

*voor de legislatuur
2025-2030*

Mobiliteitsraad

Voor een veilige, duurzame, mobiele gemeente.

Inleiding

Als Mobiliteitsraad zetten we ons graag mee in voor het versterken van een duurzame, veilige mobiliteit in onze gemeente.

Er is een veelheid aan domeinen waar verbetering mogelijk is. In onderstaande opsomming geven we de door de Mobiliteitsraad gehanteerde leidraad en beperken we ons aanvullend tot de o.i. voor Hoeilaart meest dringende bezorgdheden.

1 Algemene leidraad/doelstellingen

Bij het beoordelen van de voorstellen en adviesaanvragen m.b.t. mobiliteit hanteren wij – naast de specifieke lokale situatie – volgende uitgangspunten als leidraad:

- Normatieve doelstellingen:
 - Bevorderen van verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers (stap en trap) en dat vooral van en naar het centrum.
 - Verkeersleefbaarheid verhogen.
 - Verkeersveiligheid garanderen.
- Strategische doelstellingen:
 - Verhogen veiligheid kruispunt voor voetgangers en fietsers in voorrang.
 - Vermijden van (uitgaand en inkomend) zwaar verkeer door centrum.
 - Vermijden gevaarlijke in-en uitrijbewegingen op invalswegen.
 - Verhogen toegankelijkheid haltes openbaar vervoer.
 - Ontraden van sluipverkeer.
- Operationele doelstellingen:
 - Verminderen van conflicten met fietsers en voetgangers.
 - Beperken impact van bewegingen van in-en uitgaand verkeer tijdens de ochtend- en avondspits langs voetpaden en fietspaden.

2 Specifieke voorbeelden

2.1 Snelheid

- Hoeilaart wordt, zeker buiten de bebouwde kom, gekenmerkt door een veelheid van kleine al dan niet sterk stijgende straten waar niet altijd veilige voetpaden (aan één of zelfs beide zijden van de straat) aanwezig zijn.
Een oordeelkundige invoering van een zone 30 km/uur en/of het voorzien in snelheid remmende maatregelen kan hier de veiligheid enkel verhogen.
- Uitwerken en in plaats stellen van een oordeelkundige, logischere aaneengesloten 30 km/uur regeling (vb: op de J.B. Charlierlaan wordt, gelet de korte tussenafstand, de onderbreking tussen het park en de school Vonk! best gelijkgeschakeld in een éénvormige aaneengesloten 30 km/uur-zone).

2.2 Doorstroming en sluipverkeer

- Diverse op (middellange en lange) termijn op stapel staande (soms grote en langdurige) werkzaamheden binnen onze gemeente, maar ook in de omliggende gemeenten, hebben zware negatieve effecten op de doorstromingscapaciteit van het verkeer en zijn rechtstreeks de oorzaak voor toenemend sluipverkeer in straten die absoluut ongeschikt zijn om die verkeersstroom op te kunnen vangen.
Er is nood aan een duidelijk, ook op langere termijn geldend, overleg EN ook een brede tijdige communicatie (naar zowel de mobiliteitsraad als naar de burger) daarover.
- Algemeen zal men bijzondere aandacht moeten hebben voor de negatieve effecten (en dat zowel tijdens de uitvoering van de werken als bij de bereikte eindtoestand) van de vele, in de komende jaren, op stapel staande werken.
Zoals daar zijn: ❶ de afkoppeling van de Welriekendedreef (oprit naar R0) en de Frans Verbeekstraat (oprit naar E411 aan Zavelenborre) van het hoofdwegennet, ❷ de optimalisatie van het Vierarmenkruispunt, ❸ de optimalisatie van het op- en afrittencomplex in Jezus-Eik, ❹ de optimalisatie van het Leonardkruispunt, ❺ de optimalisatie van het Groenendaalcomplex, ❻ de Brusselse plannen voor herinrichting of zelfs afbraak van het Hermann-Debrouxviaduct en ❼ het verleggen van de Terhulpssteenweg (via ondertunneling onder de spoorweg en aansluiting op de Groenendaalsesteenweg).

2.3 Veiligheid omgeving

- Blijven inzetten op de veilige schoolomgeving en dit niet enkel in de omliggende straten, maar ook in het versterken van veiligheid van de door de kinderen gevolgde routes van en naar de school.
- De inspanningen voor het snoeien van overvloedig groen voor beter toegankelijke voetpaden, veiligere kruispunten en duidelijk zichtbare verkeersborden niet enkel aanhouden, maar ze zelfs opvoeren en bij blijvende hardleersheid de in Artn 13 en 14 van het Politiereglement aangeven maatregel (ambtshalve uitvoeren van de werken op kosten van ...) doorvoeren.

- Opvolging en toezicht van werken van nutsbedrijven opdat de herstelling van het wegdek, inclusief voetpaden, correct en duurzaam worden (al te dikwijls zijn het al te snel onvoldoende kwalitatief uitgevoerde herstellingen die na enige tijd verzakken).
- Bij het verlenen van de nodige vergunningen aandacht hebben voor de in plaatsstelling van de op- en inritten (van bedrijventerreinen en private bewoning) en zo de gevaarlijke in- en uitrijbewegingen te vermijden of te kanaliseren naar de meest veilige oplossing.

2.4 Samengaan verschillende verkeersgebruikers

- De bijzondere aandacht voor de fietsers in het verkeer valt absoluut positief te noemen.
- De grote fietssnelwegen (F204 en F205) zijn in volle realisatie, alleen zijn er hier nog een aantal ingrepen nodig om het, nog te versterken, lokale fietspaden netwerk hierop vlot aan te sluiten.
- Het fietspad Groenendaal – Overijse is de voornaamste fiets-as in onze gemeente waar andere fietswegen op aansluiten en wordt daarom veel gebruikt. In de toekomst zal het gebruik nog toenemen door niet alleen gewone fietsers maar ook door weggebruikers met verschillende fietstypes. De bestaande toestand is niet voorzien voor deze toename.

Dit fietspad heeft nog te veel conflictzones die dringend dienen aangepakt te worden, zoals:

- Het onveilige kruispunt van de Overijsesteenweg en de Victor Marchandstraat.
- Het ontdubbelen van het fietspad in het centrum.
- De bushaltes waar wachtende reizigers op het fietspad staan en uitstappende reizigers geconfronteerd worden met aanrijdende fietsers.
- Het vlot aansluiten van het fietspad in de richting van Groenendaal met het fietspad in eigen bedding aan de Kasteelstraat / Engelselaan.
- De groei van het aantal fietsers is ook een positief element, maar het heeft ook een negatief neveneffect.

Al maar meer ontstaan er conflicten tussen zowel fietsers (met verschillende fietstypes: gewone fietsen, elektrische fietsen, speedelecs en bakfietsen) (met verschillende snelheden) onderling en fietsers (op voetpaden) en voetgangers zijn eveneens in stijgende lijn.

Hier is nood aan een duidelijk gecommuniceerd beleid met, if needed, ook de stok van de boetes achter de deur.

2.5 Parkeerbeleid

- Een toenemend aantal inwoners, waarvan er velen over een auto beschikken, verhoogt ook de druk op de beschikbare parkeerplaatsen waardoor er ook meer en meer, overlast genererend, foutparkeren voorkomt.

- In tal van straten kan, zoals al aangetoond in enkele straten, een aangepast parkeerbeleid (parkeervakken) de verkeersveiligheid ten goede komen. Wij pleiten absoluut voor het verder inzetten op deze weg.

2.6 Openbaar vervoer

- Het versterken van de beschikbaarheid van het openbaar vervoer van en naar onze gemeente. In het recent voor openbaar onderzoek voorgelegde “*ontwerp regionaal mobiliteitsplan*” lezen we vooral aangekondigde maatregelen die eerdere een verminderde beschikbaarheid voor gevolg gaan hebben.

Ook de nieuwe regeling van “*De Lijn*” is in deze teleurstellend.

- De beschikbaarheid dient niet enkel gegarandeerd tijdens de spits- en daguren, maar dient eveneens mogelijk te maken om te kunnen participeren aan het sociale, culturele gebeuren in de omliggende gemeenten en nabije steden.
- Een bijzonder dringende noodzaak is het voorzien van een degelijke “*rechtstreekse*” verbinding met openbaar vervoer van en naar het MCH in Wezembeek-Oppem en dat zowel op weekdays (voor normale doorverwijzingen en onderzoeken) als tijdens de week-ends (voor het bereiken van de wachtdienst).

Van eenzelfde orde is de noodzaak voor een gegarandeerde voldoende frequente verbinding naar de gespecialiseerde zorg in de ziekenhuizen (vb: UZ Leuven, ...) waarnaar veel Hoeilanders worden doorverwezen. Voormeld “*ontwerp regionaal vervoerplan*” is in deze eerder bedreigend dan geruststellend.

2.7 Vervoersarmoede

- Het in de “*regionale mobiliteitsvisie*” gestelde terugdringen van vervoersarmoede als belangrijk element, moet eveneens een uitgangspunt zijn op gemeentelijk niveau.

Ook in Hoeilaart is de ligging van het centrum en de buitenwijken oorzaak van een zekere vervoersarmoede. Ook hier moet het een doelstelling zijn een zo kwalitatief mogelijk aanbod te bieden voor jongeren, ouderen en kwetsbare groepen, die om allerlei redenen geen auto (kunnen) hebben. Een uitgewerkte multimodale omgeving laat mensen toe zich zelfstandig te verplaatsen. Dit veronderstelt een inclusieve aanpak met naast een algemene veilige voetgangers- en fietsinfrastructuur ook toegankelijk openbaar vervoer.

- In de buitenwijken (vb: Sloesveld) woont een aanzienlijke groep bewoners met beperkte financiële middelen, wat hun mogelijkheden voor individueel vervoer beperkt.

Het gebrek aan adequaat vervoer heeft dan ook aanzienlijke gevolgen voor de kwaliteit van leven en de economische participatie van de bewoners (waaronder ouderen, jongeren en mensen met beperkte mobiliteit). Door de beperkte beschikbaarheid van openbaar vervoer is het voor hen moeilijk om toegang te krijgen tot diensten, naar school te gaan, sociale contacten te leggen en deel te nemen aan sociale evenementen.

Een verontrustend gevolg is dat die mensen vaak genoodzaakt zijn om gebruik te maken van voertuigen die een schadelijke invloed hebben op het milieu. Daardoor dragen zij bij aan acute problemen zoals luchtvervuiling en verkeersopstoppingen. Wat aantoont dat vervoersarmoede niet alleen individuele uitdagingen met zich meebrengt, maar ook bredere maatschappelijke gevolgen.

Investerings in openbaar vervoer zijn noodzakelijk. De nodige middelen dienen toegewezen te worden om ervoor te zorgen dat ook deze kwetsbare gemeenschappen toegang hebben tot veilige en betrouwbare vervoersmogelijkheden.

Door dat niet te doen, bewijzen we deze gemeenschappen een slechte dienst, belemmeren we hun groei en ontwikkeling en bemoeilijken we de duurzaamheidsdoelstellingen voor veilig verkeer en een betere, klimaatrobustere leefwereld.

2.8 Trage wegen

- Alle bestaande trage wegen uitrusten met een (geel) straatnaambord zodat het voor iedereen duidelijk wordt dat dit, zelfs al lopen zij deels over private eigendommen, openbaar toegankelijke wegen zijn.
Gelijktijdig ook de wegen die momenteel nog enkel met een nummer zijn gekend een naam toekennen.
- Om het gebruik van de trage wegen aan te moedigen (en zo ook de verkeersswitch volgens het STOP-principe (= naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens) te versterken, het integrale trage wegennetwerk op het Hoeilaartse stratenplan (ook de papieren versie) opnemen.
- Het veilige gebruik van de trage wegen garanderen door een strikt opgevolgd verantwoordelijkheidsbeleid inzake de inrichting en het onderhoud ervan.

2.9 Toezicht en sanctionerend beleid

- Alhoewel de capaciteit van de politiediensten beperkt is, blijven we maximaal toezicht op het naleven van de verkeersregels vragen.
Een mogelijke oplossing in deze kan zijn dat men gebruik maakt van de uitgebreide mogelijkheden voor GAS-boetes.

3 Participatie in het beleid

In onze moderne, jachtige wereld wordt de burger steeds mondiger en is het meer dan ooit noodzakelijk dat ook onze Mobiliteitsraad tijdig wordt geïnformeerd en betrokken bij de voorbereiding en totstandkoming van beslissingen m.b.t. onze mobiliteit en vooral ook met het ermee samenhangende aspect veiligheid voor iedereen.

De daaruit voortvloeiende constructief kritische samenwerking staat dan mee borg voor een maximaal positieve win-win voor zowel de te bereiken doelstellingen als voor het helpen creëren van het noodzakelijk bredere draagvlak bij de Hoeilanders.