

Verslag mobiliteitsraad – 26.02.2026

Aanwezig: Patrick, Erik, Joke (Groene Dal), Nico, Gunter, Yannick, Thierry, Luc, Mattis, Wim, Chris, Erwin, Maarten, Bruno, David, Rutger

Afwezig: /

Verontschuldigd: Saartje, Ellen, Lena

1. Verslag van vorige vergadering. Goedkeuring van het verslag.

Het verslag van de vorige vergadering werd ter goedkeuring voorgelegd aan de leden. Na een korte bespreking werd het verslag zonder opmerkingen goedgekeurd.

2. Verwelkoming nieuwe leden

De voorzitter verwelkomde de nieuwe leden van de adviesraad en heette hen van harte welkom. Er werd een korte voorstelronde gehouden.

3. Verkiezing voorzitter

De vergadering ging over tot de verkiezing van een nieuwe voorzitter. Na de stemming werd Erwin Moedersheim verkozen als voorzitter van de adviesraad. Hij aanvaardde de functie en nam de leiding van de verdere vergadering over.

4. Adviesvraag

4.1. Circulatie Gemeenteplein

Korte toelichting over de totstandkoming van het advies. Een werkgroep boog zich over de adviesvraag inzake de circulatie op het Gemeenteplein. Met betrekking tot het niet gebruiken van een testopstelling werd opgemerkt dat de huidige formulering diende te worden aangepast, zodat dit niet de indruk wekt een algemene regel te zijn, maar enkel op deze situatie van toepassing is. Het advies kon niet meer worden aangepast in die zin want werd reeds voorgelegd aan college.

Het advies werd voorgesteld op de RLE (Raad Lokale Economie) en werd daar unaniem goedgekeurd, mits inachtneming van de volgende kanttekeningen en aanbevelingen:

- Brede wegbaan: er dienen snelheidsvertragende elementen te worden voorzien ter hoogte van de bovenkant van de kerk.
- Over het voorstel om de bloembakken meer in het midden van de rijbaan te plaatsen, tussen de F. Sohiestraat en de J. Denayerstraat stelt de RLE voor om openingen in de inrichting te voorzien zodat vrachtwagens ter plaatse kunnen laden en lossen.
- De RLE deed ook het voorstel om schuinparkeren langs de bovenkant kerk (Westen) van het Gemeenteplein te onderzoeken als bijkomende parkeermogelijkheid.

Er werd de vraag gesteld hoe de verkeerssituatie op vrijdag tijdens de wekelijkse markt wordt geregeld. Concreet werd geopperd om gebruik te maken van een permanente luwe ruimte tussen Domino en Leonidas voor een vaste rijrouting - ook tijdens de markt. Dit zou de leesbaarheid* nog meer ten goede komen.

*Met "leesbaarheid" wordt in mobiliteitscontext bedoeld: de mate waarin de verkeersinfrastructuur voor alle weggebruikers **duidelijk** en **intuïtief** is.

Een consistente inrichting **vermindert verwarring**, verhoogt de **voorspelbaarheid** en maakt het gedrag van weggebruikers beter op elkaar afgestemd.

Dit alternatief werd eerder onderzocht maar niet weerhouden. De reden hiervoor is dat de benodigde parkeerplaatsen permanent zouden moeten worden geschrapt om kruisend verkeer toe te laten langs de zijde van de Pastorieberg (Gemeenteplein 9-12). Dit werd als een te grote ingreep beschouwd.

De vraag werd gesteld of dubbelrichtingsverkeer voor fietsers noodzakelijk is op het Gemeenteplein. De adviesraad bevestigde dit:

Ja, dubbelrichtingsverkeer voor fietsers is nodig en dient te worden voorzien – zie regeling BEV (beperkt eenrichtingverkeer).

Tevens werd besproken of speed pedelecs onder dezelfde regeling vallen. De raad ging akkoord: speed pedelecs worden eveneens toegelaten. Er werd ook toegelicht dat een proefopstelling niet wenselijk is, aangezien dit verwarring zou veroorzaken bij weggebruikers. De nieuwe circulatieregeling dient dan ook meteen en definitief te worden uitgerold, zonder voorafgaande testfase.

In de rand van dit debat werd er gewezen op meerdere inconsistenties met betrekking tot onderborden van het type M11-M12, M17-M18 in de straten van Hoeilaart. Wanneer dergelijke onregelmatigheden worden vastgesteld, worden bewoners verzocht deze te melden via de gemeentelijke website, zodat de bevoegde diensten corrigerende maatregelen kunnen nemen.

Er wordt gevraagd om feedback rond Gemeenteplein te blijven geven aan RLE.

5. Uitwisselen – debat

1. Resultaten tellingen C. Coppensstraat

De teller in de Coppensstraat registreert verkeersstromen en via de Mobilize software kunnen we inschatten van waar het verkeer komt en waar het verkeer heen gaat. Het gemotoriseerd verkeer dat in de C Coppensstraat rijdt komt voor 30% van de Waversesteenweg, voor 15% van de N275 en de rest lijkt lokaal verkeer. De meerderheid van het verkeer rijdt via de Brusselsesteenweg naar de ring. Mogelijks zijn hier ouders bij die hun kinderen afzetten aan de school en dan hun weg verderzetten richting werkplek.



Er wordt geopperd dat de herinrichting van de N275 hierin een belangrijke rol speelt: door snelheidsbeperkingen en de vermindering van rijstroken wordt de N275 minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Wie in La Hulpe woont, kiest daardoor steeds vaker voor de Waversesteenweg als snellere alternatieve route.

Wanneer vanaf 1 september de dynamische enkelrichting in de W. Eggerickxstraat wordt uitgerold kunnen we nagaan of dit ook het sluipverkeer door het centrum kan ontmoedigen.

Tevens werd opgemerkt dat door de werken in Jezus-Eik (en de bijhorende afsluiting van de Vuurgatstraat) mogelijk bijkomend verkeer naar de Brusselsesteenweg kan leiden.

De raad stelt ook voor om de volgende route nader te onderzoeken op verkeersintensiteit en sluipverkeerproblematiek:

- F. Verbeekstraat → Overijsesteenweg → J. Lindtsstraat → Brusselsesteenweg

Er werd gewezen op de aanzienlijke hoeveelheid werken die in de komende jaren op het grondgebied van Hoeilaart gepland zijn. Dit zal een significante impact hebben op de lokale verkeersstromen en dient mee in rekening te worden genomen bij

het uitwerken van circulatieoplossingen. Nulmetingen op verschillende trajecten kunnen aanvullende inzichten bieden voor toekomstige circulatiebeslissingen.

2. Parkeerdruk (stations)

De parking aan het station van Groenendaal was voorheen gratis toegankelijk. Sinds de invoering van betalend parkeren is er een merkbare verschuiving opgetreden: automobilisten wijken uit naar de omliggende woonstraten van zowel station Hoeilaart als Groenendaal, wat leidt tot een aanzienlijke parkeerdruk in de buurt. De voorbije dagen werden hierover opvallend veel meldingen ontvangen. Er wordt ook opgemerkt dat de laadpalen die beschikbaar zijn op de NMBS-parking van Hoeilaart worden momenteel nauwelijks gebruikt.

De gemeente heeft contact opgenomen met de NMBS om gezamenlijk naar een oplossing te zoeken. Een afspraak werd snel gerealiseerd.

De volgende maatregelen werden voorgesteld door de leden::

- Handhaving: kunnen er handhavingsacties gepland worden rond de stationsparking?
- Nakijken waar de gemeente parkeerverbodsborden of gele lijnen kan aanbrengen om wildparkeren te weren. Let op: door de geplande ingrepen zal het netto aantal beschikbare parkeervakken afnemen.
- Nakijken of geschrant parkeren zou kunnen in de A. Vanlaethemstraat om de veiligheid van fietsers te verbeteren die anders langs een lange colonne geparkeerde wagens moeten rijden.

Er werd kritiek geuit op het huidige tariefbeleid van de NMBS. De parkeerprijs wordt als te hoog ervaren, temeer omdat de tarieven uniform zijn vastgelegd op Belgisch niveau en geen rekening houden met lokale context. De adviesraad is van mening dat het aanbod dynamischer moet zijn, met meer flexibele tickettypes die beter aansluiten op de noden van diverse gebruikers. Het onderscheid tussen een billijke betaling en volledige gratis toegang werd als cruciaal ervaren.

Er werd ook vastgesteld dat de parking van station Hoeilaart voller loopt, waarschijnlijk door bezoekers die elders parking hoeven te betalen – met name gebruikers uit La Hulpe.

Volgens de mobiliteitsraad zijn handhaving en signalisatie prioritair. Er wordt gevraagd om opvolging van de parkeerdruk in omliggende straten van de stations en men vraagt specifieke opvolging.

Om gerichte maatregelen te kunnen nemen, stelt de adviesraad voor om een enquête te organiseren om de herkomst van de parkeerders in kaart te brengen. Een concreet voorstel: Vrijwilligers inzetten tijdens de avondspits om parkeerders aan te spreken en te vragen vanwaar zij komen.

De gemeente heeft budget voorzien om een parkeeronderzoek in Hoeilaart uit te voeren gedurende deze legislatuur. Dit onderzoek zal de basis vormen voor een onderbouwd parkeerbeleid: eerst studie en onderzoek, dan beleid enten op de bevindingen.

3. Parkeerdruk (sporthal)

Op en rond de sporthal is er in principe voldoende parkeercapaciteit aanwezig. Toch wordt deze ruimte niet optimaal benut, onder meer door gebrekkige zichtbaarheid. Extra verlichting langs de strook bij de Quirini zou deze parkeervakken beter in de schijnwerper kunnen zetten en het gebruik ervan stimuleren.

Er werd opgemerkt dat de slagboom op de parking Poils & Plumes het netto aantal beschikbare parkeerplaatsen vermindert, dit is echter privé domein. Tevens werd opgemerkt dat de huidige inrichting van de parking efficiënter kan worden uitgedacht.

Tijdens de wisseluren aan de sporthal ontstaat er een aanzienlijke verkeersdruk, doordat ouders gelijktijdig hun kinderen komen ophalen of afzetten. Dit vraagt om een gestructureerde kiss & ride-zone.

Momenteel wordt de parking voor personen met een handicap onterecht gebruikt als kiss & ride-ruimte, wat onaanvaardbaar is. De volgende pistes worden onderzocht:

- Op de parking zelf is er een zone waar ouders even kunnen halthouden voor het ophalen en afzetten van kinderen.
- De Kapelstraat wordt voorgesteld als mogelijke locatie voor een kiss & ride-opstelling. (ter hoogte van de toegang tot de sportsite tegenover Kapelstraat 1).

Ondanks de lage permanente bezettingsgraad van de parking overdag, stelt de adviesraad voor om een blauwe zone in te voeren.

Dit zou langdurig parkeren door niet-bezoekers ontmoedigen en de beschikbaarheid voor sporters en ouders verbeteren. Eenzelfde overweging geldt voor de parking Koldam, die momenteel in gebruik is door buurtbewoners en daardoor plaatsen inneemt die bestemd zijn voor ouders van het Groene Dal en sportbeoefenaars. De buurtbewoners die

gebruik maken van deze parkeerplaatsen, wonen in een appartementsgebouw dat werd opgericht op een moment dat een eigen parkeerverplichting nog niet bestond. Zij beschikken bijgevolg niet over eigen parkeermogelijkheden in hun gebouw. Reeds vóór de heraanleg van de toegangsweg naar de sporthal maakten zij gebruik van de langs die toegangsweg gelegen parkeerplaatsen. Hoewel dit historisch gebruik begrijpelijk is, leidt het vandaag tot een conflict met de parkeernoden van ouders van het Groene Dal en sportbeoefenaars. Een blauwe zone wordt als mogelijke beheermaatregel naar voren geschoven, waarbij een evenwicht dient te worden gezocht tussen de belangen van de buurtbewoners en die van de sportsite.

Er werd ook een voorstel geformuleerd om een voetgangersbrug aan te leggen over de IJse, tussen de Eekhoorn en de sporthal. Dit zou een veilige en directe verbinding creëren voor voetgangers en fietsers vanuit de wijk, en het gebruik van de sporthal te voet of per fiets aantrekkelijker maken.

Als alternatief voor individueel autogebruik werd het idee geopperd om een pendelbusje in te leggen voor alle sportverenigingen, om kinderen vanuit de verschillende wijken naar de sportsite te brengen. De haalbaarheid hiervan hangt mede af van de bereidheid van ouders en verenigingen om hieraan financieel bij te dragen.

4. Werken 4-armen – hinder voor Hoeilaart

Voor beide projecten wordt een gezamenlijke aanpak met de betrokken buurgemeenten opgezet, zodat de verkeershinder zo beperkt mogelijk blijft en oplossingen op mekaar worden afgestemd.

5. Baloise Tour

Op zondag 21 juni vindt de Baloise Tour plaats in Hoeilaart. Dit evenement vraagt een grondige voorbereiding op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en communicatie. Het parcours werd samen met de UCI en organisator Golazo verkend. Tijdens deze verkenning werden een aantal putten en beschadigde straatgedeelten geïdentificeerd die hersteld dienen te worden vóór het evenement. Er werd de vraag gesteld of deze herstellingen zijn opgenomen in het oorspronkelijke budget, dan wel of ze er bovenop komen. Dit punt dient te worden nagevraagd bij de bevoegde diensten.

Een intensieve communicatiecampagne is noodzakelijk om bewoners, bezoekers en weggebruikers tijdig te informeren over de afgesloten straten en de alternatieve routes en vervoersmogelijkheden.

Volgende mobiliteitsmaatregelen besproken:

- Golfkarretjes: er dient te worden bepaald hoeveel golfkarretjes worden ingezet voor pendeldiensten heen en weer, en op welke trajecten.
- Industriezones als verzamelpunt: bezoekers kunnen hun wagen parkeren in de industriezones, vanwaar bussen worden ingezet naar de aankomstlocatie.
- Treinverbindingen: er dient te worden onderzocht of de NMBS bereid is om de treinen op weekcapaciteit te laten rijden en/of extra treinen in te leggen om de bijkomende reizigersstroom op te vangen.
- Organiseren van een autoloze zondag in Hoeilaart die dag

6. LIDAR

Er werd een toelichting gegeven bij de LiDAR-technologie en de manier waarop deze kan worden ingezet voor het in kaart brengen van de toestand van het openbaar domein. Met behulp van deze techniek kunnen onder meer putdeksels, hoogteverschillen en de onderliggende structuur van het wegdek en de voetpaden nauwkeurig worden uitgelezen en geanalyseerd.

De doelstelling is om op basis van deze metingen een beter zicht te krijgen op de staat van de infrastructuur en zo het onderhoud en de heraanleg gericht te kunnen plannen. Daarbij werd ook de voorgestelde aanpak toegelicht.

Voor het onderhoud en de vernieuwing van de infrastructuur is op jaarbasis een budget voorzien van:

- 100.000 euro voor voetpaden
- 340.000 euro voor wegen.

De stand van zaken voor **fietspaden** dient nog te worden nagevraagd.

De voorgestelde PowerPointpresentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

- In aanvulling op de LiDAR-toelichting vestigde de Mobiliteitsraad de aandacht op de toestand van de hoofdaanvoerleiding voor leidingwater, meer bepaald de leiding van het pomphuis tegenover Desbeck naar de watertoren. Deze leiding dateert uit de jaren 1930 en loopt onder belangrijke straten door. De Mobiliteitsraad vraagt uitdrukkelijk dat bij de planning en uitvoering van wegeniswerken die deze leiding kruisen of er zich bovenop bevinden, voorafgaandelijk de toestand en het tracé van deze verouderde waterleiding worden onderzocht en in rekening worden gebracht, teneinde onverwachte schade of hinder te vermijden.

3. Informatie (stand van zaken)

- **De Lijn:** Zoals overal in Vlaanderen zullen de besparingen van De Lijn ook Hoeilaart treffen. Enkele ritten van lijn 595, de eerste rit van R78 en de nachtbusen die van 60min naar 90 min gaan. Hoeilaart liet reeds weten dat het niet akkoord gaat en zal dit op de Vervoerregioraad van 27/02 zo communiceren
De vraag werd gesteld waarom het project rond zelfrijdende bussen niet in Hoeilaart wordt getest. Dit zal verder worden nagevraagd bij De Lijn.

UPDATE: De gemeente Hoeilaart heeft zich binnen de vervoerregioraad Leuven samen met 24 andere lokale besturen uitgesproken tegen de geplande besparingen van De Lijn in 2026.

UPDATE2: De Lijn heeft ondertussen geantwoord op onze vraag inzake zelfrijdende bussen:

Op termijn zal autonoom vervoer ons toestaan om het aanbod van openbaar vervoer op te schalen op een heel kostenefficiënte wijze maar vandaag zijn de marktomstandigheden hiervoor nog niet gunstig.

De eerste fase van het project in Leuven werd ondersteund door een subsidie door EIT Urban Mobility van 600.000 euro die het mogelijk maakte om de voertuigen te huren en de nodige technische ondersteuning te ontvangen alsook een opleidingsprogramma te organiseren. Dit betrof niet de volledige projectkost aangezien De Lijn bijvoorbeeld ook nog de kost van haar eigen manuren draagt.

Voor het voertuigtype dat momenteel in Leuven rijdt geldt bovendien ook dat de technologie heel performant is maar het aanbod ook heel beperkt. In het algemeen zien we dat het inmiddels quasi onmogelijk geworden is om constructeurs met performante technologie te overtuigen om kleinschalige pilootprojecten op te starten aangezien de markt zich (vooral buiten Europa) nu op een grotere schaal ontwikkelt.

Kort samengevat wordt er enerzijds verwacht dat een project met 1 voertuig niet ambitieus genoeg is om de juiste constructeurs te overtuigen en anderzijds dat de kosten ook te hoog zouden oplopen voor de lokale partners die hiertoe het initiatief nemen.

In de toekomst zullen we dergelijke vragen met de hulp van autonome voertuigen hopelijk vlotter kunnen beantwoorden maar de komende jaren zullen pilootprojecten nog beperkt zijn en gericht zijn op het vergaren van de nodige leereffecten voor de betrokken organisaties.

- **GRUP Groenendaal:** De huidige stand van zaken is als volgt:

"GRUP 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Groenendaal op de Ring rond Brussel (R0)'" werd goedgekeurd door de Vlaamse overheid.

De gemeente Hoeilaart is niet akkoord met de plannen en heeft beroep aangetekend bij de Raad van State.

Hoeilaart laat zich juridisch bijstaan door een advocaat voor de wettelijke, bestuurlijke en administratieve procedure.

Er wordt politieke druk gevraagd: ministers moeten worden gevraagd te verantwoorden waarom AWW middelen wil inzetten voor een tunnel die op weinig draagvlak kan rekenen – geraamd op een half miljard euro.

- Er werd kort gesproken over de staat van de **riolering**. Dit valt echter buiten het inhoudelijke werkkterrein van de mobiliteitsraad en wordt daarom niet verder opgenomen in het verslag.

7. Punten voor een volgende mobiliteitsraad

- **N275:** Vraag aan AWW om de doorstroming op de N275 te verbeteren. Vraag waarom er geen fysieke afscheiding werd voorzien tussen de fietssnelweg en de rijbaan.
- In juni 2027 treedt de **nieuwe wegcode** in werking. Nagaan of er in dat kader **quick wins** zijn die in Hoeilaart kunnen worden toegepast, bijvoorbeeld via eenvoudige ingrepen in inrichting, signalisatie of verkeersorganisatie waarover de mobiliteitsraad advies kan formuleren.
- **Trage wegen:** Stand van zaken van het beleid rond trage wegen (afwachten tot verdere finalisering). Bijv. **Doorsteek Peuterhoutlaan – Tenboslaan (Kelleveld)**. Bespreking van de huidige situatie en mogelijke vervolgstappen.
- **Klimaatstraten.** Voorstel om KlimaatstraatTOOL toe te lichten. Infomomenten van de Klimaatstraten meedelen aan Mobiliteitsraad.
- Voorstel om het **participatieplatform** toe te lichten: Bespreken in welke mate dit een impact heeft op de werking van de adviesraden. Nagaan hoe de mobiliteitsraad dit als communicatie- of participatiekanaal kan gebruiken. Vraag of Joris en/of Marijke hierover een toelichting willen komen geven.
- **Heraanleg J.B. Charlierlaan:** Vraag rond de ontbrekende fietsverbinding. Momenteel geen aansluiting naar het fietspad aan de overzijde ter hoogte van de Rode Kruisstraat.

Kruispunt Biesmanslaan/H. Caronstraat/Charlierlaan: Eventueel het tijdelijke karakter van de gele markering definitief maken.

8. Varia

Infosessie om het Gemeentelijk Mobiliteitsplan toe te lichten aan de nieuwe leden : datum vast te leggen.

UPDATE: woensdag 01/04 van 19u30 - 20u30 in zaal Pangaert (Kasteelhoeve).

Volgende vergadering

Datum: 28 mei 2026

Tijdstip: 19u30

Locatie: 't Roth

AGENDA 2026: 10/09/2026 _ 19:30 en 19/11/2026 _ 19:30 ('t Roth)