

VERSLAG MOBILITEITSRAAD VAN 08 september 2020

AANWEZIG:

Voorzitter : Erwin Gysens
Secretaris : Kris Lahaye
Schepen : Pieter Muyltermans

Leden : Wim Borremans(fietsersbond), Nagels Annelies (ouderraad St Clemens),
Gilberte Marchand (seniorenraad), Erwin Gysens (transportsector), Bockstal
Stefaan (milieuraad),

: David Ullens, Ludo Soret, , Peter Bayens, Erwin Moedersheim, Chris
Vanderlinden

Politie : Leen Iecossois

Kaat Goris, afdelingshoofd Ruimte

Verontschuldigd

: Liesbeth Van Goethem (directrice Groene Dal), Ronny Tuerlinckx, Nico Guns
(directeur St Clemens); Gunter Denayer (sportraad), Tinne Dekock (RLE), Marijke
Van Schagen (ouderraad Groene Dal)

Versie	Omschrijving	Datum
0	Opmaak verslag	15/09/2020
1	Bemerkingen Erwin M. en Peter B.	12/10/2020

1. goedkeuring verslag van vergadering dd. 13-05-2020

Het verslag van de vergadering dd. 13-05-2020 wordt goedgekeurd

2. Uitwisselen – debat – advies

2.1 Zone 30

- Gezien Ronny Tuerlinckx niet aanwezig kon zijn wordt dit agendapuntje uitgesteld naar volgende vergadering

2.2 Open forum

- De agenda van het eerste open forum van de mobiliteitsraad wordt toegelicht.

Agenda

- Infomoment over autodelen - door het Vlaams Netwerk Autodelen (www.autodelen.net)
- Visie over mobiliteit in Hoeilaart - door Pieter Muyldermans schepen van mobiliteit
- Aanpak verkeershandhaving door politiezone Druivenstreek - door Sebastien Verbeke, korpschef, en Lena Lecoissois, commissaris en bestuurlijk coördinator

2.3 Snelheids "metingen" op basis van Waze

het voorbereidend document <https://bit.ly/snelheid-hoeilaart-2020-06> wordt toegelicht door Erwin Moedersheim die dit opgemaakt heeft op basis van de gegevens van Waze

het document geeft de gemiddelde snelheid weer over de laatste 3-4 weken van juni in de snelste richting voor de verschillende straten in Hoeilaart.

Uit de gegevens van Waze zijn geen tijdsindicaties te halen. Is dit vooral 's ochtends of 's nachts ...

Bespreking :

- Komt dit overeen met de gegevens van de metingen van de gemeente Hoeilaart?

De meetgegevens die de vaste tellers registreren zijn geen gemiddeldes. De software berekend een V85 zijnde de maximum snelheid die door – gecumuleerd - 85% van de voorbijrijdende voertuigen gereden worden. Als absoluut cijfer is dit niet vergelijkbaar al geeft het wel een indicatie of de snelheidslimiet nageleefd wordt.

- Wat is de stand van zaken met het burgerplatform TELRAAM en moet Hoeilaart hier niet meer initiatief nemen om op uitgekozen plaatsen een telraam op te hangen.

Het is en blijft een burgerplatform dat opgericht werd om aan burgers de tools terbeschikking te stellen om hun vragen kenbaar te maken bij de overheid. Er wordt afgesproken om een gesprek aan te gaan met Telraam om te bekijken wat de mogelijkheden zijn om een gemeente breed project op poten te zetten. Erwin Gysens en Erwin Moedersheim hadden graag aanwezig geweest bij dit gesprek

- Er komen stilaan meer tools ter beschikking om ook in zone 30 bijvb trajectcontroles op te zetten. Gezien de overtredingen kunnen behandeld worden als gasboete kan er hier korter op de bal gespeeld worden. De prijzen hiervan lijken – zonder concrete offerte – nog wel aan de hoge kant.
- Uit de gemiddelde snelheid ter hoogte van de vijver op de Biesmanslaan wordt de vraag gesteld “waar moet de zone 30” beginnen en wat doen we om de snelheid aan te passen
 - o Is dit door de weg aan te passen
 - o Is dit door het plaatsen van camera’s
- Weginrichting is een belangrijk gegeven om de snelheid onder controle te houden. *Als voorbeeld hiervan worden een proefopstelling op de Waversesteenweg in Bierbeek, de Esdoornenlaan in Overijse, de Warandeberg in Wezembeek-Oppem opgegeven. In Bierbeek blijkt uit metingen dat de gemiddelde snelheid op het segment met de proefopstelling tijdens de spit met 21,67% is gedaald van 60 naar 47 km/u.*

Kris Lahaye merkt op dat De Esdoornlaan is een “extreem” geval van vertragingen waarbij vermoedelijk de hulpdiensten niet zo blij mee zijn. Dit kan toegepast worden in sommige straten maar kan zeker niet veralgemeend worden wegens het tijdsverlies hiervan op de hulpdiensten

2.4 Mobiliteitsambtenaar

Pieter schetst kort de stand van zaken met betrekking tot aanwerving van een mobiliteitsambtenaar. Er werden twee aanwervingsprocedures doorlopen echter zonder positief gevolg. Momenteel is dit een veel gevraagde functie in de verschillende steden en gemeenten.

Er is besloten om 3 dossiers op te starten met de hulp van een extern studiebureau

- In kaart brengen fiets en wandelroutes naar het centrum en de scholen met het oplijsten van knelpunten en mogelijke oplossingen
- De verkeersafwikkeling ter hoogte van de nieuwe inkom van de sport en jeugdsite met uitbreiding de zone tussen de grens met Overijse en de post
- Verdere studie omtrent de schoolomgeving(en) aansluitend op het project Groene Dal met uitbreiding naar de St Clemensschool

2.5 autoloze zondag

Omdat het jaarlijks druivenfestival samenvalt met de week van de mobiliteit en de autoloze zondag wordt er hier tot op heden weinig rond georganiseerd gezien de organisatieprioriteit op het druivenfestival lag. Door het wegvallen dit jaar van het druivenfestival wordt de mogelijkheid aangegrepen om een beperkte autoloze zondag te organiseren. De beslissing om het festival te schrappen was te laat om een echte “autoloze” zondag te organiseren.

- Op 6 plaatsen
- Klein POP-UP festival
- Buren uit de wijk

Toegevoegd na de vergadering :

Mail van Pieter aan de mobiliteitsraad:

We zijn er niet in geslaagd om dit evenement op te zetten in de korte termijn die we ter beschikking hadden.

Er zullen nu zondag dus geen optredens zijn in de verschillende wijken.

Daarnaast blijft het natuurlijk wel autovrije zondag waarbij we blijven oproepen om zo weinig mogelijk de auto te gebruiken op zondag 20 september.

3. Informatie (stand van zaken)

3.1 kasteelstraat

De voorgestelde aanpassingen van de mobiliteitsraad en de gemeenteraadscommissie werden besproken met de ontwerpers.

De antwoorden werden samengevat en zijn toegevoegd in de voorbereidingsdocumenten. Op zich zijn er geen wijzigingen aangebracht aan het ontwerp met uitzondering van de wegenis in de Baron de Man d'attenrodestraat.

Hier blijft nog de optie open om geen parkeerstrook aan te leggen maar de huidige opstelling te behouden met een voetpad op de plaats van de parkeerstrook en de wagens te laten parkeren in parkeervakken op de rijbaan.

Met deze plannen wordt een bewonersvergadering georganiseerd op 19/09 om hierbij ook de input van de bewoners te kennen.



Bespreking :

- Is het een optie om het verplichte fietspad nu al op te heffen en de fietsers via de rijbaan te laten rijden?
- Is er een testopstelling voorzien voor het uitproberen van de éénrichtingsstraten?
- Verschillende personen vinden het spijtig dat het voetpad niet langs dezelfde zijde van de weg blijft.

Uit het voorbereidend document :

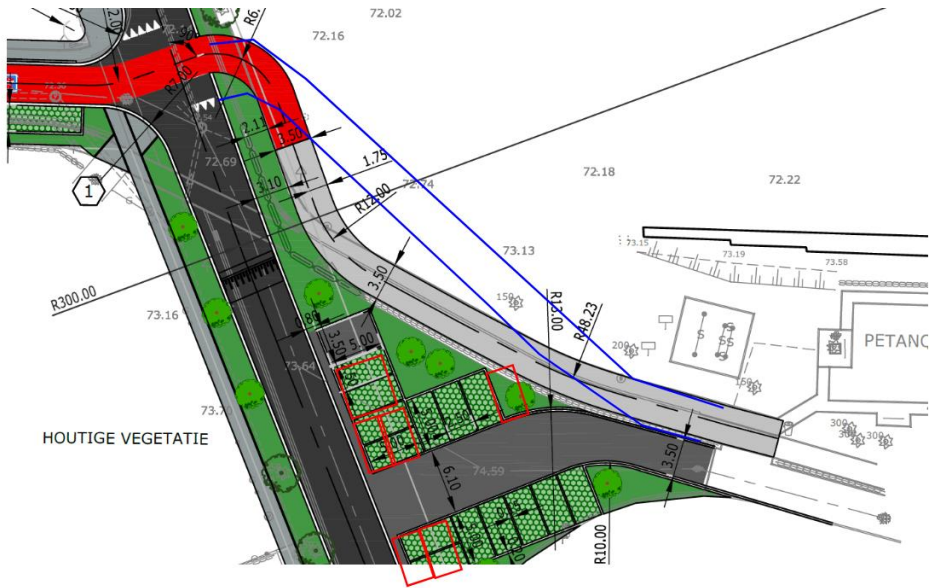
Antwoord gemeente :

op heden is er geopteerd om het voetpad aan te leggen aan de meest optimale zijde – ter hoogte van de rijwoningen aan het begin van de straat kant park, ter hoogte van de winkels aan de andere zijde van de straat

antwoord studiebureau :

De voetpaden worden voorzien aan de zijde waar de hoogste densiteit van woningen (vraag) is; bovendien is zo aan de overzijde maximaal ruimte is voor parkeren (minder opritten). Voor de voetgangers is er zo een maximaal ruimtelijk gevoel (hij of zij wandelt niet opgesloten tussen erfafsluiting en geparkeerde wagens).

- Er wordt een alternatief voorstel voorgelegd voor de bocht in het fietspad ter hoogte van het kruispunt Baron de Man d'Attenrodestraat – Kasteelstraat alsook voor de schikking van de parkeervakken op deze parking (zodanig dat er minder voertuigen achteruit rijden naar de Baron de Man bij het verlaten van de parking)



Het voorstel zal verder besproken worden met het studiebureau en het college.

- Is er een parkeertelling geweest om te weten hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn in de straat ?
- momenteel staan er nog geen zebrapaden op de plannen hetgeen vooral op het bovenstaande kruispunt nog moet verduidelijkt worden.

Deze vraag zal verder besproken worden met het studiebureau en het college.

3.2 Vlaanderveldlaan

Naar aanleiding van een petitie en verschillende melding over overdreven snelheid op de Vlaanderveldlaan is er een plan uitgewerkt met de inrichting van de mogelijke parkeervakken – in de zones waar er nu reeds wagens geparkeerd staan- en asverschuivingen in de zones waar er duidelijk geen nood is aan parkeervakken.

Op 19/09 is er een bewonersvergadering voor de Vlaanderveldlaan – C. Melottestraat om dit plan voor te leggen aan de bewoners.

De aanleiding is de staat van het wegdek en de snelheid van de voertuigen.

Mogelijks wordt er eerst een proefopstelling ingevoerd om de doelmatigheid van de opstelling te beoordelen.

3.3 parking Koldam

De schikking en de timing van de “parking” die werd voorgelegd in de vorige mobiliteitsraad werd aangepast.

De parking werd aangepast aan de parking zoals ze heden in de omgevingsvergunning, vergund werd. Aan dit gedeelte wordt een kiss and ride gedeelte aangebouwd met een verbinding naar de huidige inkom van de sporthal.

De parking zelf wordt in definitieve materialen aangelegd (grasdallen) terwijl de kiss and ride in voorlopige materialen wordt aangelegd. Het voetpad rondom de parking, dat de verbinding maakt tussen de ingang van de sporthal en het voetpad in de Koldamstraat wordt ook in definitieve klinkerverharding aangelegd.

Dit resulteert echter in een aangepaste omgevingsvergunning aanvraag waardoor we vertraging oplopen met dit project.

De parking werd reeds met de burens besproken naar mogelijke hinder op hun eigendommen.

Bespreking :

- om het moeilijke kruispunt ter hoogte van de lichten te vermijden is het misschien een optie om de rijrichting om te draaien
 - o ingang ter hoogte van de sport en jeugdsite
 - o uitgang ongeveer rechtover de Vandenbroekstraat

dit lijkt echter weinig op te lossen en het probleem alleen maar te verleggen.

- Moet dit niet voorgelegd worden op de GECORO

Op zich is er een omgevingsvergunning voor de parking en is enkel het kiss and ride gedeelte een aanpassing.

- De omgevingsvergunning aanvraag zal eerstdaags ingediend worden

3.4 fietsboxen

Het reglement van de fietsboxen is goedgekeurd op de gemeenteraad en de oproep voor kandidatuurstelling is gelanceerd. (toegevoegd na de vergadering : op heden zijn er 5 aanvragen voor een plaatst ontvangen)

Het reglement voorziet ook de mogelijkheid om fietsboxen te plaatsen op openbaar domein. Wat denkt de mobiliteitsraad hiervan ?

Momenteel zijn er al 2 concrete vragen van de Brusselse steenweg en van de Vlaanderveldlaan.

Bespreking :

- Hiermee wordt dan wel een stuk openbaar domein opgeofferd en geprivatiseerd ? in plaats van dat iedereen hier vrij mag parkeren wordt deze standplaats toegewezen aan één persoon (5 personen per fietsbox)
- Komt hiermee dan ook bewonersparkeren in beeld ?
- De aanleiding waren concrete vragen van een aantal burens die zich gegroepeerd hebben op basis van de ervaringen in andere gemeenten/steden zoals bijvb Brussel met Cyclo parking

- De locaties moeten bekeken worden in het licht van het GRSP waarin voor verdichting wordt gekozen
- Is dit een oplossing voor historische rijhuizen die niet de mogelijkheid hebben om een parking te organiseren op eigen terrein
- Moet de fietsbox afgesloten worden of mag deze openblijven : wie eerst komt eerst maalt.
- Zal dit zo'n vaart lopen ? gaan er zo veel aanvragen zijn ?
- Als we een modal shift willen bewerkstelligen is er minder nood aan parkeerplaatsen
- Wat met technische problemen buiten de kantooruren ?

3.4 werken aan de ring

De algemene visie van Hoeilaart is dat het globale plan met het streefbeeld van de ring goed is maar de volgorde van uitvoering niet klopt.

De gewenste volgorde voor Hoeilaart – om te voorkomen dat er teveel verkeer door Hoeilaart komt – is :

- Aanpassen van het Leonard Kruispunt
- Aanleg van het afrittencomplex Brabantlaan
- Kruispunt Groenendaal

Globaal is het zo dat dit werken zijn die opgestart en bestudeerd worden door de Werkmaatschappij (Vlaams Gewest) waarbij Hoeilaart op verschillende momenten geconsulteerd wordt doch niet aan het stuur zit van deze dossiers en waar wij soms ook in snelheid genomen worden.

Fietserstunnel Welriekende

- Het openbaar onderzoek is ondertussen afgelopen
- Hoeilaart heeft een bezwaarschrift ingediend dat grotendeels overeenkomt met de bezwaren van de omwonenden
- Kan er in beroep gegaan worden gesteld dat er geen rekening gehouden wordt met de bezwaren. Vermoedelijk is dit een mogelijkheid
- De toegang vanaf de Brusselse steenweg is problematisch voor fietskarren en dergelijke – verder is er geen fietspad tot aan de ingang van de tunnel voor mensen die niet langs de trappen naar beneden/boven willen/kunnen.
- Wat met conflicten tussen voetgangers en fietsers ? hoe wordt dit georganiseerd?

Ecorecreaduct gravendreef

F204

Hiervan is een klein gedeelte gelegen op het grondgebied van Hoeilaart. Het gaat hier over het tracé langsheen de Jozef Kumpsstraat.
Hier bestaan nog verschillende varianten

- Via Nieuwland, Jozef Kumpsstraat
- Via een viaduct (ongelijkgrondse kruising) over de Frans Verbeeckstraat

F205

Deze Verbindt Brussel en Hoeilaart langsheen de N275.

- Lengte: ongeveer 4km
- Het noordelijke deel loopt langs N275
- Over de RO via bestaande fietsbrug
- Er komt dan een nieuwe fietstunnel ten westen van de ondertunneling van de N275.
- Ter hoogte van stationsomgeving Groenendaal wordt de fietssnelweg geïntegreerd in de plannen van de aanleg stationsplein.

- Het zuidelijke deel: langs N275, boszijde.
- Snelheidsregime: van 70km/u -> 50 km/u? Minder inname bos.

3.5 Vervoerregioraad : OV plan

De documenten betreffende dit OV plan werden ter kennisgeving geagendeerd op de mobiliteitsraad. De tijd ontbrak om hier nog dieper op in te gaan op de raad zelf. De procedure ons opgelegd door de vervoerregioraad voorziet echter geen mogelijkheid om adviezen hierover in te winnen.

Het punt werd ondertussen ook op de gemeenteraad geagendeerd. Het advies vanuit de gemeente Hoeilaart was om dit OV plan niet goed te keuren omdat er specifiek voor ons belangrijke minpunten of missing links zijn :

Citaat uit de argumentatie aan de gemeenteraad :

“De argumenten en extra toekomstige maatregelen om de doelstelling van de modal shift te bereiken, die wij ook gehoord hebben ter verdediging van dit plan, ondersteunen wij volledig. Zo hebben we bekomen, of is er sprake van:

- Toetreding van Hoeilaart tot de eengemaakte tariefzone van Brussel (wanneer?).
- Extra treincapaciteit in het kader van de GEN-werken (ten vroegste 2025).
- Inzetten van vervoer op maat, met bijvoorbeeld Flexitaxi's of shuttlebussen (ten vroegste 2024).

Het grote minpunt echter van al deze extra maatregelen is dat, als we al weten wanneer ze beschikbaar zullen zijn, deze absoluut niet gelijklopen met de implementatie van het nieuwe OV-plan van De Lijn. Met andere woorden, we zullen ons enkele jaren in een situatie bevinden waarbij er minder capaciteit en frequentie zal zijn in het aanbod van openbaar vervoer richting Brussel in de spits. Dit zal volgens ons een negatief effect hebben op de modal shift en daarom kunnen wij het voorgestelde OV-plan niet goedkeuren.

4. Punten voor een volgende mobiliteitsraad

- Zone 30 - uitgesteld van deze mobiliteitsraad

5. Varia

- Wat is de visie van Hoeilaart ivm. de mogelijkheid om speedpedelecs ook in tegenrichting te laten rijden in éénrichtingsstraten

Bij de nieuwe borden die geplaatst werden naar aanleiding van de inrichting omheen de schoolomgeving het Groene dal is hier reeds rekening mee gehouden. Op heden is het niet de bedoeling om systematisch alle borden te vernieuwen en de uitzondering uit te breiden met speedpedelecs (R. Lauwersstraat, Gemeenteplein, V. Mertensstraat).
De politie hanteert hier in elk geval een gedoogbeleid

- Vanuit de ouderraad St Clemens zal er een bevraging van de ouders georganiseerd worden om de verkeersstromen in kaart te brengen (van waar komen de ouders en langs waar rijden ze). Hiernaast wordt ook de interesse voor een schoolbus bevestigd alsook de interesse om een wandelrij te organiseren (afzetten op een alternatieve locatie en in groep, te voet naar de school stappen) alsook de nood aan fietsboxen aan de school of aan de "alternatieve" locatie
- Er wordt voorgesteld om een interdisciplinaire werkgroep op te richten "Trage Wegen". Tot op heden werd dit getrokken van de milieuraad maar kan dit niet beter interdisciplinair zijn en getrokken worden vanuit de mobiliteitsraad?

Kandidaten van uit de Mobiliteitsraad zijn Stefaan, Pieter en Wim

De vraag dient gesteld te worden aan de Milieuraad, Gecoro, Sportraad

- Wat is de planning voor de aanleg van het voetpad in de W. Matstraat ?

De voorbereiding hiervan is aan de gang en zou moeten leiden tot een uitvoering van de voetpaden in het voorjaar 2021

- Dient er geen sensibiliseringscampagne te zijn om fietsers duidelijk te maken dat ze niet op het voetpad mogen rijden met uitzondering van kinderen jonger dan 12j)

Bijv. tussen de Delhaize en de Koldamstraat kant Delhaize wordt het voetpad dikwijls gebruikt door fietsers

- Om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden of te duiden bestaat de mogelijkheid om de zebrapaden te laten doorlopen over het fietspad zodat het duidelijk moet zijn dat de voetganger voorrang heeft op de fietser.
- Is er een timing gekend over de heraanleg van Vlaanderveldlaan? Dit is zonet de slechtste, dan toch één van de slechtere straten van Hoeilaart.

Op heden zijn er hier geen budgetten voor voorzien in de meerjarenplanning. Echter kan er aan de meerjarenplanning jaarlijks een aanpassing doorgevoerd worden om in te spelen op de noden.

In eerste instantie is er voorzien om een proefproject op te starten om asverschuivingen en parkeervakken te organiseren om te bekijken of de snelheid hierdoor teruggebracht kan worden. Volgende stappen hangen af van de evaluatie van deze proefopstelling.

Volgende vergadering mobiliteitsraad : 9 december om 19u30