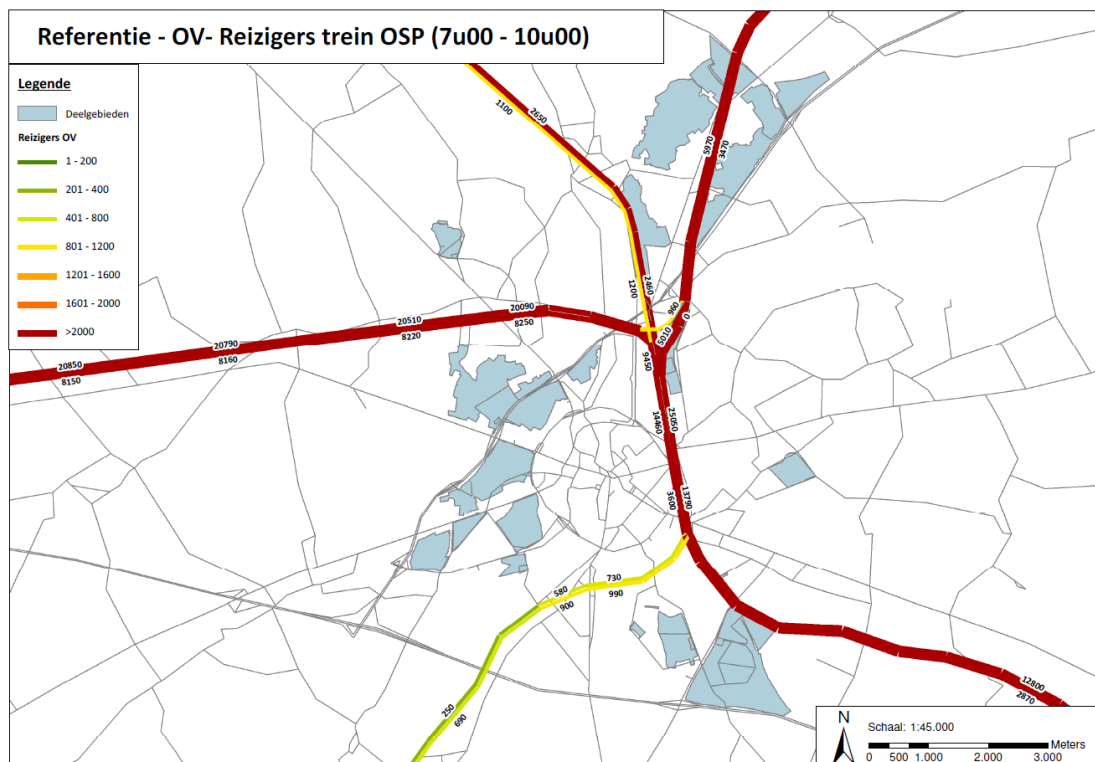
Openbaar vervoer

Het provinciaal verkeersmodel geeft bevat ook informatie omtrent de reizigersaantallen voor het openbaar vervoer. Onderstaande figuren geven een overzicht van het reizigersaantal van de treinen en de bussen binnen het studiegebied voor zowel de ochtend- als de avondspits³⁰.

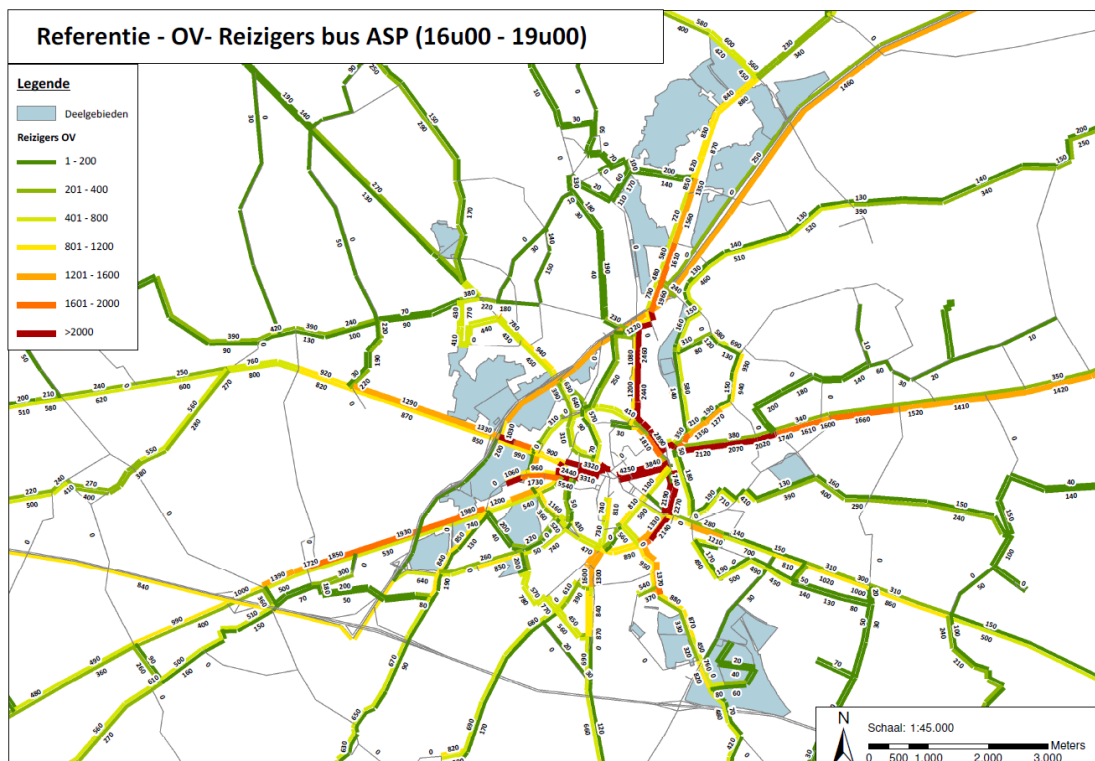


Figuur 6-68 Overzicht busreizigers scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

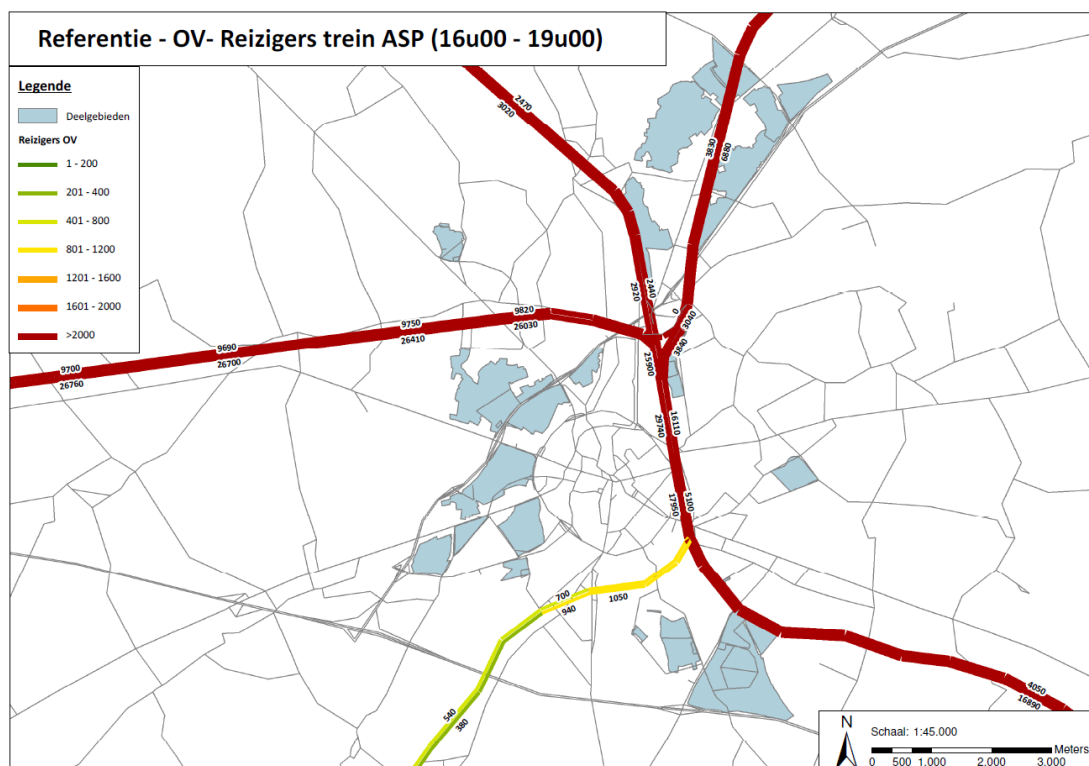
³⁰De figuren omtrent het aantal OV-reizigers geven de aantallen over de volledige ochtendspits (7u00 – 10u00) als de volledige avondspits (16u00 – 19u00) weer.



Figuur 6-69 Overzicht treinreizigers scenario 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-70 Overzicht busreizigers scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-71 Overzicht treinreizigers scenario 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals weergegeven in bovenstaande figuren ligt het aantal treinreizigers dat gebruikt maakt van het openbaar vervoersaanbod in het studiegebied een pak hoger dan het aantal busreizigers. Onderstaand een overzicht van het reizigersaantal voor de verschillende spoorlijnen. Tevens kan afgeleid worden dat er dagelijks meer dan 75.000 pendelaars gebruik maken van het station van Leuven.

Tabel 6-46: Reizigersaantallen spoor scenario 'Referentie 2020' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Spoorlijn	Reizigers/etmaal
Leuven - Brussel	110.000
Leuven - Tienen	70.790
Leuven - Aarschot	32.450
Leuven - Mechelen	16.080
Leuven - Waver	7.530

Qua reizigersaantallen ligt het busverkeer een pak lager dan het treinverkeer. Het busnetwerk is echter veel fijnmaziger dan het spoorwegennet en mag zeker niet worden onderschat. Binnen het studiegebied liggen 6 hoofdhalttes van de Lijn. Onderstaande tabel geeft een indicatie van het reizigersaantal voor het busverkeer op deze locaties:

Tabel 6-47: Reizigersaantallen busverkeer scenario 'Referentie 2020' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Hoofdhalte	Reizigers/etmaal ³¹
Leuven Station	47.650
Leuven Rector de Somerplein	38.825
Heverlee Station	10.410
Kessel-Lo Gemeenteplein	5.720
Herent Station	5.140
Wijgmaal Station	1.335

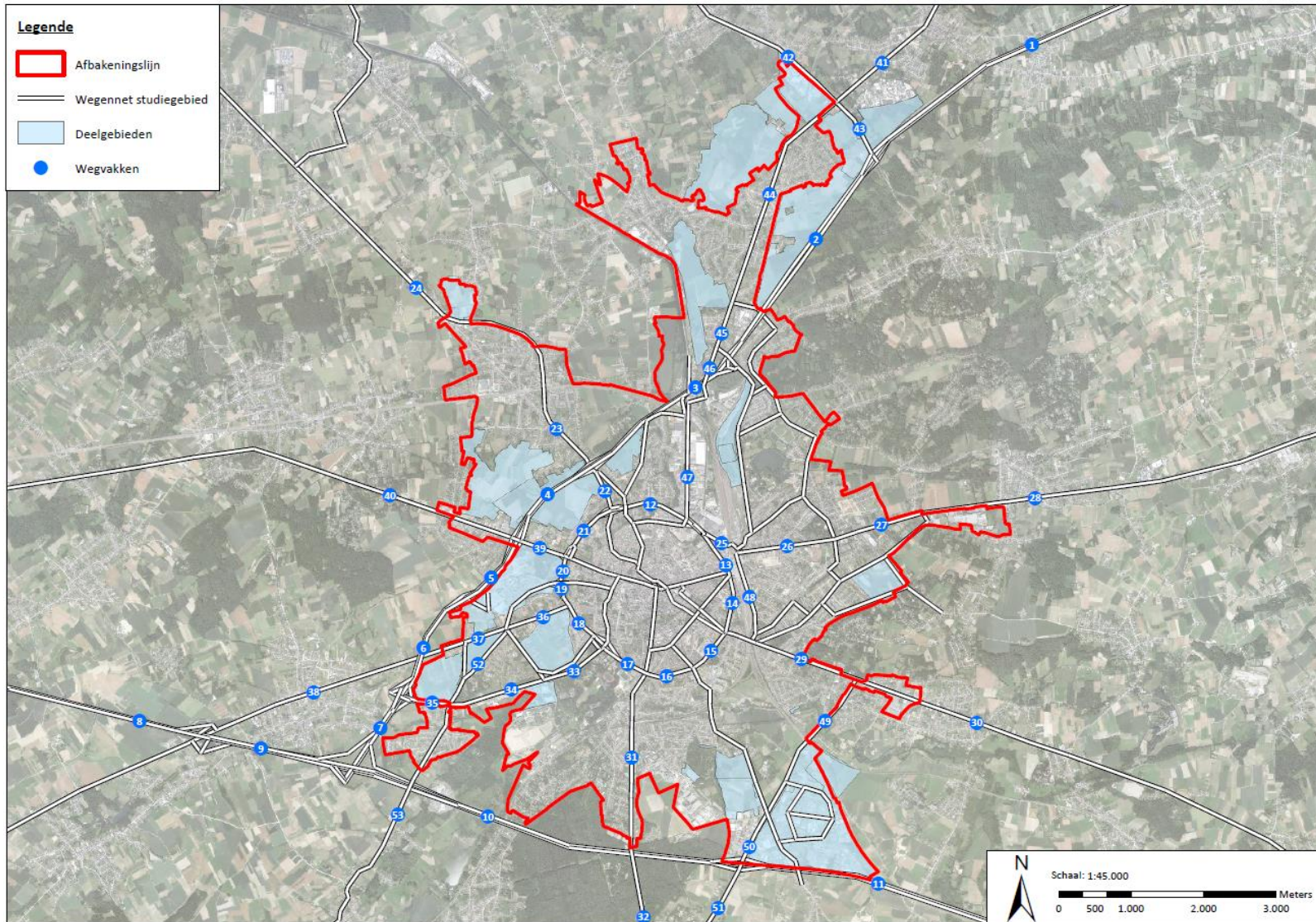
Tevens is uit bovenstaande figuren ook duidelijk af te leiden welke openbaar vervoersverbindingen binnen het studiegebied het zwaarst worden belast:

- Leuven Station – Researchpark Haasrode
- Leuven Station – Gasthuisberg
- Leuven Station – Rotselaar

6.4.2.2 Afwikkeling en doorstroming

Zoals reeds vermeld in paragraaf 6.3.1 zal voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling en – doorstroming op wegvakniveau gekeken worden naar de bezettingsgraad van de belangrijkste wegen in het studiegebied.

³¹Dit aantal zijn niet het aantal reizigers die deze halte gebruiken voor op of af te stappen, maar wel het totaal aantal reizigers die deze halte passeren.



Figuur 6-72 Overzicht te beoordelen wegvakken

Wegvakken geven een goede indicatie over het globaal functioneren van het wegennet binnen het studiegebied. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat de capaciteiten van de verschillende wegvakken zoals opgenomen in onderstaande uitgaan van een 'free flow'-situatie op het netwerk, en dus geen rekening houden met eventuele belemmeringen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de wegvakken die beoordeeld zullen worden (locatie zie Figuur 6-72). De te beoordelen wegvakken beperken zich tot het hoofdwegennet en enkele lokale wegen die dienen voor de ontsluiting van één van de deelgebieden. Voor elk wegvak worden uiteraard beide richtingen apart beoordeeld. Daarnaast wordt in de tabel nog een overzicht gegeven van de capaciteit van elk wegvak.

Tabel 6-48: Overzicht te beoordelen wegvakken

Nr.	Straatnaam	Capaciteit per richting (pae)
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	5.000
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	5.000
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	5.000
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	5.000
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	5.000
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	5.000
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	7.000
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	8.000
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	8.000
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	6.000
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	6.000
12	R23 tussen N26 en N19	3.600
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	2.400
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	2.400
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	2.400
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	2.400
17	R23 tussen N251 en N264	2.400
18	R23 tussen N264 en N3	2.400
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	2.400
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	3.600
21	R23 tussen N2 en N26	3.600
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	2.400
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	1.200
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	1.200
25	N2 tussen R23 en N292	2.400
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	1.200
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	1.200
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	1.200
29	N3 tussen R23 en N25	1.200
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	1.200
31	N251 tussen R23 en E40	1.200
32	N251 tussen E40 en N25	1.200
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	2.400
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	2.400
35	N264 tussen N253 en E314	2.400
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	1.000
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	1.000
38	N3 tussen E314 en E40	1.000
39	N2 tussen R23 en E314	1.200

Nr.	Straatnaam	Capaciteit per richting (pae)
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	1.200
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	1.200
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	1.200
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	1.200
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	1.200
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	1.200
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	1.200
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	1.200
48	N292 Martelarenlaan	1.000
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	2.400
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	2.400
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	2.400
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	1.000
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	1.000

Tabel 6-49: Afwikkeling wegvakken scenario 'Referentie 2020'

Nr.	Wegvak	Richting	Capaciteit	OSP		ASP	
				Intensiteit	I/C	Intensiteit	I/C
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	5.000	3.718	74%	2.984	60%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	5.000	1.887	38%	4.701	94%
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	E40	5.000	4.285	86%	3.403	68%
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	Limburg	5.000	2.457	49%	5.571	111%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	E40	5.000	4.977	100%	3.928	79%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	Limburg	5.000	2.780	56%	5.800	116%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	5.000	2.615	52%	5.165	103%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.000	5.448	109%	4.607	92%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	5.000	4.996	100%	4.503	90%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	5.000	3.030	61%	4.497	90%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	5.000	4.646	93%	4.522	90%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	5.000	3.538	71%	4.197	84%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	7.000	4.871	70%	5.303	76%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	7.000	4.859	69%	3.911	56%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.000	8.737	109%	6.077	76%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	8.000	5.306	66%	9.325	117%

Nr.	Wegvak	Richting	Capaciteit	OSP		ASP	
				Intensiteit	I/C	Intensiteit	I/C
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	8.000	5.813	73%	9.892	124%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.000	8.474	106%	6.350	79%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	6.000	3.468	58%	6.680	111%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.000	6.140	102%	4.529	75%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	6.000	5.771	96%	3.461	58%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	6.000	2.496	42%	6.221	104%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	3.600	1.091	30%	803	22%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	3.600	1.160	32%	1.492	41%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	2.400	1.262	53%	1.353	56%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	2.400	1.237	52%	1.398	58%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	2.400	863	36%	1.338	56%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	2.400	1.613	67%	1.128	47%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	2.400	1.559	65%	2.066	86%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	2.400	766	32%	1.209	50%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	2.400	943	39%	1.311	55%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	2.400	1.533	64%	1.905	79%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	2.400	1.559	65%	1.523	63%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	2.400	1.452	61%	2.858	119%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	2.400	1.335	56%	1.961	82%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	2.400	988	41%	1.411	59%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	2.400	1.056	44%	1.256	52%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	2.400	998	42%	1.867	78%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	3.600	998	28%	1.867	52%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	3.600	1.174	33%	1.262	35%
21	R23 tussen N2 en N26	N2	3.600	1.238	34%	1.219	34%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	3.600	1.095	30%	1.868	52%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	2.400	1.320	55%	1.320	55%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	2.400	1.143	48%	1.575	66%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.200	1.520	127%	1.782	149%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.200	1.338	112%	1.414	118%

Nr.	Wegvak	Richting	Capaciteit	OSP		ASP	
				Intensiteit	I/C	Intensiteit	I/C
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	1.200	963	80%	997	83%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.200	785	65%	1.160	97%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	2.400	1.262	53%	812	34%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	2.400	819	34%	1.330	55%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	1.200	901	75%	1.189	99%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.200	1.308	109%	917	76%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	1.200	895	75%	540	45%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	1.200	625	52%	1.027	86%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	1.200	507	42%	1.113	93%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.200	1.287	107%	825	69%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.200	1.177	98%	1.010	84%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.200	988	82%	1.214	101%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	1.200	990	83%	580	48%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	1.200	857	71%	1.072	89%
31	N251 tussen R23 en E40	E40	1.200	496	41%	1.036	86%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	1.200	697	58%	450	38%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	1.200	915	76%	708	59%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	1.200	228	19%	1.100	92%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	2.400	936	39%	599	25%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	2.400	987	41%	1.855	77%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	2.400	1.558	65%	2.208	92%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	2.400	1.268	53%	927	39%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	2.400	2.620	109%	2.668	111%
35	N264 tussen N253 en E314	E314	2.400	1.501	63%	950	40%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.000	1.081	108%	1.339	134%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	1.000	610	61%	420	42%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.000	834	83%	1.099	110%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	1.000	831	83%	403	40%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.000	670	67%	1.655	166%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	1.000	719	72%	402	40%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	1.200	1.056	88%	718	60%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.200	1.110	93%	1.370	114%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.200	1.203	100%	1.057	88%

Nr.	Wegvak	Richting	Capaciteit	OSP		ASP	
				Intensiteit	I/C	Intensiteit	I/C
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.200	850	71%	1.584	132%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1.200	924	77%	1.044	87%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1.200	881	73%	1.225	102%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	1.200	679	57%	736	61%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	1.200	660	55%	600	50%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	1.200	878	73%	890	74%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	1.200	709	59%	984	82%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	1.200	830	69%	783	65%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	1.200	905	75%	766	64%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	1.200	798	67%	742	62%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.200	1.269	106%	664	55%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	1.200	1.393	116%	814	68%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	1.200	735	61%	976	81%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.200	1.001	83%	1.333	111%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	1.200	931	78%	822	69%
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.000	937	94%	908	91%
48	N292 Martelarenlaan	N2	1.000	576	58%	846	85%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	2.400	1.096	46%	1.100	46%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	2.400	880	37%	781	33%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	2.400	1.788	75%	853	36%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	2.400	824	34%	1.597	67%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamseseenweg	Naamseseenweg	2.400	881	37%	1.366	57%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamseseenweg	E40	2.400	1.241	52%	1.233	51%

Nr.	Wegvak	Richting	Capaciteit	OSP		ASP	
				Intensiteit	I/C	Intensiteit	I/C
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	1.000	71	7%	93	9%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	1.000	402	40%	340	34%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1.000	748	75%	1.602	160%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	1.000	720	72%	705	71%

6.5 Geplande toestand en effecten

6.5.1 Openruimtegebieden

De opname van een aantal openruimtegebieden rond het stedelijk gebied van Leuven in het afbakenings-RUP heeft tot doel diezelfde openruimte maximaal te beschermen. Bijgevolg zijn er vanuit het GRUP geen significante (auto)mobiliteitseffecten te verwachten. Er wordt dan ook niet verder ingegaan op deze gebieden. Toch willen we opmerken dat in heel wat gebieden zachte verbindingen voor voetgangers en fietsers aanwezig zijn die ook verder kunnen uitgebouwd en versterkt worden tot een netwerk in functie van de bewoners van het aanpalende stedelijk gebied.

6.5.2 Stedelijk wonen

6.5.2.1 Roeselbergdal

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.2.

Verkeersgeneratie

Het gebied Roeselbergdal is een afwerking van de bestaande woonwijk. Het programma van het de uitbreiding bestaat uit de realisatie van 7ha woongebied. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-50: Verkeersgeneratie Roeselbergdal

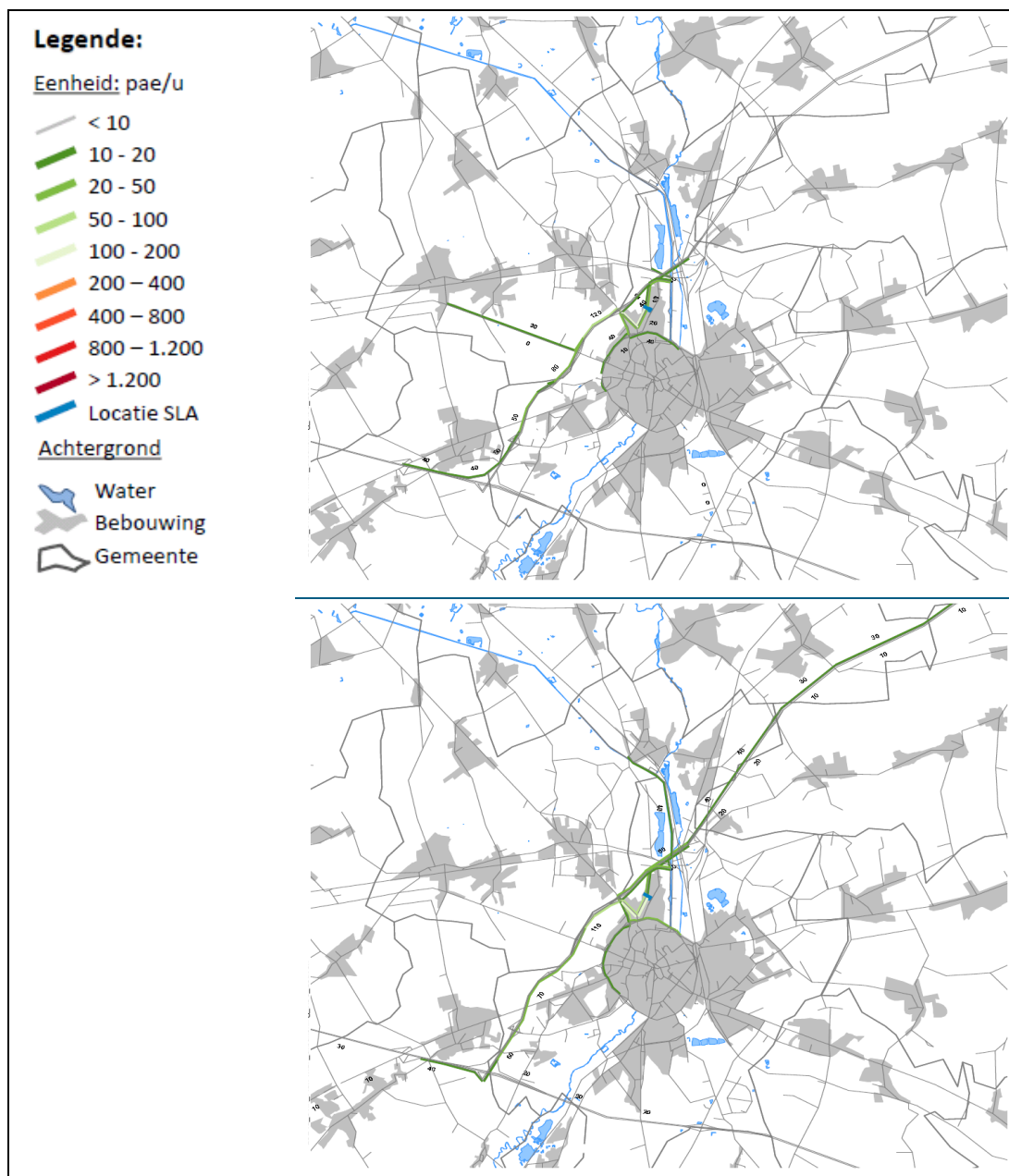
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	pae 8u-9u	OV 8u-9u ³²	pae 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Roeselbergdal	98	21	135	19

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich naast de wegen die instaan voor de rechtstreekse ontsluiting voornamelijk op de 26, de E314 en de R23.

³² Inschatting aantal reizigers OV op basis van huidig OV-potentieel



Figuur 6-73: Selected Link Analyse Roeselbergdal ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Roeselbergdal **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegvakken.

Tabel 6-51: Verkeerseffecten Roeselbergdal ochtendspits

c	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.143	48%	20	1.163	48%	0
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	90	1.410	59%	0

Tabel 6-52: Verkeerseffecten Roeselbergdal avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.575	66%	100	1.675	70%	0
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	40	1.360	57%	0

Ook op de Leopold Decouxlaan (lokale weg type III) en de N26a Mechelsesteenweg (lokale weg type II) zullen door de realisatie van het deelgebied bijkomend verkeer gegenereerd worden. Aangezien het deelgebied rechtstreeks zal ontsluiten op de Leopold Decouxlaan betekent dit een toename van 98 autoverplaatsingen in de ochtendspits en 135 in de avondspits. Gelet op het karakter van de Leopold Decouxlaan (smal wegprofiel met geparkeerde voertuigen op de rijbaan) wordt dit als **negatief (-2)** beoordeeld. Op de N26a Mechelsesteenweg zal de verkeerstoename **geen aanzienlijke effecten (0)** met zich meebrengen.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 21 reizigers in de ochtendspits en 19 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 32% en 29% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt in eerste instantie via woonstraten om vervolgens op het hoger liggend wegennet te ontsluiten. Door de toename van verkeer worden dan ook **beperkt negatieve effecten (-1)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

Gelet op het huidige karakter van de Leopold Decouxlaan en de geparkeerde voertuigen in de straat zal een toename van het verkeer in deze straat zorgen voor een daling van de verkeersveiligheid zeker voor fietsers die gebruik moeten maken van de rijweg en overstekende voetgangers. Er kan dan ook gesteld worden dat er een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht wordt op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er milderende maatregelen voorgesteld voor deelgebied Roeselbergdal.

6.5.2.2 Platte Lostraat

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.3

Verkeersgeneratie

Het woonreservegebied Platte Lostraat sluit aan bij de gelijknamige woonwijk. Het programma van dit deelgebied bestaat uit de realisatie van 5,36ha woongebied. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

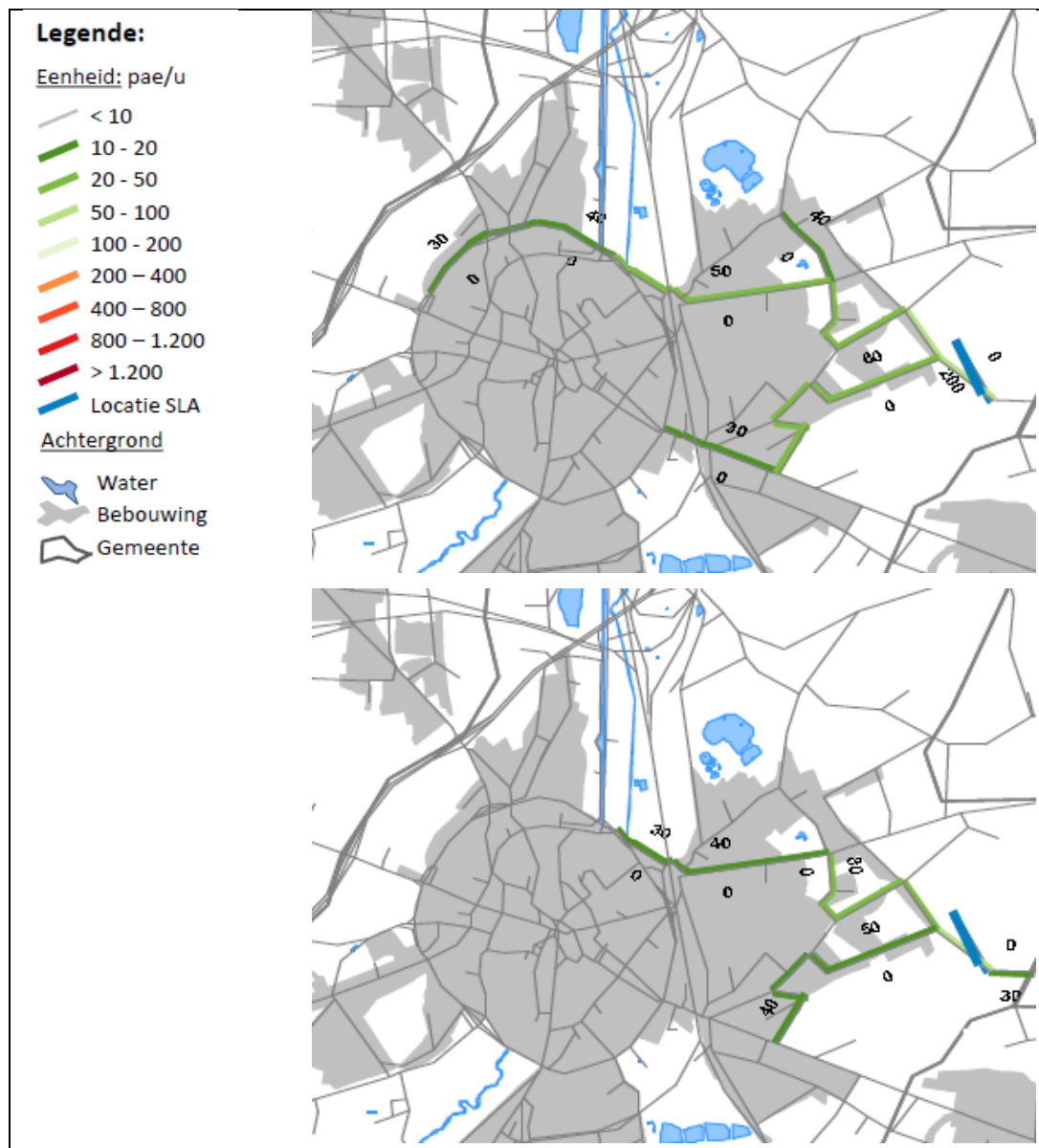
Tabel 6-53: Verkeersgeneratie Platte Lostraat

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Platte Lostraat	81	17	116	18

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting vindt plaats via de Koetsweg en de Platte Lostraat. Zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op de Heidebergstraat, de N2 Diestsesteenweg, de N3 Tiensesteenweg en de R23.



Figuur 6-74: Selected Link Analyse Platte Lostraat ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Platte Lostraat **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende hoofdwegen.

Tabel 6-54: Verkeerseffecten Platte Lostraat ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Diestsesteenweg	O	1.200	811	68%	0	811	68%	0
N2 Diestsesteenweg	W	1.200	997	83%	20	1.017	85%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	689	57%	0	689	57%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.377	115%	30	1.407	117%	0

Tabel 6-55: Verkeerseffecten Platte Lostraat avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Diestsesteenweg	O	1.200	1.291	108%	20	1.311	109%	0
N2 Diestsesteenweg	W	1.200	560	47%	0	560	47%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	908	76%	0	908	76%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.238	103%	20	1.258	105%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Platte Lostraat en de Heidebergstraat, aangezien deze wegen zullen instaan voor de rechtstreekse ontsluiting van het deelgebied. In de ochtendspits wordt er een toename verwacht van 81 autoverplaatsingen, in de avondspits zijn er dit 116. Gelet op de huidige verkeersdruk met hoge verzadigingsgraden in het gebied tussen de N2 en de N3, kan gesteld worden dat ondanks de beperkte verkeerstoename er toch een **beperkt negatief effect (-1)** verwacht wordt.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 17 reizigers in de ochtendspits en 18 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 26% en 28% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied verloopt gedeeltelijk via een aantal woonstraten (o.a. Platte Lostraat, Koetsweg en Désiré Mellaertsstraat). Aangezien de verkeersgeneratie eerder beperkt is, kan wel gesteld worden dat er **geen significante effecten (0)** verwacht worden m.b.t. de verkeersleefbaarheid van de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Gezien de beperkte toename van het verkeer op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er geen milderende maatregelen voorgesteld voor deelgebied Platte Lostraat.

6.5.2.3 Groenveld

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.4

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Groenveld bestaat uit de realisatie van 27,4 ha woongebied. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

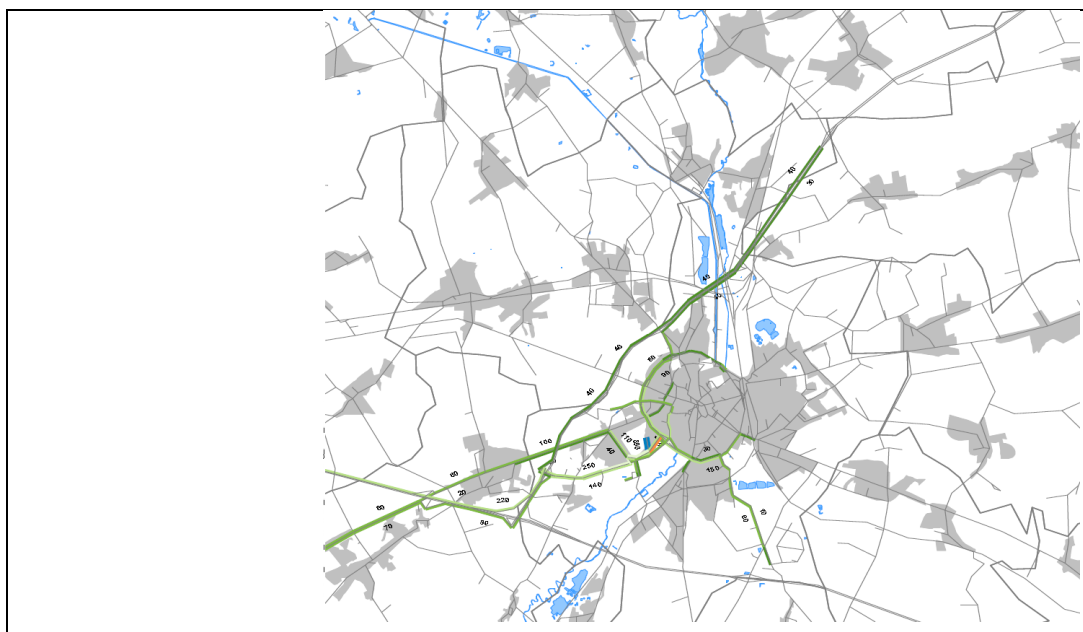
Tabel 6-56: Verkeersgeneratie Groenveld

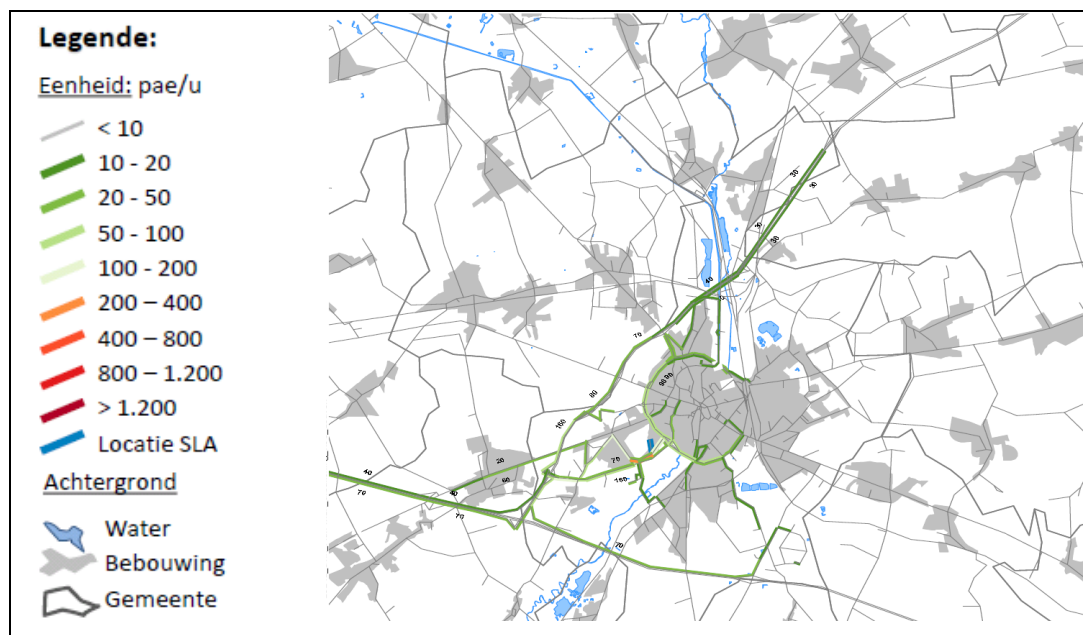
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Groenveld	332	72	488	72

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied, voor een toename van verkeer op verschillende wegen in de omgeving van het deelgebied. Het deelgebied wordt via de Ijzerenmolenstraat ontsloten en het verkeer verspreid zich vrij diffuus over het hoofdwegennet over de verschillende windrichtingen.





Figuur 6-75: Selected Link Analyse Groenveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Groenveld op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Enkel op de N3 Tervuursesteenweg richting westen in de ochtendspits en op de N253 Sint-Jansbergsesteenweg richting noordoosten, zorgt de toename van verkeer voor een **bepert negatief (-1) effect** op de afwikkeling.

Tabel 6-57: Verkeerseffecten Groenveld ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	834	83%	30	864	86%	0
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	831	83%	90	921	92%	-1
N253 Sint-Jansbergsesteenweg	NO	1.000	521	52%	10	531	53%	0
N253 Sint-Jansbergsesteenweg	ZW	2.000	93	5%	0	93	5%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	4.800	1.558	32%	140	1.698	35%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	6.000	1.268	21%	260	1.528	25%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	998	28%	100	1.098	31%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.174	33%	60	1.234	34%	0
R23 vesten (thv Geldenaaksebaan)	NO	2.400	1.533	64%	140	1.673	70%	0
R23 vesten (thv Geldenaaksebaan)	ZW	2.400	943	39%	30	973	41%	0
E314	NO	7.000	4.871	70%	90	4.961	71%	0
E314	ZW	7.000	4.859	69%	210	5.069	72%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	80	5.893	74%	0
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	210	8.684	109%	0

Tabel 6-58: Verkeerseffecten Groenveld avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	1.099	110%	0	1.099	110%	0
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	403	40%	10	413	41%	0
N253 Sint-Jansbergsesteenweg	NO	1.000	408	41%	250	658	66%	-1
N253 Sint-Jansbergsesteenweg	ZW	2.000	151	8%	0	151	8%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	4.800	2.208	46%	150	2.358	49%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	6.000	927	15%	60	987	16%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	1.867	52%	100	1.967	55%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.262	35%	120	1.382	38%	0
R23 vesten (thv Geldenaaksebaan)	NO	2.400	1.905	79%	60	1.965	82%	0
R23 vesten (thv Geldenaaksebaan)	ZW	2.400	1.311	55%	100	1.411	59%	0
E314	NO	7.000	5.303	76%	140	5.443	78%	0
E314	ZW	7.000	3.911	56%	40	3.951	56%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	60	9.952	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	40	6.390	80%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de IJzerenmolenweg, de Egenhovenweg en de Celestijnenlaan. Dit zijn namelijk de wegen die zullen instaan voor de rechtstreekse ontsluiting van het deelgebied. . In de ochtendspits wordt er een toename verwacht van 332 autoverplaatsingen, in de avondspits 488 autoverplaatsingen. Gelet op het karakter van zowel de IJzerenmolenweg als de Egenhovenweg wordt het effect van de verkeerstoename op deze wegen beoordeeld als **negatief (-2)**. Op de Celestijnenlaan wordt het effect beoordeeld als **bepert negatief (-1)** aangezien deze straat geselecteerd is binnen een hogere categorie en beter is uitgerust om meer verkeer te verwerken.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 72 reizigers in de ochtendspits en de avondspits komt overeen met respectievelijk 111% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en 65% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied verloopt voornamelijk via wegen van het hoger liggend wegennet. Toch wordt er ook een aanzienlijke toename verwacht op woonstraten zowel binnen als buiten de R23. Dit maakt dat het effect op de verkeersleefbaarheid op deze wegen als **bepert negatief (-1)** wordt beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid. De recente aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel onder de N264 speelt hier ook een belangrijke rol in.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er milderende maatregelen voorgesteld voor deelgebied Groenveld.

6.5.2.4 Sint-Jansbergsesteenweg

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.5.

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Sint-Jansbergsesteenweg bestaat uit de realisatie van 10,5 ha woongebied. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

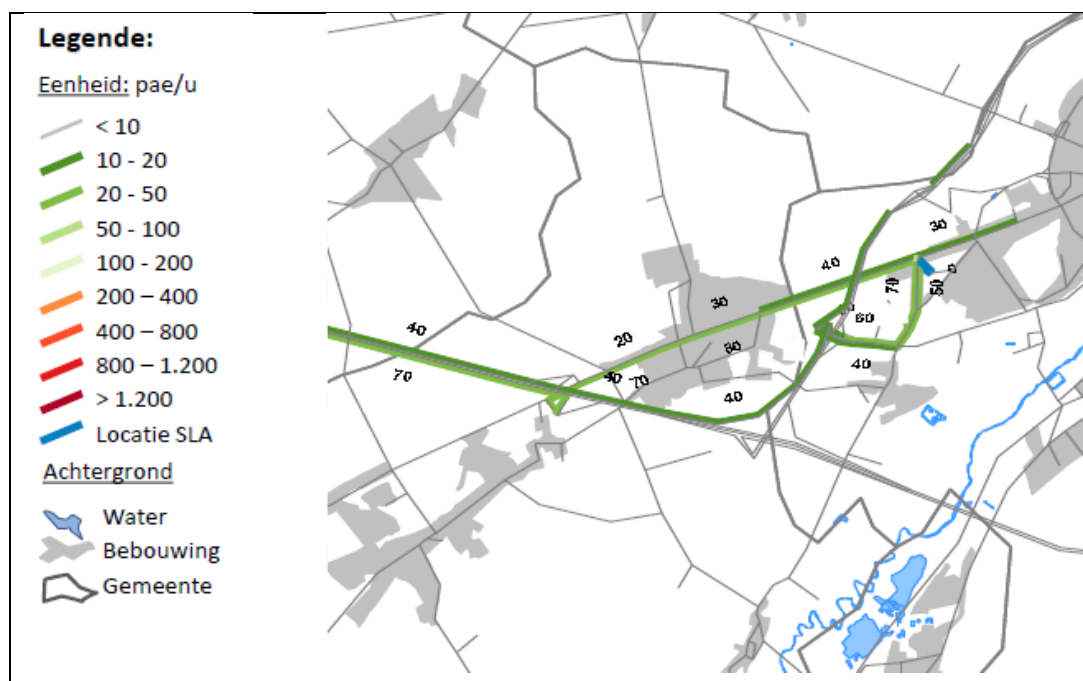
Tabel 6-59: Verkeersgeneratie Sint-Jansbergsesteenweg

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Sint-Jansbergsesteenweg	128	32	186	36

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren verdeelt de verkeerstoename door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk over het hoofdwegennet. Het verkeer ontsluit via de N253 Sint-Jansbergsesteenweg op zowel de N3 Tervuursesteenweg als de N264 Koning Boudewijnlaan, om vervolgens op de E314 te ontsluiten.





Figuur 6-76: Selected Link Analyse Sint-Jansbergsesteenweg ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Sint-Jansbergsesteenweg op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegvakken. Enkel op de N3 Tervuursesteenweg richting oosten in zowel de ochtend- als de avondspits, zorgt de toename van verkeer voor een **negatief (-2) effect** op de afwikkeling.

Tabel 6-60: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	976	98%	80	1.056	106%	-2
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	903	90%	30	933	93%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	2.400	2.620	109%	40	2.660	111%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	3.600	1.501	42%	60	1.561	43%	0

Tabel 6-61: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	1.730	173%	90	1.820	182%	-2
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	520	52%	20	540	54%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	2.400	2.668	111%	60	2.728	114%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	3.600	950	26%	0	950	26%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de N264 Sint-Jansbergsesteenweg, aangezien deze weg zal instaan voor de rechtstreekse ontsluiting van het deelgebied naar het hogere wegnennet. . In de ochtendspits wordt er een toename, verspreid over de verschillende richtingen, verwacht van 128 autoverplaatsingen, in de avondspits 186 autoverplaatsingen. Gelet op het karakter van deze weg kan gesteld worden dat er door deze verkeerstoename **geen significante effecten (0)** verwacht worden. De N264 is namelijk geselecteerd als lokale weg type II en is uitgerust om deze toename van verkeer bijkomend te kunnen verwerken.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde halte van het deelgebied. De toename van 32 reizigers in de ochtendspits en 36 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 49% en 55% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied verloopt voornamelijk via wegen van het hoger liggend wegennet. De verkeerstoename doorheen zowel de Leuvense binnenstad als door Bertem blijft beperkt. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Gezien de beperkte toename van het verkeer op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er milderende maatregelen voorgesteld voor deelgebied Sint-Jansbergsesteenweg.

6.5.2.5 Parkveld

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.6.

Verkeersgeneratie

Het nieuwe woongebied Parkveld vormt een uitbreiding van de bestaande residentiële woonwijk Vinkenboslaan tussen de Geldenaaksebaan en de Milseweg. Het nieuwe woongebied geeft ruimte voor 210 woongelegenheden en een beperkte handelsfunctie van 300 m². Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer, specifiek voor het woon- en handelsprogramma van dit deelgebied.

Tabel 6-62: Verkeersgeneratie Parkveld

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Parkveld	100	26	142	33

Verkeerseffecten

De verkeerseffecten voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het openbaarvervoer worden voor het volledige programma van het deelgebied besproken onder hoofdstuk 6.5.3.1.

Het bijkomend verkeer dat door het woongebied gegenereerd wordt, wikkelt zich via de Geldenaaksebaan af naar het hogere wegennet. Het verkeer verdeelt zich gelijkmatig in noordelijke (richting R23) en zuidelijke (richting N25 Meerdaalboslaan) richting.

Gelet op de beperkte verkeerstoename wordt voor het gedeelte wonen binnen het vooropgestelde programma van deelgebied Parkveld **geen significante effecten (0)** verwacht op de afwikkeling van de ontsluitende wegen.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Gezien de beperkte toename van het verkeer op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er geen milderende maatregelen voorgesteld voor het woon- en handelsprogramma van deelgebied Parkveld.

6.5.2.6 Synthese effecten locaties stedelijk wonen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte effecten van de verschillende woongebieden die bovenstaand besproken werden.

Tabel 6-63: Overzicht effecten locatie-alternatieven stedelijk wonen

Deelgebied	Verkeerseffecten ³³	Verkeersleefbaarheid	Verkeersveiligheid
Roeselbergdal	-2	-1	-1
Platte Lostraat	-1	0	0
Groenveld	-1/-2	-1	0
Sint-Jansbergsesteenweg	-2	0	0
Parkveld	0	0	0

6.5.2.7 Doortrekkersterreinen

Het perceel achter de bedrijvzone van de N2 Brusselsesteenweg nabij de E314 dat via de Vlietstraat ontsloten wordt op die N2, wordt voorgesteld als doortrekkersterrein. Aanvullend worden twee alternatieven naar voor geschoven:

- het perceel langs de Omleiding, tussen de bedrijvzone BWK en de N26 Omleiding, die via de Tildonksesteenweg ontsloten wordt op de N26 Omleidingsweg
- het perceel aan de Hogebeekstraat, tussen de bedrijvzone BWK en deze Hogebeekstraat, die via de Hogebeekstraat ontsluit naar de Tildonksesteenweg.

Er wordt aangenomen dat deze terreinen vooral dienen voor doortrekkers om enkele dagen te verblijven. Er wordt dan ook uitgegaan van een maximale standplaatscapaciteit van 15 plaatsen. Er wordt in de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van een maximale verkeersgeneratie van 15 aankomende en vertrekkende voertuigen per dag, verspreid over de hele dag. Deze toename zal op elk van de drie alternatieven, **geen significante effecten (0)** hebben op zowel het verkeer, als op de verkeersleefbaarheid of verkeersveiligheid.

6.5.3 Regionale bedrijvigheid

6.5.3.1 Haasrode

Voor het deelgebied Haasrode worden er drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 20 hectare GRB
- Programmavariant 2: 19 hectare GRB en 1 ha kantoorruimte
- Programmavariant 3: 17.500 m² kantoorruimte

³³ meest negatieve effect op een bepaald wegsegment in het studiegebied

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende programmavarianten in beeld gebracht

Programmavariant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.7.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Haasrode bestaat uit de realisatie van 20 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-64: Verkeersgeneratie Haasrode - variant 1

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Haasrode – variant 1	502	126	488	122

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op het hoofdwegennet. Daarnaast wordt ook een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan en de N3 Tiensesteenweg.





Figuur 6-77: Selected Link Analyse Haasrode - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeersstroom op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van het bedrijventerrein Haasrode op verschillende ontsluitende hoofdwegen significant negatieve effecten heeft op de afwikkeling. Tijdens de ochtendspits zorgt de verkeersstroom in kader van de realisatie van het deelgebied voor **aanzienlijk negatieve effecten (-3)** op de afwikkeling van zowel het zuidelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting zuidwesten en de N3 Tienessesteenweg in beide richtingen.

In de avondspits worden er **beperkt negatieve effecten (-1)** verwacht op de afwikkeling van zowel het noordelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting noordoosten, het zuidelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting zuidwesten als de E40 in westelijke richting. Op de N3 Tienessesteenweg richting oosten wordt er een **negatief effect (-2)** verwacht op de afwikkeling, in westelijke richting wordt er zelfs een **aanzienlijk negatief effect (-3)** verwacht.

Tabel 6-65: Verkeerseffecten Haasrode - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	200	1.296	54%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	420	1.300	54%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	540	2.328	97%	-3
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	170	994	41%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	380	3.848	64%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	110	6.250	104%	0
N3 Tienessesteenweg	O	1.200	982	82%	270	1.252	104%	-3
N3 Tienessesteenweg	W	1.200	1.190	99%	150	1.340	112%	-3

Tabel 6-66: Verkeerseffecten Haasrode - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	480	1.580	66%	-1
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	130	911	38%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	160	1.013	42%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	470	2.067	86%	-1
E40	O	6.000	6.680	111%	110	6.790	113%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	380	4.909	82%	-1
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	80	1.292	108%	-2
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	330	1.327	111%	-3

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan. De Geldenaaksebaan zal in de toekomst een steeds grotere rol toebedeeld krijgen als OV-as. Er dient algemeen dus opgepast te worden dat ontwikkelingen in de omgeving ervan niet voor een te grote belasting zal zorgen van de Geldenaaksebaan om zo een vlotte doorstroming voor busverkeer te blijven garanderen.

Aangezien de hoofdontsluiting van het deelgebied niet via deze weg verloopt zal de verkeerstoename wordt slechts een fractie van het bijkomend verkeer toebedeeld aan de Geldenaaksebaan. Het effect van de verkeerstoename op de afwikkeling van de Geldenaaksebaan wordt wel als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 126 reizigers in de ochtendspits en 122 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 194% en 188% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 115% en 111% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid. Dit heeft mede te maken met de beveiligde kruispunten en ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Bedrijventerrein Haasrode. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.7.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Haasrode bestaat uit de realisatie van 19 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein en 1 hectare kantoorruimte. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

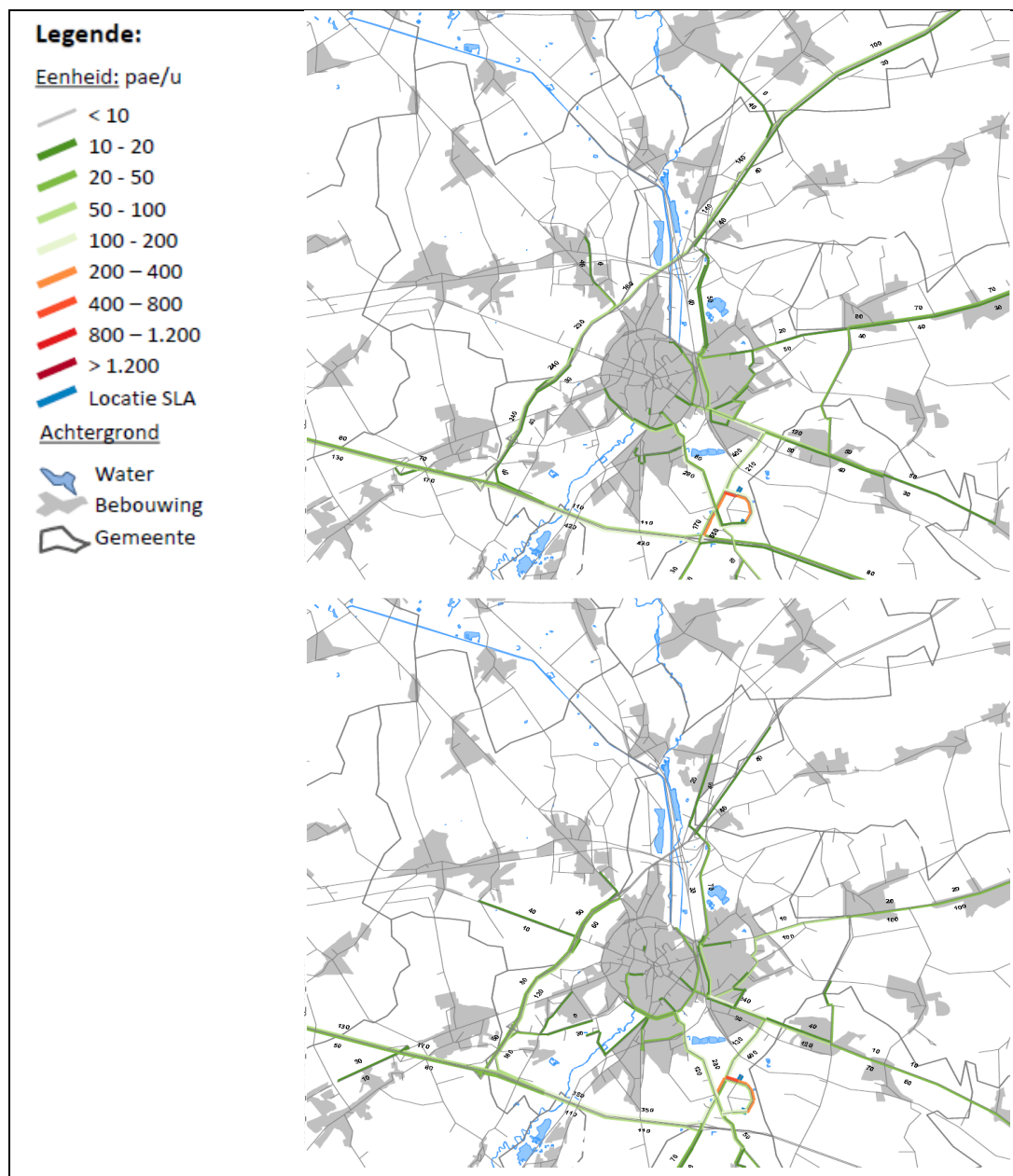
Tabel 6-67: Verkeersgeneratie Haasrode – variant 2

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Haasrode - variant 2	586	146	570	142

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op het hoofdwegennet. Daarnaast wordt ook een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan en de N3 Tiensesteenweg.



Figuur 6-78: Selected Link Analyse Haasrode – variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van het bedrijventerrein Haasrode op verschillende ontsluitende hoofdwegen significant negatieve effecten heeft op de afwikkeling. Het effect is vergelijkbaar met het effect van de eerste programmavariant. Tijdens de ochtendspits zorgt de verkeertoename in kader van de realisatie van het deelgebied voor **aanzienlijk negatieve effecten (-3)** op de afwikkeling van zowel het zuidelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting zuidwesten en de N3 Tienessesteenweg in beide richtingen.

In de avondspits worden er **beperkt negatieve effecten (-1)** verwacht op de afwikkeling van zowel het noordelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting noordoosten, het zuidelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting zuidwesten als de E40 in westelijke richting. Op de N3 Tienessesteenweg richting oosten wordt er een **negatief effect (-2)** verwacht op de afwikkeling, in westelijke richting wordt er zelfs een **aanzienlijk negatief effect (-3)** verwacht.

Tabel 6-68: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 2 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	210	1.306	54%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	400	1.280	53%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	540	2.328	97%	-3
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	160	984	41%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	420	3.888	65%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	100	6.240	104%	0
N3 Tienessesteenweg	O	1.200	982	82%	270	1.252	104%	-3
N3 Tienessesteenweg	W	1.200	1.190	99%	150	1.340	112%	-3

Tabel 6-69: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 2 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	490	1.590	66%	-1
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	130	911	38%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	160	1.013	42%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	440	2.037	85%	-1
E40	O	6.000	6.680	111%	110	6.790	113%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	350	4.879	81%	-1
N3 Tienessesteenweg	O	1.200	1.212	101%	90	1.302	109%	-2
N3 Tienessesteenweg	W	1.200	997	83%	340	1.337	111%	-3

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan. Aangezien de hoofdonsluiting van het deelgebied niet via deze weg verloopt zal de verkeerstoename wordt slechts een fractie van het bijkomend verkeer toebedeeld aan de Geldenaaksebaan. Het effect van de verkeerstoename op de afwikkeling van de Geldenaaksebaan wordt wel als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 146 reizigers in de ochtendspits en 142 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 225% en 218% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 133% en 129% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid. Dit heeft mede te maken met de beveiligde kruispunten en ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Bedrijventerrein Haasrode. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 3

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.7.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Haasrode bestaat uit de realisatie van 17.500m² kantoorruimte. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

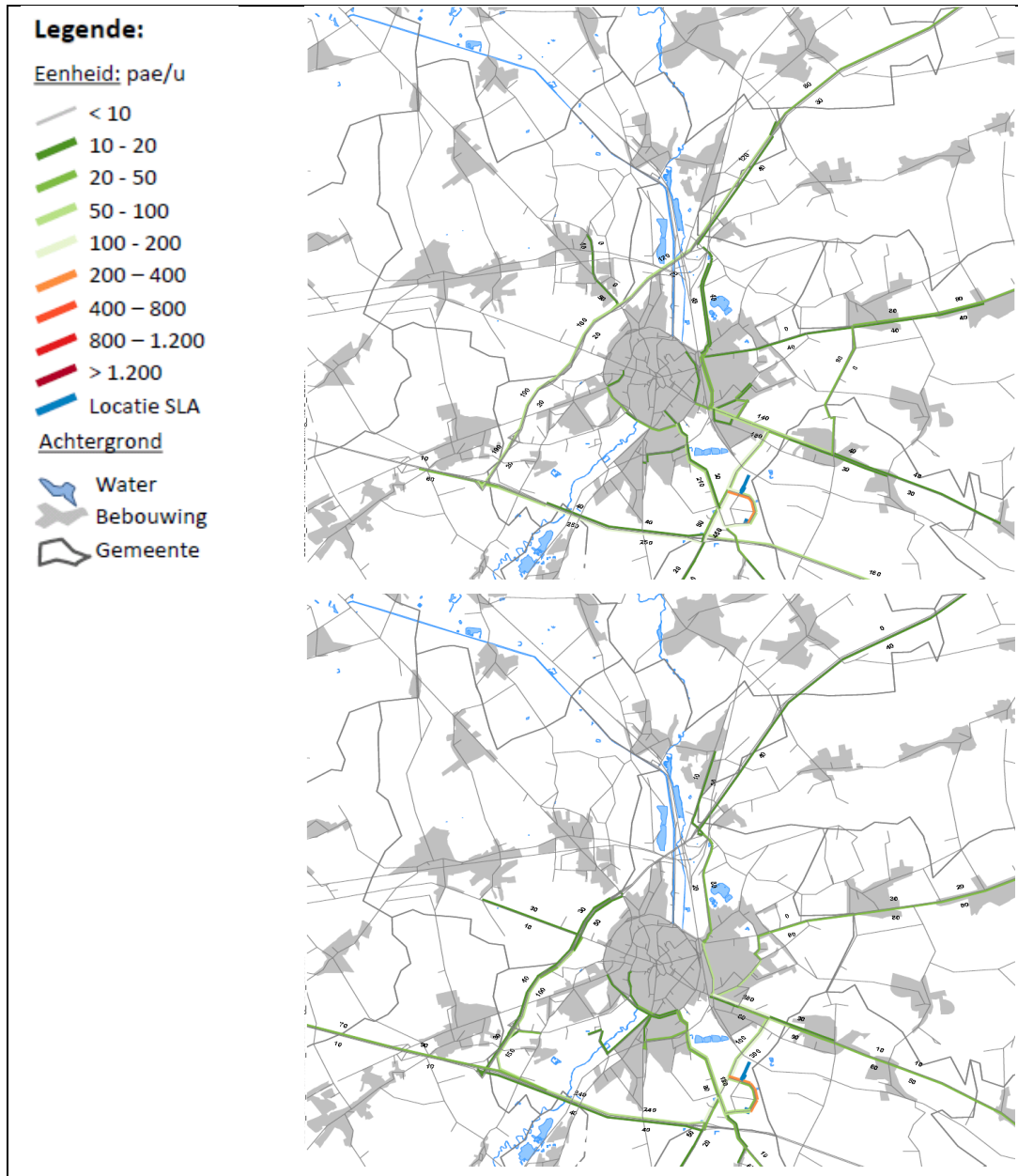
Tabel 6-70: Verkeersgeneratie Haasrode – variant 3

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Haasrode - variant 3	193	45	486	45

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op het hoofdwegenet. Daarnaast wordt ook een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan en de N3 Tiensesteenweg.



Figuur 6-79: Selected Link Analyse Haasrode – variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van het bedrijventerrein Haasrode op verschillende ontsluitende hoofdwegen significant negatieve effecten heeft op de afwikkeling. De effecten van deze programmavariant zijn kleiner als die van de vorige twee aangezien de verkeersgeneratie ook kleiner is.

In de ochtendspits zorgt de verkeerstoename voor een **beperkt negatief effect (-1)** op de afwikkeling van het zuidelijke deel van de N25 Meerdaalboslaan richting noordoosten en op de N3 Tiensesteenweg richting oosten. Op de N3 Tiensesteenweg richting westen wordt het effect op de afwikkeling als **negatief (-2)** beoordeeld.

Voor de avondspits wordt er enkel een **negatief effect (-2)** verwacht op de afwikkeling van de N3 Tiensesteenweg richting westen.

Tabel 6-71: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 3 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	90	1.186	49%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	150	1.030	43%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	220	2.008	84%	-1
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	40	864	36%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	120	3.588	60%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	10	6.150	103%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	90	1.072	89%	-1
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	70	1.260	105%	-2

Tabel 6-72: Verkeerseffecten Haasrode programmavariant 3 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	190	1.290	54%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	50	831	35%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	40	893	37%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	150	1.747	73%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	20	6.700	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	110	4.639	77%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	30	1.242	104%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	140	1.137	95%	-2

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan. Aangezien de hoofdonsluiting van het deelgebied niet via deze weg verloopt zal de verkeerstoename wordt slechts een fractie van het bijkomend verkeer toebedeeld aan de Geldenaaksebaan. De beperkte toename van verkeer zorgt echter niet voor **significante effecten (0)** op de afwikkeling van de Geldenaaksebaan.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 45 reizigers in de ochtendspits en de avondspits komt overeen met 69% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht

worden op vlak van verkeersveiligheid. Dit heeft mede te maken met de beveiligde kruispunten en ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Bedrijventerrein Haasrode.

6.5.3.2 Leuven-Noord

Voor het deelgebied Leuven-Noord worden er drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 22,3 ha Wetenschapspark
- Programmavariant 2: 22,3 ha GRB
- Programmavariant 3: 17,3 ha Wetenschapspark

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende programmavarianten in beeld gebracht

Programmavariant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.8.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Leuven-Noord bestaat uit de realisatie van 22,3 ha Wetenschapspark. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

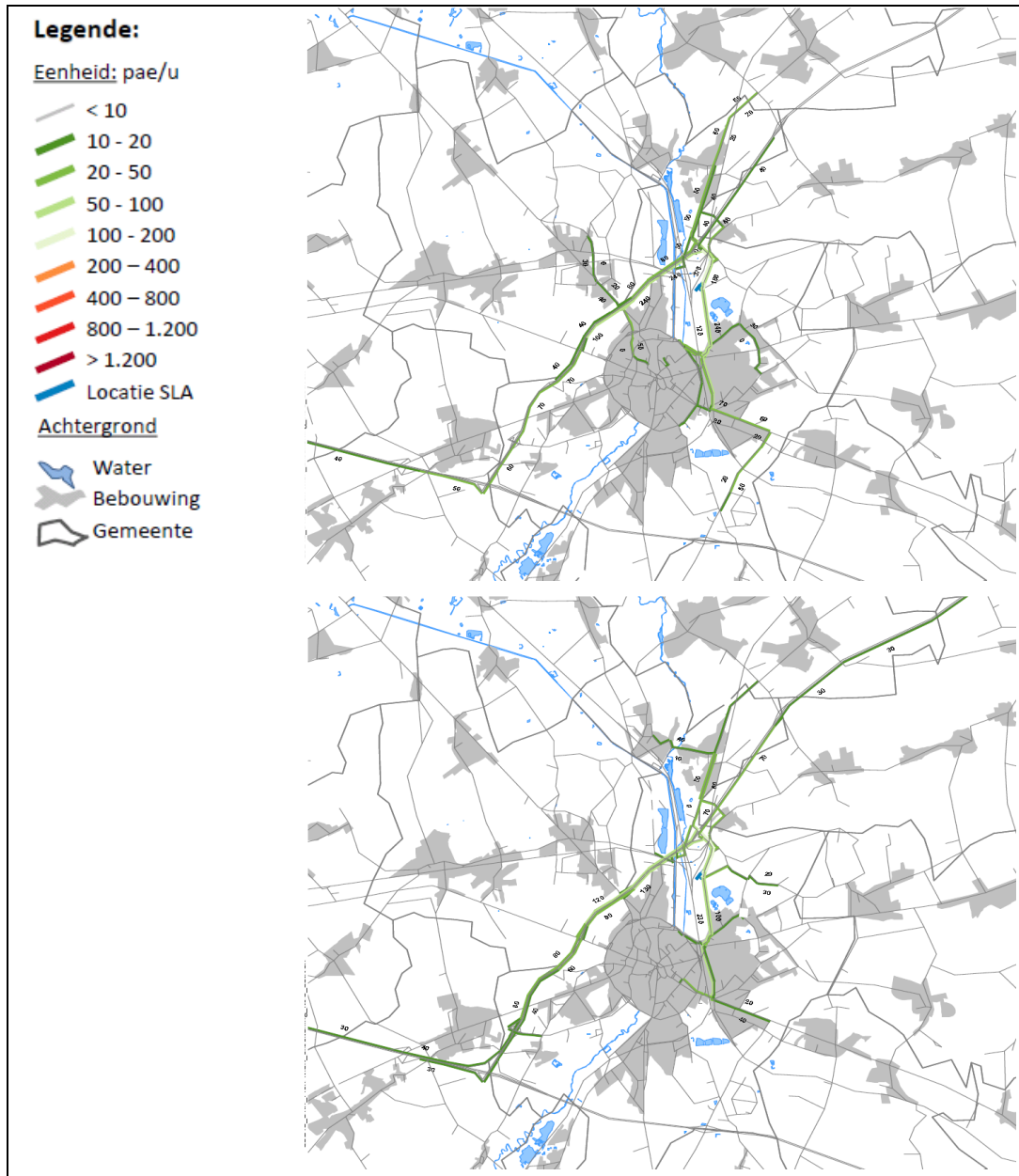
Tabel 6-73: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 1

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Leuven-Noord - variant 1	558	145	534	148

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht ter hoogte van de Kesseldallaan, de Eénmeilaan, de E314 en de Martelarenlaan.



Figuur 6-80: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van het Leuven-Noord op de meeste ontsluitende wegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Enkel op de Martelarenlaan richting zuiden zorgt de verkeerstoename door de realisatie van het project voor een **beperkt negatief (-1)** effect op de afwikkeling.

Tabel 6-74: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	798	67%	30	828	69%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	1.269	106%	50	1.319	110%	0
E314	NO	5.000	2.780	56%	230	3.010	60%	0
E314	ZW	5.000	4.977	100%	70	5.047	101%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N292 Martelarenlaan	N	1.000	576	58%	110	686	69%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	937	94%	50	987	99%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	20	1.002	84%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	40	1.230	103%	0

Tabel 6-75: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	742	62%	60	802	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	664	55%	0	664	55%	0
E314	NO	5.000	5.800	116%	120	5.920	118%	0
E314	ZW	5.000	3.928	79%	160	4.088	82%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	40	886	89%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	90	998	100%	-1
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	30	1.242	104%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	20	1.017	85%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Kesseldallaan, aangezien in afwachting van de realisatie van het Vuntcomplex, de ontsluiting van het deelgebied via deze weg zal verlopen. Gezien het karakter van de Kesseldallaan en de forse verkeerstoename wordt het effect op de afwikkeling van de Kesseldallaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Daarnaast wordt er ook een toename van het verkeer verwacht op de Eénmeilaan en Vuntcomplex. Gezien de verspreiding van het verkeer in de verschillende windrichtingen, zal de toename van het verkeer op deze wegen eerder een **beperkt negatief effect (-1)** hebben op de afwikkeling van deze wegen.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 145 reizigers in de ochtendspits en 148 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 223% en 228% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 132% en 135% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

Op zich bevindt de ontsluiting van het deelgebied zich niet op een woonstraat, toch worden er, gezien de grote toename van verkeer en het feit dat de ontsluiting van het deelgebied gebeurd via de Kesseldallaan, ook verkeerstoenames verwacht in de omliggende woonwijken. Dit effect wordt als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevalrisico. Het bijkomend verkeer op de achterliggende woonwijken, die niet zijn uitgerust met fietspaden, zal daar echter wel voor een **beperkt negatief (-1)** effect zorgen.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Leuven-Noord. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.8.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Leuven-Noord bestaat uit de realisatie van 22,3 ha GRB. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-76: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 2

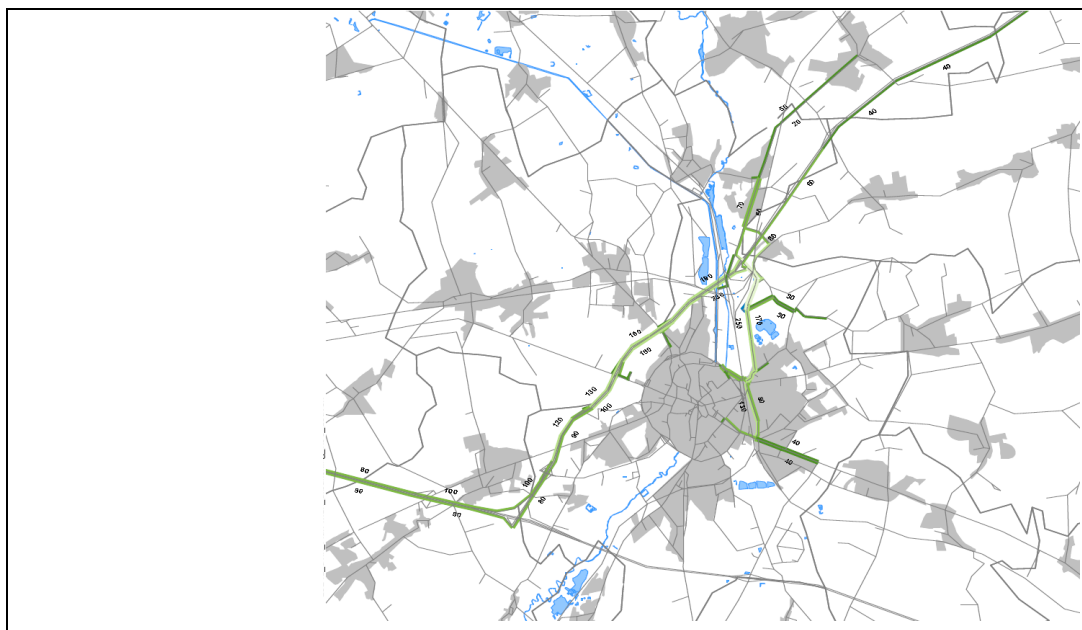
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Leuven-Noord - variant 2	559	140	544	136

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht ter hoogte van de Kesseldallaan, de Eénmeilaan, de E314 en de Martelarenlaan.





Figuur 6-81: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de effecten van de realisatie van deze programmavariant van het Leuven-Noord vergelijkbaar zijn met de effecten van de eerste programmavariant. Dit wil zeggen dat er op de meeste ontsluitende wegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Enkel op de Martelarenlaan richting zuiden zorgt de verkeerstoename door de realisatie van het project voor een **beperkt negatief (-1)** effect op de afwikkeling.

Tabel 6-77: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	798	67%	40	838	70%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	1.269	106%	30	1.299	108%	0
E314	NO	5.000	2.780	56%	250	3.030	61%	0
E314	ZW	5.000	4.977	100%	150	5.127	103%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	576	58%	110	686	69%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	937	94%	50	987	99%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	30	1.012	84%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	50	1.240	103%	0

Tabel 6-78: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	742	62%	70	812	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	664	55%	0	664	55%	0
E314	NO	5.000	5.800	116%	220	6.020	120%	0
E314	ZW	5.000	3.928	79%	190	4.118	82%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	40	886	89%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	80	988	99%	-1
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	30	1.242	104%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	30	1.027	86%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Kesseldallaan, aangezien in afwachting van de realisatie van het Vuntcomplex, de ontsluiting van het deelgebied via deze weg zal verlopen. Gezien het karakter van de Kesseldallaan en de forse verkeerstoename wordt het effect op de afwikkeling van de Kesseldallaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Daarnaast wordt er ook een toename van het verkeer verwacht op de Eénmeilaan en Vuntcomplex. Gezien de verspreiding van het verkeer in de verschillende windrichtingen, zal de toename van het verkeer op deze wegen eerder een **bepert negatief effect (-1)** hebben op de afwikkeling van deze wegen.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 140 reizigers in de ochtendspits en 136 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 215% en 209% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 127% en 124% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

Op zich bevindt de ontsluiting van het deelgebied zich niet op een woonstraat, toch worden er, gezien de grote toename van verkeer en het feit dat de ontsluiting van het deelgebied gebeurd via de Kesseldallaan, ook verkeerstoenames verwacht in de omliggende woonwijken. Dit effect wordt als **bepert negatief (-1)** beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevallenrisico. Het bijkomend verkeer op de achterliggende woonwijken, die niet zijn uitgerust met fietspaden, zal daar echter wel voor een **bepert negatief (-1)** effect zorgen.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Leuven-Noord. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 3

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.8.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Leuven-Noord bestaat uit de realisatie van 17,3 ha Wetenschapspark. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

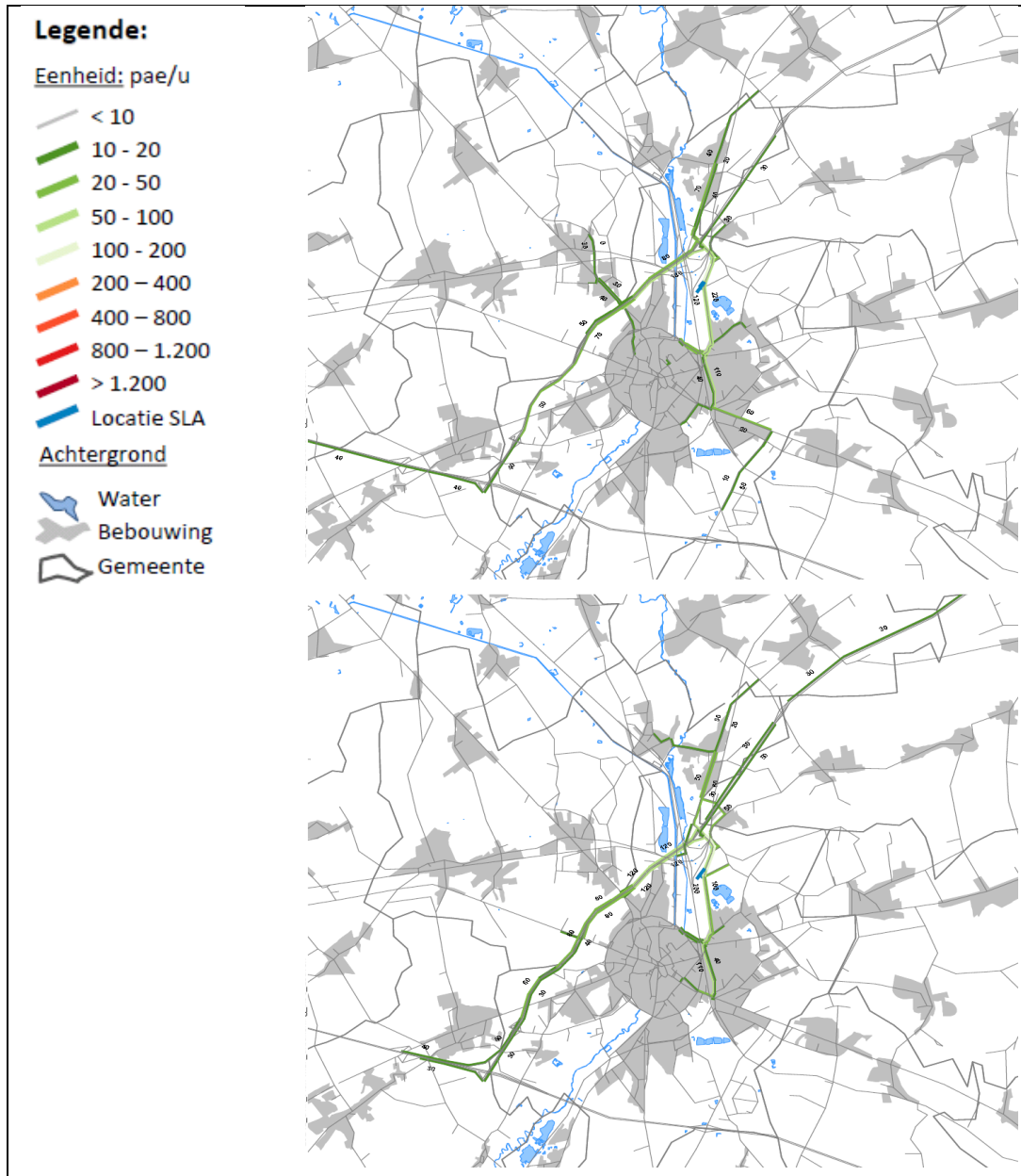
Tabel 6-79: Verkeersgeneratie Leuven-Noord - variant 3

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Leuven-Noord - variant 1	433	113	414	115

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht ter hoogte van de Kesseldallaan, de Eénmeilaan, de E314 en de Martelarenlaan.



Figuur 6-82: Selected Link Analyse Leuven-Noord - variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de effecten van de realisatie van deze programmavariant van het Leuven-Noord vergelijkbaar zijn met de effecten van de eerste twee programmavarianten. Daar waar er bij de eerste twee programmavarianten nog een beperkt negatief effect

was op bepaalde wegvakken, wordt er bij de realisatie van deze programmavariant **geen significant effect (0)** verwacht op de afwikkeling van de ontsluitende hoofdwegen.

Dit wil zeggen dat er op de meeste ontsluitende wegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Enkel op de Martelarenlaan richting zuiden zorgt de verkeerstoename door de realisatie van het project voor een **beperkt negatief (-1)** effect op de afwikkeling.

Tabel 6-80: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	798	67%	30	828	69%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	1.269	106%	40	1.309	109%	0
E314	NO	5.000	2.780	56%	180	2.960	59%	0
E314	ZW	5.000	4.977	100%	80	5.057	101%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	576	58%	100	676	68%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	937	94%	40	977	98%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	10	992	83%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	50	1.240	103%	0

Tabel 6-81: Verkeerseffecten Leuven-Noord - variant 2 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	742	62%	60	802	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	664	55%	0	664	55%	0
E314	NO	5.000	5.800	116%	120	5.920	118%	0
E314	ZW	5.000	3.928	79%	110	4.038	81%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	30	876	88%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	50	958	96%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	20	1.232	103%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	10	1.007	84%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Kesseldallaan, aangezien in afwachting van de realisatie van het Vuntcomplex, de ontsluiting van het deelgebied via deze weg zal verlopen. Gezien het karakter van de Kesseldallaan en de forse verkeerstoename (weliswaar beperkter als bij vorige programmavarianten) wordt het effect op de afwikkeling van de Kesseldallaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Daarnaast wordt er ook een toename van het verkeer verwacht op de Eénmeilaan en Vuntcomplex. Gezien de verspreiding van het verkeer in de verschillende windrichtingen, zal de toename van het verkeer op deze wegen eerder een **beperkt negatief effect (-1)** hebben op de afwikkeling van deze wegen.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 113 reizigers in de ochtendspits en 115 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 174% en 177% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 103% en 105% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

Op zich bevindt de ontsluiting van het deelgebied zich niet op een woonstraat, toch worden er, gezien de grote toename van verkeer en het feit dat de ontsluiting van het deelgebied gebeurd via de Kesseldallaan, ook

verkeerstoenames verwacht in de omliggende woonwijken. Dit effect wordt als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevalrisico. Het bijkomend verkeer op de achterliggende woonwijken, die niet zijn uitgerust met fietspaden, zal daar echter wel voor een **beperkt negatief (-1)** effect zorgen.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Leuven-Noord. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

6.5.3.3 Parkveld

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.6.

Verkeersgeneratie

Het regionaal bedrijventerrein Parkveld vormt een uitbreiding van de ambachtelijke zone Haasrode ten westen van de Geldenaaksebaan. De uitbreiding omvat de realisatie van 18 hectare gemengd regionaal bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer, specifiek voor het woonprogramma van dit deelgebied.

Tabel 6-82: Verkeersgeneratie Parkveld

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Parkveld	460	119	478	127

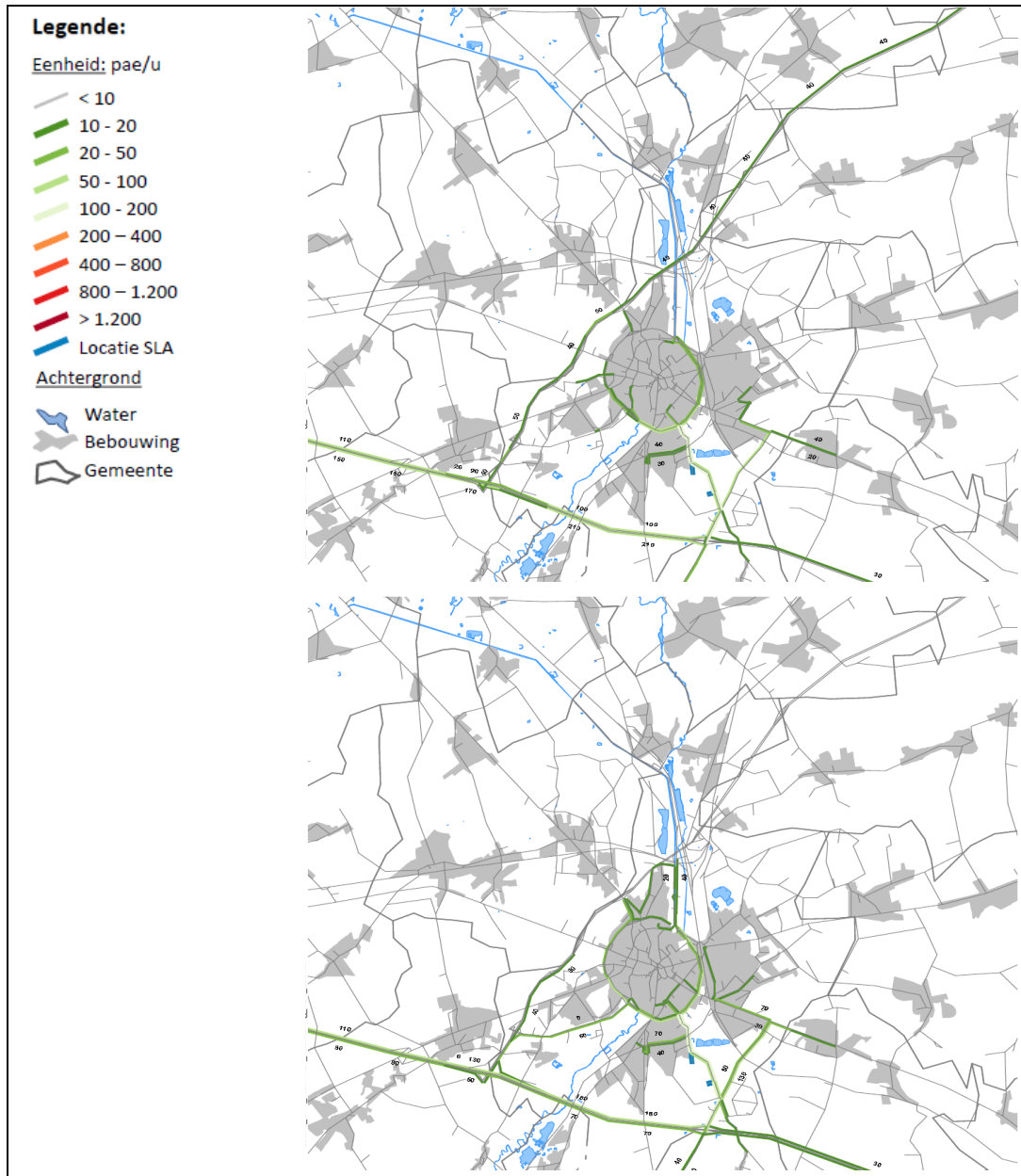
Verkeerseffecten

De beoordeling van de verkeerseffecten van het deelgebied Parkveld gebeurt op basis van het gecombineerd effect van zowel de woonuitbreiding (§6.5.2.5) als de uitbreiding van het bedrijventerrein.

Gemotoriseerd verkeer

Het bijkomend verkeer dat door de uitbreiding van het bedrijventerrein gegenereerd wordt, ontsluit via de Ambachtenlaan op de Geldenaaksebaan, om van daar uit rechtstreeks te ontsluiten op het kruispunt met de N25 Meerdaalboslaan en het hogere wegennet.

Zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op het hoofdwegennet. Het verkeer wikkelt zich zowel af richting E40 in her zuiden, de N25 Meerdaalboslaan en de R23. Ook op de E314 worden er toenames verwacht.



Figuur 6-83: Selected Link Analyse Parkveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Parkveld **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de meeste ontsluitende wegvakken, enkel op de Geldenaakseaan wordt er een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op de afwikkeling.

Tabel 6-83: Verkeerseffecten Parkveld ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N25 Meerdaalboslaan	NO	2.400	1.096	46%	20	1.116	47%	0
N25 Meerdaalboslaan	ZW	2.400	880	37%	110	990	41%	0
R23 Vesten	N	3.600	988	27%	40	1.028	29%	0
R23 Vesten	Z	3.600	1.335	37%	60	1.395	39%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	200	3.668	61%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	100	6.240	104%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
E314	NO	5.000	3.538	71%	10	3.548	71%	0
E314	ZW	5.000	4.646	93%	40	4.686	94%	0

Tabel 6-84: Verkeerseffecten Parkveld avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N25 Meerdaalboslaan	NO	2.400	1.100	46%	120	1.220	51%	0
N25 Meerdaalboslaan	ZW	2.400	781	33%	50	831	35%	0
R23 Vesten	N	3.600	1.411	39%	10	1.421	39%	0
R23 Vesten	Z	3.600	1.961	54%	110	2.071	58%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	60	6.740	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	180	4.709	78%	0
E314	NO	5.000	4.197	84%	30	4.227	85%	0
E314	ZW	5.000	4.522	90%	20	4.542	91%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Geldenaaksebaan, aangezien deze weg zal instaan voor de rechtstreekse ontsluiting van beide delen van het deelgebied naar het hogere wegennet. Aangezien het grootste aandeel van het bijkomend verkeer (gegenereerd door de uitbreiding van het bedrijventerrein) zich vrijwel rechtstreeks ontsluit op het kruispunt met de N25 Meerdaalboslaan, wordt het effect van de toename van het verkeer op de Geldenaaksebaan slechts als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 140 reizigers in de ochtendspits en 146 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 215% en 225% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 127% en 133% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

Aangezien het grootste aandeel van de bijkomende verkeersgeneratie (aandeel uitbreiding bedrijventerrein) rechtstreeks ontsluit op het hogere wegennet, zal de verkeersstroom, worden er **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeersstroom op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er geen milderende maatregelen voorgesteld voor deelgebied Parkveld.

6.5.3.4 Termunckveld

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.9.

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Termunckveld bestaat uit de realisatie van 31 ha Wetenschapspark. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-85: Verkeersgeneratie Termunckveld

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Termunckveld	592	138	547	160

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op het gedeelte van de E314 tussen het knooppunt met de E40 en afrit 17 Leuven – Wilsele, op de E40 en op de R23. Tijdens de avondspits is er ook een toename van het verkeer merkbaar op de N3 Tervuursesteenweg en de N253 Sint-Jansbergsesteenweg.





Figuur 6-84: Selected Link Analyse Termunckveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Termunckveld op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegvakken. Dit met uitzondering van de N264 Koning Boudewijnlaan.

Zo wordt er op de wegvakken van de Koning Boudewijnlaan tussen de Sint-Jansbergsesteenweg en de E314 in oostelijke richting zowel tijdens de ochtend- en de avondspits een **negatief (-2)** effect verwacht.

Tabel 6-86: Verkeerseffecten Termunckveld ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Koning Boudewijnlaan (richting E314)	O	2.400	1.832	76%	10	1.842	77%	0
Koning Boudewijnlaan (richting E314)	W	2.400	1.182	49%	120	1.302	54%	0
Koning Boudewijnlaan (richting R23)	O	2.400	2.620	109%	140	2.760	115%	-2
Koning Boudewijnlaan (richting R23)	W	2.400	1.501	63%	90	1.591	66%	0
E314	NO	7.000	4.871	70%	210	5.081	73%	0
E314	ZW	7.000	4.859	69%	10	4.869	70%	0
E40	O	8.000	5.813	73%	180	5.993	75%	0
E40	W	8.000	8.474	106%	0	8.474	106%	0

Tabel 6-87: Verkeerseffecten Termunckveld avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Koning Boudewijnlaan (richting E314)	O	2.400	2.058	86%	120	2.178	91%	0
Koning Boudewijnlaan (richting E314)	W	2.400	1.031	43%	0	1.031	43%	0
Koning Boudewijnlaan (richting R23)	O	2.400	2.668	111%	140	2.808	117%	-2
Koning Boudewijnlaan (richting R23)	W	2.400	950	40%	10	960	40%	0
E314	NO	5.000	4.197	84%	60	4.257	85%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
E314	ZW	5.000	4.522	90%	0	4.522	90%	0
E40	O	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
E40	W	8.000	6.350	79%	50	6.400	80%	0

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de N264 Sint-Jansbergsesteenweg. Aangezien de hoofdontsluiting van het deelgebied niet via deze weg verloopt zal de verkeerstoename wordt slechts een fractie van het bijkomend verkeer toebedeeld aan de N264 Sint-Jansbergsesteenweg. Het effect van de verkeerstoename op de afwikkeling van de N264 Sint-Jansbergsesteenweg wordt als **beperkt negatief (-1)** beoordeeld.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 138 reizigers in de ochtendspits en 160 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 212% en 246% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 125% en 145% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en na te gaan of de Lijn tegemoet kan komen aan deze stijging van de vervoersvraag.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt voornamelijk rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Toch wordt er bijkomend sluipverkeer verwacht op de Groeneweg en de Sint-Jansbergsesteenweg waardoor het effect op de verkeersleefbaarheid als **beperkt negatief (-1)** wordt beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevalrisico. Het bijkomend verkeer op de Groeneweg, een woonstraat zal echter wel voor een **beperkt negatief (-1)** effect zorgen.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor het deelgebied Termunckveld.

6.5.3.5 Danone

Voor het deelgebied Danone worden er drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 13 hectare GRB
- Programmavariant 2: 7,5 hectare GRB
- Programmavariant 3: 0,5 hectare woonontwikkeling, 0,5 hectare handel en 2,5 hectare GRB

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende programmavarianten in beeld gebracht

Programmavariant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.11.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Danone bestaat uit de realisatie van 13 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-88: Verkeersgeneratie Danone - variant 1

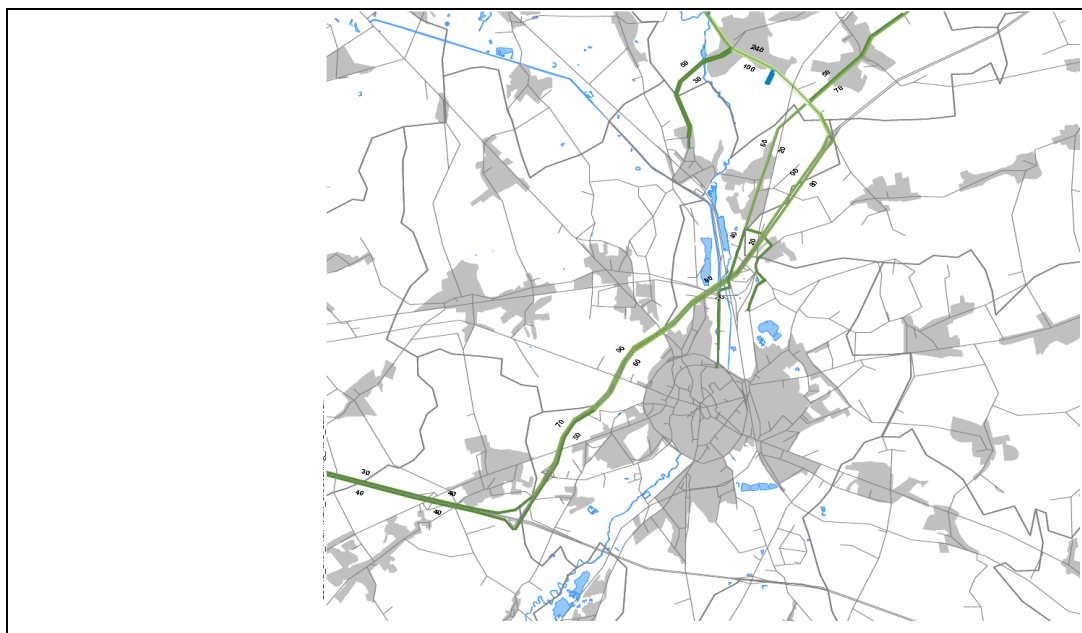
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Danone - variant 1	326	82	317	79

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat en de N19 Aarschotsesteenweg.





Figuur 6-85: Selected Link Analyse Danone - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeersstroom op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Danone op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Tijdens de ochtendspits wordt er zowel op de N229 Stationsstraat als op de N229 Steenweg op Holsbeek, beiden in noordwestelijke richting een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling.

Tijdens de avondspits wordt er opnieuw een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling van de N229 Steenweg op Holsbeek in noordwestelijke richting. Op zowel de N229 Stationsstraat als de N229 Steenweg op Holsbeek, beiden in zuidoostelijke richting, wordt dan weer een **negatief (-2)** effect verwacht op de afwikkeling.

Tevens dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-89: Verkeerseffecten Danone - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	250	954	80%	-1
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	210	884	74%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	150	1.028	86%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	130	839	70%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	50	955	80%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	80	910	76%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	40	1.041	87%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	30	961	80%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	90	4.375	88%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	130	2.587	52%	0

Tabel 6-90: Verkeerseffecten Danone - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	160	765	64%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	280	1.048	87%	-2
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	90	980	82%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	130	1.114	93%	-2
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	70	836	70%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	20	803	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	10	1.343	112%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	30	852	71%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	90	3.493	70%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	80	5.651	113%	0

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 82 reizigers in de ochtendspits en 79 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 126% en 122% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 75% en 72% van de capaciteit van een gelede bus. Gelet op het verwacht aantal bijkomende reizigers en de beperkte bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van OV, wordt aangeraden het bestaande OV-aanbod uit te breiden.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Door deze toename wordt er een **beperkt negatief (-1) effect** verwacht op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Rotselaar.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden er geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Danone.

Programmavariant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.11.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Danone bestaat uit de realisatie van 7,5 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

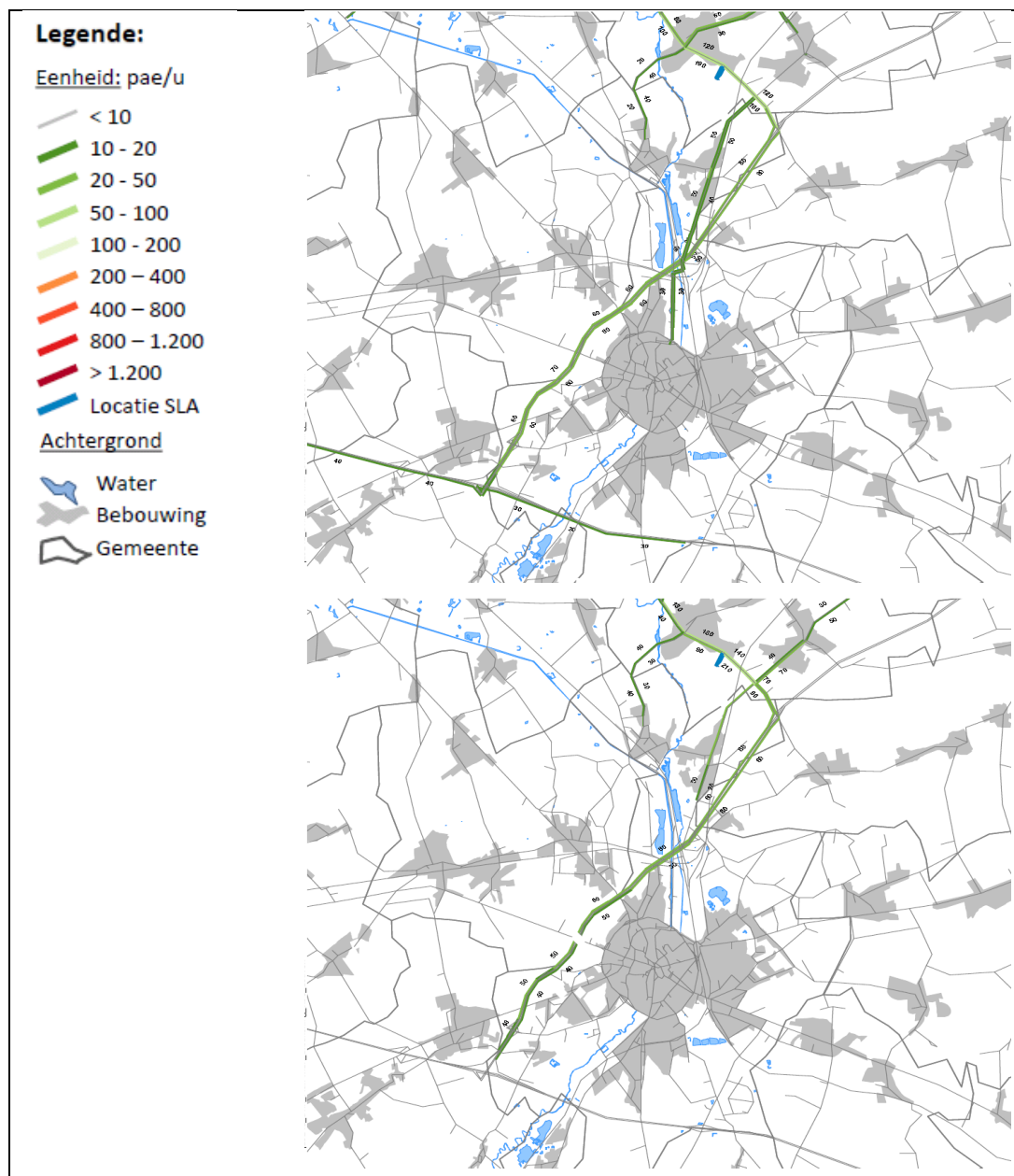
Tabel 6-91: Verkeersgeneratie Danone - variant 2

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Danone - variant 2	188	47	183	46

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat en de N19 Aarschotsesteenweg.



Figuur 6-86: Selected Link Analyse Danone - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Danone op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Tijdens de ochtendspits wordt er enkel op de N229 Steenweg op Holsbeek in noordwestelijke richting een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling

Tijdens de avondspits wordt er zowel de N229 Stationsstraat als de N229 Steenweg op Holsbeek, beiden in zuidoostelijke richting, ook een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling.

Tevens dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-92: Verkeerseffecten Danone - variant 2 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	160	864	72%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	160	834	70%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	110	988	82%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	90	799	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	40	945	79%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	40	870	73%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	30	1.031	86%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	30	961	80%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	80	4.365	87%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	80	2.537	51%	0

Tabel 6-93: Verkeerseffecten Danone - variant 2 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	130	735	61%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	210	978	82%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	60	950	79%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	80	1.064	89%	-1
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	50	816	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	20	803	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	10	1.343	112%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	20	842	70%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	50	3.453	69%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	50	5.621	112%	0

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 47 reizigers in de ochtendspits en 46 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 72% en 71% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 43% en 42% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks de

beperkte toename van het aantal OV-reizigers is het, gelet op de beperkte bereikbaarheid van het deelgebied, aangeraden om het OV-aanbod voor het deelgebied te evalueren.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Door deze toename wordt er een **beperkt negatief (-1) effect** verwacht op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Rotselaar.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Danone.

Programmavariant 3

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.11.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Danone bestaat uit de realisatie van 2,5 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein 0,5 ha handel en 0,5 ha woonontwikkeling. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

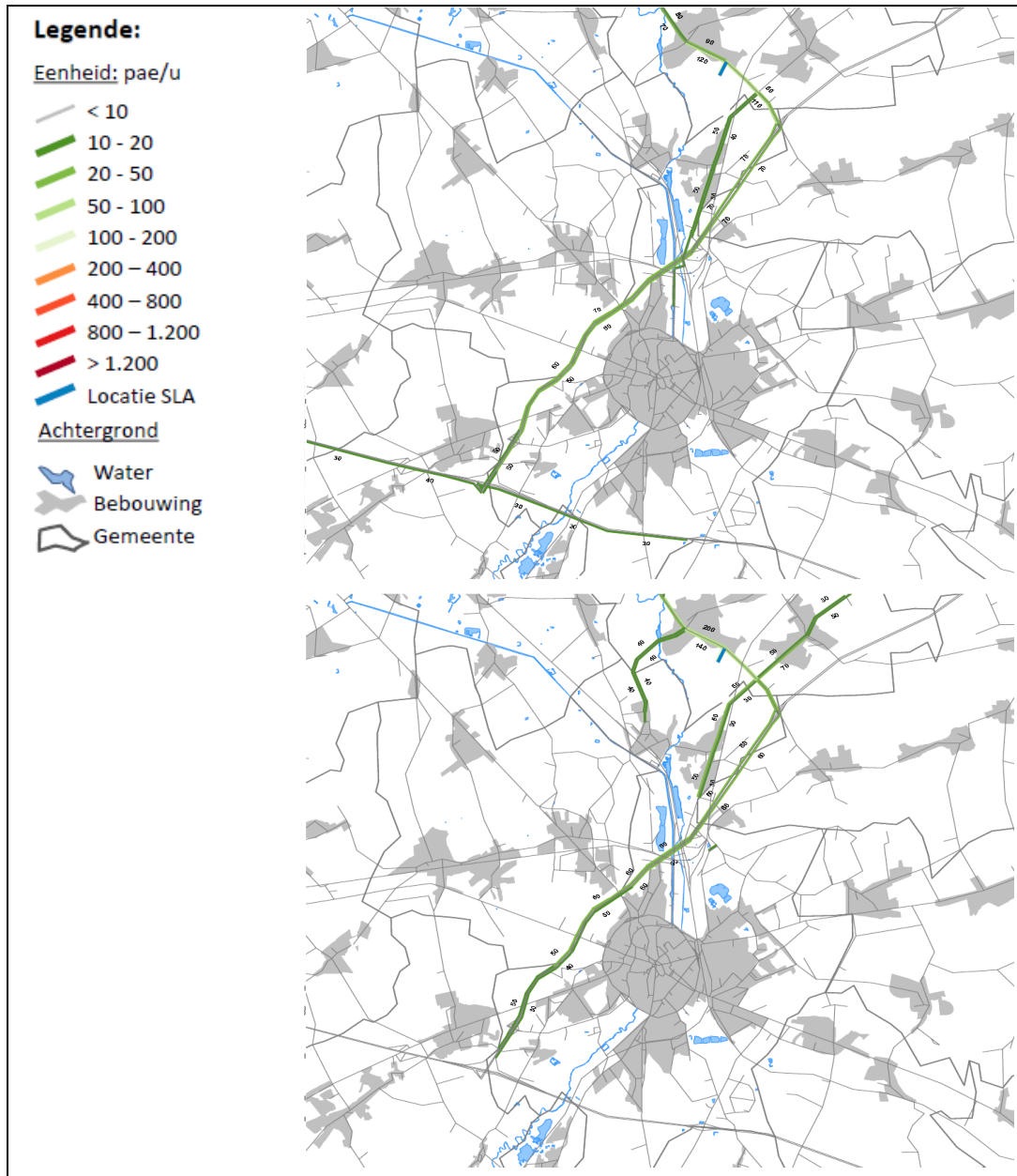
Tabel 6-94: Verkeersgeneratie Danone - variant 3

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Danone - variant 3	121	20	357	39

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat en de N19 Aarschotsesteenweg.



Figuur 6-87: Selected Link Analyse Danone - variant 3 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Danone op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling. Enkel in de avondspits zorgt de verkeerstoename op de N229 Steenweg op Holsbeek (in beide richtingen) en op de N229 Stationsstraat in zuidoostelijke richting voor een **beperkt negatief (-1)** effect op de afwikkeling.

Tevens dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-95: Verkeerseffecten Danone - variant 3 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	140	844	70%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	170	844	70%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	80	958	80%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	100	809	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	40	945	79%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	40	870	73%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	20	1.021	85%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	30	961	80%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	70	4.355	87%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	60	2.517	50%	0

Tabel 6-96: Verkeerseffecten Danone - variant 3 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	160	765	64%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	220	988	82%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	70	960	80%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	90	1.074	90%	-1
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	50	816	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	30	813	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	10	1.343	112%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	20	842	70%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	50	3.453	69%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	60	5.631	113%	0

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 20 reizigers in de ochtendspits en 39 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 31% en 60% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 18% en 35% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks de beperkte toename van het aantal OV-reizigers is het, gelet op de beperkte bereikbaarheid van het deelgebied, aangeraden om het OV-aanbod voor het deelgebied te evalueren.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Door deze toename wordt er een **beperkt negatief (-1) effect** verwacht op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Rotselaar.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Zoals reeds gesteld zorgt de gelijkvloerse spoorwegovergang op de N229 Stationsstraat reeds in de referentiesituatie voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. De aanleg van een eventuele omleidingsweg, zoals weergegeven op onderstaande figuur, zal uiteraard zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie ter hoogte van de spoorwegovergang.



Voorstel omleidingsweg N229 Stationsstraat (Bron: BUUR)

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Danone.

6.5.3.6 Tildonksesteenweg

Voor het deelgebied Tildonksesteenweg worden er twee programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 5,3 hectare GRB
- Programmavariant 2: 6,3 hectare GRB

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende programmavarianten in beeld gebracht

Programmavariant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.12.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Tildonksesteenweg bestaat uit de realisatie van 5,3 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

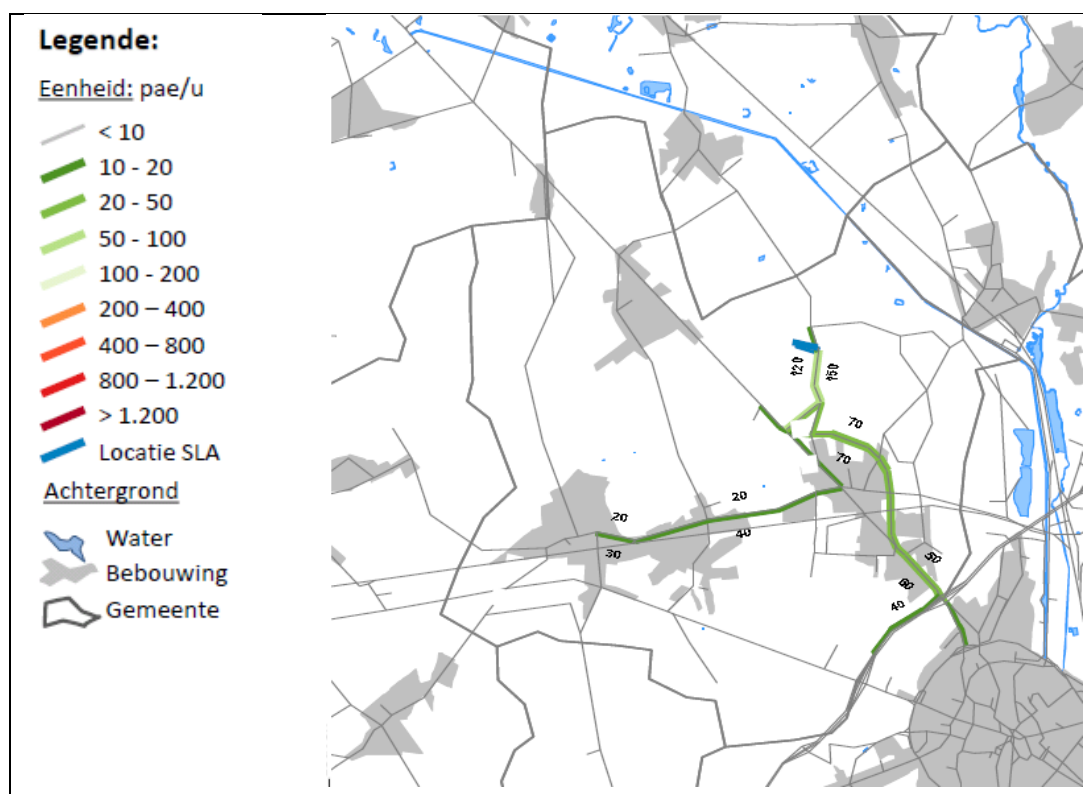
Tabel 6-97: Verkeersgeneratie Tildonksesteenweg - variant 1

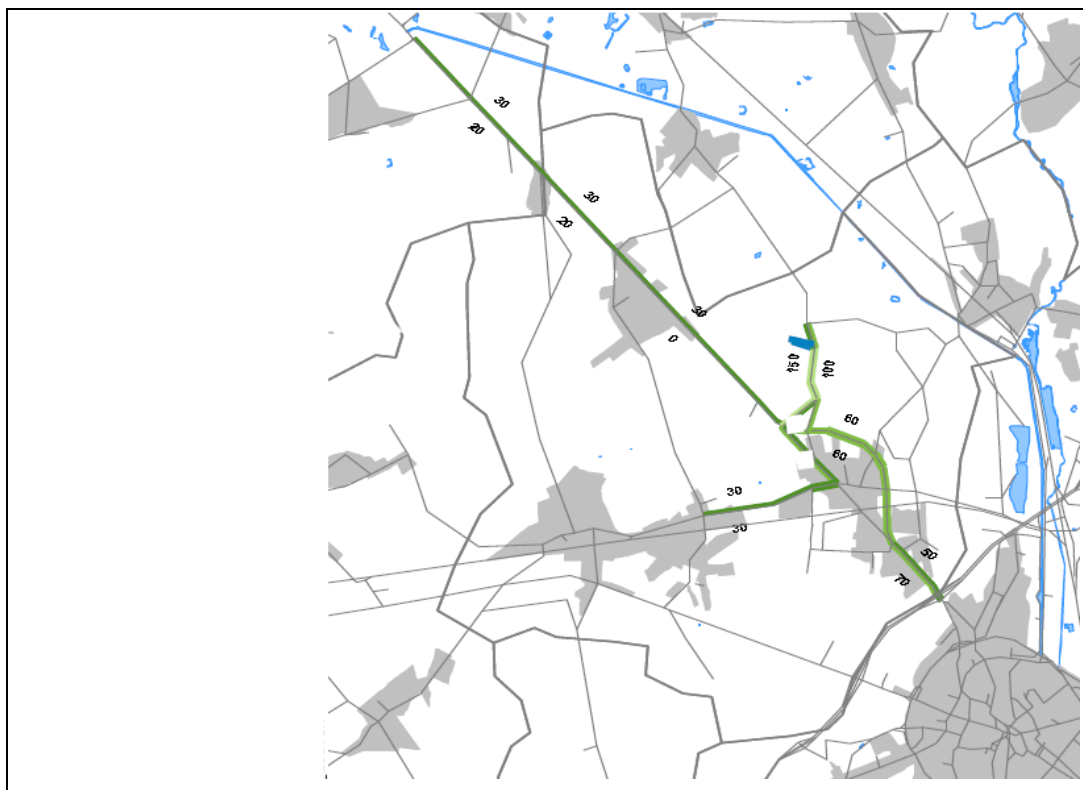
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Tildonksesteenweg- variant 1	133	33	129	32

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename voornamelijk op de Tildonksesteenweg, de N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg en de Winkelsesteenweg. Tevens wordt een beperkte toename verwacht op de E314.

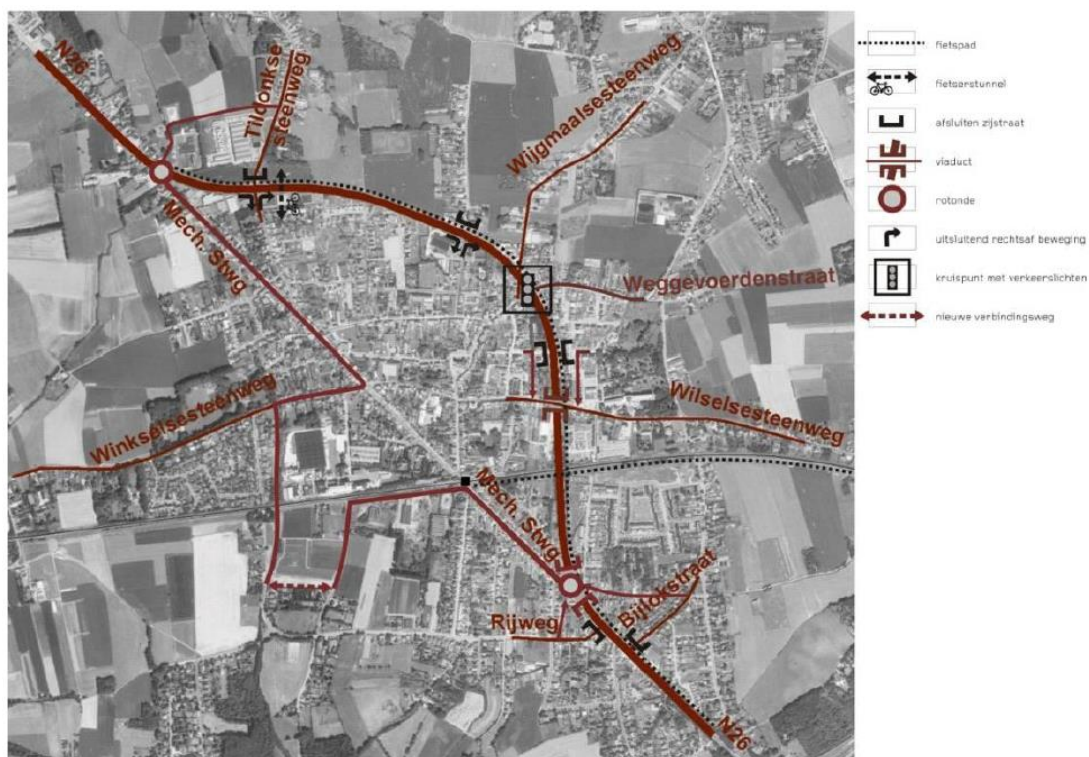




Figuur 6-88: Selected Link Analyse Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de ontsluitende hoofdweg (N26 Mechelsesteenweg). Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Tildonksesteenweg een **beperkt negatief (-1)** effect heeft op de afwikkeling van de N26 Mechelsesteenweg. In de ochtendspits is dit voor het wegvak in noordelijke richting, in de avondspits voor het wegvak in zuidelijke richting.

Hierbij dient vermeld te worden dat de N26 in de referentiesituatie reeds te kampen heeft met een hoge verzadiging. Om de doorstroming op deze weg te verbeteren werd er een streefbeeldstudie opgemaakt. Op basis van de resultaten van de studie werden er in het verleden reeds investeringen gedaan aan de herinrichting van de N26 ter bevordering van de doorstroming. Binnen dit streefbeeld is tevens de herinrichting van het kruispunt tussen de N26 Omleidingsweg met de Mechelsesteenweg opgenomen. Op dit kruispunt wordt een rotonde voorzien, waarop ook de Tildonksesteenweg zal aansluiten. Deze rotonde en aangepaste ontsluiting zit ook reeds vervat in het gemeentelijk RUP (in opmaak). Dit zou uiteraard zorgen voor een betere afwikkeling van het kruispunt.



Figuur 6-89: Streefbeeld N26 ter hoogte van Herent

Tabel 6-98: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Mechelsesteenweg	N	1.200	994	83%	70	1.064	89%	-1
N26 Mechelsesteenweg	Z	1.200	834	70%	60	894	75%	0

Tabel 6-99: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Mechelsesteenweg	N	1.200	1.040	87%	60	1.100	92%	0
N26 Mechelsesteenweg	Z	1.200	1.134	95%	60	1.194	100%	-1

Op de lokale wegen in de omgeving van het deelgebied (Tildonksesteenweg en Winkselsesteenweg) is de verkeerstoename van die aard dat er **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 33 reizigers in de ochtendspits en 32 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 51% en 49% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. De toename van verkeer het overige wegennet is echter zo beperkt dat er **geen significante effecten (0)** verwacht worden op de verkeersleefbaarheid van omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Gezien de beperkte toename van het verkeer op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Tildonksesteenweg. Wel worden volgende aanbevelingen gedaan:

- Realisatie rotonde N26 x Mechelsesteenweg ter optimalisatie van de ontsluiting van het deelgebied en de verkeersveiligheid.

Programmavariant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.12.

Verkeersgeneratie

Het programma van deze variant voor het deelgebied Tildonksesteenweg bestaat uit de realisatie van 6,3 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

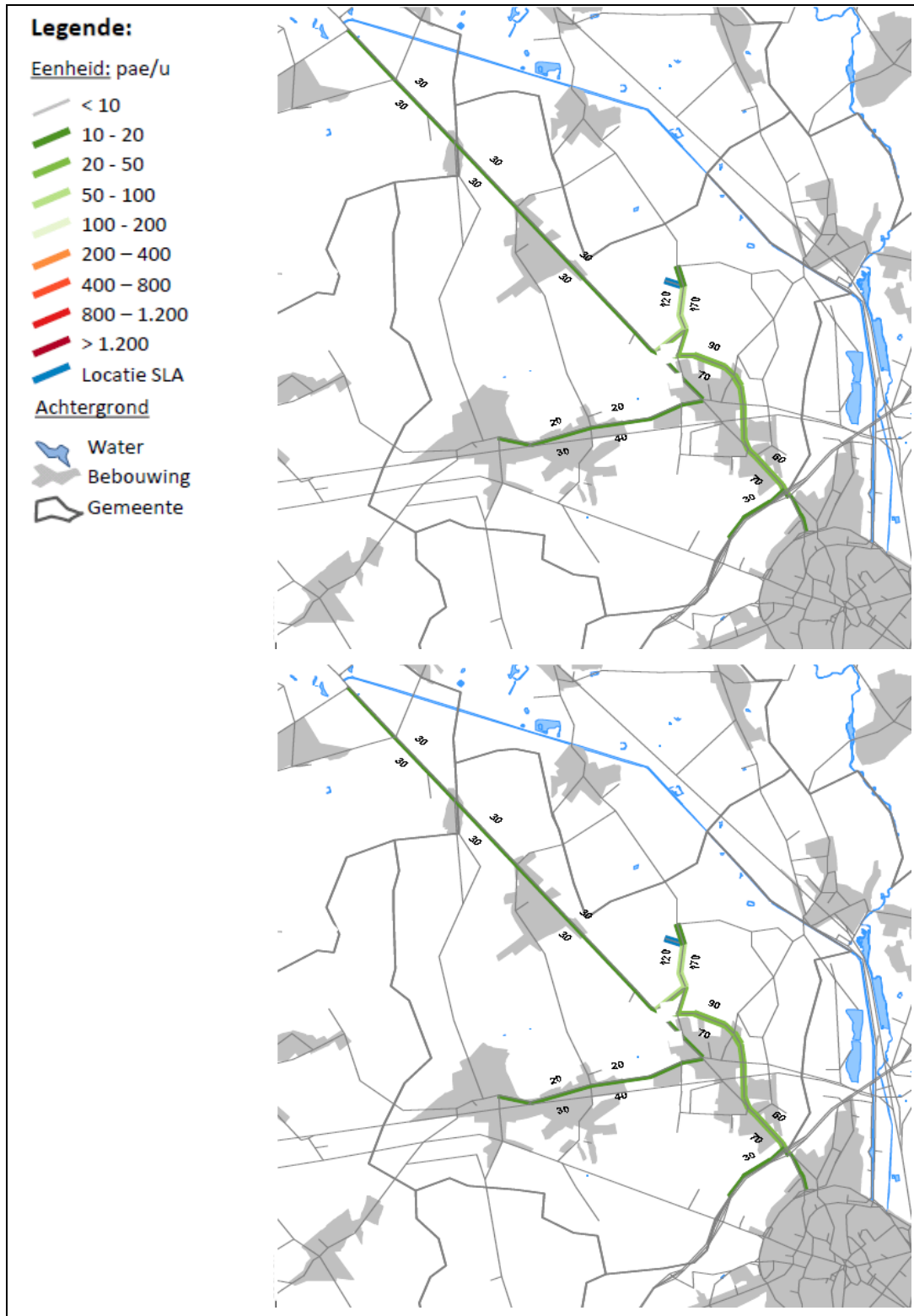
Tabel 6-100: Verkeersgeneratie Tildonksesteenweg - variant 2

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Tildonksesteenweg- variant 2	158	40	154	38

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename voornamelijk op de Tildonksesteenweg, de N26 Mechelsesteenweg/Omleidingsweg en de Winkelsesteenweg. Tevens wordt een beperkte toename verwacht op de E314.



Figuur 6-90: Selected Link Analyse Tildonksesteenweg - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeersstroom op de ontsluitende hoofdweg (N26 Mechelsesteenweg). Hieruit blijkt dat het effect van de realisatie van deze

programmavariant van deelgebied Tildonksesteenweg vergelijkbaar is met het effect van vorige programmavariant. Het verschil in bijkomende verkeersgeneratie is dan ook zeer beperkt.

Zo wordt ook bij deze programmavariant een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling van de N26 Mechelsesteenweg in noordelijke richting. Voor de avondspits zorgt de grotere verkeersstename voor een **negatief (-2)** effect op de afwikkeling van de N26 Mechelsesteenweg in zuidelijke richting.

Hierbij dient vermeld te worden dat de N26 in de referentiesituatie reeds te kampen heeft met een hoge verzadiging. Om de doorstroming op deze weg te verbeteren werd er een streefbeeldstudie opgemaakt. Op basis van de resultaten van de studie werden er in het verleden reeds investeringen gedaan aan de herinrichting van de N26 ter bevordering van de doorstroming. Binnen dit streefbeeld is tevens de herinrichting van het kruispunt tussen de N26 Omleidingsweg met de Mechelsesteenweg opgenomen. Op dit kruispunt wordt een rotonde voorzien, waarop ook de Tildonksesteenweg zal aansluiten. Deze rotonde en aangepaste ontsluiting zit ook reeds vervat in het gemeentelijk RUP (in opmaak). Dit zou uiteraard zorgen voor een betere afwikkeling van het kruispunt.

Tabel 6-101: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Mechelsesteenweg	N	1.200	994	83%	90	1.084	90%	-1
N26 Mechelsesteenweg	Z	1.200	834	70%	70	904	75%	0

Tabel 6-102: Verkeerseffecten Tildonksesteenweg - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Mechelsesteenweg	N	1.200	1.040	87%	60	1.100	92%	0
N26 Mechelsesteenweg	Z	1.200	1.134	95%	70	1.204	100%	-2

Ook bij deze programmavariant blijft de verkeersstename op de lokale wegen in de omgeving van het deelgebied (Tildonksesteenweg en Winkelsesteenweg) beperkt, waardoor er **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 40 reizigers in de ochtendspits en 38 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 62% en 58% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Rekening houdend met het bestaand OV-aanbod kan deze toename van reizigers perfect opgevangen worden binnen het huidig aanbod.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. De toename van verkeer het overige wegennet is echter zo beperkt dat er **geen significante effecten (0)** verwacht worden op de verkeersleefbaarheid van omliggende woonstraten.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Gezien de beperkte toename van het verkeer op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden geen milderende maatregelen voorgesteld voor deze programmavariant van deelgebied Tildonksesteenweg. Wel wordt een aanbeveling gedaan. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 0.

6.5.3.7 Wingepark

Voor het deelgebied Wingepark worden er drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 26 hectare GRB
- Programmavariant 2: 9 hectare GRB
- Programmavariant 3: 1,5 hectare GRB

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende programmavarianten in beeld gebracht

Programmavariant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 0.

Verkeersgeneratie

Deze programmavariant van het deelgebied Wingepark bestaat uit de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Wingepark met 26 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-103: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 1

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Wingepark - variant 1	652	163	634	159

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat en de N19 Aarschotsesteenweg.





Figuur 6-91: Selected Link Analyse Wingepark - variant 1 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Wingepark **geen significant effect (0)** heeft op de afwikkeling van de meeste ontsluitende wegen.

Tijdens de ochtendspits wordt er op de N19 Aarschotsesteenweg een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling van het wegvak in noordoostelijke richting. Tevens wordt er een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op het wegvak in noordwestelijke richting van de N229 Steenweg op Holsbeek.

Ook in de avondspits worden er significante negatieve effecten verwacht op de afwikkeling van bepaalde wegvakken. Zo word er een **negatief (-2)** effect verwacht op de afwikkeling van het wegvak in noordwestelijke richting van de N229 Steenweg op Holsbeek. Voor het wegvak in zuidoostelijke richting wordt op diezelfde N229 Steenweg op Holsbeek dan weer een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht.

Ook hier dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-104: Verkeerseffecten Wingepark - variant 1 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	30	734	61%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	110	784	65%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	410	1.288	107%	-3
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	150	859	72%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	30	935	78%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	160	990	83%	-1
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	50	1.051	88%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	10	941	78%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	120	4.405	88%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	280	2.737	55%	0

Tabel 6-105: Verkeerseffecten Wingepark - variant 1 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	140	745	62%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	50	818	68%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	230	1.120	93%	-2
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	550	1.534	128%	-3
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	30	796	66%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	20	803	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	0	1.333	111%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	30	852	71%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	310	3.713	74%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	170	5.741	115%	0

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 163 reizigers in de ochtendspits en 159 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 251% en 225% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 148% en 133% van de capaciteit van een gelede bus. Gelet op het verwacht aantal bijkomende reizigers en de beperkte bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van OV, wordt aangeraden het bestaande OV-aanbod uit te breiden.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Door deze toename wordt er een **beperkt negatief (-1) effect** verwacht op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Rotselaar.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Wingepark. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 0.

Verkeersgeneratie

Deze programmavariant van het deelgebied Wingepark bestaat uit een beperkte uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Wingepark met 9 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

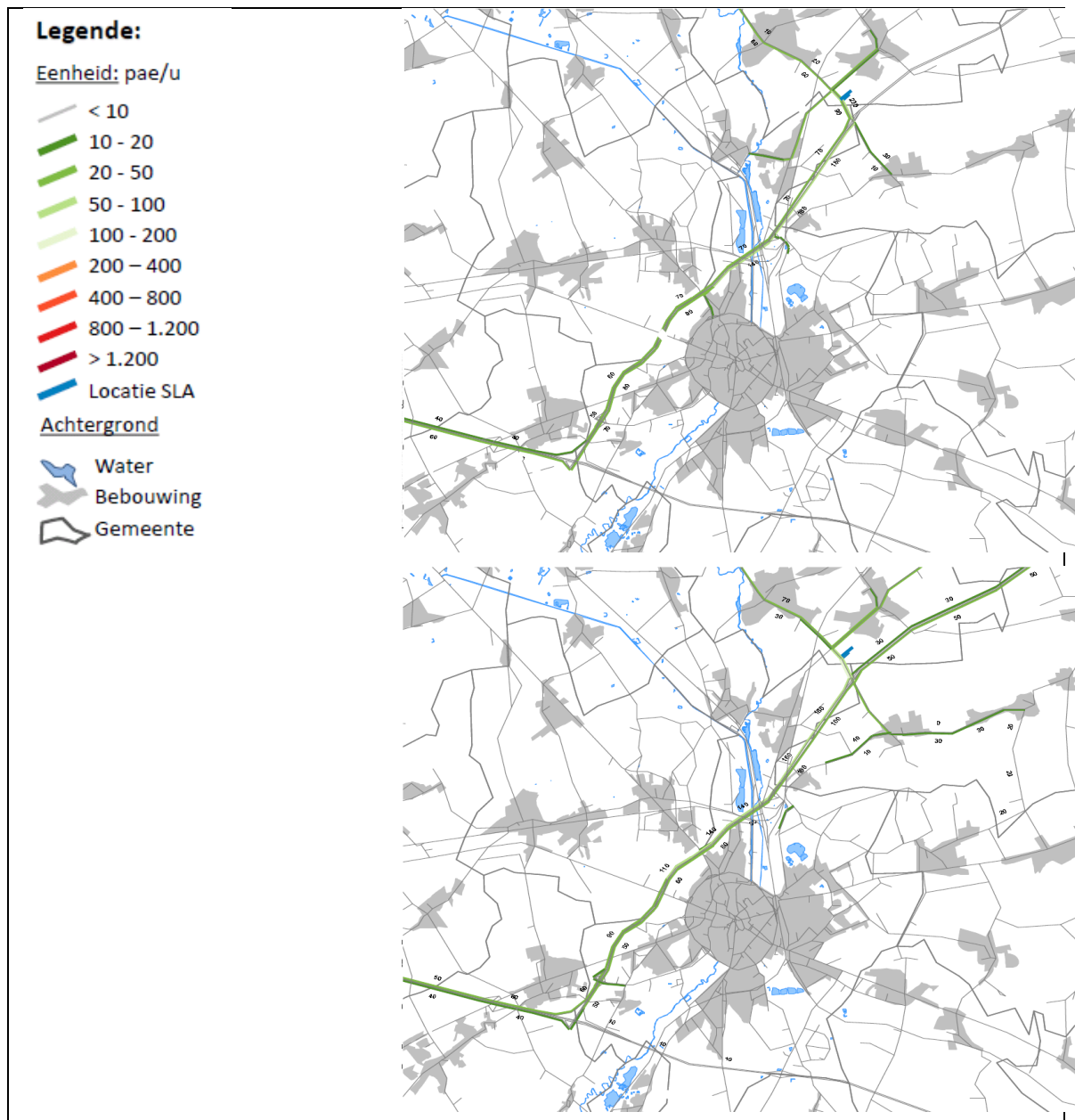
Tabel 6-106: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 2

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Wingepark - variant 2	226	57	220	55

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat als de N19 Aarschotsesteenweg (eerder beperkt).


Figuur 6-92: Selected Link Analyse Danone - variant 2 ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat bij de realisatie van deze programmavariant van deelgebied Wingepark de effecten op de afwikkeling van het omliggend hoofdwegenet beperkter zijn dan in de eerder besproken programmavariant. Er wordt nog steeds op de meeste ontsluitende hoofdwegen **geen significant effect (0)** verwacht op de afwikkeling. Ook voor deze programmavariant worden er in zowel de ochtend- als avondspits significante negatieve effecten verwacht.

Zo wordt er in de ochtendspits een **negatief (-2)** effect verwacht op de afwikkeling van het wegvak van de N229 Steenweg op Holsbeek in noordwestelijke richting. Voor de avondspits wordt er dan weer een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling van het wegvak in noordwestelijke richting van de N229 Steenweg op Holsbeek. Voor het wegvak in zuidoostelijke richting wordt op diezelfde N229 Steenweg op Holsbeek dan weer een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht.

Ook hier dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-107: Verkeerseffecten Wingepark - variant 2 ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	10	714	60%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	60	734	61%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	230	1.108	92%	-2
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	90	799	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	10	915	76%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	50	880	73%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	0	1.001	83%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	0	931	78%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	70	4.355	87%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	170	2.627	53%	0

Tabel 6-108: Verkeerseffecten Wingepark - variant 2 avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	70	675	56%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	30	798	67%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	150	1.040	87%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	300	1.284	107%	-3
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	20	786	66%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	10	793	66%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	0	1.333	111%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	0	822	69%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	160	3.563	71%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	90	5.661	113%	0

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 57 reizigers in de ochtendspits en 55 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 88% en 85% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus. Gelet op het verwacht aantal bijkomende reizigers, maar vooral op de beperkte bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van OV, wordt aangeraden het bestaande OV-aanbod uit te breiden..

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Aangezien het in dit geval slecht een beperkte toename wordt er **geen significant effect (0)** verwacht op de verkeersleefbaarheid.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deze programmavariant van deelgebied Wingepark. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Programmavariant 3

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 0.

Verkeersgeneratie

Deze programmavariant van het deelgebied Wingepark bestaat uit een beperkte uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Wingepark met 1,5 ha Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-109: Verkeersgeneratie Wingepark - variant 3

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Wingepark - variant 3	38	9	37	9

Verkeerseffecten

Gelet op de beperkt verkeersgeneratie worden er **geen significante (0)** effecten verwacht op de afwikkeling van het verkeer van de ontsluitende hoofdwegen en de omliggende lokale wegen.

Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

Gelet op de beperkte verkeerstoename op de ontsluitende wegen, worden er ook **geen significante (0)** effecten verwacht op vlak van verkeersleefbaarheid en – veiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving worden voor deze programmavariant van Wingepark geen milderende maatregelen voorgesteld.

6.5.3.8 Kwade Hoek

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.17

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Kwade Hoek bestaat uit de realisatie van 47,5 ha GRB. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-110: Verkeersgeneratie Kwade Hoek

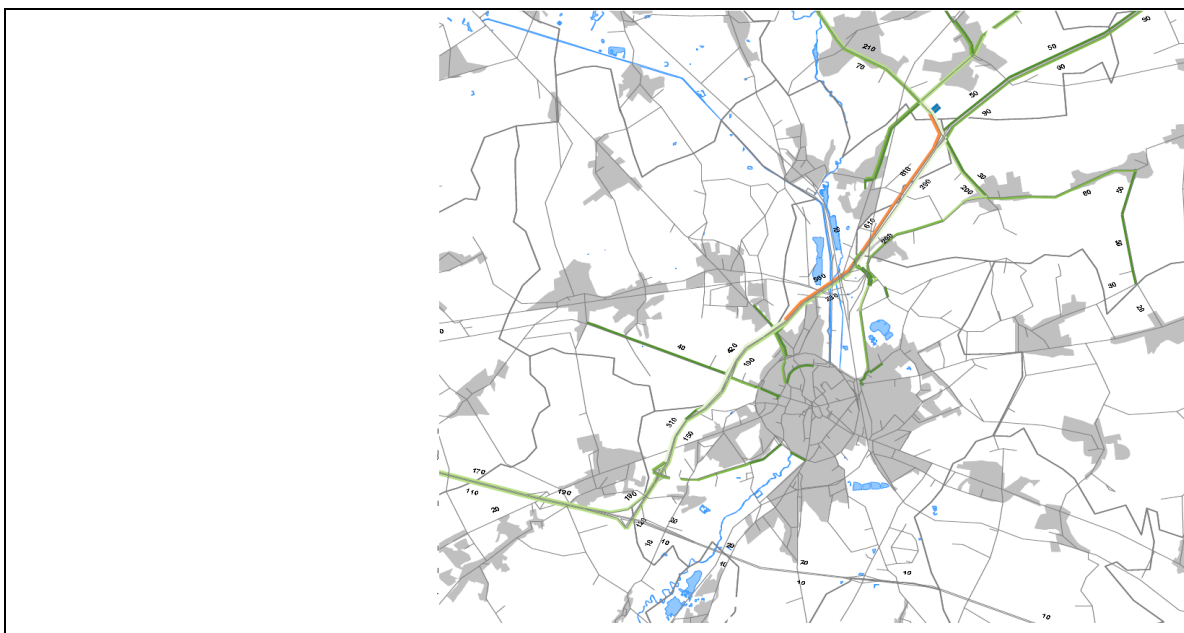
Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Kwade Hoek	1191	298	1159	290

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds wordt er ook een toename van verkeer verwacht op zowel de N229 Stationsstraat en de N19 Aarschotsesteenweg.





Figuur 6-93: Selected Link Analyse Kwade Hoek ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Kwade Hoek op verschillende ontsluitende hoofdwegen een significant negatief effect heeft op de afwikkeling van het verkeer.

Zo wordt er tijdens de ochtendspits een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de verkeersafwikkeling van de volledig N19 richting Aarschot. Daarnaast wordt er zowel op het wegvak van de N229 Steenweg op Holsbeek in noordwestelijke richting als op de N19 tussen de N229 en de E314 richting Leuven een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op de afwikkeling.

Tijdens de avondspits wordt er dan weer een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de afwikkeling van de rijvakken van de E314 zuidwestelijke richting. Voor de rijvakken in noordoostelijke richting wordt er zelfs een **negatief (-2)** effect verwacht. Tot slot wordt er voor beide rijvakken van de N229 Steenweg op Holsbeek een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op de afwikkeling.

Ook hier dient vermeld te worden dat de gelijkvloerse spoorwegovergang reeds in de referentiesituatie zorgt voor lange wachtrijen, wanneer de overgang gesloten is. Een toename van verkeer zal deze wachtrijen enkel maar vergroten.

Tabel 6-111: Verkeerseffecten Kwade Hoek ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	70	774	65%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	200	874	73%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	670	1.548	129%	-3
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	220	929	77%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	905	75%	80	985	82%	-1
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	830	69%	290	1.120	93%	-3
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.001	83%	100	1.101	92%	-1
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	931	78%	20	951	79%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	190	4.475	90%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	450	2.907	58%	0

Tabel 6-112: Verkeerseffecten Kwade Hoek avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	220	825	69%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	70	838	70%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	360	1.250	104%	-3
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	900	1.884	157%	-3
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	766	64%	50	816	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	783	65%	40	823	69%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	N	1.200	1.333	111%	10	1.343	112%	0
N19 Aarschotsesteenweg (tussen R23 en E314)	Z	1.200	822	69%	10	832	69%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	600	4.003	80%	-1
E314	NO	5.000	5.571	111%	280	5.851	117%	-2

Op de verschillende lokale wegen in de omgeving van het deelgebied blijft de verkeerstoename beperkt, waardoor er ook **geen significante (0)** effecten verwacht worden op de afwikkeling er van.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 307 reizigers in de ochtendspits en 299 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 472% en 460% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 276% en 272% van de capaciteit van een gelede bus. Gelet op het hoge bijkomende reizigerspotentieel door de realisatie van het deelgebied en de slechte huidige bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van openbaar vervoer, wordt aangeraden het OV-aanbod aan te passen aan het reizigerspotentieel.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op de N229 Stationsstraat die dwars door het centrum van Rotselaar loopt. Door deze toename wordt er een **beperkt negatief (-2) effect** verwacht op de verkeersleefbaarheid in het centrum van Rotselaar.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook geen significante effecten (0) verwacht worden op vlak van ongevallenrisico. Wel zorgt de realisatie van het deelgebied voor twee nieuwe kruispunten, en dus ook conflictpunten, op de N229 Steenweg op Holsbeek. Dit zorgt ervoor dat de impact op de verkeersveiligheid als **negatief (-2)** wordt beoordeeld.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deelgebied Kwade Hoek. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

6.5.3.9 Kareelveld

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 0

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Kareelveld bestaat uit de realisatie van 42,5 ha headquarterzone. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-113: Verkeersgeneratie Kareelveld

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Kareelveld	4478	974	4219	1050

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren wordt het bijkomend verkeer verdeeld over zowel de N2 als de N26. Daarnaast situeert de verkeerstoename, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds dient opgemerkt te worden dat de bijkomende verkeersgeneratie van die grootorde is dat er een toename verwacht wordt op ongeveer elke hoofdweg aan de westelijke zijde van Leuven. Ook verschillende wegen binnen de R23 kennen een aanzienlijke toename van verkeer door de realisatie van het deelgebied.





Figuur 6-94: Selected Link Analyse Kareelveld ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Kareelveld op verschillende wegen zowel tijdens de ochtend- als de avondspits **negatieve effecten (van -1 tot -3)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegen.

Tabel 6-114: Verkeerseffecten Kareelveld ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.143	48%	40	1.183	49%	0
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	1530	2.850	119%	-3
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.338	112%	40	1.378	115%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.520	127%	560	2.080	173%	-3
E314 (noordoost)	NO	5.000	2.780	56%	70	2.850	57%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	4.977	100%	420	5.397	108%	-2
E314 (zuidwest)	NO	5.000	2.615	52%	600	3.215	64%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	5.448	109%	390	5.838	117%	-2
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.451	121%	80	1.531	128%	-2
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.117	93%	230	1.347	112%	-3
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	819	68%	210	1.029	86%	-1
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.351	113%	480	1.831	153%	-3
N3 Tervuursesteenweg	NO	1.000	1.146	115%	400	1.546	155%	-3
N3 Tervuursesteenweg	ZW	1.000	637	64%	0	637	64%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	NO	4.800	1.558	32%	320	1.878	39%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	ZW	6.000	1.268	21%	20	1.288	21%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	998	28%	530	1.528	42%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.174	33%	310	1.484	41%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	1.091	45%	540	1.631	68%	-1
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.160	48%	10	1.170	49%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	530	6.343	79%	0
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	20	8.494	106%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	10	3.478	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	60	6.200	103%	0

Tabel 6-115: Verkeerseffecten Kareelveld avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.575	66%	1130	2.705	113%	-3
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	50	1.370	57%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.414	118%	370	1.784	149%	-3
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.782	149%	20	1.802	150%	0
E314 (noordoost)	NO	5.000	5.800	116%	900	6.700	134%	-3
E314 (noordoost)	ZW	5.000	3.928	79%	40	3.968	79%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	5.165	103%	680	5.845	117%	-3
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	4.607	92%	440	5.047	101%	-2
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.162	97%	380	1.542	129%	-3
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.806	151%	20	1.826	152%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	1.094	91%	1270	2.364	197%	-3
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.173	98%	120	1.293	108%	-2
N3 Tervuursesteenweg	NO	1.000	1.331	133%	0	1.331	133%	0
N3 Tervuursesteenweg	ZW	1.000	510	51%	110	620	62%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	NO	4.800	2.208	46%	0	2.208	46%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	ZW	6.000	927	15%	10	937	16%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	1.867	52%	200	2.067	57%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.262	35%	740	2.002	56%	-1
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	803	33%	30	833	35%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.492	62%	410	1.902	79%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	10	9.902	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	510	6.860	86%	-1
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	10	6.690	112%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	20	4.549	76%	0

Ook op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied worden grote verkeers toenames verwacht en dit voornamelijk op de 's Hertogenlaan, aangezien het deelgebied via deze weg zal ontsluiten. Gezien de grootte van de verwachte verkeersgeneratie van dit deelgebied zal het effect op de afwikkeling van deze 's Hertogenlaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld worden. Deze lokale weg type III is echter niet uitgerust om deze grootte van verkeer af te wikkelen. Ook verschillende wegen binnen de R23

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een zeer forse toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. Men kan zelfs de vraag stellen of dit aantal bijkomende OV-reizigers wel realistisch is, gezien het huidige aanbod. De toename van 974 reizigers in de ochtendspits en 1.050 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 1498% en 1615% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 885% en 955% van de capaciteit van een gelede bus. Gelet op het hoge bijkomende reizigerspotentieel door de realisatie van het deelgebied en de beperkte huidige bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van openbaar vervoer, wordt aangeraden het OV-aanbod aan te passen aan het reizigerspotentieel.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Maar gezien de grootorde van het bijkomend verkeer worden er door verschillende woonstraten sluiproutes verwacht (in eerste instantie de nabijgelegen woonstraten; 's Hertogenlaan, Wijnpersstraat,..). Ook in het centrum van Leuven wordt er een aanzienlijk toename van verkeer verwacht. Dit maakt dat het effect op de verkeersleefbaarheid door de realisatie van het project als **aanzienlijk negatief (-3)** wordt beschouwd.

Verkeersveiligheid

Om dezelfde massale verkeersstroom op verschillende woonstraten en de ontsluiting van het deelgebied op zowel de N26 als de N2 niet zo evident zal zijn wordt de impact op de verkeersveiligheid als **aanzienlijk negatief (-3)** beschouwd.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deelgebied Kareelveld. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

6.5.3.10 Mollekensberg

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.15

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Mollekensberg bestaat uit de realisatie van 24 ha headquarterzone. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

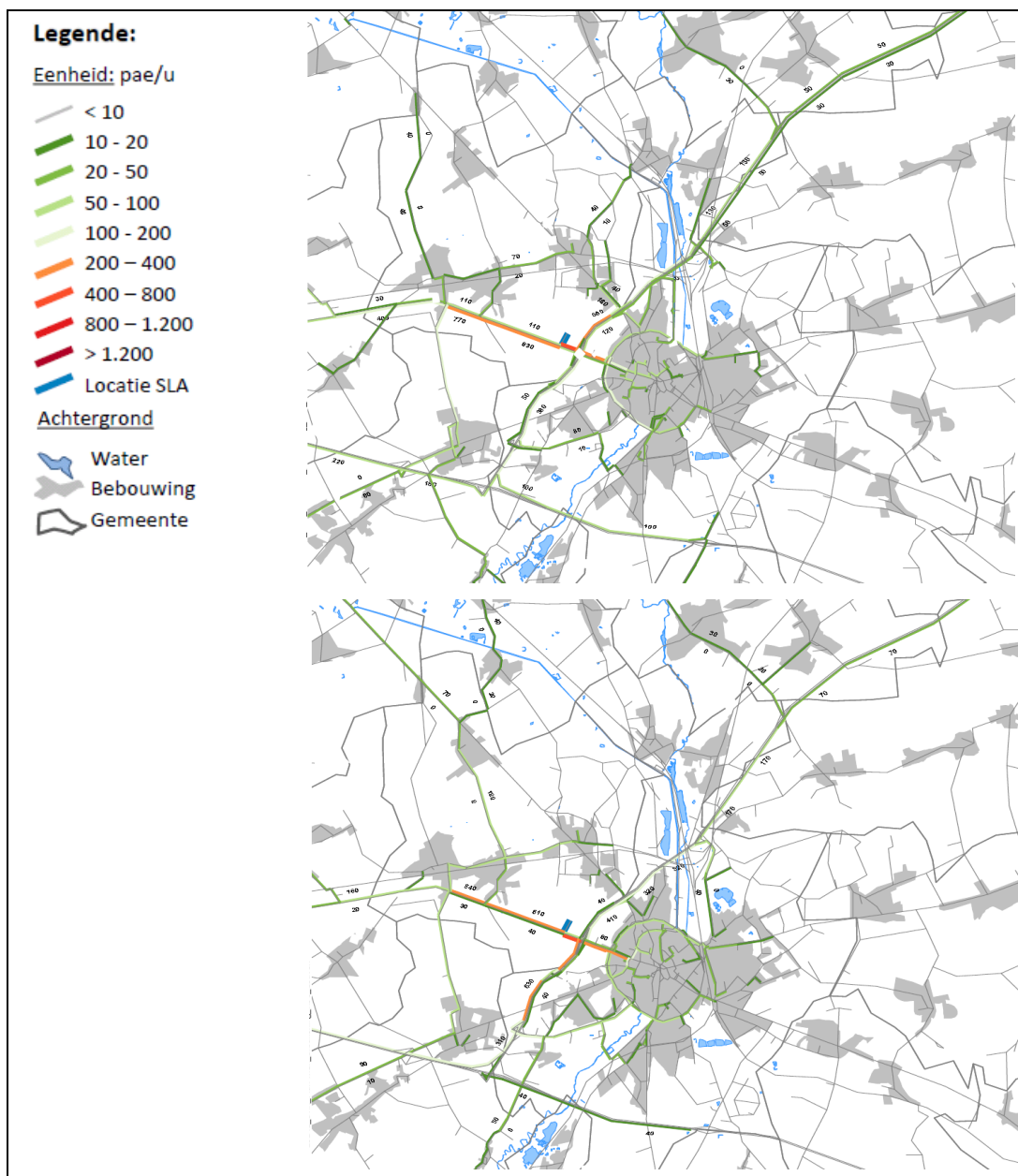
Tabel 6-116: Verkeersgeneratie Mollekensberg

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Kareelveld	2542	698	2404	745

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeersstroom, door de realisatie van het deelgebied zich voornamelijk op de E314/E40. Anderzijds dient opgemerkt te worden dat de bijkomende verkeersgeneratie van die grootorde is dat er een toename verwacht wordt op ongeveer elke hoofdweg aan de westelijke zijde van Leuven. Ook verschillende wegen binnen de R23 kennen een aanzienlijke toename van verkeer door de realisatie van het deelgebied.



Figuur 6-95: Selected Link Analyse Mollekensberg ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeersstroom op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van Mollekensberg op verschillende wegen zowel tijdens de ochtend- als de avondspits **negatieve effecten (van -1 tot -3)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegen.

Tabel 6-117: Verkeerseffecten Mollekensberg ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.451	121%	1730	3.181	265%	-3
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.117	93%	240	1.357	113%	-3
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	819	68%	790	1.609	134%	-3

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.351	113%	80	1.431	119%	-2
E314 (noordoost)	NO	5.000	2.780	56%	60	2.840	57%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	4.977	100%	250	5.227	105%	-2
E314 (zuidwest)	NO	5.000	2.615	52%	110	2.725	55%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	5.448	109%	560	6.008	120%	-3
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.338	112%	30	1.368	114%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.520	127%	170	1.690	141%	-3
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	998	28%	260	1.258	35%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.174	33%	30	1.204	33%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	1.091	45%	120	1.211	50%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.160	48%	20	1.180	49%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	170	5.983	75%	0
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	0	8.474	106%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	10	3.478	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	100	6.240	104%	0

Tabel 6-118: Verkeerseffecten Mollekensberg avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.162	97%	160	1.322	110%	-3
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.806	151%	1850	3.656	305%	-3
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	1.094	91%	80	1.174	98%	-1
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.173	98%	820	1.993	166%	-3
E314 (noordoost)	NO	5.000	5.800	116%	320	6.120	122%	-2
E314 (noordoost)	ZW	5.000	3.928	79%	20	3.948	79%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	5.165	103%	400	5.565	111%	-2
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	4.607	92%	40	4.647	93%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.414	118%	30	1.444	120%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.782	149%	0	1.782	149%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	1.867	52%	150	2.017	56%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.262	35%	120	1.382	38%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	803	33%	20	823	34%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.492	62%	190	1.682	70%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	270	6.620	83%	0
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	40	6.720	112%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	20	4.549	76%	0

Ook op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied worden grote verkeerstoenames verwacht en dit voornamelijk op de Vlietstraat, aangezien het deelgebied via deze weg zal ontsluiten. Gezien de

grootorde van de verwachte verkeersgeneratie van dit deelgebied zal het effect op de afwikkeling van deze Vlietstraat als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld worden. Deze lokale weg type III is echter niet uitgerust om deze grootorde van verkeer af te wikkelen.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een zeer forse toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. Men kan zelfs de vraag stellen of dit aantal bijkomende OV-reizigers wel realistisch is, gezien het huidige aanbod. De toename van 698 reizigers in de ochtendspits en 745 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 1074% en 1146% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 635% en 677% van de capaciteit van een gelede bus. Gelet op het hoge bijkomende reizigerspotentieel door de realisatie van het deelgebied en de slechte huidige bereikbaarheid van het deelgebied op vlak van openbaar vervoer, wordt aangeraden het OV-aanbod aan te passen aan het reizigerspotentieel.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt grotendeels rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Maar gezien de grootorde van het bijkomend verkeer worden er door verschillende woonstraten sluiproutes verwacht (in eerste instantie de nabijgelegen woonstraten. Ook in het centrum van Leuven wordt er een aanzienlijk toename van verkeer verwacht. Dit maakt dat het effect op de verkeersleefbaarheid door de realisatie van het project als **aanzienlijk negatief (-3)** wordt beschouwd.

Verkeersveiligheid

Om dezelfde massale verkeerstoename op verschillende woonstraten en de ontsluiting van het deelgebied op de N2 niet zo evident zal zijn, wordt de impact op de verkeersveiligheid als **aanzienlijk negatief (-3)** beschouwd.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deelgebied Mollekensveld. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

6.5.3.11 Synthese effecten locatie- en programma-alternatieven regionale bedrijvigheid

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte effecten van de verschillende locatie-alternatieven voor regionale bedrijvigheid die bovenstaand besproken werden.

Tabel 6-119: Overzicht effecten locatie-alternatieven regionale bedrijvigheid

Deelgebied	Invulling	Verkeers-effecten ³⁴	Verkeers-leefbaarheid	Verkeers-veiligheid
Haasrode	20 ha GRB	-3	0	0
Haasrode	19 ha GRB en 1 ha kantoor	-3	0	0
Haasrode	17.500 m ² kantoor	-2	0	0
Leuven-Noord	22,3 ha Wetenschapspark	-3	-1	-1
Leuven-Noord	22,3 ha GRB	-3	-1	-1
Leuven-Noord	17,3 ha Wetenschapspark	-3	-1	-1
Parkveld	18 ha GRB	-1	0	0
Termunckveld	31 ha Wetenschapspark	-2	-1	-1
Danone	13 ha GRB	-2	-1	0
Danone	7,5 ha GRB	-1	-1	0
Danone	0,5 wonen en 2,5 ha GRB	-1	-1	0
Tildonksesteenweg	5,6 ha GRB	-1	0	0
Tildonksesteenweg	6,3 ha GRB	-2	0	0
Wingepark	26 ha GRB	-3	-1	0

³⁴ meest negatieve effect op een bepaald wegsegment in het studiegebied

Deelgebied	Invulling	Verkeers-effecten ³⁴	Verkeers-leefbaarheid	Verkeers-veiligheid
Wingepark	9 ha GRB	-3	-1	0
Wingepark en Kwade Hoek	47,5 ha GRB	-3	-2	-2
Kareelveld	42,5 ha Headquarterszone	-3	-3	-3
Mollekensberg	24 ha Headquarterszone	-3	-3	-3

Hierbij dient vermeld te worden dat er bij een gelijkaardige invulling van de deelgebieden Danone en Wingepark verschillende verkeerseffecten verwacht worden. Zo wordt er bij een invulling van Wingepark van 9 ha GRB een aanzienlijk negatief effect verwacht op de N229 Steenweg op Holsbeek terwijl het effect bij een invulling van 13 ha GRB beperkt blijft tot een negatief effect op de N229 Steenweg op Holsbeek. Dit heeft te maken met het feit dat het verkeer van en naar het deelgebied Danone zich beter verspreid over de verschillende hoofdwegen, terwijl de ontsluiting van het deelgebied Kwade Hoek voornamelijk toebedeeld wordt aan de N229 Steenweg op Holsbeek.

6.5.4 Specifieke stedelijke voorzieningen

6.5.4.1 Gasthuisberg en Vogelzang

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.13

Verkeersgeneratie

Het programma van het deelgebied Gasthuisberg en Vogelzang bestaat uit een verdichting van de bestaande activiteiten met 12.000 bijkomende werknemers (wat reeds vergunbaar is binnen het bestaande kader) en de realisatie van een wetenschapspark met een oppervlakte van 11 ha. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

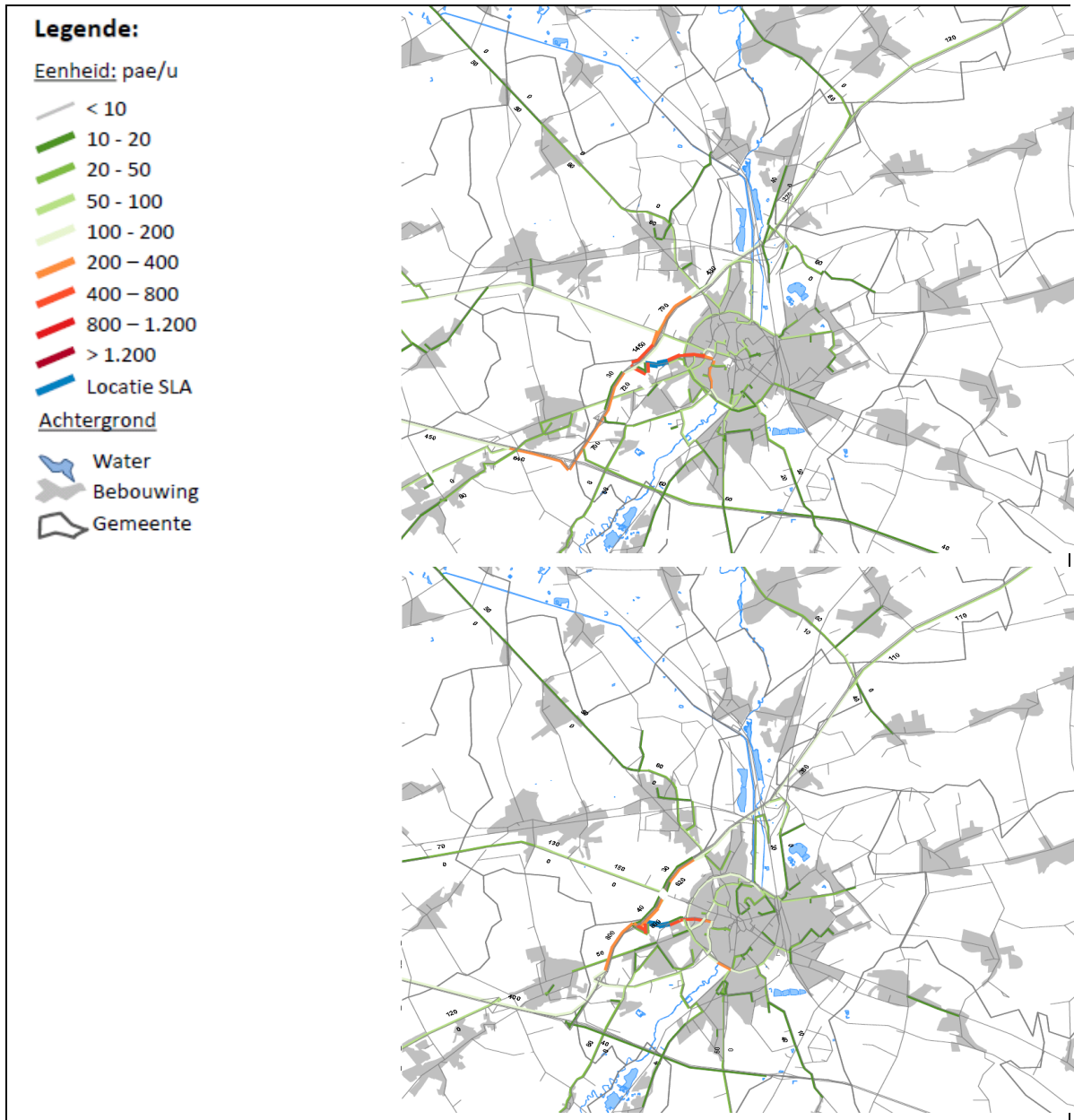
Tabel 6-120: Verkeersgeneratie Gasthuisberg en Vogelzang

Deelgebied	Aantal verplaatsingen			
	Auto 8u-9u	OV 8u-9u ³²	Auto 17u-18u	OV 17u-18u ³²
Gasthuisberg en Vogelzang	2338	686	2174	733

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer²

Zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op E314 en de Mgr. Van Waeyenberghlaan. Tijdens de piekmomenten is de verkeerstoename op zowel de E40, de Kapucijnenvoer als de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) merkbaar hoger dan tijdens de avondspits. Verder zal er ook een verkeerstoename zijn op de R23 Vesten en de meeste secundaire toegangswegen richting Leuven, maar deze toename ligt lager dan op de andere wegen.



Figuur 6-96: Selected Link Analyse Gasthuisberg en Vogelzang ochtendspits (boven) en avondspits (onder)

Onderstaande tabellen geven een overzicht van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende hoofdwegen. Hieruit blijkt dat de realisatie van het deelgebied Gasthuisberg en Vogelzang op verschillende ontsluitende hoofdwegen een significant negatief effect heeft op de afwikkeling van het verkeer.

Zo wordt er tijdens de ochtendspits een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht op de verkeersafwikkeling van de E314 tussen de E40 en afrit Gasthuisberg richting Gasthuisberg en op de E40 komende van Brussel richting E314. Daarnaast wordt er een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op de E314 tussen Wilsele en Gasthuisberg richting Gasthuisberg.

In de avondspits wordt er naast een **negatief (-2)** effect op de afwikkeling van R23 richting zuiden enkel op de E314 een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht. Dit op de wegvakken tussen de afrit Gasthuisberg en de E40 richting de E40 en op de wegvakken tussen de afrit Gasthuisberg en de afrit Wilsele richting Aarschot.

Bij deze resultaten dient vermeld te worden dat er uit de doorrekeningen van het verkeersmodel blijkt dat een aandeel van het gegenereerd verkeer gebruik zal maken van lokale wegen binnen de R23 om van en naar het

deelgebied te rijden. Er kan gesteld worden dat in werkelijkheid slechts beperkt gebruikt zullen worden als route naar het deelgebied. Het karakter van deze wegen is dan ook niet van die aard dat ze als aanvaardbaar alternatief kunnen gelden voor de R23. Dit wil zeggen dat het verkeer dat modelmatig werd toebedeeld aan deze centrumwegen, zich in werkelijkheid bijkomend zal verdelen over de R23, waardoor de toename op de R23 nog groter zal zijn is weergegeven in onderstaande tabel. De toename zal echter niet van die aard zijn om te kunnen spreken van significante negatieve effecten.

Tabel 6-121: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
R23 Vesten	N	3.600	988	27%	920	1.908	53%	-1
R23 Vesten	Z	3.600	1.335	37%	530	1.865	52%	0
E314 (noord)	NO	5.000	3.030	61%	460	3.490	70%	0
E314 (noord)	ZW	5.000	4.996	100%	1440	6.436	129%	-3
E314 (zuid)	NO	5.000	3.538	71%	720	4.258	85%	-1
E314 (zuid)	ZW	5.000	4.646	93%	30	4.676	94%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	0	3.468	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	50	6.190	103%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	630	6.443	81%	-1
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	10	8.484	106%	0

Tabel 6-122: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
R23 Vesten	N	3.600	1.411	39%	570	1.981	55%	0
R23 Vesten	Z	3.600	1.961	54%	1180	3.141	87%	-2
E314 (noord)	NO	5.000	4.497	90%	790	5.287	106%	-3
E314 (noord)	ZW	5.000	4.503	90%	30	4.533	91%	0
E314 (zuid)	NO	5.000	4.197	84%	20	4.217	84%	0
E314 (zuid)	ZW	5.000	4.522	90%	800	5.322	106%	-3
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	40	6.720	112%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	10	4.539	76%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	390	6.740	84%	0

Daarnaast zijn er ook heel wat lokale wegen in de omgeving van het deelgebied waarop een verkeerstoename verwacht wordt. Zo worden op beide wegen die instaan voor de ontsluiting van het deelgebied naar het hogere wegennet, de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) en de Mgr van Waeyenberghlaan, zeer grote verkeerstoenames verwacht. Voornamelijk de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) is momenteel niet uitgerust om deze verkeersstromen vlot te kunnen afwikkelen. Er kan dan ook gesteld worden dat de verkeerstoename op de Terbankstraat (ontsluiting richting E314) zorgt voor een **aanzienlijk negatief (-3)** effect op de afwikkeling. Voor de Mgr. Van Waeyenberghlaan wordt het effect als **negatief (-2)** beoordeeld. De recente heraanleg zorgt ervoor dat via deze straat een grotere verkeersstroom afgewikkeld kan worden.

Daarnaast worden er ook verkeerstoenames verwacht op enkele lokale wegen binnen de R23 (Mgr Van Waeyenberghlaan, de Kapucijnenvoer en de Brusselsestraat). Deze wegen zullen voornamelijk als sluipteg gebruikt worden door het verkeer dat de drukke kruispunten met de R23 wil vermijden. De toename op deze wegen wordt ook als **negatief (-2)** beoordeeld.

Openbaar vervoer

In zowel de ochtend- als de avondspits wordt er binnen het verkeersmodel een toename verwacht van OV-reizigers ter hoogte van de dichtstbijzijnde haltes van het deelgebied. De toename van 686 reizigers in de

ochtendspits en 733 in de avondspits komt overeen met respectievelijk 1055% en 1128% van de capaciteit van een gemiddelde stadsbus en respectievelijk 624% en 666% van de capaciteit van een gelede bus. Ondanks het bestaande OV-aanbod aan de verschillende haltes ter hoogte van het deelgebied zal het bij deze toename van het aantal reizigers noodzakelijk zijn om het OV-aanbod te evalueren en te voorzien in bijkomend aanbod.

Verkeersleefbaarheid

Ondanks de ontsluiting van het deelgebied voornamelijk via het hoofdwegennet zal plaatsvinden wordt er toch ook een toename verwacht in omliggende woonstraten (Mgr. Van Waeyenberghlaan en de Kapucijnenvoer binnen de R23). Op deze straten is er sprake van een **negatief effect (-2)** op de verkeersleefbaarheid.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er op de meeste wegen **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevalrisico. De grote verkeerstoename op de Terbankstraat (ontsluiting richting E314), die ondanks er geen fietspaden aanwezig zijn, toch geselecteerd is als functionele fietsroute, zorgt echter wel voor een **negatief effect (-2)** op de verkeersveiligheid.

Voor de overige ontsluitingspunten is er een totale scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en de zachte weggebruiker. Op deze wegen wordt dan ook **geen aanzienlijk (0) effect** verwacht op de verkeersveiligheid.

Milderende maatregelen

Op basis van bovenstaande beschrijving dienen milderende maatregelen voorgesteld te worden voor deelgebied Gasthuisberg en Vogelzang. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

6.5.4.2 Voetbalstadion

Voor het voetbalstadion worden er drie varianten in beeld gebracht:

- Variant 1: Haasrode met een capaciteit voor 20.000 bezoekers
- Variant 2: Leuven-Noord met een capaciteit voor 8.000 bezoekers
- Variant 3: Leuven-Noord met een capaciteit voor 20.000 bezoekers

Onderstaande worden de effecten voor de verschillende varianten in beeld gebracht:

Variant 1

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.18.

Verkeersgeneratie

Voor deze variant voor het voetbalstadion wordt er uitgegaan van de realisatie van een nieuw voetbalstadion met een capaciteit voor 20.000 supporter op het bedrijventerrein Haasrode. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

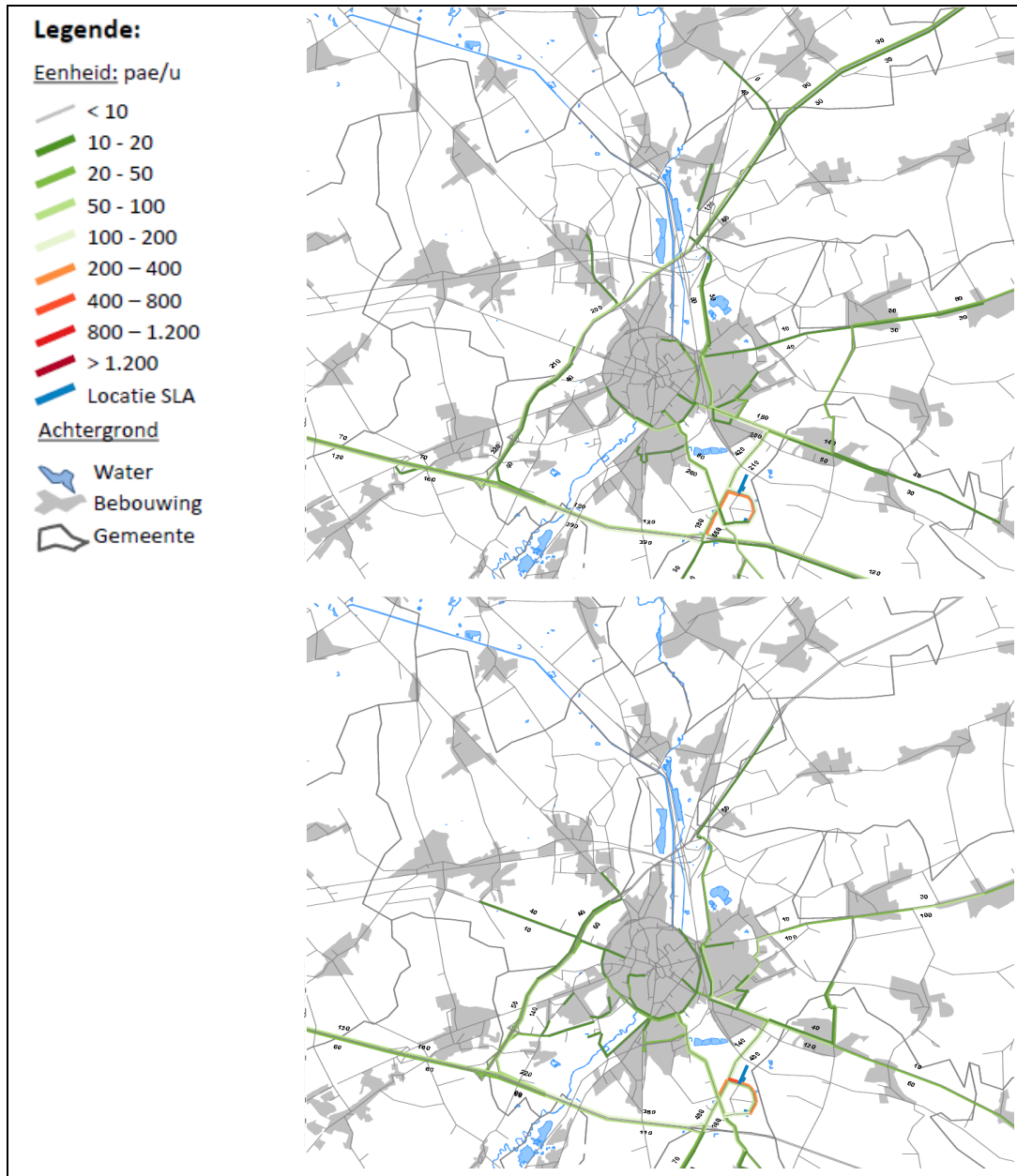
Tabel 6-123: Verkeersgeneratie Voetbal variant 1

Type supporter	Aantal bezoekers	Bestuurders	Passagiers	OV	Fiets/te voet	Autocars
Thuis supporters	16.000	4.741	8.059	1.200	2.000	
Uitsupporters	3.000					60
VIP's	1.000	500	500			
Totaal	20.000	5.241	8.559	1.200	2.000	60

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op het hoofdwegenet. Het bijkomend verkeer tracht zich via de N25 zo snel mogelijk af te wikkelen op de E40. Anderzijds wordt er ook een verkeerstoename verwacht op alle andere hoofdwegen binnen de stad, waardoor kan afgeleid worden dat het bijkomend verkeer zich maximaal verdeelt over de verschillende invalswegen en de R23. Deze effecten blijken ook uit de gegevens opgenomen in het doorgerekend scenario 'Voetbal 1' in hoofdstuk 6.5.5.6.



Figuur 6-97: Selected Link Analyse Voetbal - variant 1 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)

Onderstaande wordt een overzicht gegeven van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende wegen. Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren³⁵ (07u-08u, 08u-09u,

³⁵ Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013

12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het weggrijpend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs een worstcase, van de werkelijke situatie.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel de impact weer van het weggrijpende verkeer. Hieruit blijkt dat de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 20.000 bezoekers op verschillende wegen een **negatieve effecten (van -1 tot -3)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegen. Binnen deze resultaten wordt er echter geen rekening gehouden met eventuele doorstromingsmaatregelen die door de politie of de stad Leuven genomen zullen worden in kader van de bereikbaarheid van het stadion bij wedstrijddagen.

Tabel 6-124: Verkeerseffecten Voetbal – variant 1 weggrijpend verkeer (ASP)

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	1120	2.220	93%	-3
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	20	801	33%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	10	863	36%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	990	2.587	108%	-3
E40 thv afrit Haasrode	O	6.000	6.680	111%	0	6.680	111%	0
E40 thv afrit Haasrode	W	6.000	4.529	75%	980	5.509	92%	-2
E40 thv knooppunt E314	O	8.000	6.350	79%	440	6.790	85%	-1
E40 thv knooppunt E314	W	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
N3 Tiensesteenweg richting R23	O	1.200	1.212	101%	10	1.222	102%	0
N3 Tiensesteenweg richting R23	W	1.200	997	83%	740	1.737	145%	-3
N3 Tiensesteenweg richting Tienen	O	1.200	1.120	93%	380	1.500	125%	-3
N3 Tiensesteenweg richting Tienen	W	1.200	587	49%	10	597	50%	0
N251 Naamsesteenweg	N	1.200	708	59%	30	738	62%	0
N251 Naamsesteenweg	Z	1.200	1.100	92%	0	1.100	92%	0
R23 vesten (thv Tiensevest)	N	2.400	1.128	47%	240	1.368	57%	0
R23 vesten (thv Tiensevest)	Z	2.400	1.338	56%	0	1.338	56%	0
R23 vesten (thv Tervuursevest)	NW	2.400	1.523	63%	190	1.713	71%	0
R23 vesten (thv Tervuursevest)	ZO	2.400	2.858	119%	10	2.868	120%	0
E314 thv Gaasthuisberg	NO	5.000	4.197	84%	350	4.547	91%	-1
E314 thv Gaasthuisberg	ZW	5.000	4.522	90%	0	4.522	90%	0

Op de lokale wegen in de omgeving van het deelgebied wordt er geen grote verkeerstoename verwacht, aangezien er aangenomen wordt dat er in kader van de toekomstige voetbalwedstrijden voldoende maatregelen genomen zullen worden door de politie en de stad Leuven om het verkeer via de gewenste wegen naar het stadion en de bijhorende parkeerplaatsen te leiden.

Verkeersleefbaarheid

De ontsluiting van het deelgebied gebeurt rechtstreeks op het hoger liggend wegennet. Er worden dan ook **geen significante effecten (0)** m.b.t. de verkeersleefbaarheid verwacht op de omliggende woonstraten. Gezien de grote verkeerstoefloed kunnen er wel sluiproutes gevormd worden door woonstraten, waardoor er wel een negatief effect zou kunnen verwacht worden. Extra parkeerdruk in de woonwijken wordt niet verwacht, aangezien de afstand tussen het stadion en de dichtstbij gelegen woonwijk ver genoeg is.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van verkeersveiligheid. Dit heeft mede te maken met de beveiligde kruispunten en ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het op- en afrittencomplex van de E40.

Milderende maatregelen

Zoals bovenstaande beschreven worden er verschillende aanzienlijk negatieve effecten verwacht door de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit van 20.000 plaatsen in Haasrode. Een voetbalwedstrijd genereert namelijk zeer veel verkeer, omwille van het hoge aantal gelijktijdig aanwezige personen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat deze negatieve effecten zich slechts enkele malen per jaar voordoen. Toch worden enkele milderende maatregelen voorgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Variant 2

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.18.

Verkeersgeneratie

Voor deze variant voor het voetbalstadion wordt er uitgegaan van de realisatie van een nieuw voetbalstadion met een capaciteit voor 8.000 supporter op het bedrijventerrein Leuven-Noord. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

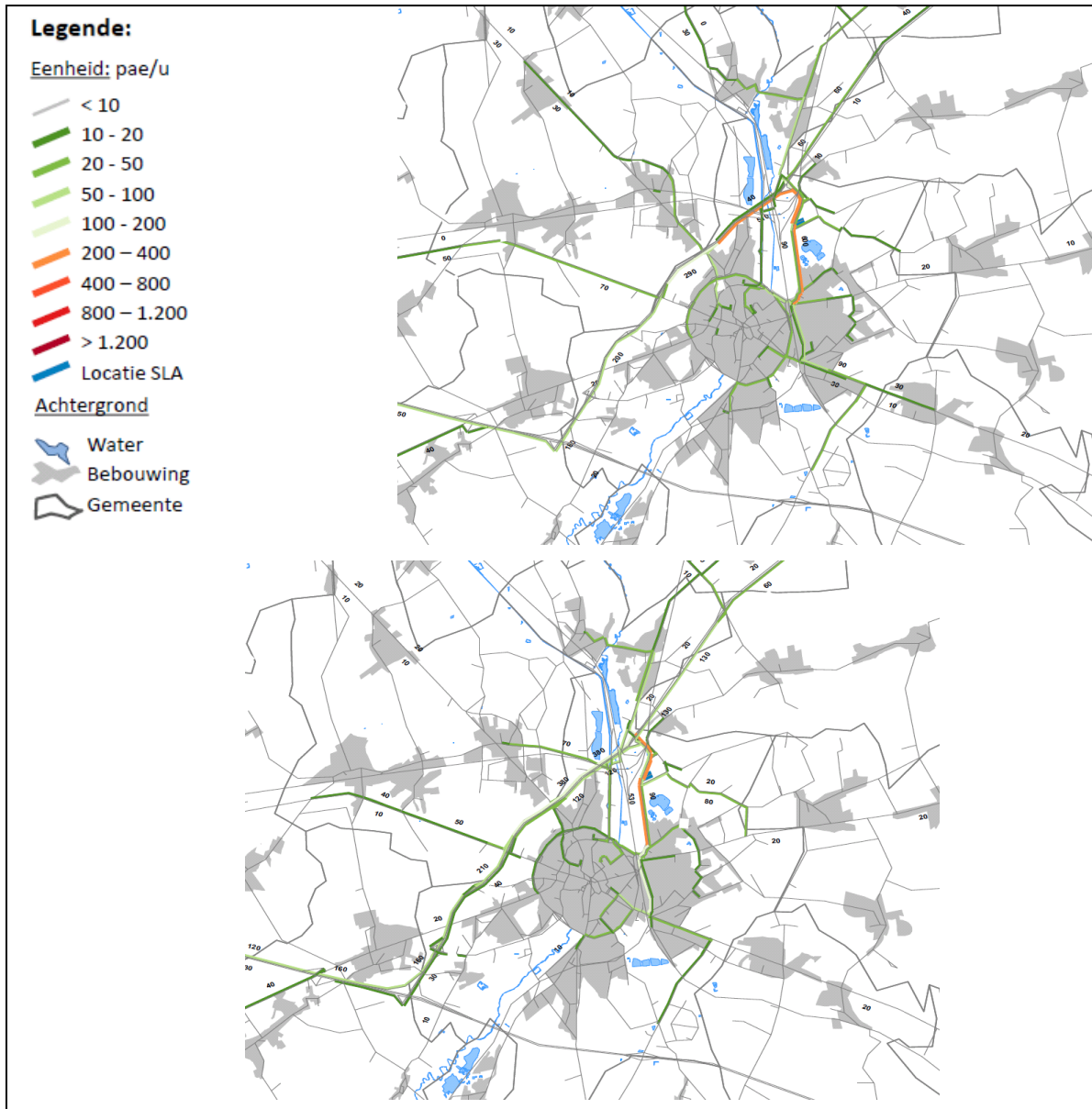
Tabel 6-125: Verkeersgeneratie Voetbal variant 2

Type supporter	Aantal bezoekers	Bestuurders	Passagiers	OV	Fiets/te voet	Autocars
Thuis supporters	6.400	1.896	3.224	480	800	
Uitsupporters	1.200					24
VIP's	400	200	200			
Totaal	8.000	2.096	3.424	480	800	24

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op het hoofdwegennet. Het bijkomend verkeer tracht zich in het noorden zo snel mogelijk af te wikkelen op de E314. Anderzijds wordt er via het zuiden ook een verkeerstoename verwacht op alle andere hoofdwegen binnen de stad, waardoor kan afgeleid worden dat het bijkomend verkeer zich maximaal verdeeld over de verschillende invalswegen en de R23. Deze effecten blijken ook uit de gegevens opgenomen in het doorgerekend scenario 'Voetbal 2' in hoofdstuk 6.5.5.7.



Figuur 6-98: Selected Link Analyse voetbal - variant 2 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)

Onderstaande wordt een overzicht gegeven van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende wegen. Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren³⁶ (07u-08u, 08u-09u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het wegrijdend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs een worstcase, van de werkelijke situatie.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel de impact weer van het wegrijdende verkeer. Hieruit blijkt dat de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 8.000 bezoekers op verschillende wegen een **negatieve effecten (van -1**

³⁶ Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013

tot -3) heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegen. Voornamelijk op de wegen waarop rechtstreeks ontsloten wordt, wordt dit negatief effect verwacht.

Binnen deze resultaten wordt er echter geen rekening gehouden met eventuele doorstromingsmaatregelen die door de politie of de stad Leuven genomen zullen worden in kader van de bereikbaarheid van het stadion bij wedstrijddagen.

Tabel 6-126: Verkeerseffecten Voetbal – variant 2 wegrijdend verkeer (ASP)

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	742	62%	110	852	71%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	664	55%	30	694	58%	0
E314	NO	5.000	5.800	116%	120	5.920	118%	0
E314	ZW	5.000	3.928	79%	380	4.308	86%	-1
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	40	886	89%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	300	1.208	121%	-3
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	60	1.272	106%	-2
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	20	1.017	85%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	40	886	89%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	300	1.208	121%	-3

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Kesseldallaan, aangezien in afwachting van de realisatie van het Vuntcomplex, de ontsluiting van het deelgebied via deze weg zal verlopen. Gezien het karakter van de Kesseldallaan en de forse verkeerstoename wordt het effect op de afwikkeling van de Kesseldallaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Daarnaast wordt er ook een toename van het verkeer verwacht op de Eénmeilaan en Vuntcomplex. Gezien de verspreiding van het verkeer in de verschillende windrichtingen, zal de toename van het verkeer op deze wegen eerder een **beperkt negatief effect (-1)** hebben op de afwikkeling van deze wegen.

Voor de overige lokale wegen in de omgeving van het deelgebied worden geen grote verkeerstoenames verwacht, aangezien er aangenomen wordt dat er in kader van de toekomstige voetbalwedstrijden voldoende maatregelen genomen zullen worden door de politie en de stad Leuven om het verkeer via de gewenste wegen naar het stadion en de bijhorende parkeerplaatsen te leiden.

Verkeersleefbaarheid

Het deelgebied bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van verschillende woonstraten, daarnaast moet de ontsluiting van het gebied ook verlopen via de Kesseldallaan een straat met een verzamelende functie voor de omliggende woonstraten, en zelf ook bebouwd met verschillende woonblokken. De beperkte ontsluitingscapaciteit van de wegen die moeten dienen voor de ontsluiting van het stadion zal er voor zorgen dat bezoekers verschillende alternatieve routes, via de omliggende woonstraten, naar het stadion zullen zoeken. Ook op vlak van parkeren wordt er een extra druk verwacht in de achterliggende woonwijken. Dit effect wordt gezien de enorme verkeersaantrek als **negatief (-2)** beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevallenrisico.

Milderende maatregelen

Zoals bovenstaande beschreven worden er verschillende aanzienlijk negatieve effecten verwacht door de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit van 8.000 plaatsen op Leuven-Noord. Een voetbalwedstrijd genereert namelijk zeer veel verkeer, omwille van het hoge aantal gelijktijdig aanwezige

personen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat deze negatieve effecten zich slechts enkele malen per jaar voordoen. Toch worden enkele milderende maatregelen voorgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Variante 3

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.19.

Verkeersgeneratie

Voor deze variant voor het voetbalstadion wordt er uitgegaan van de realisatie van een nieuw voetbalstadion met een capaciteit voor 20.000 supporter op het bedrijventerrein Leuven-Noord. Aan de hand van de kencijfers geeft onderstaande tabel de verwachte verkeersgeneratie weer voor het deelgebied.

Tabel 6-127: Verkeersgeneratie Voetbal variant 3

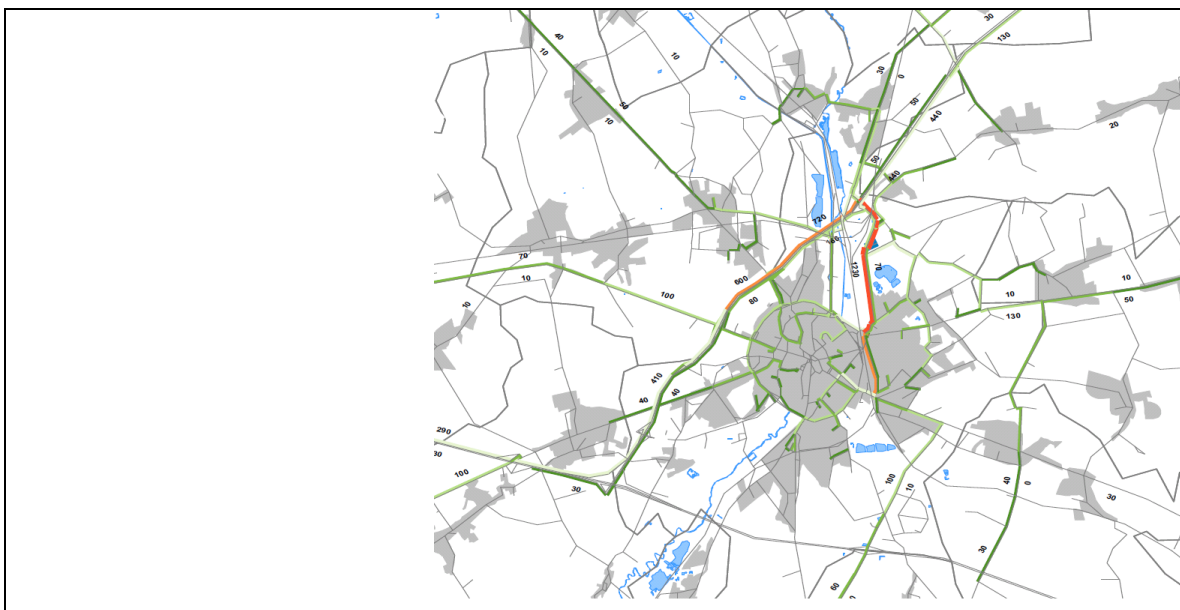
Type supporter	Aantal bezoekers	Bestuurders	Passagiers	OV	Fiets/te voet	Autocars
Thuis supporters	16.000	4.741	8.059	1.200	2.000	
Uitsupporters	3.000					60
VIP's	1.000	500	500			
Totaal	20.000	5.241	8.559	1.200	2.000	60

Verkeerseffecten

Gemotoriseerd verkeer

Zoals blijkt uit onderstaande figuren situeert de verkeerstoename zich voornamelijk op het hoofdwegennet. Het bijkomend verkeer tracht zich in het noorden zo snel mogelijk af te wikkelen op de E314. Anderzijds wordt er via het zuiden ook een verkeerstoename verwacht op alle andere hoofdwegen binnen de stad, waardoor kan afgeleid worden dat het bijkomend verkeer zich maximaal verdeelt over de verschillende invalswegen en de R23. De voornaamste toename van de verkeersstroom verloopt via de Leuvensebaan, een weg die hiervoor absoluut niet is uitgerust. Deze effecten blijken ook uit de gegevens opgenomen in het doorgerekend scenario 'Voetbal 3' in hoofdstuk 6.5.5.8.





Figuur 6-99: Selected Link Analyse voetbal - variant 3 voor de wedstrijd (boven) en na de wedstrijd (onder)

Onderstaande wordt een overzicht gegeven van het verwachte effect van de verkeerstoename op de verschillende ontsluitende wegen. Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren³⁷ (07u-08u, 08u-09u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het wegrijdend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs en worstcase, van de werkelijke situatie.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel de impact weer van het wegrijdende verkeer. Hieruit blijkt dat de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 20.000 bezoekers op verschillende wegen een **negatieve effecten (van -1 tot -3)** heeft op de afwikkeling van de ontsluitende wegen. Voornamelijk op de wegen waarop rechtstreeks ontsloten wordt, wordt dit negatief effect verwacht.

Tabel 6-128: Verkeerseffecten Voetbal – variant 3 wegrijdend verkeer (ASP)

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N19 Aarschotsesteenweg	NO	1.200	742	62%	160	902	75%	0
N19 Aarschotsesteenweg	ZW	1.200	664	55%	100	764	64%	0
E314	NO	5.000	5.800	116%	160	5.960	119%	0
E314	ZW	5.000	3.928	79%	720	4.648	93%	-2
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	30	876	88%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	650	1.558	156%	-3
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	110	1.322	110%	-2
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	20	1.017	85%	0
N292 Martelarenlaan	N	1.000	846	85%	30	876	88%	0
N292 Martelarenlaan	Z	1.000	908	91%	650	1.558	156%	-3

³⁷ Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013

Op de lokale wegen in de nabije omgeving van het deelgebied wordt voornamelijk een toename van verkeer verwacht op de Kesseldallaan, aangezien in afwachting van de realisatie van het Vuntcomplex, de ontsluiting van het deelgebied via deze weg zal verlopen. Gezien het karakter van de Kesseldallaan en de forse verkeerstoename wordt het effect op de afwikkeling van de Kesseldallaan als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Daarnaast wordt er ook een toename van het verkeer verwacht op de Eénmeilaan en Vuntcomplex. Gezien de verspreiding van het verkeer in de verschillende windrichtingen, zal de toename van het verkeer op deze wegen eerder een **beperkt negatief effect (-1)** hebben op de afwikkeling van deze wegen.

Voor de overige lokale wegen in de omgeving van het deelgebied worden geen grote verkeerstoenames verwacht, aangezien er aangenomen wordt dat er in kader van de toekomstige voetbalwedstrijden voldoende maatregelen genomen zullen worden door de politie en de stad Leuven om het verkeer via de gewenste wegen naar het stadion en de bijhorende parkeerplaatsen te leiden.

Verkeersleefbaarheid

Het deelgebied bevindt zich in de onmiddellijke omgeving van verschillende woonstraten, daarnaast moet de ontsluiting van het gebied ook verlopen via de Kesseldallaan een straat met een verzamelende functie voor de omliggende woonstraten, en zelf ook bebouwd met verschillende woonblokken. De beperkte ontsluitingscapaciteit van de wegen die moeten dienen voor de ontsluiting van het stadion zal er voor zorgen dat bezoekers verschillende alternatieve routes, via de omliggende woonstraten, naar het stadion zullen zoeken. Ook op vlak van parkeren wordt er een extra druk verwacht in de achterliggende woonwijken. Dit effect wordt gezien de enorme verkeers aantrek als **aanzienlijk negatief (-3)** beoordeeld.

Verkeersveiligheid

In de omgeving van het deelgebied gebeurden er op de verschillende ontsluitende wegen ongevallen. Ondanks de verkeerstoename op deze wegen, kan gesteld worden dat er ook **geen significante effecten (0)** verwacht worden op vlak van ongevalrisico.

Milderende maatregelen

Zoals bovenstaande beschreven worden er verschillende aanzienlijk negatieve effecten verwacht door de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit van 20.000 plaatsen op Leuven-Noord. Een voetbalwedstrijd genereert namelijk zeer veel verkeer, omwille van het hoge aantal gelijktijdig aanwezige personen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat deze negatieve effecten zich slechts enkele malen per jaar voordoen. Toch worden enkele milderende maatregelen voorgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar §6.7.

Synthese effecten locatie-alternatieven voetbalstadion

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte effecten van de verschillende woongebieden die bovenstaand besproken werden.

Tabel 6-129: Overzicht effecten locatie-alternatieven voetbal

Deelgebied	Verkeerseffecten	Verkeersleefbaarheid	Verkeersveiligheid
Haasrode 20.000 supporters	-3	0	0
Leuven-Noord 8.000 supporters	-3	-2	0
Leuven-Noord 20.000 supporters	-3	-3	0

6.5.4.3 Schietstand Heverlee

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 0

Verkeersgeneratie

De schietstand te Heverlee bestaat reeds, alleen werd deze vroeger louter voor militaire doeleinden gebruikt en zal hij nu ook voor de gewone burger gebruikt kunnen worden voor recreatieve doeleinden. Dit echter wel op specifiek tijdstippen. Gelet op de acht banen van de schietstand, kan het aantal bezoekers dat tegelijkertijd op de schietstand aanwezig kan zijn, geschat worden op 16.

Gezien het een bestaande activiteit betreft kan gesteld worden dat er geen bijkomend verkeer zal gegenereerd worden, ook al zal de schietstand op andere uren gebruikt worden.

Ook op vlak van verkeerseffecten, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid worden er **geen significante effecten (0)** verwacht.

6.5.4.4 Sportvelden Heverlee

Referentiesituatie

Voor de beschrijving van de ontsluiting van het deelgebied in de referentiesituatie wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 6.4.1.21

Verkeersgeneratie

Het sportveld van Heverlee bestaat reeds, alleen werd het vroeger louter voor militaire doeleinden gebruikt en zal hij nu ook voor de gewone burger (uit de directe omgeving) gebruikt kunnen worden voor recreatieve doeleinden. Dit echter wel op specifiek tijdstippen. Gezien het een bestaande activiteit betreft, kan er van uit gegaan worden dat er naar verkeersgeneratie weinig zal veranderen. Wellicht kan er op bepaalde momenten (weekavond, weekend,..) wel meer activiteit verwacht worden dan vandaag het geval.

Ook op vlak van verkeerseffecten, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid worden er **geen significante effecten (0)** verwacht.

Als aanbeveling wordt wel aangeraden een kleinschalige parking te voorzien op de site.

6.5.5 Cumulatieve effecten

Om het cumulatief effect van de verschillende deelgebieden in beeld te brengen werden de 9 scenario's zoals opgesomd in §6.3.2.3 doorgerekend in het provinciaal verkeersmodel. In onderstaand hoofdstuk worden de cumulatieve effecten op de verschillende wegen binnen het studiegebied in beeld gebracht voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het openbaar vervoer.

6.5.5.1 Basisscenario

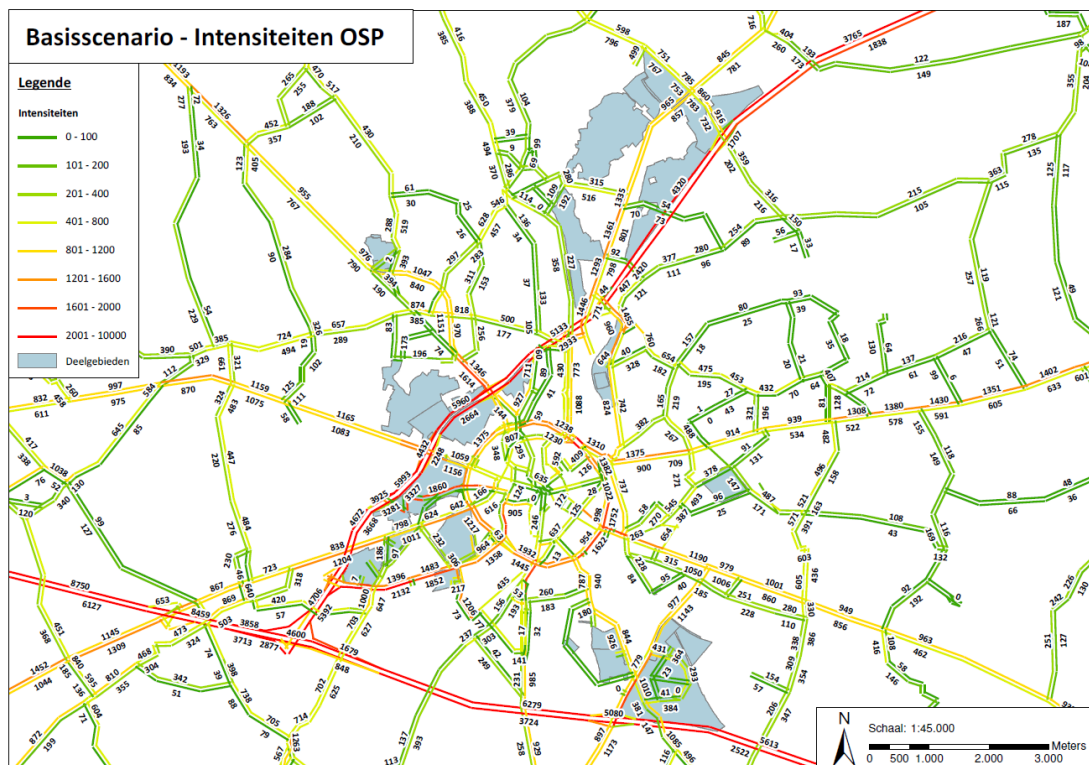
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het basisscenario wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

Zoals weergegeven in §6.5.5.1 zorgt de realisatie van het basisscenario voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 5.647 en 5.729 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.491, in de avondspits wordt een toename van 1.564 reizigers verwacht.

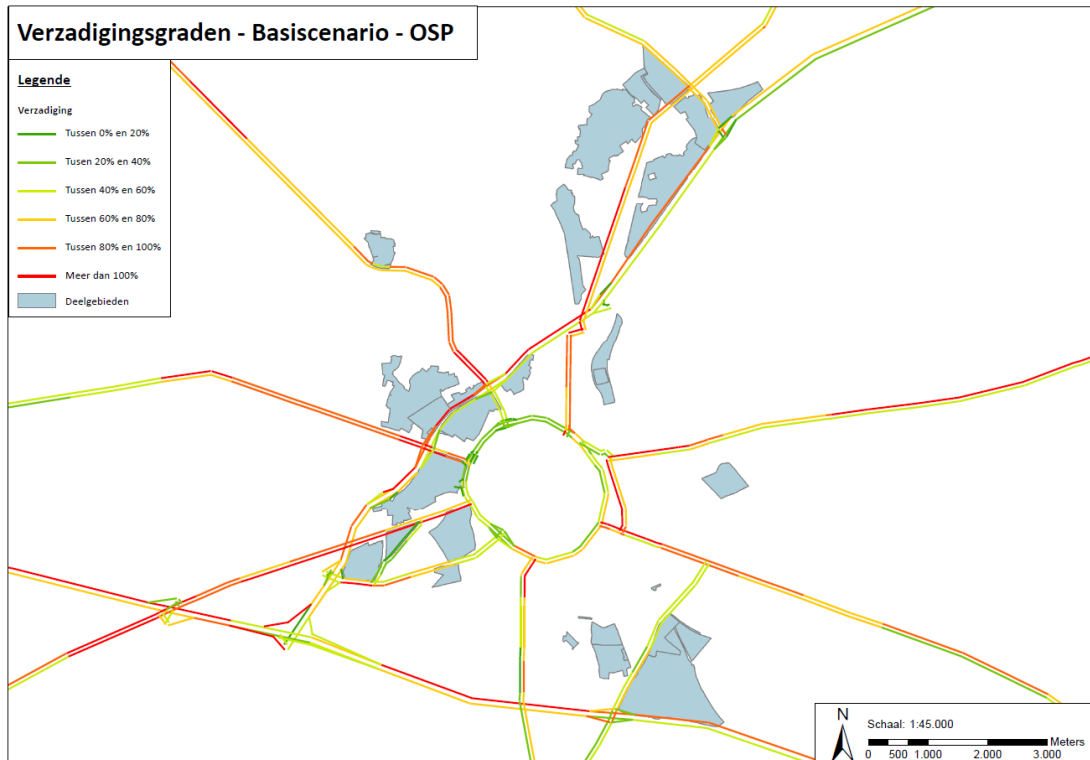
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het basisscenario gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

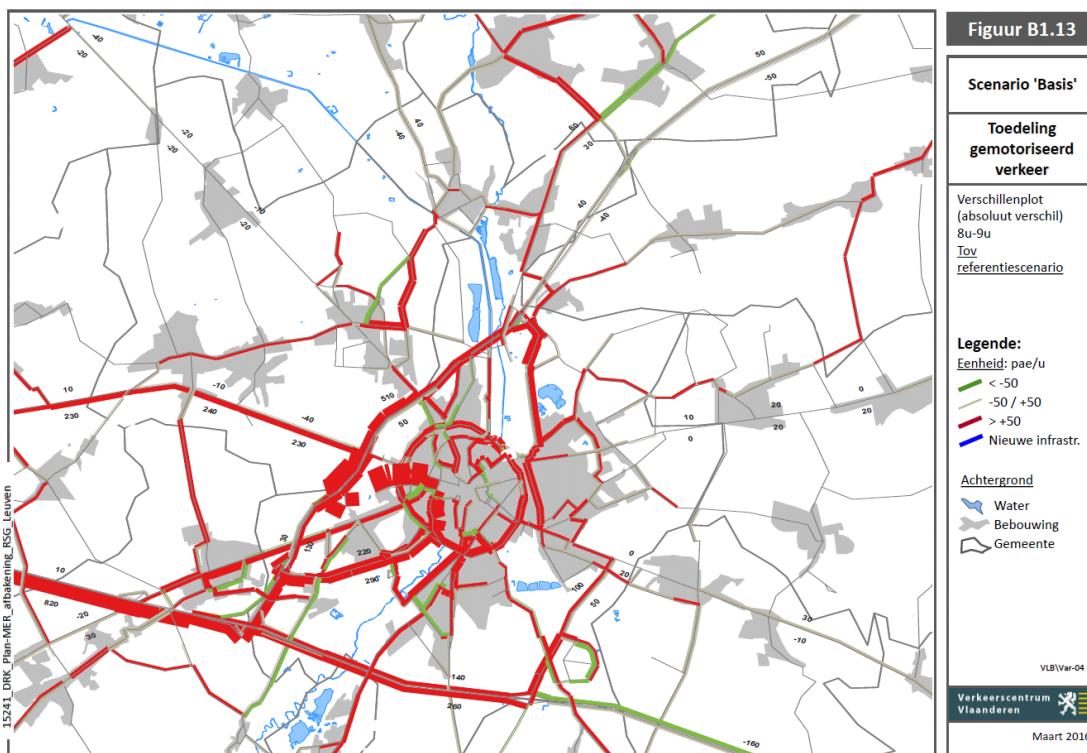
Gemotoriseerd verkeer



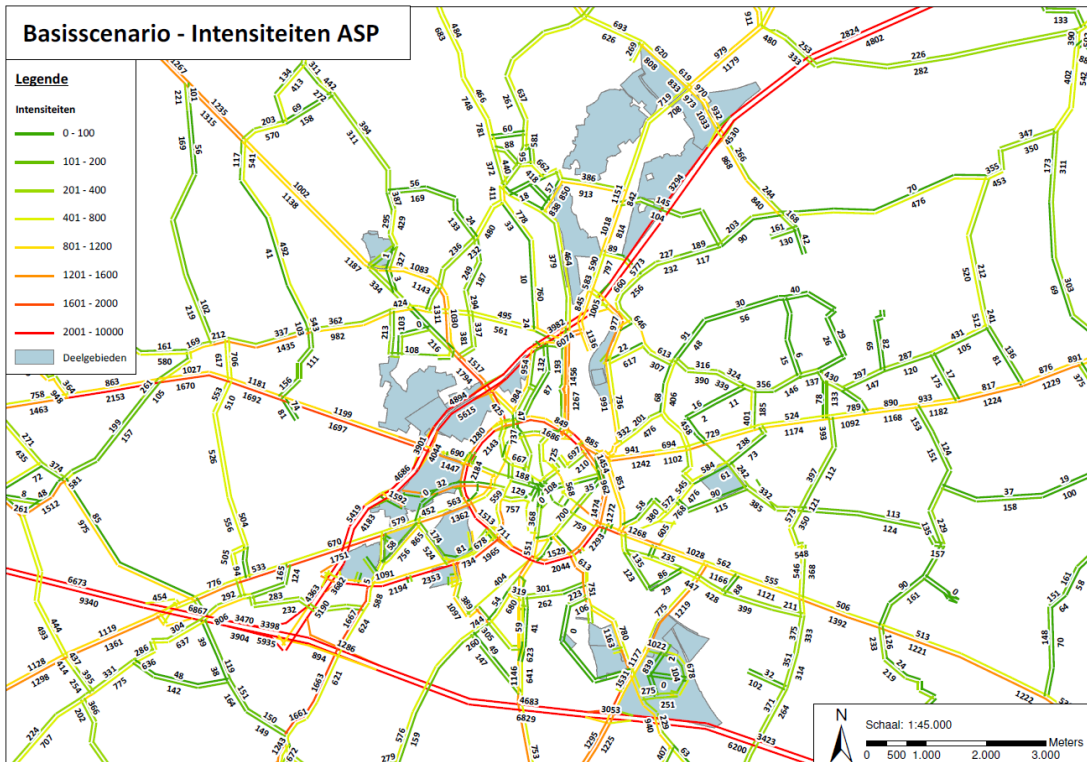
Figuur 6-100 Netwerkbelasting 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams Brabant v.3.6.1)



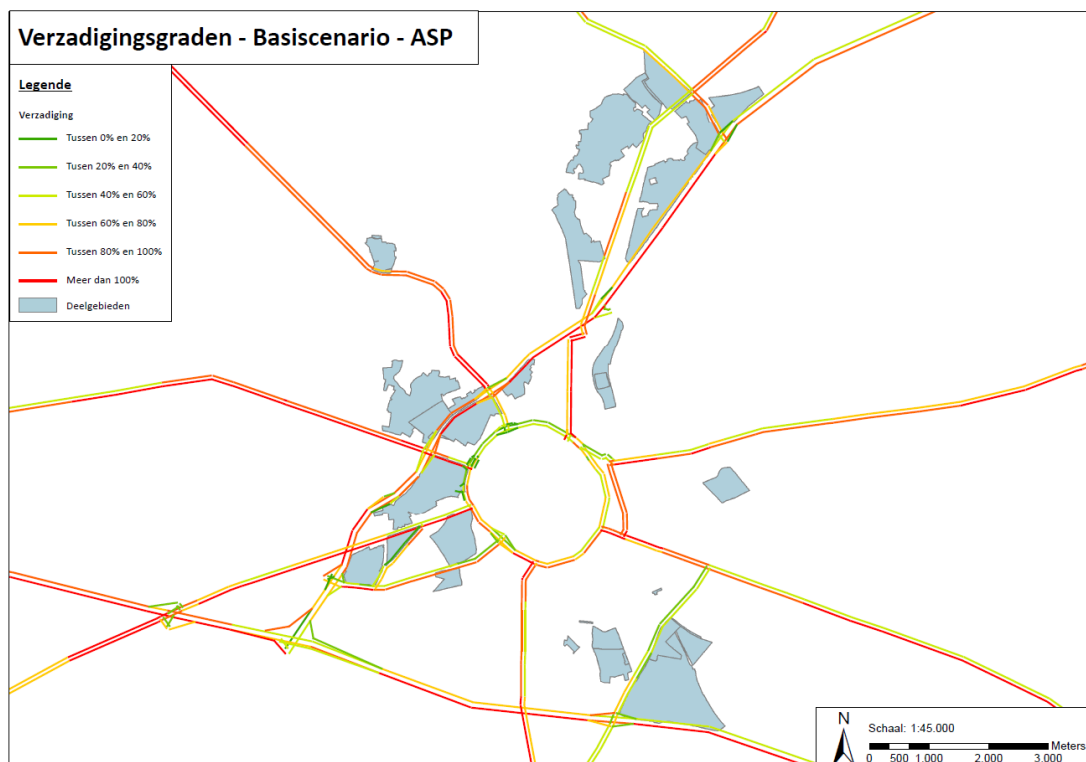
Figuur 6-101 Verzadiging netwerk 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



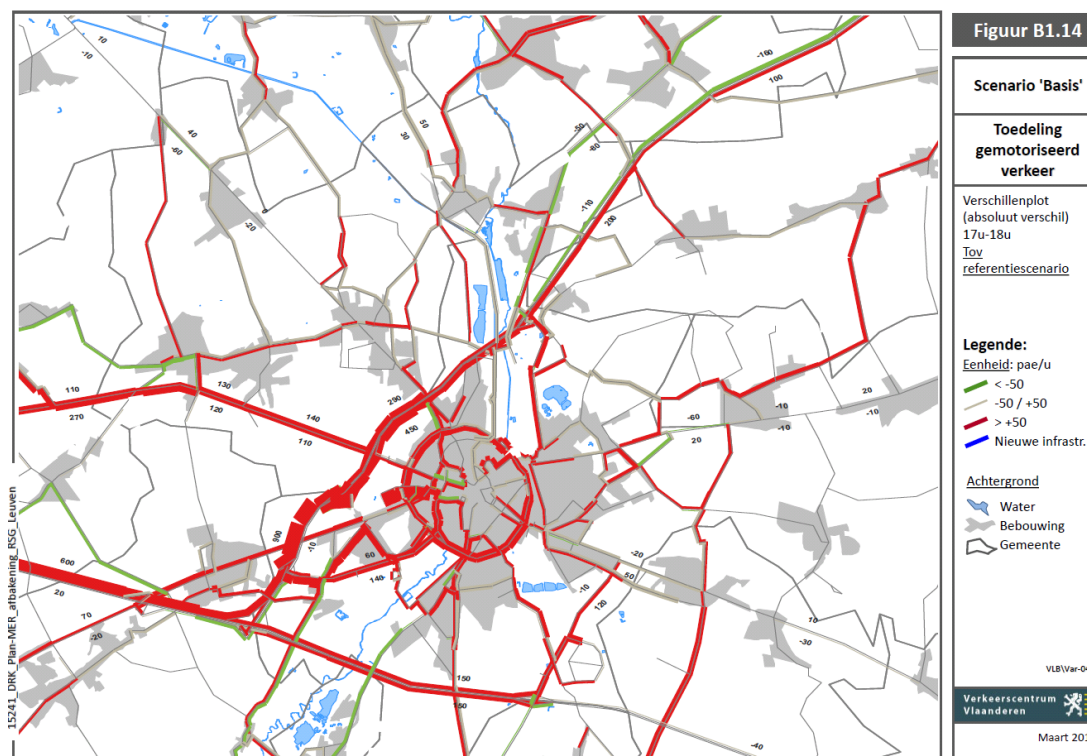
Figuur 6-102 Verschilplot intensiteiten 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-103 Netwerkbelasting 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-104 Verzadiging netwerk 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-105 Verschillenplot intensiteiten 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven hebben de ontwikkelingen van het basisscenario een grote impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Zo wordt er op bijna elk wegvak binnen het studiegebied een toename van de verkeersdrukte verwacht. Het zijn logischerwijs voornamelijk de wegen die instaan voor de ontsluiting van de projecten, die het meeste verkeer genereren (zie Tabel 6-4), waar de grootste toename verwacht wordt. Zo worden de grootste toenames verwacht op de autosnelwegen (E314 en E40) en de invalswegen N2 Brusselsesteenweg en N264 Koning Boudewijnlaan. Ook op de R23 – Ring rond Leuven worden er toenames in de verkeersbelasting verwacht. Met de grootste toenames ter hoogte van Gasthuisberg en Kapucijnenvoer.

Door de toename van verkeer en de bijhorende toename van de verzadigingsgraad op het hoofdwegenet worden er alternatieve (sluiproutes) gezocht. Zo wordt bijvoorbeeld de N2 richting Vilvoorde gebruikt als alternatieve route voor de E314/E40. Anderzijds worden er ook lokale wegen gebruikt als alternatief voor drukke N-wegen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor zowel de ochtend- als de avondspits. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-130: Afwikkeling wegvakken basisscenario

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	3.765	47	75%	1%	2.824	-160	56%	-3%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	1.838	-49	37%	-1%	4.802	101	96%	2%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsela en 21 Holsbeek	E40	4.320	35	86%	1%	3.294	-109	66%	-2%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	Limburg	2.420	-37	48%	-1%	5.773	202	115%	4%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	E40	5.133	156	103%	3%	3.982	54	80%	1%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	Limburg	2.933	153	59%	3%	6.074	274	121%	5%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	2.664	49	53%	1%	5.615	450	112%	9%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.960	512	119%	10%	4.894	287	98%	6%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	5.993	997	120%	20%	4.686	183	94%	4%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	3.327	297	67%	6%	4.986	489	100%	10%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.672	26	93%	1%	5.419	897	108%	18%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	3.668	130	73%	3%	4.183	-14	84%	0%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.392	521	77%	7%	5.190	-113	74%	-2%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.706	-153	67%	-2%	4.363	452	62%	6%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.750	13	109%	0%	6.673	596	83%	7%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	6.127	821	77%	10%	9.340	15	117%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	6.590	777	82%	10%	9.839	-53	123%	-1%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.459	-15	106%	0%	6.867	517	86%	6%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	3.724	256	62%	4%	6.829	149	114%	2%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.279	139	105%	2%	4.683	154	78%	3%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	5.613	-158	94%	-3%	3.423	-38	57%	-1%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	2.522	26	42%	0%	6.200	-21	103%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	1.238	147	34%	4%	849	46	24%	1%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.230	70	34%	2%	1.686	194	47%	5%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.382	120	58%	5%	1.454	101	61%	4%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.311	74	55%	3%	1.497	99	62%	4%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	998	135	42%	6%	1.474	136	61%	6%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.752	139	73%	6%	1.272	144	53%	6%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	1.622	63	68%	3%	2.293	227	96%	9%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	954	188	40%	8%	1.380	171	58%	7%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.365	422	57%	18%	1.529	218	64%	9%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.514	-19	63%	-1%	2.044	139	85%	6%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.932	373	81%	16%	1.717	194	72%	8%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1.445	-7	60%	0%	3.041	183	127%	8%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.217	-118	51%	-5%	2.034	73	85%	3%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.203	215	50%	9%	1.513	102	63%	4%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.146	90	48%	4%	1.330	74	55%	3%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberg hlaan	1.193	195	50%	8%	2.184	317	91%	13%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.193	195	33%	5%	2.184	317	61%	9%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberg hlaan	1.293	119	36%	3%	1.344	82	37%	2%
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.375	137	38%	4%	1.280	61	36%	2%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.190	95	33%	3%	2.143	275	60%	8%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.177	-143	49%	-6%	1.190	-130	50%	-5%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.189	46	50%	2%	1.690	115	70%	5%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.614	94	135%	8%	1.794	12	150%	1%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.346	8	112%	1%	1.517	103	126%	9%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	955	-8	80%	-1%	1.002	5	84%	0%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	767	-18	64%	-2%	1.138	-22	95%	-2%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.310	48	55%	2%	885	73	37%	3%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	765	-54	32%	-2%	1.372	42	57%	2%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	900	-1	75%	0%	1.242	53	104%	4%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.375	67	115%	6%	941	24	78%	2%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	914	19	76%	2%	667	127	56%	11%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	586	-39	49%	-3%	1.023	-4	85%	0%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	522	15	44%	1%	1.092	-21	91%	-2%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.308	21	109%	2%	789	-36	66%	-3%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.176	-1	98%	0%	1.041	31	87%	3%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.056	68	88%	6%	1.192	-22	99%	-2%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	1.001	11	83%	1%	555	-25	46%	-2%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	860	3	72%	0%	1.121	49	93%	4%
31	N251 tussen R23 en E40	E40	517	21	43%	2%	1.153	117	96%	10%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	787	90	66%	8%	494	44	41%	4%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	929	14	77%	1%	753	45	63%	4%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	258	30	22%	3%	1.207	107	101%	9%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	964	28	40%	1%	678	79	28%	3%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.358	371	57%	15%	1.965	110	82%	5%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	1.852	294	77%	12%	2.353	145	98%	6%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	1.483	215	62%	9%	991	64	41%	3%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	3.044	424	127%	18%	3.225	557	134%	23%
35	N264 tussen N253 en E314	E314	1.614	113	67%	5%	918	-32	38%	-1%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.231	150	123%	15%	1.363	24	136%	2%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	624	14	62%	1%	452	32	45%	3%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.011	177	101%	18%	1.124	25	112%	3%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	798	-33	80%	-3%	579	176	58%	18%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.060	390	106%	39%	1.656	1	166%	0%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	723	4	72%	0%	533	131	53%	13%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	1.059	3	88%	0%	690	-28	58%	-2%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.156	46	96%	4%	1.447	77	121%	6%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.165	-38	97%	-3%	1.199	142	100%	12%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.083	233	90%	19%	1.697	113	141%	9%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	845	-79	70%	-7%	979	-65	82%	-5%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	781	-100	65%	-8%	1.179	-46	98%	-4%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	767	88	64%	7%	808	72	67%	6%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	751	91	63%	8%	620	20	52%	2%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	916	38	76%	3%	932	42	78%	3%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	732	23	61%	2%	1.033	49	86%	4%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	857	27	71%	2%	708	-75	59%	-6%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	965	60	80%	5%	719	-47	60%	-4%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	798	0	67%	0%	797	55	66%	5%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.293	24	108%	2%	590	-74	49%	-6%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	1.446	53	121%	4%	845	31	70%	3%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	771	36	64%	3%	1.005	29	84%	2%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.017	16	85%	1%	1.340	7	112%	1%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	975	44	81%	4%	866	44	72%	4%
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.022	85	102%	9%	962	54	96%	5%
48	N292 Martelarenlaan	N2	737	161	74%	16%	851	5	85%	1%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.143	47	48%	2%	1.219	119	51%	5%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	977	97	41%	4%	775	-6	32%	0%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	1.904	116	79%	5%	965	112	40%	5%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.092	268	46%	11%	1.667	70	69%	3%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	897	16	37%	1%	1.295	-71	54%	-3%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.173	-68	49%	-3%	1.225	-8	51%	0%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	128	57	13%	6%	58	-35	6%	-4%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	306	-96	31%	-10%	756	416	76%	42%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	702	-46	70%	-5%	1.663	61	166%	6%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	625	-95	63%	-10%	621	-84	62%	-8%

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de cumulatieve effecten op de afwikkeling van de verschillende wegvakken binnen het studiegebied:

Tabel 6-131: Beoordeling afwikkeling wegvakken basisscenario

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	0	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	E40	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	Limburg	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	E40	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	-3	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	-3	0
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	0	-1
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	0	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	0	-1
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	-1	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	0	-1
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	0	-1
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	0	-1
17	R23 tussen N251 en N264	N264	-1	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	0	-2
18	R23 tussen N264 en N3	N264	0	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	0	-2
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1	1
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	0	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	-2	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	-2
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	0	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	-2	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	N25	-1	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	0	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	0	-1
31	N251 tussen R23 en E40	R23	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	0	-2
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	0	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	0	-1
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	0	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	-3	-3
35	N264 tussen N253 en E314	E314	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	-3	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	-3	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	0	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	-3	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	0	-2
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	0	-2
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	-2	-2
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1	1
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	0	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	0	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	0	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	0	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	0	1
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	-1	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	0	1
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	0	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	0	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	-2	-1
48	N292 Martelarenlaan	N2	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	1	-1
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	0	-2
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	1	1

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte cumulatieve effecten bij de realisatie van alle deelgebieden, die werden opgenomen in het 'basisscenario' (zie §6.5.5.1). Wat hierbij opvalt is dat bij de verschillende wegvakken, waarop er bij de individuele deelgebieden een aanzienlijk negatief effect verwacht wordt door de realisatie ervan, er na de cumulatieve doorrekening niet noodzakelijk aanzienlijke effecten meer te verwachten zijn. De reden hiervoor is dat het netwerk binnen het studiegebied in de referentiesituatie reeds op verschillende plaatsen verzadigd is. Een toename van verkeer door de realisatie van de verschillende deelgebieden zorgt uiteraard voor extra verkeer naar deze deelgebieden, maar zal er door de verzadigde wegen ook voor zorgen dat het bestaande verkeer dat reeds op het wegennet zit zal zoeken naar alternatieve routes om hun bestemming te bereiken. De realisatie van de verschillende deelgebieden zorgt dus niet enkel voor een bijkomende verkeersaanreuk naar de verschillende deelgebieden, maar zorgt er ook voor dat het bestaande verkeer op de verschillende wegen binnen het studiegebied zal rerouten naar alternatieve routes (sluiproutes). Deze alternatieve routes zijn zowel lokale wegen binnen het studiegebied, als hoofdwegen buiten het studiegebied. Deze rerouting zorgt er op sommige wegen zelfs voor een daling van de belasting.

Het fenomeen van het 'wegduwen' van het bestaande verkeer kan tevens afgeleid worden uit onderstaande tabel. In deze tabel worden de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het basisscenario vergeleken met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal. Zo blijkt dat binnen het studiegebied (zone 1 en 2) er voornamelijk een toename verwacht wordt op de lokale wegen. Daarnaast wordt in de buurgemeente voornamelijk een toename verwacht op het hoofdwegennet en de N-wegen.

Tabel 6-132: Netwerkperformantie basisscenario (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	252.000	5%	463.000	13%	-	-	6.000	7%	16.000	14%
2	1.849.000	3%	657.000	4%	564.000	9%	20.000	11%	13.000	8%	15.000	7%
3	3.477.000	1%	1.818.000	1%	982.000	-0,4%	38.000	6%	30.000	0%	11.000	-8%
Auto/etm												
1	-	-	208.000	6%	443.000	14%	-	-	5.000	9%	16.000	14%
2	1.266.000	3%	557.000	4%	506.000	9%	14.000	8%	11.000	10%	14.000	17%
3	2.353.000	1%	1.531.000	1%	872.000	-1%	26.000	4%	25.000	0%	9.100	-9%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	15.000	0%	5.600	4%	-	-	400	0%	200	0%
2	173.000	5%	26.000	8%	17.000	13%	1.800	6%	500	25%	500	25%
3	344.000	3%	87.000	4%	30.000	7%	3.800	9%	1.500	7%	500	25%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.800	1%	6.100	9%	-	-	200	0%	200	0%
2	158.000	4%	32.000	3%	17.000	13%	1.600	7%	600	0%	400	0%
3	291.000	2%	75.000	3%	34.000	3%	3.200	7%	1.200	0%	500	0%

Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020					Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020				
Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal	Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	-	12.000	54.000	66.000	1	-	400	2.000	2.400
2	48.000	25.000	45.000	118.000	2	2.000	1.000	1.000	4.000
3	49.000	21.000	-4.000	66.000	3	2.000	0	-1.000	1.000
Totaal	97.000	58.000	95.000		Totaal	4.000	1.400	2.000	

Dit maakt het voor dit scenario onhaalbaar om op cumulatief niveau milderende maatregelen voor te stellen voor de verschillende deelgebieden. Er wordt dan ook verwezen naar de milderende maatregelen die per deelgebied worden voorgesteld om er voor te zorgen dat er op vlak van mobiliteit geen aanzienlijke effecten zullen optreden bij de realisatie van de deelgebieden.

Om toch een beeld te vormen van de bijdrage van elk deelgebied aan de wegen waarop een aanzienlijk negatief effect verwacht wordt, zijn onderstaande tabellen opgemaakt. Er kan aangenomen worden dat het overige bijkomende verkeer afkomstig is van rerouting.

Tabel 6-133: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling ‘Basisscenario’ ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)³⁸

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)										
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4	SLA 5	SLA 6	SLA 7	SLA 8	SLA 9	SLA 10	SLA 11
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	1475	8%	0%	3%	1%	3%	13%	3%	5%	7%	3%	53%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	2125	4%	0%	2%	2%	2%	10%	2%	5%	4%	1%	68%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	490	1%	0%	47%	12%	5%	2%	3%	20%	1%	0%	8%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	135	4%	8%	1%	23%	13%	1%	2%	36%	0%	0%	12%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	169	3%	5%	56%	18%	11%	1%	1%	1%	0%	0%	4%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	139	1%	6%	58%	22%	9%	1%	1%	1%	0%	0%	1%

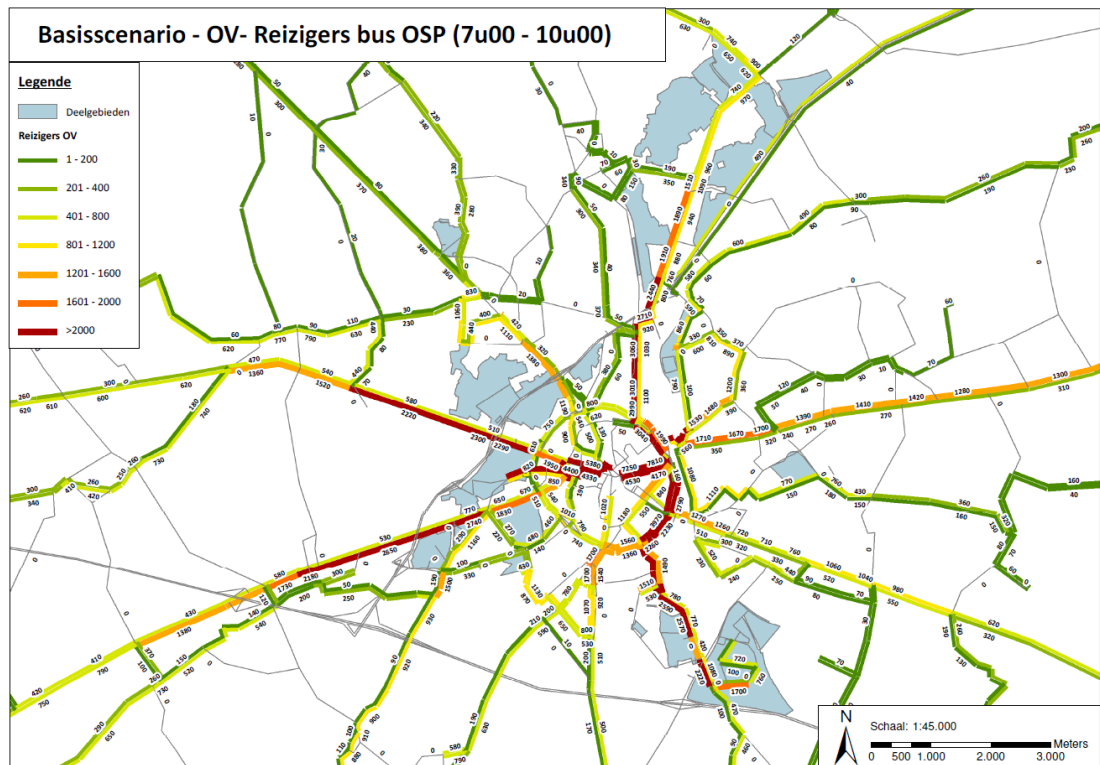
Tabel 6-134: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling ‘Basisscenario’ avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)										
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4	SLA 5	SLA 6	SLA 7	SLA 8	SLA 9	SLA 10	SLA 11
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	1532	1%	0%	10%	3%	2%	3%	5%	8%	10%	3%	55%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	225	2%	0%	24%	0%	0%	0%	2%	50%	4%	0%	17%

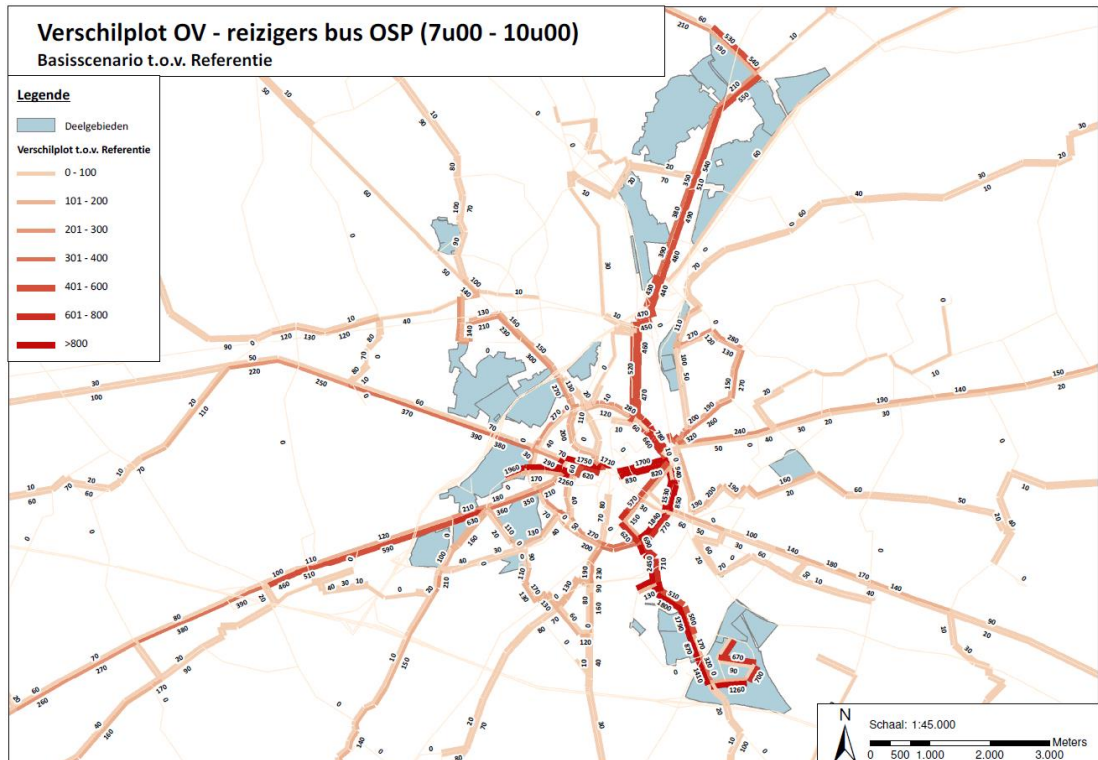
Uit bovenstaande tabellen kan afgeleid worden dat het voornamelijk de deelgebieden ‘Gasthuisberg en Vogelzang’ (SLA11), ‘Termunckveld’ (SLA 8) en ‘Groenveld’ (SLA 3) die zorgen voor het grootste aandeel van de verkeerstoeiname op de wegen waar er binnen het basisscenario aanzienlijk negatieve effecten worden verwacht.

³⁸³⁸ De nummering van de SLA komt overeen met de volgorde van de projecten zoals opgenomen in Tabel 6-3

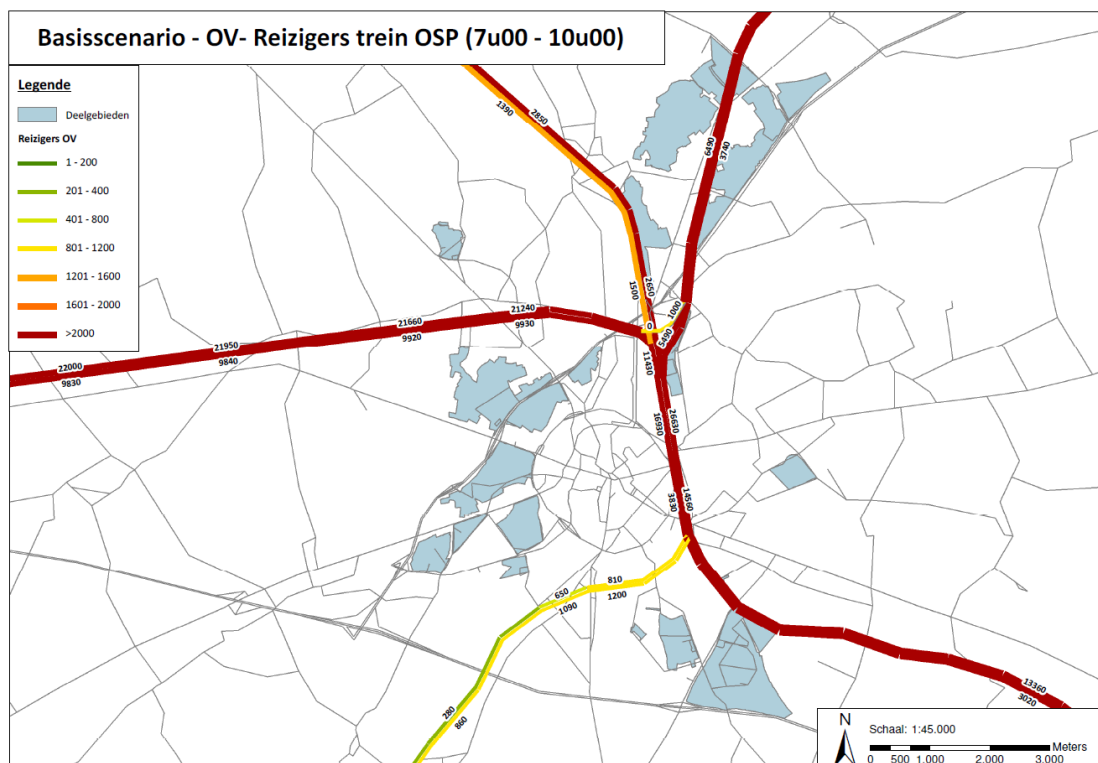
Openbaar vervoer



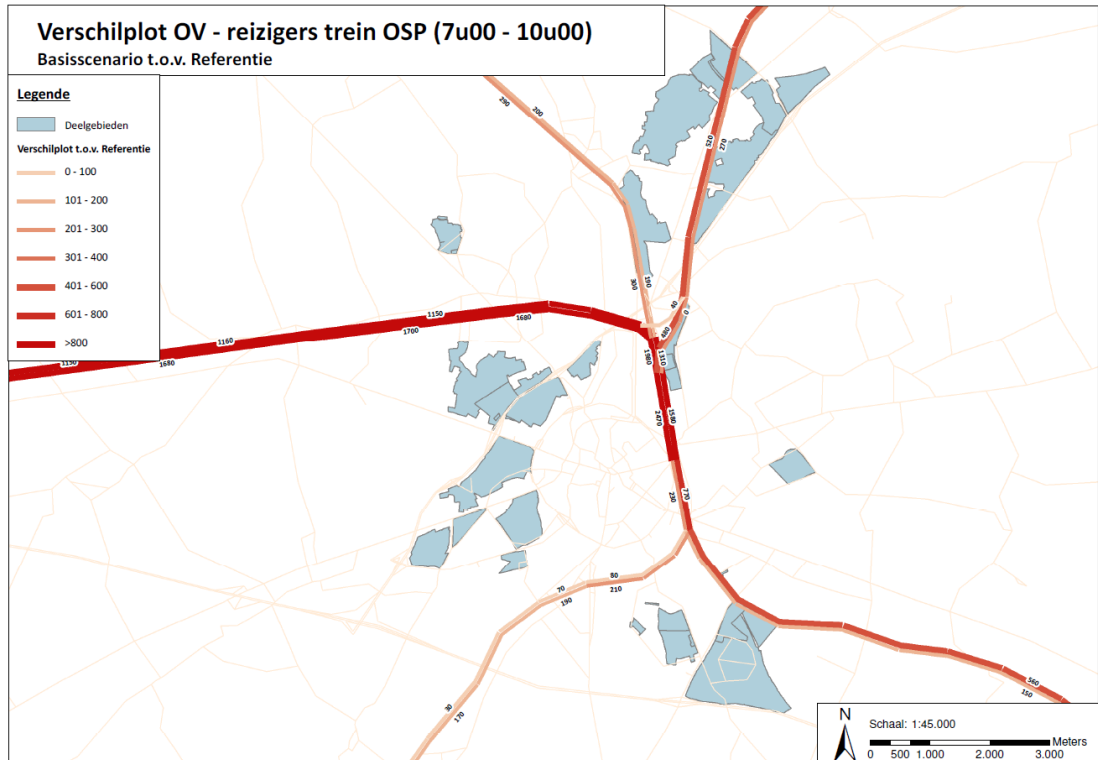
Figuur 6-106 Busreizigers 'Basisscenario' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



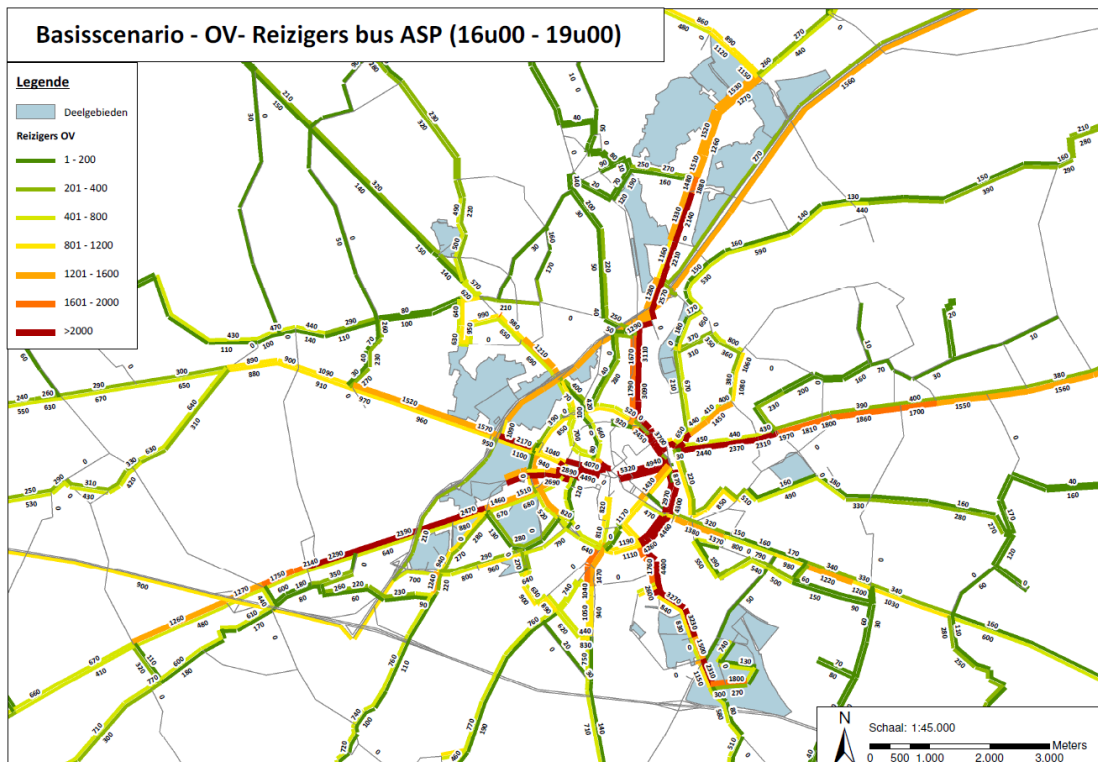
Figuur 6-107 Verschilplot busreizigers 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



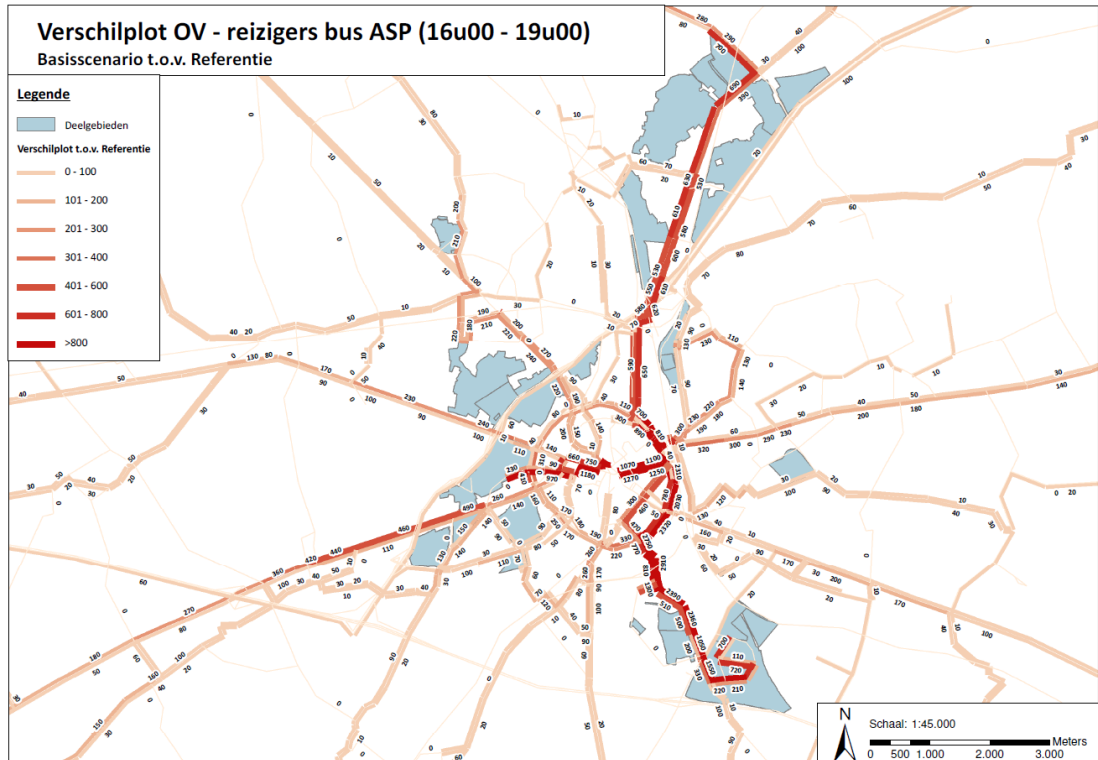
Figuur 6-108 Treinreizigers 'Basisscenario' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



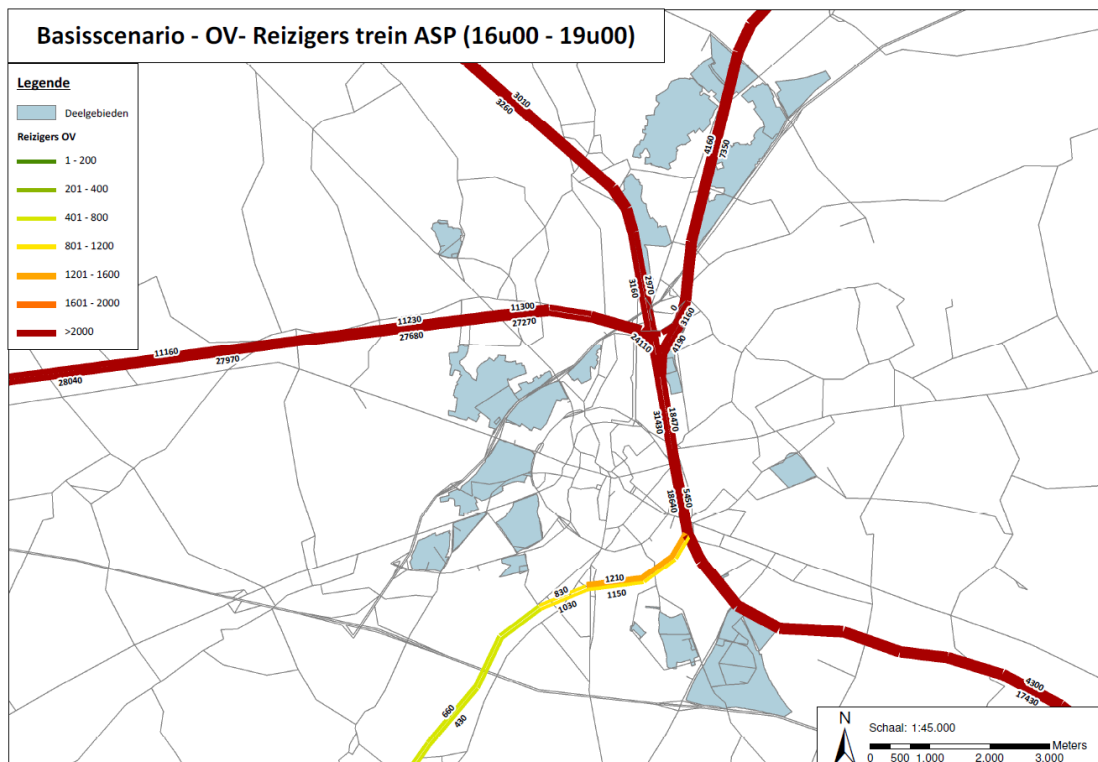
Figuur 6-109 Verschilplot treinreizigers 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



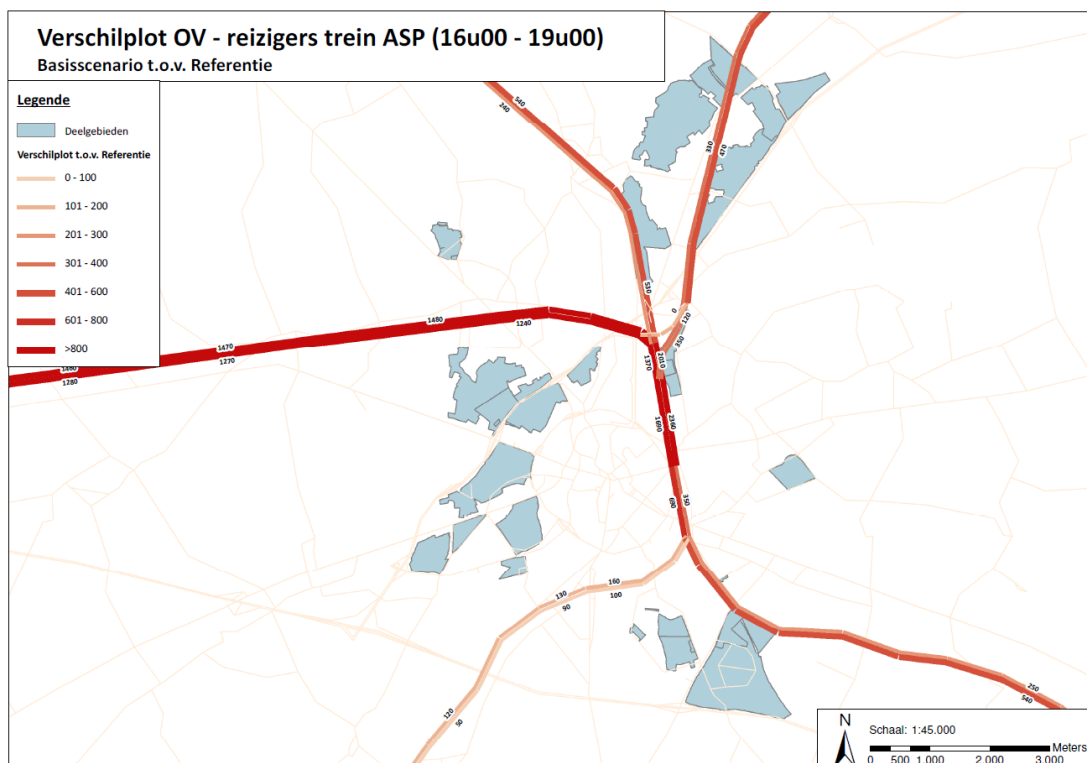
Figuur 6-110 Reizigers bus 'Basisscenario' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-111 Verschilplot busreizigers 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-112 Reizigers trein 'Basisscenario' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-113 Verschilplot treinreizigers 'Basisscenario' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals blijkt uit bovenstaande figuren is er duidelijk een toename van het aantal OV-reizigers te verwachten bij de realisatie van het basisscenario. Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillen personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Gasthuisberg, Haasrode, Parkveld, Danone...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de forse toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.5.5.2 Scenario 'Fictief 1'

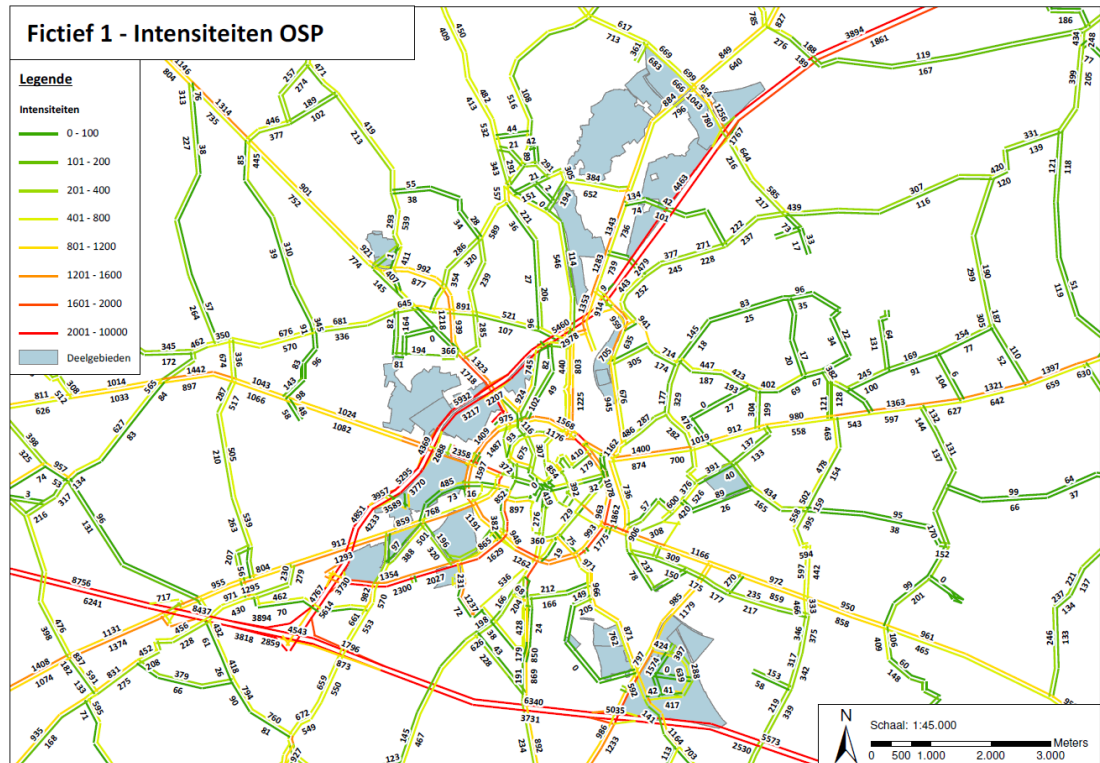
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Fictief 1' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

De realisatie van het scenario 'Fictief 1' zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 6.621 en 6.304 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.510, in de avondspits wordt een toename van 1.571 reizigers verwacht.

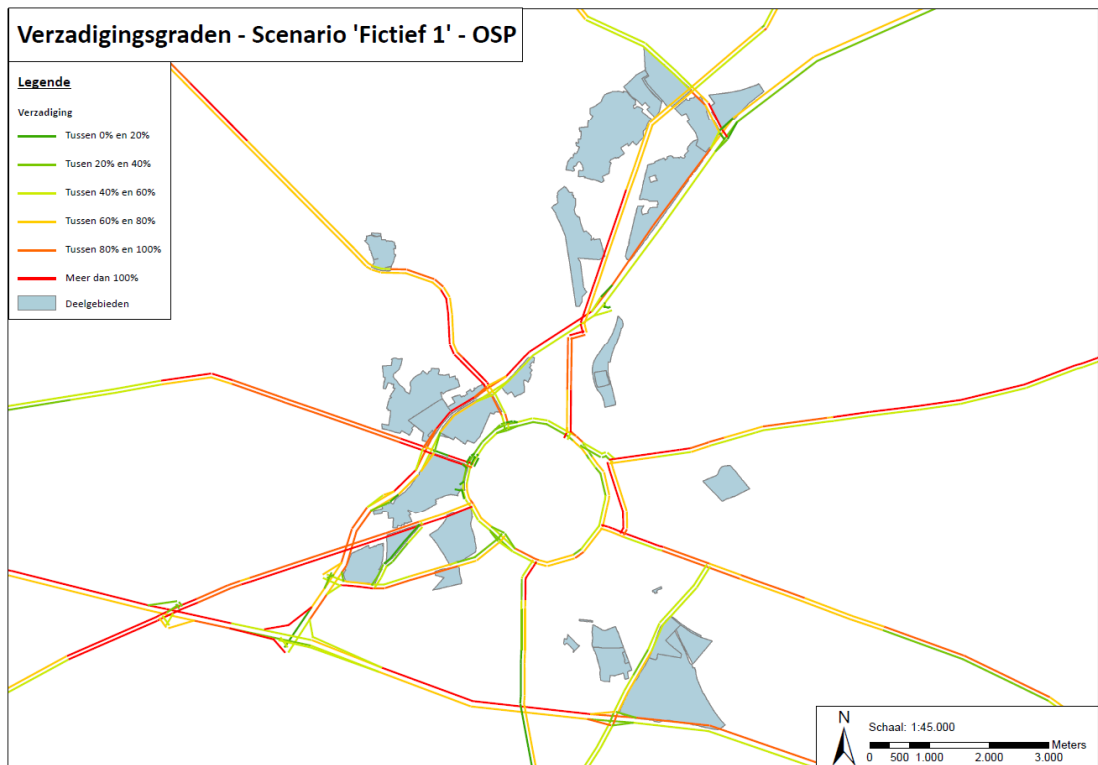
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Fictief 1' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

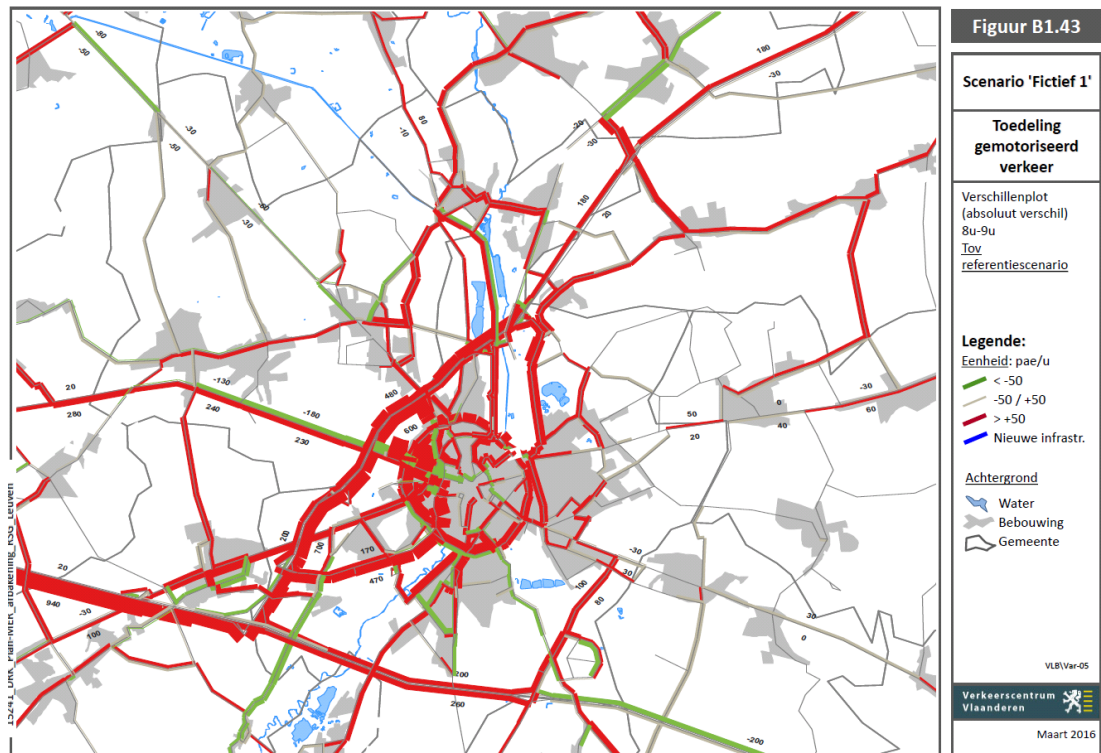
Gemotoriseerd verkeer



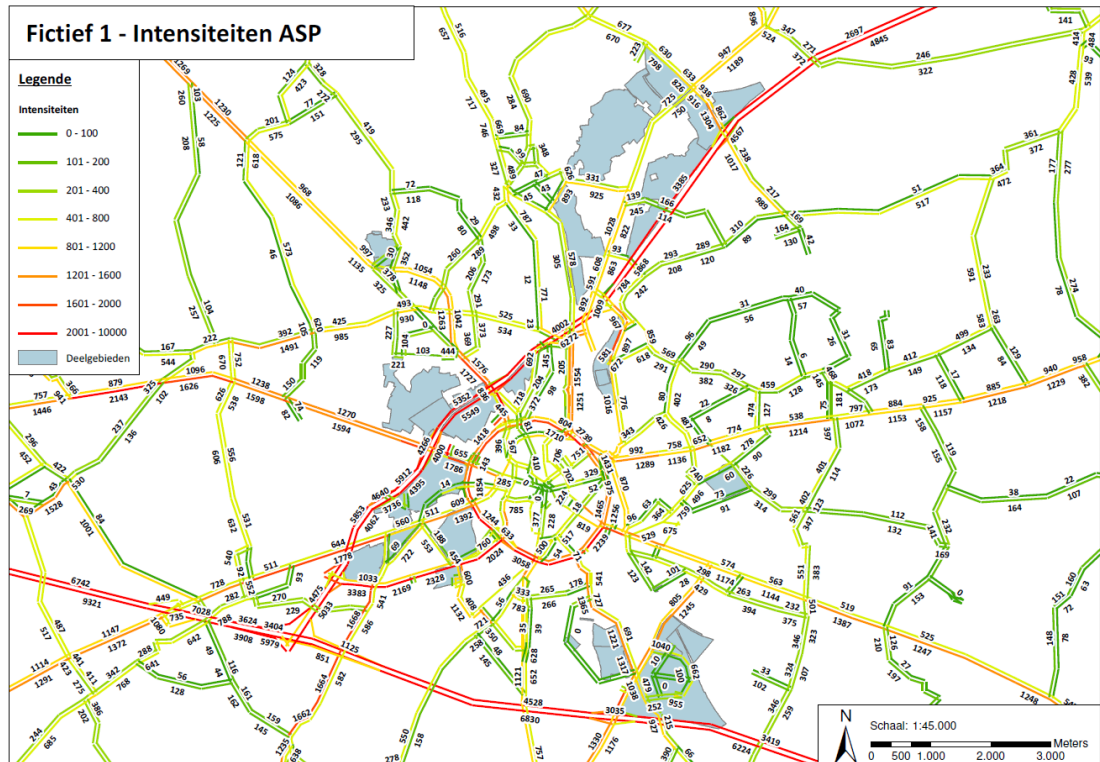
Figuur 6-114 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 1' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



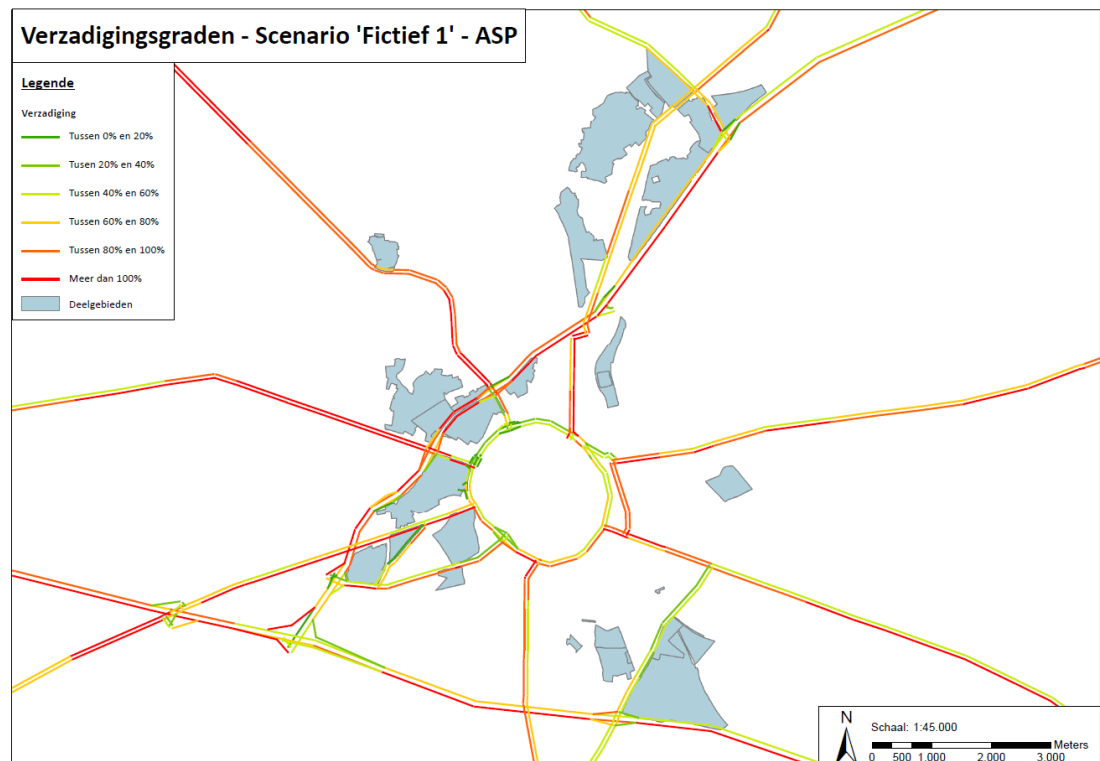
Figuur 6-115 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 1' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



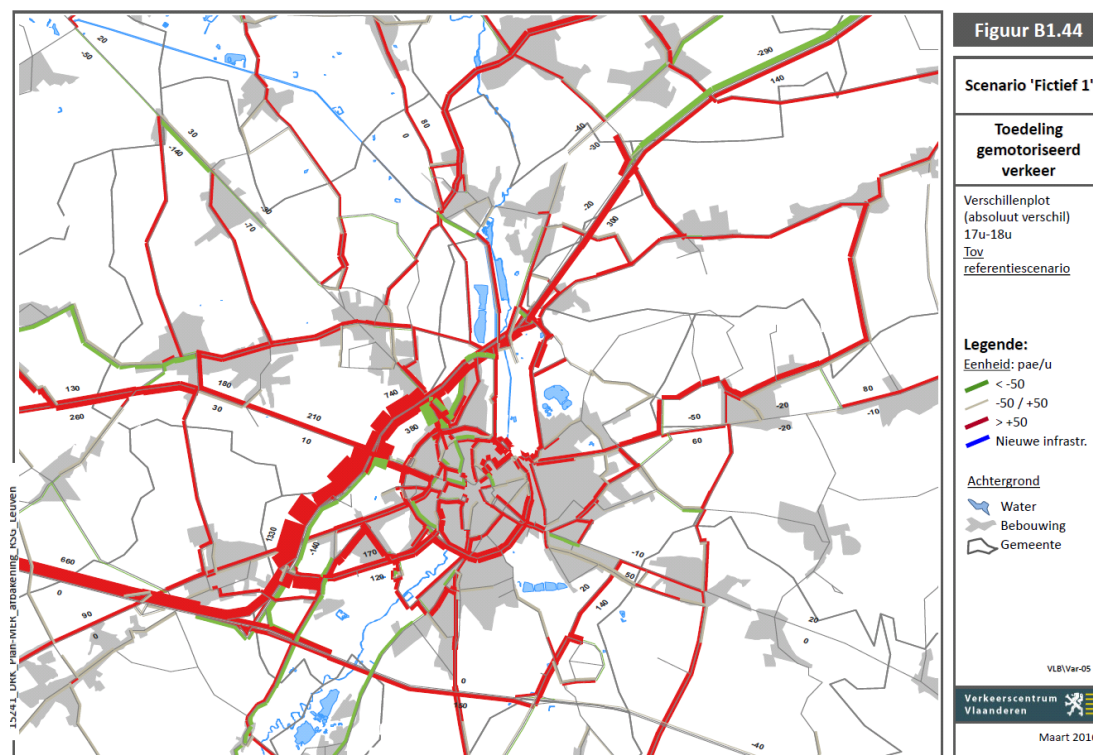
Figuur 6-116 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-117 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 1' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-118 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 1' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-119 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven hebben de ontwikkelingen van het scenario 'Fictief 1' een grote impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Net zoals in het basisscenario wordt er op bijna elk wegvak binnen het studiegebied een toename van de verkeersdrukte verwacht. Het zijn logischerwijs voornamelijk de wegen die instaan voor de ontsluiting van de projecten, die het meeste verkeer genereren (zie **Tabel 6-132**), waar de grootste toename verwacht wordt. Zo worden de grootste toenames verwacht op de autosnelwegen (E314 en E40). Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Kareelveld de grootste verkeersaantrekker is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreeks ontsluitende wegen van het deelgebied. Tevens wordt op bepaalde wegvakken een afname van de verkeersdrukte verwacht. Hiervan wordt aangenomen dat de toename van het verkeer op bijvoorbeeld de E314 er voor zal zorgen dat personen een alternatieve route gaan zoeken om op hun bestemming te komen.

Door de toename van verkeer en de bijhorende toename van de verzadigingsgraad op het hoofdwegenet worden er alternatieve (sluiproutes) gezocht. Zo wordt bijvoorbeeld de N2 richting Vilvoorde gebruikt als alternatieve route voor de E314/E40. Anderzijds worden er ook lokale wegen gebruikt als alternatief voor drukke N-wegen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor zowel de ochtend- als de avondspits. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-135: Afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 1'

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	3.894	176	78%	4%	2.697	-287	54%	-6%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	1.861	-26	37%	-1%	4.845	144	97%	3%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsese en 21 Holsbeek	E40	4.463	178	89%	4%	3.385	-18	68%	0%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsese en 21 Holsbeek	Limburg	2.479	22	50%	0%	5.868	297	117%	6%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsese	E40	5.460	483	109%	10%	4.002	74	80%	1%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsese	Limburg	2.978	198	60%	4%	6.272	472	125%	9%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	3.217	602	64%	12%	5.549	384	111%	8%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.932	484	119%	10%	5.352	745	107%	15%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	5.295	299	106%	6%	5.912	1.409	118%	28%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	3.770	740	75%	15%	4.395	-102	88%	-2%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.851	205	97%	4%	5.853	1.331	117%	27%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	4.233	695	85%	14%	4.062	-135	81%	-3%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.614	743	80%	11%	5.033	-270	72%	-4%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.767	-92	68%	-1%	4.475	564	64%	8%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.756	19	109%	0%	6.742	665	84%	8%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	6.241	935	78%	12%	9.321	-4	117%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	6.676	863	83%	11%	9.888	-4	124%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.437	-37	105%	0%	7.028	678	88%	8%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	3.731	263	62%	4%	6.830	150	114%	3%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.340	200	106%	3%	4.528	-1	75%	0%
11	E40 tussen afrit 23 Haasrode-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	5.573	-198	93%	-3%	3.419	-42	57%	-1%
11	E40 tussen afrit 23 Haasrode-Blanden en 24 Boutersem	Luik	2.530	34	42%	1%	6.224	3	104%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	1.568	477	44%	13%	804	1	22%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.176	16	33%	0%	1.710	218	48%	6%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.517	255	63%	11%	1.431	78	60%	3%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.248	11	52%	0%	1.476	78	62%	3%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	963	100	40%	4%	1.465	127	61%	5%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.862	249	78%	10%	1.256	128	52%	5%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	1.775	216	74%	9%	2.239	173	93%	7%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	993	227	41%	9%	1.404	195	59%	8%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.477	534	62%	22%	1.521	210	63%	9%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.447	-86	60%	-4%	2.093	188	87%	8%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.950	391	81%	16%	1.659	136	69%	6%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1.262	-190	53%	-8%	3.058	200	127%	8%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.191	-144	50%	-6%	2.064	103	86%	4%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.598	610	67%	25%	1.244	-167	52%	-7%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.244	188	52%	8%	1.481	225	62%	9%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.597	599	67%	25%	1.854	-13	77%	-1%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.597	599	44%	17%	1.854	-13	52%	0%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.392	218	39%	6%	1.488	226	41%	6%
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.409	171	39%	5%	1.418	199	39%	6%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.487	392	41%	11%	1.893	25	53%	1%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	2.229	909	93%	38%	646	-674	27%	-28%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.170	27	49%	1%	2.277	702	95%	29%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.718	198	143%	17%	1.727	-55	144%	-5%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.323	-15	110%	-1%	1.576	162	131%	14%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	901	-62	75%	-5%	968	-29	81%	-2%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	752	-33	63%	-3%	1.086	-74	91%	-6%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.361	99	57%	4%	940	128	39%	5%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	717	-102	30%	-4%	1.425	95	59%	4%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	874	-27	73%	-2%	1.289	100	107%	8%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.400	92	117%	8%	992	75	83%	6%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	912	17	76%	1%	774	234	65%	20%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	626	1	52%	0%	1.052	25	88%	2%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	543	36	45%	3%	1.072	-41	89%	-3%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.292	5	108%	0%	797	-28	66%	-2%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.149	-28	96%	-2%	1.031	21	86%	2%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.040	52	87%	4%	1.183	-31	99%	-3%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	972	-18	81%	-1%	563	-17	47%	-1%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	859	2	72%	0%	1.144	72	95%	6%
31	N251 tussen R23 en E40	E40	428	-68	36%	-6%	1.114	78	93%	7%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	842	145	70%	12%	508	58	42%	5%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	892	-23	74%	-2%	757	49	63%	4%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	234	6	20%	1%	1.184	84	99%	7%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	865	-71	36%	-3%	760	161	32%	7%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.629	642	68%	27%	2.024	169	84%	7%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	2.027	469	84%	20%	2.328	120	97%	5%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	1.442	174	60%	7%	1.094	167	46%	7%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	3.135	515	131%	21%	3.383	715	141%	30%
35	N264 tussen N253 en E314	E314	1.669	168	70%	7%	1.033	83	43%	3%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.209	128	121%	13%	1.411	72	141%	7%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	768	158	77%	16%	511	91	51%	9%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.040	206	104%	21%	1.160	61	116%	6%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	859	28	86%	3%	560	157	56%	16%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.135	465	114%	47%	1.695	40	170%	4%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	804	85	80%	9%	511	109	51%	11%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	2.358	1.302	197%	109%	655	-63	55%	-5%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.248	138	104%	12%	1.786	416	149%	35%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.024	-179	85%	-15%	1.270	213	106%	18%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.082	232	90%	19%	1.594	10	133%	1%
41	N19 Aarschotssesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	849	-75	71%	-6%	947	-97	79%	-8%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	640	-241	53%	-20%	1.189	-36	99%	-3%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	683	4	57%	0%	798	62	67%	5%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	669	9	56%	1%	630	30	53%	3%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	1.256	378	105%	32%	862	-28	72%	-2%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	780	71	65%	6%	1.304	320	109%	27%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	796	-34	66%	-3%	750	-33	63%	-3%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	884	-21	74%	-2%	725	-41	60%	-3%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	739	-59	62%	-5%	863	121	72%	10%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.283	14	107%	1%	608	-56	51%	-5%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	1.353	-40	113%	-3%	892	78	74%	6%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	914	179	76%	15%	1.009	33	84%	3%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.162	161	97%	13%	1.327	-6	111%	-1%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	992	61	83%	5%	923	101	77%	8%
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.078	141	108%	14%	975	67	98%	7%
48	N292 Martelarenlaan	N2	736	160	74%	16%	870	24	87%	2%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.179	83	49%	3%	1.245	145	52%	6%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	985	105	41%	4%	805	24	34%	1%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	1.815	27	76%	1%	1.033	180	43%	8%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.133	309	47%	13%	1.690	93	70%	4%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	986	105	41%	4%	1.330	-36	55%	-2%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.233	-8	51%	0%	1.176	-57	49%	-2%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	97	26	10%	3%	69	-24	7%	-2%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	388	-14	39%	-1%	722	382	72%	38%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	659	-89	66%	-9%	1.664	62	166%	6%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	550	-170	55%	-17%	582	-123	58%	-12%

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de cumulatieve effecten op de afwikkeling van de verschillende wegvakken binnen het studiegebied:

Tabel 6-136: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 1'

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	0	1
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	E40	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	Limburg	0	-2
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	E40	-2	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	-2	-3
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	-2	-3
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	0	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	0	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	-1	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	-1	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	0	-1
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	-1	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	0	-1
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	0	-1
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	-1	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	0	-1
17	R23 tussen N251 en N264	N264	-1	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1	-2
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	-1	1
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergghlaan	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergghlaan	Mgr. Van Waeyenbergghlaan	-1	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergghlaan en N2	N2	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenbergghlaan	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	-3	3
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	0	-3
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	-3	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	-3
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	1	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	0	-2
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	-2	-1
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	N25	0	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	0	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	0	-1
31	N251 tussen R23 en E40	E40	1	-1
31	N251 tussen R23 en E40	R23	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	0	-1
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	-1	-1
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	-1	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	0	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	-3	-3
35	N264 tussen N253 en E314	E314	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	-3	-2
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	-3	-2
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	0	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	-3	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	-1	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	-3	1
39	N2 tussen R23 en E314	R23	-3	-3
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	2	-3
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	-2	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1	1
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	3	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	0	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	-3	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	0	-3
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	0	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	0	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	0	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	-2	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	-1	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	-3	-1
48	N292 Martelarenlaan	N2	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	0	-1
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1	-2
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	3	3

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte cumulatieve effecten bij de realisatie van alle deelgebieden die werden opgenomen in het 'Fictief 1'. Hieruit blijkt dat de effecten op de afwikkeling van de verschillende wegen binnen het studiegebied groter zijn als in het basisscenario. Dit is logisch aangezien er bij de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden binnen dit scenario meer verkeer wordt gegenereerd als in het 'basisscenario'. Ook hier valt op dat bij de verschillende wegvakken wegen waarop er bij de individuele deelgebieden een aanzienlijk negatief effect verwacht werd door de realisatie ervan, er na de cumulatieve doorrekening niet noodzakelijk aanzienlijke effecten meer te verwachten zijn. De reden hiervoor dient opnieuw gezocht te worden bij het feit dat het bijkomend verkeer het bestaande verkeer 'wegduwt' naar alternatieve routes. Ook in dit scenario zijn deze alternatieve routes zowel lokale wegen binnen het studiegebied als hoofdwegen buiten het studiegebied.

In tegenstelling tot het basisscenario zorgt het bijkomend verkeer in het scenario 'Fictief 1' ook voor een verschuiving van verkeer naar lokale wegen buiten het studiegebied. Dit heeft zowel te maken met de zeer grote verkeerstoename als met het feit dat verschillende deelgebieden op de grens van het studiegebied gelegen zijn. Dit kan opnieuw afgeleid worden uit onderstaande tabel, waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Fictief 1' vergeleken worden met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal.

Tabel 6-137: Netwerkperformantie scenario 'Fictief 1' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	252.000	5%	454.000	11%	-	-	6.000	8%	15.700	12%
2	1.873.000	4%	663.600	5%	555.300	7%	20.000	11%	12.600	5%	15.500	11%
3	3.496.600	2%	1.815.000	1%	1.005.700	2%	38.200	6%	30.300	1%	11.600	-3%
Auto/etm												
1	-	-	209.700	7%	432.900	11%	-	-	5.100	10%	15.700	12%
2	1.266.900	3%	558.500	4%	492.900	6%	13.700	5%	11.100	11%	13.200	10%
3	2.353.300	1%	1.520.000	0%	897.600	2%	25.500	2%	25.800	3%	9.500	-5%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	14.400	-4%	5.800	8%	-	-	400	-1%	200	9%
2	178.800	9%	25.700	7%	17.100	14%	1.900	14%	400	8%	500	22%
3	348.400	4%	89.900	7%	29.400	5%	3.800	8%	1.500	8%	400	4%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.800	1%	6.400	14%	-	-	200	4%	200	15%
2	161.100	6%	32.900	6%	17.100	14%	1.700	10%	600	8%	500	18%
3	291.700	2%	76.700	5%	35.000	6%	3.200	7%	1.300	6%	500	4%

Pae/etm	Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020				Pae/etm	Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020			
	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal		A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	-	12.000	45.000	57.000	1	-	400	1.700	2.100
2	72.000	31.600	36.300	139.900	2	2.000	600	1.500	4.100
3	68.600	18.000	19.700	106.300	3	2.200	300	-400	2.100
Totaal	140.600	61.600	101.000		Totaal	4.200	1.300	2.800	

Dit maakt het ook voor dit scenario onhaalbaar om op cumulatief niveau milderende maatregelen voor te stellen voor de verschillende deelgebieden. Er wordt dan ook verwezen naar de milderende maatregelen die per deelgebied worden voorgesteld om er voor te zorgen dat er op vlak van mobiliteit geen aanzienlijke effecten zullen optreden bij de realisatie van de deelgebieden.

Om toch een beeld te vormen van de bijdrage van elk deelgebied aan de wegen waarop een aanzienlijk negatief effect verwacht wordt, zijn onderstaande tabellen opgemaakt. Er kan aangenomen worden dat het overige bijkomende verkeer afkomstig is van rerouting.

Tabel 6-138: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 1' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)³⁹

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)					
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4	SLA 5	SLA 6
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1588	0%	2%	0%	1%	0%	96%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	726	7%	6%	0%	9%	0%	77%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	342	1%	1%	3%	2%	5%	89%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	390	1%	0%	0%	0%	0%	99%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	293	0%	0%	0%	0%	0%	100%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	280	0%	1%	0%	0%	1%	98%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	2377	0%	1%	0%	0%	0%	99%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	246	2%	1%	2%	2%	2%	91%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	559	1%	3%	20%	0%	75%	1%
48	N292 Martelarenlaan	N3	174	39%	48%	3%	2%	2%	7%

Tabel 6-139: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 1' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

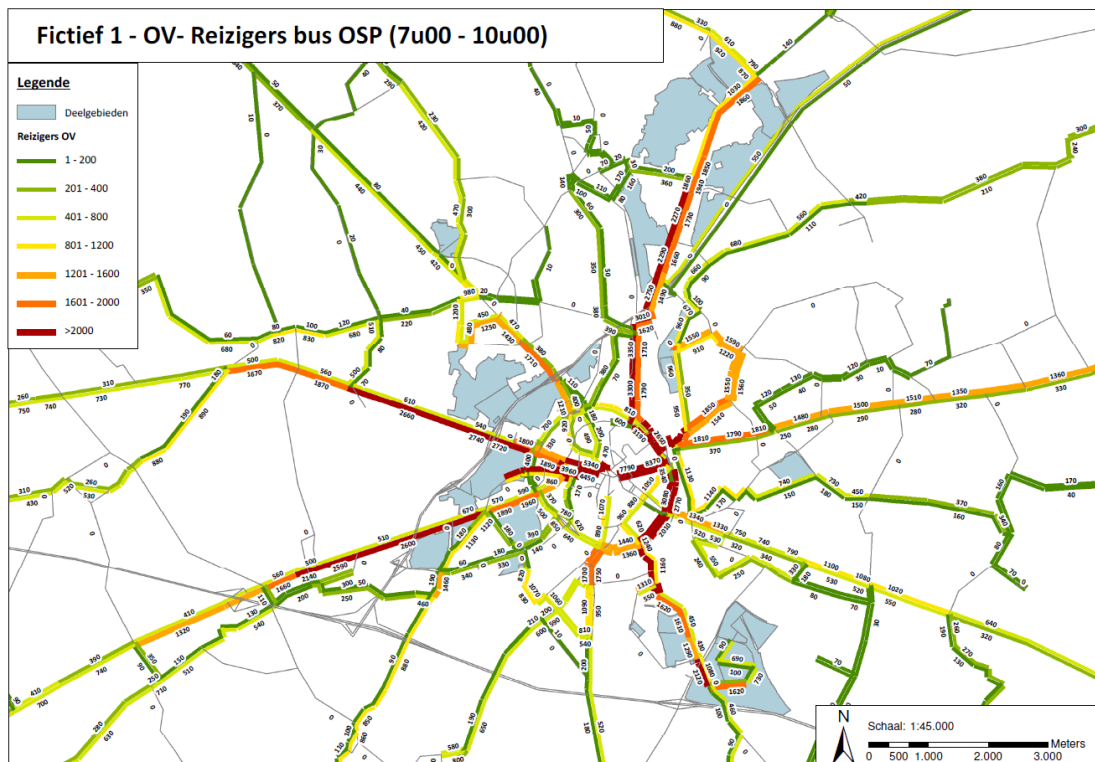
Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)					
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4	SLA 5	SLA 6
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	1011	5%	16%	6%	4%	24%	44%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	1092	6%	12%	5%	4%	18%	55%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	1073	7%	11%	5%	4%	18%	56%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1232	2%	3%	0%	2%	1%	92%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	504	8%	2%	0%	11%	5%	74%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	303	30%	7%	4%	9%	23%	27%

³⁹ De nummering van de SLA komt overeen met de volgorde van de projecten zoals opgenomen in Tabel 6-3

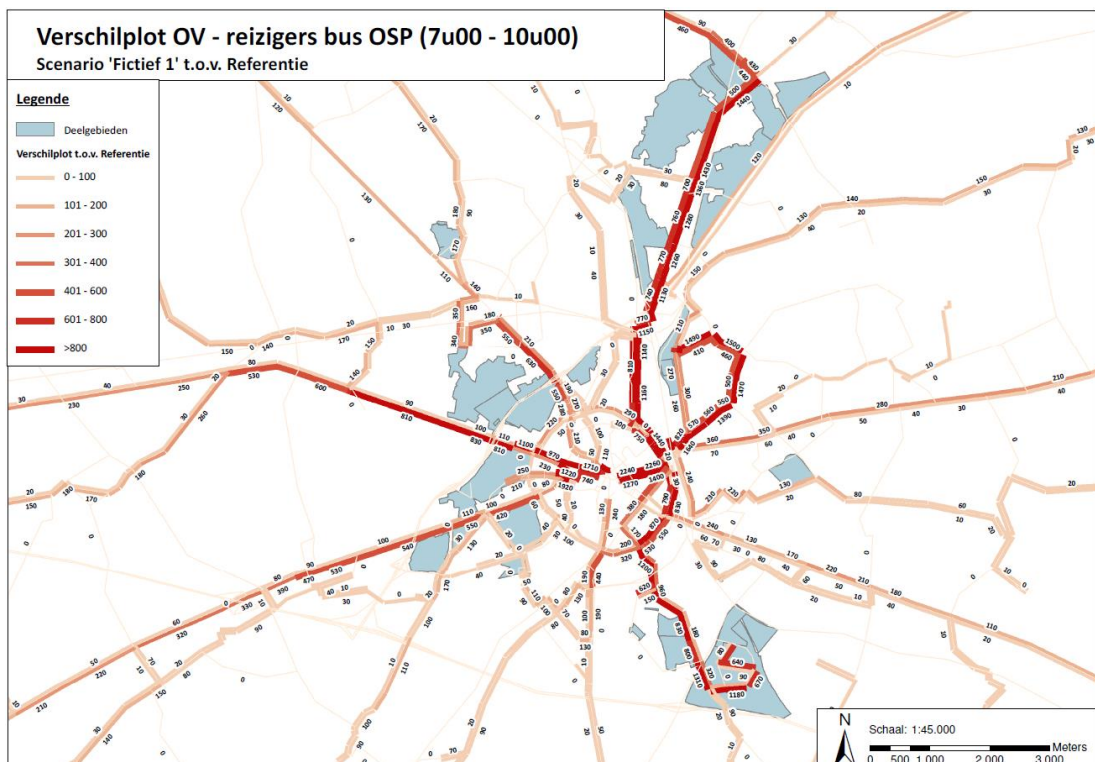
Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)					
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4	SLA 5	SLA 6
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1375	0%	1%	0%	0%	2%	96%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	42	21%	29%	0%	2%	10%	38%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	672	2%	1%	13%	0%	83%	1%

Uit bovenstaande tabellen kan afgeleid worden dat het voornamelijk het deelgebied dat het meeste verkeer genereert (Kareelveld (SLA 6), dat zorgt voor de grootste toename op hoofdwegen in het studiegebied. Voor de N292 wordt de grootste toename verwacht door het verkeer dat gegenereerd wordt door deelgebied Wingepark (SLA 5) en voor de Martelarenlaan en de N264 Koning Boudewijnlaan wordt het grootste aandeel verwacht van deelgebied Haasrode (SLA 1).

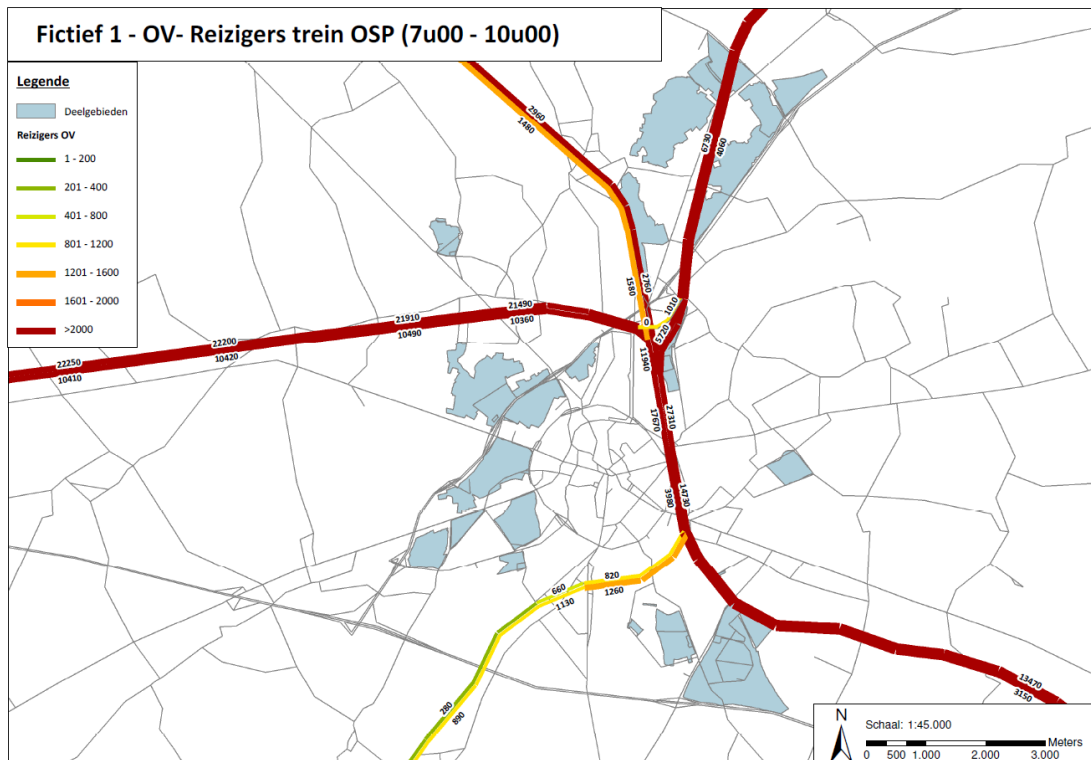
Openbaar vervoer



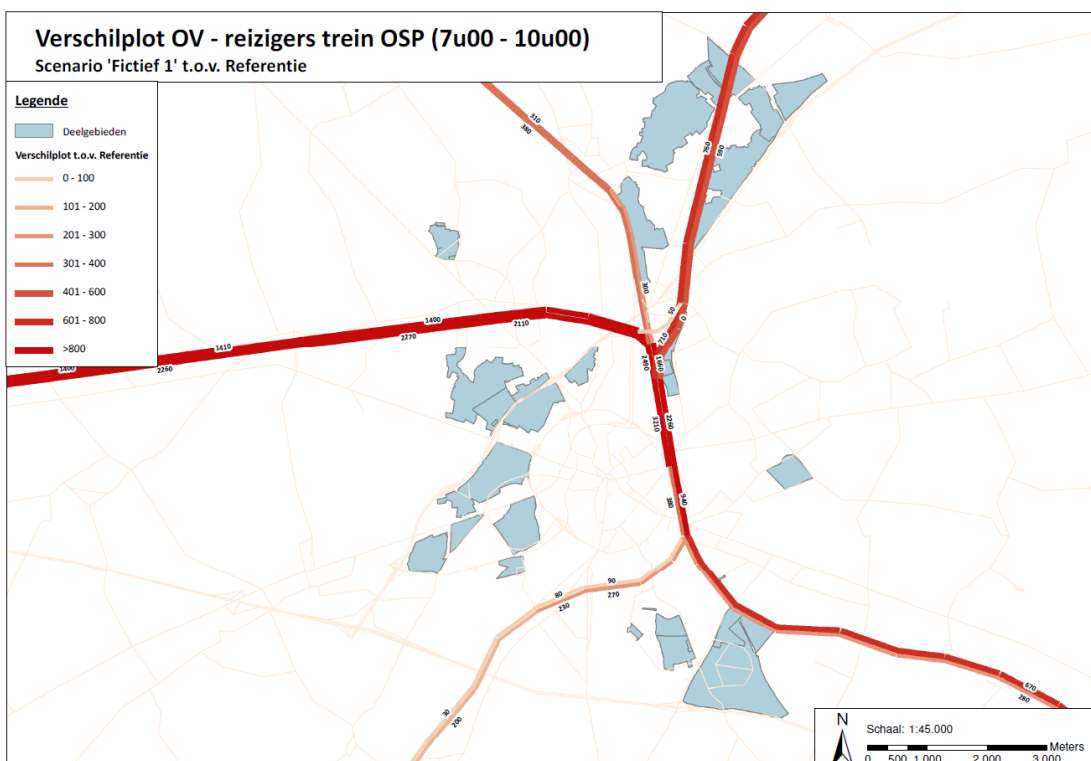
Figuur 6-120 Busreizigers scenario 'Fictief 1' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



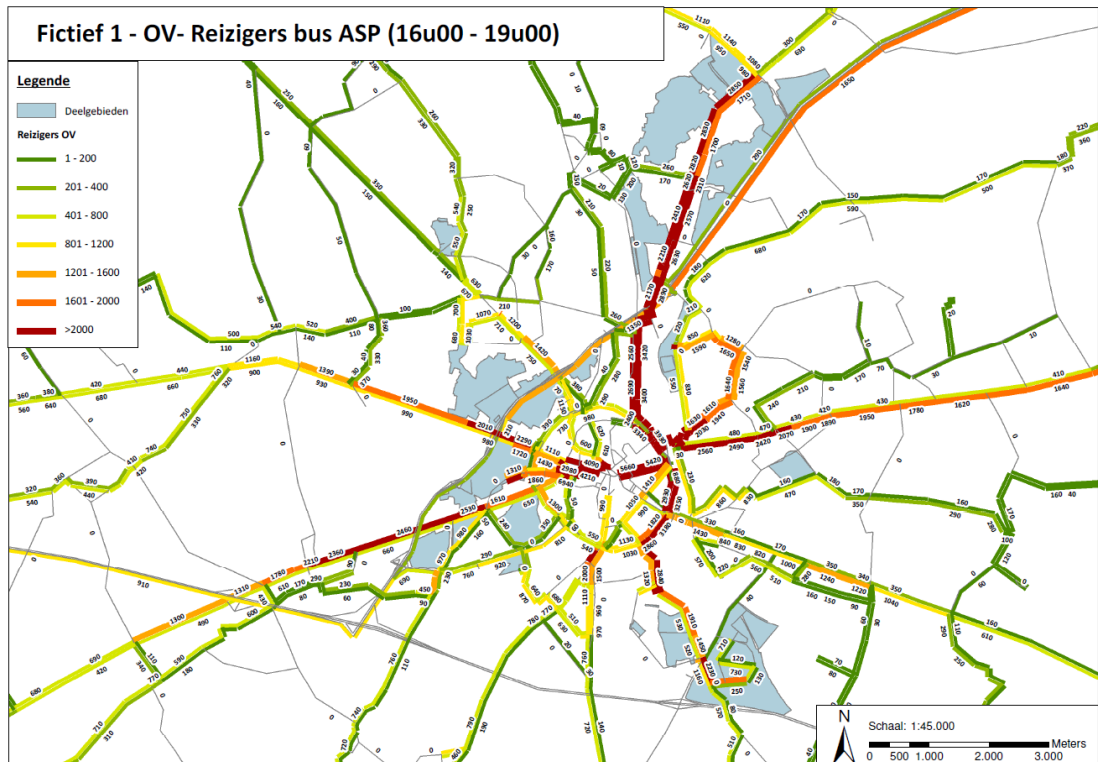
Figuur 6-121 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



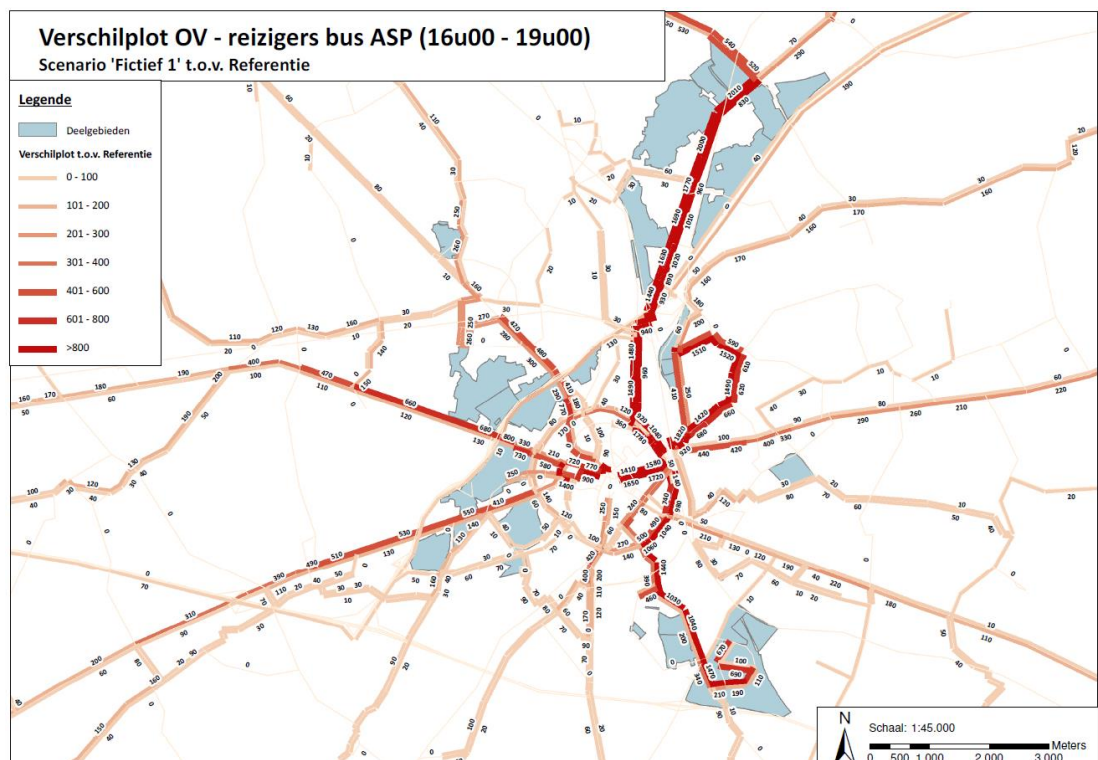
Figuur 6-122 Treinreizigers scenario 'Fictief 1' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



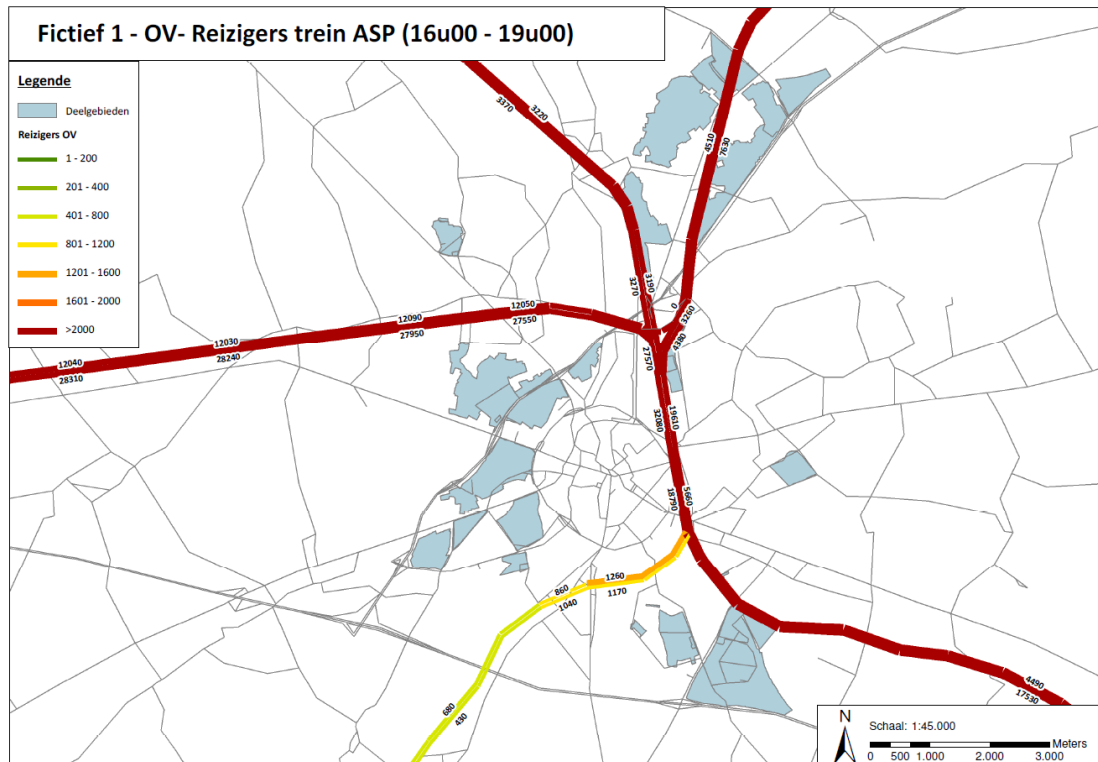
Figuur 6-123 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



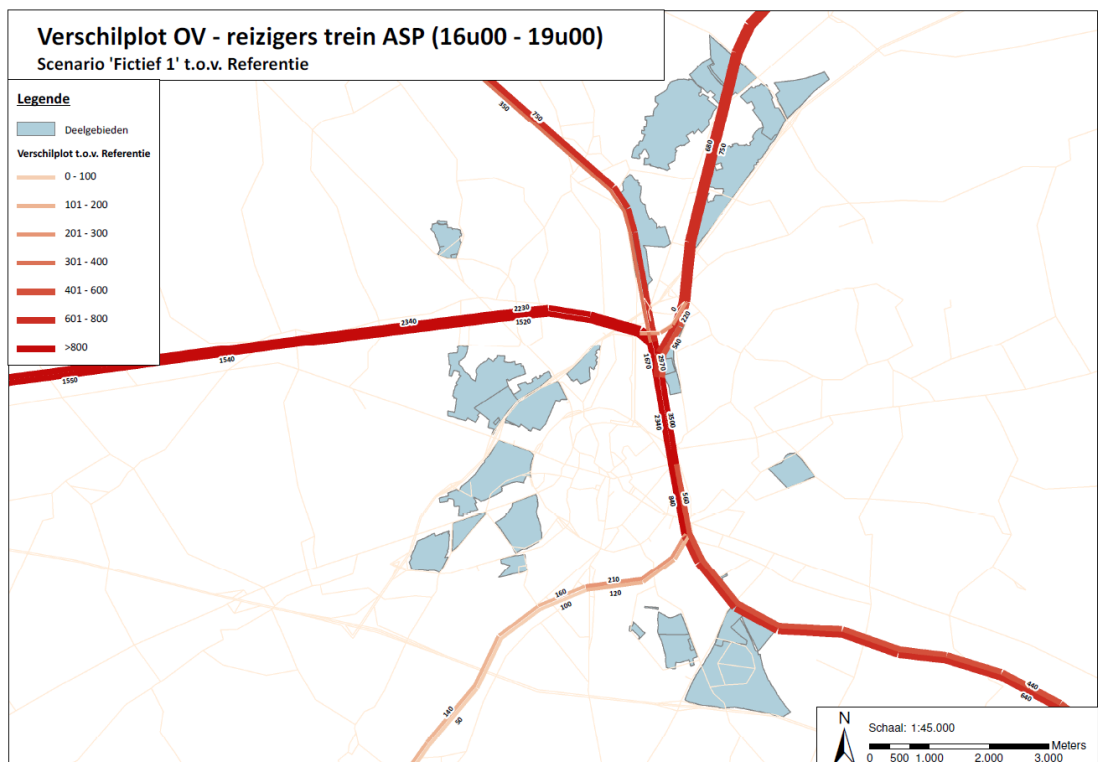
Figuur 6-124 Reizigers bus scenario 'Fictief 1' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-125 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-126 Reizigers trein scenario 'Fictief 1' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-127 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 1' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals blijkt uit bovenstaande figuren is er duidelijk een toename van het aantal OV-reizigers te verwachten bij de realisatie van het scenario 'Fictief 1'. Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillen personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Kareelveld, Haasrode, Wngepark...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de forse toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.5.5.3 Scenario 'Fictief 2'

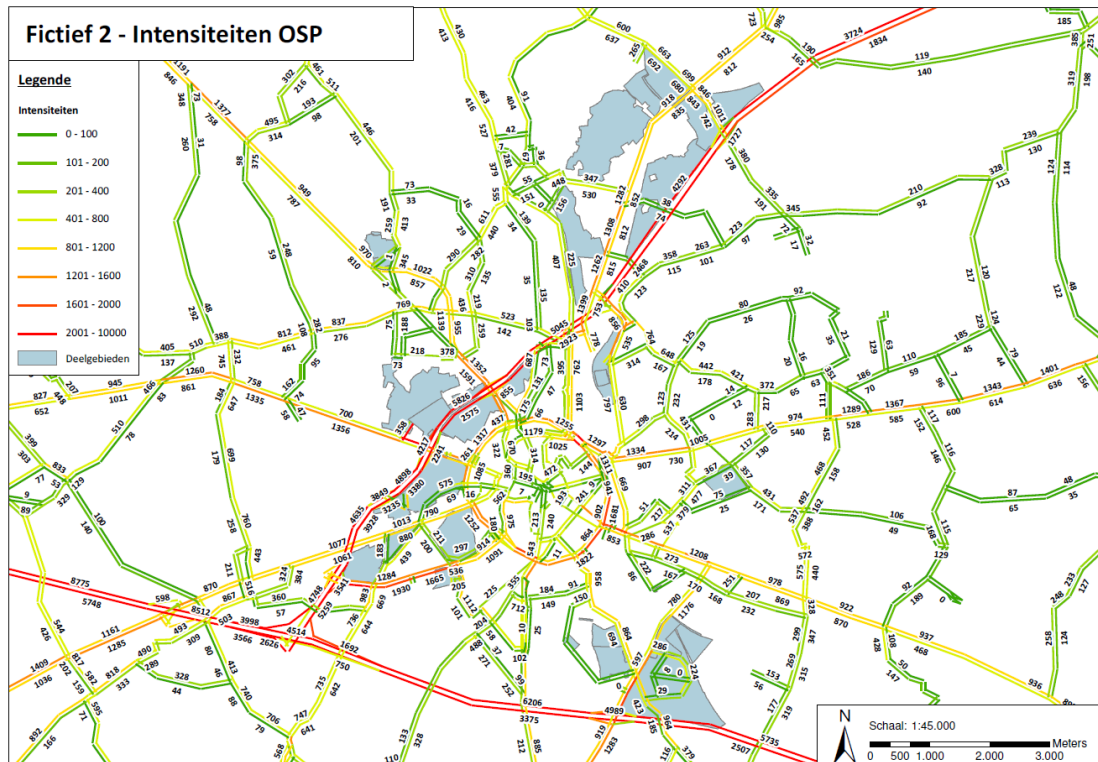
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Fictief 2' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

De realisatie van het scenario 'Fictief 2' zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 3.322 en 3.395 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 887, in de avondspits wordt een toename van 954 reizigers verwacht.

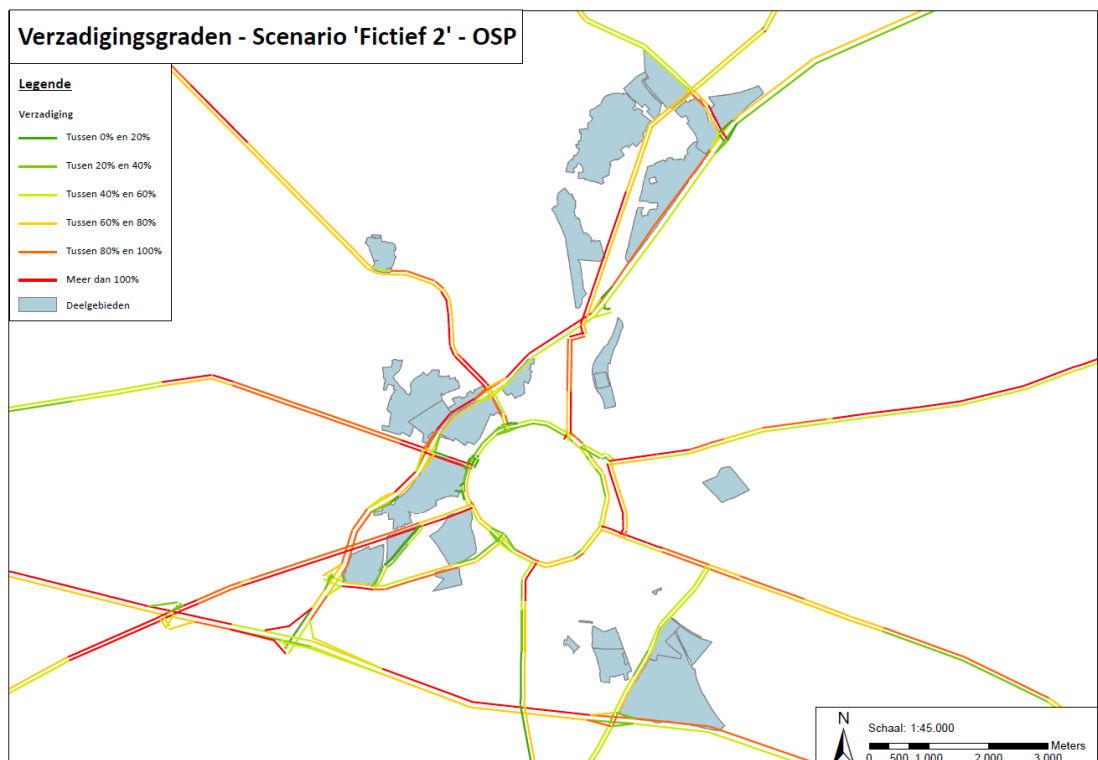
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Fictief 2' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

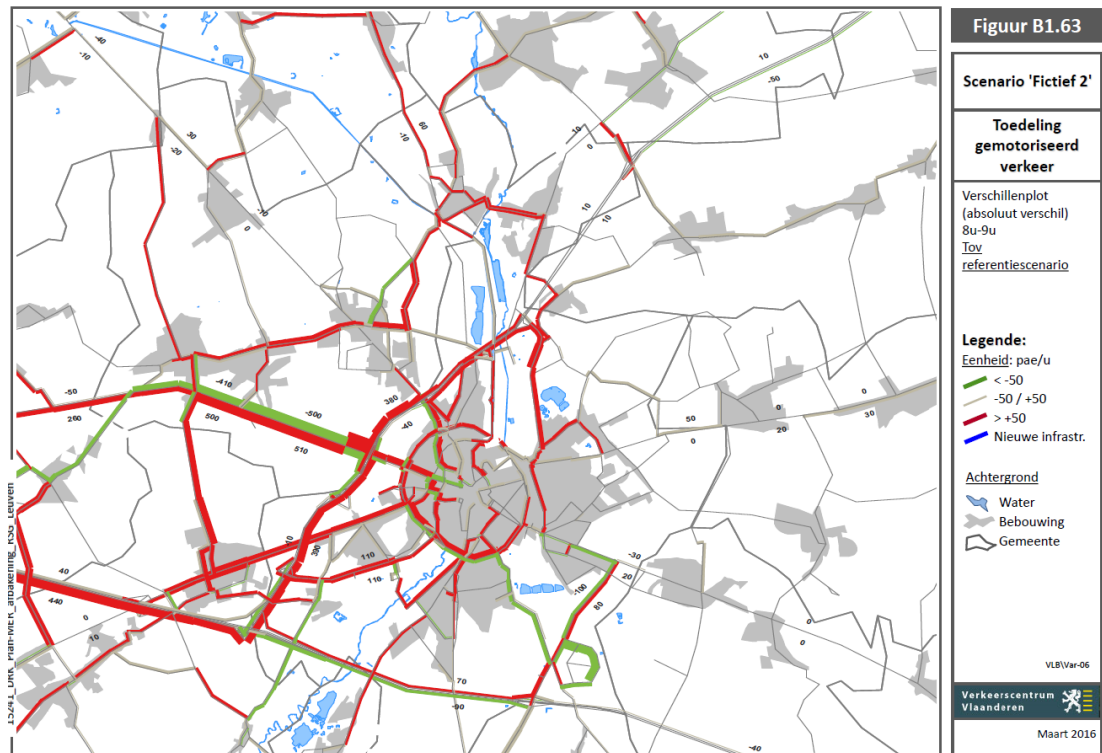
Gemotoriseerd verkeer



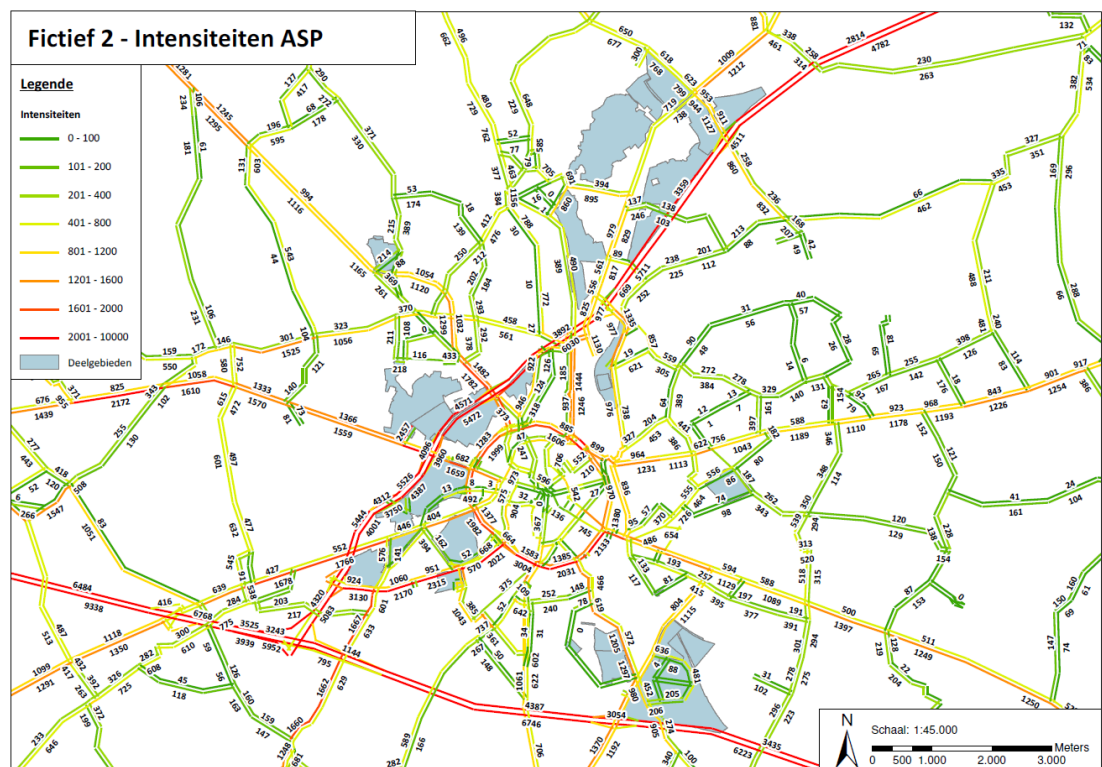
Figuur 6-128 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 2' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



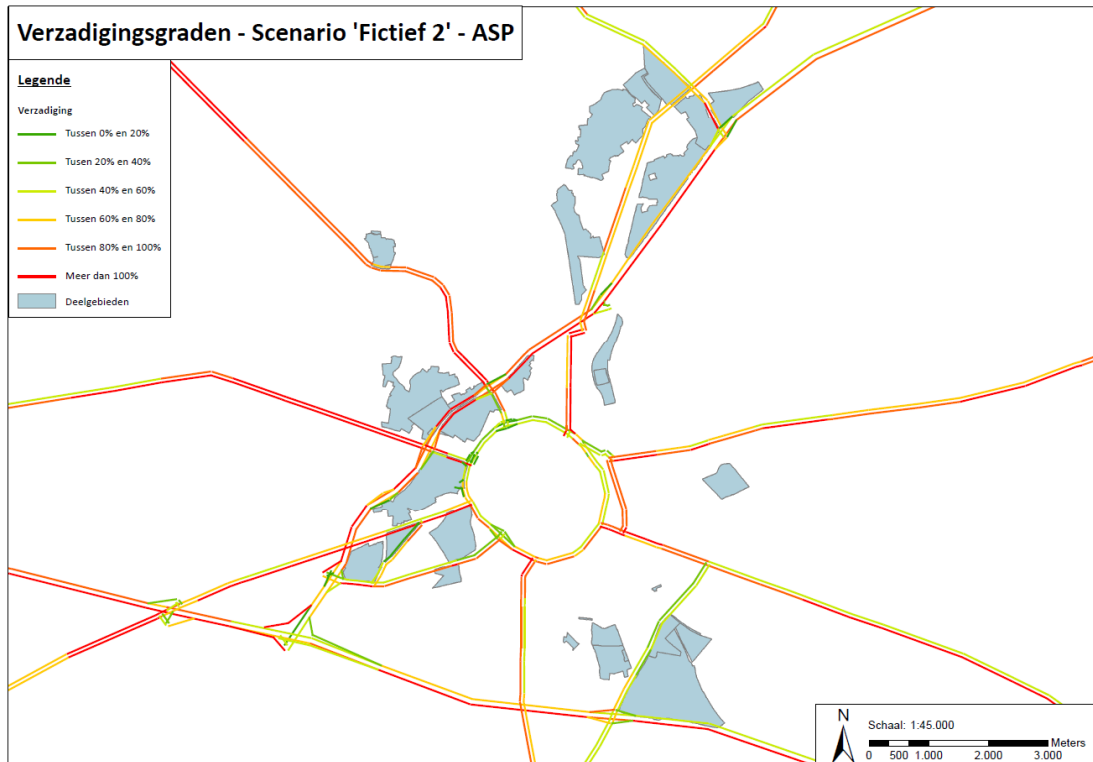
Figuur 6-129 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 2' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



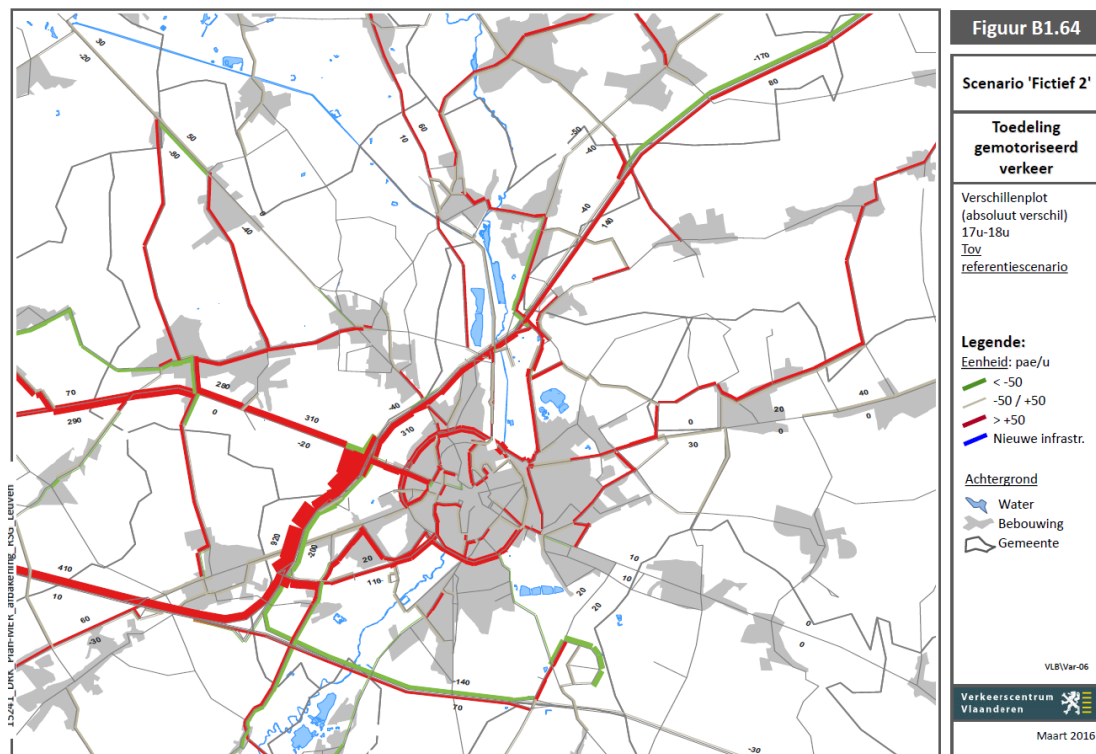
Figuur 6-130 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-131 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-132 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-133 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven hebben ook de ontwikkelingen van het scenario 'Fictief 2' een aanzienlijke impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Deze impact is echter wel kleiner als de impact van het basisscenario en het scenario 'fictief 1'. Dit blijkt uit het feit dat de toename van de verkeersdrukte niet over het volledige netwerk verspreid, maar zich eerder beperkt tot bepaald hoofdwegen. Ook hier zijn het voornamelijk de wegen die instaan voor de ontsluiting van de projecten, die het meeste verkeer genereren (zie **Tabel 6-140**), waar de grootste toename verwacht wordt. Zo worden de grootste toenames verwacht op de E314. Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Mollekensberg de grootste verkeersaantrekker is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreekse ontsluitende wegen van het deelgebied. Tevens wordt op bepaalde wegvakken een afname van de verkeersdrukte verwacht. Dit zijn voornamelijk personen, die door de verkeerstoename op hun gewoontegetrouwe route, een alternatieve route gebruiken om op hun bestemming te komen.

De verkeerstoename op het hoofdwegenet heeft tevens ook tot gevolg dat er alternatieve routes (sluiproutes) gezocht worden via het lagere wegennet.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor zowel de ochtend- als de avondspits. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-140: Afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 2'

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pa	Δ	%	Δ	pa	Δ	%	Δ
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	3.724	6	74%	0%	2.814	-170	56%	-3%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	1.834	-53	37%	-1%	4.782	81	96%	2%
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	E40	4.292	7	86%	0%	3.359	-44	67%	-1%
2	E314 tussen afrit 20 Wilssele en 21 Holsbeek	Limburg	2.468	11	49%	0%	5.711	140	114%	3%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	E40	5.045	68	101%	1%	3.892	-36	78%	-1%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilssele	Limburg	2.923	143	58%	3%	6.030	230	121%	5%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	2.575	-40	52%	-1%	5.472	307	109%	6%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.826	378	117%	8%	4.571	-36	91%	-1%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	4.898	-98	98%	-2%	5.526	1.023	111%	20%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	3.380	350	68%	7%	4.387	-110	88%	-2%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.635	-11	93%	0%	5.444	922	109%	18%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	3.928	390	79%	8%	4.001	-196	80%	-4%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.259	388	75%	6%	5.083	-220	73%	-3%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.748	-111	68%	-2%	4.320	409	62%	6%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.775	38	110%	0%	6.484	407	81%	5%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	5.748	442	72%	6%	9.338	13	117%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	6.192	379	77%	5%	9.891	-1	124%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.512	38	106%	0%	6.768	418	85%	5%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	3.375	-93	56%	-2%	6.746	66	112%	1%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.206	66	103%	1%	4.387	-142	73%	-2%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	5.735	-36	96%	-1%	3.435	-26	57%	0%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	2.507	11	42%	0%	6.223	2	104%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	1.255	164	35%	5%	885	82	25%	2%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.179	19	33%	1%	1.606	114	45%	3%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.311	49	55%	2%	1.380	27	58%	1%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.220	-17	51%	-1%	1.443	45	60%	2%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	902	39	38%	2%	1.380	42	58%	2%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.681	68	70%	3%	1.166	38	49%	2%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	1.610	51	67%	2%	2.133	67	89%	3%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	864	98	36%	4%	1.289	80	54%	3%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.195	252	50%	11%	1.385	74	58%	3%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.448	-85	60%	-4%	2.031	126	85%	5%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.786	227	74%	9%	1.583	60	66%	2%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1.342	-110	56%	-5%	3.004	146	125%	6%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.252	-83	52%	-3%	1.982	21	83%	1%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.272	284	53%	12%	1.377	-34	57%	-1%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.125	69	47%	3%	1.341	85	56%	4%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberg hlaan	1.085	87	45%	4%	1.982	115	83%	5%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.085	87	30%	2%	1.982	115	55%	3%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberg hlaan	1.281	107	36%	3%	1.347	85	37%	2%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.317	79	37%	2%	1.283	64	36%	2%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.084	-11	30%	0%	1.999	131	56%	4%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.201	-119	50%	-5%	1.296	-24	54%	-1%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.357	214	57%	9%	1.624	49	68%	2%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.591	71	133%	6%	1.782	0	149%	0%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.352	14	113%	1%	1.482	68	124%	6%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	949	-14	79%	-1%	994	-3	83%	0%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	787	2	66%	0%	1.116	-44	93%	-4%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.297	35	54%	1%	899	87	37%	4%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	792	-27	33%	-1%	1.353	23	56%	1%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	907	6	76%	1%	1.231	42	103%	4%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.334	26	111%	2%	964	47	80%	4%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	903	8	75%	1%	686	146	57%	12%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	630	5	53%	0%	1.043	16	87%	1%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	528	21	44%	2%	1.110	-3	93%	0%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.289	2	107%	0%	841	16	70%	1%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.194	17	100%	1%	997	-13	83%	-1%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	879	-109	73%	-9%	1.211	-3	101%	0%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	978	-12	82%	-1%	588	8	49%	1%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	869	12	72%	1%	1.089	17	91%	1%
31	N251 tussen R23 en E40	E40	468	-28	39%	-2%	1.023	-13	85%	-1%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	750	53	63%	4%	474	24	40%	2%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	885	-30	74%	-2%	706	-2	59%	0%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	212	-16	18%	-1%	1.116	16	93%	1%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	914	-22	38%	-1%	668	69	28%	3%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.091	104	45%	4%	2.021	166	84%	7%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	1.665	107	69%	4%	2.315	107	96%	4%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	1.379	111	57%	5%	951	24	40%	1%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	2.785	165	116%	7%	3.130	462	130%	19%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
35	N264 tussen N253 en E314	E314	1.568	67	65%	3%	923	-27	38%	-1%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.111	30	111%	3%	1.359	20	136%	2%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	790	180	79%	18%	404	-16	40%	-2%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	880	46	88%	5%	1.140	41	114%	4%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	1.013	182	101%	18%	446	43	45%	4%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	862	192	86%	19%	1.678	23	168%	2%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	937	218	94%	22%	427	25	43%	3%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	1.374	318	115%	27%	682	-36	57%	-3%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.082	-28	90%	-2%	1.659	289	138%	24%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	700	-503	58%	-42%	1.366	309	114%	26%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.356	506	113%	42%	1.559	-25	130%	-2%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	912	-12	76%	-1%	1.009	-35	84%	-3%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	812	-69	68%	-6%	1.212	-13	101%	-1%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	692	13	58%	1%	768	32	64%	3%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	663	3	55%	0%	618	18	52%	2%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	1.011	133	84%	11%	911	21	76%	2%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	742	33	62%	3%	1.127	143	94%	12%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	835	5	70%	0%	738	-45	62%	-4%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	918	13	77%	1%	719	-47	60%	-4%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	815	17	68%	1%	817	75	68%	6%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.262	-7	105%	-1%	561	-103	47%	-9%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	1.399	6	117%	0%	825	11	69%	1%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	753	18	63%	1%	977	1	81%	0%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.025	24	85%	2%	1.314	-19	110%	-2%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	944	13	79%	1%	878	56	73%	5%
48	N292 Martelarenlaan	N3	941	4	94%	0%	970	62	97%	6%
48	N292 Martelarenlaan	N2	669	93	67%	9%	836	-10	84%	-1%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.176	80	49%	3%	1.115	15	46%	1%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	780	-100	33%	-4%	804	23	34%	1%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	1.766	-22	74%	-1%	977	124	41%	5%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.005	181	42%	8%	1.584	-13	66%	-1%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	919	38	38%	2%	1.370	4	57%	0%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.283	42	53%	2%	1.192	-41	50%	-2%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	80	9	8%	1%	87	-6	9%	-1%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	439	37	44%	4%	566	226	57%	23%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	735	-13	74%	-1%	1.662	60	166%	6%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	642	-78	64%	-8%	629	-76	63%	-8%

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de cumulatieve effecten op de afwikkeling van de verschillende wegvakken binnen het studiegebied:

Tabel 6-141: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 2'

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	0	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilselaan en 21 Holsbeek	E40	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilselaan en 21 Holsbeek	Limburg	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilselaan	E40	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilselaan	Limburg	0	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	-2	0
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	0	-3
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	0	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	0	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	0	-1
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	0	-1
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	0	-1
17	R23 tussen N251 en N264	N264	0	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	0	-2
18	R23 tussen N264 en N3	N264	0	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	0	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	-2	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	-2
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	0	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	0	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	R23	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	0	-1
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	0	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	0	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	-2	-3
35	N264 tussen N253 en E314	E314	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	-3	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	-1	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	-3	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	-3	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	0	-3
40	N2 tussen E314 en richting Kortenbergh	Kortenbergh	3	-3
40	N2 tussen E314 en richting Kortenbergh	E314	-3	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	0	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	0	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	0	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	-1	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	0	-2
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	0	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	0	1
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	0	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	0	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	0	-1
48	N292 Martelarenlaan	N2	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	0	-1
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	0	-2
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	1	1

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte cumulatieve effecten bij de realisatie van alle deelgebieden die werden opgenomen in het 'Fictief 2'. Hieruit blijkt dat de effecten op de afwikkeling van de verschillende wegen binnen het studiegebied kleiner zijn als in het basisscenario. Dit is logisch aangezien er bij de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden binnen dit scenario een pak minder verkeer wordt gegenereerd als in het 'basisscenario'. Toch valt ook in dit scenario nog steeds op dat bij de verschillende wegvakken wegen waarop er bij de individuele deelgebieden een aanzienlijk negatief effect verwacht werd door de realisatie ervan, er na de cumulatieve doorrekening niet noodzakelijk aanzienlijke effecten meer te verwachten zijn. De reden hiervoor dient opnieuw gezocht te worden bij het feit dat het bijkomend verkeer het bestaande verkeer 'wegduwt' naar alternatieve routes. Ook in dit scenario zijn deze alternatieve routes voornamelijk lokale wegen binnen het studiegebied als hoofdwegen buiten het studiegebied. Het aandeel verkeer dat 'weggeduwd' wordt is echter kleiner als in de voorgaande scenario's. Ook dit kan afgeleid worden uit onderstaande tabel, waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Fictief 2' vergeleken worden met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal.

Tabel 6-142: Netwerkperformantie scenario 'Fictief 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	247.200	3%	429.500	5%	-	-	5.800	4%	14.600	4%
2	1.819.000	1%	644.600	2%	529.400	2%	19.100	6%	12.400	3%	14.700	5%
3	3.462.300	1%	1.815.000	1%	995.900	1%	36.700	2%	30.300	1%	12.000	0%
Auto/etm												
1	-	-	203.800	4%	409.500	5%	-	-	4.800	4%	14.700	5%
2	1.254.600	2%	547.700	2%	479.000	3%	13.300	2%	10.900	9%	12.600	5%
3	2.353.300	1%	1.535.200	1%	888.800	1%	24.800	-1%	26.000	4%	10.000	0%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	14.700	-2%	5.500	2%	-	-	400	0%	200	1%
2	168.900	3%	24.500	2%	15.000	0%	1.800	6%	400	2%	400	9%
3	338.400	1%	85.700	2%	28.300	1%	3.600	2%	1.400	2%	400	1%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.700	0%	5.700	1%	-	-	200	1%	200	1%
2	155.000	2%	31.300	1%	15.000	0%	1.600	4%	600	1%	400	4%
3	288.900	1%	73.000	0%	33.300	1%	3.000	1%	1.200	1%	500	1%

Pae/etm	Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020				Pae/etm	Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020			
	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal		A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	-	7.200	20.500	27.700	1	-	200	600	800
2	18.000	12.600	10.400	41.000	2	1.100	400	700	2.200
3	34.300	18.000	9.900	62.200	3	700	300	0	1.000
Totaal	52.300	37.800	40.800		Totaal	1.800	900	1.300	

Dit maakt het ook voor dit scenario onhaalbaar om op cumulatief niveau milderende maatregelen voor te stellen voor de verschillende deelgebieden. Om toch een beeld te vormen van de bijdrage van elk deelgebied aan de wegen waarop een aanzienlijk negatief effect verwacht wordt, zijn onderstaande tabellen opgemaakt. Er kan aangenomen worden dat het overige bijkomende verkeer afkomstig is van rerouting.

Tabel 6-143: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)⁴⁰

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)			
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	262	10%	24%	25%	41%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	186	11%	30%	33%	26%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	16	13%	0%	0%	88%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	15	7%	0%	0%	93%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	789	0%	0%	0%	100%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	849	1%	0%	1%	98%

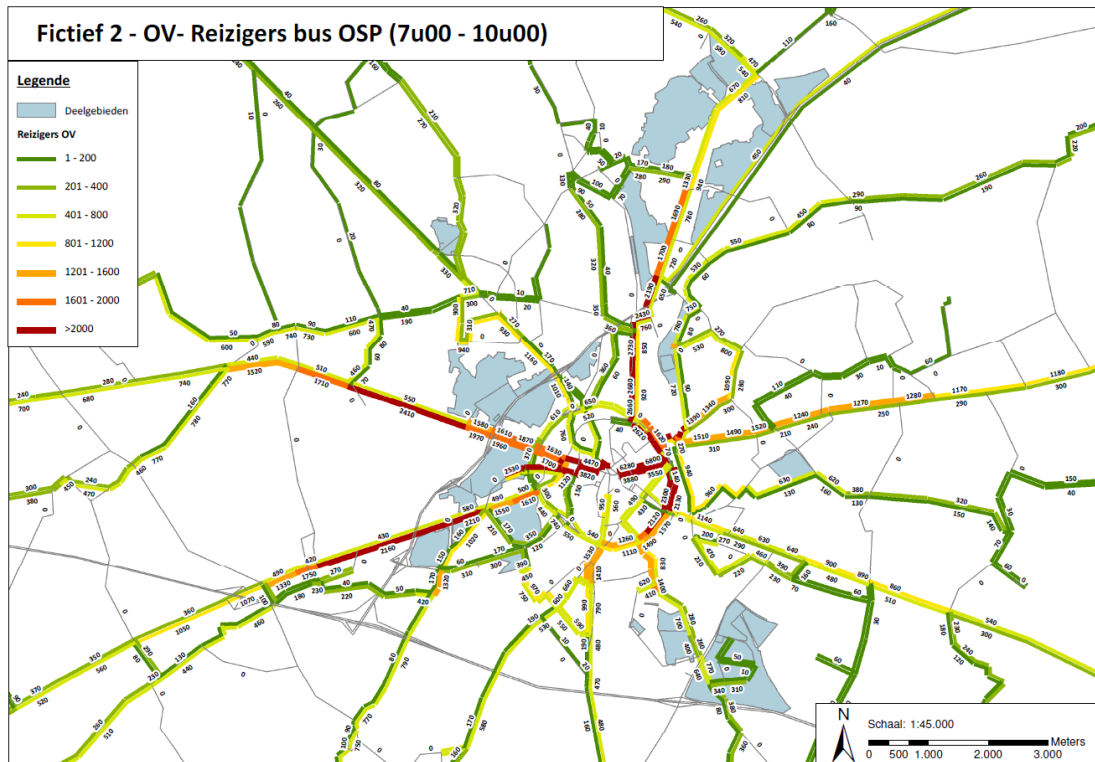
Tabel 6-144: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 2' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)			
				SLA 1	SLA 2	SLA 3	SLA 4
35	N264 tussen N253 en E314	N253	379	5%	3%	8%	84%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	829	1%	0%	0%	98%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	626	2%	0%	1%	97%

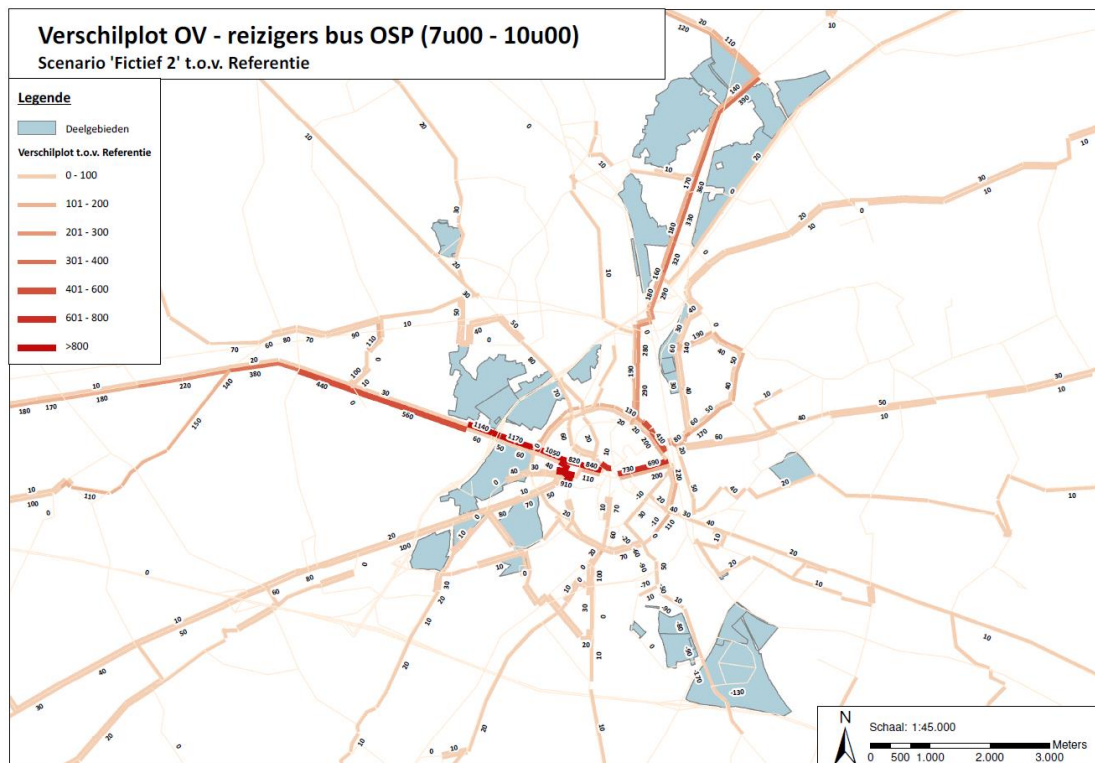
Uit bovenstaande tabellen kan afgeleid worden dat voornamelijk het deelgebied Mollekensveld (SLA 4) zorgt voor het grootste aandeel van de verkeerstoename op de meeste wegen. Ook op de E314 zal het verkeer dat gegenereerd wordt door deelgebied Mollekensveld het grootste aandeel hebben op het bijkomend verkeer. Toch worden hier ook van deelgebied Leuven-Noord (SLA 2) en deelgebied Danone (SLA 3) een groot aandeel verwacht.

⁴⁰ De nummering van de SLA komt overeen met de volgorde van de projecten zoals opgenomen in Tabel 6-3

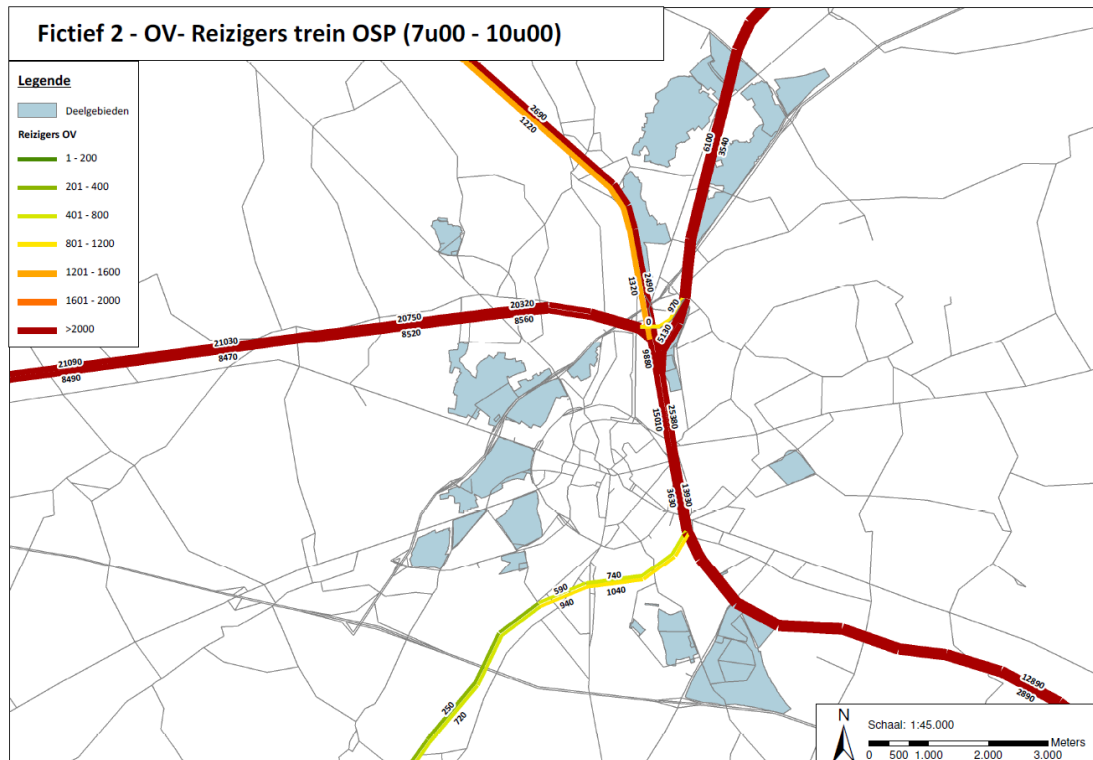
Openbaar vervoer



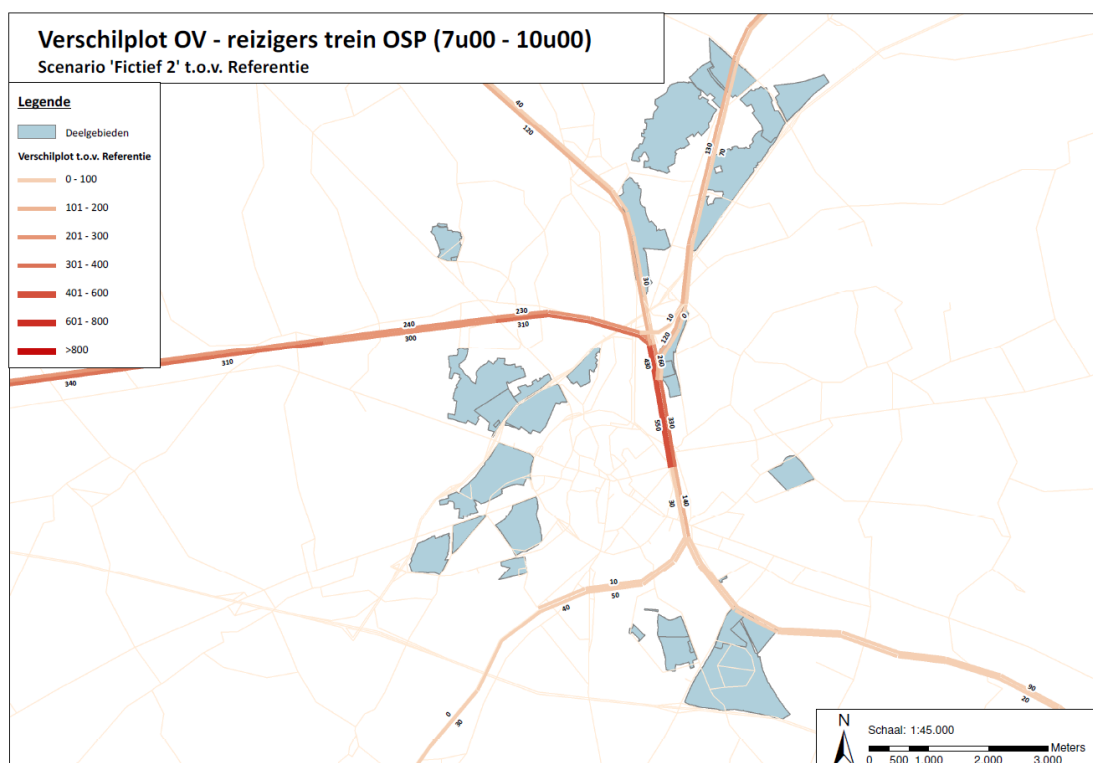
Figuur 6-134 Busreizigers scenario 'Fictief 2' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



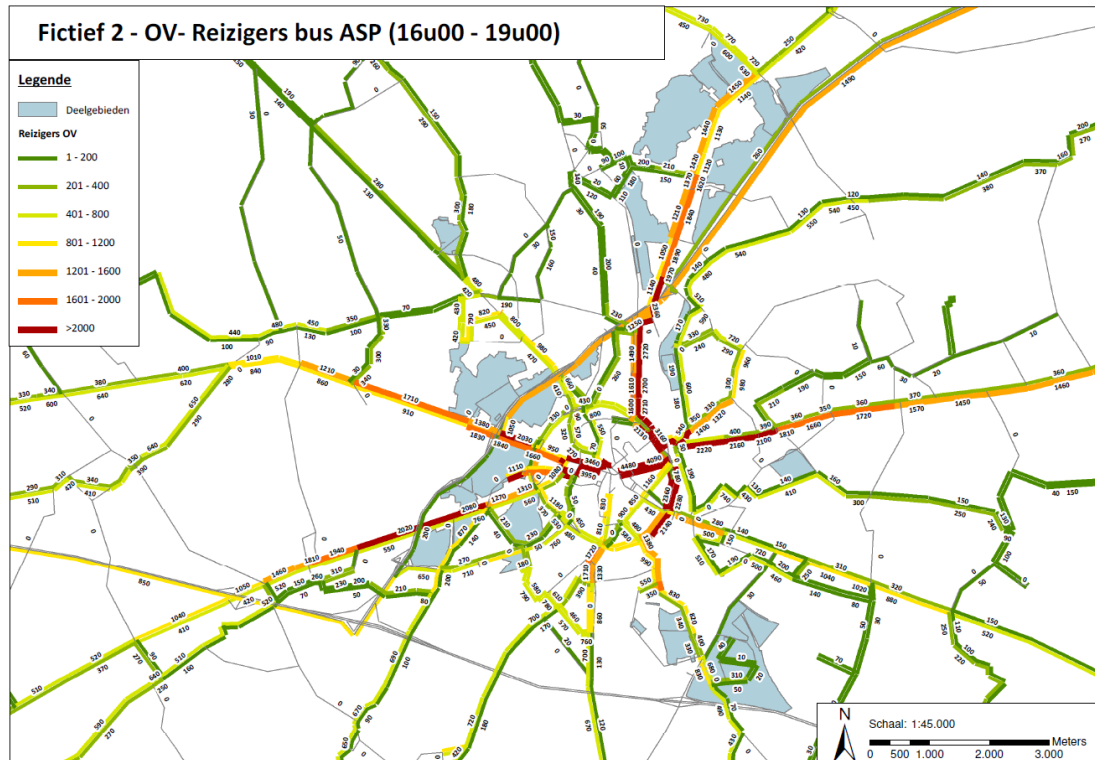
Figuur 6-135 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



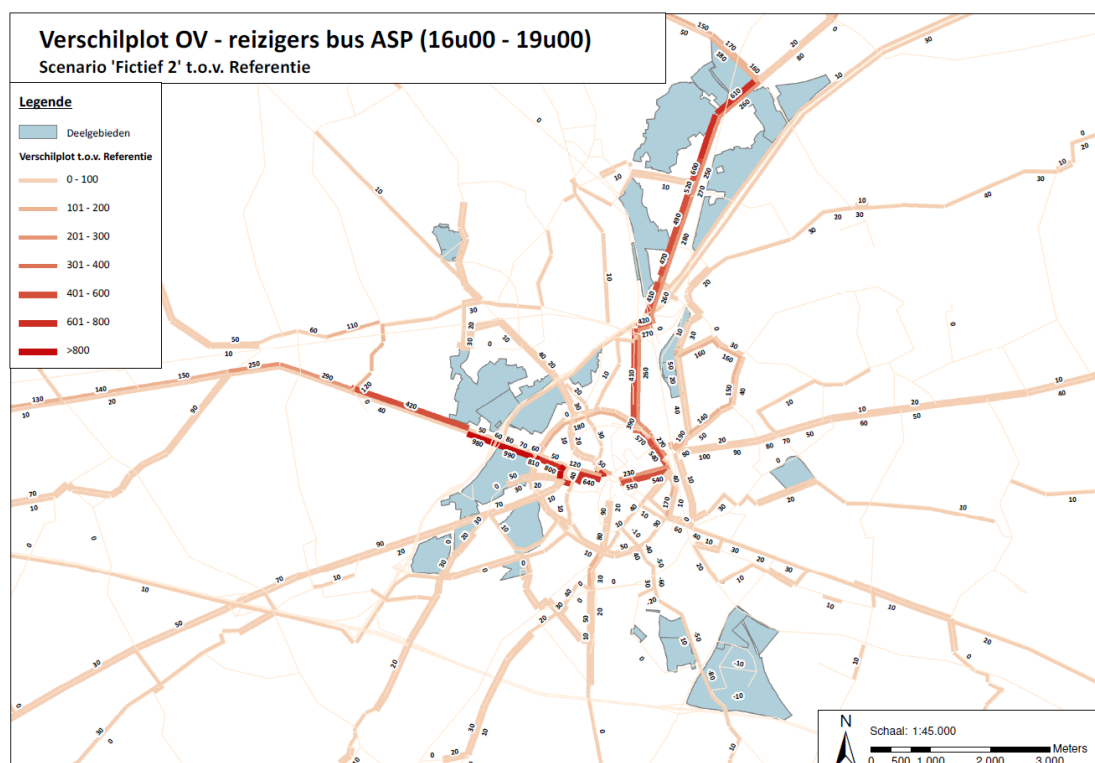
Figuur 6-136 Treinreizigers scenario 'Fictief 2' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



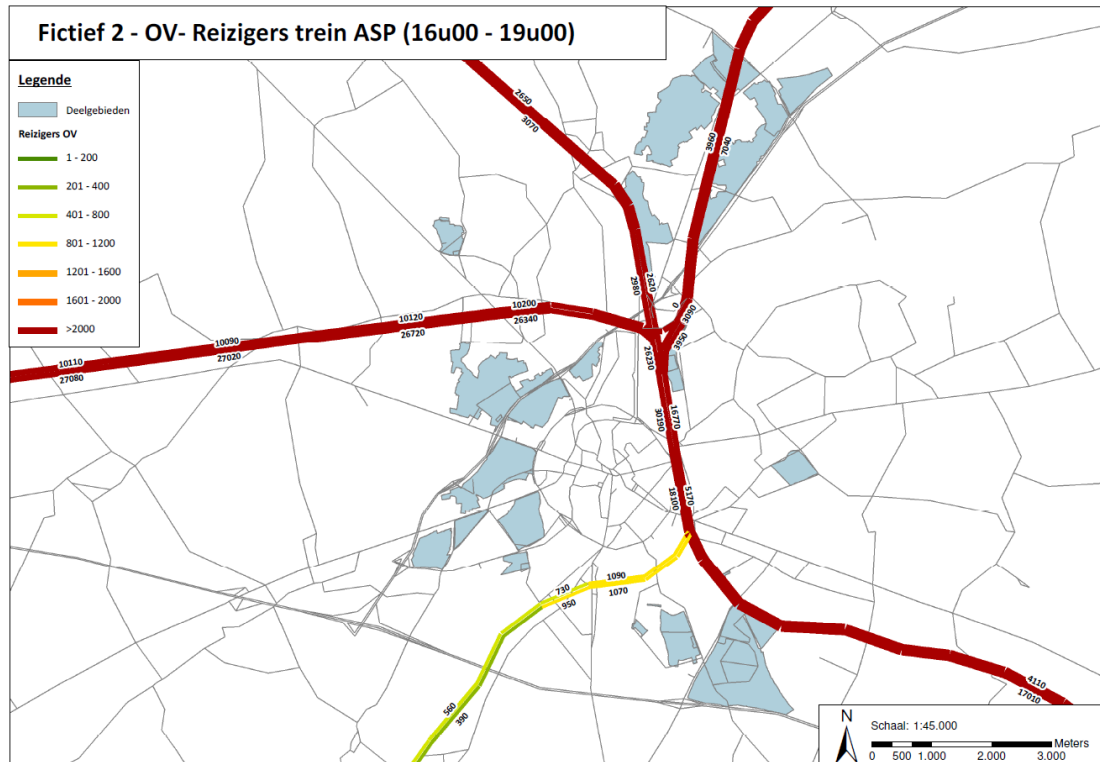
Figuur 6-137 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



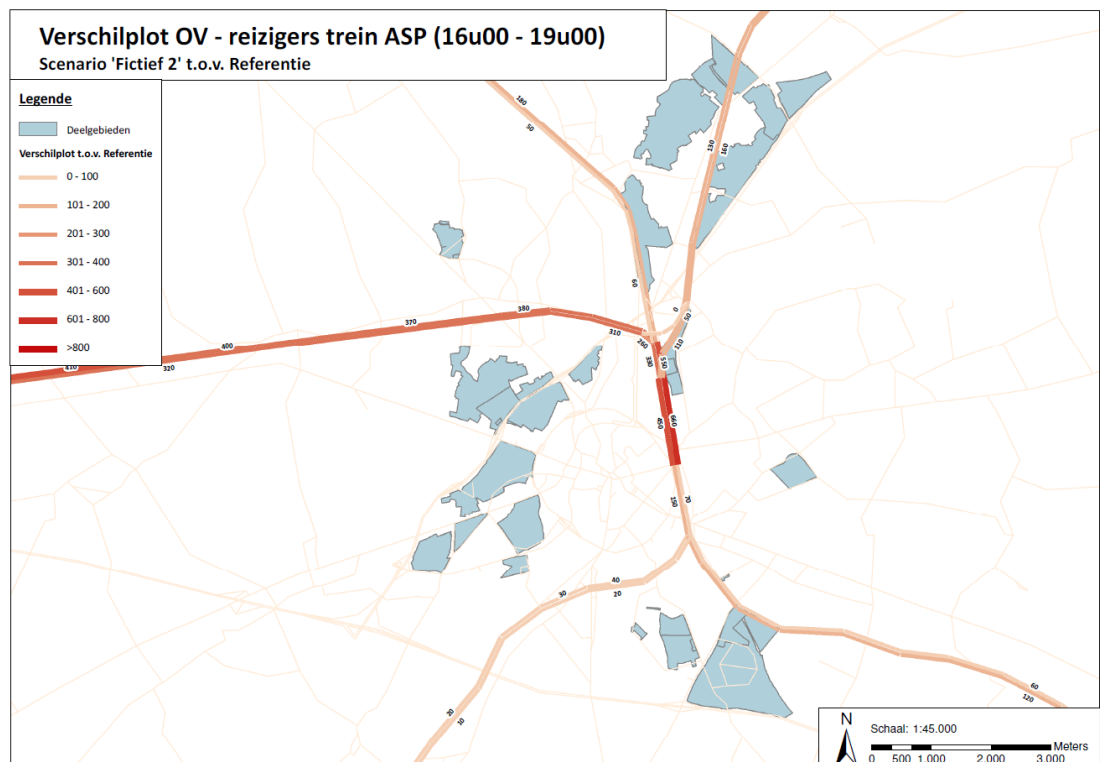
Figuur 6-138 Reizigers bus scenario 'Fictief 2' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-139 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-140 Reizigers trein scenario 'Fictief 2' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-141 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 2' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals blijkt uit bovenstaande figuren is er een eerder beperkte toename van het aantal OV-reizigers te verwachten bij de realisatie van het scenario 'Fictief 2'. Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De beperkte toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegenet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillen personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Mollekensberg en Wingepark...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.5.5.4 Scenario 'Fictief 3'

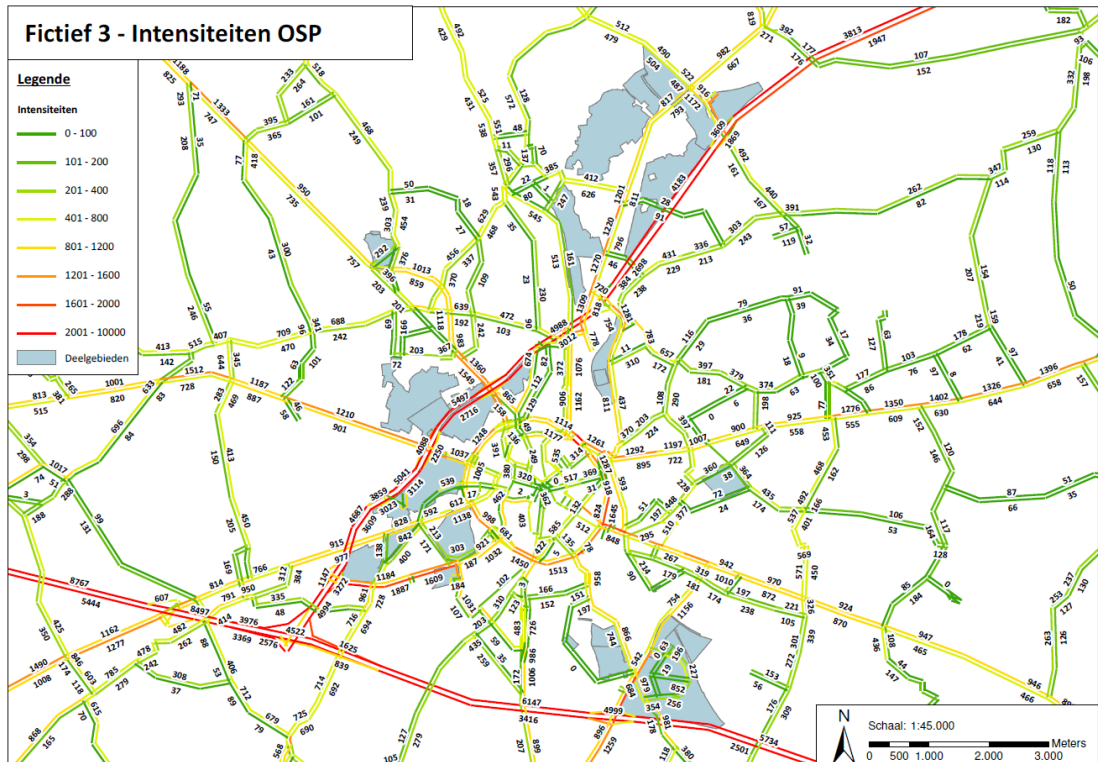
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Fictief 3' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

De realisatie van het scenario 'Fictief 3' zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 1.422 en 1.382 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 352, in de avondspits wordt een toename van 344 reizigers verwacht.

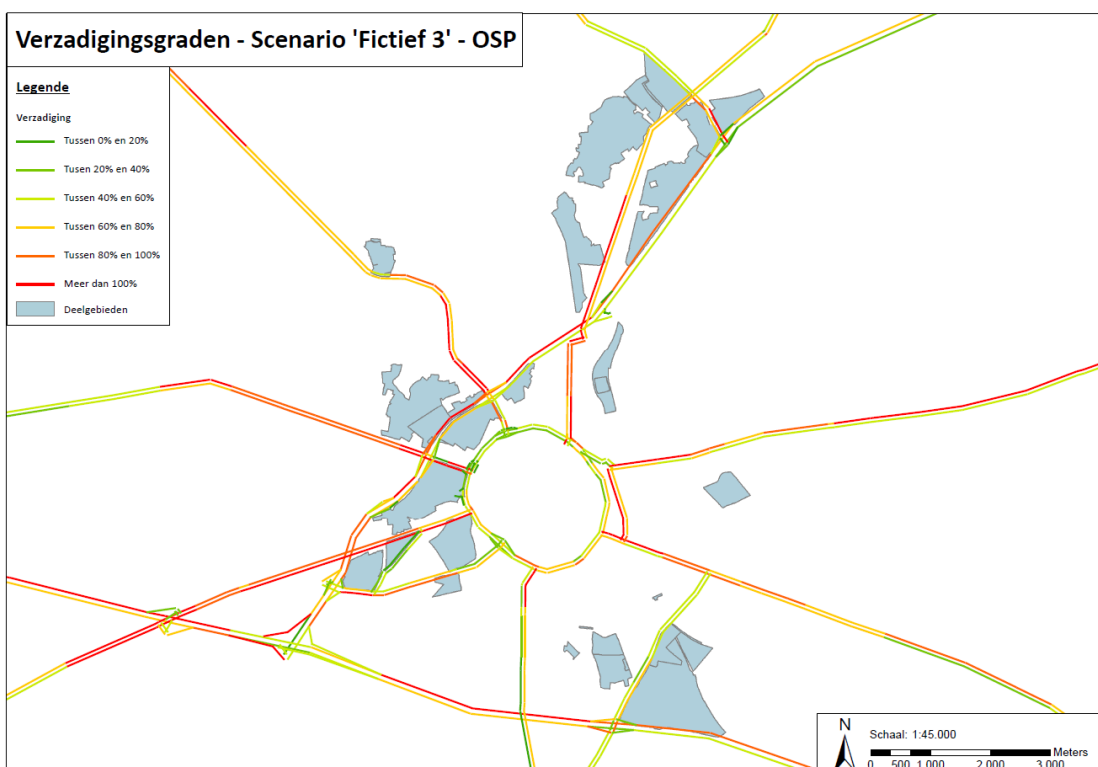
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Fictief 3' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

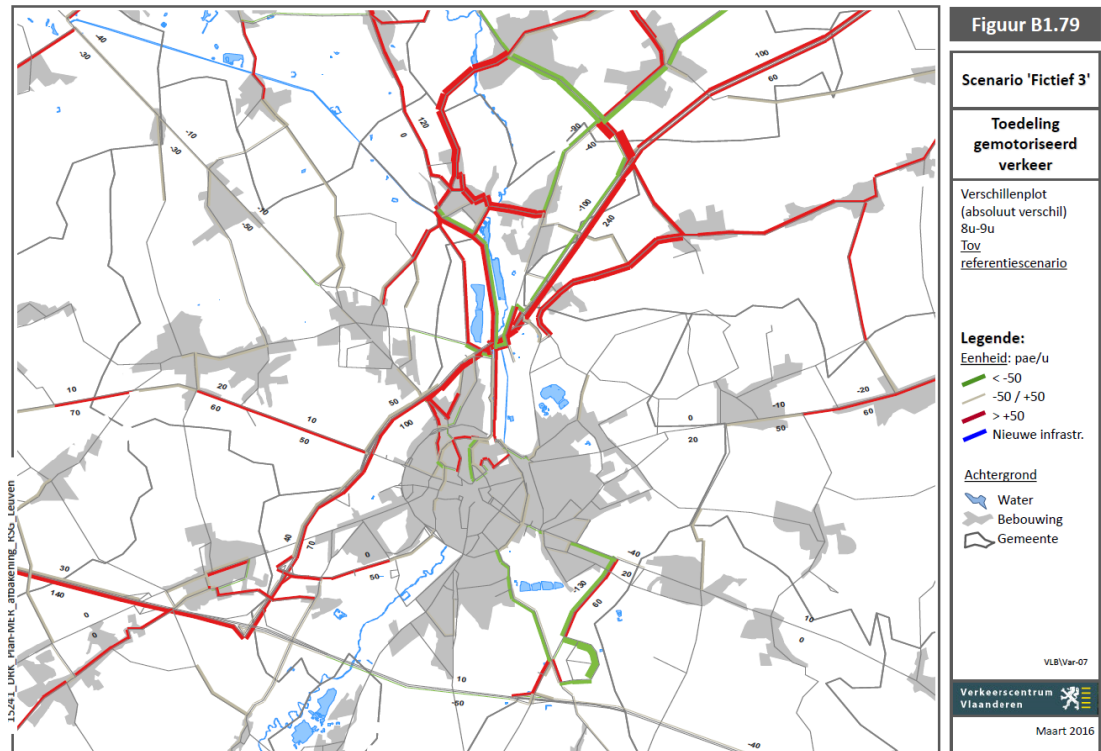
Gemotoriseerd verkeer



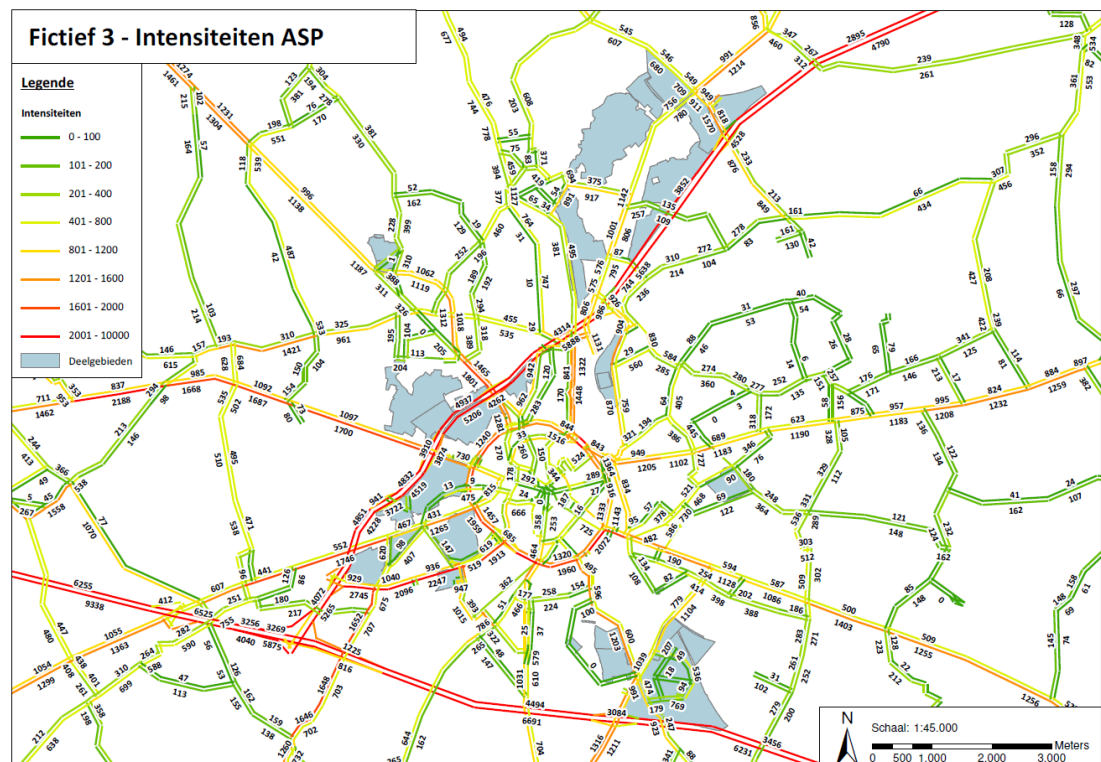
Figuur 6-142 Netwerkbelasting scenario 'Fictief 3' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



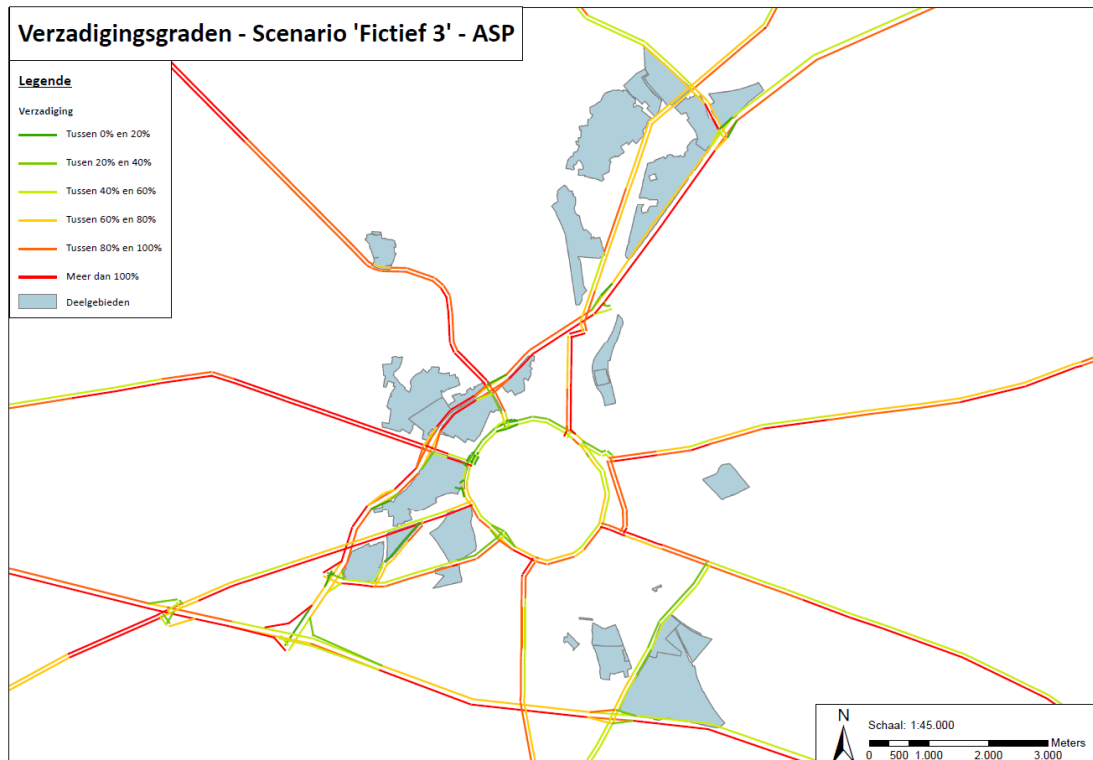
Figuur 6-143 Verzadiging netwerk scenario 'Fictief 3' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



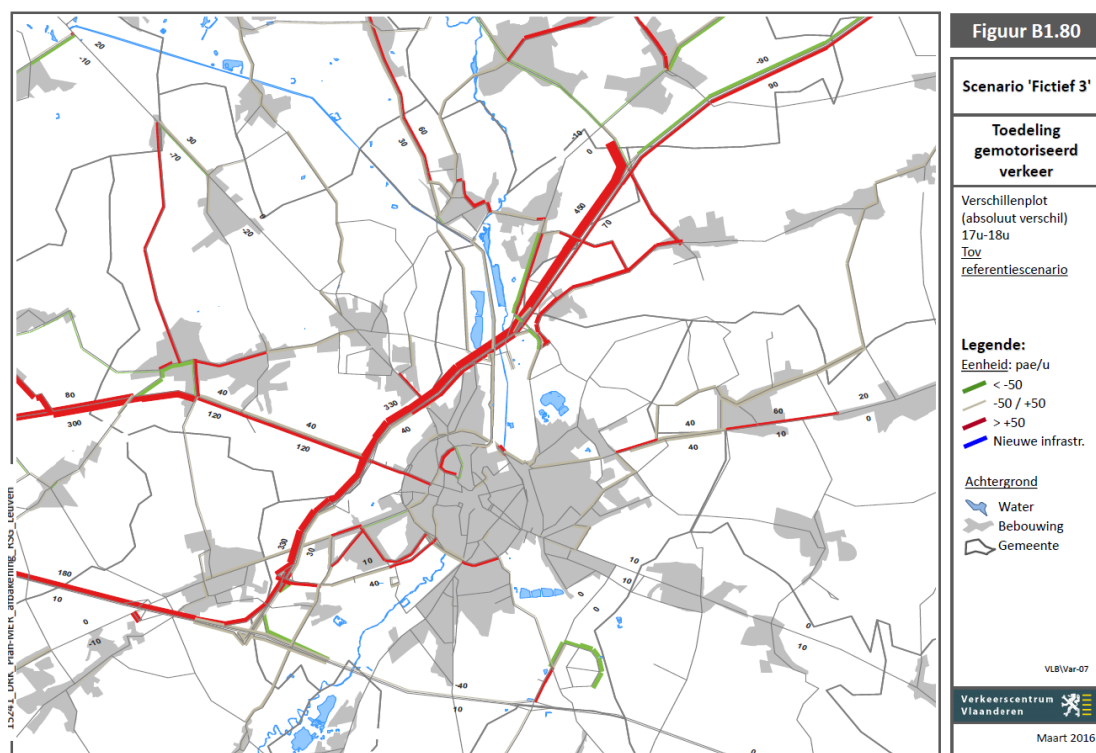
Figuur 6-144 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-145 Networkbelasting scenario 'Fictief 3' avonds spits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-146 Verdadiging netwerk scenario 'Fictief 3' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-147 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven hebben ook de ontwikkelingen van het scenario 'Fictief 3' een aanzienlijke impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel tijdens de ochtend- als

de avondspits. Deze impact is echter wel kleiner als de impact van het basisscenario en het scenario 'fictief 1'. Dit blijkt uit het feit dat de toename van de verkeersdrukte niet over het volledige netwerk verspreid, maar zich eerder beperkt tot voornamelijk de E314. Ook hier zijn het voornamelijk de wegen die instaan voor de ontsluiting van de projecten, die het meeste verkeer genereren (zie **Tabel 6-145**), waar de grootste toename verwacht wordt. Zo worden de grootste toenames verwacht op de E314. Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Kwade Hoek de grootste verkeersaan trekker is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreeks ontsluitende wegen van het deelgebied. Tevens wordt op bepaalde wegvakken een afname van de verkeersdrukte verwacht. Dit zijn voornamelijk personen, die door de verkeerstoename op hun gewoontegetrouwe route, een alternatieve route gebruiken om op hun bestemming te komen.

De verkeerstoename op het hoofdwegenet heeft tevens ook tot gevolg dat er alternatieve routes (sluiproutes) gezocht worden via het lagere wegennet.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor zowel de ochtend- als de avondspits. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-145: Afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 3'

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	3.813	95	76%	2%	2.895	-89	58%	-2%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	1.947	60	39%	1%	4.790	89	96%	2%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsela en 21 Holsbeek	E40	4.183	-102	84%	-2%	3.852	449	77%	9%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsela en 21 Holsbeek	Limburg	2.698	241	54%	5%	5.638	67	113%	1%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsela	E40	4.988	11	100%	0%	4.314	386	86%	8%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsela	Limburg	3.012	232	60%	5%	5.888	88	118%	2%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	2.716	101	54%	2%	5.206	41	104%	1%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.497	49	110%	1%	4.937	330	99%	7%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	5.041	45	101%	1%	4.832	329	97%	7%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	3.114	84	62%	2%	4.519	22	90%	0%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.687	41	94%	1%	4.851	329	97%	7%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	3.609	71	72%	1%	4.228	31	85%	1%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	4.994	123	71%	2%	5.265	-38	75%	-1%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.815	-44	69%	-1%	4.072	161	58%	2%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.767	30	110%	0%	6.255	178	78%	2%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	5.444	138	68%	2%	9.338	13	117%	0%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	5.946	133	74%	2%	9.916	24	124%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.497	23	106%	0%	6.525	175	82%	2%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	3.416	-52	57%	-1%	6.691	11	112%	0%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.147	7	102%	0%	4.494	-35	75%	-1%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	5.734	-37	96%	-1%	3.456	-5	58%	0%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	2.501	5	42%	0%	6.231	10	104%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	1.114	23	31%	1%	844	41	23%	1%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.177	17	33%	0%	1.516	24	42%	1%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.287	25	54%	1%	1.364	11	57%	0%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.198	-39	50%	-2%	1.387	-11	58%	0%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	824	-39	34%	-2%	1.333	-5	56%	0%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.645	32	69%	1%	1.143	15	48%	1%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	1.588	29	66%	1%	2.072	6	86%	0%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	769	3	32%	0%	1.216	7	51%	0%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	961	18	40%	1%	1.320	9	55%	0%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.513	-20	63%	-1%	1.960	55	82%	2%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.579	20	66%	1%	1.556	33	65%	1%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1.450	-2	60%	0%	2.902	44	121%	2%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.321	-14	55%	-1%	1.959	-2	82%	0%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	998	10	42%	0%	1.457	46	61%	2%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.051	-5	44%	0%	1.270	14	53%	1%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.005	7	42%	0%	1.889	22	79%	1%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.005	7	28%	0%	1.889	22	52%	1%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.171	-3	33%	0%	1.277	15	35%	0%
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.248	10	35%	0%	1.240	21	34%	1%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.103	8	31%	0%	1.877	9	52%	0%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.325	5	55%	0%	1.296	-24	54%	-1%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.233	90	51%	4%	1.593	18	66%	1%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.549	29	129%	2%	1.801	19	150%	2%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.360	22	113%	2%	1.465	51	122%	4%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	950	-13	79%	-1%	996	-1	83%	0%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	735	-50	61%	-4%	1.138	-22	95%	-2%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.261	-1	53%	0%	843	31	35%	1%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	764	-55	32%	-2%	1.337	7	56%	0%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	895	-6	75%	-1%	1.205	16	100%	1%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.292	-16	108%	-1%	949	32	79%	3%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	900	5	75%	0%	606	66	51%	6%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	649	24	54%	2%	1.056	29	88%	2%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	555	48	46%	4%	1.122	9	94%	1%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.276	-11	106%	-1%	875	50	73%	4%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.189	12	99%	1%	1.004	-6	84%	-1%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	876	-112	73%	-9%	1.203	-11	100%	-1%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	970	-20	81%	-2%	587	7	49%	1%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	872	15	73%	1%	1.086	14	91%	1%
31	N251 tussen R23 en E40	E40	483	-13	40%	-1%	1.016	-20	85%	-2%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	726	29	61%	2%	463	13	39%	1%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	899	-16	75%	-1%	704	-4	59%	0%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	207	-21	17%	-2%	1.087	-13	91%	-1%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	921	-15	38%	-1%	619	20	26%	1%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.032	45	43%	2%	1.913	58	80%	2%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	1.609	51	67%	2%	2.247	39	94%	2%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	1.268	0	53%	0%	936	9	39%	0%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	2.742	122	114%	5%	2.745	77	114%	3%
35	N264 tussen N253 en E314	E314	1.484	-17	62%	-1%	928	-22	39%	-1%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.080	-1	108%	0%	1.265	-74	127%	-7%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	592	-18	59%	-2%	431	11	43%	1%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	842	8	84%	1%	1.097	-2	110%	0%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	828	-3	83%	0%	467	64	47%	6%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	757	87	76%	9%	1.675	20	168%	2%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	766	47	77%	5%	441	39	44%	4%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	1.037	-19	86%	-2%	730	12	61%	1%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.124	14	94%	1%	1.438	68	120%	6%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.210	7	101%	1%	1.097	40	91%	3%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	901	51	75%	4%	1.700	116	142%	10%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	982	58	82%	5%	991	-53	83%	-4%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	667	-214	56%	-18%	1.214	-11	101%	-1%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	504	-175	42%	-15%	680	-56	57%	-5%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	490	-170	41%	-14%	546	-54	46%	-5%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	1.369	491	114%	41%	818	-72	68%	-6%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	658	-51	55%	-4%	1.570	586	131%	49%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	793	-37	66%	-3%	780	-3	65%	0%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	817	-88	68%	-7%	756	-10	63%	-1%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	796	-2	66%	0%	795	53	66%	4%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.270	1	106%	0%	576	-88	48%	-7%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	1.309	-84	109%	-7%	806	-8	67%	-1%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	818	83	68%	7%	986	10	82%	1%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.076	75	90%	6%	1.322	-11	110%	-1%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	929	-2	77%	0%	841	19	70%	2%
48	N292 Martelarenlaan	N3	918	-19	92%	-2%	916	8	92%	1%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
48	N292 Martelarenlaan	N2	593	17	59%	2%	834	-12	83%	-1%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.156	60	48%	3%	1.104	4	46%	0%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	754	-126	31%	-5%	779	-2	32%	0%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	1.811	23	75%	1%	909	56	38%	2%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	947	123	39%	5%	1.592	-5	66%	0%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	896	15	37%	1%	1.316	-50	55%	-2%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.259	18	52%	1%	1.211	-22	50%	-1%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	62	-9	6%	-1%	98	5	10%	1%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	400	-2	40%	0%	407	67	41%	7%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	714	-34	71%	-3%	1.648	46	165%	5%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	692	-28	69%	-3%	703	-2	70%	0%

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de cumulatieve effecten op de afwikkeling van de verschillende wegvakken binnen het studiegebied:

Tabel 6-146: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Fictief 3'

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	0	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	E40	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	Limburg	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	E40	0	-1
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	Limburg	0	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	0	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	0	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	0	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	0	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	0	-1
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	0	0
17	R23 tussen N251 en N264	N264	0	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	0	0
18	R23 tussen N264 en N3	N264	0	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergblaen	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergblaen	Mgr. Van Waeyenbergblaen	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergblaen en N2	N2	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergblaen en N2	Mgr. Van Waeyenbergblaen	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	0	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	0	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	0	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	0	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	R23	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	0	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	0	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	0	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	-2	0
35	N264 tussen N253 en E314	E314	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
38	N3 tussen E314 en E40	E314	0	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	0	-2
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	0	0
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	0	-2
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	0	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	3	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	3	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	3	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	-3	1
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	0	-3
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	0	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	1	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	0	1
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	0	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	0	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	-1	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	0	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	0	0
48	N292 Martelarenlaan	N2	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	1	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	0	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	0	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	0	0

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte cumulatieve effecten bij de realisatie van alle deelgebieden die werden opgenomen in het 'Fictief 3'. Hieruit blijkt dat de effecten op de afwikkeling van de verschillende wegen binnen het studiegebied een pak kleiner zijn als in het basisscenario. Dit is logisch aangezien er bij de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden binnen dit scenario een pak minder verkeer wordt gegenereerd als in het 'basisscenario'. Ook in dit scenario valt het op dat het cumulatief effect op verschillende wegvakken kleiner is als het individueel effect van de realisatie van één deelgebied apart. De reden hiervoor dient opnieuw gezocht te worden bij het feit dat het bijkomend verkeer het bestaande verkeer 'wegduwt' naar alternatieve routes. Gezien de beperktere verkeerstoename door de realisatie van de deelgebieden is ook het aandeel verkeer dat 'weggeduwd' wordt kleiner. In dit scenario wordt dan ook voornamelijk een toename van verkeer verwacht op hoofdwegen buiten het studiegebied. Ook naar de lokale wegen binnen het studiegebied wordt een verschuiving verwacht, maar dit is eerder in beperkte mate.

Dit kan opnieuw afgeleid worden uit onderstaande tabel, waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Fictief 3' vergeleken worden met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal.

Tabel 6-147: Netwerkperformantie scenario 'Fictief 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	242.400	1%	417.200	2%	-	-	5.700	2%	14.300	2%
2	1.819.000	1%	644.600	2%	529.400	2%	19.100	6%	12.200	2%	14.300	2%
3	3.462.300	1%	1.815.000	1%	1.005.700	2%	36.700	2%	30.300	1%	12.200	2%
Auto/etm												
1	-	-	198.000	1%	397.800	2%	-	-	4.700	2%	14.300	2%
2	1.242.300	1%	542.400	1%	474.300	2%	13.100	1%	10.700	7%	12.200	2%
3	2.330.000	0%	1.520.000	0%	897.600	2%	24.800	-1%	25.500	2%	10.300	3%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	15.200	1%	5.700	5%	-	-	400	2%	200	4%
2	173.800	6%	25.000	4%	15.500	3%	1.900	10%	400	5%	400	3%
3	345.100	3%	88.200	5%	28.600	2%	3.700	5%	1.500	6%	400	2%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.900	2%	6.000	7%	-	-	200	4%	200	7%
2	158.100	4%	32.200	4%	15.300	2%	1.600	7%	600	5%	400	3%
3	291.700	2%	75.900	4%	33.700	2%	3.100	3%	1.300	5%	500	1%

Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020					Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020				
Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal	Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	0	2.400	8.200	10.600	1	0	100	300	400
2	18.000	12.600	10.400	41.000	2	1.100	200	300	1.600
3	34.300	18.000	19.700	72.000	3	700	300	200	1.200
Totaal	52.300	33.000	38.300		Totaal	1.800	600	800	

Dit maakt het ook voor dit scenario onhaalbaar om op cumulatief niveau milderende maatregelen voor te stellen voor de verschillende deelgebieden. Er wordt dan ook verwezen naar de milderende maatregelen die per deelgebied worden voorgesteld om er voor te zorgen dat er op vlak van mobiliteit geen aanzienlijke effecten zullen optreden bij de realisatie van de deelgebieden.

Om toch een beeld te vormen van de bijdrage van elk deelgebied aan de wegen waarop een aanzienlijk negatief effect verwacht wordt, zijn onderstaande tabellen opgemaakt. Er kan aangenomen worden dat het overige bijkomende verkeer afkomstig is van rerouting.

Tabel 6-148: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)⁴¹

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)	
				SLA 1	SLA 2
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	678	1%	99%

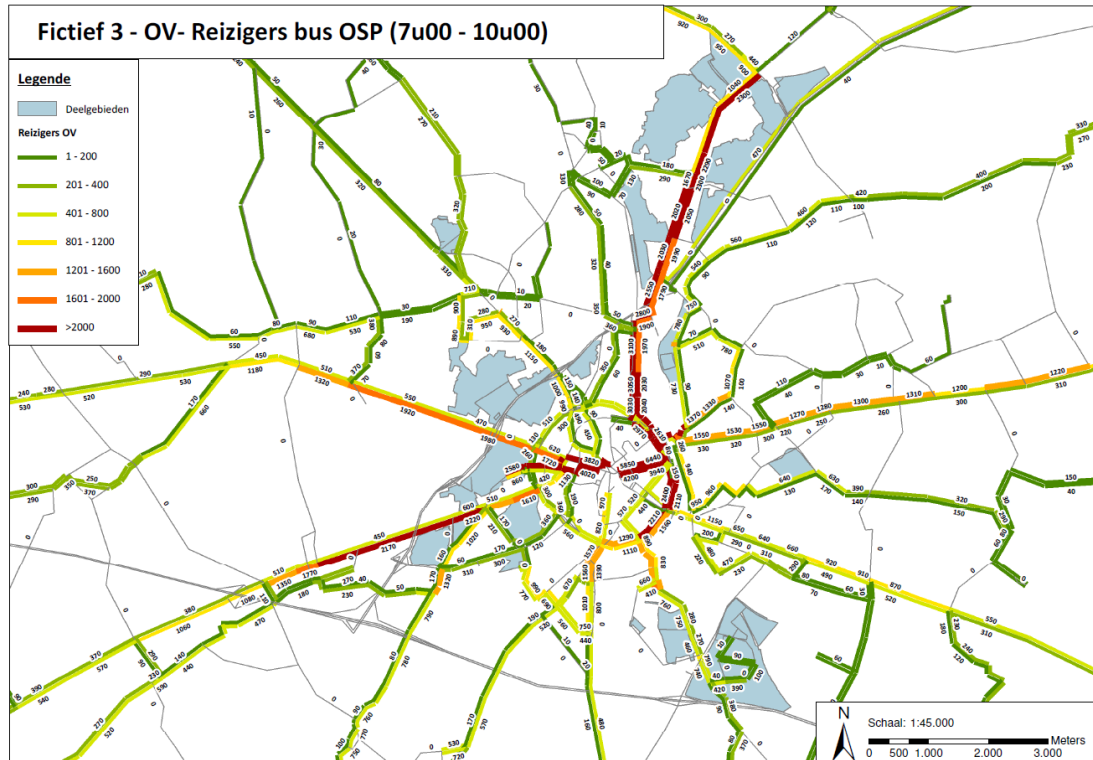
Tabel 6-149: Procentueel aandeel deelgebieden op wegvakken met aanzienlijk negatief effect op afwikkeling scenario 'Fictief 3' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Nr.	Wegvak	Richting	Totale toename	SLA (%)	
				SLA 1	SLA 2
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	917	1%	99%

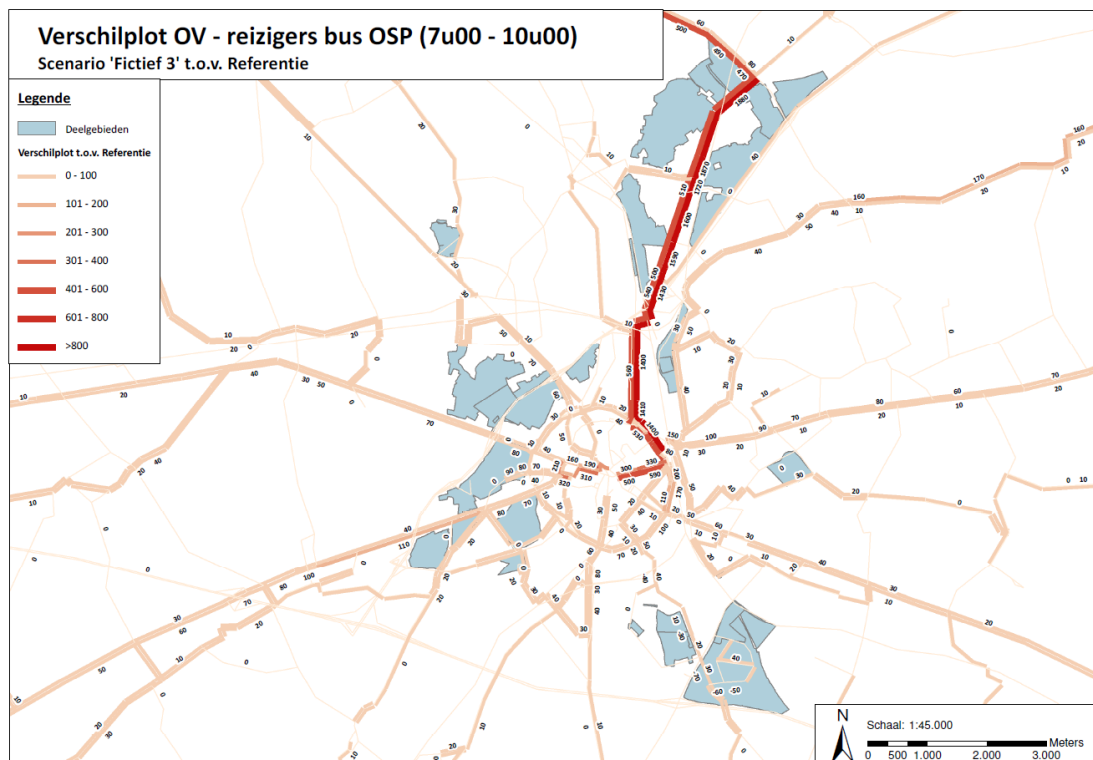
Zoals blijkt uit bovenstaande tabellen is het voornamelijk de realisatie van deelgebied Kwade Hoek die het grootste aandeel heeft in de verkeerstoename op de N292 Steenweg op Holsbeek.

Openbaar vervoer

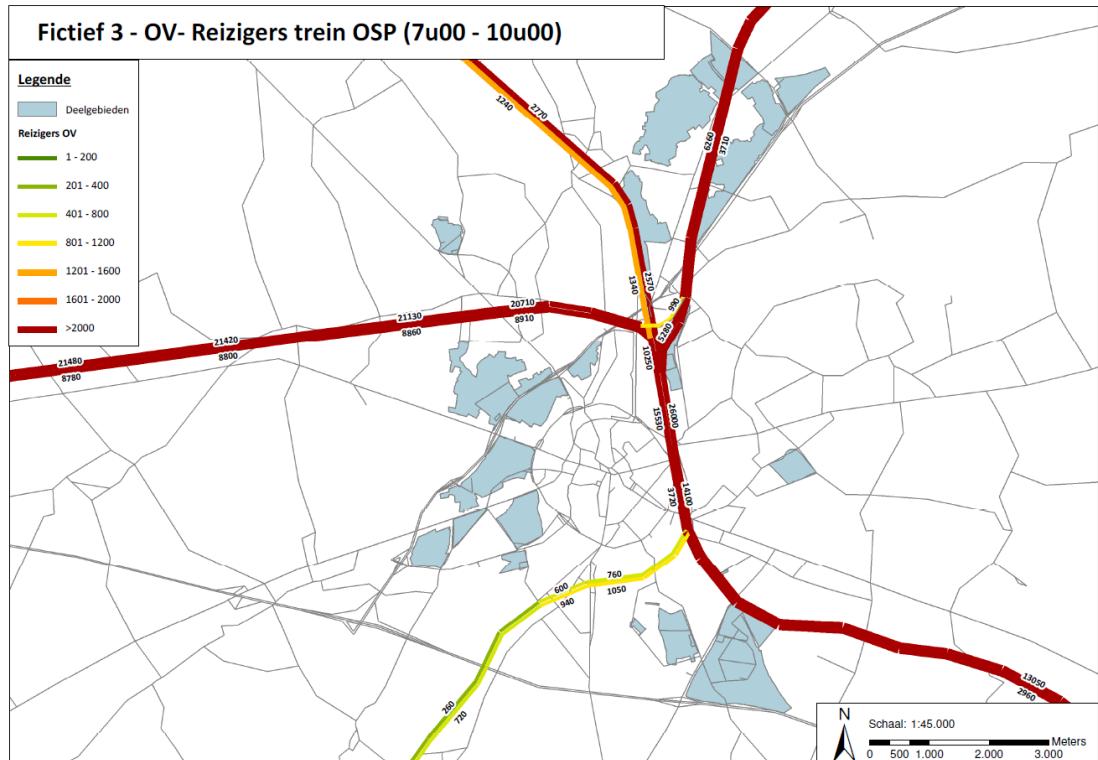
⁴¹ De nummering van de SLA komt overeen met de volgorde van de projecten zoals opgenomen in Tabel 6-3



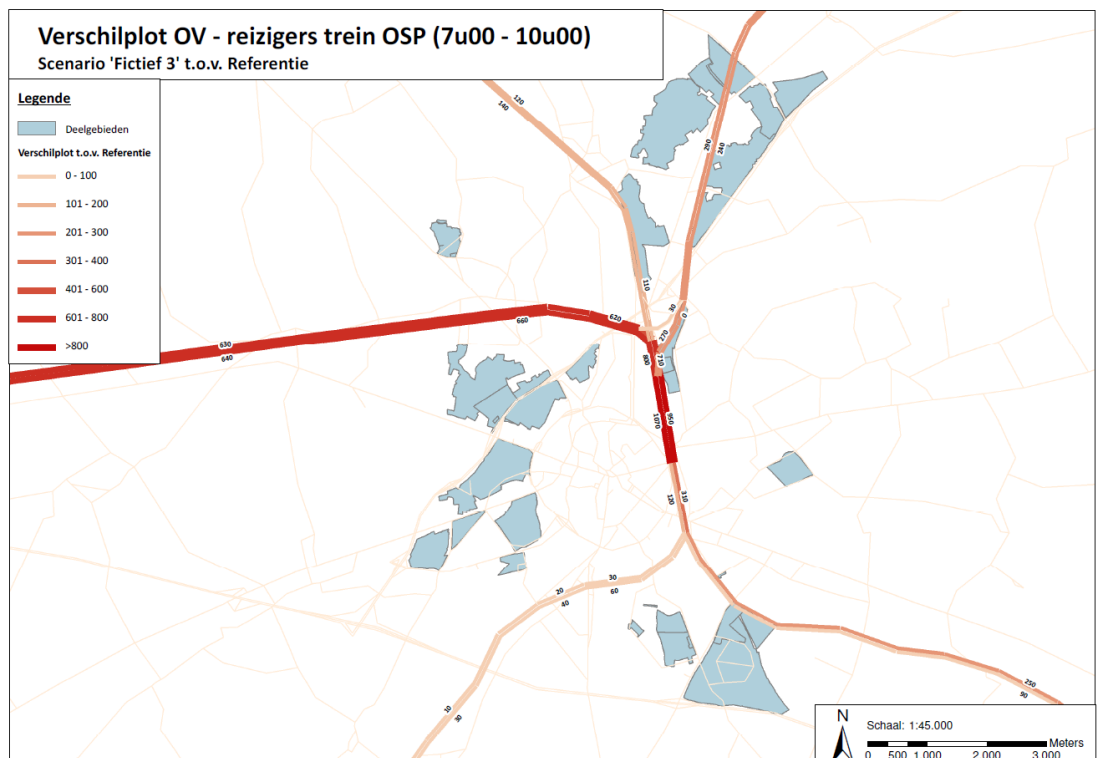
Figuur 6-148 Busreizigers scenario 'Fictief 3' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



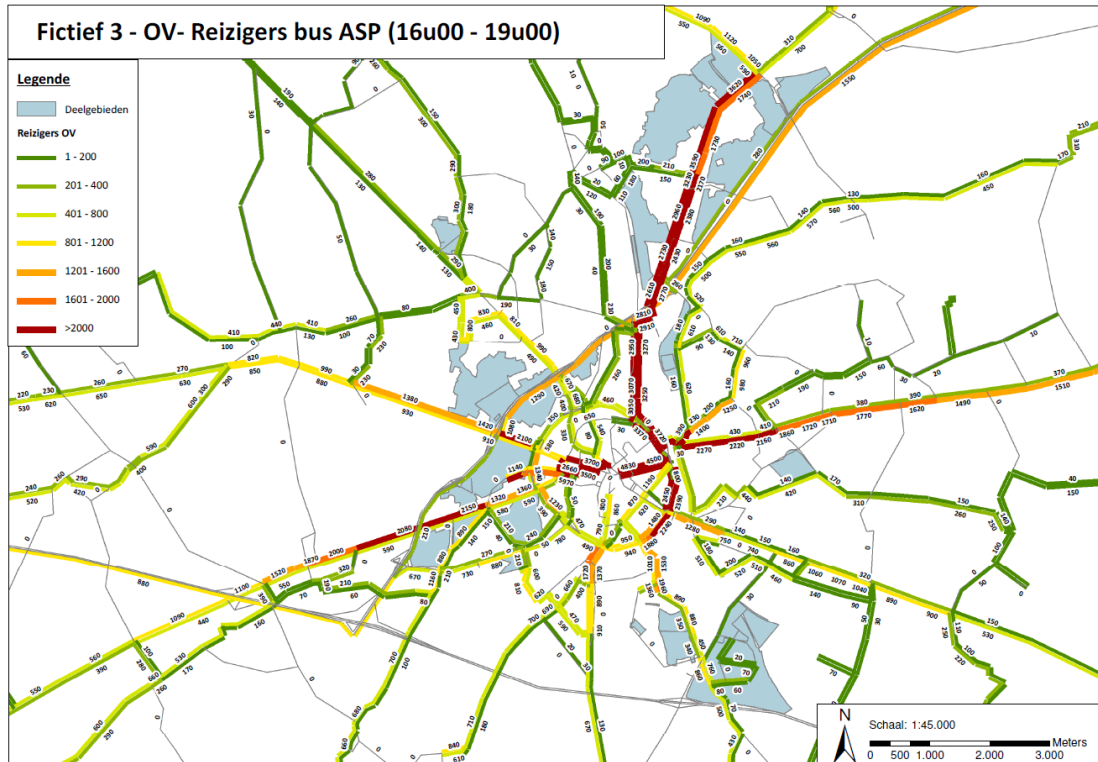
Figuur 6-149 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



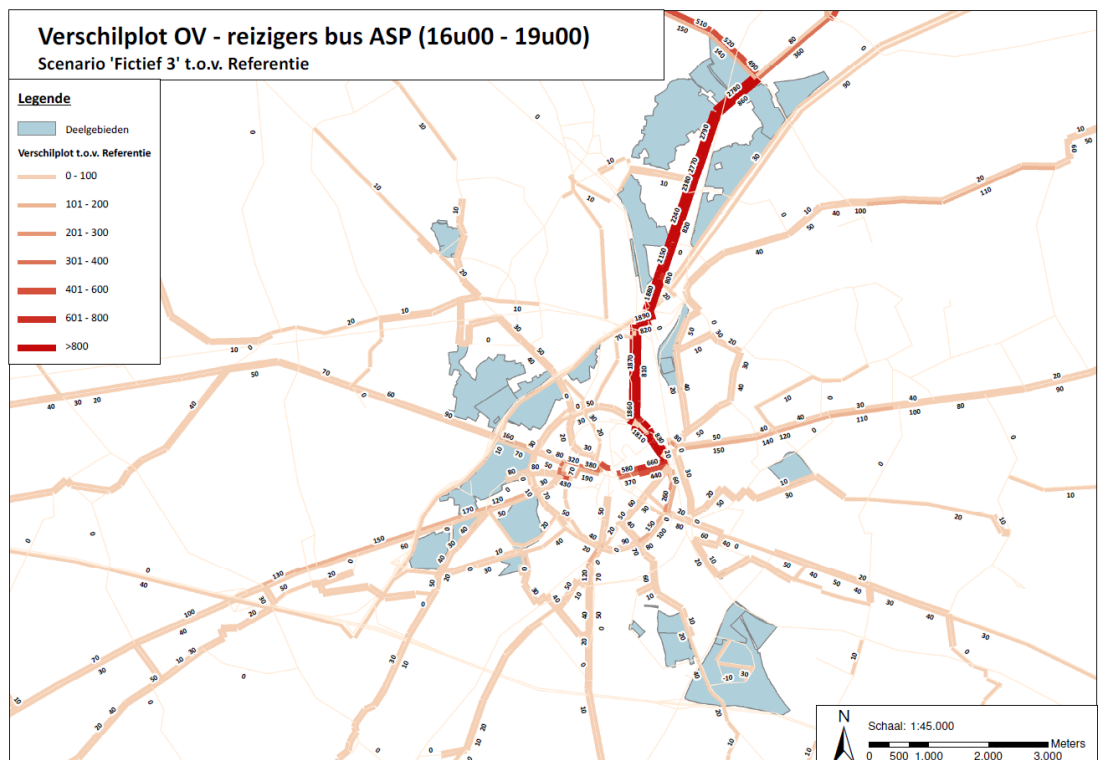
Figuur 6-150 Treinreizigers scenario 'Fictief 3' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



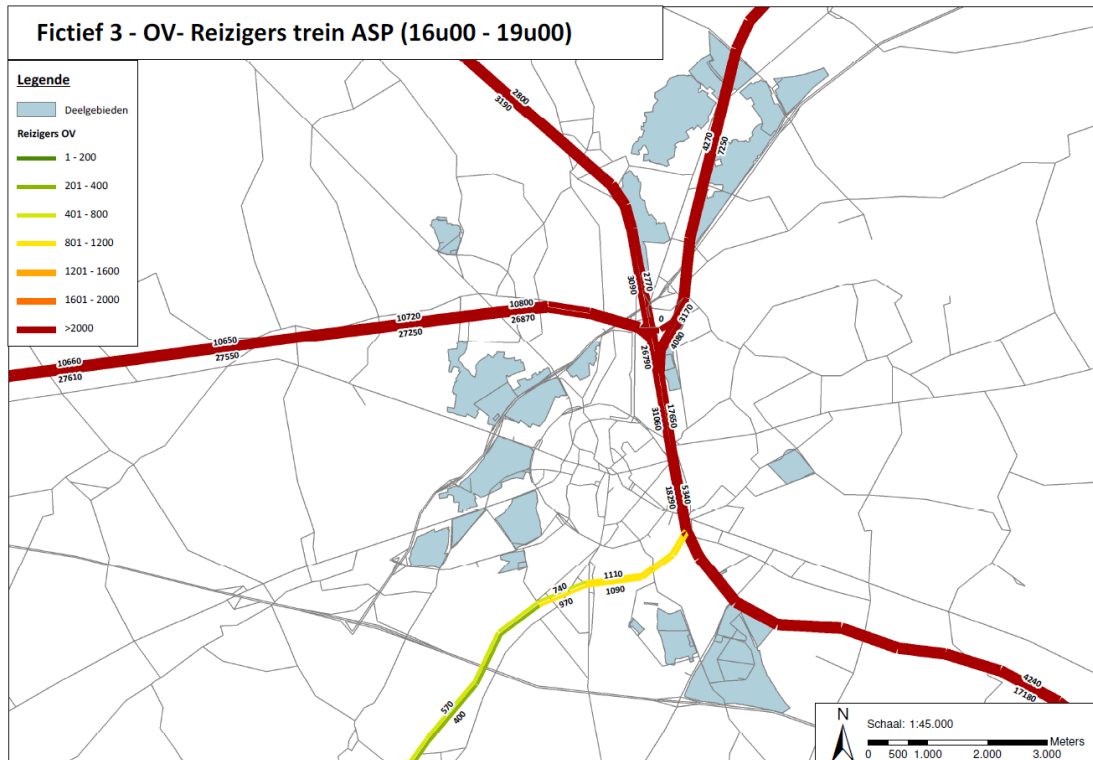
Figuur 6-151 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' ochtendspits (7u00-10u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



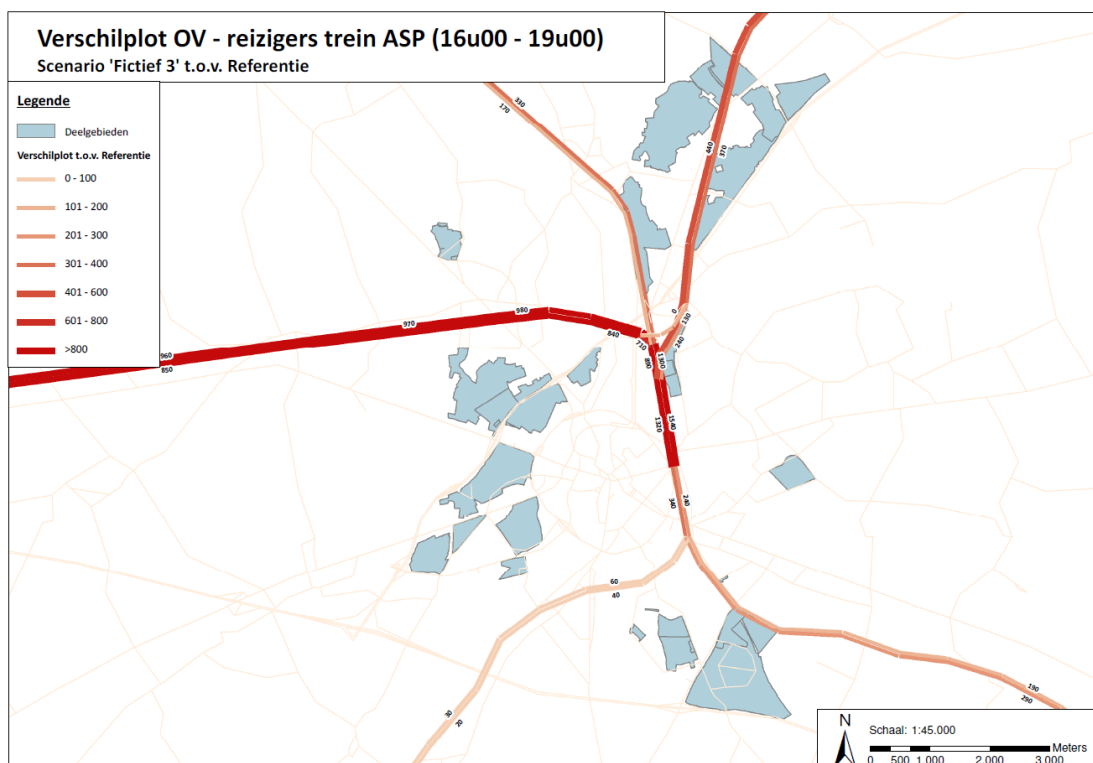
Figuur 6-152 Reizigers bus scenario 'Fictief 3' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-153 Verschilplot busreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-154 Reizigers trein scenario 'Fictief 3' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-155 Verschilplot treinreizigers scenario 'Fictief 3' t.o.v. 'Referentie 2020' avondspits (16u00-19u00) (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals blijkt uit bovenstaande figuren is er een eerder beperkte toename van het aantal OV-reizigers te verwachten bij de realisatie van het scenario 'Fictief 3'. Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De beperkte toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegenet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillen personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het is voornamelijk de vervoersassen tussen het station van Leuven naar de deelgebieden Kwade Hoek en Wingepark waar de grootste toename van het aantal busreizigers wordt verwacht. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.5.5.5 Scenario 'Stopplaatsen'

Binnen het plan-MER worden drie stopplaatsen voor treinen beschouwd:

1. Nieuw station in Haasrode ter hoogte van het researchpark
2. Nieuw station in Holsbeek ter hoogte van Klein Langeveld
3. Een nieuw station in Rotselaar ter hoogte van de site Danone in functie van stedelijke ontwikkeling. Dit station zou het bestaande station in Wezemaal vervangen.

In de richtlijnen wordt gevraagd of de stopplaatsen een oplossing bieden voor een vastgesteld mobiliteitsprobleem en of het volgens de NMBS gaat over redelijke alternatieven.

Haalbaarheid alternatieven

Holsbeek-Plein

Vanuit de inspraak op het kennisgevingsdossier werd de vraag gesteld om na te gaan of het realistisch is om extra stopplaatsen te voorzien op de spoorlijn Leuven-Aarschot.

Visie van de NMBS

Vanuit de NMBS is er geen aannemelijk vermoeden dat een stopplaats Holsbeek een interessant potentieel heeft.

- De zone van maximaal 3 km tussen het station van Leuven en de E314 valt binnen de invloedssfeer van Leuven station.
- Door het afgescheiden brede fietspad langs de Eénmeilaan en de hoogfrequente busbediening door o.a. stadslijn 2, is men vrij snel aan het station van Leuven, waar er een treinaanbod is dat veel uitgebreider is dan aangeboden zou kunnen worden in een stopplaats in deze zone.
- Verder is het Kesseldal specifiek daar ontwikkeld omdat het slechts op enkele honderden meters ligt van de oprit van de E314.
- In de zone tussen de E314 en Wezemaal loopt spoorlijn 35 grotendeels parallel met de Aarschotsesteenweg waarlangs een doorlopende lintbebouwing is zonder echte kernen die een bijkomende treinhalt kunnen verantwoorden. Een frequent busaanbod met verschillende haltes kan hier dan ook beter inspelen op de verplaatsingsbehoeften. De stopplaats Wijgmaal bevindt zich reeds in de buurt van deze zone.

In het kader van Regionet Leuven werd eerder de afweging gemaakt of een halte aan Holsbeek Plein verder onderzoek vereiste. Men kwam tot de conclusie dat een halte hier niet opportuun en wellicht zelfs niet mogelijk is om verschillende redenen:

Vanuit potentieel & ruimtelijk onderzoek (zoals uitgevoerd door BUUR i.k.v. Regionet Leuven)

- De spoorlijn Leuven – Aarschot moet maximaal benut worden voor IC treinen. Omdat een stoptrein de capaciteit beperkt, zal het aantal stops dat hier kan halteren, minimaal zijn.
- De afstand tot Leuven station te beperkt (ca 2,5 km): een trein die stopt in Holsbeek, rijdt aan beperkte snelheid door tot Leuven en verliest veel tijd.
- Vervoerpotentieel te beperkt om een halte te verantwoorden: primair potentieel zeer laag (enkel Holsbeek; Kesseldal eerder op Leuven gericht wegens daar een groter aanbod), secundair potentieel (met voortransport) rijdt beter door tot Leuven. Geen verknopingswaarde in Holsbeek.
- Haltes vereisen onteigeningen, maken de kost zeer hoog.
- Op deze plaats heeft bundel drie sporen (aansluiting bocht naar Hasselt). Richting Aarschot is er wellicht sowieso geen ruimte om tussen de sporen een halte te voorzien.

Conclusie

Een stopplaats Holsbeek-Plein wordt op basis van bovenstaande argumentatie rond ruimtelijke afwegingen en ontbreken van potentieel niet beschouwd als redelijk alternatief. Deze stopplaats wordt verder niet mee opgenomen in de modellering ten behoeve het scenario stopplaatsen of verder effectbeoordeling in de MER-disciplines. Voor stopplaats Holsbeek-Plein zou geen herbestemming nodig zijn.

Stopplaats Rotselaar

Het provinciebestuur Vlaams-Brabant voert samen met de gemeente Rotselaar een haalbaarheidsonderzoek uit naar de mogelijke verhuis van het NMBS-station Wezemaal naar de Danonesite te Rotselaar. (uitvoerder BUUR) Samen met de haalbaarheid naar de herlokalisatie van het treinstation, wordt tevens de ontwikkeling van een hoogwaardige openbare vervoersknoop bekeken en worden de verschillende opties bekeken om de ongelijkvloerse kruisingen van de spoorlijn Leuven-Aarschot ter hoogte van de Aarschotsesteenweg te Wilsele-Putkapel en de Stationsstraat te Rotselaar mogelijk te maken. In oktober 2015 heeft een startoverleg plaatsgevonden. Deze studie is thans lopende. Een duiding vanuit dit startoverleg volgt hierna:

“Regionet Leuven vormt de directe aanleiding van de haalbaarheidsstudie voor een treinstation te Rotselaar. Aangezien op de bestaande spoorlijn Leuven-Aarschot-Diest te weinig capaciteit is om bijkomende halteplaatsen te creëren, wordt nagedacht om het hoogwaardig regionaal openbaar vervoer parallel aan het spoor te organiseren.

Volgende onderzoeksvragen worden daarbij gesteld:

- Wat is de betekenis van het station te Wezemaal en/of is een station te Rotselaar haalbaar? 4 scenario's werden in het voortraject (opmaak bestek – onderhandelingsprocedure) geformuleerd:
 - o Scenario 1: behoud spoorhalte Wezemaal
 - o Scenario 2: spoorhalte Rotselaar – minimaal
 - o Scenario 3: spoorhalte Rotselaar – optimaal
 - o Scenario 4: OV-halte Rotselaar én OV-halte Wezemaal
- Welke rol speelt de halte binnen het regionaal vervoer?
- Wat zijn de ontwikkelingsmogelijkheden (activiteiten) nabij het station?
- Hoe kunnen we het station uitwerken tot een multimodaal overstappunt?
- Hoe wordt het parkeren georganiseerd?

Aangezien de studie naar de haalbaarheid van het station nog niet is afgerond, kan momenteel in deze fase nog geen uitspraak worden gedaan rond de haalbaarheid of redelijkheid als alternatief. De nieuwe

stopplaats in Rotselaar ter vervanging van het station in Wezemaal zal dus worden opgenomen in de doorrekening van het scenario 'Stopplaatsen'.

Stopplaats Haasrode

Voor de stopplaats Haasrode werd door BUUR midden 2015 een technische haalbaarheidsstudie opgemaakt in opdracht van de stad Leuven, in het kader van Regionet Leuven.

Bij een definitieve beslissing over opening van de halte zal thans een meer gedetailleerde studie gebeuren door Infrabel en NMBS.

De perimeter voor de locatie in dit MER is vrij ruim opgevat om nog verschillende mogelijkheden in de aanleg en spoorexploitatie niet te hypothekeren.

Er wordt op lange termijn uitgegaan van een verdere verdichting van de omgeving van de spoorhalte. Dit kan van belang zijn in functie van het potentieel voor de halte. Ondermeer zijn er op researchpark Haasrode delen voor onderwijs ingenomen.

Aangezien de studie naar de haalbaarheid van het station nog niet is afgerond, kan momenteel in deze fase nog geen uitspraak worden gedaan rond de haalbaarheid of redelijkheid als alternatief. De nieuwe stopplaats in Haasrode zal dus worden opgenomen in de doorrekening van het scenario 'Stopplaatsen'. Indien het station gerealiseerd wordt, zal er door de Lijn een extra tangentiële lijn opgenomen worden in hun aanbod voor de verbinding tussen Arenberg en de campus Gasthuisberg.

Verkeersgeneratie

Zoals reeds gesteld worden binnen het scenario 'Stopplaatsen' ook de verschillende ruimtelijke projecten opgenomen uit het basisscenario. Enkel voor de deelgebieden Haasrode en Danone is de invulling anders. Indien er in Haasrode een station zou komen, zou de rest van het deelgebied ingevuld worden met 19 ha GRB en 1ha kantooruimte (headquarters) (effecten zoals beschreven in §6.5.3.1), voor het deelgebied Danone wordt er bij de realisatie van het station te Rotselaar uitgegaan van 0,5 ha woonuitbreiding en 2,5 ha GRB (effecten zoals beschreven in §6.5.3.5)

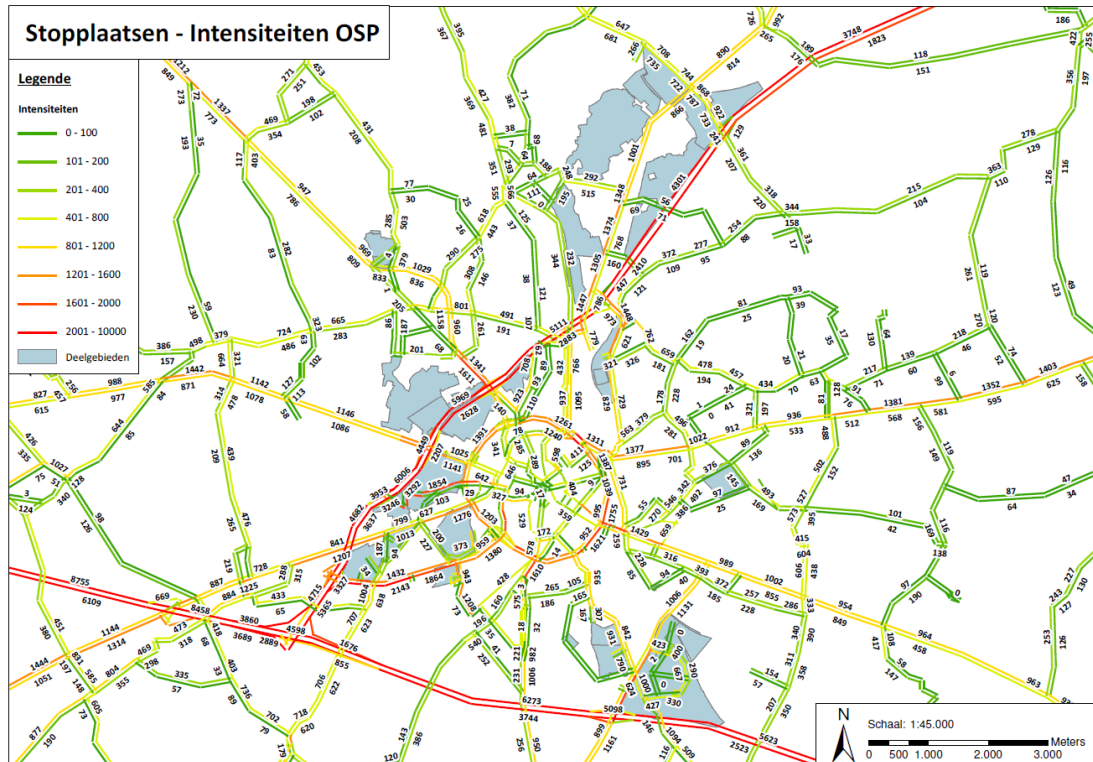
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Stopplaatsen' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

De realisatie van het scenario 'Stopplaatsen' zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 5.526 en 5.850 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.449, in de avondspits wordt een toename van 1.544 reizigers verwacht.

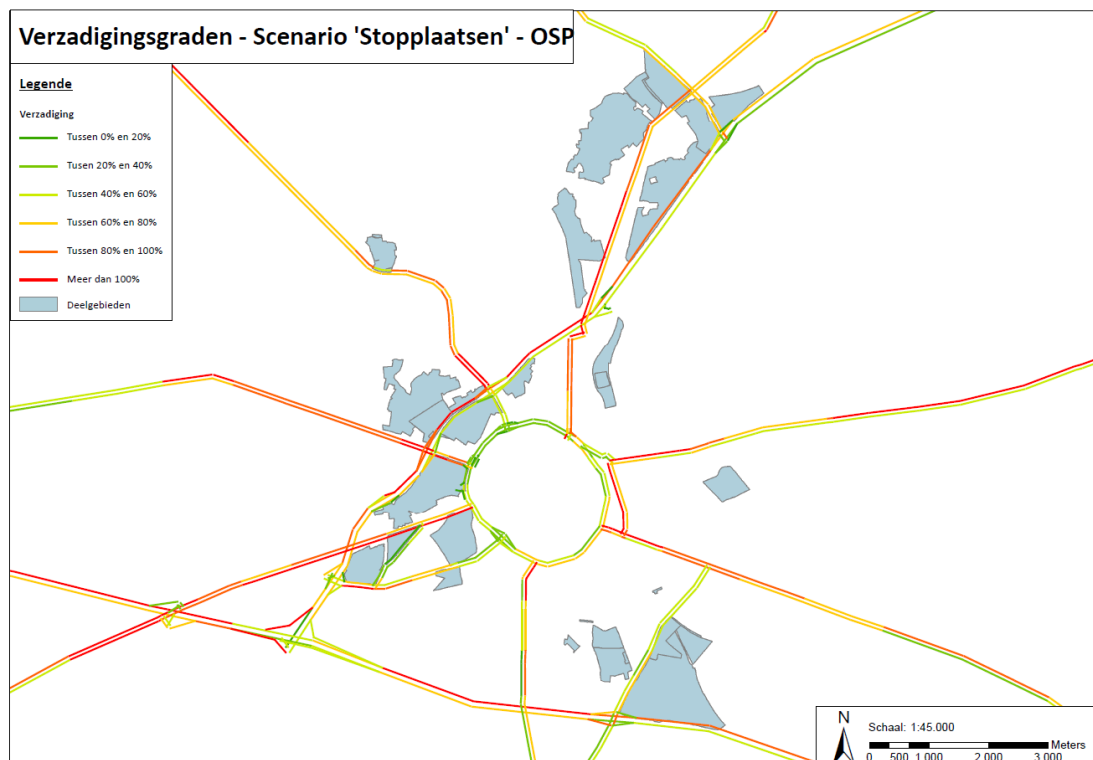
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Stopplaatsen' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario. De vergelijking zal echter gebeuren op basis van het basisscenario, om zo een beeld te krijgen van het effectieve effect van de realisatie van de voorgestelde stations

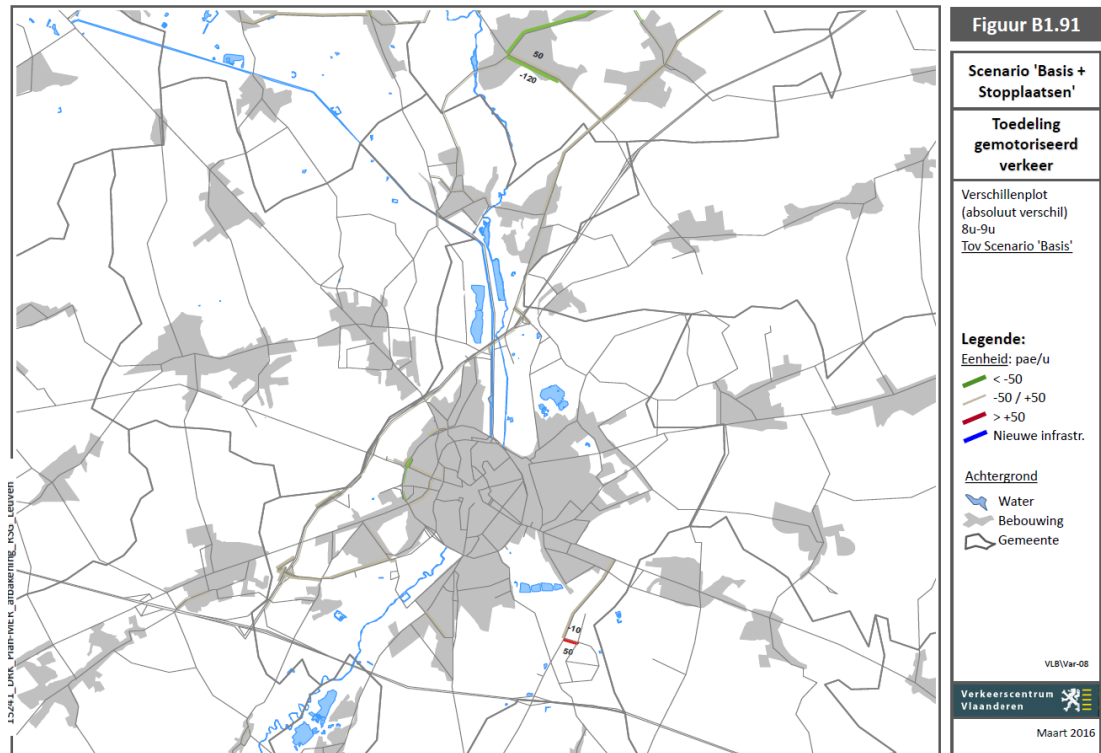
Gemotoriseerd verkeer



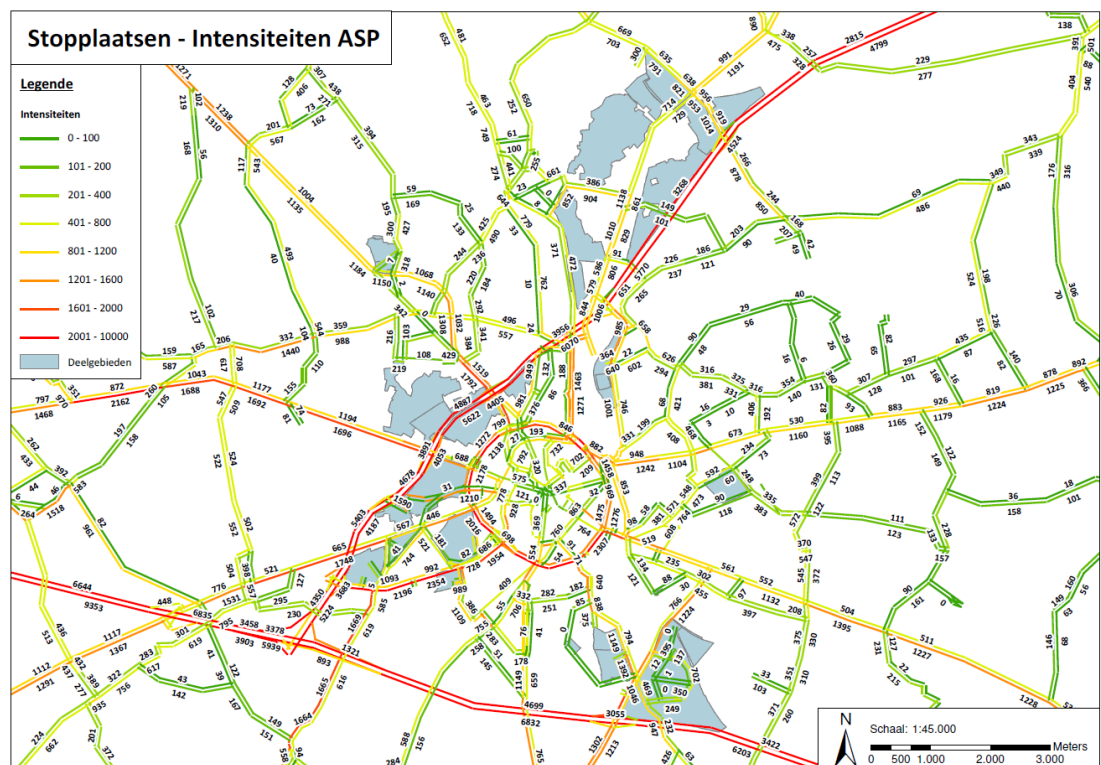
Figuur 6-156 Netwerkbelasting 'Stopplaatsen' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



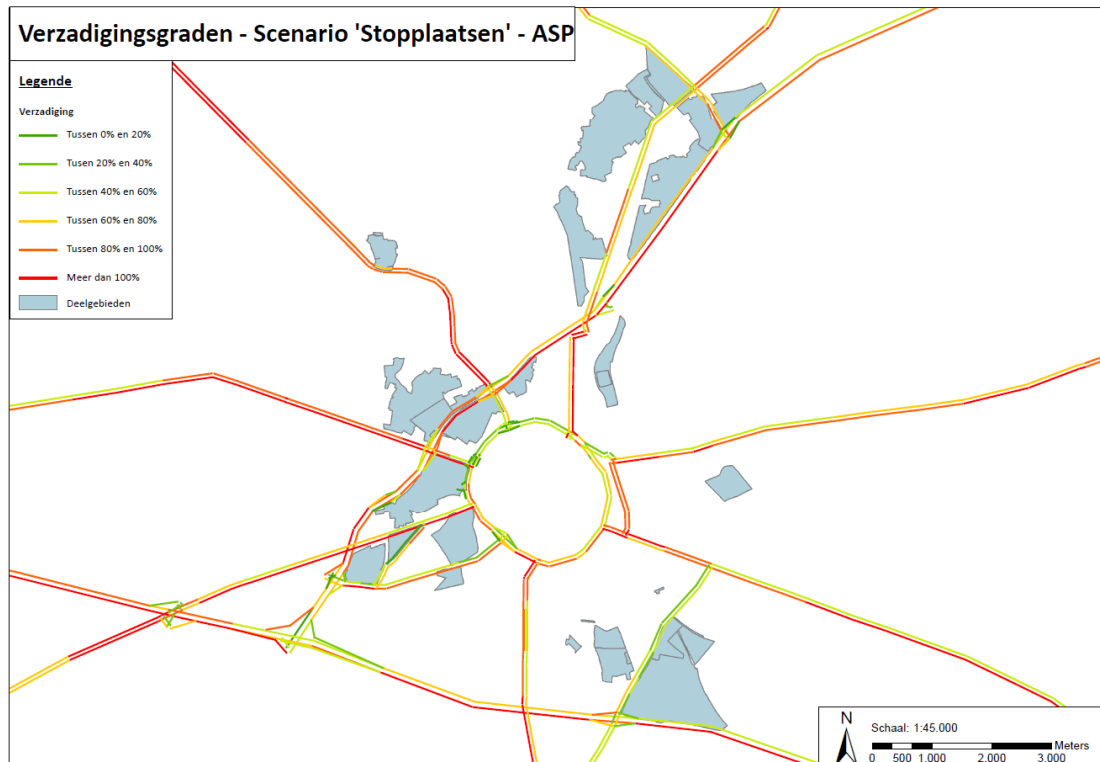
Figuur 6-157 Verzadiging netwerk 'Stopplaatsen' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



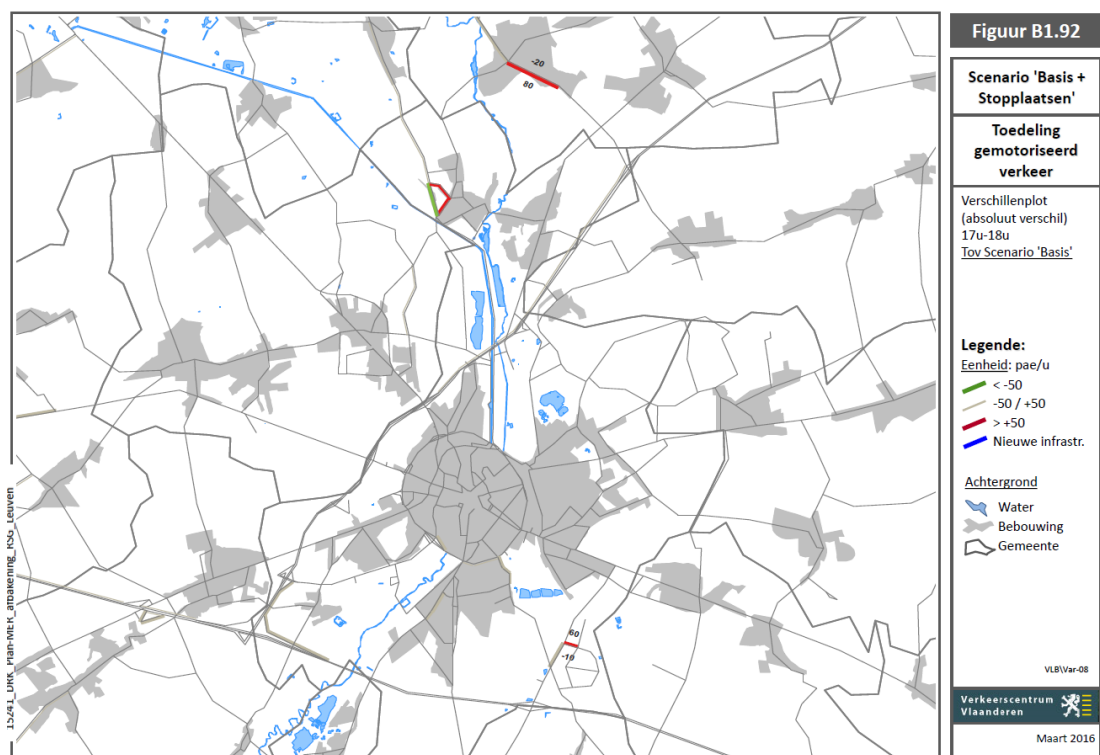
Figuur 6-158 Verschillenplot intensiteiten 'Stopplaatsen' t.o.v. 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-159 Netwerkbelasting 'Stopplaatsen' avonds spits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-160 Verzadiging netwerk 'Stopplaatsen' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-161 Verschillenplot intensiteiten 'Stopplaatsen' t.o.v. 'Basis' scenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven hebben de verschillende ontwikkelingen zoals opgenomen in het scenario 'Stopplaatsen' een gelijkaardig effect als de ontwikkelingen zoals opgenomen in het

Basisscenario. Tevens blijkt dat de realisatie van de twee stations slechts zorgt voor zeer beperkte verschillen in de verkeersbelastingen, doch deze vallen meestal binnen de onzekerheidsmarge van een verkeersmodel. De verkeersbelastingen kunnen zeer licht afwijken in het studiegebied, maar de grootteordes zijn gelijkaardig. De impact van de opening van de treinstations op de verkeersbelasting is met andere woorden erg beperkt. Een deel van de treinreizigers zal weliswaar zijn reisroute aanpassen, maar de impact op de modal shift is verwaarloosbaar. Er kan dan ook gesteld worden dat de realisatie van beide stations op de verkeersafwikkeling van het wegennet binnen het studiegebied **geen significant effect (0)** heeft.

6.5.5.6 Scenario 'Voetbal 1'

Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Voetbal 1' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied. Zoals eerder gezegd wordt uitgegaan van het scenario 'Referentie 2020' en wordt dit aangevuld met een voetbalstadion met een capaciteit van 20.000 supporters ter hoogte van bedrijventerrein Haasrode.

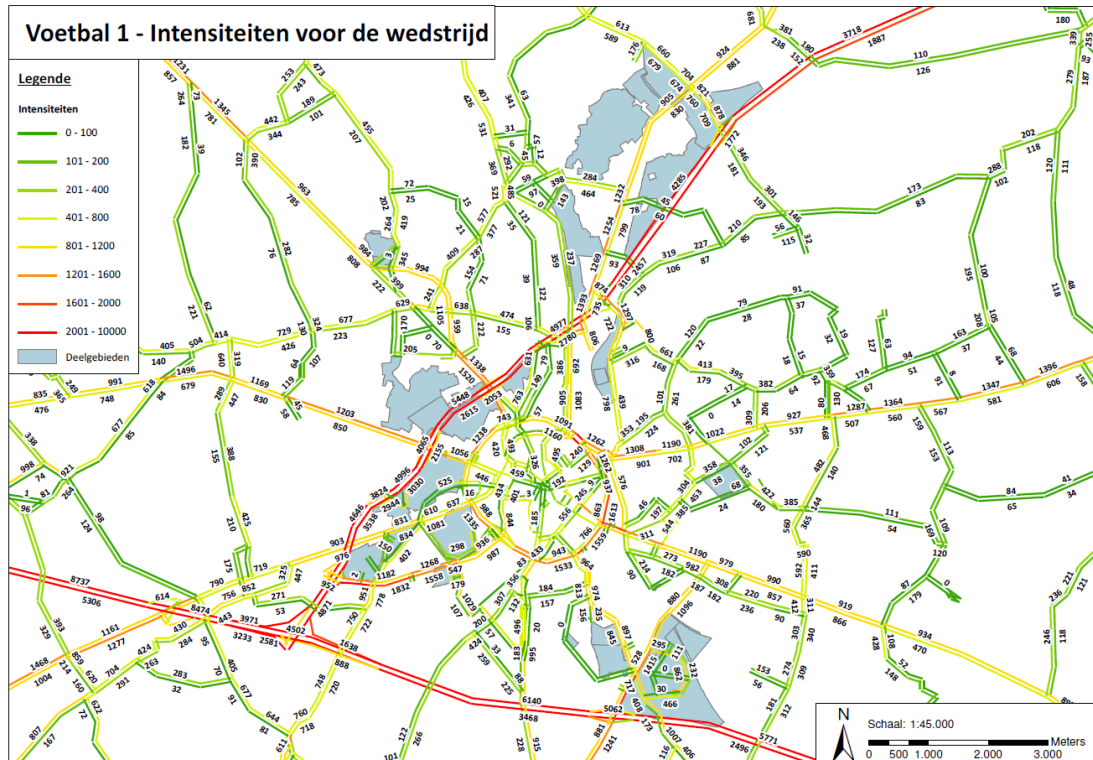
Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren⁴² (07u-08u, 08u-09u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het wegrijdend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs en worstcase, van de werkelijke situatie.

Modelresultaten

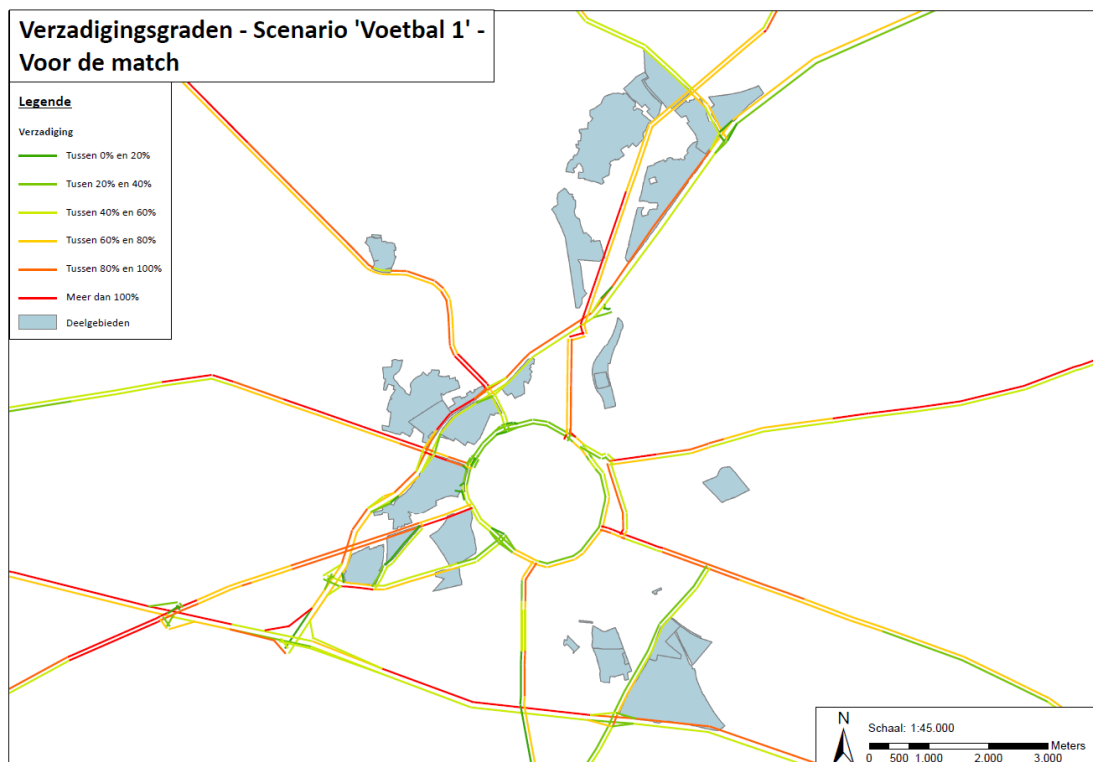
Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Voetbal 1' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

Gemotoriseerd verkeer

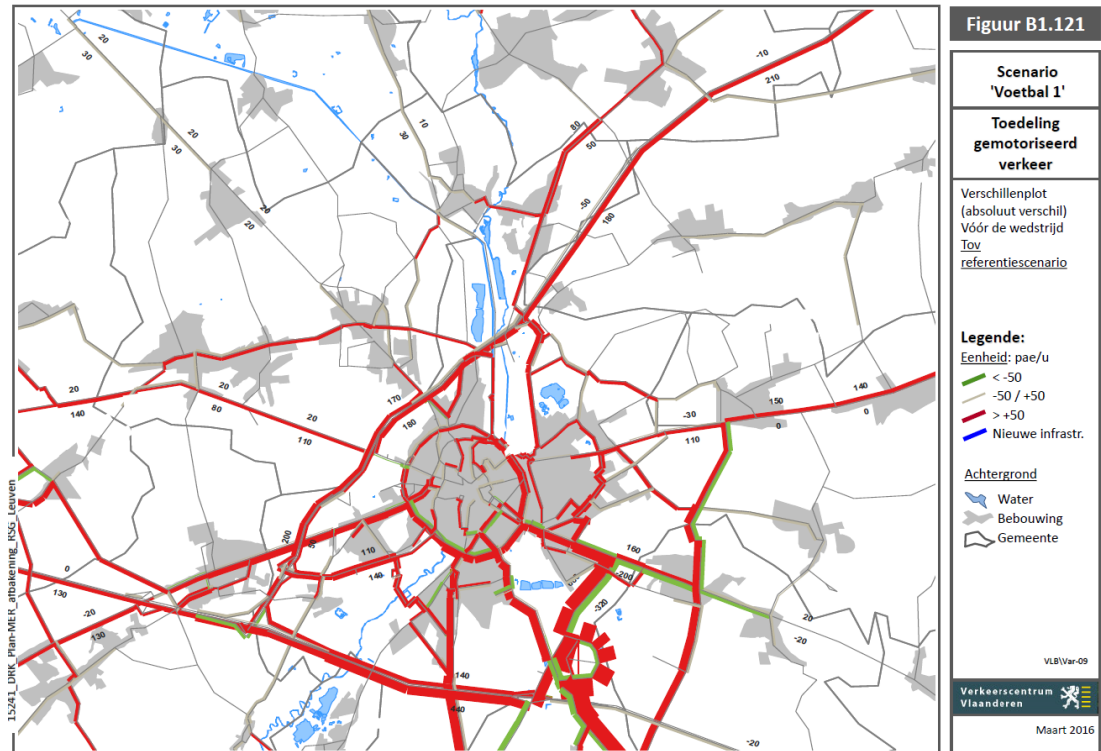
⁴² Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013



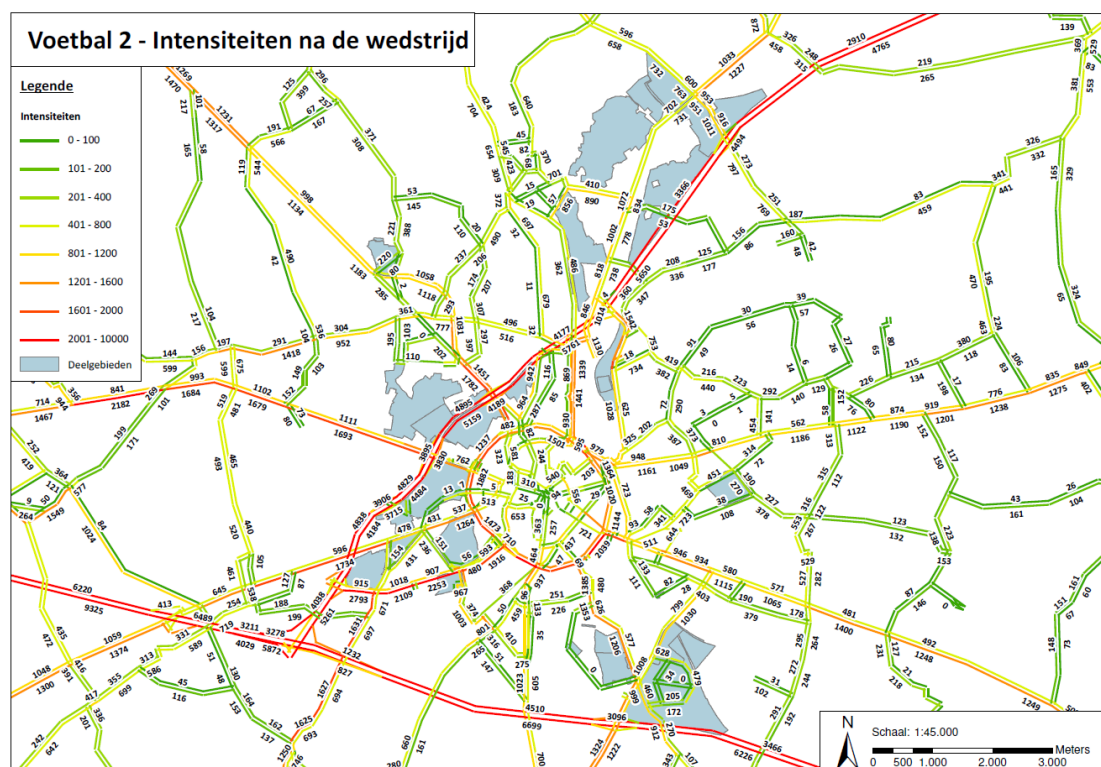
Figuur 6-162 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 1' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



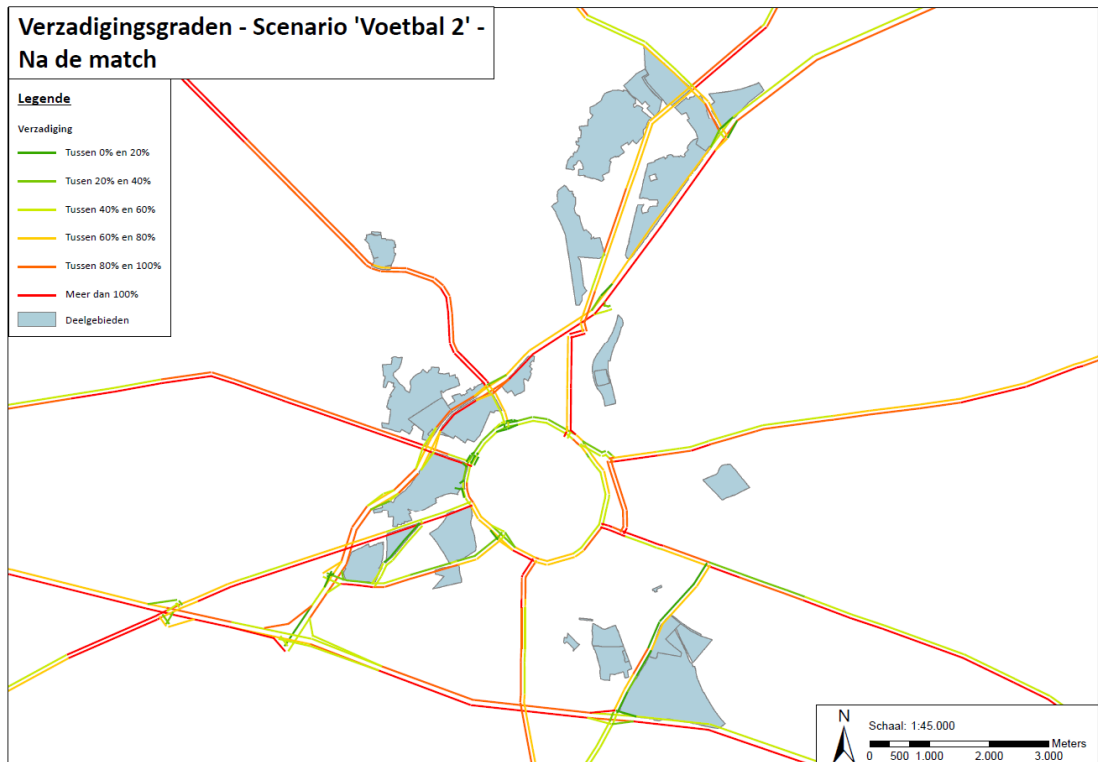
Figuur 6-163 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 1' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



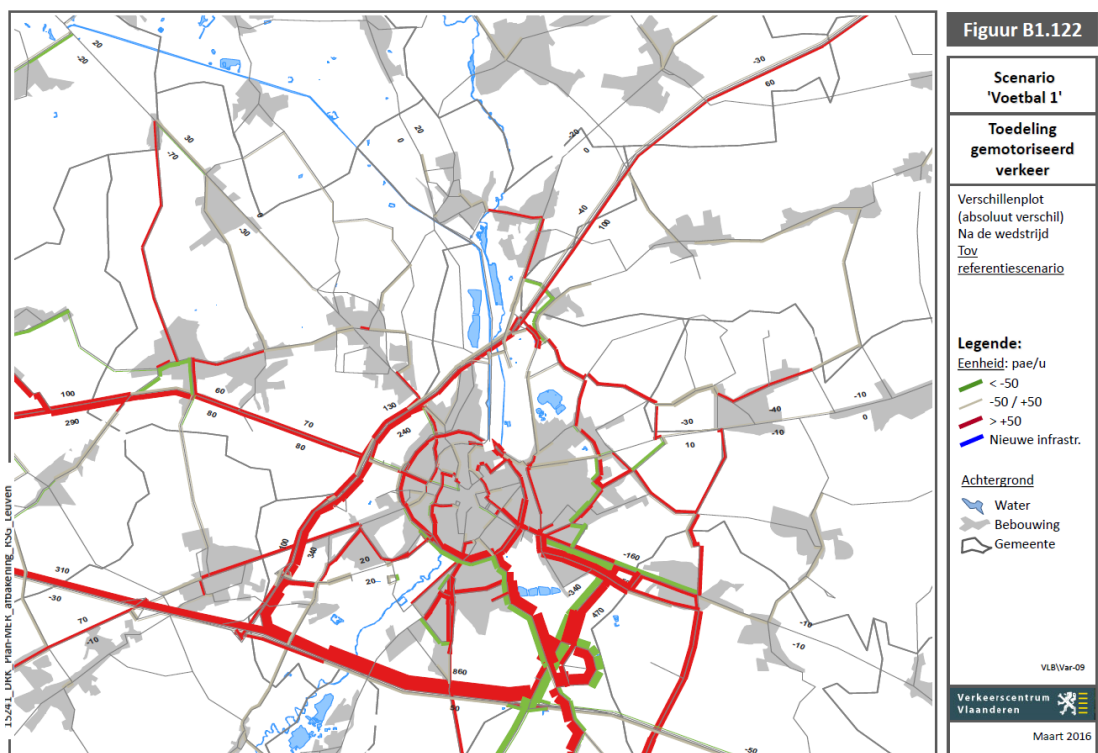
Figuur 6-164 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 1' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-165 Networkbelasting scenario 'Voetbal 1' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-166 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 1' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-167 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 1' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven heeft de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 20.000 supporters een aanzienlijke impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel

voor als na de wedstrijd. Het zijn voornamelijk de wegen die instaan voor de rechtstreeks ontsluiting van het stadion (zie **Tabel 6-150**), waar de grootste toename verwacht wordt. Anderzijds wordt er een verkeerstoename verwacht op de verschillende hoofdwegen (vanuit de verschillende windhoeken) naar het centrum.

Het uur vóór de wedstrijd wordt er voornamelijk verkeer aangetrokken naar de N25 Meerdaalboslaan van de E40 komende van Brussel, de N3 komende van Leuven en de Geldenaaksebaan. In het uur ná de wedstrijd worden dezelfde wegen gebruikt in tegengestelde richting. Dit zorgt voor toenames op de N25 Meerdaalboslaan richting N3 Tiensesteenweg. Voorts zijn er toenames op de Geldenaaksebaan richting Ring van Leuven en de E314 komende van de E40. In het deelgebied Haasrode zijn er lokale stijgingen op de Oudebaan en Bierbeekstraat

Voor beide periodes worden op de wegen met een grote verkeerstoename in de tegengestelde richting een grote afname van de belasting verwacht. Dit zijn personen die een alternatieve route zoeken om zo de verkeersdruk te hoogte van het stadion te vermijden ('wegduweffect'). Ook op bepaalde andere wegen is een daling van het verkeer merkbaar.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor de periode na de wedstrijd. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-150: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 1'

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	2.955	-29	59%	-1%	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	4.766	65	95%	1%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	E40	3.359	-44	67%	-1%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	Limburg	5.667	96	113%	2%	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	E40	3.966	38	79%	1%	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	Limburg	5.937	137	119%	3%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	5.406	241	108%	5%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	4.734	127	95%	3%	0
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	4.634	131	93%	3%	0
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	4.847	350	97%	7%	-1
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.624	102	92%	2%	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	4.534	337	91%	7%	-1
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.829	526	83%	8%	-1
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.022	111	57%	2%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	6.383	306	80%	4%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	9.294	-31	116%	0%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pa	Δ	%	Δ	
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	9.845	-47	123%	-1%	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	6.703	353	84%	4%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	6.728	48	112%	1%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	5.393	864	90%	14%	-1
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	3.407	-54	57%	-1%	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	6.270	49	105%	1%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	778	-25	22%	-1%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.572	80	44%	2%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.460	107	61%	4%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.423	25	59%	1%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	1.392	54	58%	2%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.263	135	53%	6%	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	2.265	199	94%	8%	-1
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	1.301	92	54%	4%	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.675	364	70%	15%	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.789	-116	75%	-5%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.814	291	76%	12%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	2.670	-188	111%	-8%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.908	-53	80%	-2%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.572	161	66%	7%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.283	27	53%	1%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	2.031	164	85%	7%	-1
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	2.031	164	56%	5%	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.289	27	36%	1%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.228	9	34%	0%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	2.010	142	56%	4%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.257	-63	52%	-3%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.635	60	68%	3%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.766	-16	147%	-1%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.465	51	122%	4%	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	996	-1	83%	0%	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.129	-31	94%	-3%	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	811	-1	34%	0%	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	1.365	35	57%	1%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	1.237	48	103%	4%	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	952	35	79%	3%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	558	18	47%	2%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	1.032	5	86%	0%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	1.096	-17	91%	-1%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	788	-37	66%	-3%	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.174	164	98%	14%	-2
29	N3 tussen R23 en N25	N25	881	-333	73%	-28%	3
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	426	-154	36%	-13%	3
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	1.190	118	99%	10%	-1
31	N251 tussen R23 en E40	E40	1.193	157	99%	13%	-2
31	N251 tussen R23 en E40	R23	509	59	42%	5%	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	804	96	67%	8%	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	1.117	17	93%	1%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	657	58	27%	2%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.868	13	78%	1%	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	2.232	24	93%	1%	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	951	24	40%	1%	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	2.847	179	119%	7%	-2
35	N264 tussen N253 en E314	E314	949	-1	40%	0%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.329	-10	133%	-1%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	435	15	44%	2%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.098	-1	110%	0%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	495	92	50%	9%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.638	-17	164%	-2%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	486	84	49%	8%	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	665	-53	55%	-4%	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.418	48	118%	4%	0
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.128	71	94%	6%	-1
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.660	76	138%	6%	-2
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1.040	-4	87%	0%	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1.241	16	103%	1%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	726	-10	61%	-1%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	600	0	50%	0%	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	885	-5	74%	0%	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	971	-13	81%	-1%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	786	3	66%	0%	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	748	-18	62%	-2%	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	784	42	65%	4%	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	711	47	59%	4%	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	828	14	69%	1%	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	1.009	33	84%	3%	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.351	18	113%	1%	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	836	14	70%	1%	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	917	9	92%	1%	0
48	N292 Martelarenlaan	N2	915	69	92%	7%	-1
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.570	470	65%	20%	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	439	-342	18%	-14%	3
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	375	-478	16%	-20%	3
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.812	215	76%	9%	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	1.087	-279	45%	-12%	3
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.179	-54	49%	-2%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	83	-10	8%	-1%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	441	101	44%	10%	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1.641	39	164%	4%	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	687	-18	69%	-2%	0

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte effecten van de realisatie van het scenario 'Voetbal 1', m.a.w. de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit van 20.000 supporter op deelgebied Haasrode. Ook bij deze doorrekening verschillen de effecten met de eerder besproken effecten in hoofdstuk 6.5.4.2.

Ook hier is dit verschil te wijten aan het feit dat bestaand verkeer op de ontsluitende wegen wordt weggeduwd naar alternatieve routes. Dit blijkt duidelijk uit onderstaande tabel waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Voetbal 1' vergeleken met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal. Zo is er duidelijk een verschuiving merkbaar van verkeer op de hoofdwegen buiten het studiegebied naar lokale wegen. Dit is verkeer dat bij een piekmoment van de voetbal de snelwegen gaat vermijden om tot op zijn bestemming te komen.

Tabel 6-151: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 1' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	249.600	4%	413.100	1%	-	-	5.900	6%	14.400	3%
2	1.891.100	5%	632.000	0%	539.800	4%	20.000	11%	12.100	1%	14.800	6%
3	3.359.400	-2%	1.815.000	1%	1.025.400	4%	35.300	-2%	30.300	1%	13.000	8%
Auto/etm												
1	-	-	205.800	5%	393.900	1%	-	-	4.900	7%	14.400	3%
2	1.316.100	7%	542.400	1%	483.600	4%	14.000	8%	10.700	7%	12.700	6%
3	2.283.400	-2%	1.535.200	1%	906.400	3%	24.000	-4%	26.000	4%	10.700	7%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	15.300	2%	5.500	1%	-	-	400	3%	200	2%
2	173.800	6%	23.000	-4%	15.300	2%	1.900	10%	400	-2%	400	5%
3	328.300	-2%	84.000	0%	28.800	3%	3.400	-2%	1.400	0%	500	14%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.800	1%	5.700	1%	-	-	200	2%	200	1%
2	158.100	4%	29.800	-4%	15.000	0%	1.600	7%	600	-2%	400	3%
3	280.300	-2%	73.000	0%	34.700	5%	3.000	-1%	1.200	1%	500	9%

Pae/etm	Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020				Totaal	Pae/etm	Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020				Totaal
	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal			A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal	
1	0	9.600	4.100	13.700	1	-	300	400	700		
2	90.100	0	20.800	110.900	2	2.000	100	800	2.900		
3	-68.600	18.000	39.400	-11.200	3	-700	300	1.000	600		
Totaal	21.500	27.600	64.300		Totaal	1.300	700	2.200			

Aangezien het wegduwen van het bestaande verkeer naar alternatieve routes geen gewenst effect is, worden bovenstaande resultaten niet gebruikt voor de beoordeling van de realisatie van een voetbalveld met een capaciteit van 20.000 op het deelgebied Haasrode. Voor de beoordeling wordt dan ook verwezen naar hoofdstuk 6.5.4.2. Aangezien daar de pure bijdrage van het stadion aan het bestaande wegennet wordt beoordeeld, zonder rekening te houden met de ongewenste rerouting.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn er geen modelresultaten beschikbaar.

6.5.5.7 Scenario 'Voetbal 2'

Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Voetbal 2' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied. Zoals eerder gezegd wordt uitgegaan van het scenario 'Referentie 2020' en wordt dit aangevuld met een voetbalstadion met een capaciteit van 8.000 supporters ter hoogte van bedrijventerrein Leuven-Noord.

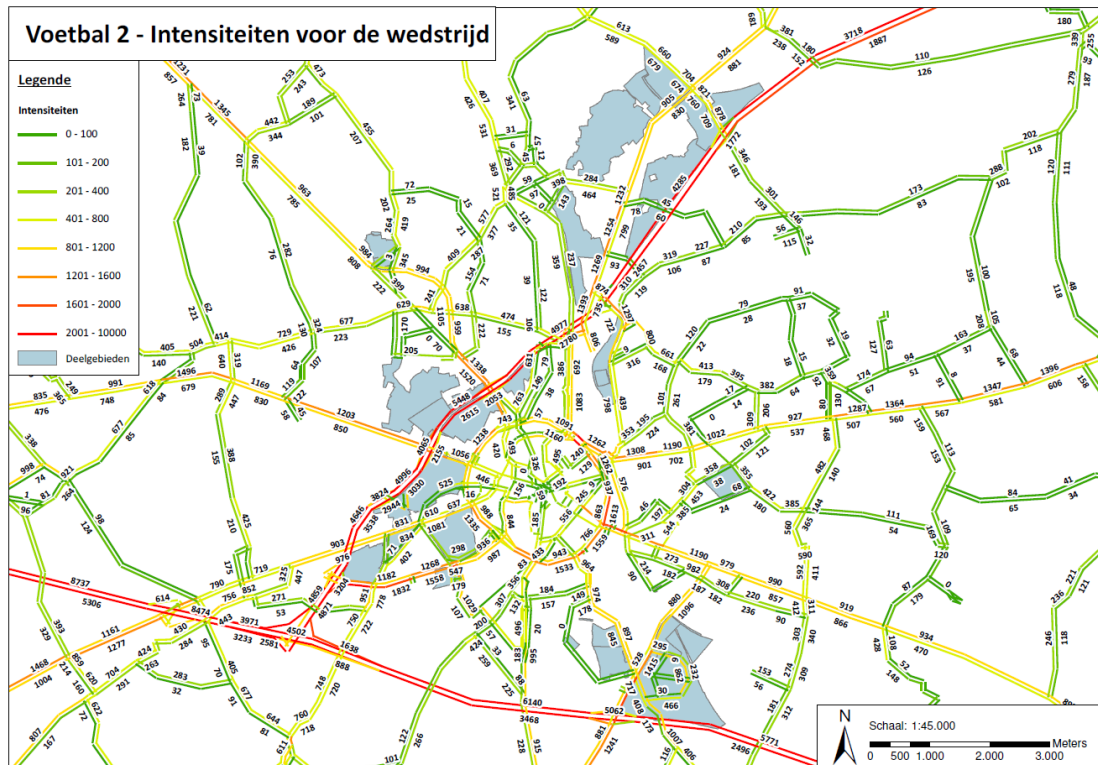
Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren⁴³ (07u-08u, 08u-09u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het wegrijdend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs en worstcase, van de werkelijke situatie.

⁴³ Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013

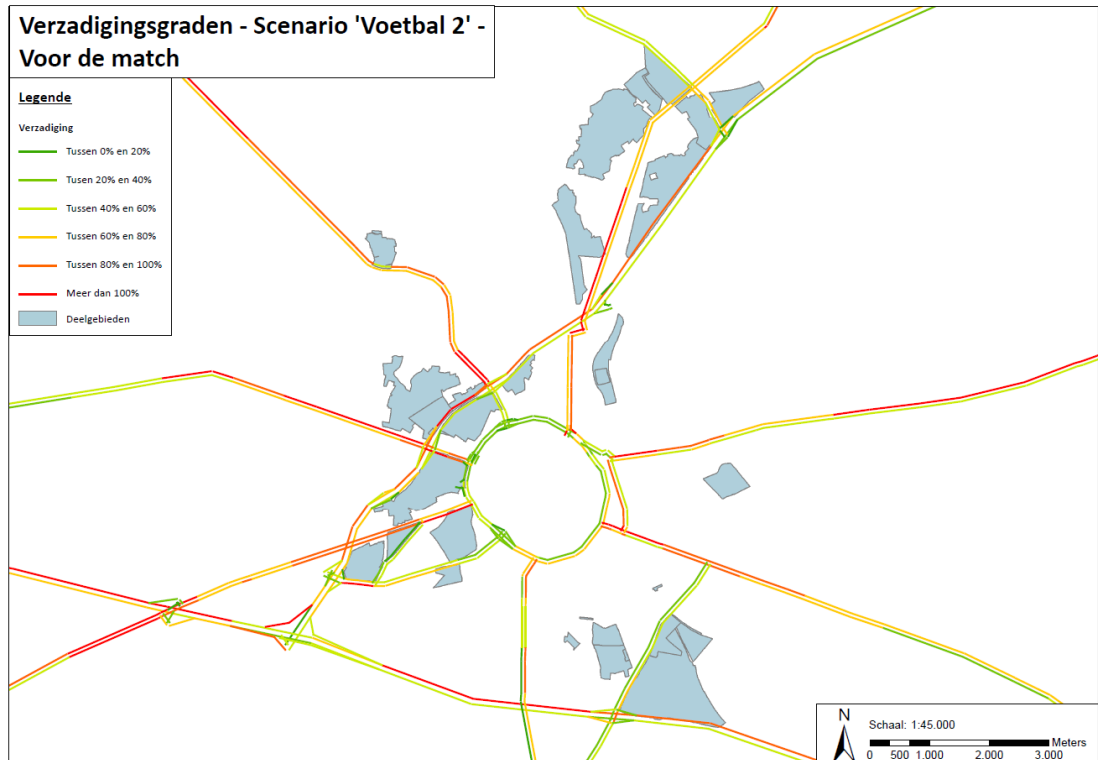
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Voetbal 2' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

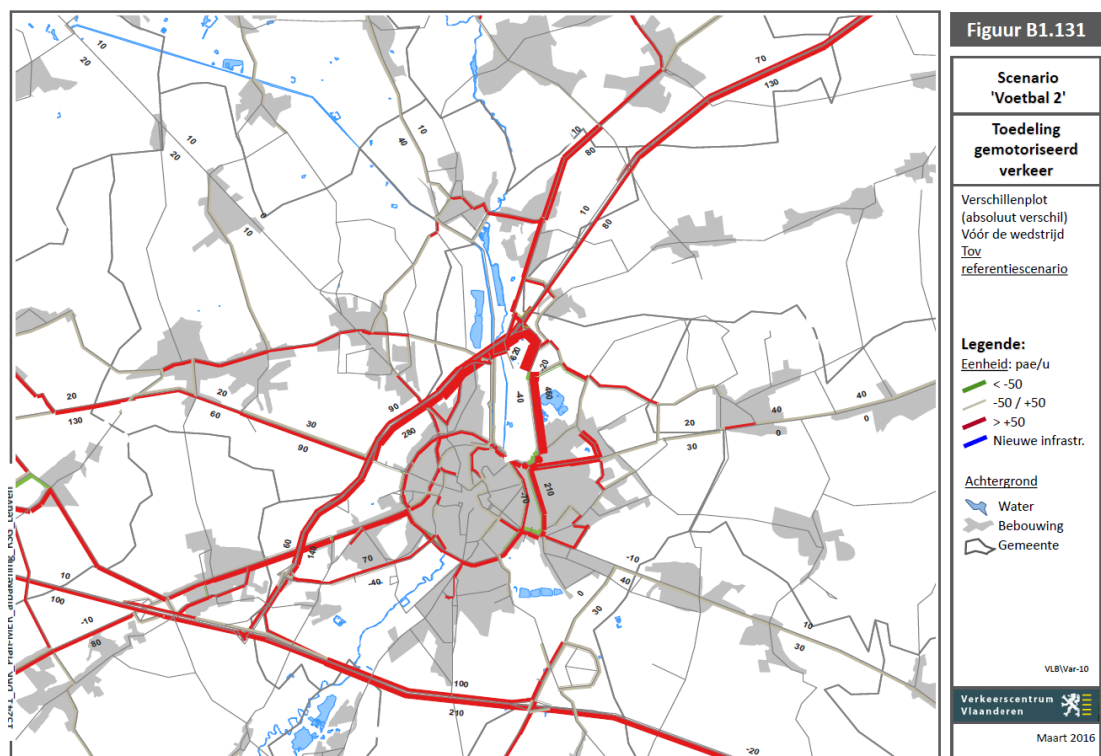
Gemotoriseerd verkeer



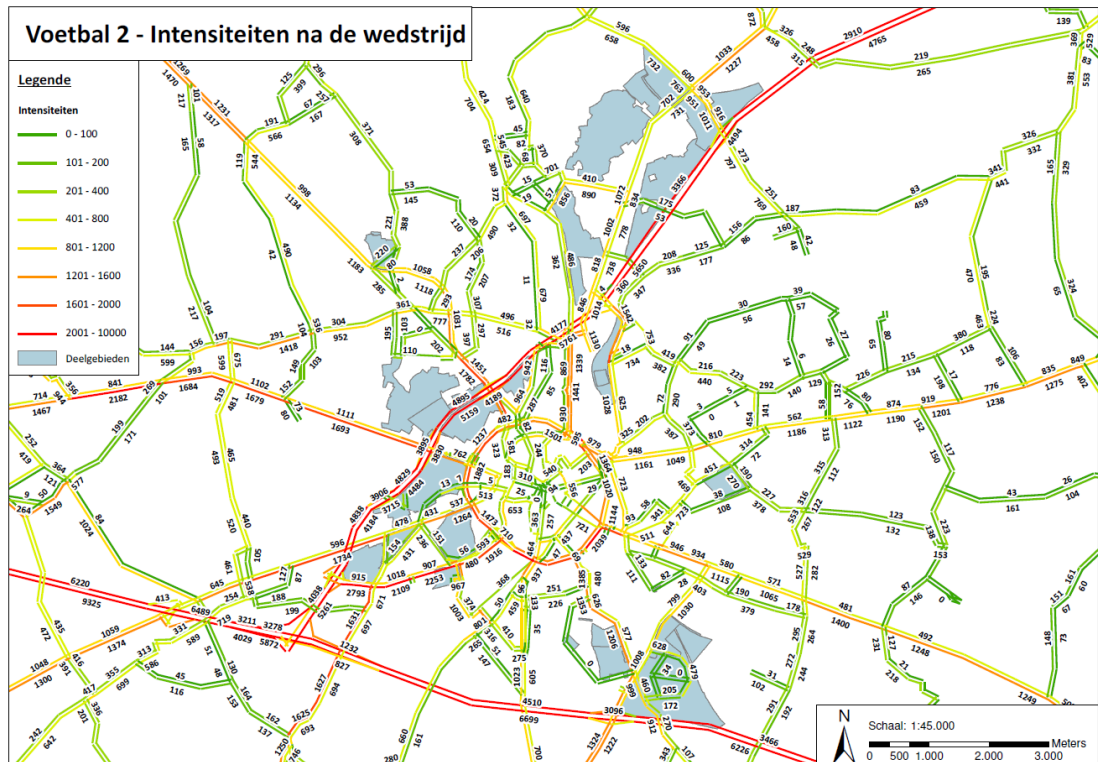
Figuur 6-168 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 2' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



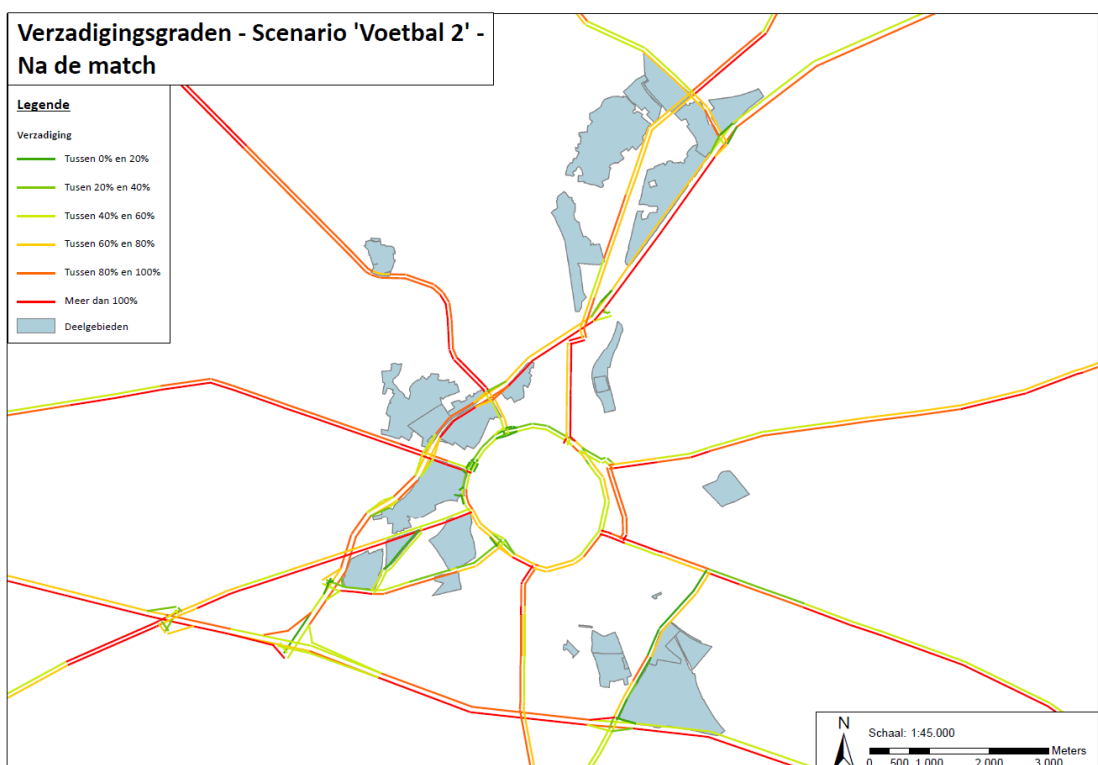
Figuur 6-169 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 2' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



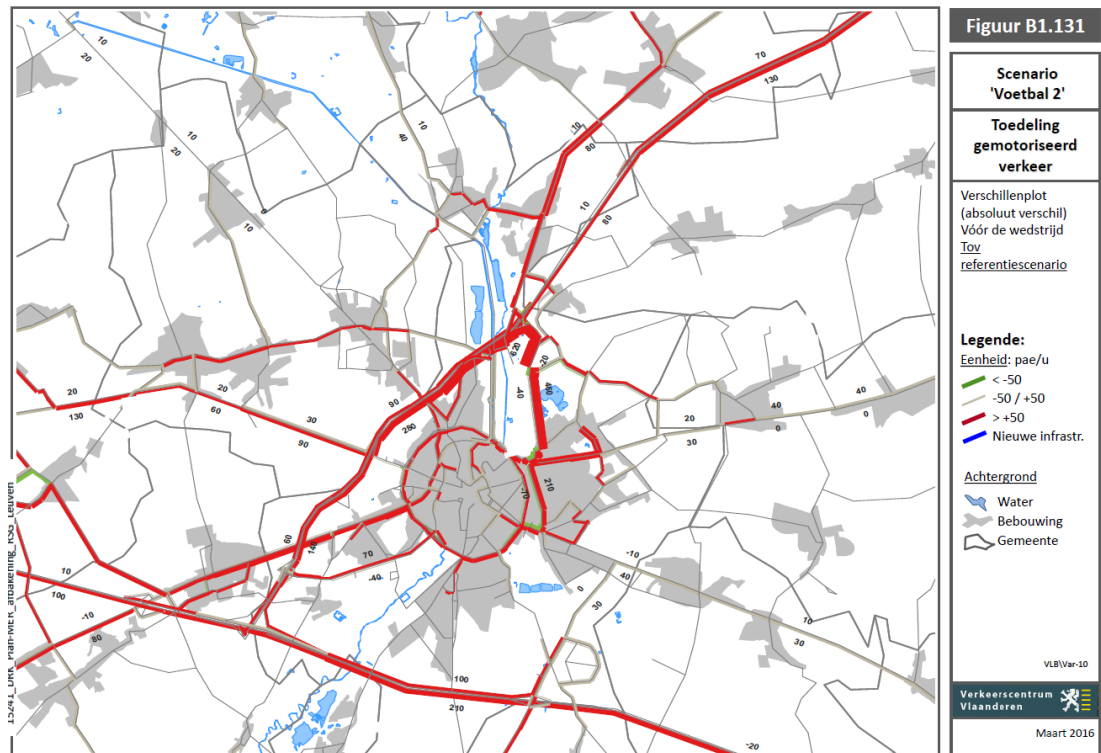
Figuur 6-170 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 2' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-171 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 2' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-172 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 2' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-173 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 2' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergegeven heeft de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 8.000 supporters een aanzienlijke impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel voor als na de wedstrijd. Het zijn voornamelijk de wegen die instaan voor de rechtstreeks ontsluiting van het stadion (zie

Tabel 6-152), waar de grootste toename verwacht wordt. Anderzijds wordt er een verkeerstoename verwacht op de verschillende hoofdwegen (vanuit de verschillende windhoeken) naar het centrum.

Het uur vóór de wedstrijd wordt er voornamelijk verkeer aangetrokken vanaf de E314 via afrit Kessel-Lo en de Eénmeilaan komende van Leuven. In het uur na de wedstrijd worden opnieuw vooral de oprit Kessel-Lo en de Eénmeilaan gebruikt om te vertrekken. Rond Leuven-Noord is de voornaamste toename te vinden in de Eénmeilaan richting Leuven. Op de Ring van Leuven kent de noordkant vanaf de Diestsesteenweg tot aan de Mechelsepoort lichte toenames in verkeersbelasting.

Voor beide periodes, maar voornamelijk op het moment na de wedstrijd, worden op de wegen met een grote verkeerstoename in de tegengestelde richting een grote afname van de belasting verwacht. Dit zijn personen die een alternatieve route zoeken om zo de verkeersdruk te vermijden ('wegduweffect'). Ook op bepaalde andere wegen is een daling van het verkeer merkbaar.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor de periode na de wedstrijd. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-152: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 2'

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	2.910	-74	58%	-1%	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	4.765	64	95%	1%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsela en 21 Holsbeek	E40	3.366	-37	67%	-1%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsela en 21 Holsbeek	Limburg	5.650	79	113%	2%	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsela	E40	4.177	249	84%	5%	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsela	Limburg	5.761	-39	115%	-1%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	5.159	-6	103%	0%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	4.895	288	98%	6%	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	4.829	326	97%	7%	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	4.484	-13	90%	0%	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.838	316	97%	6%	-1
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	4.184	-13	84%	0%	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.261	-42	75%	-1%	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.038	127	58%	2%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	6.220	143	78%	2%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	9.325	0	117%	0%	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	9.901	9	124%	0%	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	6.489	139	81%	2%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	6.699	19	112%	0%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	4.510	-19	75%	0%	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	3.466	5	58%	0%	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	6.226	5	104%	0%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	934	131	26%	4%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.501	9	42%	0%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.364	11	57%	0%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.416	18	59%	1%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	1.365	27	57%	1%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.144	16	48%	1%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			paë	Δ	%	Δ	
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	2.039	-27	85%	-1%	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	1.254	45	52%	2%	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.355	44	56%	2%	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.951	46	81%	2%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.550	27	65%	1%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	2.886	28	120%	1%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.972	11	82%	0%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.473	62	61%	3%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.261	5	53%	0%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.882	15	78%	1%	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.882	15	52%	0%	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.268	6	35%	0%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.237	18	34%	1%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.871	3	52%	0%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.310	-10	55%	0%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.638	63	68%	3%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.782	0	149%	0%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.451	37	121%	3%	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	998	1	83%	0%	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.134	-26	95%	-2%	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	979	167	41%	7%	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	1.327	-3	55%	0%	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	1.161	-28	97%	-2%	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	948	31	79%	3%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	731	191	61%	16%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	1.042	15	87%	1%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	1.122	9	94%	1%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	802	-23	67%	-2%	0
29	N3 tussen R23 en N25	R23	946	-64	79%	-5%	1
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.240	26	103%	2%	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	571	-9	48%	-1%	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	1.065	-7	89%	-1%	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	1.016	-20	85%	-2%	0
31	N251 tussen R23 en E40	R23	469	19	39%	2%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pa	e	%	Δ	
32	N251 tussen E40 en N25	E40	700	-8	58%	-1%	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	1.079	-21	90%	-2%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	593	-6	25%	0%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.916	61	80%	3%	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	2.253	45	94%	2%	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	907	-20	38%	-1%	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	2.793	125	116%	5%	-2
35	N264 tussen N253 en E314	E314	915	-35	38%	-1%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.260	-79	126%	-8%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	431	11	43%	1%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.105	6	111%	1%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	478	75	48%	8%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.665	10	167%	1%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	486	84	49%	8%	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	762	44	64%	4%	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.421	51	118%	4%	0
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.111	54	93%	4%	0
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.693	109	141%	9%	-2
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1.033	-11	86%	-1%	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1.227	2	102%	0%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	732	-4	61%	0%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	596	-4	50%	0%	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	916	26	76%	2%	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	1.011	27	84%	2%	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	731	-52	61%	-4%	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	702	-64	59%	-5%	1
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	738	-4	62%	0%	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	818	154	68%	13%	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	846	32	71%	3%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	1.014	38	85%	3%	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.339	6	112%	0%	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	869	47	72%	4%	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.020	112	102%	11%	-3
48	N292 Martelarenlaan	N2	723	-123	72%	-12%	3
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.030	-70	43%	-3%	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	799	18	33%	1%	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	909	56	38%	2%	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.581	-16	66%	-1%	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	1.324	-42	55%	-2%	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.222	-11	51%	0%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	154	61	15%	6%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	431	91	43%	9%	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1.627	25	163%	2%	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	694	-11	69%	-1%	0

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte effecten van de realisatie van het scenario 'Voetbal 2', m.a.w. de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit voor 8.000 supporters op deelgebied Leuven-Noord. Ook bij deze doorrekening verschillen de effecten met de eerder besproken effecten in hoofdstuk 6.5.4.2.

Ook hier is dit verschil te wijten aan het feit dat bestaand verkeer op de ontsluitende wegen wordt weggeduwd naar alternatieve routes. Dit blijkt duidelijk uit onderstaande tabel waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Voetbal 2' vergeleken met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal. Zo is duidelijk merkbaar dat er een grote toename van bijkomend verkeer verwacht wordt op de hoofdwegen binnen het studiegebied. Dit heeft mede tot gevolg dat er minder verkeer zal zijn op het hoofdwegennet binnengebied 3. Dit verkeer wordt met andere woorden verschoven naar wegen die buiten de scope van huidig verkeersmodel liggen. Tevens is er ook duidelijk een toename van het verkeer te verwachten op de lokale wegen binnen het studiegebied.

Tabel 6-153: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 2' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	249.600	4%	413.100	1%	-	-	5.900	5%	14.100	1%
2	1.891.100	5%	625.700	-1%	524.200	1%	19.600	9%	11.900	-1%	14.300	2%
3	3.359.400	-2%	1.815.000	1%	1.005.700	2%	35.600	-1%	30.300	1%	12.600	5%
Auto/etm												
1	-	-	205.800	5%	393.900	1%	-	-	4.900	6%	14.100	1%
2	1.303.800	6%	531.600	-1%	469.700	1%	13.800	6%	10.500	5%	12.200	2%
3	2.283.400	-2%	1.535.200	1%	897.600	2%	24.300	-3%	25.800	3%	10.500	5%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	15.300	2%	5.500	1%	-	-	400	3%	200	1%
2	172.200	5%	23.500	-2%	15.000	0%	1.800	7%	400	-2%	400	2%
3	328.300	-2%	84.000	0%	28.600	2%	3.500	-1%	1.400	1%	400	12%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.900	2%	5.600	0%	-	-	200	3%	200	1%
2	158.100	4%	30.700	-1%	14.700	-2%	1.600	6%	600	-1%	400	-1%
3	280.300	-2%	73.000	0%	33.300	1%	3.000	-1%	1.200	0%	500	5%

Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020					Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020				
Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal	Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	0	9.600	4.100	13.700	1	-	300	100	400
2	90.100	-6.300	5.200	89.000	2	1.600	-100	300	1.800
3	-68.600	18.000	19.700	-30.900	3	-400	300	600	500
Totaal	21.500	21.300	29.000		Totaal	1.200	500	1.000	

Aangezien het wegduwen van het bestaande verkeer naar alternatieve routes geen gewenst effect is, worden bovenstaande resultaten niet gebruikt voor de beoordeling van de realisatie van een voetbalveld met een capaciteit voor 8.000 supporters op het deelgebied Leuven-Noord. Voor de beoordeling wordt dan ook verwezen naar hoofdstuk 6.5.4.2. Aangezien daar de pure bijdrage van het stadion aan het bestaande wegennet wordt beoordeeld, zonder rekening te houden met de ongewenste rerouting.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn er geen modelresultaten beschikbaar.

6.5.5.8 Scenario 'Voetbal 3'

Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Voetbal 3' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied. Zoals eerder gezegd wordt uitgegaan van het scenario 'Referentie 2020' en wordt dit aangevuld met een voetbalstadion met een capaciteit van 20.000 supporters ter hoogte van bedrijventerrein Leuven-Noord.

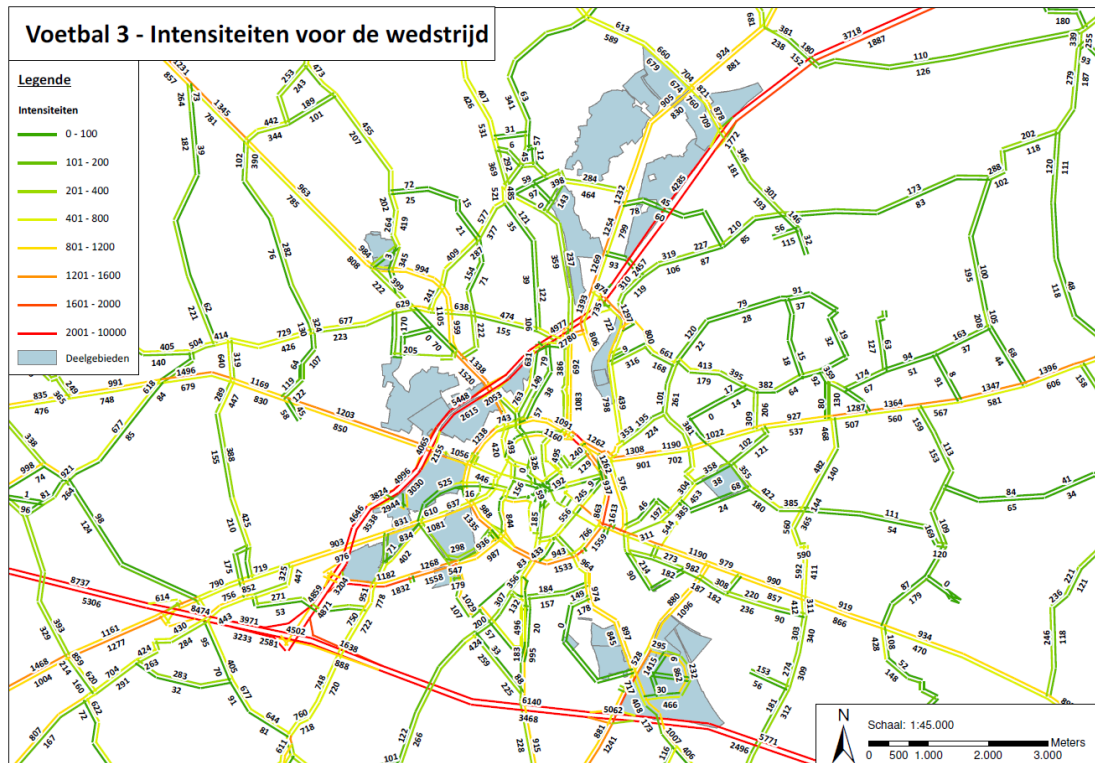
Het verkeersmodel is opgebouwd uit 6 modeluren⁴⁴ (07u-08u, 08u-09u, 12u-13u, 15u-16u, 16u-17u en 17u-18u). Het is vanuit deze 6 modeluren dat een volledige dag wordt afgeleid en dat er een onderscheidend scenario kan opgemaakt worden. Voor de 'voetbalscenario's' ontbreken strikt genomen de meest relevante uren (in casu 's avonds na 19u00 of eventueel zelfs in het weekend). Om deze momenten alsnog te benaderen werd voor het toekomstig verkeer naar de voetbal het uur 15u-16u gebruikt als referentie. Voor het wegrijdend verkeer de voetbal werd dan weer uitgegaan van het uur 17u-18u. Dit resultaat geeft een benadering, en wellicht zelfs en worstcase, van de werkelijke situatie.

⁴⁴ Bron: Nota Ophogingsmethodiek voor milieuberekeningen in het kader van MER-procedures, MOW april 2013

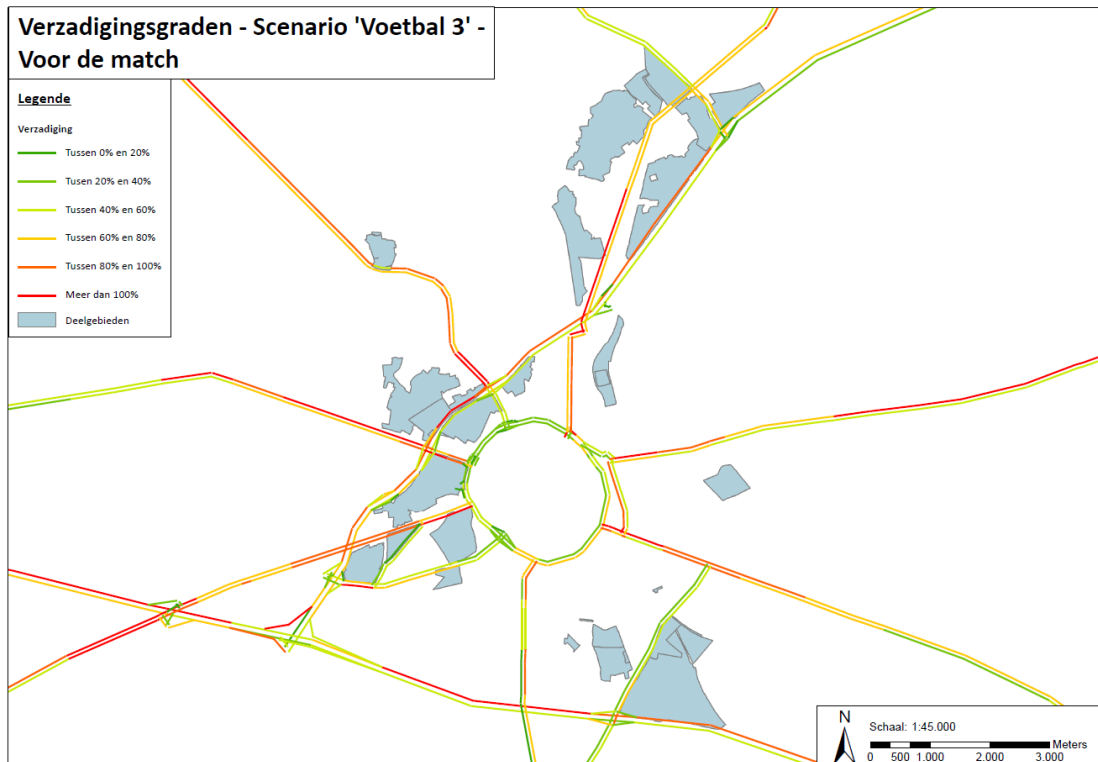
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Voetbal 3' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario.

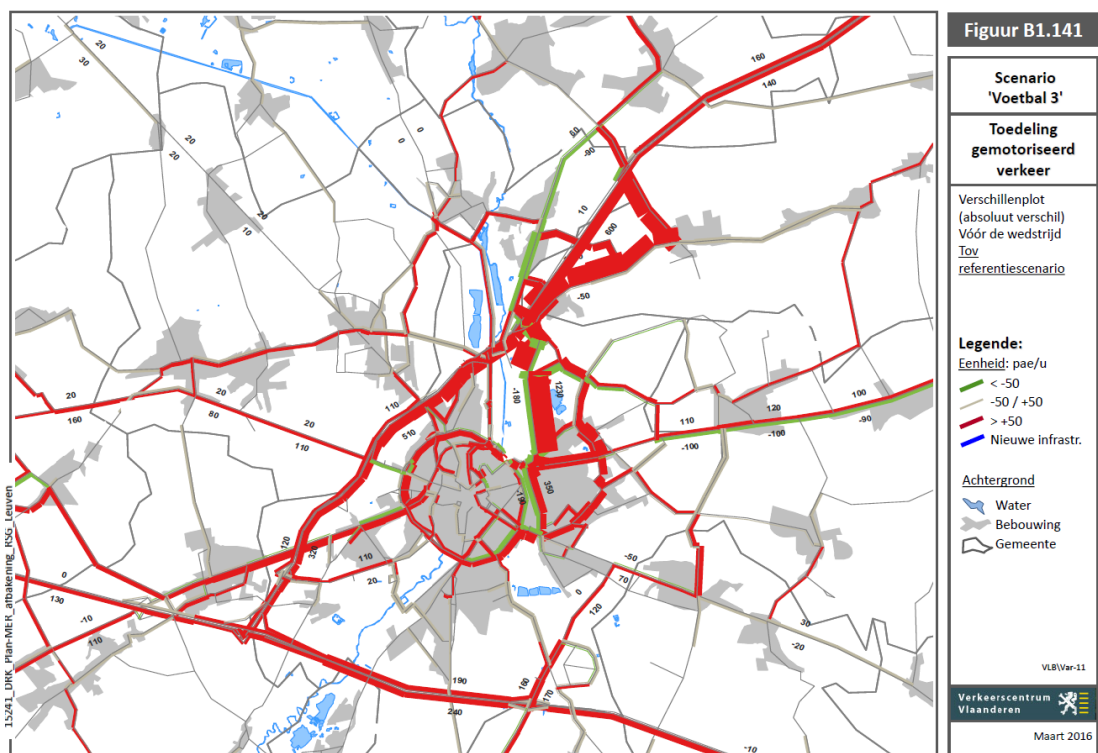
Gemotoriseerd verkeer



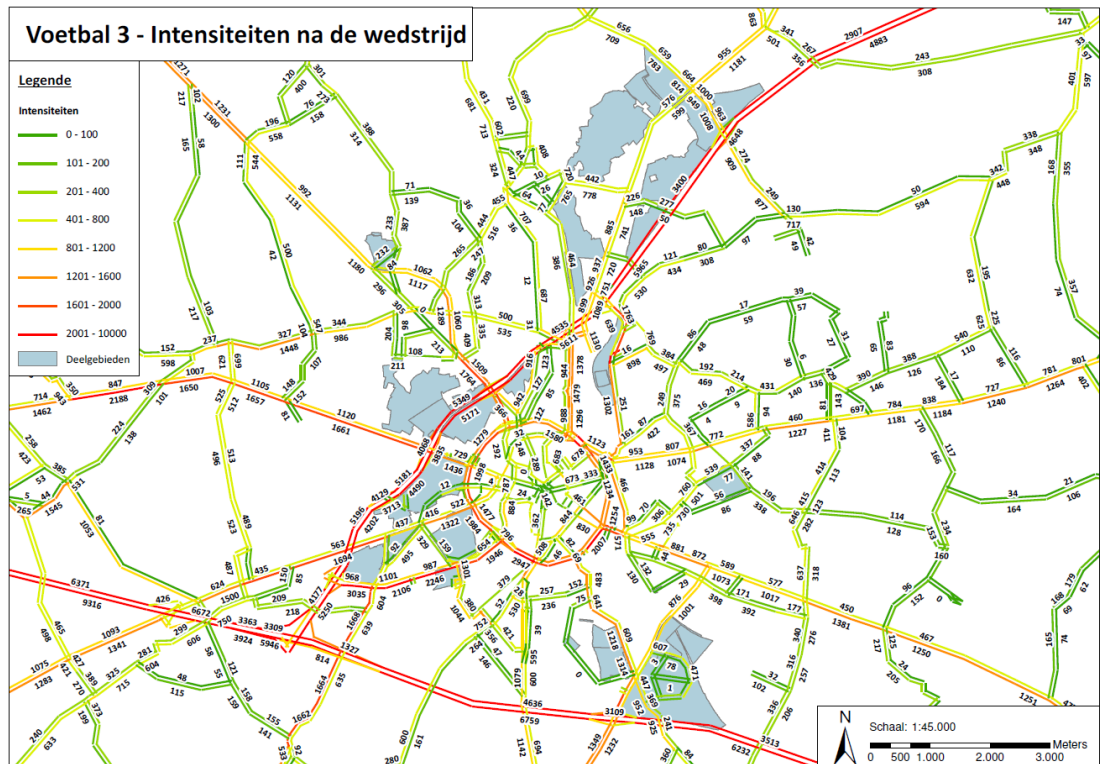
Figuur 6-174 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 3' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



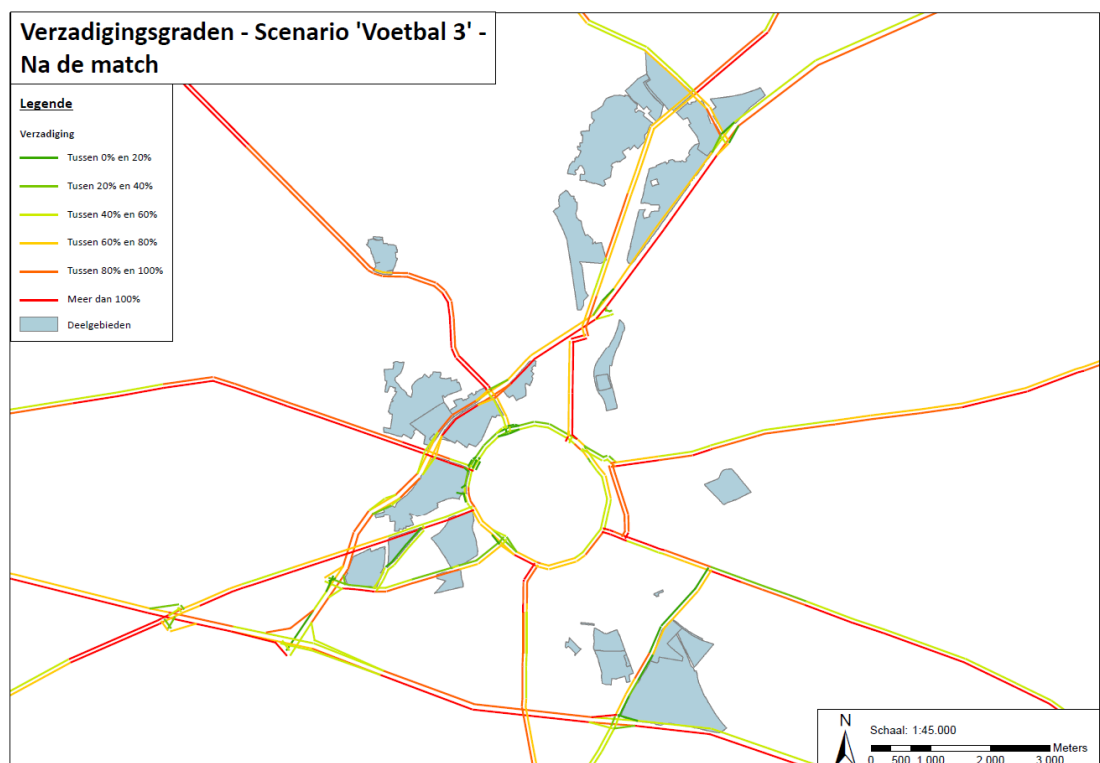
Figuur 6-175 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 3' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



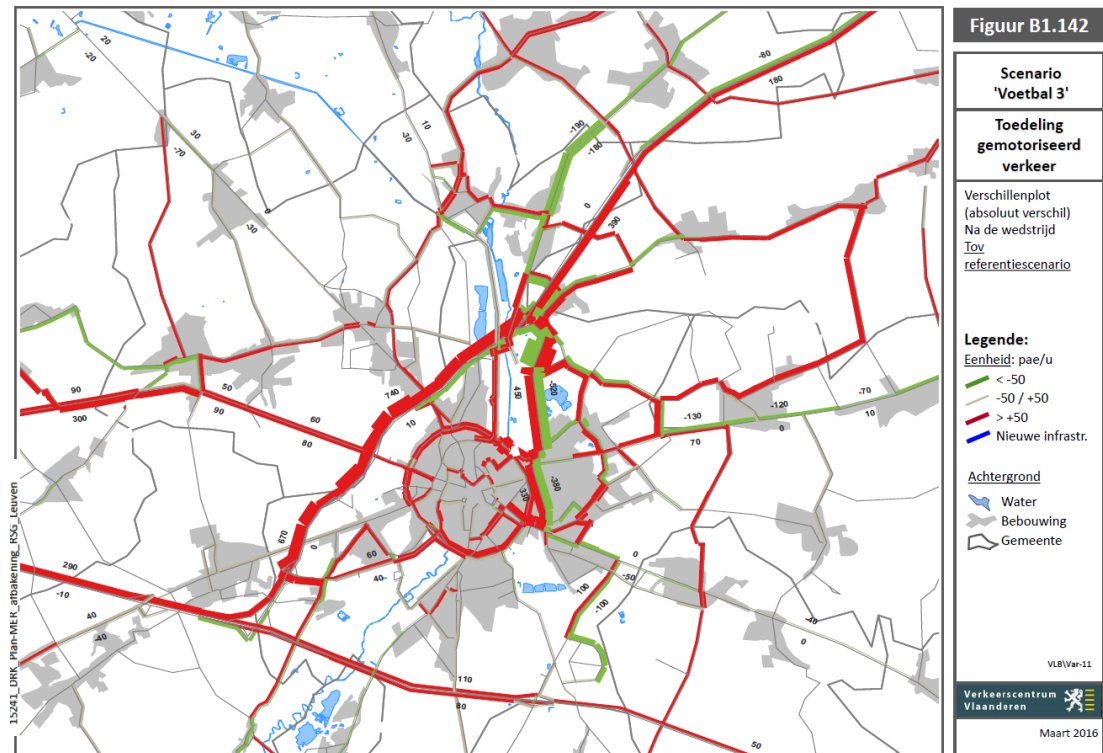
Figuur 6-176 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 3' t.o.v. 'Referentie 2020' voor de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-177 Netwerkbelasting scenario 'Voetbal 3' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-178 Verzadiging netwerk scenario 'Voetbal 3' na de wedstrijd (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-179 Verschillenplot intensiteiten scenario 'Voetbal 3' t.o.v. 'Referentie 2020' na de wedstrijd
 (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven heeft de realisatie van een voetbalstadion met capaciteit voor 20.000 supporters een aanzienlijke impact op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied zowel voor als na de wedstrijd. Het zijn voornamelijk de wegen die instaan voor de rechtstreeks ontsluiting van het stadion (zie

Tabel 6-154), waar de grootste toename verwacht wordt. Anderzijds wordt er een verkeerstoename verwacht op de verschillende hoofdwegen (vanuit de verschillende windhoeken) naar het centrum.

Het uur vóór de wedstrijd wordt er voornamelijk verkeer aangetrokken vanaf de E314 via afrit Kessel-Lo, de Eénmeilaan komende van Leuven en de Leuvensebaan komende van Holsbeek.

In het uur ná de wedstrijd worden vooral de oprit Kessel-Lo en de Eénmeilaan gebruikt om te vertrekken. Rond het gebied Leuven-Noord is de voornaamste toename eveneens te vinden in de Eénmeilaan richting Leuven. De grootste toenames worden verwacht op de Leuvensebaan richting Rotselaar en de Rotselaarsebaan richting E314.

Voor beide periodes, maar voornamelijk op het moment na de wedstrijd, worden op de wegen met een grote verkeerstoename in de tegengestelde richting een grote afname van de belasting verwacht. Dit zijn personen die een alternatieve route zoeken om zo de verkeersdruk te vermijden ('wegduweffect'). Ook op bepaalde andere wegen is een daling van het verkeer merkbaar.

Aangezien er geen intensiteiten beschikbaar zijn van het uur 15u-16u uit de referentiesituatie, geeft onderstaande tabel enkel een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor de periode na de wedstrijd. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het scenario 'Referentie 2020' aangegeven.

Tabel 6-154: Afwikkeling wegvakken scenario 'Voetbal 3'

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	2.907	-77	58%	-2%	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	4.883	182	98%	4%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilslele en 21 Holsbeek	E40	3.400	-3	68%	0%	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilslele en 21 Holsbeek	Limburg	5.965	394	119%	8%	-2
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilslele	E40	4.535	607	91%	12%	-2
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilslele	Limburg	5.611	-189	112%	-4%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	5.171	6	103%	0%	0
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.349	742	107%	15%	-3
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	5.181	678	104%	14%	-3
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	4.490	-7	90%	0%	0
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	5.196	674	104%	13%	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	4.202	5	84%	0%	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.250	-53	75%	-1%	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.177	266	60%	4%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	6.371	294	80%	4%	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	9.316	-9	116%	0%	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	9.870	-22	123%	0%	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	6.672	322	83%	4%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	6.759	79	113%	1%	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	4.636	107	77%	2%	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	3.513	52	59%	1%	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	6.232	11	104%	0%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	963	160	27%	4%	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.580	88	44%	2%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.433	80	60%	3%	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.444	46	60%	2%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	1.407	69	59%	3%	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.254	126	52%	5%	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	2.007	-59	84%	-2%	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	1.448	239	60%	10%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.594	283	66%	12%	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.951	46	81%	2%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.791	268	75%	11%	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	2.947	89	123%	4%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.984	23	83%	1%	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.477	66	62%	3%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.347	91	56%	4%	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.998	131	83%	5%	-1
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.998	131	56%	4%	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.353	91	38%	3%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.279	60	36%	2%	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.957	89	54%	2%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.304	-16	54%	-1%	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.694	119	71%	5%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.764	-18	147%	-2%	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.509	95	126%	8%	-2
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	992	-5	83%	0%	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.131	-29	94%	-2%	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.123	311	47%	13%	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	1.424	94	59%	4%	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	1.128	-61	94%	-5%	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	953	36	79%	3%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	712	172	59%	14%	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	997	-30	83%	-3%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	1.094	-19	91%	-2%	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	697	-128	58%	-11%	3
29	N3 tussen R23 en N25	R23	881	-129	73%	-11%	3
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.231	17	103%	1%	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	577	-3	48%	0%	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	1.017	-55	85%	-5%	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	1.039	3	87%	0%	0
31	N251 tussen R23 en E40	R23	461	11	38%	1%	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	694	-14	58%	-1%	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	1.142	42	95%	4%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	654	55	27%	2%	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.946	91	81%	4%	0

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	2.246	38	94%	2%	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	987	60	41%	3%	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	3.035	367	126%	15%	-3
35	N264 tussen N253 en E314	E314	967	17	40%	1%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.322	-17	132%	-2%	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	416	-4	42%	0%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.105	6	111%	1%	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	437	34	44%	3%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.631	-24	163%	-2%	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	435	33	44%	3%	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	729	11	61%	1%	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.436	66	120%	6%	-2
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.120	63	93%	5%	-1
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.661	77	138%	6%	-2
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	955	-89	80%	-7%	1
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	1.181	-44	98%	-4%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	783	47	65%	4%	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	659	59	55%	5%	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	963	73	80%	6%	-1
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	1.008	24	84%	2%	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	599	-184	50%	-15%	3
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	576	-190	48%	-16%	3
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	720	-22	60%	-2%	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	937	273	78%	23%	-1
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	899	85	75%	7%	0
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	1.089	113	91%	9%	-1
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.378	45	115%	4%	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	944	122	79%	10%	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.234	326	123%	33%	-3
48	N292 Martelarenlaan	N2	466	-380	47%	-38%	3

Nr.	Wegvak	Richting	Na de wedstrijd				Beoordeling
			Intensiteit		I/C		
			pae	Δ	%	Δ	
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.001	-99	42%	-4%	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	876	95	37%	4%	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	898	45	37%	2%	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.611	14	67%	1%	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	1.349	-17	56%	-1%	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.232	-1	51%	0%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	92	-1	9%	0%	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	495	155	50%	16%	0
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1.664	62	166%	6%	-2
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	635	-70	64%	-7%	1

Tabel 6-155: Netwerkperformantie scenario 'Voetbal 3' (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Bovenstaande tabellen geven een overzicht van de verwachte effecten van de realisatie van het scenario 'Voetbal 3', m.a.w. de realisatie van een voetbalstadion met een capaciteit voor 20.000 supporters op deelgebied Leuven-Noord. Ook bij deze doorrekening verschillen de effecten met de eerder besproken effecten in hoofdstuk 6.5.4.2.

Ook hier is dit verschil te wijten aan het feit dat bestaand verkeer op de ontsluitende wegen wordt weggeduwd naar alternatieve routes. Dit blijkt duidelijk uit onderstaande tabel waarin de kilometer- en uurprestaties per voertuigcategorie en per gebied voor het scenario 'Voetbal 2' vergeleken met het scenario 'Referentie 2020', en dit voor het volledig etmaal. Zo is duidelijk merkbaar dat er een grote toename van bijkomend verkeer verwacht wordt op de hoofdwegen binnen het studiegebied. Dit heeft mede tot gevolg dat er minder verkeer zal zijn op het hoofdwegennet binnengebied 3. Dit verkeer wordt met andere woorden verschoven naar wegen die buiten de scope van huidig verkeersmodel liggen. Tevens is er ook duidelijk een toename van het verkeer te verwachten op de lokale wegen binnen het studiegebied.

Pae/etm	Netwerkperformantie afstand (voertuigkm)						Netwerkperformantie tijd (voertuigu)					
	A-wegen		N-wegen		Lokale wegen		A-wegen		N-wegen		Lokale wegen	
	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgkm	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ	voertgu	Δ
1	-	-	252.000	5%	417.200	2%	-	-	6.000	8%	14.400	3%
2	1.891.100	5%	625.700	-1%	534.600	3%	19.800	10%	12.000	0%	14.800	6%
3	3.359.400	-2%	1.815.000	1%	1.025.400	4%	35.600	-1%	30.300	1%	12.800	7%
Auto/etm												
1	-	-	205.800	5%	397.800	2%	-	-	5.000	8%	14.400	3%
2	1.303.800	6%	531.600	-1%	479.000	3%	13.900	7%	10.600	6%	12.700	6%
3	2.283.400	-2%	1.535.200	1%	915.200	4%	24.300	-3%	25.800	3%	10.600	6%
Vracht (zwaar)/etm												
1	-	-	15.200	1%	5.500	1%	-	-	400	4%	200	2%
2	173.800	6%	23.300	-3%	15.200	1%	1.900	9%	400	-2%	400	3%
3	328.300	-2%	84.000	0%	28.800	3%	3.500	-1%	1.400	-1%	400	12%
Vracht (licht)/etm												
1	-	-	9.800	1%	5.600	0%	-	-	200	4%	200	1%
2	159.600	5%	29.800	-4%	14.700	-2%	1.600	7%	600	-2%	400	1%
3	280.300	-2%	73.000	0%	34.000	3%	3.000	-1%	1.200	-1%	500	6%

Δ voertuigkm t.o.v. referentie 2020					Δ voertuigu t.o.v. referentie 2020				
Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal	Pae/etm	A-wegen	N-wegen	Lokale wegen	Totaal
1	0	12.000	8.200	20.200	1	0	400	400	800
2	90.100	-6.300	15.600	99.400	2	1.800	0	800	2.600
3	-68.600	18.000	39.400	-11.200	3	-400	300	800	700
Totaal	21.500	23.700	63.200		Totaal	1.400	700	2.000	

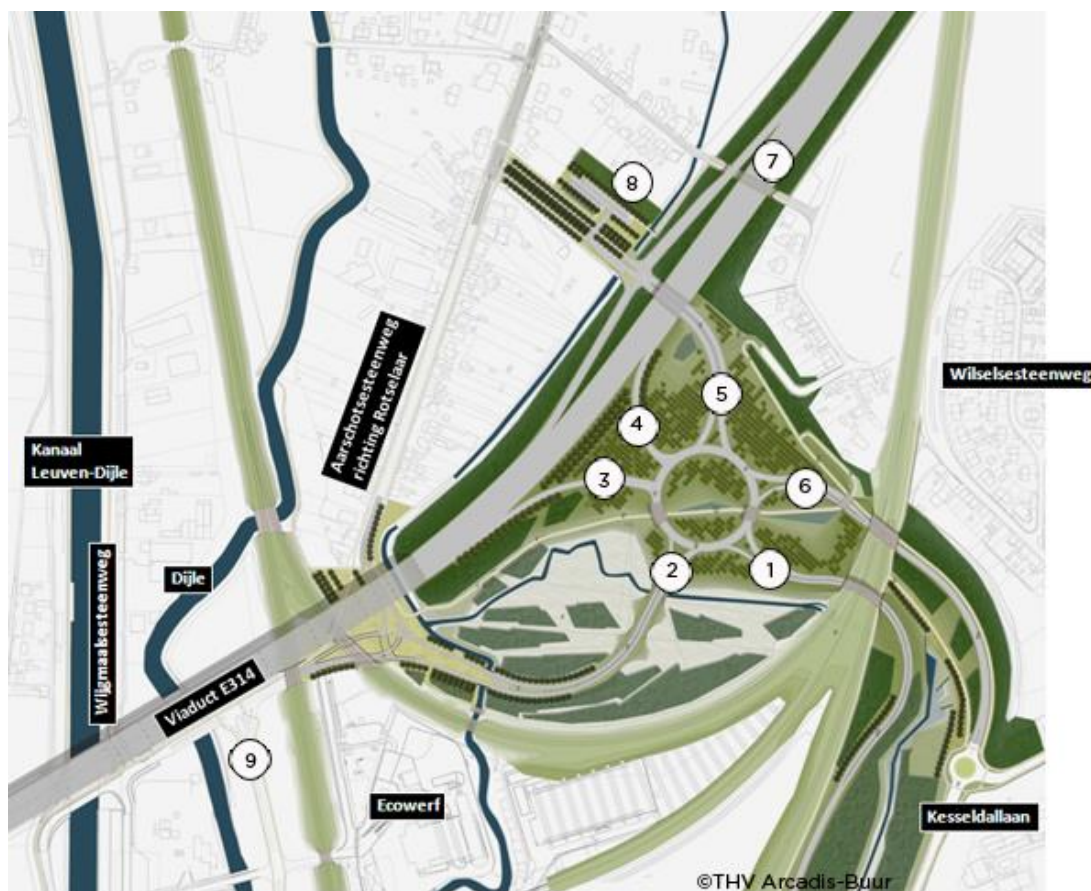
Aangezien het wegduwen van het bestaande verkeer naar alternatieve routes geen gewenst effect is, worden bovenstaande resultaten niet gebruikt voor de beoordeling van de realisatie van een voetbalveld met een capaciteit voor 20.000 supporters op het deelgebied Leuven-Noord. Voor de beoordeling wordt dan ook verwezen naar hoofdstuk 6.5.4.2. Aangezien daar de pure bijdrage van het stadion aan het bestaande wegennet wordt beoordeeld, zonder rekening te houden met de ongewenste rerouting.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn er geen modelresultaten beschikbaar.

6.5.5.9 Scenario 'Vuntcomplex'

Binnen het masterplan voor Leuven-Noord is tevens de herinrichting van het bestaande op- en afrittencomplex nummer 20 van de E314 opgenomen. Deze verkeersknoop krijgt de naam het 'Vuntcomplex'. Met de herinrichting van deze infrastructuurknoop is het de bedoeling om de verkeerssituatie ter hoogte van het complex te optimaliseren en de uitwisseling tussen het hoger en lager verkeersnetwerk en de ontsluiting van de noordelijke stadsdelen te verbeteren. Onderstaande figuur geeft een beeld van de gewenste inrichting van het Vuntcomplex.



Figuur 6-180 Inrichtingsvoorstel Vuntcomplex (Bron: Leuven.be)

Onderstaande tabel geeft verdere duiding bij de aangeduide punten op het plan:

Tabel 6-156: Onderdelen Vuntcomplex

Nummer	Onderdeel vuntcomplex
1	Ontsluitingsweg deelgebied Leuven-Noord
2	Verbinding Vaartzone/Wilsene dorp
3	Afrit E314 komende uit Brussel
4	Oprit E314 richting Limburg
5	Verbinding via Limburglaan richting Wilsle-Putkapel/Rotselaar
6	Verbinding richting Kesseldallaan
7	Doorgang onder E314
8	Carpoolparking
9	Hertracering Aarschotsesteenweg

Het Vuntcomplex is voorlopig nog niet mee opgenomen in de meerjarenplanning van AWV, dat is ook de reden waarom de herinrichting niet is opgenomen in het scenario 'Referentie 2020'. Maar de realisatie zou echter wel een positief effect kunnen hebben op de ontsluiting van het deelgebied Leuven noord, waardoor de woonstraten in de omgeving minder belast zullen worden. Om die reden werd in het verkeersmodel het scenario 'Vuntcomplex' doorgerekend. Naast de realisatie van het Vuntcomplex zelf werden binnen dit scenario ook de ruimtelijke projecten van het basisscenario opgenomen, zodat het mogelijk is om het effect van de realisatie van het Vuntcomplex zelf in beeld te brengen.

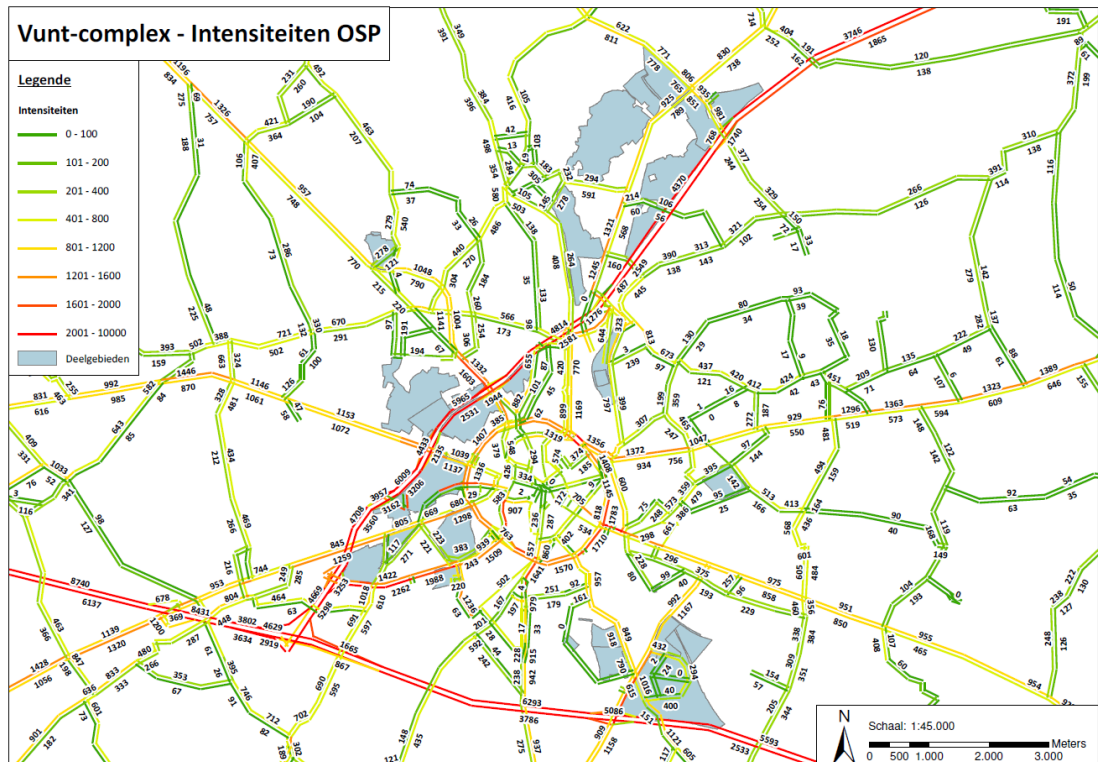
Op basis van bovenstaande invulling en verkeersgeneratie van de verschillende deelgebieden van het scenario 'Vuntcomplex' wordt in onderstaande alinea het cumulatief effect in beeld gebracht op de verschillende wegvakken binnen het studiegebied.

De realisatie van het scenario 'Stopplaatsen' zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 5.647 en 5.729 verplaatsingen. Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.491, in de avondspits wordt een toename van 1.564 reizigers verwacht.

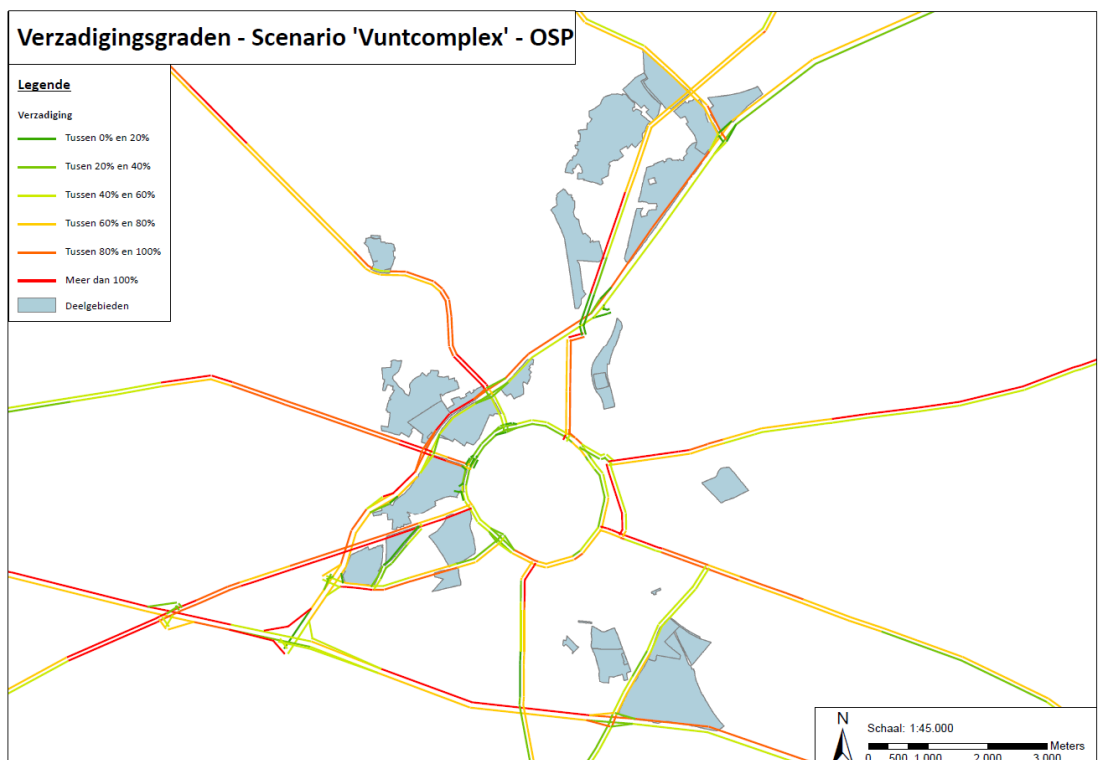
Modelresultaten

Om een beeld te krijgen van de toekomstige belasting van het wegennet binnen het studiegebied werd de realisatie van het scenario 'Vuntcomplex' gemodelleerd door het verkeerscentrum. Bij deze doorrekening werd gebruik gemaakt van het eerder beschreven 'Referentie 2020' scenario. De vergelijking zal echter gebeuren op basis van het basisscenario, om zo een beeld te krijgen van het effectieve effect van de realisatie van de voorgestelde stations

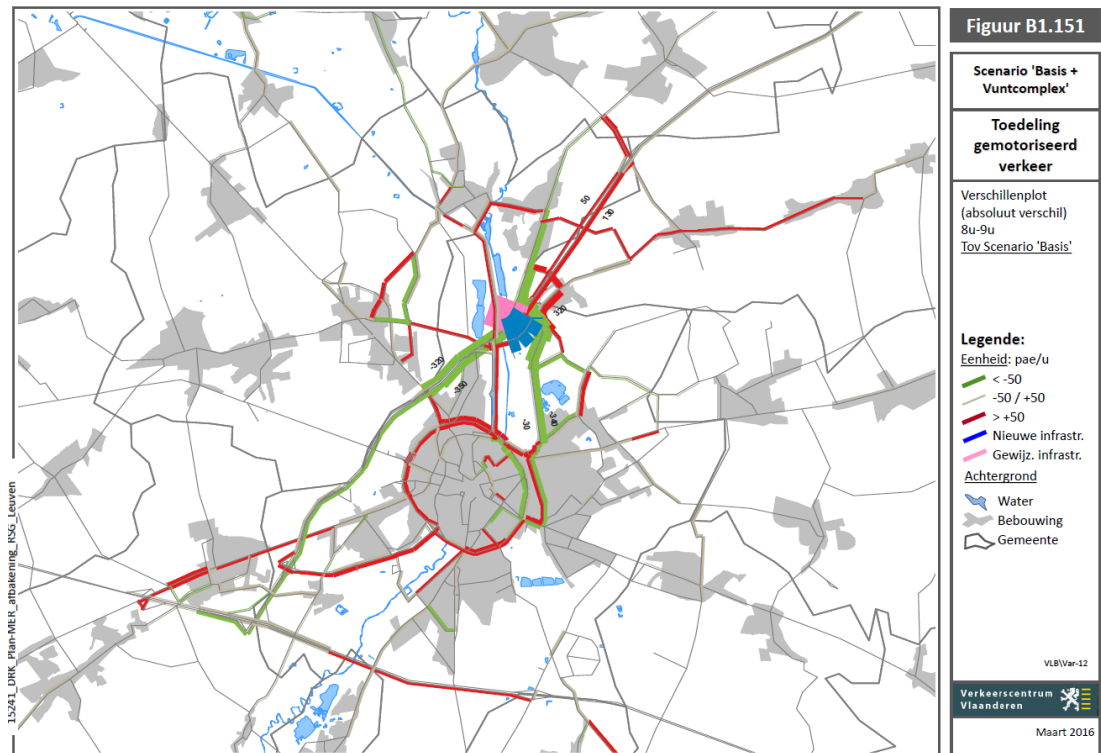
Gemotoriseerd verkeer



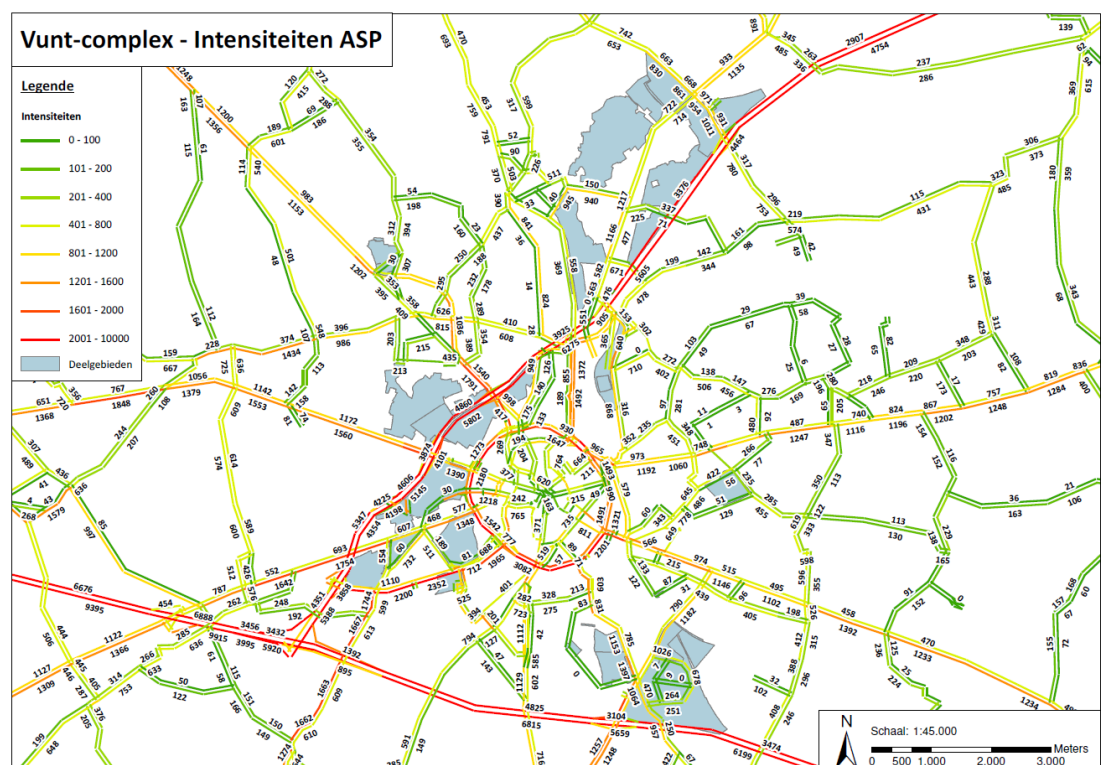
Figuur 6-181 Netwerkbelasting 'Vuntcomplex' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



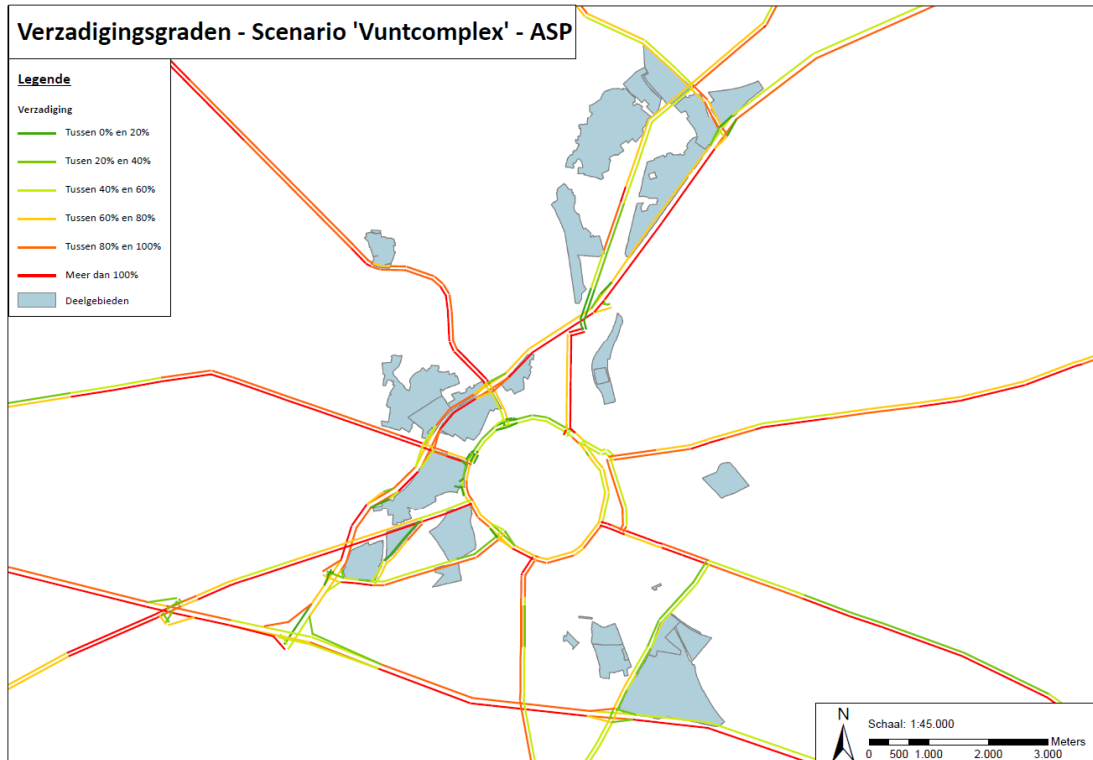
Figuur 6-182 Verzadiging netwerk 'Vuntcomplex' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



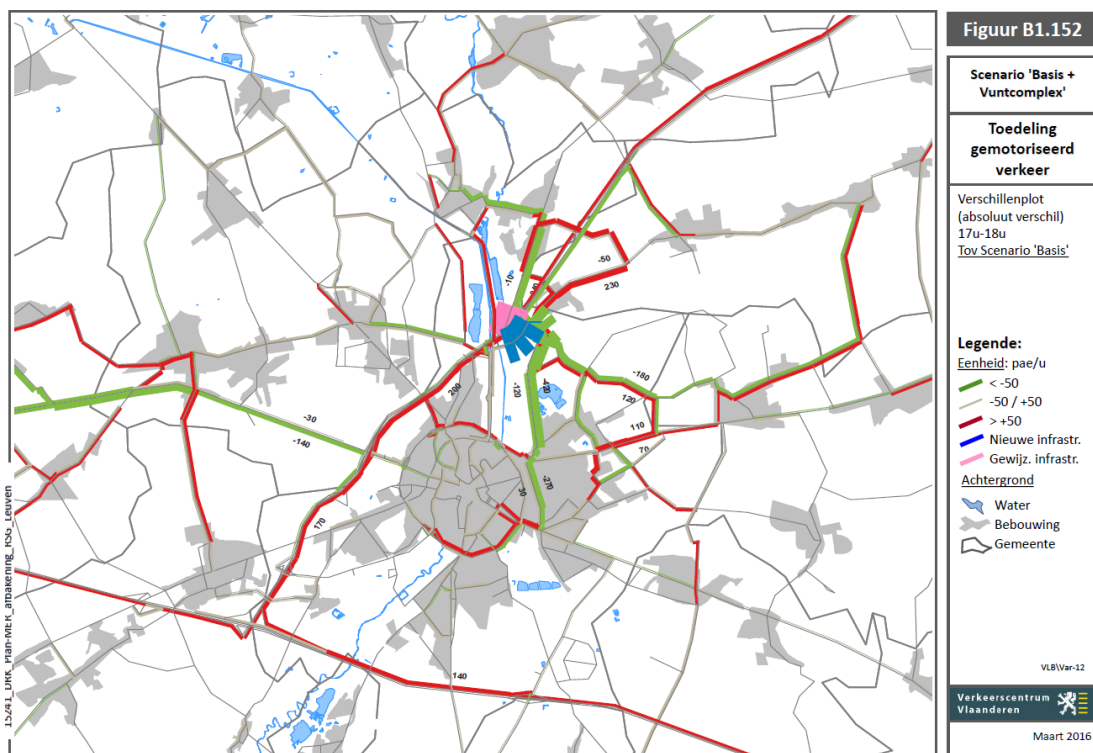
Figuur 6-183 Verschillenplot intensiteiten 'Vuntcomplex' t.o.v. 'Basisscenario' ochtendspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-184 Netwerbelasting 'Vuntcomplex' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-185 Verzadiging netwerk 'Vuntcomplex' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)



Figuur 6-186 Verschillenplot intensiteiten 'Vuntcomplex' t.o.v. 'Basisscenario' avondspits (Bron: BAU2020 PVM Vlaams-Brabant v.3.6.1)

Zoals bovenstaande figuren weergeven zorgt de aanleg van het Vuntcomplex voor wat verschuivingen van de verkeersstromen op het omliggende wegennet.

In de ochtendspits is er voornamelijk een verkeersafname te verwachten op de E314 tussen Wilsele en Herent. Ook op de Kesseldallaan, de Eénmeilaan, de Martlarenlaan en de N19 richting Aarschot worden er afnames verwacht. De voornaamste toename wordt verwacht op de Wilselsesteenweg en de Leuvensebaan richting Holsbeek, als gevolg van de nieuwe verbinding tussen de N19 Aarschotsesteenweg en het Vuntcomplex.

In de avondspits wordt er dan weer een verkeerstoename verwacht op de E314 vanaf de E40 tot het complex in Wilsele. Dit is voornamelijk verkeer afkomstig van de R23 - N26 Mechelsesteenweg en de E40. Ook in de avondspits wordt er een afname verwacht op zowel de Kesseldallaan, de Eénmeilaan, de Martlarenlaan als de N19 richting Aarschot. Ook in de avondspits wordt er opnieuw een toename verwacht op de Wilselsesteenweg en de Leuvensebaan richting Holsbeek.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verwachte intensiteiten en verzadigingsgraden op de verschillende wegvakken voor zowel de ochtend- als de avondspits. Tevens wordt ook het verschil t.o.v. het 'Basisscenario' aangegeven.

Tabel 6-157: Afwikkeling wegvakken scenario 'Vuntcomplex'

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pa	Δ	%	Δ	pa	Δ	%	Δ
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	3.746	-19	75%	1%	2.907	-77	58%	-2%
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	1.865	27	37%	0%	4.754	53	95%	1%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	E40	4.370	50	87%	2%	3.376	-27	68%	-1%
2	E314 tussen afrit 20 Wilsele en 21 Holsbeek	Limburg	2.549	129	51%	2%	5.605	34	112%	1%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	E40	4.814	-319	96%	-3%	3.925	-3	79%	0%
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsele	Limburg	2.581	-352	52%	-4%	6.275	475	126%	10%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	2.531	-133	51%	-2%	5.802	637	116%	13%
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	5.965	5	119%	10%	4.860	253	97%	5%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	6.009	16	120%	20%	4.606	103	92%	2%
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	3.206	-121	64%	4%	5.145	648	103%	13%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	4.708	36	94%	1%	5.347	825	107%	17%
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	3.560	-108	71%	0%	4.354	157	87%	3%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	5.298	-94	76%	6%	5.388	85	77%	1%
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	4.669	-37	67%	-3%	4.351	440	62%	6%
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	8.740	-10	109%	0%	6.676	599	83%	7%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	6.137	10	77%	10%	9.395	70	117%	1%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	6.552	-38	82%	9%	9.915	23	124%	0%
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	8.431	-28	105%	-1%	6.888	538	86%	7%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	3.786	62	63%	5%	6.815	135	114%	2%
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	6.293	14	105%	3%	4.825	296	80%	5%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	5.593	-20	93%	-3%	3.474	13	58%	0%
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	2.533	11	42%	1%	6.199	-22	103%	0%
12	R23 tussen N26 en N19	N26	1.446	208	40%	10%	930	127	26%	4%
12	R23 tussen N26 en N19	N19	1.319	89	37%	4%	1.647	155	46%	4%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	1.408	26	59%	6%	1.493	140	62%	6%
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1.106	-205	46%	-5%	1.502	104	63%	4%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	818	-180	34%	-2%	1.491	153	62%	6%
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	1.783	31	74%	7%	1.321	193	55%	8%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	1.710	88	71%	6%	2.201	135	92%	6%
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	990	36	41%	9%	1.470	261	61%	11%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	1.448	83	60%	21%	1.671	360	70%	15%
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	1.570	56	65%	2%	2.059	154	86%	6%
17	R23 tussen N251 en N264	N264	1.966	34	82%	17%	1.882	359	78%	15%
17	R23 tussen N251 en N264	N251	1.515	70	63%	3%	3.082	224	128%	9%
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1.208	-9	50%	-5%	2.026	65	84%	3%
18	R23 tussen N264 en N3	N3	1.298	95	54%	13%	1.542	131	64%	5%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	N3	1.178	32	49%	5%	1.310	54	55%	2%
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenberghlaan	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.336	143	56%	14%	2.180	313	91%	13%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	N2	1.336	143	37%	9%	2.180	313	61%	9%
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenberghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenberghlaan	1.325	32	37%	4%	1.319	57	37%	2%
21	R23 tussen N2 en N26	N2	1.407	32	39%	5%	1.273	54	35%	2%
21	R23 tussen N2 en N26	N26	1.305	115	36%	6%	2.152	284	60%	8%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1.152	-25	48%	-7%	1.211	-109	50%	-5%
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	1.312	123	55%	7%	1.787	212	74%	9%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	1.603	-11	134%	7%	1.791	9	149%	1%
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	1.332	-14	111%	0%	1.540	126	128%	11%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	957	2	80%	-1%	983	-14	82%	-1%
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	748	-19	62%	-3%	1.153	-7	96%	-1%
25	N2 tussen R23 en N292	R23	1.356	46	57%	4%	965	153	40%	6%
25	N2 tussen R23 en N292	N292	901	136	38%	3%	1.374	44	57%	2%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	934	34	78%	3%	1.192	3	99%	0%
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	1.372	-3	114%	5%	973	56	81%	5%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	925	11	77%	3%	775	235	65%	20%
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	655	69	55%	2%	1.096	69	91%	6%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	519	-3	43%	1%	1.116	3	93%	0%
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	1.296	-12	108%	1%	740	-85	62%	-7%
29	N3 tussen R23 en N25	R23	1.161	-15	97%	-1%	987	-23	82%	-2%
29	N3 tussen R23 en N25	N25	1.049	-7	87%	5%	1.217	3	101%	0%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	975	-26	81%	-1%	495	-85	41%	-7%
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	858	-2	72%	0%	1.102	30	92%	3%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
31	N251 tussen R23 en E40	E40	498	-19	42%	0%	1.112	76	93%	6%
31	N251 tussen R23 en E40	R23	823	36	69%	11%	450	0	38%	0%
32	N251 tussen E40 en N25	E40	937	8	78%	2%	716	8	60%	1%
32	N251 tussen E40 en N25	N25	275	17	23%	4%	1.192	92	99%	8%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	939	-25	39%	0%	688	89	29%	4%
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.509	151	63%	22%	1.965	110	82%	5%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	1.988	136	83%	18%	2.352	144	98%	6%
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	1.514	31	63%	10%	1.003	76	42%	3%
35	N264 tussen N253 en E314	N253	3.146	102	131%	22%	3.197	529	133%	22%
35	N264 tussen N253 en E314	E314	1.629	15	68%	5%	922	-28	38%	-1%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	1.239	8	124%	16%	1.350	11	135%	1%
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	669	45	67%	6%	468	48	47%	5%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	1.043	32	104%	21%	1.117	18	112%	2%
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	805	7	81%	-3%	607	204	61%	20%
38	N3 tussen E314 en E40	E314	1.123	63	112%	45%	1.642	-13	164%	-1%
38	N3 tussen E314 en E40	E40	744	21	74%	3%	552	150	55%	15%
39	N2 tussen R23 en E314	E314	1.039	-20	87%	-1%	724	6	60%	1%
39	N2 tussen R23 en E314	R23	1.137	-19	95%	2%	1.390	20	116%	2%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	Kortenberg	1.153	-12	96%	-4%	1.172	115	98%	10%
40	N2 tussen E314 en richting Kortenberg	E314	1.072	-11	89%	19%	1.560	-24	130%	-2%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	830	-15	69%	-8%	933	-111	78%	-9%
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	738	-43	62%	-12%	1.135	-90	95%	-8%
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	778	11	65%	8%	830	94	69%	8%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	771	20	64%	9%	663	63	55%	5%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	981	65	82%	9%	931	41	78%	3%
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	789	57	66%	7%	1.011	27	84%	2%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	789	-68	66%	-3%	714	-69	60%	-6%
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	925	-40	77%	2%	722	-44	60%	-4%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	287	-511	24%	-43%	455	-287	38%	-24%
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	1.245	-48	104%	-2%	582	-82	49%	-7%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	0	-1.446	0%	-116%	0	-814	0%	-68%
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	0	-771	0%	-61%	0	-976	0%	-81%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	1.098	81	92%	8%	1.372	39	114%	3%
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	937	-38	78%	1%	855	33	71%	3%
48	N292 Martelarenlaan	N3	1.145	123	115%	21%	990	82	99%	8%
48	N292 Martelarenlaan	N2	600	-137	60%	2%	579	-267	58%	-27%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	1.167	24	49%	3%	1.182	82	49%	3%
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	992	15	41%	5%	790	9	33%	0%
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	1.909	5	80%	5%	917	64	38%	3%

Nr.	Wegvak	Richting	OSP				ASP			
			Intensiteit		I/C		Intensiteit		I/C	
			pae	Δ	%	Δ	pae	Δ	%	Δ
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	1.108	16	46%	12%	1.660	63	69%	3%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	909	12	38%	1%	1.257	-109	52%	-5%
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	1.158	-15	48%	-3%	1.248	15	52%	1%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	117	-11	12%	5%	60	-33	6%	-3%
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	271	-35	27%	-13%	732	392	73%	39%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	690	-12	69%	-6%	1.663	61	166%	6%
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	595	-30	60%	-13%	609	-96	61%	-10%

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de beoordeling van de realisatie van het Vuntcomplex op de afwikkeling van de verschillende wegvakken binnen het studiegebied:

Tabel 6-158: Beoordeling afwikkeling wegvakken scenario 'Vuntcomplex'

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	E40	0	0
1	E314 tussen afrit 21 Holsbeek en 22 Aarschot	Limburg	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	E40	0	0
2	E314 tussen afrit 20 Wilsesele en 21 Holsbeek	Limburg	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	E40	0	0
3	E314 tussen afrit 18 Herent en 20 Wilsesele	Limburg	0	-2
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	Limburg	0	-3
4	E314 tussen afrit 17 Leuven en 18 Herent	E40	-3	-1
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	E40	-3	0
5	E314 tussen afrit 16 Gasthuisberg en 17 Winksele	Limburg	0	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	E40	0	-3
6	E314 tussen afrit 15 Leuven en 16 Gasthuisberg	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	Limburg	0	0
7	E314 tussen knooppunt E40 en afrit 15 Leuven	E40	0	0
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Brussel	0	-1
8	E40 tussen afrit 21 Sterrebeek en 22 Tervuren	Luik	0	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Luik	-1	0
9	E40 tussen afrit 22 Tervuren en knooppunt E314	Brussel	0	-1
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Luik	0	0
10	E40 tussen knooppunt E314 en afrit 23 Haasrode-Blanden	Brussel	0	0

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Brussel	0	0
11	E40 tussen afrit 23 Haasronde-Blanden en 24 Boutersem	Luik	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N26	0	0
12	R23 tussen N26 en N19	N19	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	N2	0	0
13	R23 tussen N2 en Bondgenotenlaan	Bondgenotenlaan	1	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	Bondgenotenlaan	0	0
14	R23 tussen Bondgenotenlaan en N3	N3	0	0
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	N3	0	-1
15	R23 tussen N3 en Geldenaaksebaan	Geldenaaksebaan	0	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	Geldenaaksebaan	-1	0
16	R23 tussen Geldenaaksebaan en N251	N251	0	-1
17	R23 tussen N251 en N264	N264	-1	0
17	R23 tussen N251 en N264	N251	0	-2
18	R23 tussen N264 en N3	N264	1	0
18	R23 tussen N264 en N3	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergghlaan	N3	0	0
19	R23 tussen N3 en Mgr. van Waeyenbergghlaan	Mgr. Van Waeyenbergghlaan	0	-2
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergghlaan en N2	N2	0	0
20	R23 tussen Mgr. van Waeyenbergghlaan en N2	Mgr. Van Waeyenbergghlaan	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N2	0	0
21	R23 tussen N2 en N26	N26	0	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	R23	1	0
22	N26 Mechelsesteenweg tussen R23 en E314	E314	0	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	E314	-2	0
23	N26 Mechelsesteenweg tussen E314 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	-3
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	N286	0	0
24	N26 Mechelsesteenweg tussen N286 en Mechelsesteenweg	Mechelsesteenweg	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	R23	0	0
25	N2 tussen R23 en N292	N292	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	Borstelsstraat	0	0
26	N2 tussen N292 en Borstelsstraat	N292	-2	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Borstelsstraat	0	0
27	N2 tussen Borstelsstraat en Platte Lostraat	Platte Lostraat	0	-1
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Tielt-Winge	0	0
28	N2 tussen Platte Lostraat en Tielt-Winge	Platte Lostraat	0	1
29	N3 tussen R23 en N25	R23	0	0
29	N3 tussen R23 en N25	N25	-1	0
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	N25	0	1
30	N3 tussen N25 en Korbeek-Lo	Korbeek-Lo	0	0
31	N251 tussen R23 en E40	E40	0	-1
31	N251 tussen R23 en E40	R23	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	E40	0	0
32	N251 tussen E40 en N25	N25	0	-1
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
33	N264 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	-1	0
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	Celestijnenlaan	-1	-1
34	N264 tussen Celestijnenlaan en N253	N253	0	0
35	N264 tussen N253 en E314	N253	-3	-3
35	N264 tussen N253 en E314	E314	0	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	R23	-3	0
36	N3 tussen R23 en Celestijnenlaan	Celestijnenlaan	0	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	Celestijnenlaan	-3	0
37	N3 tussen Celestijnenlaan en E314	E314	0	-1

Nr.	Wegvak	Richting	Beoordeling	
			OSP	ASP
38	N3 tussen E314 en E40	E314	-3	0
38	N3 tussen E314 en E40	E40	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	E314	0	0
39	N2 tussen R23 en E314	R23	0	0
40	N2 tussen E314 en richting Kortenber	Kortenber	0	-1
40	N2 tussen E314 en richting Kortenber	E314	-1	0
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Steenweg op Holsbeek	1	1
41	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek richting Wezemaal	Wezemaal	3	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	N19	0	0
42	N292 Stationsstraat tussen N19 richting Rotselaar	Rotselaar	0	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	N19	-1	0
43	N292 Steenweg op Holsbeek tussen N19 en E314	E314	0	0
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Steenweg op Holsbeek	0	1
44	N19 Aarschotsesteenweg tussen Steenweg op Holsbeek en Pleinstraat	Pleinstraat	0	0
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Pleinstraat	3	3
45	N19 Aarschotsesteenweg tussen Pleinstraat en Vuntcomplex	Vuntcomplex	0	1
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Kolonel Begaultlaan	3	3
46	N19 Aarschotsesteenweg tussen Vuntcomplex en Kolonel Begaultlaan	Vuntcomplex	3	3
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	Kolonel Begaultlaan	-1	0
47	N19 Aarschotsesteenweg tussen Kolonel Begaultlaan en R23	R23	0	0
48	N292 Martelarenlaan	N3	-3	-1
48	N292 Martelarenlaan	N2	0	3
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	N3	0	0
49	N25 Meerdalboslaan tussen N3 en Technologielaan	Technologielaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	Geldenaaksebaan	0	0
50	N25 Meerdalboslaan tussen Geldenaaksebaan en E40	E40	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	Naamsesteenweg	0	0
51	N25 Meerdalboslaan tussen E40 en Naamsesteenweg	E40	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N253	0	0
52	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N253 en N264	N264	3	-1
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	Korbeek-Dijle	1	-2
53	N253 Sint-Janbergsesteenweg tussen N264 en Korbeek-Dijle	N264	3	1

Zoals blijkt uit bovenstaande tabellen zorgt de realisatie van het Vuntcomplex op verschillende hoofdwegen in de nabije omgeving van het Vuntcomplex, voor significante positieve effecten op de afwikkeling. Dit varieert van beperkt positief (+1) tot aanzienlijk (+3) positief. Ook de lokale wegen in de nabije omgeving wordt er door de realisatie van het Vuntcomplex een positief effect verwacht op zowel de afwikkeling als de verkeersleefbaarheid – en veiligheid.

Tevens blijkt uit bovenstaande tabel dat bij de aanleg van het Vuntcomplex er geen programmabeperking nodig is voor het deelgebied Leuven-Noord (§6.5.3.2) aangezien de ontsluiting in deze situatie via het Vuntcomplex naar het hogere wegennet kan ontsluiten, zonder de omliggende woonstraten extra te belasten.

6.6 Conclusie

Voor de uitwerking van discipline mens-mobiliteit is er een getrapte benadering gevolgd. Zo werden in eerste instantie de effecten van de individuele impact per deelgebied en/of programmavariant beoordeeld. Op die manier wordt een inzicht gekregen in de mobiliteitseffecten van de verschillende

planonderdelen, en welke de invloed is van een grotere of kleinere oppervlakte of dichtheid voor een bepaalde functie.

Vervolgens werd het cumulatief effect van combinaties van deelgebieden samen in beeld gebracht.

6.6.1 *Individuele impact*

Voor de aparte deelgebieden en de programmavarianten werd de impact op de effectengroepen 'Verkeerseffecten gemotoriseerd verkeer', 'Verkeerseffecten openbaar vervoer', 'Verkeersleefbaarheid' en 'Verkeersveiligheid' beoordeeld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze effecten per type invulling.

Tabel 6-159: Overzicht effecten per deelgebied en programmavariant

Deelgebied	Invulling	Verkeerseffecten	Verkeersleefbaarheid	Verkeersveiligheid
Stedelijk wonen				
Roeselbergdal	7 ha woongebied	-2	-1	-1
Platte Lostraat	5,36 ha woongebied	-1	0	0
Groenveld	27,4 h woongebied	-1/-2	-1	0
Sint-Jansbergsesteenweg	10,5 ha woongebied	-2	0	0
Parkveld	210 woningen	0	0	0
Doortrekkersterreinen				
Vlietstraat	15 standplaatsen	0	0	0
Hogebeekstraat	15 standplaatsen	0	0	0
Omleiding	15 standplaatsen	0	0	0
Regionale bedrijvigheid				
Haasrode	20 ha GRB	-3	0	0
Haasrode	19 ha GRB en 1 ha kantoor	-3	0	0
Haasrode	17.500 m ² kantoor	-2	0	0
Leuven-Noord	22,3 ha Wetenschapspark	-3	-1	-1
Leuven-Noord	22,3 ha GRB	-3	-1	-1
Leuven-Noord	17,3 ha Wetenschapspark	-3	-1	-1
Parkveld	18 ha GRB	-1	0	0
Termunckveld	31 ha Wetenschapspark	-2	-1	-1
Danone	13 ha GRB	-2	-1	0
Danone	7,5 ha GRB	-1	-1	0
Danone	0,5 wonen en 2,5 ha GRB	-1	-1	0
Tildonksesteenweg	5,6 ha GRB	-1	0	0
Tildonksesteenweg	6,3 ha GRB	-2	0	0
Wingepark	26 ha GRB	-3	-1	0
Wingepark	9 ha GRB	-3	-1	0
Wingepark en Kwade Hoek	47,5 ha GRB	-3	-2	-2
Kareelveld	42,5 ha Headquarterszone	-3	-3	-3

Deelgebied	Invulling	Verkeerseffecten	Verkeersleefbaarheid	Verkeersveiligheid
Mollekensberg	24 ha Headquarterszone	-3	-3	-3
Specifieke stedelijke voorzieningen				
Gasthuisberg en Vogelzang	Uitbreiding met 12.000 werknemers en wetenschapspark van 11 ha.	-3	-2	-2
Haasrode	20.000 plaatsen	-3	0	0
Leuven-Noord	8.000 plaatsen	-3	-2	0
Leuven-Noord	20.000 plaatsen	-3	-3	0
Schietstand Heverlee	Bestaande activiteit	0	0	0
Sportvelden Heverlee	Bestaande activiteit	0	0	0

Voor de realisatie van de deelgebieden met een programma van stedelijk wonen blijven de negatieve effecten beperkt. Enkel voor de deelgebieden 'Roeselbergdal', 'Groenveld' en 'Sint-Jansbergsesteenweg' worden er **negatieve (-2)** effecten verwacht voor de effectengroep 'Verkeerseffecten'. Voor de overige deelgebieden en effectengroepen blijft de impact tot maximaal **beperkt negatief (-1)**.

Voor de drie alternatieven voor de realisatie van een doortrekkersterrein plaatsen worden er **geen significante effecten (0)** verwacht voor de drie verschillende effectengroepen.

Voor de verschillende deelgebieden met een programma van regionale bedrijvigheid worden er grotere negatieve effecten verwacht voor de effectengroep 'Verkeerseffecten'. Met uitzondering van het deelgebied 'Parkveld', de beperktere programmavarianten van deelgebied 'Danone' en de kleinste programmavariant van deelgebied 'Tildonksesteenweg', worden voor alle andere deelgebieden en programmavarianten of een **negatief (-2)** of een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht. Voor de effectengroepen 'Verkeersleefbaarheid' en 'Verkeersveiligheid' blijven de effecten, met uitzondering van de deelgebieden 'Wingepark en Kwade Hoek', 'Kareelveld' en 'Mollekensberg', niet voor niets de deelgebieden met het grootste programma, beperkt tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Voor de specifieke stedelijke voorzieningen worden er **geen significante effecten (0)** verwacht op vlak van de verschillende effectengroepen voor zowel de schietstand als de sportvelden te Heverlee. Gezien het de bestaande activiteiten behouden blijven maar waarvan de bestemming wijzigt.

Voor zowel het deelgebied 'Gasthuisberg en Vogelzang' als voor de verschillende alternatieven voor de realisatie van een voetbalstadion worden **aanzienlijk negatieve (-3)** effecten verwacht voor de effectengroep 'Verkeerseffecten'. Voor de geplande uitbreiding van het deelgebied Gasthuisberg en Vogelzang worden voor de effectengroepen 'Verkeersleefbaarheid' en 'Verkeersveiligheid' **negatieve (-2)** effecten verwacht. Voor de verschillende alternatieven voor het voetbalstadion worden er enkel bij de realisatie op Leuven-Noord een **negatief (-2)** of **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht op de verkeersleefbaarheid, afhankelijk van de capaciteit van het stadion. Bij de realisatie van een stadion in Haasrode wordt er **geen aanzienlijk (0)** effect verwacht op de verkeersleefbaarheid aangezien er geen woonwijken gelegen zijn in de nabije omgeving van de locatie. Op vlak van verkeersveiligheid worden er voor de drie alternatieven **geen aanzienlijke (0)** effecten verwacht.

Voor de deelgebieden of programmavarianten waar er op één van de verschillende effectengroepen een **aanzienlijk negatief (-3)** effect verwacht wordt worden er in §6.7 milderende maatregelen voorgesteld om het effect te verminderen. Ook daar waar er een **negatief (-2)** effect verwacht wordt, worden er maatregelen voorgesteld.

6.6.2 *Cumulatieve impact*

Zoals reeds beschreven in §6.3.2.3 zijn er verschillende scenario's opgebouwd om de cumulatieve effecten van de realisatie van de verschillende deelgebieden te bespreken. Deze scenario's werden doorgerekend in het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1. Deze resultaten werden vervolgens beoordeeld.

6.6.2.1 Basisscenario

Gemotoriseerd verkeer

De realisatie van het basisscenario zorgt voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 5.647 en 5.729 verplaatsingen. Dit maakt dat de cumulatieve ontwikkeling van het basisscenario een grote impact heeft op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied, dit zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Zo wordt er op bijna elk wegvak binnen het studiegebied een toename van de verkeersdrukte verwacht. Zo worden de grootste toenames verwacht op de autosnelwegen (E314 en E40) en de invalswegen N2 Brusselsesteenweg en N264 Koning Boudewijnlaan. Ook op de R23 – Ring rond Leuven worden er toenames in de verkeersbelasting verwacht, met de grootste toenames ter hoogte van Gasthuisberg en Kapucijnenvoer. Door de toename van verkeer en de bijhorende toename van de verzadigingsgraad op het hoofdwegennet worden er alternatieven (sluiproutes) gezocht. Zo wordt bijvoorbeeld de N2 richting Vilvoorde gebruikt als alternatieve route voor de E314/E40. Anderzijds worden er ook lokale wegen gebruikt als alternatief voor drukke N-wegen. Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk de deelgebieden 'Gasthuisberg en Vogelzang', 'Termunckveld' en 'Groenveld' die zorgen voor de grootste verkeerstoename op wegen waarop er een aanzienlijk negatief (-3) effect verwacht wordt.

Uit de cumulatieve effecten van de realisatie van het basisscenario blijkt ook dat bij verschillende wegvakken waarop er bij de individuele beoordeling een (aanzienlijk) negatieve effecten verwacht worden, er na de cumulatieve doorrekening niet noodzakelijk aanzienlijke effecten meer te verwachten zijn. De reden hiervoor is dat het netwerk binnen het studiegebied in de referentiesituatie reeds op verschillende plaatsen verzadigd is.

Een toename van verkeer door de realisatie van de verschillende deelgebieden zorgt uiteraard voor extra verkeer naar deze deelgebieden, maar zal er door de verzadigde wegen ook voor zorgen dat het bestaande verkeer, dat reeds op het wegennet zit, zal zoeken naar alternatieve routes om hun bestemming te bereiken. De realisatie van de verschillende deelgebieden zorgt dus niet enkel voor een bijkomende verkeersaan trek naar de verschillende deelgebieden, maar zorgt ook voor een rerouting van bestaand verkeer naar alternatieve routes (sluiproutes). Deze alternatieve routes zijn zowel lokale wegen binnen het studiegebied, als hoofdwegen buiten het studiegebied. Deze rerouting zorgt er op sommige wegen zelfs voor een daling van de belasting.

Openbaar vervoer

Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer stijgt aanzienlijk. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.491, in de avondspits wordt een toename van 1.564 reizigers verwacht.

Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillende personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Gasthuisberg, Haasrode, Parkveld, Danone...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de forse toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.6.2.2 Scenario 'Fictief 1'

Gemotoriseerd verkeer

De realisatie van het scenario 'Fictief 1' voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 6.621 en 6.304 verplaatsingen. De verkeersgeneratie ligt bijgevolg hoger als dit van het basisscenario. Dit maakt dat de cumulatieve ontwikkeling van het scenario 'Fictief 1' een nog grotere impact heeft op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied ten opzichte van het basisscenario. Net zoals in het basisscenario wordt er op bijna elk wegvak binnen het studiegebied een toename van de verkeersdrukte verwacht.

Opnieuw worden de grootste toenames verwacht op de autosnelwegen (E314 en E40). Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Kareelveld de grootste verkeersaan trekker is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreeks ontsluitende wegen van het deelgebied. Tevens wordt op bepaalde wegvakken een afname van de verkeersdrukte verwacht. Hiervan wordt aangenomen dat de toename van het verkeer op bijvoorbeeld de E314 er voor zal zorgen dat personen een alternatieve route gaan zoeken om op hun bestemming te komen. Door de toename van verkeer en de bijhorende toename van de verzadigingsgraad op het hoofdwegennet worden er alternatieve (sluiproutes) gezocht. Zo wordt bijvoorbeeld de N2 richting Vilvoorde gebruikt als alternatieve route voor de E314/E40. Anderzijds worden er ook lokale wegen gebruikt als alternatief voor drukke N-wegen.

Gezien de grotere verkeerstoename, worden voor het scenario 'Fictief 1' ook grotere effecten (negatief) verwacht dan bij het basisscenario. Dit uit zich niet alleen in de slechtere beoordelingsscores maar ook in een nog grotere verschuiving (rerouting) van het bestaande verkeer. In tegenstelling tot het basisscenario zorgt het bijkomend verkeer in het scenario 'Fictief 1' zelfs voor een verschuiving van verkeer naar lokale wegen buiten het studiegebied. Dit heeft zowel te maken met de zeer grote verkeerstoename als met het feit dat verschillende deelgebieden op de grens van het studiegebied gelegen zijn.

Openbaar vervoer

Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer ligt in scenario 'Fictief 1' hoger dan in het basisscenario, het verschil is echter wel beperkt. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 1.510, in de avondspits wordt een toename van 1.571 reizigers verwacht.

Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillen personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Kareelveld, Haasrode, Wingepark...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de forse toename

van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.6.2.3 Scenario 'Fictief 2'

Gemotoriseerd verkeer

De realisatie van het scenario 'Fictief 2' voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 3.322 en 3.395 verplaatsingen. De verkeersgeneratie ligt bijgevolg gevoelig lager als dit van het basisscenario. Dit maakt dat de cumulatieve ontwikkeling van het scenario 'Fictief 2' een beperktere impact heeft op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied ten opzichte van het basisscenario. Dit blijkt uit het feit dat de toename van de verkeersdrukke zich niet over het volledige netwerk verspreid, maar zich eerder beperkt tot bepaald hoofdwegen.

De grootste toenames worden opnieuw verwacht op de E314. Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Mollekensberg de grootste verkeersaan trekker is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreeks ontsluitende wegen van het deelgebied.

Ondanks de beperktere toename van verkeer, zal de realisatie van dit scenario ook tot gevolg hebben dat er alternatieve routes (sluiproutes) gezocht zullen worden via het lagere wegennet. Dit heeft voornamelijk te maken met de huidige verzadiging van het wegennet in het studiegebied. Deze rerouting zorgt er opnieuw op bepaalde wegvakken zelfs voor dat er een afname van de verkeersdrukke verwacht wordt.

Openbaar vervoer

Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer ligt in scenario 'Fictief 2' gevoelig lager dan in het basisscenario. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 887, in de avondspits wordt een toename van 954 reizigers verwacht.

Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De beperkte toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming word bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillende personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het zijn voornamelijk de vervoersassen van het station naar de deelgebieden met de grootste verkeersgeneratie (Mollekensberg en Wingepark...) waar ook de grootste toename van busreizigers verwacht worden. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.6.2.4 Scenario 'Fictief 3'

Gemotoriseerd verkeer

De realisatie van het scenario 'Fictief 3' voor een toename van het aantal autoverplaatsingen voor zowel de ochtend- als de avondspits met respectievelijk 1.422 en 1.382 verplaatsingen. De verkeersgeneratie ligt bijgevolg gevoelig lager als dit van het basisscenario. Dit maakt dat de cumulatieve ontwikkeling van het scenario 'Fictief 3' opnieuw een beperktere impact heeft op de verkeersbelastingen binnen het studiegebied ten opzichte van het basisscenario. Dit blijkt uit het feit dat de toename van de verkeersdrukke zich eerder beperkt tot de E314.

Het is duidelijk dat binnen dit scenario voornamelijk het deelgebied Kwade Hoek de grootste verkeersaanrekkende is, dit blijkt ook duidelijk uit de verkeerstoename van de rechtstreeks ontsluitende wegen van het deelgebied.

Ondanks de beperktere toename van verkeer, zal de realisatie van dit scenario ook tot gevolg hebben dat er alternatieve routes (sluiproutes) gezocht zullen worden via het lagere wegennet. Dit heeft voornamelijk te maken met de huidige verzadiging van het wegennet in het studiegebied. Deze rerouting zorgt er op bepaalde wegvakken zelfs voor dat er een afname van de verkeersdrukte verwacht wordt.

Openbaar vervoer

Ook het aantal reizigers van het openbaar vervoer ligt in scenario 'Fictief 3' gevoelig lager dan in het basisscenario. Zo wordt er in de ochtendspits een toename van het aantal reizigers verwacht met 352, in de avondspits wordt een toename van 344 reizigers verwacht.

Op vlak van het aantal treinreizigers zien we zowel een toename van het aantal reizigers vanuit zowel Brussel, Tienen, Aarschot Mechelen als Waver naar Leuven als naar deze steden. In de ochtendspits is de toename het hoogste voor de beweging richting Leuven. Dit zijn voornamelijk de nieuwe treinverplaatsingen van het nieuwe personeel voor de nieuwe werkgelegenheid binnen het studiegebied. De beperkte toename van de treinverplaatsingen vanuit Leuven zijn voornamelijk afkomstig van nieuwe treinreizigers die vanuit Leuven pendelen richting hun werkplaats. Het bijkomende verkeer op het hoofdwegennet zorgt namelijk voor langere wachttijden vooraleer de bestemming wordt bereikt. Dit zorgt er voor dat verschillende personen de overstap maken naar het gebruik van de trein. In de avondspits is dit effect net andersom.

Op vlak van busverkeer is er ook duidelijk een toename zichtbaar. Het is voornamelijk de vervoersassen tussen het station van Leuven naar de deelgebieden Kwade Hoek en Wingepark waar de grootste toename van het aantal busreizigers wordt verwacht. Anderzijds wordt op bijna elke buslijn een toename verwacht van het reizigerspotentieel. Door de toename van het aantal OV-reizigers zal het noodzakelijk zijn het bestaande OV-aanbod te evalueren en aan te passen aan het verwacht potentieel.

6.6.2.5 Scenario 'Stopplaatsen'

Binnen het plan-MER worden drie stopplaatsen voor treinen beschouwd:

1. Nieuw station in Haasrode ter hoogte van het researchpark
2. Nieuw station in Holsbeek ter hoogte van Klein Langeveld
3. Een nieuw station in Rotselaar ter hoogte van de site Danone in functie van stedelijke ontwikkeling. Dit station zou het bestaande station in Wezemaal vervangen.

Een stopplaats Holsbeek-Plein wordt op basis van de argumentatie (NMBS) rond ruimtelijke afwegingen en ontbreken van potentieel niet beschouwd als redelijk alternatief. Deze stopplaats is dan ook niet verder mee opgenomen in de modellering ten behoeve het scenario stopplaatsen of verder effectbeoordeling in de MER-disciplines. De twee andere stopplaatsen werden wel doorgerekend.

Uit de modelresultaten blijkt dat de realisatie van de twee stations slechts zorgt voor zeer beperkte verschillen in de verkeersbelastingen, doch deze vallen meestal binnen de onzekerheidsmarge van een verkeersmodel. De verkeersbelastingen kunnen zeer licht afwijken in het studiegebied, maar de grootteordes zijn gelijkaardig. De impact van de opening van de treinstations op de verkeersbelasting is met andere woorden erg beperkt. De komst van een treinstation op een bepaalde locatie zal er uiteraard wel voor zorgen dat die bepaalde locatie aantrekkelijker wordt voor treinreizigers, tevens zullen een deel van de treinreizigers hun reisroute aanpassen, maar globaal gezien is de impact op de modal shift verwaarloosbaar. Er kan dan ook gesteld worden dat de realisatie van beide stations op de verkeersafwikkeling van het wegennet binnen het volledige studiegebied **geen significant effect (0)** heeft.

6.6.2.6 Scenario 'Vuntcomplex'

Binnen het masterplan voor Leuven-Noord is tevens de herinrichting van het bestaande op- en afrittencomplex nummer 20 van de E314 opgenomen. Deze verkeersknoop krijgt de naam het 'Vuntcomplex'. Met de herinrichting van deze infrastructuurknoop is het de bedoeling om de verkeerssituatie ter hoogte van het complex te optimaliseren en de uitwisseling tussen het hoger en lager verkeersnetwerk en de ontsluiting van de noordelijke stadsdelen te verbeteren.

Uit de modelresultaten blijkt dat de realisatie van het Vuntcomplex op verschillende hoofdwegen in zijn nabije omgeving, zorgt voor significante positieve effecten op de afwikkeling. Dit varieert van beperkt positief (+1) tot aanzienlijk (+3) positief. Ook de lokale wegen in de nabije omgeving wordt er door de realisatie van het Vuntcomplex een positief effect verwacht op zowel de afwikkeling als de verkeersleefbaarheid – en veiligheid.

Tevens blijkt dat bij de aanleg van het Vuntcomplex er geen programmabeperking nodig is voor het deelgebied Leuven-Noord (§6.5.3.2) aangezien de ontsluiting in deze situatie via het Vuntcomplex naar het hogere wegennet kan ontsluiten, zonder de omliggende woonstraten extra te belasten.

6.6.2.7 Scenario's Voetbal

Algemeen kan gesteld worden dat de realisatie van een nieuw voetbalstadion (zowel met een capaciteit van 8.000 als met een capaciteit van 20.000) op éénder welke locatie zal zorgen voor een aanzienlijk negatieve (-3) impact op het omliggende wegennet. Een voetbalwedstrijd genereert namelijk zeer veel verkeer, omwille van het hoge aantal gelijktijdig aanwezige personen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat deze negatieve effecten zich slechts enkele malen per jaar voordoen.

Gelet op het specifieke karakter van een evenementenhal/voetbalstadion wordt een uitgebreid pakket van milderende maatregelen opgesteld om de automobiliteit enerzijds te beperken en anderzijds in goede banen te leiden.

Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de sterktes en zwaktes van de verschillende locaties:

Locatie	Sterktes/kansen	Zwaktes/bedreigingen
Leuven-Noord	<ul style="list-style-type: none"> - Na realisatie Vuntcomplex, rechtstreekse ontsluiting op hoofdwegennet - Nabijheid station Leuven 	<ul style="list-style-type: none"> - Nabijgelegen woonwijken - Huidige ontsluiting niet via hoofdwegennet. - Enorme verkeersdrukke tijdens begin en einde van activiteiten
Haasrode	<ul style="list-style-type: none"> - Afgelegen locatie, geen woonwijken in omgeving - Delen parkeerinfrastructuur met reeds aanwezig Brabanthallen - Eventuele komst nieuwe stopplaats 	<ul style="list-style-type: none"> - Enorme verkeersdrukke tijdens begin en einde van activiteiten

6.7 **Noodzakelijk milderende maatregelen, niveau flankerend, project en GRUP**

Zoals blijkt uit hoofdstuk 6.5 worden er bij verschillende deelgebieden of programmavarianten van deelgebieden aanzienlijk negatieve (-3) effecten verwacht op vlak van mobiliteit. Het is dus noodzakelijk om voor deze gebieden milderende maatregelen voor te stellen. Ook bij negatieve effecten (-2) is het veelal nodig milderende maatregelen voor te stellen. Onderstaand wordt voor die deelgebieden of die programmavarianten van de deelgebieden milderende maatregelen voorgesteld en de effecten van deze milderende maatregelen bepaald.

Voor veel deelgebieden is het noodzakelijk maatregelen te nemen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten.

Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift), zoals ondermeer tot de mogelijkheden behoren:
 - Verhogen alternatief vervoer door bijvoorbeeld het opmaken van een bedrijfsvervoerplan ter optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement)
 - Aanbod openbaar vervoer vergroten
 - Betere ontsluiting openbaar vervoer
 - Fietsgebruik bevorderen door goed onderhouden, afgescheiden fietspaden en langeafstandsroutes te voorzien, gemakkelijk bereikbare fietsenstallingen te voorzien, ...
- Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten.

Hierbij dient echter wel vermeld te worden dat gezien het beperkte voetgangers- en fietserspotentieel van veel deelgebieden een grote verschuiving van de modal split niet realistisch is. Deze aanname is uiteraard wel gevoelig voor eventuele toekomstige evoluties inzake duurzame mobiliteit.

Indien er helemaal **geen maatregelen getroffen** worden ter verschuiving van de modal split of het beperken van verkeer tijdens piekmomenten, dient het **programma maximaal beperkt** te worden. In het overzicht van maatregelen per deelgebied is voor verschillende programmavarianten berekend in welke mate in dat geval het programma beperkt moet worden.

6.7.1 **Stedelijk wonen**

6.7.1.1 **Roeselbergdal**

Zoals gesteld in hoofdstuk 6.5.2.1 zorgt de verkeerstoename van de realisatie van de voorgestelde 7 ha woonuitbreiding voor een negatief (-2) effect op de afwikkeling van de Leopold Decouxlaan. Dit voornamelijk door het smal wegprofiel van deze straat.

Maatregelen nemen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter beperking van de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten zoals een verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid), dient om het effect op de Leopold Decouxlaan te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect, het programma gereduceerd te worden tot maximaal 1,5 ha woonuitbreiding.

6.7.1.2 **Groenveld**

Zoals gesteld in hoofdstuk 6.5.2.3 zorgt de verkeerstoename van de realisatie van de voorgestelde 27,4 ha woonuitbreiding voor een negatief (-2) effect op de afwikkeling van de ontsluitende wegen.

Namelijk de Ijerenmolenweg en de Egenhovenweg. Beide wegen zijn lokale woonstraten die niet uitgerust zijn voor het verwerken van deze hoeveelheid verkeer.

De ontsluiting van het deelgebied dient dan ook rechtstreeks op de Celestijnenlaan te gebeuren.

6.7.1.3 Sint-Jansbergsesteenweg

Zoals gesteld in hoofdstuk 6.5.2.4 zorgt de verkeerstoename van de realisatie van de voorgestelde 10,5 ha woonuitbreiding voor een negatief (-2) effect op de afwikkeling van N3 Tervuursesteenweg in oostelijke richting.

Maatregelen nemen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter beperking van de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten zoals een verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) dient om het effect op deze weg beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect het programma beperkt te worden tot maximaal 6 ha woonuitbreiding.

Tabel 6-160: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg – Aanbevelingen– ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	976	98%	44	1.020	102%	0
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	903	90%	16,5	920	92%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	2.400	2.620	109%	22	2.642	110%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	3.600	1.501	42%	33	1.534	43%	0

Tabel 6-161: Verkeerseffecten Sint-Jansbergsesteenweg – Aanbevelingen– avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N3 Tervuursesteenweg	O	1.000	1.730	173%	49,5	1.780	178%	0
N3 Tervuursesteenweg	W	1.000	520	52%	11	531	53%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	O	2.400	2.668	111%	33	2.701	113%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	W	3.600	950	26%	0	950	26%	0

6.7.2 Regionale bedrijvigheid

Onderstaand een overzicht van de milderende maatregelen en de effecten voor de deelgebieden of programmavarianten van deelgebieden waar er aanzienlijk negatieve effecten verwacht worden.

6.7.2.1 Haasrode

Voor het deelgebied Haasrode worden drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1 (uitbreiding): 20 hectare GRB
- Programmavariant 2 (uitbreiding): 19 hectare GRB en 1 ha kantoorruimte
- Programmavariant 3: 17.500 m² kantoorruimte

Voor zowel programmavariant 1 als programmavariant 2 bij de uitbreiding van het bedrijfsterrein worden aanzienlijk negatieve effecten verwacht op verschillende ontsluitende hoofdwegen. Voor programmavariant 3 worden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Voor programmavariant 1 en 2 zijn dan ook milderende maatregelen noodzakelijk die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten.

Zo dient bijvoorbeeld de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten van programmavariant 1 te dalen met minstens 65% om de effecten op de afwikkeling van het ontsluitend hoofdwegenet te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift)
 - Opmaken van een bedrijfsvervoerplan ter optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement)
 - Potenties busvervoer en treinvervoer verhogen
- Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten

Indien er helemaal geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split dient het **programma maximaal beperkt** te worden. Onderstaand wordt voor verschillende programmavarianten (uitbreiding) berekend in welke mate het programma beperkt moet worden. Hierbij wordt uitgegaan van drie programmavarianten:

- Een programma met enkel GRB
- Een programma waarbij GRB en kantoorruimte gecombineerd wordt
- Een programma met enkel kantoorruimte

Programmavariant 1 (uitbreiding) – Enkel GRB

Indien er binnen het deelgebied Haasrode enkel GRB gerealiseerd mag worden, zal het programma moeten ingeperkt worden tot maximaal 7 ha GRB. Zoals onderstaande tabellen weergeeft, wordt er bij dit programma maximaal een **beperkt negatief (-1)** verwacht.

Tabel 6-162: Verkeerseffecten Haasrode 7 ha GRB – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	70	1.166	49%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	147	1.027	43%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	189	1.977	82%	-1
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	60	884	37%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	133	3.601	60%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	39	6.179	103%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	95	1.077	90%	-1
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	53	1.243	104%	0

Tabel 6-163: Verkeerseffecten Haasrode 7 ha GRB – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	168	1.268	53%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	46	827	34%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	56	909	38%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	165	1.762	73%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	39	6.719	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	133	4.662	78%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	28	1.240	103%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	116	1.113	93%	-1

Programmavariant 2 (uitbreiding)– Combinatie tussen kantoren en GRB

Indien er uitgegaan wordt van een combinatie tussen kantoren en GRB dient het programma ten opzichte van de eerder doorgerekende variant beperkt te worden. Indien er uitgegaan wordt van een realisatie van 10.000 m² kantoren kan er nog maximaal 3 ha GRB gerealiseerd worden. Zoals onderstaande tabellen weergeeft, wordt er bij dit programma maximaal een **beperkt negatief (-1)** verwacht.

Tabel 6-164: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 10.000m² kantoor en 3 ha GRB – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	75	1.171	49%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	133	1.013	42%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	188	1.976	82%	-1
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	43	867	36%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	121	3.589	60%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	20	6.160	103%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	84	1.066	89%	-1
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	57	1.247	104%	0

Tabel 6-165: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 10.000m² kantoor en 3 ha GRB – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	166	1.266	53%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	44	825	34%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	43	896	37%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	139	1.736	72%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	26	6.706	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	106	4.635	77%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	28	1.240	103%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	119	1.116	93%	-1

Indien er uitgegaan wordt van een realisatie van 5 ha GRB kan er nog maximaal 4.500 m² kantoren gerealiseerd worden. Zoals onderstaande tabellen weergeeft, wordt er bij dit programma maximaal een **beperkt negatief (-1)** effect verwacht.

Tabel 6-166: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 5 ha GRB en 4.500 m² kantoren– MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	73	1.169	49%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	143	1.023	43%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	190	1.978	82%	-1
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	53	877	37%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	125	3.593	60%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	30	6.170	103%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	90	1.072	89%	-1
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	55	1.245	104%	0

Tabel 6-167: Verkeerseffecten Haasrode combinatie 5 ha GRB en 4.500 m² kantoren – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	168	1.268	53%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	45	826	34%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	50	903	38%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	155	1.752	73%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	33	6.713	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	123	4.652	78%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	28	1.240	103%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	118	1.115	93%	-1

Programmavariant 3 (uitbreiding)– Enkel kantoorruimte

Hoewel er bij de programmavariant voor deelgebied Haasrode waarbij er 17.500 m² kantoren gerealiseerd zouden worden, er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten waren, waren er wel negatieve (-2) effecten. Indien de effecten maximaal een **beperkt negatief (-1)** effect mogen hebben, dient ook dit programma verder beperkt te worden tot maximaal 15.000 m² kantoren. Onderstaande tabellen geven de effecten bij deze realisatie weer.

Tabel 6-168: Verkeerseffecten Haasrode 15.000 m² kantoren– MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.096	46%	77	1.173	49%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	880	37%	128	1.008	42%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	1.788	75%	187	1.975	82%	-1
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	824	34%	34	858	36%	0
E40	O	6.000	3.468	58%	102	3.570	60%	0
E40	W	6.000	6.140	102%	9	6.149	102%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	982	82%	77	1.059	88%	-1
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	1.190	99%	60	1.250	104%	0

Tabel 6-169: Verkeerseffecten Haasrode 15.000 m² kantoren – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
Meerdaalboslaan (noord)	NO	2.400	1.100	46%	162	1.262	53%	0
Meerdaalboslaan (noord)	ZW	2.400	781	33%	43	824	34%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	NO	2.400	853	36%	34	887	37%	0
Meerdaalboslaan (zuid)	ZW	2.400	1.597	67%	128	1.725	72%	0
E40	O	6.000	6.680	111%	17	6.697	112%	0
E40	W	6.000	4.529	75%	94	4.623	77%	0
N3 Tiensesteenweg	O	1.200	1.212	101%	26	1.238	103%	0
N3 Tiensesteenweg	W	1.200	997	83%	119	1.116	93%	-1

Algemeen

Op basis van bovenstaande resultaten wordt onderstaande tabel opgemaakt die per type invulling de maximale invulling weergeeft om de effecten van de realisatie te beperken tot **beperkt negatief (-1)**.

Tabel 6-170: Maximale programmavarianten in kader van te verwachten effecten

	Effecten max -1
Invulling	Oppervlaktes
Enkel GRB	7 ha GRB
GRB en kantoren	10.000 m ² kantoren en 3 ha GRB
GRB en kantoren	5 ha GRB en 4.500 m ² kantoren
Enkel kantoren	15.000 m ² kantoren

6.7.2.2 Leuven-Noord

Voor het deelgebied Leuven-Noord worden drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 22,3 ha Wetenschapspark
- Programmavariant 2: 22,3 ha GRB
- Programmavariant 3: 17,3 ha Wetenschapspark

Voor de drie verschillende programmavarianten worden aanzienlijk negatieve effecten verwacht. Deze aanzienlijk negatieve effecten bevinden zich echter niet op het hoofdwegennet maar eerder op de omliggende lokale woonstraten. De effecten op de woonstraten kunnen gezien het detailniveau van het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant versie 3.6.1, dat gebruikt werd bij de doorrekeningen, slechts kwalitatief besproken worden.

Maatregelen nemen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren, dient het programma beperkt te worden tot maximaal 7,5 ha GRB of Wetenschapspark om de effecten vlak van mobiliteit te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Het is echter wel zo dat bij de realisatie van het Vuntcomplex (zie 6.5.5.9) er voor de verschillende drie programmavarianten van deelgebied Leuven-Noord geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht worden.

Algemeen

Bij afwezigheid van maatregelen ter beperken van de verkeersgeneratie dient tot dat het Vuntcomplex gerealiseerd is, het programma op deelgebied Leuven-Noord beperkt te worden tot maximaal 7,5 ha GRB of Wetenschapspark. Van zodra het Vuntcomplex gerealiseerd is kan elk van drie bovenstaande programmavarianten gerealiseerd worden zonder dat het aanzienlijk negatieve effecten met zich zal meebrengen.

6.7.2.3 Termunckveld

Uit §6.5.3.4 blijkt dat de verkeerstoename van de realisatie van de voorgestelde 31 ha Wetenschapspark zorgt voor een negatief (-2) effect op de afwikkeling van N264 Koning Boudewijnlaan (tussen E314 en Sint-Jansbergsesteenweg) in oostelijke richting.

Om het effect op de afwikkeling van N264 Koning Boudewijnlaan (tussen E314 en Sint-Jansbergsesteenweg) in oostelijke richting te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren, dient het programma beperkt te worden tot maximaal 25 ha Wetenschapspark.

6.7.2.4 Danone

Zoals gesteld in hoofdstuk 6.5.3.5 zorgt de verkeerstoename van de realisatie van de voorgestelde 13 ha GRB (programmavariant 1) voor een negatief (-2) effect op de afwikkeling van de N229 in

zuidoostelijke richting tijdens de avondspits. In beide andere programmavarianten (respectievelijk met 7,5 ha GRB en met 2,5ha GRB en 0,5 ha wonen) blijven de effecten op de N229 beperkt tot beperkt negatief (-1).

Om het effect op de afwikkeling van N229 in zuidoostelijke richting tijdens de avondspits te beperken tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect dienen maatregelen te worden genomen die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split (dewelke veelal buiten het GRUP dienen te worden gerealiseerd via flankerend beleid) en/of verschuiving naar de daluren, dient het programma beperkt te worden tot maximaal 11 ha GRB of 0,5 ha wonen en 9ha GRB.

Tabel 6-171: Verkeerseffecten Danone – Aanbevelingen– ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	200	904	75%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	168	842	70%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	120	998	83%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	104	813	68%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	ZW	1.200	905	75%	40	945	79%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	NO	1.200	830	69%	64	894	75%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	N	1.200	1.001	83%	32	1.033	86%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	Z	1.200	931	78%	24	955	80%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	72	4.357	87%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	104	2.561	51%	0

Tabel 6-172: Verkeerseffecten Danone – Aanbevelingen– avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	128	733	61%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	224	992	83%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	72	962	80%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	104	1.088	91%	-1
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	ZW	1.200	766	64%	56	822	69%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	NO	1.200	783	65%	16	799	67%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	N	1.200	1.333	111%	8	1.341	112%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	Z	1.200	822	69%	24	846	71%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	72	3.475	70%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	64	5.635	113%	0

6.7.2.5 Wingepark en Kwade Hoek

Voor het deelgebied Wingepark worden drie programmavarianten voorgesteld:

- Programmavariant 1: 26 hectare GRB
- Programmavariant 2: 9 hectare GRB
- Programmavariant 3: 1,5 hectare GRB

Daarnaast wordt er voor het deelgebied Kwade Hoek een programma voorgesteld met 47,5 ha GRB. Aangezien beide deelgebieden een invulling kennen met GRB en ze beiden via de N229 Steenweg op Holsbeek ontsluiten worden er gecombineerde milderende maatregelen voorgesteld voor beide deelgebieden.

Zo dient de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten van bijvoorbeeld programmavariant 1 te dalen met minstens 79% om de effecten op de afwikkeling van het ontsluitend hoofdwegennet te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift)
 - Betere ontsluiting openbaar vervoer
 - Optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement, mogelijks op basis van resultaten bedrijfsvervoerplan)
- Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten

Indien er **geen maatregelen getroffen worden** ter verschuiving van de modal split dient het **programma maximaal beperkt** te worden. Zoals onderstaande tabel weergeeft moet het programma van beide zones samen ingeperkt worden tot maximaal 5,5 ha GRB om het effect op het ontsluitende hoofdwegennet te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Tabel 6-173: Verkeerseffecten Wingepark en Kwade Hoek – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	704	59%	6	710	59%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	674	56%	23	697	58%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	878	73%	86	964	80%	-1
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	709	59%	32	741	62%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	ZW	1.200	905	75%	6	911	76%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	NO	1.200	830	69%	34	864	72%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	N	1.200	1.001	83%	11	1.012	84%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	Z	1.200	931	78%	2	933	78%	0
E314	ZW	5.000	4.285	86%	25	4.310	86%	0
E314	NO	5.000	2.457	49%	59	2.516	50%	0

Tabel 6-174: Verkeerseffecten Wingepark en Kwade Hoek – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N229 Stationsstraat	NW	1.200	605	50%	29	634	53%	0
N229 Stationsstraat	ZO	1.200	768	64%	11	779	65%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	NW	1.200	890	74%	48	938	78%	0
N229 Steenweg op Holsbeek	ZO	1.200	984	82%	116	1.100	92%	-1
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	ZW	1.200	766	64%	6	772	64%	0
N19 Aarschotsesteenweg (buiten R23)	NO	1.200	783	65%	4	787	66%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	N	1.200	1.333	111%	0	1.333	111%	0
N19 Aarschotsesteenweg (binnen R23)	Z	1.200	822	69%	6	828	69%	0
E314	ZW	5.000	3.403	68%	65	3.468	69%	0
E314	NO	5.000	5.571	111%	36	5.607	112%	0

Algemeen

Gezien het feit dat er zowel binnen deelgebied Wingepark en deelgebied Kwade Hoek een invulling met GRB voorzien wordt en beide deelgebieden via de N229 Steenweg op Holsbeek ontsluiten naar het hogere wegennet, wordt er een gecombineerde milderende maatregel voorgesteld voor beide deelgebieden om de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten te laten dalen met minstens 79%.

Indien er geen maatregelen getroffen worden te verbetering of verschuiving van de modal split, dient het programma op beide deelgebieden samen beperkt te worden tot maximaal 5,5 ha GRB om de effecten te beperken tot maximaal een **beperkt negatief (-1)** effect.

Om een bijkomende aansluiting op de N229 Steenweg op Holsbeek te vermijden wordt in kader van de verkeersveiligheid gesteld dat er bij de uitbreiding van deelgebied Wingepark minder effecten verwacht worden dan bij het aansnijden van het deelgebied Kwade Hoek.

6.7.2.6 Kareelveld

Voor het deelgebied Kareelveld wordt een programma met 42,5 ha headquarterszone voorgesteld. Zoals weergegeven in § 6.5.3.9 zorgt dit op verschillende wegen voor aanzienlijk negatieve effecten op vlak van mobiliteit. Er dienen bijgevolg milderende maatregelen getroffen te worden die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten.

Zo dient de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten te dalen met minstens 95% om de effecten op de afwikkeling van het ontsluitend hoofdwegennet te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift)
 - Optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement, mogelijks op basis van resultaten bedrijfsvervoerplan)
 - Optimalisatie OV-aanbod
- Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten

Door de vooropgestelde beperking van meer dan 95% van de verkeersgeneratie in de spitsmomenten, dringt een **programmabeperking** zich op. Indien er wordt uitgegaan dat er geen milderende maatregelen genomen worden in functie van het verschuiven van de modal split is het noodzakelijk om de invulling van het deelgebied te beperken tot maximaal 2 ha headquarterszone. Zoals onderstaande tabel weergeeft blijven de effecten bij deze invulling beperkt tot maximaal een **beperkt negatief (-1)** effect.

Tabel 6-175: Verkeerseffecten Kareelveld – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.143	48%	2	1.145	48%	0
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	77	1.397	58%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.338	112%	2	1.340	112%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.520	127%	28	1.548	129%	0
E314 (noordoost)	NO	5.000	2.780	56%	4	2.784	56%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	4.977	100%	21	4.998	100%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	2.615	52%	30	2.645	53%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	5.448	109%	20	5.468	109%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.451	121%	4	1.455	121%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.117	93%	12	1.129	94%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	819	68%	11	830	69%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.351	113%	24	1.375	115%	0
N3 Tervuursesteenweg	NO	1.000	1.146	115%	20	1.166	117%	0
N3 Tervuursesteenweg	ZW	1.000	637	64%	0	637	64%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	NO	4.800	1.558	32%	16	1.574	33%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	ZW	6.000	1.268	21%	1	1.269	21%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	998	28%	27	1.025	28%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.174	33%	16	1.190	33%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	1.091	45%	27	1.118	47%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.160	48%	1	1.161	48%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	27	5.840	73%	0

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	1	8.475	106%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	1	3.469	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	3	6.143	102%	0

Tabel 6-176: Verkeerseffecten Kareelveld – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	N	2.400	1.575	66%	57	1.632	68%	0
N26 Nieuwe Mechelsesteenweg	Z	2.400	1.320	55%	3	1.323	55%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.414	118%	19	1.433	119%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.782	149%	1	1.783	149%	0
E314 (noordoost)	NO	5.000	5.800	116%	45	5.845	117%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	3.928	79%	2	3.930	79%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	5.165	103%	34	5.199	104%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	4.607	92%	22	4.629	93%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.162	97%	19	1.181	98%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.806	151%	1	1.807	151%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	1.094	91%	64	1.158	96%	-1
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.173	98%	6	1.179	98%	0
N3 Tervuursesteenweg	NO	1.000	1.331	133%	0	1.331	133%	0
N3 Tervuursesteenweg	ZW	1.000	510	51%	6	516	52%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	NO	4.800	2.208	46%	0	2.208	46%	0
N264 Koning Boudewijnlaan	ZW	6.000	927	15%	1	928	15%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	1.867	52%	10	1.877	52%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.262	35%	37	1.299	36%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	803	33%	2	805	34%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.492	62%	21	1.513	63%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	1	9.893	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	26	6.376	80%	0
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	1	6.681	111%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	1	4.530	76%	0

Algemeen

Gelet op de noodzakelijke beperking van de verkeersgeneratie met minstens 95% dringt een programmabeperking binnen dit deelgebied zich op. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split, dient het programma van deelgebied Kareelveld beperkt te worden tot maximaal 2 ha headquarterzone om de effecten van de realisatie te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Algemeen kan gesteld worden dat dit deelgebied niet geschikt is voor de realisatie van een grote headquarterzone.

Daarnaast dient er, ongeacht de programma invulling van dit deelgebied, een volwaardige ontsluitingsinfrastructuur voorzien te worden naar het hogere wegennet. Zodat de ontsluiting niet meer via woonstraten moet verlopen.

6.7.2.7 Mollekensberg

Voor het deelgebied Mollekensberg wordt een programma met 24 ha headquarterszone voorgesteld. Zoals weergegeven in hoofdstuk 6.5.3.10 zorgt dit op verschillende wegen voor aanzienlijk negatieve effecten op vlak van mobiliteit. Er dienen bijgevolg milderende maatregelen getroffen te worden die zorgen voor een beperktere verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten.

Zo dient de verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten te dalen met minstens 97% om de effecten op de afwikkeling van het ontsluitend hoofdwegenet te beperken een **beperkt negatief (-1)** effect.

Om tot deze daling te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift)
 - Optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement, mogelijks op basis van resultaten bedrijfsvervoerplan)
 - Optimalisatie OV-aanbod
- Activiteiten deelgebied maximaal afstemmen op de dalmomenten

Door de vooropgestelde beperking van meer dan 97% van de verkeersgeneratie in de spitsmomenten, dringt een **programmabeperking** zich op. Indien er wordt uitgegaan dat er geen milderende maatregelen genomen worden in functie van het verschuiven van de modal split is het noodzakelijk om de invulling van het deelgebied te beperken tot maximaal 0,75 ha headquarterszone. Zoals onderstaande tabel weergeeft blijven de effecten bij deze invulling beperkt tot maximaal een **beperkt negatief (-1)** effect. Ondanks er gesteld wordt dat de effecten beperkt blijven tot maximaal een beperkt negatief (-1) effect, blijkt uit onderstaande tabel dat de effecten bij deze invulling zelfs beperkt blijven tot een **niet significant (0)** effect. Het is namelijk zo dat er bij een groter programma een **negatief (-2)** effect verwacht wordt op de N2 Brusselsesteenweg.

Tabel 6-177: Verkeerseffecten Mollekensberg – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.451	121%	51,9	1.503	125%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.117	93%	7,2	1.124	94%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	819	68%	23,7	843	70%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.351	113%	2,4	1.353	113%	0
E314 (noordoost)	NO	5.000	2.780	56%	1,8	2.782	56%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	4.977	100%	7,5	4.985	100%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	2.615	52%	3,3	2.618	52%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	5.448	109%	16,8	5.465	109%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.338	112%	0,9	1.339	112%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.520	127%	5,1	1.525	127%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	998	28%	7,8	1.006	28%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.174	33%	0,9	1.175	33%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	1.091	45%	3,6	1.095	46%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.160	48%	0,6	1.161	48%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	5,1	5.818	73%	0
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	0	8.474	106%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	0,3	3.468	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	3	6.143	102%	0

Tabel 6-178: Verkeerseffecten Mollekensberg – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	NW	1.200	1.162	97%	4,8	1.167	97%	0
N2 Brusselsesteenweg (buiten E314)	ZO	1.200	1.806	151%	55,5	1.862	155%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	NW	1.200	1.094	91%	2,4	1.096	91%	0
N2 Brusselsesteenweg (tussen R23 en E314)	ZO	1.200	1.173	98%	24,6	1.198	100%	0
E314 (noordoost)	NO	5.000	5.800	116%	9,6	5.810	116%	0
E314 (noordoost)	ZW	5.000	3.928	79%	0,6	3.929	79%	0
E314 (zuidwest)	NO	5.000	5.165	103%	12	5.177	104%	0
E314 (zuidwest)	ZW	5.000	4.607	92%	1,2	4.608	92%	0
N26 Mechelsesteenweg	NW	1.200	1.414	118%	0,9	1.415	118%	0
N26 Mechelsesteenweg	ZO	1.200	1.782	149%	0	1.782	149%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	N	3.600	1.867	52%	4,5	1.872	52%	0
R23 vesten (thv Brusselsestraat)	Z	3.600	1.262	35%	3,6	1.266	35%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	O	2.400	803	33%	0,6	804	33%	0
R23 vesten (thv Vaartkom)	W	2.400	1.492	62%	5,7	1.498	62%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	8,1	6.358	79%	0
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	1,2	6.681	111%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	0,6	4.530	75%	0

Algemeen

Gelet op de noodzakelijke beperking van de verkeersgeneratie met minstens 97% dringt een programmabeperking binnen dit deelgebied zich op. Indien er geen maatregelen getroffen worden ter verschuiving van de modal split, dient het programma van deelgebied Mollekensberg beperkt te worden tot maximaal 0,75 ha headquarterzone om de effecten van de realisatie te beperken tot een **beperkt negatief (-1)** effect.

Bijgevolg kan algemeen gesteld worden dat dit deelgebied niet geschikt is voor de realisatie van een grote headquarterzone.

Daarnaast dient er, ongeacht de programma invulling van dit deelgebied, een volwaardige ontsluitingsinfrastructuur voorzien te worden naar het hogere wegennet. Zodat de ontsluiting niet meer via woonstraten moet verlopen.

6.7.3 Specifieke stedelijke voorzieningen

6.7.3.1 Gasthuisberg en Vogelzang

Voor het deelgebied Gasthuisberg en Vogelzang wordt een uitbreiding van de tewerkstelling voorzien met 12.000 werknemers (Gasthuisberg) en de realisatie van 11 ha wetenschapspark (Vogelzang). Zoals weergegeven in §6.4.1.13 zorgt dit voornamelijk op de E314 voor aanzienlijk negatieve effecten op vlak van mobiliteit. Bij deze effecten dienen in eerste instantie volgende nuances gemaakt te worden:

- Bij de uitbreiding van de tewerkstelling op Gasthuisberg zit de verhuis van zowel het universitair ziekenhuis Sint-Rafaël en de campus Sint-Pieter van het UZ Leuven (beiden in het centrum van Leuven). Dit betekent dus een verschuiving van de verkeersstroom van het centrum naar het deelgebied.

- De voorgestelde uitbreiding van de campus Gasthuisberg is onder de huidige bestemming reeds vergunbaar.
- De problemen omtrent de afwikkeling op de E314 doen zich enkel voor tijdens de spitsmomenten.

Zoals onderstaande tabellen aangeven is een beperking van 70% van de verkeersgeneratie in de spitsmomenten noodzakelijk om de effecten op de afwikkeling van het ontsluitend hoofdwegennet te beperken tot **negatief (-2)**.

Tabel 6-179: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang – MM – ochtendspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
R23 Vesten	N	3.600	988	27%	276	1.264	35%	0
R23 Vesten	Z	3.600	1.335	37%	159	1.494	42%	0
E314 (noord)	NO	5.000	3.030	61%	138	3.168	63%	0
E314 (noord)	ZW	5.000	4.996	100%	432	5.428	109%	-2
E314 (zuid)	NO	5.000	3.538	71%	216	3.754	75%	0
E314 (zuid)	ZW	5.000	4.646	93%	9	4.655	93%	0
E40 (oost)	O	6.000	3.468	58%	0	3.468	58%	0
E40 (oost)	W	6.000	6.140	102%	15	6.155	103%	0
E40 (west)	O	8.000	5.813	73%	189	6.002	75%	0
E40 (west)	W	8.000	8.474	106%	3	8.477	106%	0

Tabel 6-180: Verkeerseffecten Gasthuisberg en Vogelzang – MM – avondspits

Belangrijkste ontsluitingsweg	Richting	Referentie			Toename	Toekomstig		
		Cap.	Int.	VG		Int.	VG	Beoordeling
R23 Vesten	N	3.600	1.411	39%	171	1.582	44%	0
R23 Vesten	Z	3.600	1.961	54%	354	2.315	64%	0
E314 (noord)	NO	5.000	4.497	90%	237	4.734	95%	0
E314 (noord)	ZW	5.000	4.503	90%	9	4.512	90%	0
E314 (zuid)	NO	5.000	4.197	84%	6	4.203	84%	0
E314 (zuid)	ZW	5.000	4.522	90%	240	4.762	95%	0
E40 (oost)	O	6.000	6.680	111%	12	6.692	112%	0
E40 (oost)	W	6.000	4.529	75%	3	4.532	76%	0
E40 (west)	O	8.000	9.892	124%	0	9.892	124%	0
E40 (west)	W	8.000	6.350	79%	117	6.467	81%	0

Om tot deze beperking te komen worden volgende milderende maatregelen voorgesteld:

- Een gefaseerde realisatie waarbij er per fase wordt aangetoond dat er geen aanzienlijke negatieve effecten zullen zijn.
- het realiseren van volwaardige ontsluitingsinfrastructuur, ter uitbreiding van de wegcapaciteit, voor de ontsluiting via de Terbankstraat naar de E314
- Maatregelen ter verschuiving van de modal split (modal shift)
 - Optimaliseren gebruik alternatieve vervoerswijzen personeel en bezoekers (mobiliteitsmanagement, mogelijks op basis van resultaten bedrijfsvervoerplan)
 - Activiteiten campus maximaal afstemmen op de dalmomenten
- Omdat hoogfrequent openbaar vervoer een vermindering kan betekenen in aantrek van auto's dient als maatregel in het GRUP te worden opgenomen dat er voldoende ruimte moet worden voorbehouden om hierin te kunnen voorzien (halte-accommodatie, vrijliggende busbanen,...)

6.7.3.2 Voetbal

Milderende maatregelen op niveau vergunning en exploitatie

Algemeen kan gesteld worden dat de realisatie van een nieuw voetbalstadion (zowel met een capaciteit van 8.000 als met een capaciteit van 20.000) op éénder welke locatie zal zorgen voor een aanzienlijk impact op het omliggende wegennet. Een voetbalwedstrijd genereert namelijk zeer veel verkeer, omwille van het hoge aantal gelijktijdig aanwezige personen. Hierbij dient echter wel opgemerkt te worden dat deze negatieve effecten zich slechts enkele malen per jaar voordoen.

Gelet op het specifieke karakter van een evenementenhal/voetbalstadion wordt een uitgebreid pakket van milderende maatregelen opgesteld om de automobiliteit enerzijds te beperken en anderzijds in goede banen te leiden. Onderstaande milderende maatregelen zijn van toepassing voor alle drie de scenario's:

- Verhogen gemiddelde bezettingsgraad van de voertuigen:
 - Het aantal gegenereerde voertuigen kan deels ingeperkt worden door de gemiddelde bezettingsgraad van de voertuigen te verhogen. Het promoten van carpooling is hiervoor een goed middel. Via een matching service kan dit gestimuleerd worden. Er kan via communicatiekanalen met supporters aangezet worden tot carpooling.
 - Door een parkeerticket of abonnement goedkoper te maken als men met minimaal 4 personen in een voertuig komt, wordt carpooling aantrekkelijker.
 - Het oprichten van een website of werken via de bestaande website met een nieuw forum/platform waarin mobiliteitsinformatie aan de supporters verstrekt wordt, met een nadruk op het promoten van duurzame vervoerwijzen.
- Stimuleren van busvervoer zowel voor supportersgroepen als algemeen via het openbaar vervoer.
 - Optimaliseren OV-aanbod voor en na activiteiten
 - Mogelijks door het uitwerken van een combiregeling waarbij het voor de supporter beterkoop wordt om met het openbaar vervoer naar het stadion te komen.
- Sturing en of routebegeleiding van het verkeer zodat ze maximaal gebundeld worden op het hoofdwegennet en maximaal gemedend worden in woonstraten.
- Dynamische bewegwijzering
- Door middel van Tidal Flow de in- en uitstroomcapaciteit van de ontsluitende wegen aanpassen aan de tijdelijke piek in de vraag.
- Opmaak van een parkeerplan met strikte navolging op foutparkeren.

Milderende maatregelen niveau GRUP

Specifiek voor het GRUP wordt als milderende maatregel opgenomen dat er vermeld moet worden dat bij de vergunningsaanvraag moet aangetoond worden dat er geen aanzienlijke effecten te verwachten zijn op vlak van mobiliteit.

6.8 Maatregelen/aanbevelingen ter optimalisatie, niveau GRUP

Zoals blijkt uit hoofdstuk 6.5 worden voor sommige deelgebieden ook maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie aangereikt. Onderstaand een overzicht.

6.8.1 Regionale bedrijvigheid

6.8.1.1 Parkveld

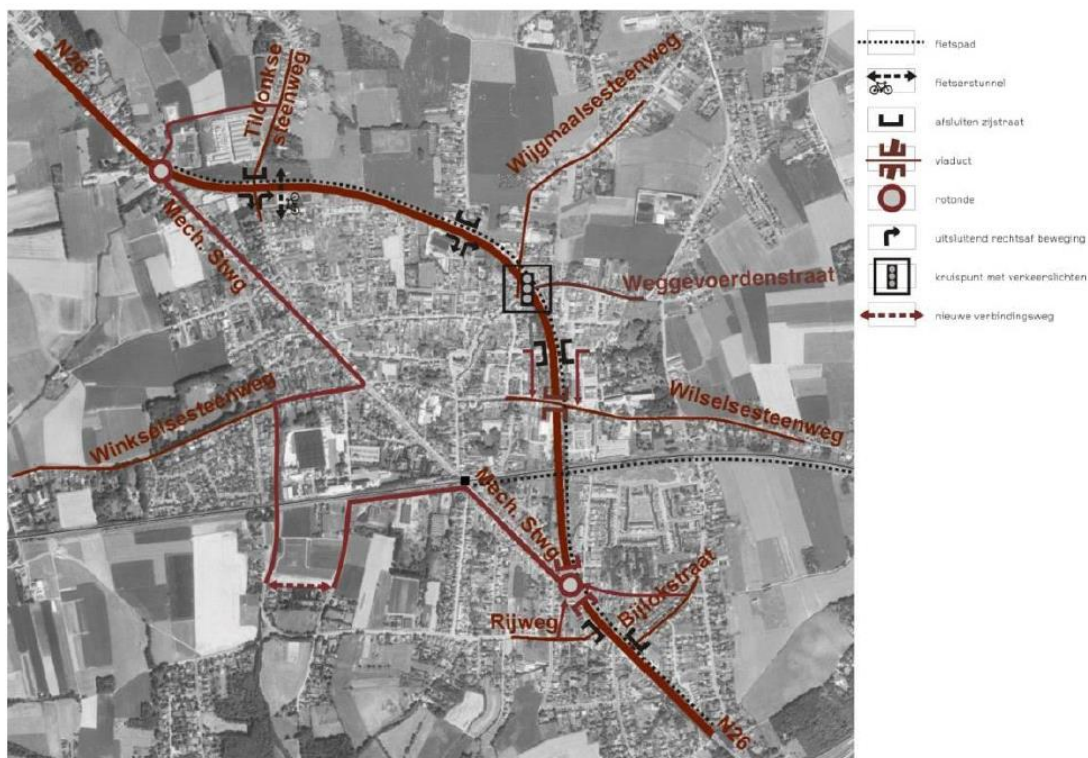
Gezien de wegcategorisering van de Geldenaaksebaan is het aanbevolen om de ontsluiting van de uitbreiding van het bedrijventerrein via de bestaande wegenis (kruispunt Ambachtenlaan x Geldenaaksebaan) te laten verlopen naar de N25 Meerdaalboslaan en niet te voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg op de Geldenaaksebaan of de N25. Op deze manier komt de verkeersveiligheid en – leefbaarheid van de Geldenaaksebaan niet in het gedrang. Hierbij wordt door AWV tevens aangegeven dat ze het aantal aansluitingen op de N25 zoveel mogelijk wil beperken. Daarom geven ze aan dat nieuwe ontwikkelingen geënt moeten worden op de bestaande aansluitingen.

6.8.1.2 Termunckveld

Gezien de wegcategorisering van de Sint-Jansbergsesteenweg is het aanbevolen om de ontsluiting van de uitbreiding van het bedrijventerrein Termunckveld zo rechtstreeks mogelijk te laten verlopen op de N264 Koning Boudewijnlaan. Aangezien een bijkomend kruispunt op de N264 onrealistisch is, zal via het kruispunt N264 Koning Boudewijnlaan x Sint-Jansbergsesteenweg ontsloten moeten worden. Er wordt bijgevolg aanbevolen om de ontsluiting via de Sint-Jansbergsesteenweg te laten verlopen, zo dicht mogelijk bij het kruispunt met de N264. Op deze manier komt de verkeersveiligheid en – leefbaarheid van de rest van de Sint-Jansbergsesteenweg niet in het gedrang.

6.8.1.3 Tildonksesteenweg

Ter optimalisatie van de ontsluiting van het deelgebied is het aanbevolen om de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg tussen Tildonksesteenweg en de N26 in te richten als een rotonde zoals is opgenomen in het streefbeeld van de N26. Ook de rechtstreekse ontsluiting van het deelgebied zal aantakken op deze rotonde. Dit zou tevens een positief effect hebben op de verkeersleefbaarheid.



Figuur 6-187 Voorstel herinrichting N26 t.h.v. Herent (Bron: Streefbeeldstudie N26)

Indien de realisatie van het nieuwe bedrijventerrein gebeurt voor de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg langs het bedrijventerrein (nieuwe tak tussen Tildonksesteenweg en toekomstig te realiseren rotonde met de N26) dient de initiatiefnemer zelf te voorzien in een ontsluitingsweg die aantakt op de Tildonksesteenweg.

6.9 Maatregelen/aanbevelingen ter optimalisatie, niveau flankerend of project/vergunningniveau

Zoals blijkt uit hoofdstuk 6.5 worden voor sommige deelgebieden ook maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie aangereikt. Onderstaand een overzicht.

6.9.1 Regionale bedrijvigheid

6.9.1.1 Algemeen

Een algemene trend is dat er in de huidige situatie op de verschillende bestaande bedrijventerreinen het aandeel van de auto, en de bijhorende parkeerruimte, zeer hoog is. Ook het groot gewicht van de bedrijfswagen speelt hierin een belangrijke rol. Om die reden wordt aanbevolen een verdere verdichting van bedrijventerrein, of de nieuwe ontwikkeling van bedrijventerreinen steeds te koppelen aan een doorgedreven ontwikkeling van de alternatieven voor de auto en een bijhorende bewuste organisatie van de schaarse aan parkeerruimte.

6.9.1.2 Parkveld

Gezien de wegencategorisering van de Geldenaaksebaan is het aanbevolen om de ontsluiting van de uitbreiding van het bedrijventerrein via de bestaande wegenis (kruispunt Ambachtenlaan x Geldenaaksebaan) te laten verlopen naar de N25 Meerdaalboslaan en niet te voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg op de Geldenaaksebaan of de N25. Op deze manier komt de verkeersveiligheid en – leefbaarheid van de Geldenaaksebaan niet in het gedrang. Een goede bewegwijzering naar het

hoofdwegennet zorgt tevens voor een beperking van ongewenst (vracht)verkeer op de Geldenaaksebaan.

Hierbij wordt door AWV tevens aangegeven dat ze het aantal aansluitingen op de N25 zoveel mogelijk wil beperken. Daarom geven ze aan dat nieuwe ontwikkelingen geënt moeten worden op de bestaande aansluitingen.

6.9.1.3 Termunckveld

Gezien de wegcategorisering van de Sint-Jansbergsesteenweg is het aanbevolen om de ontsluiting van de uitbreiding van het bedrijventerrein Termunckveld zo rechtstreeks mogelijk te laten verlopen op de N264 Koning Boudewijnlaan. Aangezien een bijkomend kruispunt op de N264 onrealistisch is, zal via het kruispunt N264 Koning Boudewijnlaan x Sint-Jansbergsesteenweg ontsloten moeten worden. Er wordt bijgevolg aanbevolen om de ontsluiting via de Sint-Jansbergsesteenweg te laten verlopen, zo dicht mogelijk bij het kruispunt met de N264. Op deze manier komt de verkeersveiligheid en – leefbaarheid van de rest van de Sint-Jansbergsesteenweg niet in het gedrang. Een goede bewegwijzering naar het hoofdwegennet zorgt tevens voor een beperking van ongewenst (vracht)verkeer op de Sint-Jansbergsesteenweg.