

---

GEMEENTE HOEILAART  
VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN

FASE 3 / BELEIDSPLAN

<b>OPDRACHT</b>	<b>VERBREDEN EN VERDIEPEN MOBILITEITSPLAN</b>
Opdrachtgever	Gemeentebestuur Hoeilaart
Opdrachthouder	VECTRIS CVBA
Projectleider	Geert Vercruysse



---

APRIL 2012

---

# INHOUD

<b>INFORMATIEF DEEL</b>	<b>5</b>
<b>1 / INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.1 / PARTICIPATIETRAJECT	8
1.2 / BETROKKEN ACTOREN	9
1.3 / METHODIEK FASE 3 VAN HET MOBILITEITSPLAN	10
<b>2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN</b>	<b>11</b>
2.1 / PROBLEEMSTELLING	11
2.1.1 / Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag	11
2.1.2 / Mobiliteitsproblemen verkeersstructuur	12
2.2 / DOELSTELLINGEN	14
2.2.1 / EERSTE DOELSTELLING: het verbeteren van de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit	14
2.2.2 / TWEDE DOELSTELLING: de bereikbaarheid in stand houden	14
2.2.3 / DERDE DOELSTELLING: de verkeersveiligheid verhogen	14
2.2.4 / VIERDE DOELSTELLING: de groei van de automobilititeit beheersen	15
2.2.5 / VIJFDE DOELSTELLING: impact op het milieu beperken	15
<b>3 / BESLUITEN UITWERKINGSNOTA</b>	<b>16</b>
<b>4 / TOELICHTING VAN HET MOBILITEITSPLAN</b>	<b>18</b>
<b>5 / RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN</b>	<b>20</b>

---

RICHTINGGEVEND DEEL	22
6 / TAAKSTELLINGEN	23
7 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN	29
7.1 / STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECTEN	29
7.2 / CATEGORISERING VAN HET WEGENNET	39
8 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE	42
8.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN	42
8.2 / FIETSROUTENETWERK	47
8.2.1 / Rol van het fietsverkeer in het mobiliteitsplan	47
8.2.2 / BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK (BFF)	48
8.2.3 / Uitbouw spoorwegroute als onderdeel van het fiets-GEN	48
8.2.4 / LOKAAL FIETSROUTENETWERK	49
8.2.5 / Schoolroutes	49
8.2.6 / Recreatief fietsnetwerk	49
8.2.7 / Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen	49
8.2.8 / Fietsbewegwijzering	51
8.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK	51
8.3.1 / Basismobiliteit	51
8.3.2 / Netmanagement	52
8.3.3 / Mobiliteitsvisie 2020	53
8.3.4 / Hoofdhaltens	54
8.4 / HERINRICHTING VAN WEGEN	56
8.5 / PARKEERBELEID	

<b>9 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN</b>	<b>59</b>
9.1 / VERVOERSMANAGEMENT	59
9.2 / HANDHAVING	60
9.3 / INFORMATIE, MARKETING EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN	60
9.4 / BEWEGWIJZERING	61
<b>10 / ACTIEPROGRAMMA</b>	<b>62</b>
10.1 / MODULES	63
<b>11 / VOORSTEL TOT AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPANNEN</b>	<b>65</b>
<b>12 / MONITORING</b>	<b>65</b>
12.1 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN	65
12.1.1 / Evaluatiemethode	67
<b>13 / BIJLAGEN</b>	

Beleidsplan Hoeilaart – april 2012

VECTRIS cvba  
 Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven  
 T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10  
 www.vectris.be - info@vectris.be



---

# INFORMATIEF DEEL

---

## 1 / INLEIDING

Op basis van de uitkomst van de sneltoets werden van de negen oorspronkelijke thema's die aanleiding zijn voor de verdieping en verbreding van het huidige mobiliteitsplan, vijf thema's weerhouden. Het gaat om volgende thema's:

- De herinrichting en herwaardering van de stationsomgeving van Groenendaal binnen het GEN
- De mobiliteitsimpact van de ruimtelijke ontwikkelingen
- Trage wegen
- Een analyse van het huidige openbaarvervoernet en toekomstige potenties
- Milieutoetsing van het mobiliteitsplan

Wat betreft de milieutoetsing werd ervoor gekozen om dit niet als een apart thema op te nemen, maar om dit op te vatten als een checklist met mogelijke milieumaatregelen die dienen te worden genomen bij de uitwerking van de andere thema's.

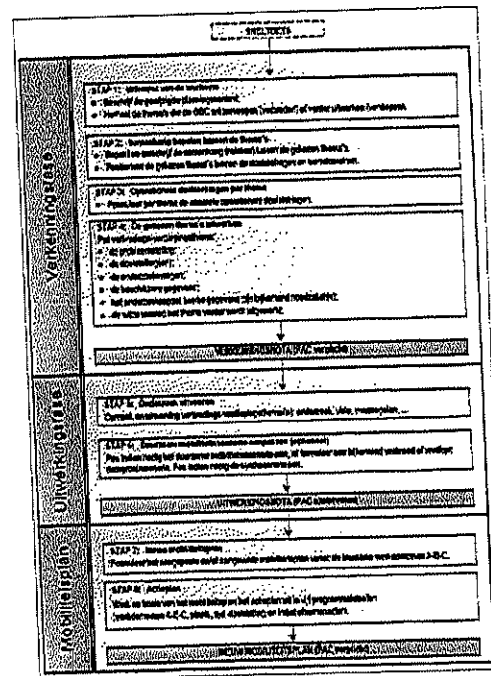
De verdere procedure omvatte 3 fasen zoals beschreven in de handleiding 'spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan'. In een eerste fase werd de verkenningsnota door de gemeente opgemaakt, waarbij door middel van de verbredings- en verdiepingsmatrices de mogelijke relaties met andere thema's en werkdomeinen in kaart werden gebracht. Deze werden concreter gemaakt in de relatietabellen waar taakstellingen werden geformuleerd. Verder werd ook het onderzoeksopzet bepaald in deze fase. De verkenningsnota werd goedgekeurd op de Provinciale Auditcommissie (PAC) van 12 januari 2010.

In een tweede fase werd het onderzoek uitgevoerd dat naar voren werd geschoven in de verkenningsfase. De resultaten hiervan werden beschreven in de Uitwerkingsnota, die werd besproken op de GBC 7 september 2010 en conform werd verklaard op de PAC van 29 maart 2011. Dit verslag werd mee opgenomen in deze nota als bijlage 2.

De auditor merkt op dat er relevante en pragmatische thema's werden geselecteerd op maat van de gemeente. Er is een solide basis voor een beleidsplan dat leidt naar meer duurzame mobiliteit, maar de ambities mogen op termijn altijd hoger. De finaliteit van het onderzoek en de visievorming rond de stationsomgeving is goed, maar mag zeker ambitieuzer. De uitwerking van het thema trage wegen is erg gedetailleerd qua verkeerstechnische maatregelen op kruispunt- en wegvakniveau. Toch wordt opgemerkt dat wel opgepast moet worden met te concrete schetsen en het beter is deze maatregelen uit te werken op projectniveau, na het beleidsplan. Op de PAC werd de opmerking gemaakt dat de woonuitbreidingsgebieden eerder beperkt zijn en de verkeersuitbreidingen meestal gebeuren in doodlopende straten waardoor er geen vrees is voor sluijverkeer. De provincie adviseert om bij steile hellingen van trage wegen een fietsgoot te voorzien. Er wordt ook aangeraden een onderscheid te maken tussen officiële voetwegen in de Atlas der Buurtwegen en overige trage wegen.

In de derde en laatste fase wordt het nieuwe beleidsplan uitgewerkt. Het bijgestuurde duurzaam scenario wordt vertaald naar een beleidsplan met een terugkoppeling naar de taakstellingen zoals die in de verkenningnota werden geformuleerd. Er wordt nagegaan of de taakstellingen zijn gehaald. De uitwerking hiervan zal gebeuren aan de hand van de drie werkdomeinen, A, B en C (ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersnetwerken en flankerende maatregelen). Het beleidsplan wordt gekoppeld aan een concreet actieprogramma dat leesbaar is vanuit 5 verschillende invalshoeken:

- een basisactieprogramma, opgebouwd vanuit de werkdomeinen A, B en C;
- een werkprogramma dat aangeeft op welke locatie wat moet gebeuren;
- een investeringsprogramma.
- een beleidsprogramma dat is opgebouwd volgens de beleidsdoelstellingen (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu);
- een takenprogramma dat duidelijk maakt wie de initiatiefnemers en betrokken partners zijn.



Overzicht stappenplan

---

## 1.1 / PARTICIPATIETRAJECT

Het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 legt een participatietraject op bij de opmaak of herziening van een mobiliteitsplan. Voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen kiezen de gemeenten zelf de wijze waarop dit gebeurt. Voor het Mobiliteitsplan Hoeilaart heeft de gemeente ervoor gekozen om een participatiemoment/vergadering te laten plaatsvinden met de diverse actoren en waarbij het mobiliteitsplan en de te verbreden en verdiepen thema's in detail zullen besproken worden.

Het beleidsplan werd toegelicht aan de verschillende adviesraden in de gemeente. Schriftelijke opmerkingen op het beleidsplan werden verzameld en verwerkt. De toelichtingen gebeurden voor volgende adviesraden:

- Gemeentelijke culturele raad
- Gemeentelijke sportraad
- Gemeentelijke jeugdraad
- Gemeentelijke seniorenraad
- Gemeentelijke milieuraad
- Gemeentelijke raad voor ontwikkelingssamenwerking
- Gemeentelijke raad voor lokale economie
- Gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening – gecoro
- Verkeerscommissie
- Lokaal overleg voor kinderopvang (LOK)

Er werd eveneens een openbare hoorzitting georganiseerd in juni 2011.

De resultaten van het participatiemoment werden tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie van 8 november 2011 inzake het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan aangehaald en besproken.

## 1.2 / BETROKKEN ACTOREN

<b>Leden GBC</b>
<b>GEMEENTE HOEILAART</b>
Tim Vandenput, burgemeester
Jean-Paul Van Horenbeke, schepen
Luc De Witte, mobiliteit
<b>DE LIJN</b>
Ann Witters
<b>PROVINCIE VLAAMS BRABANT</b>
Sarah Van Geit
<b>RO VLAAMS-BRABANT</b>
Luk Mutsaerts
<b>MOW</b>
Kim Wouters
<b>VECTRIS</b>
Geert Vercruysse

<b>PROJECTVERLOOP</b>	
GBC Verkenningsnota	10 november 2009
PAC Verkenningsnota	12 januari 2010
GBC Uitwerkingsnota	7 september 2010
PAC Uitwerkingsnota	29 maart 2011
Inspraakvergadering	14 juni 2011
GBC Beleidsplan	8 november 2011, 9 december 2011
PAC Beleidsplan	13 maart 2012

---

### 1.3 / METHODIEK FASE 3 VAN HET MOBILITEITSPLAN

De uitwerking van het duurzaam mobiliteitsplan vindt plaats via een aantal werkdomeinen. Volgende werkdomeinen worden onderscheiden:

- Werkdomein A: Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten  
Werkdomein A omvat de wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen die mobiliteit zullen sturen. A-acties situeren zich voornamelijk binnen structuurplanning.
- Werkdomein B: Gewenste ontwikkeling van het verkeersnet per vervoerswijze  
Per verkeersnet wordt de huidige situatie vergeleken met de gewenste situatie van het netwerk. Het B-maatregelenpakket bevat aan te pakken knelpunten.
- Werkdomein C: Gewenste ondersteunende of flankerende maatregelen  
Werkdomein C beschrijft maatregelen die een draagvlak creëren voor de noodzakelijke infrastructurele en ruimtelijke veranderingen. Mogelijke C-maatregelen zijn educatie, voorlichting, handhaving,...

---

## 2 / PROBLEEMSTELLING EN DOELSTELLINGEN

### 2.1 / PROBLEEMSTELLING

#### 2.1.1 / Mobiliteitsproblemen met een ruimtelijke inslag

##### BARRIÈREWERKING DOOR INFRASTRUCTUUR EN NATUURLIJKE STRUCTUUR

De gemeente Hoeilaart zit gekneld tussen twee belangrijke hoofdwegen, met name de R0 en de E411. Vooral de R0 en het kruispunt Groenendaal zorgen voor een barrièrewerking tussen het Zoniënwood en de woonkernen van Hoeilaart.

De Terhulpesteenweg zorgt voor een barrièrewerking tussen de woonwijken ten zuiden van het centrum en het Zoniënwood. De Terhulpesteenweg is mede door de congestie op de Ring een belangrijke invalsweg van Brussel geworden. De problemen omtrent de Terhulpesteenweg situeren zich voor Hoeilaart voornamelijk ter hoogte van de kruispunten met de ontsluitingsstraten van het centrum. De kruispunten zijn onvoldoende beveiligd.

De centrale as A. Biesmanslaan - J.B. Charlierlaan, gelegen in de IJsevallei, zorgt in het centrum voor een zekere barrièrewerking. Het gaat hierbij zowel om een visuele barrière (onafgewerkte stedenbouwkundige randen) als om een fysieke barrière (functie van de weg).

Ook het geaccidenteerde terrein van de omliggende heuvelruggen van de IJsevallei zorgt voor een zekere barrièrewerking. Dat maakt dat fietsen buiten de vallei niet evident is.

##### DE STATIONSOMGEVING IS AAN VERNIEUWING TOE.

De aanwezigheid van twee stations in de gemeente maakt dat Hoeilaart goed wordt ontsloten door de trein. De attractiviteit van deze stations dient echter te worden verhoogd.

Het toekomstige ruimtegebruik voor de stationsomgeving van Groenendaal moet meer zijn dan een opsomming van de behoeften voor de verschillende modi. De belevingswaarde als 'stationsplein' dient te worden versterkt.

De keuze van het vervoersmiddel voor het voor- en natransport hangt in grote mate af van de stallingsmogelijkheid. Momenteel is het aanbod te klein in beide stations en liggen deze maar aan 1 zijde van het spoor.

---

## HOEILAART MAAKT DEEL UIT VAN HET BUITENGEBIED EN IS GEEN TEWERKSTELLINGSPOOL.

De bestaande kantoren langs de Terhulpssteenweg hebben een grote aanzuigingskracht voor het gemotoriseerd verkeer.

De kantoorgebouwen worden ontsloten door de Terhulpssteenweg wat voor gevaarlijke aansluitingen zorgt. Bovendien wordt er langs de Terhulpssteenweg, in de aanliggende woonwijk en rond de kruispunten geparkeerd.

### 2.1.2 / Mobiliteitsproblemen verkeersstructuur

#### SLUIPVERKEER

De toenemende filevorming in de ochtend- en avondpiek op de R0 en de E411 veroorzaakt toenemend sluipverkeer op de gemeentewegen. Het sluipverkeer is sterk belastend voor het centrum, de schoolomgeving en de residentiële wijken ten zuiden van het centrum.

Uit waarnemingen blijkt dat men in de ochtendpiek de filevorming op de E411 ontwijkt en naar de oprit Groenendaal rijdt omdat de verkeersstroom daar meestal nog in beweging blijft, of omdat men via Watermaal-Bosvoorde Brussel wil bereiken. De combinatie van het aanzuigefect van de verschillende opritten langs de R0 en de E411, de verspreide bebouwing en het diffuus wegennet werken het sluipverkeer in de hand. Zowel de intensiteiten als de hoge snelheid van het doorgaand verkeer zorgen voor een gevoel van onveiligheid.

Gelet op hun wegbreedte, uitzicht, helling, ontsluiting van woningen enz. verdragen deze wegen met sluipverkeer die hoge intensiteiten niet.

#### TE HOGE SNELHEID VAN HET AUTOVERKEER

De voornaamste klacht van de Hoeilanders betreft de te hoge snelheden van het autoverkeer, zowel in het centrum, langs de invalswegen als in de wijken.

Het sluipverkeer dat zich duidelijk manifesteert op de belangrijkste ontsluitende gemeentewegen werkt de hoge snelheden in de hand. Door de lintbebouwing, de wegbreedte en de helling worden de hoge snelheden sterker ervaren.

#### PARKEREN

De parkeerdruk in Hoeilaart is algemeen toegenomen. De meeste zones met een significante aangroei (meer dan 10%) situeren zich in de buurt van het gemeenteplein. Toch kent het centrum van Hoeilaart geen structurele parkeerproblemen. Op piekmomenten kan de parkeerdruk in het centrum wel hoog oplopen.

De parkeerdruk rond de schoolpoorten blijft.

Het parkeren in het centrum gebeurt ook ongeordend en ongedisciplineerd. Stoepparkeren komt frequent voor, vooral in de omgeving van de scholen. Ook de doorstroming van de bus zou door het ongeordend parkeren in het gedrang komen.



---

Doordat heel wat woningen in het centrum van Hoeilaart niet over een garage beschikken, is er een grote parkeerdruk van residentieel parkeren in de woonstraten en centrumstraten van Hoeilaart.

#### ONTBREKEN VAN BELANGRIJKE FIETSROUTES EN VOETGANGERSVERBINDINGEN NAAR DE KERNEN

##### *NETWERK FIETS*

De huidige structuur van het wegennet vormt geen kwalitatief netwerk. De lintbebouwing laat zelden afgescheiden fietspaden toe, terwijl de snelheden met de huidige weginrichting hoger liggen dan 50 km/uur. De hellingen zorgen voor een bijkomende moeilijkheid (ruimtegebruik voor fietser, snelheidsverhogend effect, ...). Er ontbreken veilige, autoluwe fietsroutes tussen de wijken en het centrum en tussen het centrum en het station.

In het centrum van de gemeente en aan de halten van het openbaar vervoer ontbreken goede fietsenstallingen.

##### *VOETGANGERS*

Er zijn problemen omtrent het comfort en de veiligheid van het voetgangersverkeer. De ruimtelijke spreiding van de bebouwing beperkt het aantal (potentiële) voetgangersverplaatsingen. De uitbouw van een fijnmazig voetgangersnetwerk vormt een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsplan. Ouderen en scholieren vormen een specifieke doelgroep met aandacht voor voldoende brede comfortabele voetpaden met een obstakelvrije loopzone.

##### *OPENBAAR VERVOER*

De buslijnen zijn voornamelijk radiaal gericht naar Brussel. Tangentiële verbindingen ontbreken. Het Zoniënwoud vormt een natuurlijke barrière. Zo bestaat er geen verbinding met Sint-Genesius-Rode. De interne ontsluiting van de gemeente (verkeerswijken) kan beter.

De druk van het regionaal autoverkeer op de Terhulpssteenweg heeft negatieve gevolgen voor andere vervoerswijzen. De moeilijke doorstroming op de Terhulpssteenweg leidt tot een verstoring van de dienstverlening van de TEC.

---

## 2.2 / DOELSTELLINGEN

### 2.2.1 / EERSTE DOELSTELLING: het verbeteren van de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit

Om de leefbaarheid in de kern van Hoeilaart te verbeteren, dienen de rijsnelheid en de drukte van het verkeer gemilderd te worden. Zo vermindert het verkeerslawaaï en worden hoofdstraten weer veiliger en makkelijker oversteekbaar. Het weren van sluijverkeer tussen het hoofdwegennet blijft daarbij een belangrijke doelstelling. De gemeente hanteert hierbij een strategie om via ontradende maatregelen het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Naast fysieke en ruimtelijke ingrepen in de weginfrastructuur, die noodzakelijk zijn om een gewenst rijgedrag af te dwingen, zijn ook maatregelen nodig die het autogebruik verminderen. Op het grondgebied van Hoeilaart, uitgezonderd de gewestwegen, wordt uitgegaan van een zone 50 om de snelheid te beheersen. Bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken wordt gestreefd naar een grofmazige auto-ontsluiting en een fijnmazig netwerk van fiets- en voetgangersdoorsteken.

### 2.2.2 / TWEDE DOELSTELLING: de bereikbaarheid in stand houden

Naast de autobereikbaarheid van de gemeente is een verbeterde bereikbaarheid voor alternatieve vervoersmodi van belang. Via een goede verbinding voor stappers, trappers en openbaar vervoer kan de bereikbaarheid selectief worden uitgebouwd.

Een verbetering van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer, kan de verplaatsingsbehoeften van autogebruikers en niet-autogebruikers binnen de samenleving vrijwaren.

### 2.2.3 / DERDE DOELSTELLING: de verkeersveiligheid verhogen

Niettegenstaande er zich op de gemeentewegen in Hoeilaart geen ernstige ongevallen voordoen, wordt ernaar gestreefd de inrichting van de bestaande verkeersinfrastructuur te verbeteren zodat knelpunten met een hoog onveiligheidsgevoel afgezwakt worden en de inrichting van de straatruimte zo aangepast wordt dat de kans op ongevallen vermindert en de gevolgen van een ongeval afnemen.

Het zwart punt aan Groenendaal dient te worden weggewerkt zonder de doorstroming vanuit Hoeilaart in het gedrang te brengen.

Binnen de kern van Hoeilaart verdienen de zwakke weggebruikers de meeste aandacht. Knelpunten op schoolroutes, in de schoolomgevingen en voor het langzaam verkeer moeten er weggewerkt worden. Bij de herinrichting van straten en pleinen dient meer ruimte gecreëerd te worden voor voetgangers en fietsers. De rijsnelheid van het verkeer dient hierbij te worden beperkt. Binnen de kernen zal een netwerk van veilige fiets- en voetverbindingen (verder) uitgebouwd worden.

---

#### **2.2.4 / VIERDE DOELSTELLING: de groei van de automobilititeit beheersen**

De groei van de automobilititeit kan afgeremd worden door de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen te verbeteren. Er wordt gestreefd naar een dalend aandeel van de auto in de modal split en een stijgend aandeel van verplaatsingen te voet, per fiets en per openbaar vervoer. Dit wensen we te bereiken door onder meer de vervoerswijzekeuze in het voor- en natransport naar het station van Groenendaal te wijzigen. In alle groeiscenario's voor het station wensen we het aandeel autogebruik te doen dalen en het gebruik van de fiets en de bus te verbeteren. De ontwikkeling van het GEN-net zal het aandeel openbaar vervoer vergroten.

Het fietsgebruik binnen de kern, binnen de gemeente en naar Brussel dient aangemoedigd te worden door aan fietsers veilige, comfortabele en de kortste routes aan te bieden. De ontwikkeling van een fiets-GEN met aanleg van een fietsroute langs de spoorweg biedt daar kansen toe. Verder gaat de aandacht naar veilige schoolroutes waarbij de trage wegen een sluitend netwerk moeten gaan vormen. Voor het stallen van fietsen moet op verschillende plaatsen gelegenheid worden geboden. Verder is er nood aan degelijke bewegwijzering en informatie naar de bevolking toe. Als ondersteunende maatregelen kan worden gedacht aan subsidies voor de aankoop van elektrische fietsen, de gemeente heeft wat dat betreft reeds oplaadpalen aangekocht voor zowel elektrische auto's als fietsen.

#### **2.2.5 / VIJFDE DOELSTELLING: impact op het milieu beperken**

Door de integrale benadering van het mobiliteitsbeleid kan de impact op het milieu worden beperkt. De gemeente kan zelf initiatieven nemen om een milieuvriendelijk mobiliteitsbeleid te voeren. Het inzetten op elektrische voertuigen en fietsen is daarbij een belangrijk speerpunt. Het beheersen van de lokale mobiliteit kan door in te zetten op het stappen en trappen via het tragewegennet.

---

## 3 / BESLUITEN UITWERKINGSNOTA

### Thema stationsomgeving Groenendaal

Naar aanleiding van de nakende verbouwing van station Groenendaal als voorstedelijk GEN-station kunnen zich verschillende nieuwe functies ontwikkelen in de buurt. Binnen dit thema zal een analyse van de ruimte gebeuren, zowel op het vlak van mobiliteit als van integrale bereikbaarheid en omgevingskwaliteit. Er werd onderzocht vanwaar de reizigers afkomstig waren en naar waar ze onderweg waren. Ook werd hun modal split bevestigd. Er werd nagegaan hoe goed het station bereikbaar was voor de verschillende modi. Verder werd ook nagegaan welke potenties zich nog voordeden voor het station Groenendaal en werden groeiscenario's opgesteld om een inschatting te kunnen maken over de toekomst.

### Thema mobiliteitsimpact nieuwbouwprojecten

Om tegemoet te komen aan de vraag naar woonvoorzieningen, moet de gemeente de ingesloten serregebieden aansnijden alvorens verder te kunnen verkavelen langs de wegenstructuur. Het is als het ware eerst 'naar binnen bouwen' alvorens 'naar buiten' te kunnen bouwen. Binnen dit thema werd berekend welke verkeersgeneratie mogelijk zal plaatsvinden door de nieuwe inwoners. Ook werd er gekeken hoe de verkavelingsconcepten best ontsloten kunnen worden door de trage wegen, het openbaar vervoer en de aansluiting op het (huidige) wegennet. Bij deze analyse werd gebruik gemaakt worden van het STOP-principe. Deze analyse werd uitgevoerd voor de woonprojecten aansluitend op de J.B. Denayerstraat, Leenweg, Kelleveld, Overijsesteenweg, Brusselsesteenweg en E. Vandenbroeckstraat.

### Thema Trage wegen

In het goedgekeurde GRS worden trage wegen aangewend om Hoeilaart als verblijfsgebied te profileren. Het is echter van belang rekening te houden met deze trage wegen aangezien zich in de directe toekomst nogal wat ruimtelijke ontwikkelingen zullen voordoen. Per deelgebied werd nagegaan welke trage wegen er zijn, welke ontbrekende schakels er zijn, hoe de trage wegen maximaal aangewend kunnen worden in de (nieuwe) woonwijken, hoe ze aan elkaar kunnen worden gelinkt en hoe de aansluiting op andere wegen gebeurt. Ook werd er onderzoek gevoerd naar inrichtingsprincipes en materiaalgebruik.

### Thema openbaar vervoer

Dit thema werd uitgesplitst naar twee schaalniveaus: lokaal en regionaal. Het lokaal openbaar vervoer betreft de busbediening van De Lijn. Nog niet alle wijken worden ontsloten door een busverbinding. Bovendien zal een veranderde vraag optreden door het ontwikkelen van de nieuwbouwprojecten uit thema 1. Daarom werd er een SWOT-analyse uitgevoerd om na te gaan hoe de huidige bediening kon worden geoptimaliseerd. Wat het regionaal vervoer betreft, is er de ontwikkeling van het station van Groenendaal, dat als voorstedelijk GEN-station tijdens de spitsuren zal bediend worden door een viertal treinen per uur.

---

Dit zal veel (pendel)verkeer aantrekken uit Wallonië, de R0 en E411. Tevens zal dit een weerslag hebben op de parkeerdruk en de leefbaarheid van de site. De gemeente is in ieder geval vragende partij om dezelfde frequentie en treindienst te bekomen als in La Hulpe. Een lijnvoering van een bus via de wijk Ter Delle is mogelijk. Deze biedt een extra ontsluitingsmogelijkheid met de bus voor de wijk. Het omleggen van bijvoorbeeld lijn 343 via Ter Delle is mogelijk. Alle buslijnen en de trein voldoen qua frequentie en amplitude aan de normen van Basismobiliteit. Evenwel, indien men het woongebied van Hoeilaart rekent tot het randstedelijk gebied, dan voldoen de frequenties voor de bussen wel en deze voor de trein niet. Maar dit laatste zou opgelost worden bij de introductie van GEN-lijn C omstreeks 2015. Verbeteren van de doorstroming openbaar vervoer in het centrum. De Lijn heeft de intentie om de lus via de halte Kerk op lijn 395 en 830 op te heffen. Door deze herschikking zou de halte Nero hoofdhalte worden van het dorp. Bij het inrichtingsprincipe van de stationsomgeving mag niet gedacht worden vanuit het wegennet en het spoorwegnet alleen, maar moet ook rekening worden gehouden met het feit dat daarbovenop de synergie van trein en bus moet verankerd worden in een inrichting met verblijfskwaliteit en een optimale overstapsituatie.

---

## 4 / TOELICHTING VAN HET MOBILITEITSPLAN

### MOTIVATIE VAN HET GEKOZEN SCENARIO DUURZAAM MOBILITEITSPLAN: GROENE EN RESIDENTIELE POOL VAN DE BI-POOL HOEILAART-OVERIJSE LANGS EEN OPENBAARVERVOERCORRIDOR

Vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid dient de aandacht te gaan naar een behoedzame groei van de woonuitbreidingsgebieden. Het accent dient eerder te liggen op de kernversterking en het vrijwaren van de groene binnengebieden. Ook wordt er gewerkt met **lage dichtheden en nieuwe woontypologieën** die het groene karakter van de gemeente versterken en het ecologische netwerk uitbreiden doorheen het woongebied (bebouwing met winst voor natuur!).

Het concept van de bi-pool Hoeilaart - Overijse wordt concreet vertaald in de uitbouw van een openbaarvervoer- en fietsas tussen Groenendaal en Overijse. Hierbij legt Hoeilaart het accent op residentiële functie en 'traag'. Een goede ruimtelijke integratie van Bike-and-Ridepunten langs de openbaarvervoeras, binnen de IJsevallei is eveneens een aandachtspunt. De gemeente start tevens met een project van oplaadpunten voor auto's en elektrische fietsen. Het gebruik van elektrische fietsen kan een alternatief zijn voor het geaccidenteerde terrein in Hoeilaart. Langsheen de spoorweg wenst de gemeente een fietsroute aan te leggen die deel kan gaan uitmaken van het fiets-GEN rond Brussel.

Groenendaal wordt als toegangspoort tot het Zoniënwood en het GEN-knooppunt verder uitgebouwd. Van belang daarbij is dat het verblijfskarakter van de stationsomgeving van Groenendaal wordt versterkt. Het station dient twee volwaardige voorkanten te krijgen, waarbij de verschillende onthaalfuncties zoals fietsenstallingen, parkeren en bushaltes gespreid worden aan beide voorzijdes. Een aantrekkelijk stationsplein met aandacht voor de verknoping van de verschillende zachte netwerken is daarbij van belang.

De uitbouw van verblijfsgebieden, de inrichting van centrumgebied - inclusief de stationsomgeving Hoeilaart en Groenendaal - zijn strategische projecten van zowel Structuurplan als Mobiliteitsplan.

Om de lokale mobiliteit te sturen wordt het tragewegennetwerk verder uitgewerkt. De bestaande en toekomstige verkavelingen, scholen en andere functies worden er intern door ontsloten. In het beleidsplan wordt sterk ingezet op het vormgeven van de aansluitingen op de lokale wegen. Dit zorgt niet alleen voor veiligere aansluitingen, maar vergroot ook de herkenbaarheid van het tragewegennetwerk. Het tragewegennetwerk vormt een belangrijk onderdeel van de autoluwe schoolroutes in de gemeente.

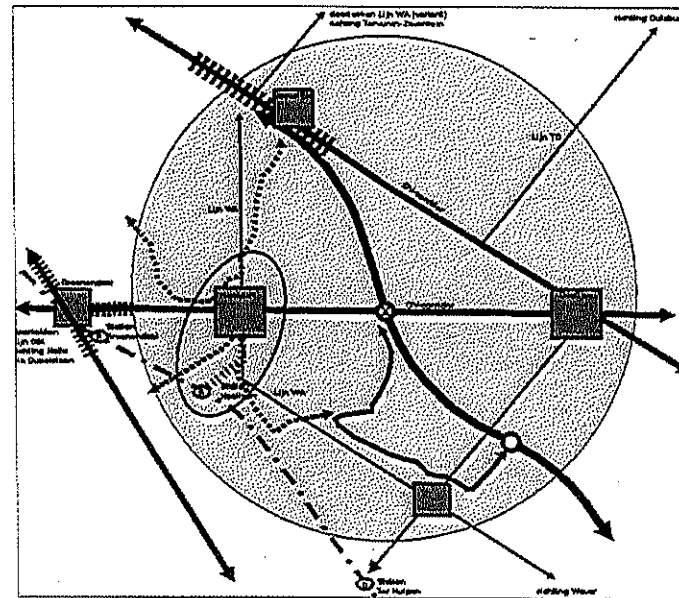
De strategie voor versterking van het openbaar vervoer wordt gebaseerd op integratie van spoor en bus (frequentieverhoging, herinrichting station en stationsomgeving Groenendaal, ...). Het beslissingskader situeert zich echter op bovengemeentelijke schaal.

Dat is ook het geval voor de organisatie van de E411 en de Ring, en het behoud van het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet. Het gemeentelijk mobiliteitsplan is uitgegaan van een diffuse ontsluiting richting Brussel met behoud van de op- en afrit Brusselsesteenweg (voor afsluiten was geen draagvlak, tot zolang de andere knelpunten op het hoofdwegennet niet zijn weggewerkt).

Samen met de uitbouw van een samenhangend centrumgebied (masterplan) wordt een sturend parkeerbeleid gevoerd. Dit impliceert een beter gebruik van de langparkeerparking langs de Biesmanslaan – goede ontsluiting en minder zoekverkeer in het centrum – en het verdrijven van langparkeren in het centrum. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers, laden en lossen, fietsenstallingen, ...

Hoeilaart ontwikkelt haar toeristische aanbod met kwaliteitstoerisme (geen massatoerisme maar rustig verblijfstoerisme aan de rand van een groen natuurgebied) door:

- het uitbouwen van een samenhangend bovengemeentelijk netwerk van fiets- en wandelroutes;
- kleinschalige horeca in een aantrekkelijk centrum, gastronomie, druiventeelt, ...
- uitbouw van een ecologisch en recreatief knooppunt in Groenendaal als onderdeel van het Bruegelproject.



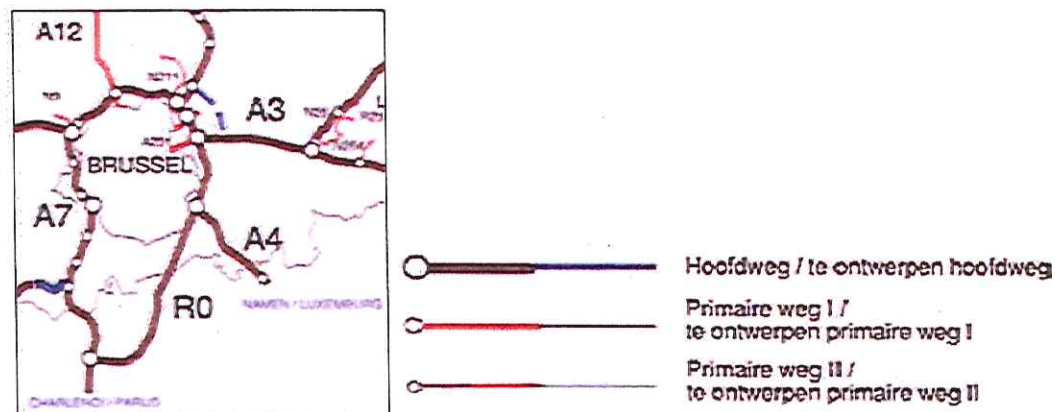
*Duurzaam scenario: Groene bi-pool Hoeilaart – Overijse langs openbaarvervoercorridor*

## 5 / RELATIE MET DE BELEIDSPANNEN VAN HOGERE OVERHEDEN

RSV

De herziening, uitgevoerd in 2003, heeft geen grote invloed op de gemeente Hoeilaart. De enige toevoeging situeert zich op het vlak van een integraal openbaarvervoerbeleid. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de openbaarvervoermaatschappijen erkennen de kansen voor een Gewestelijk Expressnet (GEN), dat zal worden uitgebouwd op de belangrijke spoorinfrastructuur, waaronder Brussel-Ottignies-Namen. Ook het verdichtend BrabantBrussel-net van De Lijn maakt uit van de planningshorizon 2012 (blz. 38). In 2007 verviel de bepaling 'basismobiliteit in het buitengebied' en deze wordt nu ingevuld door het netmanagement van De Lijn.

Op het vlak van ruimtelijke ordening vermeldt de herziening dat de Vlaamse overheid een grond- en pandenbeleidsplan opmaakt om onder andere sociaal wonen te ondersteunen, het gericht aansnijden van woonuitbreidingsgebieden te bevorderen en een activeringsproject voor leegstaande panden op te starten.



*Uittreksel Wegencategorisering Vlaanderen (bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - uittreksel kaart 4 - pagina 486)*

- De Hoofdweg R0 doorkruist het westelijke deel van het grondgebied.
- De Hoofdweg A4/E411 bevindt zich aan de oostelijke gemeentegrens.
- De spoorlijn 161 Brussel-Namen is structureel bepalend op internationaal en Vlaams niveau voor het personen- en goederenvervoer.

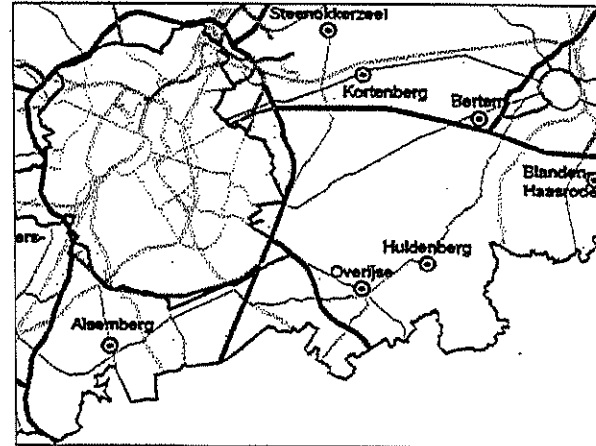


## PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Hoeilaart is een kern in het bebouwd perifeer landschap en is een onderdeel van de deelruimte van een verdicht netwerk. De stedelijke dynamiek is plaatsgebonden en afhankelijk van de ligging ten opzichte van de lijninfrastructuren, openruimtefragmenten, en concentratie van de verschillende activiteiten. De Groenendaalsesteenweg – Biesmanslaan – Overijsesteenweg richting Overijse, alsook de Duboislaan richting N5, werden binnen het provinciale wegennet geselecteerd als secundaire weg type III. Multimodale knopen worden verder ontwikkeld en de regionale internationale knopen worden versterkt. Indien de kern Hoeilaart niet wordt opgenomen binnen de Vlaamse afbakening, zal ze geselecteerd worden als kern van het buitengebied onder de benaming 'hoofddorp' (blz. 243). Mogelijk maakt Hoeilaart deel uit van de 14 kernen binnen het Vlaams gebied rond Brussel, het regionaalstedelijk gebied rond Leuven of als kern in het bebouwd perifeer landschap.

De structuur van het openbaarvervoernetwerk wordt er verder uitgebouwd en waar nodig versterkt aan de hand van de ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie zal maximale doorstromingsmaatregelen nastreven voor het BrabantBrussel-net van De Lijn, die zijn opgenomen in het Regionet en dit door middel van ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).

Door de jaren heen treedt er, net als in de gehele zuidelijke stadsrand van Brussel, een residentiële suburbanisatie en verrastering op. Er zijn geen voornamelijk commerciële uitzaaiingen, en maar in beperkte mate grote industriële activiteiten. De infrastructuurlijnen zijn bepalend voor de ontwikkeling van de ruimten. Meer en meer worden de groene gemeenten verkaveld door welgestelde stedelingen. Conform het RSV bestaat de gewenste nederzettingenstructuur eruit het onbebouwde karakter van de perifere landschappen te behouden.



*Wegestructuur Vlaams-Brabant (Bron: PRS Kaartenbundel, p. 42)*

---

# RICHTINGGEVEND DEEL

## 6 / TAAKSTELLINGEN

Thema: Stationsomgeving Groenendaal		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Strategische ruimtelijke projecten	<p>Ontwikkeling van de stationsomgeving van Groenendaal volgens het STOP principe.</p> <p>Stappers: aandacht voor een aantrekkelijk openbaar domein en wegwerken barrières voor voetgangers op het stationsplein.</p> <p>Trappers: betere verknoping fietsroutes aan het station en voorzien van de nodige fietsenstallingen.</p> <p>Openbaar vervoer (thema 4): aan het station vertrekken er en komen er per uur 2 bussen aan richting/van Leuven (395) en de nationale luchthaven Zaventem/Brucargo(830). De Waalse vervoersmaatschappij heeft eveneens een halterende bus (366). Ook is dit een eindhalte waar de chauffeurs van bovenvermelde lijnen hun verplichte rustpauze opnemen. Hiermee kan/moet rekening gehouden worden qua parkeer- en sanitaire voorzieningen.</p> <p>Voor de auto zullen er voldoende parkeerplaatsen moeten worden voorzien, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving. Streven naar een multifunctioneel gebruik van de parkings, afstemming met parking voor recreanten Zoniënwood.</p>	<p>In het beleidsplan is de visie op de stationsomgeving opgebouwd vanuit het STOP-principe.</p> <p>Ook de ontwikkelingsscenario's omtrent het toekomstige gebruik van het station Groenendaal werden opgebouwd vanuit het stimuleren van fiets en openbaar vervoer in het voor- en natransport en een afbouw van het aandeel autoverkeer (P+R). Een vertaling van dit principe naar de concrete inrichting van het stationsplein dient nog te gebeuren.</p>
Verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken	<p>Ondanks zijn perifere ligging ten aanzien van het centrum van Hoeilaart, van de stationsomgeving Groenendaal een aantrekkelijk verblijfsgebied/openbaar domein maken, met aandacht voor integrale loopwegen naar het station.</p>	<p>De visie in het beleidsplan vertrekt vanuit de overstapfunctie en de aandacht voor het respecteren van de looproutes.</p>

Parkeerbeleid		Het beleidsplan gaat uit van een afbouw van het aandeel auto in de vervoerswijzekeuze van het voor- en natransport. Er wordt ingezet op het aandeel fiets door de fietsinfrastructuur en fietsenstallingen verder uit te werken en door het gebruik van elektrische fietsen te promoten (gemeente voorziet oplaadpunten).
Fietsroutenetwerk	Betere verknoping fietsroutes stationsomgeving Groenendaal en aandeel fietsers in het voo- en na transport verhogen.	Zie beschrijving parkeerbeleid
Openbaarvervoernetwerk	Herwaardering stationsomgeving Groenendaal en uitbouw halte-infrastructuur De Lijn aan het station van Groenendaal.	In de visie wordt uitgegaan van een meer bevoorrechte positie van De Lijn op het stationsplein. Dit dient verder te worden vertaald in het ontwerp voor het stationsplein.
Herinrichting van wegen	Voorrang / doorstroming van de Groenendaalsesteenweg naar de RO blijven garanderen, ook na realisatie doorsteek Terhulpssteenweg onder de spoorweg naar de RO.	De verwachting is dat een gebundelde aansluiting van de Terhulpssteenweg en de Groenendaalsesteenweg op de RO de doorstroming kan verbeteren. De gemeente Hoeilaart wenst wel dat de doorstroming vanuit de

		Groenendaalsesteenweg gevrijwaard blijft ten aanzien van de Terhulpssteenweg.
Parkeerbeleid	Streven naar een meer duurzame modal split in het voor- en nabtransport naar het station Groenendaal. Parkeeraanbod hierop afstemmen.	OK, zie toekomstscenario's Groenendaal
Verkeersveiligheid	Wegwerken barrièrewerking omliggende weginfrastructuur	Stationsomgeving Groenendaal inrichtingen als verblijfsruimte en niet als verkeersruimte.

Thema: Mobiliteitsimpact Ruimtelijke Ontwikkelingen		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Streven naar een fijnmazige ontsluiting van de geplande woonwijken voor voetgangers.	In het beleidsplan wordt aangegeven op welke wijze de woonwijken kunnen aantakken op het tragewegennetwerk.
Herinrichting van wegen	Bij de ontsluiting van de wijken dient ervoor te worden gezorgd dat er geen extra sluipverkeer door de wijken rijdt. Om de verkeersgeneratie van de nieuwe woonwijken te beperken dient er zeker rekening mee te worden gehouden dat openbaar vervoer en trage wegen de wijken optimaal ontsluiten. Door de nieuwe ontsluitingsstructuur zullen er nieuwe kruispunten worden gecreëerd. De ontsluitingswegen dienen zoveel mogelijk te worden gebundeld en tot een minimumaantal conflictpunten met de grote assen worden beperkt. In en rondom de projecten zal worden gekeken of het autoverkeer en de andere modi best gemengd of van elkaar gescheiden kunnen lopen.	De concrete verkavelingsplannen gaan uit van dit principe.
Parkeerbeleid	Ook zal er aandacht moeten worden geschonken aan parkeervoorzieningen van de nieuwe wooneenheden. Deze past het best in een integraal parkeerbeleid.	Verkavelingen vangen hun eigen parkeerbehoefte op.

Fietsroutenetwerk	Streven naar een fijnmazige ontsluiting van de geplande woonwijken voor fietsers.	In het beleidsplan wordt aangegeven op welke wijze de woonwijken kunnen aantakken op het fietsnetwerk (zie ook voorstel van fietsroute langs de spoorweg)
-------------------	---	---

Thema: Trage Wegen		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Geplande woonwijken aantakken op tragewegennetwerk. Trage wegen binnen het centrumgebied onderdeel laten zijn van een verruimd verblijfsgebied.	Zie verkeersstructuren.
Fietsroutenetwerk	Trage wegen, waar mogelijk ook inschakelen in het fietsnetwerk.	Het beleidsplan geeft aan welke trage wegen ook onderdeel vormen van lokale fietsroutes.
Verkeersveiligheidsmaatregelen	Een coherente aanpak van de kruisingen van de trage wegen met de lokale wegen moet de autobestuurder voldoende attent maken op de kruising en de gebruiker van de trage weg erop wijzen dat er mogelijk gevaar is.	Het beleidsplan heeft verschillende inrichtingsprincipes opgenomen op welke wijze de aansluiting van trage wegen met de lokale wegen kan worden beveiligd. In de uitwerkingsnota werd aan de hand van een ontwerpend onderzoek een vertaling gemaakt van deze bouwstenen op het terrein.

Parkeren	De trage wegen inschakelen als aanlooproute vanuit de parkings naar het centrum van Hoeilaart.	OK
Ondersteunende maatregelen	<p>Om verloederig van de wegen tegen te gaan dient aandacht te worden geschonken aan het onderhoud ervan.</p> <p>Het netwerk dient transparant en toegankelijk te zijn voor veel gebruikers. Een goede communicatie vanuit de toeristische dienst en milieudienst is belangrijk om de kennis erover bij een breed publiek kenbaar te maken. Het gebruik van subtiele, doch herkenbare en mogelijk ludieke, bewegwijzering (in houtelementen) kan de opmerkzaamheid verhogen.</p> <p>Voor de benoeming van deze wegen kan een link gelegd worden met de geschiedenis van de locatie, hetgeen een toeristische opportuniteit kan zijn.</p> <p>De inrichting van de trage wegen moet rekening houden met een goede toegankelijkheid, wat zich vertaalt in het loopcomfort en het materiaalgebruik. Anderzijds dient bij de keuze van het verhardingsmateriaal rekening te worden gehouden met milieutechnische maatregelen (infiltratie).</p>	<p>De gemeente Hoeilaart heeft recent een informatiefolder opgemaakt omtrent de trage wegen.</p> <p>Een actieplan zal worden opgemaakt om tot de realisatie te komen van het tragewegennetwerk.</p>

Thema: Openbaar vervoer		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Strategische ruimtelijke projecten.	De geplande woonwijken maximaal ontsluiten via het openbaar vervoer.	De geplande woonwijken sluiten aan op busnetwerk.
Fietsroutenetwerk	Fietsroutes verknopen met de stations Groenendaal en Hoeilaart. Aandacht voor voldoende fietsenstallingen bij stations en haltes bus.	Het fietsrouteplan voorziet een verbeterde aansluiting van de fietsroutes met het station, onder meer door de uitbouw van een fietsroute langs de spoorweg.
Herinrichting wegen	Betere doorstroming op de openbaarvervoersassen.	Er zijn geen specifieke maatregelen weerhouden om de doorstroming op de

		centrale as Biesmanslaan voor de bus te verbeteren. De doorstroming wordt wel verbeterd door niet alle bussen het Gemeenteplein te laten oprijden.
Ondersteunde maatregelen	De belangrijkste bus- en treinhaltens dienen te worden voorzien van infrastructuur die horizontaal instappen mogelijk maakt, met maar een minimale ruimte tussen voertuig en halte.	Gefaseerd aanpassen van de halte-infrastructuur.
Ondersteunende maatregelen	Aanvullend kan worden gecommuniceerd over het derdebetalerssysteem voor inwoners die de busverbindingen van De Lijn gebruiken.	Gebeurt vandaag reeds

Thema: Milieutoetsing Mobiliteitsplan		
Relatie met ander thema	Taakstelling	Gehaald
Thema 1	De nieuwe ontwikkelingen aan het station van Groenendaal zullen een zekere verkeersgeneratie met zich brengen. Er dient dus aandacht worden geschonken aan de modal split van al deze ontwikkelingen.	Zie keuze om aandeel autoverkeer en P+R-mogelijkheden te beperken ten voordele van fiets en bus.
Thema 2	De nieuwe wijken moeten zo duurzaam worden ontsloten door trage wegen en functionele fietsroutes, dat ze als voor- en natransport mogelijkheid de voorkeur zullen genieten boven de auto.	Zie fietsplan en tragewegenplan.
Thema 3	Trage wegen zijn vaak afgelegen van de bebouwing en hebben daardoor minder controle. Dit kan sluikestorten met zich meebrengen. Indien zij veelvuldig gebruikt worden, kan ook een afvalprobleem ontstaan door gebruikers die papiertje en blikjes weggoien.	Zie ondersteunende maatregelen
Thema 4	Openbaar vervoer kan een oplossing zijn voor een vermindering van uitstoot van schadelijke stoffen in de gemeente. Bovendien kan het bijdragen tot duurzamere verplaatsingen.	ok



---

## 7 / WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

### 7.1 / STRATEGISCH RUIMTELIJKE PROJECTEN

#### WONEN

##### J.B. Denayerstraat

Het project situeert zich tussen de hoek gevormd door J.B. Denayerstraat en de Waversesteeweg. Op de locatie zullen 18 vrijstaande woningen komen. Deze zullen ontwikkeld worden in een rechthoekige wijk, waar de straat in het midden zal doorlopen. De aansluiting op het reeds bestaande wegennet is voorzien via de J.B. Denayerstraat.

##### Paloker

De nieuwe wijk is gelegen tussen de Rowiestraat/Waversesteeweg/Nilleveldstraat. Op deze locatie zullen er ongeveer een 40-tal woningen gebouwd worden. De hele wijk zal bestaan uit doodlopende straten. De bebouwing zal voornamelijk bestaan uit een mix van halfopen en open bebouwing. De ontsluiting van de wijk gebeurt via de Waversesteeweg en met een voetweg naar de Nilleveldstraat.

##### Kelleveld

De verkavelingen van de Kelleveldweg liggen tussen de Tenboslaan de Weemstraat en de Kelleveldweg. Het project zal bestaan uit 30 woningen. De auto-ontsluiting van de wijk gebeurt via de Tenboslaan. Via de Peuterhoutlaan wordt een fiets- en voetgangersdoorsteek voorzien.

##### Overijsesteeweg

De nieuwe woningen worden aangebouwd in het binnengebied tussen de Overijsesteeweg, Koldamstraat en de F. Sohiestraat. Het project zal bestaan uit 40 appartementen die voorzien zullen worden ten noorden van het centrum van Hoeilaart. De ontsluiting gebeurt via de Koldamstraat.

##### Brusselsesteeweg

Het project ligt ten noordwesten van de dorpskern van Hoeilaart. Het projectgebied wordt ingesloten door de Brusselsesteeweg en de M. Félicéstraat. Het project zal bestaan uit 20 woningen en een 15-tal appartementen.

---

### E. Vandenbroeckstraat

Het project situeert zich in het centrum van Hoeilaart. De appartementen worden voorzien op een braakliggend terrein dat vandaag dienst doet als parkeerterrein. Het project is gelegen tussen de A. Biesmanslaan, E. Vandenbroeckstraat, H. Caronstraat en de Koldamstraat. Deze straten vormen dan ook de hoofdonthuizing van het projectgebied, uitgezonderd de E. Vandenbroeckstraat, die omwille van haar smalle wegprofiel eerder een statuut als fiets- en voetgangersverbinding zou moeten hebben. Er worden 40 appartementen gepland.

### STATION GROENENDAAL

#### Het station als verkeers- en vervoerknooppunt

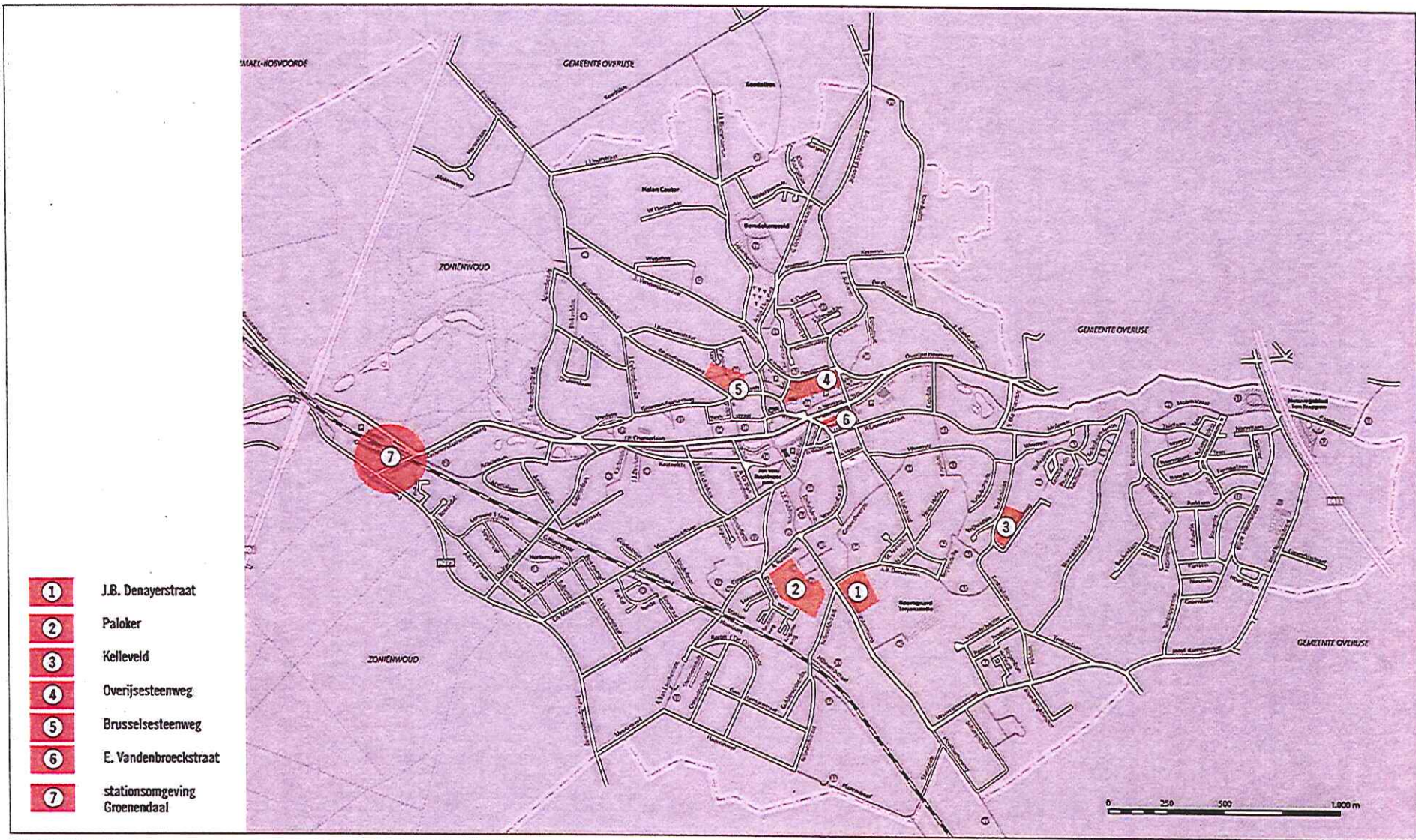
De conceptvorming als vervoerknooppunt kan het best gemaakt worden vertrekkend van het STOP-principe, dat de ruimte achtereenvolgens vanuit het standpunt van de stappers, trappers, openbaarvervoergebruikers en gebruikers van privé-vervoer bekijkt. Anderzijds zijn er harde randvoorwaarden of beslist beleid, zoals de viersporigheid, het feit dat perrons 1 en 4 de belangrijkste perrons worden en het feit dat de Terhulpssteenweg onderdoor de spoorbaan gelegd zal worden.

#### Stappers

Het station kan een sterk multimodaal transferpunt worden, met integrale loopwegen voor elke overstapper en goede overstapvoorzieningen. Wacht- en pleinruimte moet als een sociaal veilige ruimte functioneren. De verschillende verkeersnetwerken op de site moeten met het oog op kwaliteit ontworpen worden en toch tegelijk zachte waarden van voetgangers verzoenen met harde verkeerstechniek van treinen, bussen en auto's. Het geheel dient zo optimaal mogelijk te functioneren en dient 'leesbaar' te zijn voor de gebruikers. In een verdere uitwerking verdient het de aanbeveling om de knooppuntrol ook als inrichtingsprincipe te gebruiken. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan een kwaliteitsvolle inrichting voor elke overstapbeweging, altijd te voet en dit voor elke reisrichting.

#### Trappers

Recent werd de fietsbrug over de R0 parallel met de spoorweg aangelegd. Een goede verknoping met de overige fietsroutes die samenkomen aan het station van Groenendaal ontbreekt echter. Er dient te worden gestreefd naar een betere verknoping van de verschillende fietsroutes met het station en de voorziene fietsstallingen.



- 1 J.B. Denayerstraat
- 2 Paloker
- 3 Kelleveld
- 4 Overijsesteenweg
- 5 Brusselsesteenweg
- 6 E. Vandenbroeckstraat
- 7 stationsomgeving Groenendaal



Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN

---

### Openbaar vervoer (bus)

Binnen de zone 30 rond het station wordt voorrijgelegenheid voor bussen voorzien. Een flexibele inzet van alle bussen blijft nodig voor halteren, keren, bufferen en goede onderlinge aansluitingen zoals:

- De bus uit La Hulpe rijdt aan de noordzijde langs met aansluiting op GEN naar Brussel ernaast op spoor 4, pakweg 20 meter verder. Ook de bus uit Leuven komt hier aan voor een 'aansluiting aan hetzelfde perron'.
- De GEN-trein uit Brussel komt aan op spoor 1. De bus naar La Hulpe rijdt via de Van Dammestraat en sluit aan op de 'achterzijde' van het station, via de Van Dammestraat rijdt men ook opnieuw weg. De bus uit Leuven sluit aan op het stationsplein aan de noordzijde van het station.

Bij de uitwerking van de halte-infrastructuur voor de bussen dient de aandacht te gaan naar toegankelijke haltevoorzieningen geïntegreerd in aantrekkelijke stationspleinen. De doorstroming voor de bus dient te worden gewaarborgd, vandaag zorgt het ongeordend parkeren van auto's voor een moeilijke doorgang van de bussen en ontbreekt een aantrekkelijke halte-infrastructuur. Ook dient er meer aandacht te gaan naar informatie.

De vraag stelt zich of bij een herschikking van de stationsomgeving de bus van de TEC niet aan de zuidzijde van het station Groenendaal een vaste halteplaats kan krijgen i.p.v. aan de noordzijde.

Onderstaande reactie van de TEC zet een deur open, om van géén overstappers toch door te groeien tot een volwaardig knooppunt.

De TEC Brabant Wallon heeft in een brief van 9 december 2010 van de directeur generaal de heer Michel Corthouts haar visie toegelicht op de bediening met haar lijn 366 (Elsene – Genval – Court-St-Etienne). Dit zijn de krachtlijnen:

- Aan de halte Melkerij, aan de achterzijde van station Groenendaal wordt zelden overgestapt tussen trein en bus. Deze halte wordt nu niet als overstaphalte beschouwd. De knooppuntrol van de buslijn is nu verankerd te Rixensart.
- Een nieuwe halte voor het station, samen met deze van De Lijn, vergt een omweg van 500 meter per rit en creëert een reële kans op bijkomende verliestijden om in te voegen op de Terhulpssteenweg en om er van af te rijden.
- Daarentegen ziet de TEC ook wel in dat een gezamenlijk knooppunt een pluspunt kan betekenen voor de OV-klant, want het biedt meer comfort en kan helder zijn als referentiebeeld.

Los van de huidige zwakke relatie TEC-bus / trein, mag een herinrichting van de stationsomgeving een mogelijke ontwikkeling van de knooppuntrol niet hypothekeren, bijvoorbeeld voor een snelbus Braine-l'Alleud naar Woluwe en Zaventem

### Auto

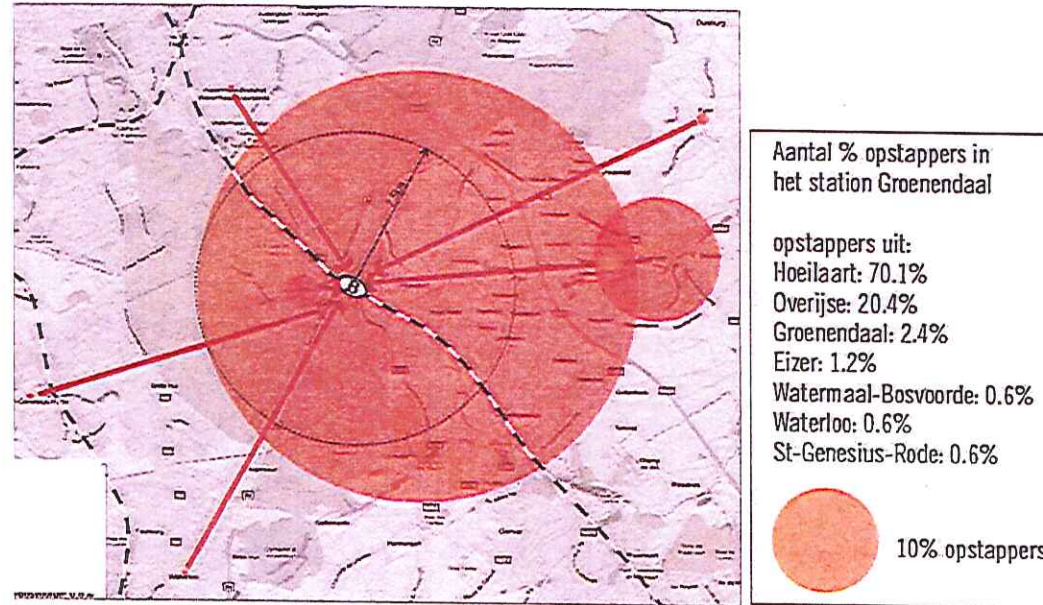
Auto's kunnen de site vanuit drie richtingen bereiken binnen de zone 30.

Aan beide zijden kunnen, liefst meerlagige, parkings hun stek vinden. Door de meerlagigheid toe te passen kan aan een groot stallingvraagstuk en een impactvol parkeervraagstuk op relatief minder terrein een antwoord geboden worden.



De filevorming op de Groenendaalsesteenweg naar de R0 legt een hypotheek op het stationsgebied van Groenendaal en op het functioneren van het knooppunt. De plannen om van de aansluiting Terhulpesteenweg R0 en Groenendaalsesteenweg R0 één kruispunt te maken, kunnen dit verhelpen. De doorstroming vanuit de Groenendaalsesteenweg dient voldoende te worden gewaarborgd.

#### Huidig mobiliteitsprofiel treinreizigers station Groenendaal



Uit de bevraging van de reizigers omtrent het voortransport, uitgevoerd tijdens de opmaak van de uitwerkingsnota in 2011, blijkt dat 77% van de reizigers Brussel als bestemming had, 5% Etterbeek en telkens 2% Ottignies, Wemmel of Louvain-la-Neuve.

De modal split van het voortransport was als volgt (met tussen haakjes deze van opstappers afkomstig uit Hoeilaart) <sup>1</sup>:

Van alle bevragede reizigers, opstappers aan het station van Groenendaal komt 50 % met park&ride. 46 % van het totaal aantal opstappers dat met park&ride komt, is afkomstig uit Hoeilaart zelf. 23% van het aantal opstappers aan het station Groenendaal wordt aan het station afgezet met de wagen (kiss&ride). Het aandeel busgebruikers bedraagt 11 %, het fietsgebruik ligt echter laag met 4 %.

<sup>1</sup> De bevraging gebeurde bij nogal gure weersomstandigheden, waardoor het aandeel fiets, te voet en ook de bus waarschijnlijk kleiner was dan onder normale weersomstandigheden.

- 
- Park-and-ride: 50% (46 %)
  - Kiss-and-ride: 23% (26 %)
  - De Lijn: 11% (geen klanten van de TEC-bus) (9 %)
  - Fiets: 4% (3 %)
  - Te voet: 12% (14 %)

**Modal split voor en natransport station Groenendaal op basis van te verwachten groeiprognoses.**

De oude spoorlijn 161, Brussel – Ottignies wordt momenteel verbouwd vanaf Brussel-Schuman tot aan de vertakking van de lijn naar Louvain-la-Neuve-Université, dit is over ruim 26 km. Tegelijk is nieuw materieel besteld voor de exploitatie van het GEN. Het betreft materieel met lage vloer en met goede rij-eigenschappen. De treinen die Groenendaal gaan bedienen zullen om het kwartier gaan rijden tijdens de spits op de GEN-lijn C van Louvain-la-Neuve-Université via de Brusselse noord-zuidverbinding naar Braine-le-Comte en omgekeerd (bron: Scénario Intermediaire 2015, Edition 12/02/09 van Tractebel Engineering – Suez). Mede door het vlot optrekken en afremmen en de goede toegankelijkheid, ontstaat een metroachtig systeem. Het hoofdtransportmiddel zal tegen 2015 dus een bijzonder hoog kwaliteitsniveau bereikt hebben. Al het aanvullende vervoer moet op lokaal vlak goed uitgebouwd worden om de keten tot één sterke, betrouwbare en klantvriendelijke keten te maken. Om een juiste inschatting te kunnen maken van het toekomstige ruimtegebruik rond het station werden de cijfers voor het voor en natransport, bekomen door de bevraging van de treinreizigers, geëxtrapoleerd op basis van groeiprognoses van de NMBS. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in onderstaande overzichtstabel

De tabel tracht de groeicijfers te kaderen in relatieve aandelen per modus en trendverwachtingen van hun aandeel in de overstap. Bij een verdubbeling van het aantal instappers past dus een groei van de fiets en de bus als voor- en natransportmiddel. Het relatieve aandeel van de auto zou hierbij best dalen, om te vermijden dat een erg groot parkeerareaal moet aangelegd worden en om ook de druk op het lokale wegennet niet te laten toenemen. Er wordt vooropgesteld dat het aandeel autoverkeer nog 30 % mag zijn in 2020. Groei in het aandeel van voetgangers lijkt haast niet mogelijk omdat in de buurt geen stedenbouwkundige verdichtingsprojecten op loopafstand gepland zijn.

**Station Groenendaal, randstedelijk vervoerknooppunt**  
**Inschatting overstapuitrusting binnen groeiscenarios**

	Basis 2009		Begin GEN 2015		Vertrouwd GEN 2020		Beleidsmatige trendsdeel
Som instappers	433	100%	650	100%	866	100%	
Te voet	52	12%	78	12%	104	12%	ongewijzigd
Fiets (B&R)	17	4%	97	15%	173	20%	sterk gepromoot
Vouwfiets in trein	0	0%	13	2%	43	5%	gepromoot
Bus De Lijn en TEC	48	11%	97	15%	173	20%	sterk gepromoot
Auto P&R	217	50%	260	40%	260	30%	afbouw
Auto K&R	100	23%	104	16%	113	13%	afbouw

---

## VISIE GEWENSTE ONTWIKKELING STATION GROENENDAAL

### Groenendaal als 'randstedelijk knooppunt' met voor- en achterzijde als gelijkwaardige zijden van een ontsluitingsdriehoek

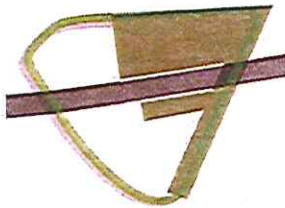


Met het oog op een integrale kwaliteitszorg, en gelet op de doorgroei als 'randstedelijk knooppunt', stellen we voor om de voor- en achterzijde van het station als volwaardige toegangen te behandelen.

In de 19<sup>e</sup> eeuw had een station een eenzijdige oriëntatie. Vandaag vervult het een scharnierfunctie binnen een stationsbuurt, waarbij beide buurten aan elke zijde van de spoorbaan als evenwaardig worden beschouwd. Perron 1, aan het ontvangstgebouw, dient vooral voor aankomsten uit Brussel en vertrek richting Louvain-la-Neuve-Université. Het aan de zuidzijde gelegen perron 4 heeft dezelfde functie in tegenovergestelde zin. Het eilandperron 2 en 3, aan de sporen 2 en 3, wordt in principe niet gebruikt, treinen razen hier in de toekomst met 160 km/uur langs. Bij calamiteiten op lijn 161 of de nieuwe ernaast gelegen sporen van lijn 161A kunnen treinen ook aankomen en vertrekken aan/van het eilandperron.

De conceptvorming als vervoersknooppunt kan voorts het best gemaakt worden vertrekkend van het STOP-principe, dat de ruimte achtereenvolgens vanuit het standpunt van de stappers, trappers, openbaarvervoergebruikers en gebruikers van privé-vervoer bekijkt. Anderzijds zijn er harde randvoorwaarden of beslist beleid, zoals de viersporigheid, het feit dat perrons 1 en 4 de belangrijkste perrons worden en het feit dat de Terhulpssteenweg onderdoor de spoorbaan gelegd zal worden.

### Pleinvorming en zone 30 als inrichtingsprincipe ten gunste van alle overstappers, altijd voetgangers

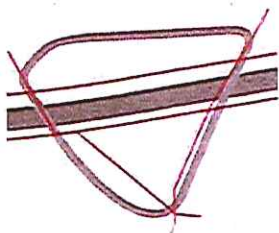


De onderdoorgang Van Dammestraat is het bindmiddel tussen beide zijden, tevens als zone 30. Hij is bestemd voor vooral stappen, maar ook voor de fiets en eventueel ook voor de bus, mogelijk ook voor lokaal autoverkeer.

De perrons worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen. Deze laatste zijn niet altijd klantvriendelijk voor de massa die met beperkingen onderweg is, met een handicap, met bagage, met fiets of met kleine kinderen aan de hand. Daarom stellen we voor bijkomend te werken met hellingen naar de Van Dammestraat enerzijds en naar de nieuwe onderdoorgang van de Terhulpssteenweg. Hellingen bieden de meerwaarde dat ze voor elkeen met beperkingen enerzijds en voor grote voetgangersstromen anderzijds uitermate geschikt zijn. Wat niet het geval is bij trappen, noch bij liften (die ook nog defect kunnen zijn).

Naast voetgangers kunnen ook fietsers, de bus en lokaal autoverkeer (voor kiss-and-ride of parking) op een rijloper met wederzijds respect en samenhangig gebruik maken van het publiek domein. Daarom moet het geheel als zone 30 ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdeelnemers die toch welkom zijn.

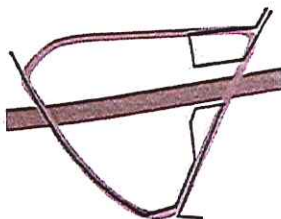




### Fietsroutes in alle richtingen

De fietsroutes uit de omgeving sluiten aan op de zone 30. Fietsen kan in doorrit en in aansluiting met de stallingen en het eventuele fietspunt. Er kunnen stallingen ingeplant worden aan beide zijden van het spoor op toplocatie dicht bij de Van Dammestraat. De uitbating van het Fietspunt kan vanuit het ontvangstgebouw.

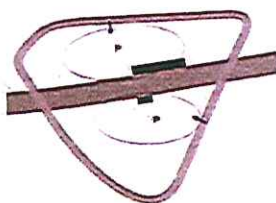
De routes vormen samen één naadloos netwerk, zonder barrières of breuken. Dit houdt in dat de fietswegen 'vloeiende trajecten' moeten zijn voor vlot, veilig en comfortabel fietsen. Buiten de zone 30 is menging niet meer aangewezen. Aparte fietspaden en goed uitgeruste oversteekplaatsen of overbruggingen zijn aangewezen. Elke barrière nabij het station, bijvoorbeeld aan oversteekplaats met een slecht afgestelde lichtenregeling, is nefast in de vervoersketen, want het risico om de trein te missen neemt toe naarmate de lengte van de wachttijd.



### Voorrijgelegenheid met wacht- en keermogelijkheid aan beide zijden

Binnen de zone 30 is er nood aan voorrijgelegenheid voor bussen en auto's. Zij moeten op de site kunnen aan- en afrijden van en naar drie richtingen. Een flexibele inzet van alle bussen blijft mogelijk voor halteren, keren, bufferen en goede onderlinge aansluitingen zoals:

- De bus uit La Hulpe rijdt aan de zuidzijde langs met aansluiting op GEN naar Brussel ernaast op spoor 4, pakweg 20 meter verder.
- De GEN-trein uit Brussel komt aan op spoor 1. De bus naar La Hulpe sluit aan op de achterzijde van het station. De bus uit Leuven sluit aan op het stationsplein aan de noordzijde van het station.
- Auto's kunnen de site ook vanuit drie richtingen bereiken. De zone 30 heeft een rijloper voor kiss-and-ridebewegingen. Deze rijlopers volgen de busloop niet, zodat deze mekaar niet hinderen.



### Stallingen en parkings aan beide zijden

Aan beide zijden kunnen, liefst meerlagige, stallingen en parkings hun stek vinden. Door de meerlagigheid toe te passen kan aan een groot stallingvraagstuk en een impactvol parkeervraagstuk op relatief minder terrein een antwoord geboden worden.

Op een terrein van circa 1.200 m<sup>2</sup> kunnen 50 auto's staan. Met een vierlaagse uitbouw in de heuvelrug kunnen aldus minstens 200 auto's parkeren zonder veel terrein in te nemen. Een ruim pad langs de nieuwe Terhulpsesteenweg onder de perrons kan tegelijk gebruikt worden om de parking te verbinden met de perrons. Door deze parking betalend te maken kan de modal split ook gestuurd worden naar een meer duurzame verplaatsingswijze.

Ook de fietsstallingen dienen kwaliteitsvol en veilig ingericht te worden. Immers, wanneer de openbaarvervoeropstappunten geen voorzieningen aanbieden om de fiets langdurig (1 dag of meer) te stallen, zal het gebruik van de fiets in het voor- en natransport nooit een volwaardig alternatief kunnen vormen voor de individuele autoverplaatsing.

---

Stations zijn plaatsen waar veel fietsen staan en waar de fiets meestal een lange tijd wordt gestald, soms zelfs langer dan een week (bijvoorbeeld door studenten). Hierdoor zijn het ook diefstalgevoelige plaatsen. Het is dan ook belangrijk dat niet alleen voldoende plaatsen voorzien worden, maar dat ook gezorgd wordt voor de nodige beschutting tegen het slechte weer en daarnaast een aantal maatregelen worden voorzien om diefstal te voorkomen (bv. fietskluisen). Bij treinstations is het aangewezen de voorzieningen af te stemmen op de hiërarchische plaats van het station.

Verder wordt er in deze tijd van elektrische fietsen best ook aandacht besteed aan oplaadpunten. Ook een onderhoudspunt waar men bijvoorbeeld de fiets kan laten repareren, kan bijdragen aan een modalshiftwijziging waarbij er meer gefietst zal worden. Wanneer dit fietspunt wordt voorzien, kan dit ook instaan voor het toezicht op de gestalde fietsen.

#### **Het station als economische ontwikkelingspool**

Zoals reeds beschreven in de verkenningnota, heeft de NMBS de loketfunctie in Groenendaal stopgezet in 2005, enkele jaren nadat een brand het middengedeelte van het stationsgebouw vernielde. Het stationsgebouw en bijbehorend schuilhuis zijn echter beschermde monumenten. Ze zijn een referentievoorbeeld van stationsstijl uit de 19<sup>de</sup> eeuw. Doordat er momenteel geen sociale controle meer is, is het gebouw vandalismegevoelig en verliest het zienderogen zijn status.

Het ontvangstgebouw heeft een vrij lange rechthoekige vorm van ongeveer 43 bij 7,5 meter. De nuttige vloeroppervlakte van het stationsgebouw bedraagt circa 550 m<sup>2</sup>, waarvan 320 m<sup>2</sup> op het gelijkvloers.

Een mogelijk programma voor de herbestemming steunt op volgende beginselen:

- Een aanspreekpunt
- Verkoopautomaten
- Vaste signaletica en dynamische info begeleiden de klanten
- Wacht- en schuilruimte in buitenruimten blijft nodig voor alle omstandigheden, tijdstippen en drukkeniveaus in het bijzonder wanneer operationeel ondersteunde en bewaakte binnenruimten gesloten zijn
- Synergie met de overstap geniet de voorkeur voor elke socio-economische invulling.
- Personenintensieve functies, zoals kantoren, restaurants, hotels, congrescentrum of bezoekerscentrum, verkorten de voor- en natransportafstand en bieden de kans op daadwerkelijk gebruik van de trein (en bus).
- De Lijn en de TEC hebben ook een operationeel belang: ze wensen hier hun chauffeurs sanitaire faciliteiten aan te bieden.
- Op niveau van het openbaar domein dienen klantgerichte functies ingeplant te worden.

---

De westelijke kop van beide pleinen voor en achter het station kan daarenboven met hoogbouw ingevuld worden. Deze hoogbouw is tegelijk een personenintensieve toplocatie pal bij het station enerzijds, en een baken in het landschap anderzijds. Als baken symboliseert het een toegangspoort tussen het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en Waals-Brabant. De vormgeving van de stationssite dient tegelijk de zingeving te ondersteunen.

Personenintensieve woongelegenheden en commerciële activiteiten zijn belangrijke ontwikkelingsfactoren. Hoe dichterbij het station ze zijn gevestigd, hoe minder verplaatsingen in voor- en natransport moeten worden gemaakt. Winkels, diensten, automaten en recreatieve functies kunnen de site versterken. Hierdoor kan de overstaptijd worden opgewaardeerd tot nuttige tijd.

---

## 7.2 / CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

Categorisering van wegen is, naast de afbakening van verblijfsgebieden, een belangrijk onderdeel van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Deze categorisering heeft tot doel de bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.

Door middel van categorisering geeft het mobiliteitsplan aan wat de functie en het gewenst gebruik is van de weg, hetgeen toelaat een duidelijke en consequente keuze te maken voor de inrichting van die wegen. De inrichtingsprincipes die aan de verschillende types van wegen gekoppeld worden, moeten er namelijk voor zorgen dat elke weg gebruikt wordt volgens de functie die hij heeft toebedeeld gekregen in de categorisering.

De ontwerper dient na analyse van de situatie een aangepaste vormgeving te bedenken. Het beleid moet aangepaste infrastructurele, wettelijke en ondersteunende maatregelen nemen om het gewenste gebruik af te dwingen. Tevens dient aan deze categorisering een ruimtelijk beleid gekoppeld te worden dat verhindert dat nieuwe probleemsituaties ontstaan.

Categorisering brengt een hiërarchie aan op de wegen, met als doel het verkeer te geleiden naar de wegen van een hoger niveau. Het wegennet van een lager niveau mag niet belast worden door verkeer van een hoger niveau.

### OVERZICHT VAN DE CATEGORIEËN

#### Categorisering en selectie vastgelegd in het RSV

1. Hoofdwegen (verbindend op interregionaal niveau)
2. Primaire wegen, type I (verbindend op Vlaams niveau)
3. Primaire wegen, type II (verzamelend naar hoofdwegennet)

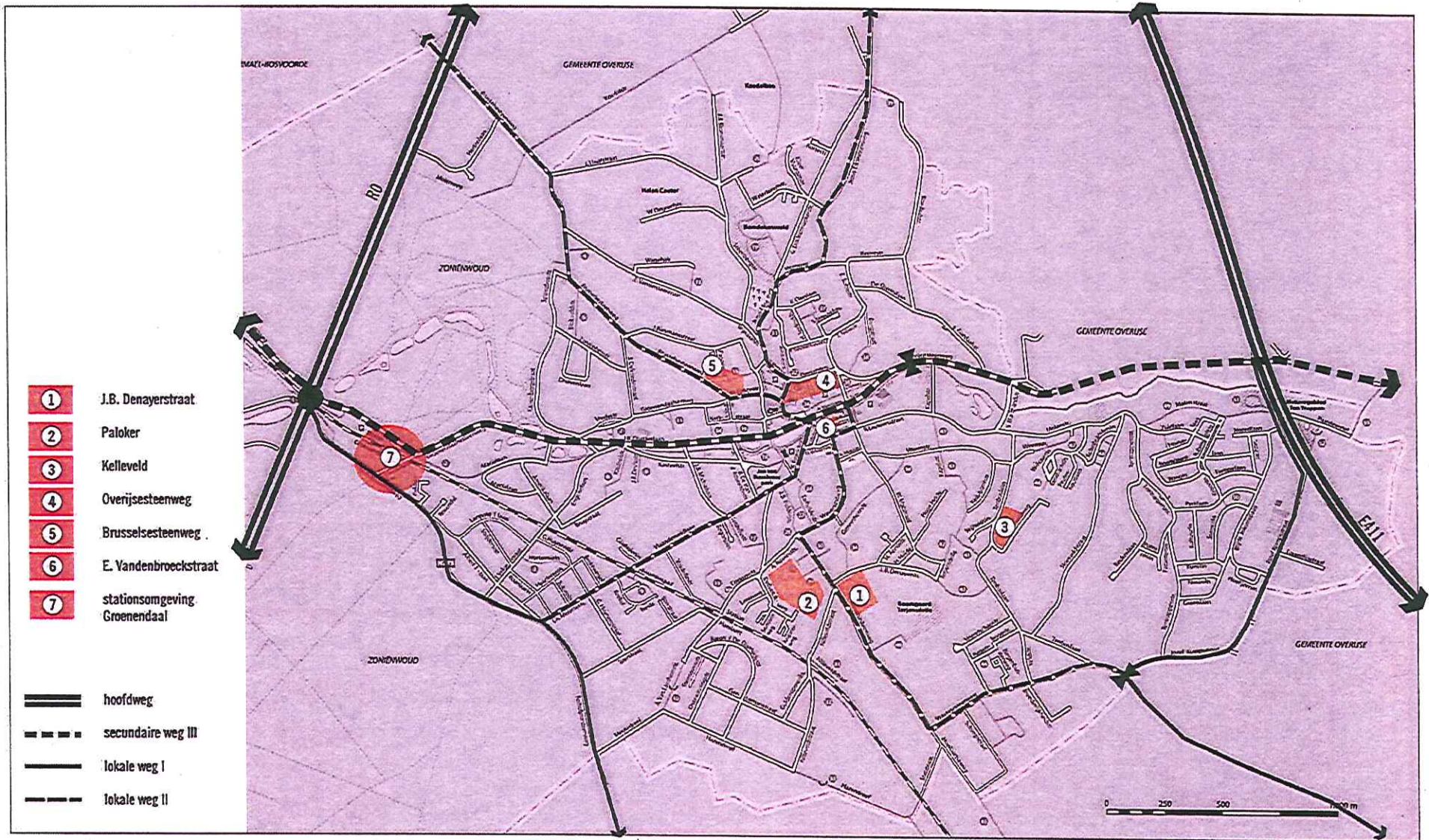
#### Categorisering en selectie vastgelegd in het PRS

4. Secundaire weg, type I (verbindend op streekniveau)
5. Secundaire weg, type II (verzamelend op streekniveau)
6. Secundaire weg, type III (openbaarvervoer- en fietsas)

#### Categorisering en selectie door de lokale overheid

7. Lokale verbindingsweg
8. Lokale ontsluitingsweg
9. Verblijfsgebied
10. Landelijke weg





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

CATEGORISERING VAN HET WEGENNET

kaart 7.2

---

#### CATEGORISERING EN SELECTIE VASTGELEGD IN HET RSV

De functie van hoofdwegen is verbinden. Het hoofdwegennet vormt een samenhangend netwerk. In het RSV werd de E411 en de RO geselecteerd als hoofdweg. In het duurzaam scenario blijft het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet in Hoeilaart beperkt tot twee aansluitingen (Groenendaal, Brusselsesteenweg).

Voor de gemeente Hoeilaart zijn er wel wijzigingen te verwachten naar de ontsluitingsstructuur vanuit de visie van de hogere overheden. Het standpunt van AWW en MOW is dat het aantal aantakkingen op de hoofdwegen zoveel mogelijk moeten worden beperkt in functie van betere doorstroming en verkeersveiligheid. De volgende maatregelen worden voorzien:

- De aansluiting op de E411 in Jezus-Eik wordt verplaatst naar de Brabanttlaan.
- Het knooppunt Groenendaal wordt herschikt met ondertunneling van de spoorweg, waarbij één duidelijke aansluiting wordt voorzien op de RO.
- De aansluiting Brusselsesteenweg dient op termijn na optimalisatie van het hoofdwegennet te worden afgesloten.

#### CATEGORISERING EN SELECTIE VASTGELEGD IN HET PRS

De Groenendaalsesteenweg – Biesmanslaan - Overijsesteenweg richting Overijse, alsook de Duboislaan richting N5, werden binnen het provinciale wegennet geselecteerd als secundaire weg type III.

Tevens wordt voorgesteld om de Duboislaan te decategoriseren van secundaire weg naar lokale weg. (openbaar onderzoek momenteel bezig).

#### CATEGORISERING EN SELECTIE DOOR DE LOKALE OVERHEID

Lokale wegen I hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal en interlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. (inter)Lokale verbindingswegen verbinden kernen onderling, met een centrum of (klein)stedelijk gebied of met het hoofdwegennet. Ze vormen tevens de verbinding van de hoofddorpen met het (klein)stedelijk gebied waar zij voor een aantal voorzieningen op aangewezen zijn.

##### Selectie lokale weg type I

De N275 ten zuiden van de RO wordt geselecteerd als lokale weg type I. Ten Noorden van de RO wordt onderzocht of de N275 als secundaire weg type III kan worden geselecteerd. Het openbaar onderzoek voor de herziening van het PRS is nog lopende, waardoor het voorstel om de N275 ten noorden van de RO te selecteren als secundaire weg type III nog niet definitief kan worden weerhouden.

De J. Kumpsstraat wordt geselecteerd als lokale weg type I, de weg moet het inkomende verkeer lokaal omleiden naar de Overijsesteenweg.

---

Lokale wegen II hebben een verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in. Ze ontsluiten een lokaal gebied (bv. wijk, kern, industrie- of dienstzone) naar een weg van hogere categorie. Het lokaal gebied kan verschillende schaalniveaus omvatten: de gemeente, een deekern, het centrum, dorpskern, wijk, campus, industriegebied. Ontsluiten betekent het verkeer van het gebied verzamelen naar een weg van hogere orde en het inkomende verkeer verdelen in het gebied.

Het beleidsplan selecteert volgende wegen als lokale ontsluitingsweg (door de combinatie met intensievere verblijfsfuncties zullen sommige wegvakken meer het uitzicht krijgen van een lokale hoofdstraat):

- Brusselsesteenweg: zorgt voor interne ontsluiting van de aangelanden en ontsluiting van de kern Hoeilaart naar het hoofdwegenet. Op termijn wordt de aansluiting met de R0 herzien.
- Jezus-Eiksesteenweg: ontsluit de kern van Hoeilaart naar de E411; tevens zorgt de Jezus-Eiksesteenweg voor de ontsluiting van de aanliggende woonwijken en functies.
- Vlaanderveldlaan: ontsluit de kern Hoeilaart en de aanliggende woonwijken naar de Terhulpesteenweg.
- Waversesteenweg: ontsluit de kern Hoeilaart naar de E411, tevens zorgt de Waversesteenweg voor de ontsluiting van de aanliggende woonwijken en functies.

De overige straten zijn lokale wegen III. Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erffunctie). De verblijfsfunctie primeert op deze weg. Het gaat om woonstraten, landbouwwegen, industriestraten.

Landelijke wegen kunnen een belangrijke rol spelen in (recreatieve) fietsroutenetwerken. Op een deel ervan zal alle verkeer- uitgezonderd fietsers, aangelanden en landbouwvoertuigen - worden geweerd.

---

## 8 / WERKDOMEIN B: DE GEWENSTE VERKEERSSTRUCTUUR PER VERVOERWIJZE

### 8.1 / VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

#### ZONE 30 CENTRUMGEBIED HOEILAART

Het centrum van Hoeilaart is vandaag reeds afgebakend als zone 30. De verschillende trage wegen in het centrum van Hoeilaart geven uit op deze verruimde zone 30. Aangezien de meeste straten in het centrum van Hoeilaart over een vrij smal profiel beschikken en er vaak gemengd verkeer van toepassing is, zorgt de zone 30 voor een samenhangend verblijfsgebied. De zone 30 kan ook ondersteund worden door een aanpassing van het openbaar domein. De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied.

In het binnengebied Overijsesteenweg - Koldamstraat – A. Biesmanslaan wordt een fijnmazig voetgangersnetwerk uitgewerkt.

#### NOORDELIJKE WOONWIJKEN HOEILAART

De G. Kleermaekersstraat wordt vandaag gebruikt als sluiproute, het lange rechte perspectief van de straat zet aan tot snel rijden. De weg heeft ook een beperkt gabarriet. We stellen voor de straat in te richten als een woonerf van gevel tot gevel met afgebakende parkeerplaatsen die geschrinkt worden aangebracht in het straatbeeld.

De Brusselsesteenweg is geselecteerd als lokale ontsluitingsweg, de weg wordt heringericht met aandacht voor aantrekkelijke voetpaden, toegangen tot zijstraten worden beveiligd. Tevens worden de aansluitingen met trage wegen geaccentueerd. Dezelfde aanpak wordt ook nagestreefd met de Jezus-Eiksesteenweg.

De overige straten binnen dit deelgebied worden beschouwd als woonstraten waar de auto eerder ondergeschikt is en wordt ingezet op het verblijfskarakter.

De as Koedalbos, Solheide, F. Sohiestraat wordt als zachte as versterkt. De bebouwde band tussen Groenendaalsesteenweg - J.B. Charlierlaan wordt ontsloten door verschillende trage wegen (nummers 7, 11, 14 en 16) naar de J.B. Charlierlaan.

#### WOONCLUSTER TERHULPSESTEENWEG-WAVERSESTEENWEG-CHARLIERLAAN

Met uitzondering van de Vlaanderenlaan, die een lokale ontsluitingsfunctie heeft, worden alle overige straten beschouwd als woonstraten waar het verblijfskarakter primeert. Waar mogelijk worden de voetpaden verbeterd, in een aantal gevallen is het profiel te smal, waardoor geopteerd wordt voor een erfachtige aanleg van gevel tot gevel (bv. IJzerstraat).

In overleg met de buurt worden waar nodig snelheidsremmende maatregelen genomen. Het aantal aansluitingen op de Terhulpesteenweg wordt beperkt om sluijverkeer doorheen deze woonstraten te beperken (zie herinrichting N275). Ook binnen deze cluster worden maatregelen genomen om de aansluiting van trage wegen op de lokale wegen te beveiligen.





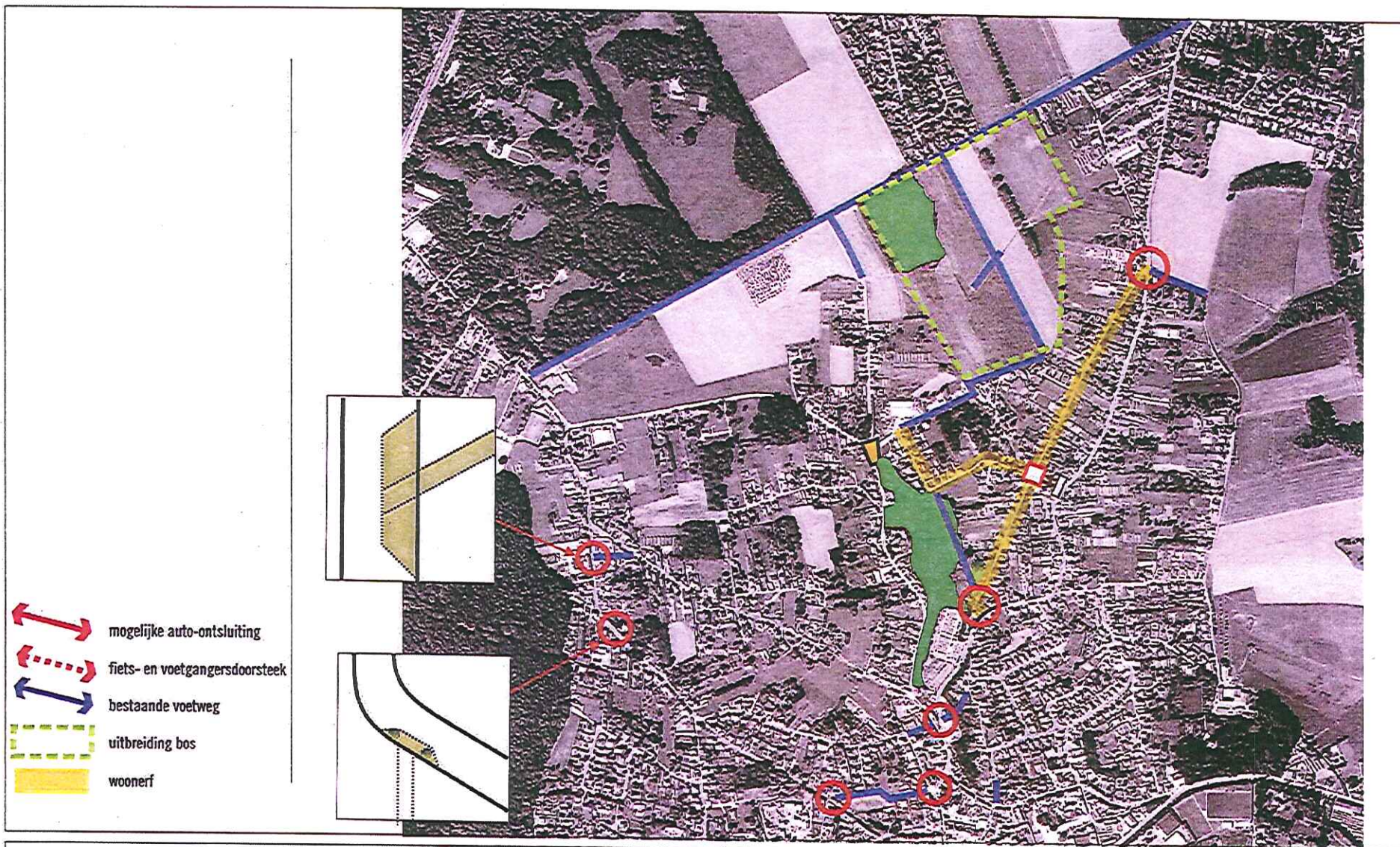
- 1 J.B. Denayerstraat
- 2 Paloker
- 3 Kelleveld
- 4 Overijsesteenweg
- 5 Brusselssteenweg
- 6 E. Vandenbroeckstraat
- 7 stationsomgeving Groenendaal
- trage weg



Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

**TRAGEWEGENNETWERK**  
 Zone 30 centrumgebied Hoeilaart





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

VERBLUFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN  
 Gewenste ingrepen noordelijke woonwijken Hoeilaart





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN  
 Gewenste ingrepen wooncluster Terhulpssteenweg-Waverssteenweg-Charlierlaan

kaart 8.1c



---

### WOONCLUSTER WAVERSESTEENWEG- J. KUMPSSTRAAT- OVERIJSESTEENWEG

Deze cluster wordt eveneens afgebakend als een samenhangend verblijfsgebied waar doorgaand verkeer dient te worden vermeden, door het invoeren van circulatiemaatregelen. In de Molenstraat - Weemstraat worden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overijse en Hoeilaart.

Een gefaseerde invoering van zone 30 binnen de woonwijken wordt onderzocht. Toekomstige woonwijken worden ingericht als zone 30-wijk. Ook binnen deze cluster worden de nodige snelheidsremmende maatregelen genomen en worden de aansluitingen met de trage wegen geaccentueerd (zie voorstellen trage wegen).

### VOETPADEN

Een kwaliteitsvol voetgangersnetwerk van voetwegen, servitudepaadjes en voetpaden vanuit de woonwijken naar de school en het centrum, en tussen parkeerterreinen, dorpspleinen en centrum, dient te worden aangelegd, van het nodige comfort te worden voorzien en goed te worden onderhouden. Op regelmatige afstanden onderweg dienen rustbanken en vuilnisbakken te worden aangebracht.

Het aanleggen van fietspaden of parkeerplaatsen ten koste van voetgangersruimte dient vermeden te worden. Deze regel wordt nu ook wettelijk ondersteund door de 'algemene bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer in de bebouwde kom' (29.04.1997).

- voetpaden smaller dan 150 cm: enkel bij rooilijnbreedte < 9.00 m;
- obstakelvrije loopweg = in elk geval min. 100 cm (dus ook bij rooilijnbreedte < 9.00 m).

In concrete situaties dient bij beperkte beschikbare ruimte steeds een afweging gemaakt te worden tussen de nodige ruimte voor rijweg, parkeren, fietsers en voetgangers.

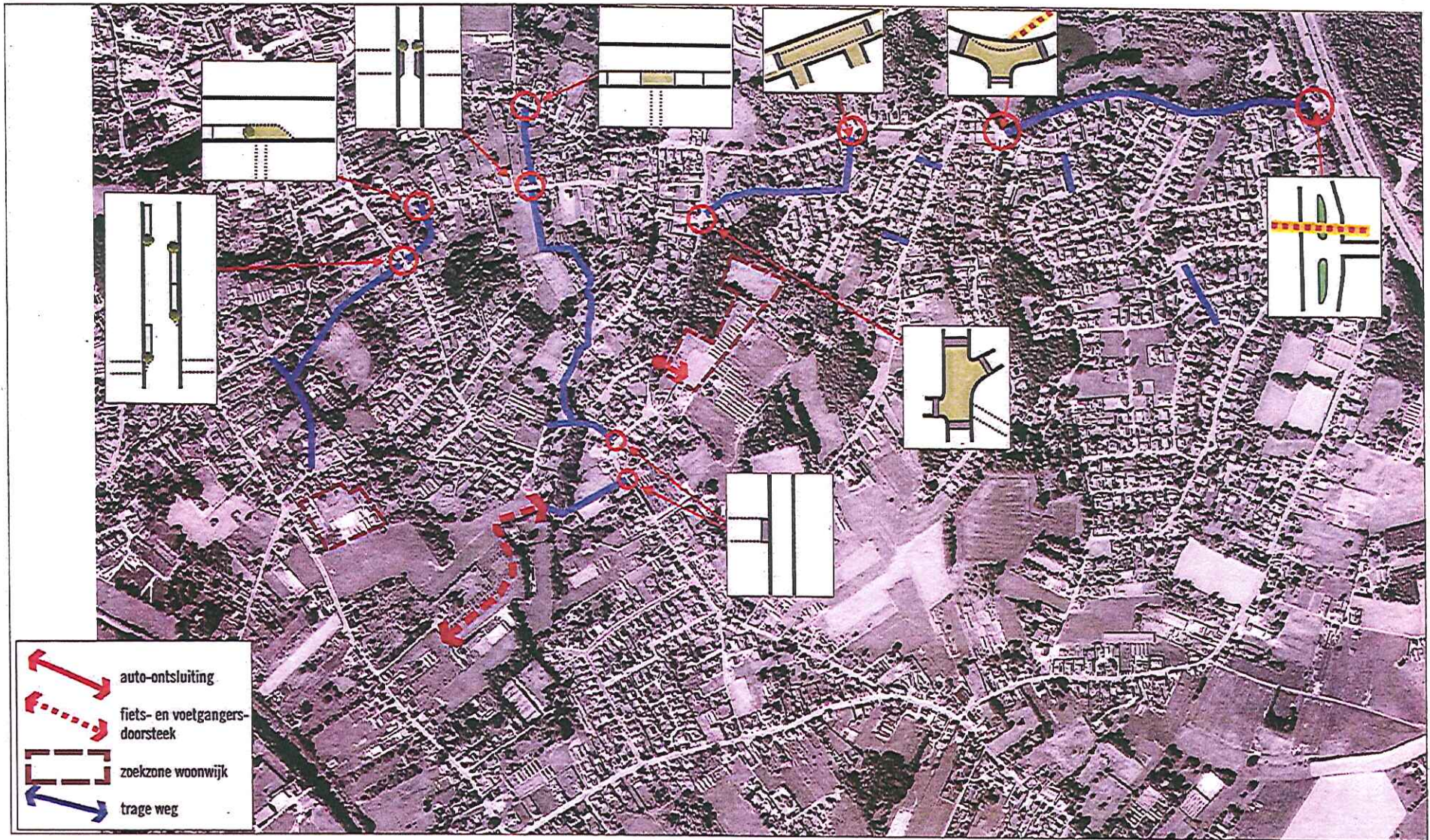
Mogelijke benadering:

- bij snelheden hoger dan 50 km/uur: steeds apart(e) fietspad(en) (vrij- of aanliggend verhoogd);
- indien te weinig beschikbare ruimte voor fietspad(en): snelheidsverlaging en gemengd verkeer.

Het gecombineerd gebruik van eenzelfde ruimte voor fietsers en voetgangers (verkeersbord D9 met verticale scheiding) kan overwogen worden bij lage intensiteit van beide verkeerssoorten (bv. overgangsgebieden met verspreide bebouwing). In elke concrete situatie moet bekeken worden hoe mogelijke conflictsituaties opgevangen kunnen worden (bv. door subtiele of scherp afgebakende scheidingslijn, eventueel met licht niveauverschil, ...).

### TRAGE WEGEN





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN  
 Gewenste ingrepen wooncluster Waversesteenweg-J. Kumpsstraat-Overijsesteenweg



---

Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers. De gemeente Hoeilaart heeft reeds een inventaris gemaakt van de verschillende trage wegen met selectie van de trage wegen die opnieuw worden opengesteld en opgewaardeerd. In het kader van het mobiliteitsplan worden typeoplossingen uitgewerkt om de aansluiting van de trage wegen op de lokale wegen te beveiligen.

#### BEVEILIGEN AANSLUITINGEN TRAGE WEGEN MET LOKALE WEGEN

- Beveiligen fietsoversteek Jezus-Eiksesteenweg en inritconstructie G. Dekleermaekersstraat.
- Asverschuivingen in de Brusselsesteenweg ter hoogte van trage wegen.
- De Borreweg vormt een interne verbinding tussen de Overijsesteenweg en de H. Caronstraat en ontsluit op die manier het binnengebied langs de Biesmanslaan. De huidige asversmalling in de Koldamstraat wordt verruimd, waardoor de oversteek voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd.
- Haaksere aansluiting Kruispunt Molenstraat –Zuidlaan- Tentrappenstraat.
- Beveiligen kruispunt Weemstraat – Tenboslaan.
- Het kruispunt Tenboslaan is geaccentueerd met kleinschalig bestratingsmateriaal. Dit materiaal wordt doorgetrokken tot in de Weemstraat en de Weemstraat wordt ingericht als woonerf.
- Het kruispunt Molenstraat - Welvaartlaan is vandaag reeds uitgerust met een verkeersplateau. Het verkeersplateau wordt doorgetrokken tot op het kruispunt Molenstraat – Weemstraat. Het kruispunt wordt ingericht als een plateau-pleintje, waarbij de bushalte wordt geïntegreerd.
- Het kruispunt Weemstraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegversmalling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpaduitstulping voorzien met plantvak waarin een zuilvormige boom wordt aangeplant. De oversteekplaats wordt extra geaccentueerd door het aanbrengen van een ledverlichting in de weg.
- De Geneesheerstraat sluit schuin aan op de Weemstraat en is nauwelijks zichtbaar in het straatbeeld. Aan de zijde van de Geneesheerstraat wordt een voetpaduitstulping voorzien en wordt de oversteek extra geaccentueerd door een ledverlichting.
- In de W. Matstraat wordt ter hoogte van de Geneesheerstraat een asverschuiving aangebracht via geschrinkt parkeren en het realiseren van een voetpaduitstulping. De parkeervakken worden afgebakend met een groenelement.
- De J. Kumpsstraat vormt een belangrijke ontsluitingsweg in de gemeente. Door het brede wegprofiel en het geaccidenteerde terrein wordt er ook snel gereden in de straat. Om de fiets- en voetgangersoversteek ter hoogte van de Molenstraat te beveiligen, wordt voorgesteld om een asverschuiving te voorzien met middenberm.

- De aansluiting van de trage weg 30 op de Waversessteenweg wordt beveiligd met een inritconstructie, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenelement.
- Het kruispunt Tenboslaan - Weemstraat wordt verruimd, waarbij ook de Weemstraat wordt opgenomen in het kruispuntoppervlak. Tevens wordt de Weemstraat voorzien van een erfaanleg.
- Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwersstraat te accentueren, wordt een voetpaduitstulping voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.
- Trage wegen nr. 1 en 2 moeten beter worden aangesloten op elkaar.
- De trage weg nr. 9 werd geïntegreerd in de nieuwe verkaveling Krekelheide en uitgerust met een klinkerverharding. De IJzerstraat wordt ingericht als een woonerf met kleinschalig bestratingmateriaal. In de Charles Melottestraat voorzien we een voetpaduitstulping aan de zijde van de trage weg.
- We voorzien de realisatie van een inritconstructie in de Kasteelstraat, waarbij het voetpadmateriaal van de J.B. Charlierlaan doorloopt tot aan de trage weg Kasteelstraat (nr. 6). We stellen voor dit ook toe te passen in de Engelselaan, waardoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een veilige fietsoversteek van de trage weg Acacialaan (nr. 2) moet zorgen.
- Beveiligen kruispunt Molenstraat - Weemstraat (trage weg nr. 47) door het verlengen van het bestaande verkeerplateau, en integratie van de bushalte Weemstraat - Welvaartlaan.
- De geplande woonwijk in het binnengebied A. Rowiesstraat en Nilleveldstraat wordt voor voetgangers rechtstreeks ontsloten naar de Waversessteenweg. De auto-ontsluiting gebeurt via de Nilleveldstraat.
- De geplande woonwijk J.B. Denayerstraat - Waversessteenweg wordt ontsloten voor voetgangers richting bushalte Waversessteenweg.
- Beveiligen fietsoversteek J. Vandammestraat, stationsomgeving Groenendaal.

#### INRICHTINGSPRINCIPES EN MATERIAALGEBRUIK TRAGE WEGEN

- In het centrumgebied wordt gewerkt met een doorlatende klinkerverharding. De trage wegen krijgen hier een comfortabele ondergrond die goed toegankelijk en beloopbaar is. Tevens voorzien we binnen het centrumgebied de nodige verlichting. Voor de trage wegen die in een steile helling liggen, zoals trage wegen 21 en 22, wordt gewerkt met een helling waarin een aantal treden worden voorzien. Naast deze treden wordt echter ook een loopstrook voorzien voor personen met een beperking of voor fietsers (of voetgangers met de fiets aan de hand).
- Trage wegen die buiten de bebouwing vallen of geen onderdeel zijn van het centrumgebied, worden in het buitengebied voorzien van een halfverharding, opgesloten binnen een boordsteen. Indien het profiel breder is dan 3 meter, worden bepaalde paden ook ingericht als tweesporenpad met centrale grasstrook.

- 
- Indien de trage wegen doorheen bijzonder natuurlijke structuren lopen, zoals bijvoorbeeld de Van Laethemstraat, als holle weg of de paden doorheen het Bemdekensveld, wordt eerder gewerkt met onverharde wegen.
  - Bij steile hellingen van trage wegen wordt best een fietsgoot voorzien.



---

## 8.2 / FIETSROUTENETWERK

### 8.2.1 / Rol van het fietsverkeer in het mobiliteitsplan

Aangezien meer dan de helft van de verplaatsingen minder dan 5 km bedraagt, vormt de fiets een belangrijk potentieel om de mobiliteitsproblematiek op te lossen. Een consistent en kwalitatief fietsroutenetwerk is dus een fundamentele voorwaarde voor de ontwikkeling van een duurzaam lokaal verkeerssysteem.

Een fietsroutenetwerk is meer dan de aanleg van fietspaden. Een netwerk is een zorgvuldig afgewogen geheel van:

- vrijliggende en aanliggende fietspaden (langs verkeerswegen);
- fietssuggestiestroken of gemengd verkeer (in bebouwde omgevingen);
- autoluwe straten en exclusieve fietsassen (valleiroute).

In het kader van het mobiliteitsplan wordt voornamelijk aandacht besteed aan functionele relaties (woon-werk, woon-school, woon-winkel, ...). De uitbouw van een fietsroutenetwerk binnen een gemeente moet grotendeels worden afgestemd op provinciaal niveau. Daarom worden bij de opbouw van het netwerk de richtlijnen uit het provinciaal fietsrouteplan aangehouden.

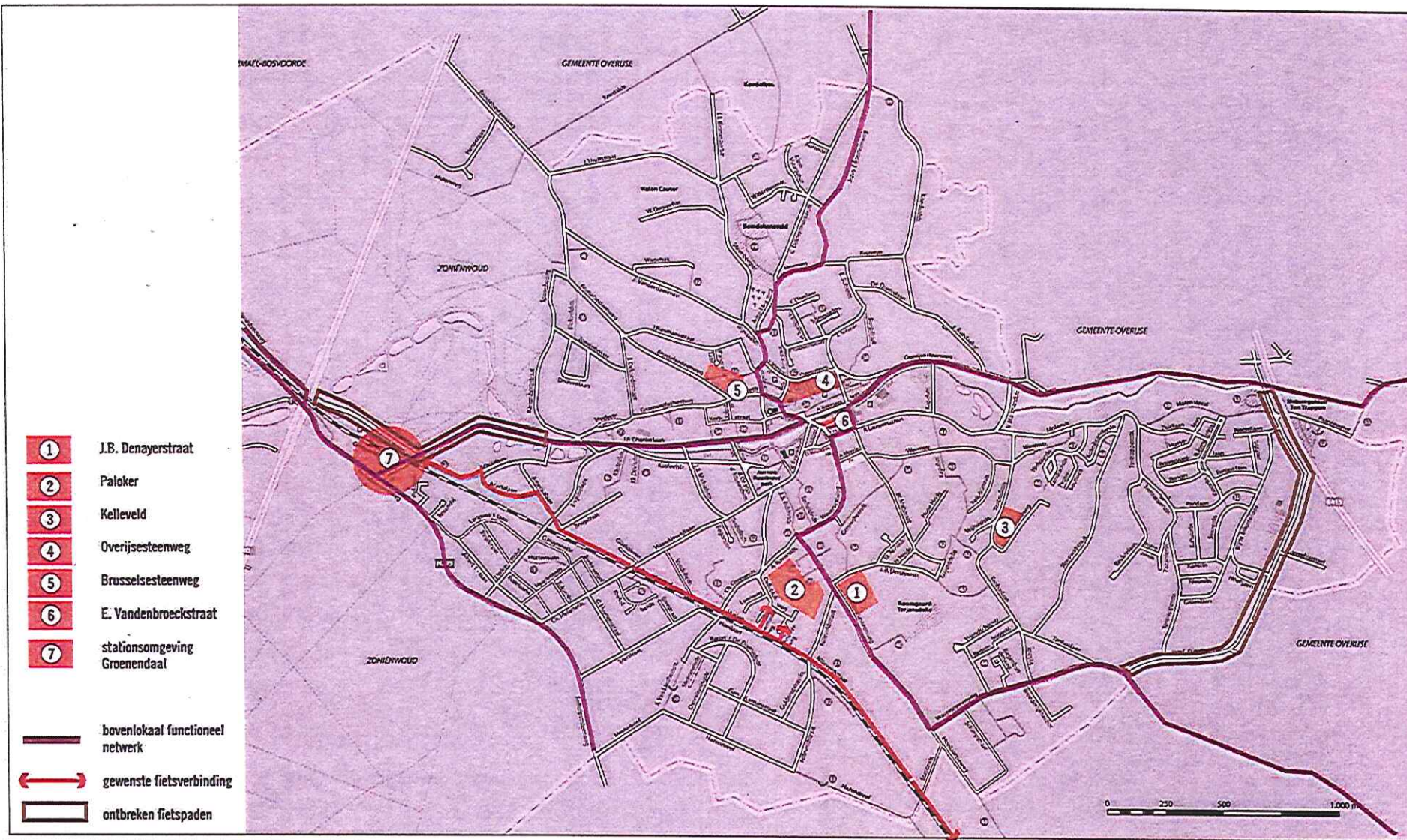
Binnen de opbouw van een duurzaam fietsroutenetwerk onderscheidt men functionele en recreatieve fietsroutes. Het fietsroutenetwerk moet vertrekken vanuit een geïntegreerde visie op beide netwerken.

### 8.2.2 / BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK (BFF)

Dit is een samenhangend breedmazig netwerk, gericht op de meer dagelijkse functionele verplaatsingen in het woon-school-, woon-werk- en woon-winkelverkeer. Via deze routes worden de belangrijkste bestemmingen binnen en buiten de gemeente bereikt. Ze volgen de kortste sociaal-veilige route - liefst bewegwijzerd - en ze hebben een hoog comfortniveau, eventueel ongelijkvloerse routes. Het netwerk valt grotendeels samen met de (boven)lokale verbindingswegen.

#### FUNCTIONELE FIETSROUTES LANGS VERKEERSWEGEN

- Jezus-Eiksesteenweg;
- Waversesteenweg;
- Groenendaalsesteenweg – Charlierlaan – Biesmanslaan- Overijsesteenweg;
- Terhulpesteenweg;
- Duboislaan.



Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

---

### 8.2.3 / Uitbouw spoorwegroute als onderdeel van het fiets-GEN

In functie van de ontsluiting van de geplande woonwijken in het binnengebied Leenweg-Waversesteenweg-Nilleveldstraat werd voorgesteld om een fietsverbinding te voorzien aan de noordzijde van de spoorweg om op die manier de toekomstige inwoners de kans te geven het station Ter Delle te bereiken. Aanvullend wordt voorgesteld om parallel met de spoorweg het fietspad door te trekken richting Groenendaal, zodat kan worden aangesloten op de bestaande fietsbrug over de Ring en de Terhulpesteenweg. Ook richting Terhulpen zou het fietspad kunnen worden voorzien. Hierdoor wordt Hoeilaart aangesloten op het fiets-GEN rond Brussel. Overleg met Infrabel tijdens de GBC vergaderingen leert dat hiervoor de onderhoudsweg langs de spoorweg/geluidsschermen zou kunnen worden gebruikt. De wijken gelegen ten zuiden van de spoorweg blijven gebruik maken van de Terhulpesteenweg als fietsverbinding richting Groenendaal. Ter hoogte van Groenendaalstation kan worden aangesloten op de fietsbrug over de R0. De verdere uitwerking van deze route is een belangrijk actiepunt van het beleidsplan.

### 8.2.4 / LOKAAL FIETSROUTENETWERK

Dit is een verfijning op gemeentelijk niveau, en leidt naar minder belangrijke bestemmingen, of zijn alternatieve routes. Ze omvat lokale wegen, lokale doorsteken, veldwegen, ... Er worden globaal genomen minder hoge comforteisen aan gesteld.

Het betreft volgende routes:

- Groenendaalsesteenweg naar het centrum van Hoeilaart;
- de oude trambeding naar het centrum van Hoeilaart;
- de Terhulpesteenweg naar La Hulpe, hierbij zijn een middeneiland en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere oversteekbaarheid van de N275;
- de Haeken en Staekendreef, de toegang tot het Zoniënwood, via voornoemd middeneiland en handbediende verkeerslichten;
- de beide paden over de R0, opgehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorwegbrug, voor langzaam verkeer richting Bosvoorde (via pad naast N275 westwaarts) en naar Duboislaan (naar Sint-Genesius-Rode);
- de paden aan de noordzijde van de Groenendaalsesteenweg: deze dienen aangesloten te worden op het stationsplein, met dus oog voor goede oversteekbaarheid.
- Via de Peuterhoutlaan wordt een fiets- en voetgangersdoorsteek voorzien naar de verkaveling Kelleveld.
- De bestaande trage weg binnen de verkaveling Brusselsesteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselsesteenweg en de J. Denayerstraat open blijft.



---

### 8.2.5 / Schoolroutes

De Acacialaan, Kasteelstraat en Overijsesteenweg vormen een belangrijke aanrijroute voor de fietsers naar de verschillende scholen. Parallel hiermee loopt de Weemstraat–Molenstraat die eveneens als fietsroute is geselecteerd. Verder vormen de vele trage wegen in de gemeente een netwerk van fietsdoorsteken naar het centrum en de scholen.

### 8.2.6 / Recreatief fietsnetwerk

Door haar ligging nabij het zoniënwoud is Hoeilaart ook erg aantrekkelijk op het vlak van recreatief fietsverkeer. Op provinciaal niveau is de IJsevallei in de gemeente een belangrijke drager voor het recreatief fietsverkeer. Ook de Meutedreef en de Waversesteenweg vormen onderdeel van dit bovenlokaal recreatief fietsnetwerk. Dit netwerk dient wel een aantal belangrijke wegen te kruisen die vandaag voor een barrière zorgen. De volgende maatregelen zijn daarom noodzakelijk.

- Beveiligen fietsoversteek J. Kumpsstraat –Molenstraat–Paardenwater met middenberm zodat een veilige stapsteen ontstaat (zie ook maatregelen trage wegen)
- Nemen van snelheidsremmende maatregelen, circulatiemaatregelen op de as R. Lauwersstraat– Molenstraat
- Betere verknoping van fietspad aan het station van Groenendaal, waarbij de continuïteit van het fietspad over een autovrij stationsplein naar de fietsbrug over de R0 dient te worden gewaarborgd.
- Beveiligen fietsoversteek Meutestraat–Terhulpssteenweg.

In de visie van ANB wordt de stationsomgeving van Groenendaal als ‘poort’ gezien tot het Zoniënwoud. Van hieruit vertrekken er verschillende wandelingen en fietstrajecten. Ook hier dient de aandacht te gaan naar een aantrekkelijke stationsomgeving en het wegwerken van de barrièrewerking van de verschillende weginfrastructuren. De volgende maatregelen dienen te worden genomen:

- Beveiligen fietsoversteek Vandammestraat –Terhulpssteenweg
- Beveiligen voetgangersoversteekplaatsen Groenendaalsesteenweg vanuit het stationsplein

### 8.2.7 / Kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen

De afweging van de type fietsvoorzieningen zal gebeuren op basis van de intensiteiten en de snelheid. Voor de concrete vormgeving van de fietspaden wordt verwezen naar het vademecum fietsvoorzieningen. Aangezien dat op het grondgebied van Hoeilaart voornamelijk binnen de bebouwde kom het gabariet tussen de rooilijnen vaak te smal is zal er in een aantal gevallen ook worden geopteerd voor een gemengd fietsverkeer al dan niet ondersteund met fietssuggestiestroken.

### 8.2.8 / Fietsbewegwijzering



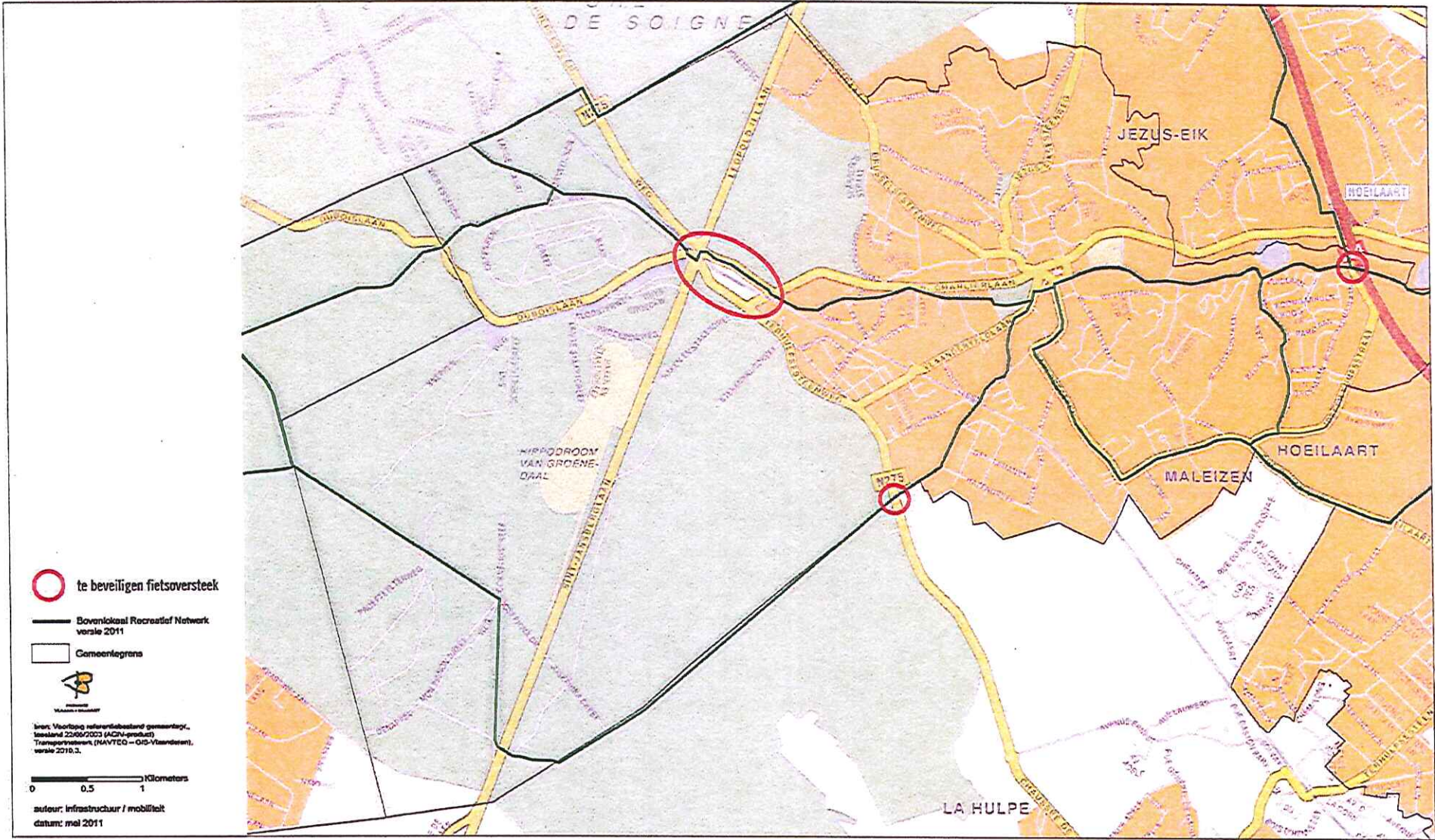
Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012







SCHOOLROUTES

kaart 8.2.5





 te beveiligen fietsoversteek  
 Bovenlokaal Recreatief Netwerk versie 2011  
 Gemeentegrens  
  

 bron: Vlaamse referentiebestand gemeentegrenzen, versie 22/06/2003 (ACIV-product)  
 Transportnetwerken, (NAVTEC - GIS-Vlaanderen), versie 2010.3.  
 auteur: Infrastructuur / mobiliteit  
 datum: mei 2011

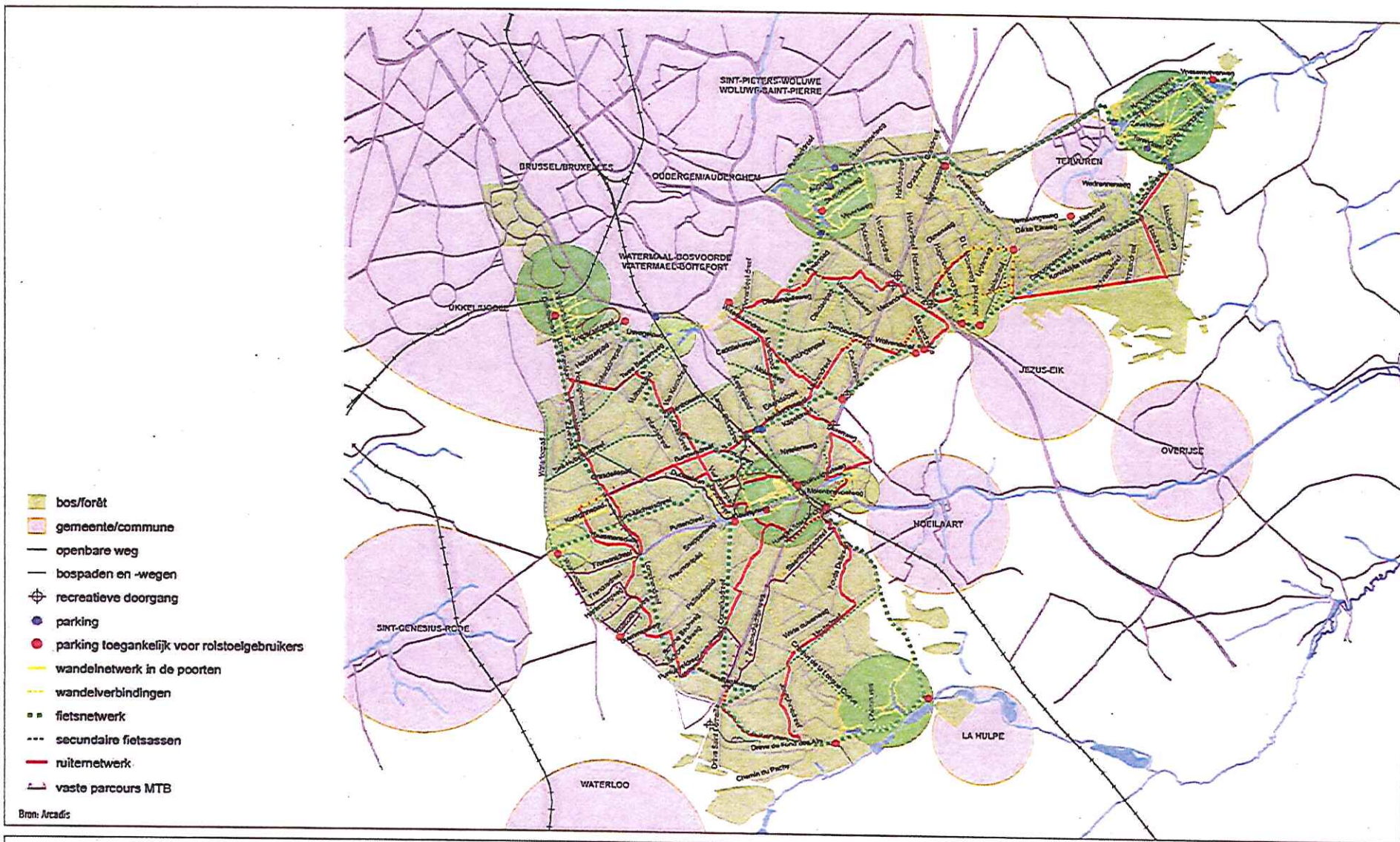


Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

BOVENLOKAAL RECREATIEF FIETSNETWERK

kaart 3.2.6a





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

RECREATIEF FIETSNETWERK ZONIENWOUD

---

Functionele en recreatieve bewegwijzering hebben elk hun eigen logica en gebruikerseisen. Anderzijds zijn het twee systemen die elkaar aanvullen en dient een fietsbewegwijzeringsplan dan ook geïntegreerd opgesteld te worden.

Het onderscheid tussen functionele en recreatieve bewegwijzering slaat eigenlijk op de doelgerichtheid van verplaatsingen. De zogenaamde 'functionele bewegwijzering' is gericht op doelgerichte verplaatsingen, de 'recreatieve bewegwijzering' op de niet doelgerichte (rondrijlussen, recreatieve netwerken).

De langeafstandsfietsroutes vormen een categorie daartussen.

Het doelpubliek voor een functionele bewegwijzering is dus tweeledig:

- Enerzijds bezoekers die doelgericht fietsen door een voor hen onbekend gebied, wat meestal gebeurt in hun vrije tijd. Ze zoeken een geschikte fietsweg, bijvoorbeeld van stad naar stad, of naar een attractiepool, bezienswaardigheid of woonkern.
- Anderzijds is het een instrument om veilige alternatieve routes voor functionele verplaatsingen kenbaar te maken aan de lokale bevolking; eens de route gekend is, speelt de bewegwijzering voor deze dagelijkse gebruiker geen rol meer.



---

## 8.3 / OPENBAARVERVOERNETWERK

### 8.3.1 / Basismobiliteit

Omdat Hoeilaart in het buitengebied ligt, mogen haltes op maximaal 750 meter van woningen in woongebied liggen. Gelet op deze afstandklassen overlappen de treinhaltes Groenendaal en Hoeilaart mekaar net niet. In de praktijk doen ze dat wel, omdat de trein een groter invloedsgebied heeft. Het bereik van de bushaltes is wel overlappend.

Alle buslijnen en de trein voldoen qua frequentie en amplitude aan de normen van Basismobiliteit..

Een lijnvoering van een bus via de wijk Ter Delle wordt wel ingevoerd. Deze biedt een extra ontsluitingsmogelijkheid met de bus voor de wijk. Het omleggen van bijvoorbeeld lijn 343 via Ter Delle is mogelijk.



### 8.3.2 / Netmanagement

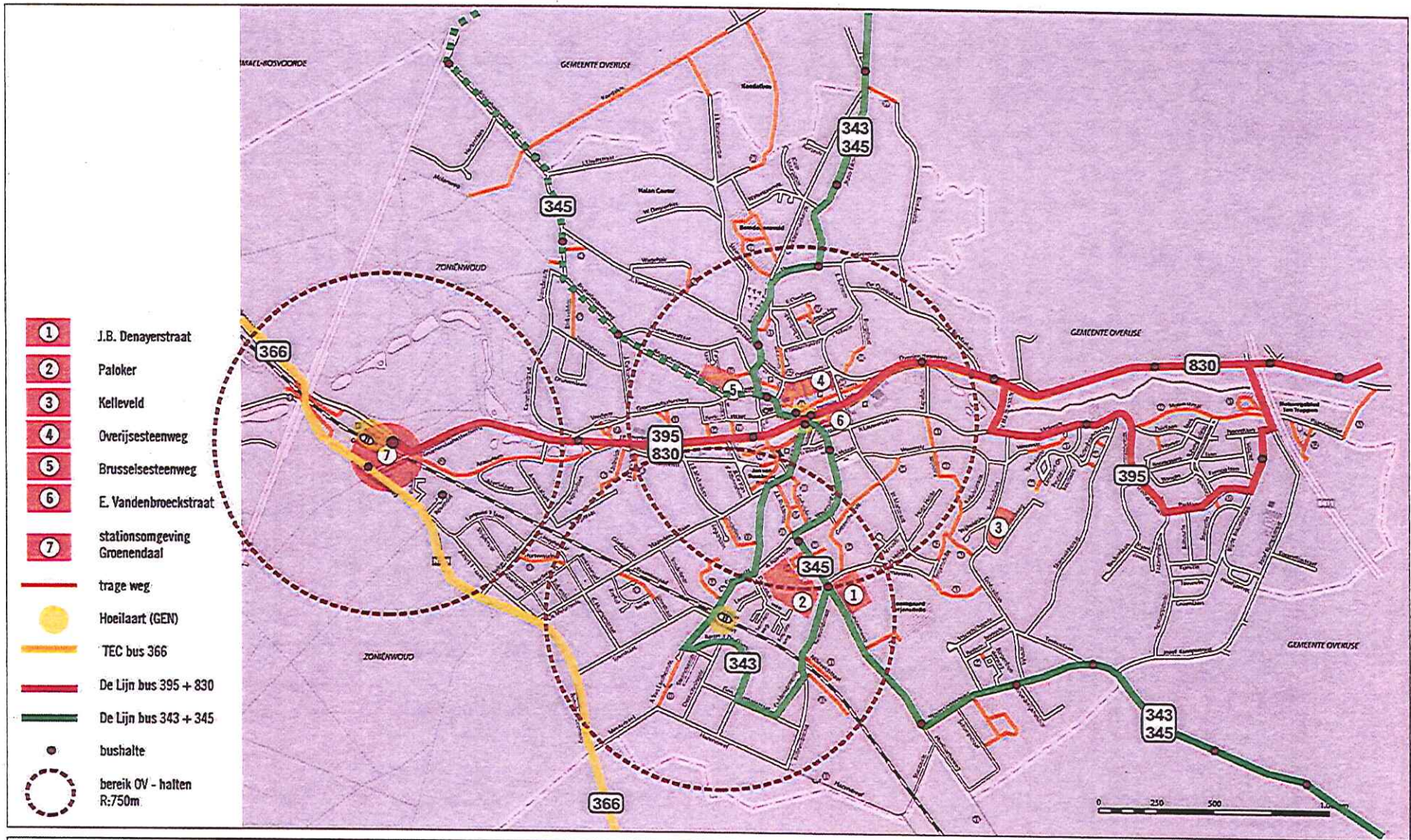
#### Verbeteren doorstroming openbaar vervoer in het centrum

De Lijn heeft de intentie om de bus via de halte Kerk op lijn 395 en 830 op te heffen. Die halte ligt op amper 200 meter verwijderd van de halte Nero aan de A. Biesmanslaan. Hierdoor wordt de lijnvoering op de doortocht van Hoeilaart meer gestrekt en efficiënt want er treden nu te veel verliestijden op bij de afslagbewegingen. Door deze herschikking zou de halte Nero hoofdhalte worden van het dorp. Dit heeft gevolgen voor de aanpassingen in functie van doorstroming, aansluitingen, uitrusting en informatievoorzieningen.

#### Verbeteren doorstroming station Groenendaal

Door het ongeordend parkeren in de omgeving van het station van Groenendaal wordt de doorstroming van de bus verstoord. Een comfortabele aanrijstrook met halte-infrastructuur voor de bus ontbreekt. Bij de verdere uitwerking van het stationsplein dient de aandacht te gaan naar een verbetering van de doorstroming van de bus, waarbij de bus een prominentere positie kan innemen op het vernieuwd stationsplein.





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

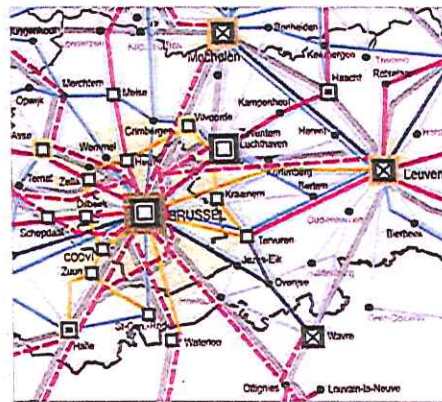
OPENBAARVERVOERNETWERK



### 8.3.3 / Mobiliteitsvisie 2020

De Lijn stelt in haar Mobiliteitsvisie 2020 (uittreksel wensnet hieronder) dat in relatie met de gemeente Hoeilaart als knooppunt bovenop het GEN drie ontsluitende streekbuslijnen gewenst zijn. Dit knooppunt is wellicht te begrijpen als station Groenendaal. Het betreft volgende lijnen:

- richting Jezus-Eik via Hoeilaart en verder in noordelijke richting langs de Jezus-Eiksesteenweg (nieuw);
- richting Hoeilaart – Overijse en verder naar Tervuren (huidige lijn 830) en naar Huldenberg en Leuven (huidige lijn 395);
- richting Hoeilaart – Maleizen – Tombeek en Waver (lijn 345).



*Wensnet volgens de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn*

De TEC rijdt met een 60'-frequentie van Brussel (Elsene) via Bosvoorde en Groenendaal (halte "Melkerij" aan de Vandammestraat) richting Genval en verder naar Rixensart. Verder is er een functionele bediening tot Court-Saint-Etienne. De lijn is ontsluitend en bijna geheel parallel met spoorlijn 161. Deze lijn biedt in theorie ook een aantal overstapmogelijkheden in Groenendaal van en naar de trein. Maar de TEC meldt (brief van 9 december 2010 van de directeur-generaal van de entiteit Waals-Brabant, de heer Michel Corthouts) dat er nu geen noemenswaardige overstapbewegingen zijn, omdat de lijn dienstregelingstechnisch verknoopt is te Rixensart en Court-Saint-Etienne.

Het is dus wenselijk om de bushaltes goed in te planten nabij de treinperrons. Het belang van de bus als feederlijn van de GEN-treinen lijkt te kunnen toenemen aan station Groenendaal. Bijgevolg kan het knooppunt aan station Groenendaal versterkt worden.

De TEC is er wel voor gevonden om de bushaltes van De Lijn en TEC te herschikken voor zover dat een meerwaarde oplevert en geen minpunten, zoals omweg, verliestijden door in- en uitvoegen. De TEC ziet zelfs een nieuwe kans: het verknoopen van een mogelijke snelbus Braine-l'Alleud – Woluwe- Zaventem via de R0, waarbij de bus vlot bij de hoofdhalte Groenendaal kan aankomen en vertrekken.

---

### 8.3.4 / Hoofdhaltten

#### Halte Nero

De Lijn heeft de intentie om de lus via de halte Kerk op lijnen 395 en 830 op te heffen. Die halte ligt op amper 200 meter verwijderd van de halte Nero aan de A. Biesmanslaan. Hierdoor wordt de lijnvoering op de doortocht van Hoeilaart meer gestrekt en efficiënt want er treden nu te veel verliestijden op bij de afslagbewegingen.

Door deze herschikking zou de halte Nero hoofdhalte worden van het dorp. Dit heeft gevolgen voor de aanpassingen in functie van doorstroming, aansluitingen, uitrusting en informatievoorzieningen.

---

## 8.4 / HERINRICHTING VAN WEGEN

### INRICHTING VAN WEGEN AFGESTEMD OP DE CATEGORISERING

De inrichting van de weg heeft tot doel:

- de categorisering te implementeren en voor de gebruiker leesbaar maken;
- ongewenst gebruik en gedrag tegen te gaan;
- duurzaam veilig te zijn, m.a.w. ongevallen te voorkomen en bij ongeval de ernst van het ongeval te beperken en dit voor alle weggebruikers.

Bij de inrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen 4 invalshoeken:

- categorisering met als criterium de typologische beeldvorming (visuele herkenbaarheid);
- compartimentering binnen elk type met ruimtelijke randvoorwaarden en ruimtelijke kwaliteit als criterium (buitengebied, overgangsgebied, bebouwde kom, centrumgebied, verblijfsgebied);
- functionele eisen met als criterium gewenst maatgevend gebruik. Op lokale wegen zijn in principe alle verkeersdeelnemers toegelaten. Bijzondere eisen voor openbaar vervoer kunnen gesteld worden;
- duurzaam veilig met als criterium reductie ongevallenkans.

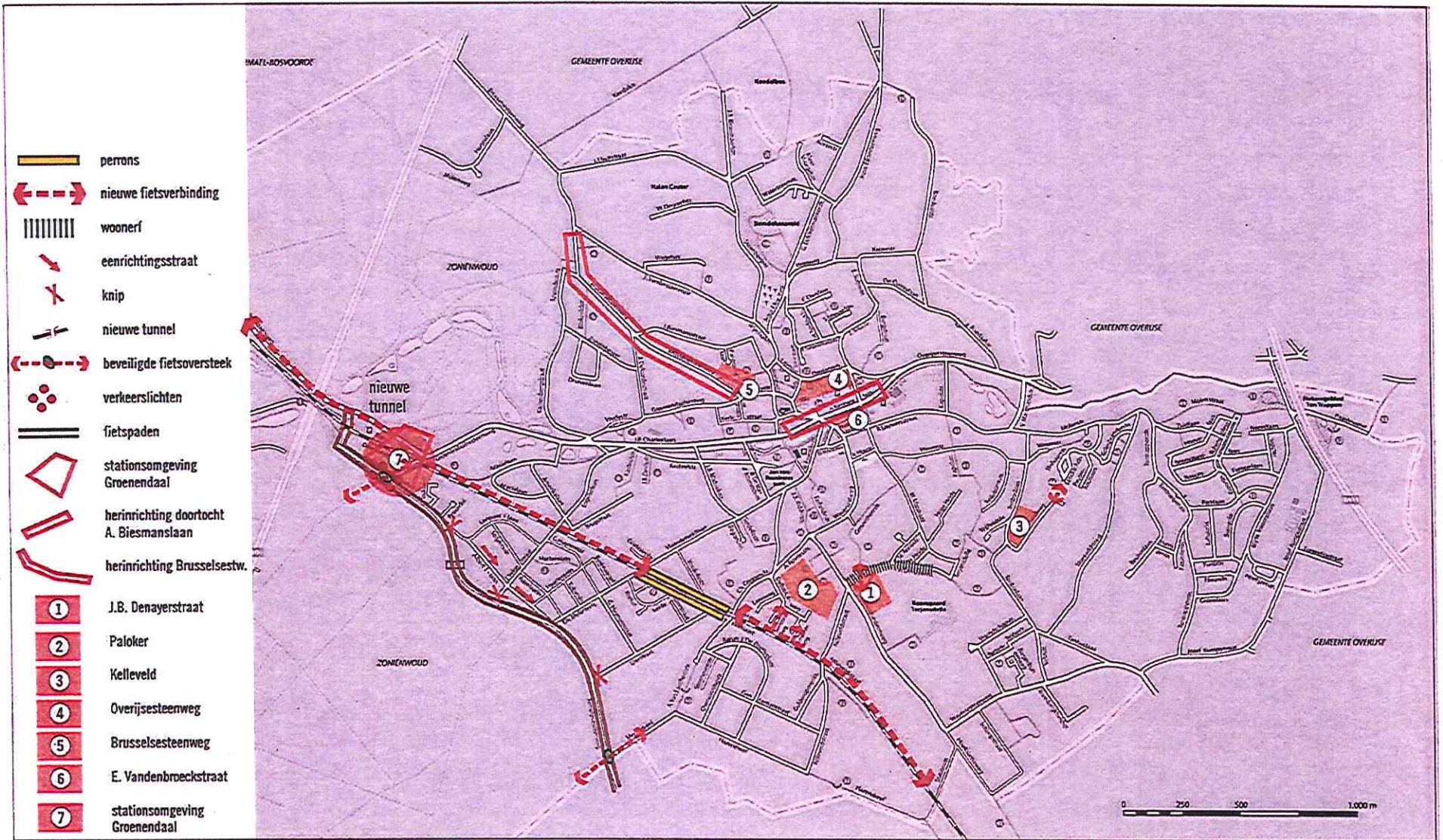
De gewenste snelheidslimieten in overstemming met de categorisering en de gewenste afbakening van verblijfsgebieden worden fasegewijs ingevoerd.

Nieuwe acties op het vlak van verlaging van snelheidslimieten kunnen als volgt genomen worden:

- De woonwijken die zonder maatregelen in aanmerking komen als zone 30, worden aangevraagd als zone 30. De andere woonwijken worden fasegewijs ingericht als zone 30.

Aanpassingen van de snelheidslimieten aan de categorisering volgens de huidige weginrichting. In die gevallen waar het wegbeeld en de bebouwing de gewenste snelheid ondersteunen.





Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

HERINRICHTING VAN WEGEN

---

#### HERINRICHTING N275

De Terhulpssteenweg wordt onder de spoorweg gelegd. Daarnaast wordt het kruispunt van de Terhulpssteenweg met de Vandammestraat beveiligd met verkeerslichten en een middenberm die kan fungeren als een veilige stapsteen voor fietsers. De afweging of het ook wenselijk is om het kruispunt met Charles Melottestraat-Vlaanderenlaan te beveiligen met verkeerslichten dient nog te gebeuren. De J. Velge straat wordt niet meer aangesloten op de Terhulpssteenweg (of ten hoogste een rechts-in en rechts-uit).

In de Albert-I-Laan wordt ingericht als een eenrichtingsstraat van de Rozendal naar de Charles Melottestraat. Ter hoogte van de Leopold-I-Laan wordt ook een knip voorzien.

Ook de IJzerstraat wordt geknipt net voor het kruispunt met de Terhulpssteenweg.

Het kruispunt Charles Melottestraat wordt beveiligd met een middenberm met mogelijkheid tot linksafslagstroken.

---

## 8.5 / PARKEERBELEID

### ROL VAN HET PARKEERBELEID IN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het parkeerbeleid is een middel om de mobiliteit in de gemeente te sturen. Een teveel aan parkeerplaatsen blijft voor een aanzuigeffect van verkeer zorgen, waardoor de leefbaarheid van het centrum wordt aangetast. Een beperkt parkeeraanbod versterkt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten aanzien van de auto.

Volgende uitgangspunten worden gehanteerd bij de opmaak van een parkeerplan:

- Stand-stillprincipe hanteren.
- In functie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is een uitbreiding van de parkeercapaciteit mogelijk. Het gebruik van deze nieuwe infrastructuur moet echter multifunctioneel zijn. Daarom is de opbouw van het parkeerplan gebaseerd op een geïntegreerd gebruik van semipublieke parkings. Parkings dienen een dubbel gebruik te kennen, overdag woon-werk en diensten, 's avonds en in het weekend recreatief-cultureel en voor bewonersparkeren.
- In een duurzaam scenario worden zo nodig voor langparkeren grotere loopafstanden aanvaard (200 - 400 m) (bus en fiets worden wel zo dicht mogelijk met bestemmingen gelinkt).
- Vanuit de randparkings wordt het centrum bereikt via een fijnmazig voetgangersnetwerk.

### BETER RENDEMENT BESTAAND AREAAL

Uit het parkeeronderzoek gehouden in 2000 blijkt dat er globaal genomen voldoende parkeerplaatsen zijn in het centrum van Hoeilaart. Dit wordt nu echter niet meer zo ervaren. Daarom dienen de beschikbare plaatsen beter verdeeld te worden over verschillende doelgroepen (kort-, lang-, bewonersparkeren).

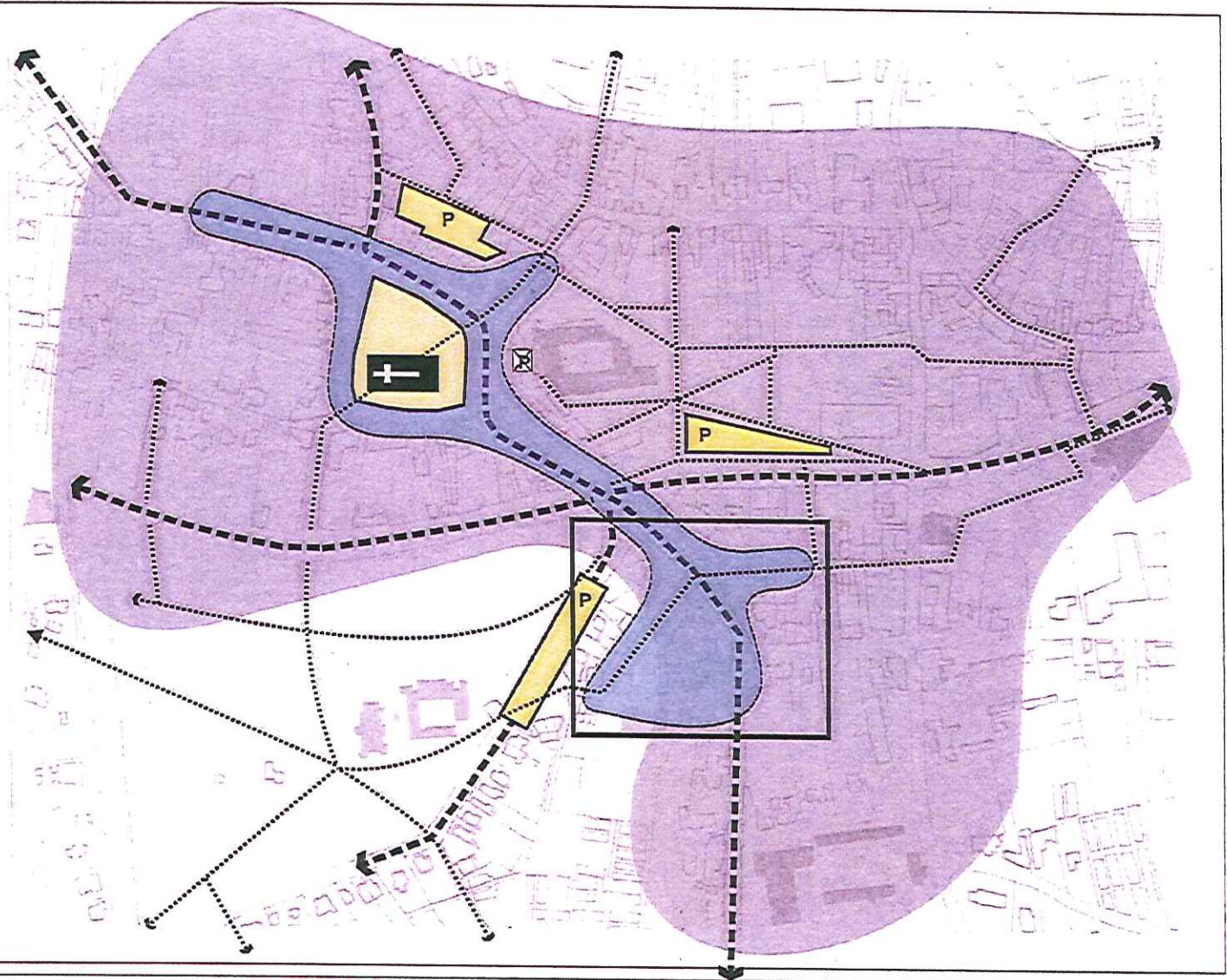
Met andere woorden, door het invoeren van kortparkeren in de winkelstraten kan het areaal aan parkeerplaatsen beter aangewend worden voor winkelen en bezoek aan diensten.

Uit het parkeerduuronderzoek bleek immers dat de meeste parkeermanoeuvres in Hoeilaart van het type 'kortparkeren' zijn. Anderzijds valt op dat in de buurt van de winkels gelegen langs het gemeenteplein, heel wat plaatsen worden ingenomen door langparkeeders (meer dan 2 uur), terwijl de langparkings (o.a. langs de Biesmanslaan) onvoldoende gebruikt worden. Zelfs de nieuwe parking aan de Sohiestraat is meestal slechts voor minder dan de helft in gebruik.

Een eerste stap in het verbeteren van het rendement van de parkeerplaatsen is het invoeren van de blauwe zone. Dit vraagt echter ook controle, met als nadeel de kostprijs voor het inzetten van personeel (politie of hulpagenten) zonder directe baten voor de gemeente. De controle zou ook door een privéfirma kunnen gebeuren. De gemeente acht het invoeren van de blauwe zone eerder een maatregel op lange termijn.



-  detail autoluw schoolerf
-  kortparkeren langs centrumas
-  uitdunnen pleinparkeren
-  optimaliseren gebruik langparkeerplaatsen



Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

PARKEERPLAN

kaart 8.5a

---

### BETER GEBRUIK VAN LANGPARKERPLAATSEN

Dit zijn langparkeerplaatsen zonder maximumduur, nl.:

- parking langs Biesmanslaan;
- parking gemeentehuis.

De langparkeerplaatsen worden ontsloten door de centrale as: Biesmanslaan. Hierdoor dient het parkeerzoekverkeer niet het centrum in te rijden.

### VERBETERDE AANLOOPROUTES

- Vanuit de randparking Biesmanslaan wordt een fijnmazig voetgangersnetwerk uitgewerkt.
- Dit laat ook toe dat vanuit de randparkings autoluwe voetgangersroutes ontstaan naar de school.

### EEN AUTOLUWE SCHOOLERF - BEREIKBAAR VANUIT RANDPARKINGS VIA EEN FIJNMAZIG VOETGANGERSNETWERK

Aangezien het zoekverkeer in de smalle straten rond de scholen voor een te grote verkeersdruk zorgen, wordt voorgesteld om het autoverkeer op te vangen op randparkings. Het gaat hierbij om:

- de parking langs de W. Eggerickstraat, gemeentehuis;
- de parking langs de A. Biesmanslaan (Delhaize).

Door de uitbouw van een fijnmazig voetgangersnetwerk worden de randparkings en de scholen met elkaar verbonden. Aandachtspunt hierbij is het doorgankelijk maken van het inbreidingsgebied 'Mariën'.

Leerkrachten dienen te worden overtuigd om hun wagen niet meer voor de school te parkeren, maar eerder op de 'randparking' (Biesmanslaan, gemeentehuis, ...).

### BEWEGWIJZERING

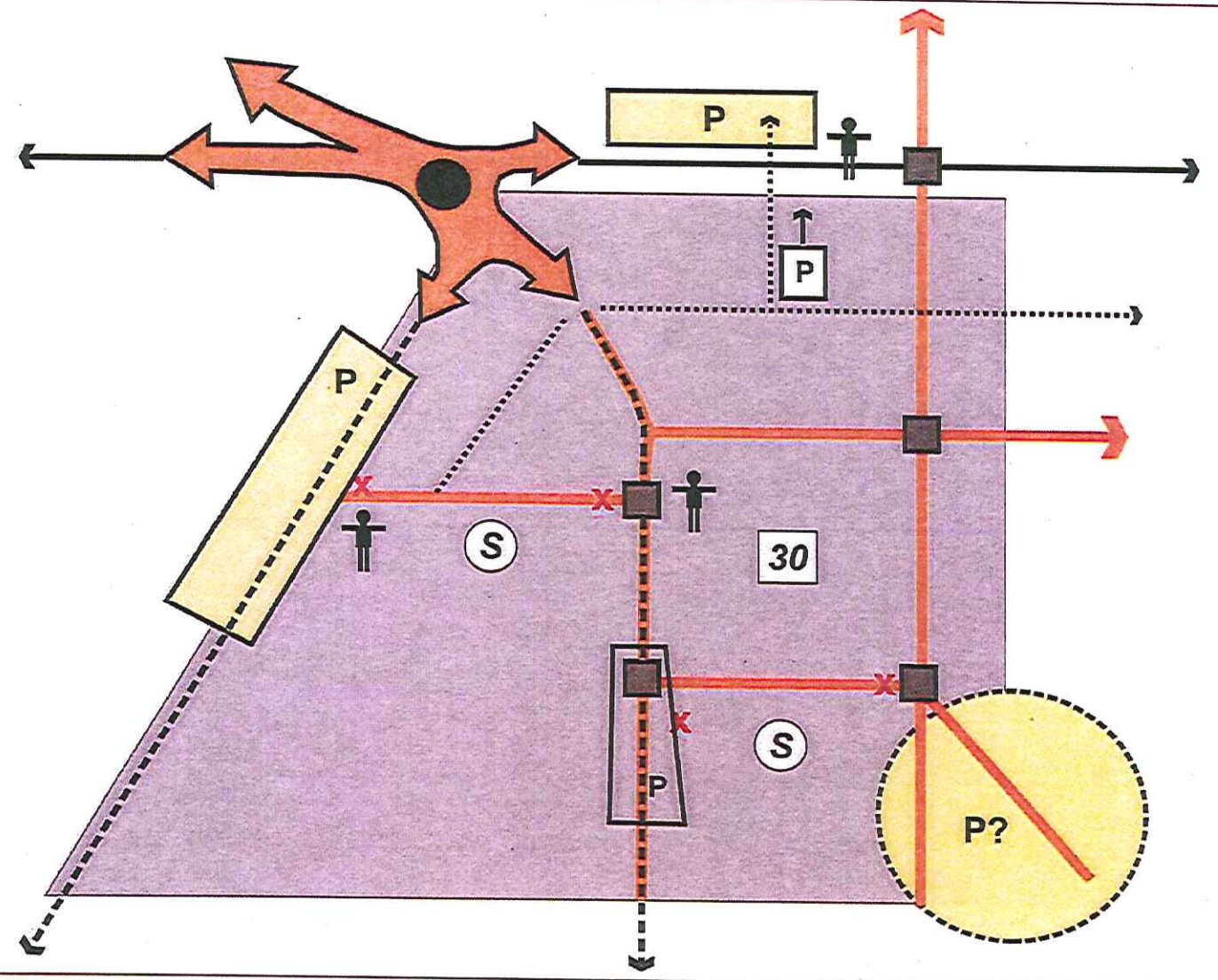
De randparking langs de Biesmanslaan dient beter te worden aangeduid. Parkeerzoekverkeer in het centrum van Hoeilaart wordt zoveel mogelijk vermeden.

### PARKEREN RECREATIEF VERKEER

- De oude goederenkoer aan het station van Groenendaal wordt ingericht als groene park-and-rideparking. Het station van Groenendaal fungeert hierbij als vertrekpunt voor een bezoek aan het Zoniënwood - Bruegelproject (zie ook knooppunten fietsroutes).
- De huidige bosparkings blijven behouden, maar worden niet verder uitgebreid.
- De parkings langs de ring aan de renbaan van Groenendaal worden niet behouden.



- informeel netwerk
- plateau/pleintje  
afzetplaats kinderen
- schoolerf
- Zone 30
- verknoopen van centrum  
en schoolomgeving
- randparking
- beveiligen kruispunt
- lokale ontsluitingsweg
- beveiligde oversteek  
gemachtigde opzichter
- afsluiten straat op  
piekmomenten
- zoekzone voor  
onthaalparking



Gemeente Hoeilaart  
 Verbreden en verdiepen mobiliteitsplan  
 Beleidsplan  
 april 2012

**PARKEERPLAN**  
 Autoluw schoolerf bereikbaar vanuit randparkings via  
 een fijnmazig voetgangersnetwerk

kaart 8.5b

---

## RESIDENTIEEL PARKEREN-STRAATPARKEREN

In het centrum van Hoeilaart zijn er heel wat woningen die niet over een garage beschikken. Bovendien beschikken de meeste gezinnen over twee wagens en soms meer. Dit zorgt voor een extra parkeerdruk in de straten van Hoeilaart. Het mobiliteitsplan voorziet een betere afbakening van het straatparkeren zodat het ongeordend parkeren wordt vermeden. Het straatparkeren wordt gebruikt als snelheidsremmende maatregel (vb. geschrinkt parkeren). De volgende straten komen hiervoor in aanmerking:

- Overijsesteenweg
- Victor Mertenstraat
- Groenendaalsesteenweg
- Brusselsesteenweg
- Karel Coppensstraat

---

## 9 / WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN

Ondersteunende of flankerende maatregelen hebben de beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag tot doel. Verschillende gedragsbeïnvloedende factoren moeten hierbij geïntegreerd bespeeld worden. Naast harde infrastructurele maatregelen zijn er dus zachte flankerende maatregelen nodig.

### 9.1 / VERVOERSMANAGEMENT

Mobiliteitsbeleid is ook een kwestie van mensen. Kennis en houding, belangen en gewoonten bepalen het verkeersgedrag en de visie op verkeer en mobiliteit. Een geslaagd mobiliteitsbeleid is een zaak van de juiste informatie, vorming en communicatie. Het werkdomein C is gericht op acceptatie door de bevolking en de noodzakelijke gedragsverandering tot duurzame mobiliteit.

Het uiteindelijke doel van dit werkdomein is het inperken van individuele verplaatsingen per auto en een toename van verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen (te voet, fiets, openbaar vervoer, carpool). Ieder speelt zijn rol: politici, ambtenaren, adviesraden en commissies, scholen en bedrijven.

Enkele specifieke kenmerken van mobiliteitsmanagement:

- Samenwerking en partnership tussen de verschillende actoren is een van de sleutelementen.
- De gebruikte instrumenten zijn gebaseerd op informatie, communicatie, organisatie en coördinatie.
- Mobiliteitsmanagement is meestal gericht op specifieke doelgroepen of op specifieke verplaatsingsmotieven.
- Mobiliteitsmanagement kan worden geïntroduceerd op het niveau van een site, waar grote volumes wegverkeer worden aangetrokken of gegenereerd.
- De belangrijkste maatregel is het aantrekken van een planningsambtenaar/mobiliteitsambtenaar en alle betrokken diensten groeperen in een mobiliteitscel of cel **Ruimtelijke Ordening Mobiliteit** die alle gemeentelijke opdrachten en activiteiten in relatie tot mobiliteit (en ruimtelijke ordening) opzet, uitwerkt en begeleidt. Een dergelijke cel heeft zowel een beleidsuitvoerende als beleidsvoorbereidende functie. In het actieplan wordt een overzicht gegeven van mogelijke activiteiten van deze cel. In grote lijnen kunnen volgende activiteiten worden onderscheiden: vervoersmanagement met bedrijven, (gemeente-)diensten, scholen en evenementen;
- Gebruik van tarifiering van openbaar vervoer, parkeren als element van duurzaam mobiliteitsbeleid: betalend parkeren.
- Algemene sensibilisering met campagnes.



- 
- Specifieke marketing, informatie en promotie naar doelgroepen over (strategische) projecten:
    - mobiliteitsgids voor (nieuwe) inwoners (ook op website gemeente),
    - mobiliteitsgids voor bezoekers Hoeilaart (ook op website gemeente),
    - installeren van 'schoolpool' te voet /fiets /auto,
    - gemeentelijke subsidie voor fiets met elektrische hulpmotor ?
    - met de fiets mee op de (lokale) bus.
  - Uitwerken van een handhavingsplan ten behoeve van nieuwe reglementen.
  - Verhoogd toezicht snelheid op Verbeeckstraat en Terhulpesteenweg.
  - Gemachtigde opzichters in schoolomgevingen.
- Verder werd er ook een schoolroutekaart uitgewerkt.

## 9.2 / HANDHAVING

De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid, het parkeergedrag (controle blauwe zones door gemeenschapswacht) en dergelijke.

## 9.3 / INFORMATIE, MARKETING EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

Er kunnen folders worden opgemaakt om de opwaardering van het station en de gewijzigde lijnvoering van De Lijn bekend te maken bij de bevolking.

## 9.4 / BEWEGWIJZERING

- Overstapfaciliteiten zoals stallingen en parkings kunnen bewegwijzerd worden voor voetgangers en fietsers. Dit alles is zeker van belang voor de stationsomgeving en de gewijzigde fietsinfrastructuur in de omgeving.

---

## - 10 / ACTIEPROGRAMMA

Volgende tabellen geven een overzicht van de geplande maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan. Er wordt een indicatie gegeven van de termijn waarbinnen de ingreep gerealiseerd wordt. Telkens wordt de verantwoordelijke partner aangeduid. Om een goed overzicht te geven werden deze tabellen op verschillende manieren gesorteerd, namelijk naar werkdomein, locatie, termijn, doelstelling en initiatiefnemer, wat in de volgende pagina's resulteert in 5 verschillende tabellen. Dit is steeds hetzelfde actieprogramma, maar de manier waarop de acties gesorteerd zijn, zijn verschillend, wat zorgt voor een betere leesbaarheid, afhankelijk wie en waarom het actieprogramma geraadpleegd wordt. De gemeente Hoeilaart wenst geen bruto-raming op te nemen in de actietabel, aangezien het op dit moment niet duidelijk is wat de reële kostprijs van de acties zal zijn.

ACTIETABEL WERKDOMEIN

WERKDOMEIN A : IMPACT RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN										
Id	Werkgebied	Actie	Locatie	Beoogde situatie	Timing	Initiator	Partner(s)	Rol(n)	Opmerking	
A.1	Strategisch ruimtelijk project	Harverdering stationsomgeving	stationsomgeving	Teegankelijkheid	MLT	NMBS	gemeente, ANB, RVO en omroepend orgaan		RUP - ontwerp statiesplan	
A.2	Strategisch ruimtelijk project	De Terhulpaanloeweg wordt onder de spoorweg geleegd	Terhulpaanloeweg	Bereikbaarheid	MLT	AWV	gemeente, NMBS			
A.3	Strategisch ruimtelijk project	Geheel van stationsomgeving wordt als zone 30 ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdoelstellingen die toch welkom zijn.	stationsomgeving	Veiligheid	MLT	gemeente	NMBS, de Lijn			
A.4	Strategisch ruimtelijk project	Ontwikkeling woonwijken als verblijfsgebieden	grondgebied	Veiligheid	MLT	gemeente				
WERKDOMEIN B : ACTIES VERKEERS- EN VERVOERSINFRASTRUCTUUR										
B.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied	zrondgebied	Leefbaarheid	MLT	projectontwikkelaar	gemeente			
B.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Bilthoven centrale as Knechtbos, Bemdenoveld, F. Solsenstraat als zachte as.	Knechtbos, Bemdenoveld, F. Solsenstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.3	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op het kruispunt Molenastraat x Weemstraat en Weemstraat Tenboslaan worden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overijsse en Molenaar	Molenastraat x Weemstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.4	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kapelstraat - Terjansdelle aansluiten op de gemeentelijke Boerengaard.	Kapelstraat x Terjansdelle	Bereikbaarheid	MLT	gemeente				
B.5	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Tussen de Ch. Coppensstraat en de Niveveldstraat voorzien we een bijkomend fiets- en wandelpad, aansluitend op de bestaande trage weg (nr. 31).	Ch. Coppensstraat	Bereikbaarheid	KT	gemeente				
B.6	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Asverwachtingen in de Brusselsesteenweg ter hoogte van trage wegen.	Brusselsesteenweg	Veiligheid	KT	gemeente			Brusselsesteenweg wordt in 2012 heraangelegd	
B.7	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De huidige asversmalling in de Keldemstraat wordt verwijderd, waardoor de oversteek voor fietsen en voetgangers wordt verbreed.	Keldemstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.8	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Naakkers aansluiting Kruispunt Molenastraat - Zeldlaan - Tertrappenstraat.	Molenastraat x Zeldlaan x Tertrappenstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.9	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beveiligen kruispunt Weemstraat - Tenboslaan.	Weemstraat x Tenboslaan	Veiligheid	KT	gemeente				
B.10	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Tenboslaan x Weemstraat is geconcentreerd met een betonnen. Dit materiaal wordt doorgetrokken tot in de Weemstraat en de Weemstraat wordt ingericht als woonerf.	Tenboslaan x Weemstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.11	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Weemstraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegversmalling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpadstulpje, voorzien met plantvak waarin een zuiverende boom wordt aangeplant. De oversteekplaats wordt extra geconcentreerd door het aanbrengen van een ledverlichting in de weg.	Weemstraat x Kapelstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.12	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de W. Matstraat wordt ter hoogte van de Genneshoenstraat een asverwachting aangebracht via geschraagd parkeren en het realiseren van een voetpadstulpje. De parkeervakken worden afgebakend met een pruinlement.	W. Matstraat	Veiligheid	KT	gemeente				
B.13	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de fiets- en voetgangersoversteek op de J. Kuypersstraat ter hoogte van de Molenastraat te beveiligen, wordt voorzien met een asverwachting te voorzien met middenberm.	J. Kuypersstraat	Veiligheid	KT	gemeente				

B.14	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op aansluiting van de trage weg 30 op de Wauwersteenweg wordt bevoligd met een inrichting, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenelint.	Wauwersteenweg	Veiligheid	KT	gemeente			
B.15	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwerstraat te accentueren, wordt een voetpaduitsteking voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.	Lauwerstraat	Veiligheid	KT	gemeente			
B.16	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Trage wegen nr. 1 en 2 (stationsomgeving, langs Terhulpssteenweg) moeten beter worden aangesloten op elkaar.	stationsomgeving	Bereikbaarheid	KT	gemeente			
B.17	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De Sprakelweg (wimperlijzenstraat, Trage weg nr. 9) (klein stukje) wordt ingericht als een wooperf met mechanisch bestratingmateriaal.	Sprakelweg	Leefbaarheid	MLT	gemeente			
B.18	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de C. Heletestraat voorzien we een voetpaduitsteking aan de zijde van de trage weg Braembussad.	Heletestraat	Veiligheid	KT	gemeente			
B.19	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van een inrichting in de Kasteelstraat waarbij het voetpadmateriaal van de J.B. Charlelaan doorkomt tot aan de trage weg Kasteelstraat (nr. 6).	Kasteelstraat	Veiligheid	KT	gemeente			
B.20	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van inrichting in de Engelselaan, waardoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een veilige fietsovertoek van de trage weg Anselaan (nr. 2) moet zorgen.	Engelselaan	Veiligheid	KT	gemeente			
B.21	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Bewilgen kruispunt Molenstraat - Woomstraat (trage weg nr. 47) door het verleggen van het bestaande verkeersplan, en integratie van de bushalte Woomstraat - Woomstraat.	Molenstraat x Woom	Veiligheid	KT	gemeente			
B.22	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De bestaande trage weg binnen de verkieving Brusselsesteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselsesteenweg en de J. Denayerstraat open blijft	Verkieving Brussel	Bereikbaarheid	MLT	Projectontwikkelaar	gemeente		
B.23	Fietsroutenetwerk	Situering van het Fietspunt kant vanuit het ontvangstgebouw stationsgebouw.	stationsomgeving	Milieu	MLT	NMBS	gemeente		
B.24	Fietsroutenetwerk	Aanleg fietspaden via Groenendaalsesteenweg naar het centrum van Borsbeek tussen station en Dumbergplein.	Groenendaalsesteenweg	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie		Deze fietspaden zullen fungeren als gemond fiets- en voetpad
B.25	Fietsroutenetwerk	Fietsroute via de Terhulpssteenweg naar La Hulpe, hierbij zijn een middelenland en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere oversteekbaarheid van de N275.	Terhulpssteenweg	Bereikbaarheid	MLT	AWV	gemeente		er wordt een startnota opgemaakt voor de aanleg van tweewegige fietspaden
B.26	Fietsroutenetwerk	Fietsroute over de RD, aangehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorweg, voor langzaam verkeer richting Bassevoerde (via pad naast N275 westwaarts) en naar Dualelaan (naar Sint-Genesius-Rode).	RD	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	AWV		
B.27	Fietsroutenetwerk	De fietspaden van de Groenendaalsesteenweg, deze dienen aangesloten te worden op het stationsplein, met dus oog voor goede oversteekbaarheid.	Groenendaalsesteenweg	Veiligheid	MLT	gemeente	provincie		
B.28	Fietsroutenetwerk	Aanleg fietspaden Terhulpssteenweg	Terhulpssteenweg	Veiligheid	KT	AWV	gemeente		
B.29	Fietsroutenetwerk	Aanleg van een bijkomende fietsverbinding langs het spoor	treinspoor	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, NMBS		the onderzoeken in kader van fiets-GEN
B.30	Fietsroutenetwerk	Via de Peuterheulstraat wordt een fiets- en voetgangersdoortek voorzien naar de verkieving Kalleveld	Peuterheulstraat	Bereikbaarheid	MLT	gemeente			
B.31	Fietsroutenetwerk	De porren in Groenendaal worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen.	stationsomgeving	Toegankelijkheid	MLT	NMBS			
B.32	Openbaarvervoernetwerk	Vervoering van een bus via de wijk Ter Delle wordt wel ingevoerd (omleggen lijn 343)	Ter Delle	Bereikbaarheid	KT	De Lijn			
B.33	Openbaarvervoernetwerk	Bus via de halte Kerk op lijn 395 en 830 op te heffen	centrum	Bereikbaarheid	KT	De Lijn			



B.34	Openbaarvervoernetwerk	de halte Niels wordt hoofdhalte van het dorp waarbij de bussen halteren op de rijweg.	centrum	Toegankelijkheid	KT	De Lijn	Gekeerte		afstemmen met herinrichting J.B. Charlierlaan
B.35	Openbaarvervoernetwerk	De treinen die Groenedaal gaan bedienen zullen om het kwartier gaan rijden tijdens de splits op de GEN-lijn C van Louvain-la-Neuve-Universiteit via de Brusselse Noord-zuidverbinding naar Braine-la-Croix en omgekeerd	stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT	NMBS			
B.36	Herinrichting van wegen	De G. Kleermakersstraat is te richten als een woonerf van gewijze met afgebakende parkeerplaatsen die geschrapt worden aangebracht in het straatbeeld.	Kleermakersstraat	Veiligheid	MLT	Gemeente			
B.37	Herinrichting van wegen	De woonwijken worden fasegewijs ingericht als Zone 50.	grondgebied	Veiligheid	KT	Gemeente			
B.38	Herinrichting van wegen	Het hele grondgebied van Heeljaart wordt afgebakend als Zone 50 en zone 30, uitzonderd de N275, RD, E411, Groenedaalbestoornweg	grondgebied	Veiligheid	KT	Gemeente			
B.39	Parkeerbeleid	uitbouw parking station Groenedaal	stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT	NMBS			
B.40	Parkeerbeleid	Bereikbaarheid parkeerzone gemeentelijke L.V. herinrichting	gemeentebestuur	Bereikbaarheid	KT/MLT	Gemeente			
<b>WERKDOMEIN C : ONDERSTEUNENDE EN FLANKERENDE MAATREGELEN</b>									
C.1	Handhaving	De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid	grondgebied	Veiligheid	-	politie			
C.2	Handhaving	Handhaving van parkeergebied	grondgebied	Leefbaarheid	-	politie			
C.3	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen	Opstellen van een schoolwachtkaart	grondgebied	Veiligheid	KT	Gemeente			
C.4	Taxifering	Taxifering parkeerplaatsen stationsomgeving	stationsomgeving	Bereikbaarheid		Gemeente	NMBS		
C.5	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagnes over wijzigingen in het openbaar vervoer (stationsomgeving en bedrijven)	stationsomgeving						

**ACTIETABEL LOCATIE**

Locatie	IZ	Werkdoelen	ACUP	Hoofdoelstelling	Timing	Initiatief	Partners	Raming	Opmorring
Brusselsesteenweg centrum	B.6 B.33	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen Openbaarvoernetwerk	Asverschuivingen in de Brusselsesteenweg ter hoogte van trage wegen. lus via de halte Kerk op lijn 395 en R30 op te heffen	Veiligheid Bereikbaarheid	KT KT	gemeente De Lijn			Brusselsesteenweg wordt in 2012 heraangelegd
centrum	B.34	Openbaarvoernetwerk	de halte Nere wordt hoofdhalle van het dorp waarbij de bussen halteren op de rijweg.	Toegankelijkheid	KT	De Lijn	Gemeente		afstemmen met herinrichting J.B. Charlierlaan
Clk. Coppensstraat	B.5	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Tussen de Clk. Coppensstraat en de Nilleveidstraat voorzien we een bijkomend fiets- en wandelpad, aansluitend op de bestaande trage weg (nr. 31).	Bereikbaarheid	KT	gemeente			
Engelselaan gemeenteplein	B.20 B.40	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen Parkeerbelaaid	Realisatie van inritconstructie in de Engelselaan, waardoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een Beschikken parkeren gemeenteplein i.f.v. herinrichting	Veiligheid Bereikbaarheid	KT KT/MLT	gemeente gemeente			
Groenedaalsesteenweg	B.24	Fietsroetenetwerk	Aanleg fietspaden via Groenedaalsesteenweg naar het centrum van Heilaart tussen station en Dumbergplein.	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie		Deze fietspaden zullen fungeren als gemengd fiets- en voetpad
Groenedaalsesteenweg	B.27	Fietsroetenetwerk	De fietspaden van de Groenedaalsesteenweg; deze dienen aangesloten te worden op het stationsplein, met dus oog voor goede overstekbaarheid.	Veiligheid	MLT	gemeente	provincie		
grondgebied	C.1	Handhaving	De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toezelaten snelheid	Veiligheid	-	politie			
grondgebied	C.2	Handhaving	Handhaving van parkeergedrag	Leefbaarheid	-	politie			
grondgebied	B.37	Herinrichting van wegen	De woonwijken worden fasegewijze ingericht als Zone 30.	Veiligheid	KT	gemeente			
grondgebied	B.38	Herinrichting van wegen	Het hele grondgebied van Heilaart wordt afgebakend als Zone 50 en zone 30, uitgezonderd de N275, R0,E411, Groenedaalsesteenweg	Veiligheid	KT	gemeente			
grondgebied	C.3	Vervoermanagement met bedrijven, diensten, scholen	Opstellen van een schoolroetekaart	Veiligheid	KT	gemeente			
grondgebied	A.4	Strategisch ruimtelijk project	Ontwikkeling woonwijken als verblijfsgebieden	Veiligheid	MLT	gemeente			
grondgebied	B.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied	Leefbaarheid	MLT	projectontwikkelaar	gemeente		
J. Kumpsstraat	B.13	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de fiets- en voetgangersoversteek op de J. Kumpsstraat ter hoogte van de Molenstraat te beveiligen, wordt voorgesteld om een asverschuiving te voorzien met middenberm.	Veiligheid	KT	gemeente			
Kapelstraat x Torjansdelle	B.4	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kapelstraat - Torjansdelle aansluiten op de gemeentelijke Boomgaard.	Bereikbaarheid	MLT	gemeente			
Kasteelstraat	B.19	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van een inritconstructie in de Kasteelstraat, waarbij het voetpadmateriaal van de J.E. Charlierlaan doorloopt tot aan de trage weg Kasteelstraat (nr. 6).	Veiligheid	KT	gemeente			
Kloormeeersstraat	B.36	Herinrichting van wegen	De G. Kloormeeersstraat in te richten als een woonerf van gevel tot gevel met afgebakende parkeerplaatsen die geschrant worden aangebracht in het straatbeeld.	Veiligheid	MLT	Gemeente			
Koedatbos, Bemdokensveld, F. Sohlestraat	B.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitbouw centrale as Koedatbos, Bemdokensveld, F. Sohlestraat als zachte as.	Veiligheid	KT	gemeente			

Koldamstraat	B.7	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De huidige asverstelling in de Koldamstraat wordt vernield, waardoor de oversteek voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd.	Veiligheid	KT	gemeente			
Lauwersstraat	B.15	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwersstraat te accentueren, wordt een voetpaduitstulping voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.	Veiligheid	KT	gemeente			
Melottestraat	B.18	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de C. Melottestraat worden er een voetpaduitstulping aan de zijde van de trage weg Braambespad.	Veiligheid	KT	gemeente			
Molenstraat x Woomstraat	B.3	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op het kruispunt Molenstraat x Woomstraat en Woomstraat Tenbeslaan worden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overijse en Hoelkaat	Veiligheid	KT	gemeente			
Molenstraat x Woomstraat	B.21	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beveiligen kruispunt Molenstraat - Woomstraat (trage weg nr. 47) door het verlengen van het bestaande verkeersplatform, en integratie van de bushalte Woomstraat - Wolvenlaan.	Veiligheid	KT	gemeente			
Molenstraat x Zuidlaan x Tentrappenstraat	B.8	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Hoekse aansluiting Kruispunt Molenstraat - Zuidlaan - Tentrappenstraat.	Veiligheid	KT	gemeente			
Peuterhoutlaan	B.30	Fietsroutenwerk	Via de Peuterhoutlaan wordt een fiets- en voetgangersdoorsteek voorzien naar de verkeering Kelleveld	Bereikbaarheid	MLT	gemeente			
RD	B.26	Fietsroutenwerk	Fietsroute over de RG, opgehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorwegbrug, voor langzaam verkeer richting Bosvoorde (via pad naast N275 westwaarts) en naar Dubelstaan (naar Sint-Genesius-Rode).	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	AWV		
Sprokkelweg	B.17	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De Sprokkelweg (vroeger Lierstraat, Trage weg nr. 9) (klein stakje) wordt ingericht als een woonerf met kleinschalig bestrafingsmateriaal.	Leefbaarheid	MLT	gemeente			
stationsomgeving	B.16	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Trage wegen nr. 1 en 2 (stationsomgeving, langs Turfsluipstedenweg) moeten beter worden aangesloten op elkaar.	Bereikbaarheid	KT	gemeente			
stationsomgeving	A.1	Strategisch ruimtelijk project	Herwaardering stationsomgeving	Toegankelijkheid	MLT	NMBS	gemeente, ANB, RWO en ontwerp erfgoed		RUP + ontwerp stationsplein
stationsomgeving	A.3	Strategisch ruimtelijk project	gebied van stationsomgeving wordt als zone 30 ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdeelnemers die toch welkom zijn.	Veiligheid	MLT	gemeente	NMBS, de Lijn		
stationsomgeving	B.23	Fietsroutenwerk	Uitbating van het Fietspunt kan vanuit het ontvangstgebouw stationsgebouw.	Milieu	MLT	NMBS	gemeente		
stationsomgeving	B.31	Fietsroutenwerk	De perrons in Groenendaal worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen.	Toegankelijkheid	MLT	NMBS			
stationsomgeving	B.35	Openbaarvervoernetwerk	De treinen die Groenendaal gaan bedienen zullen om het kwartier gaan rijden tijdens de splits op de GEN-lijn C van Louvain-la-Neuve-Université via de Brusselse Noord-zuidverbinding naar Braine-le-Comte en omgekeerd	Bereikbaarheid	MLT	NMBS			
stationsomgeving	B.39	Parkerbeleid	uitbouw parking station Groenendaal	Bereikbaarheid	MLT	NMBS			
stationsomgeving	C.4	Facilitering	Facilitering parkeerplaatsen stationsomgeving	Bereikbaarheid		gemeente	NMBS		
stationsomgeving	C.5	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagnes over wijzigingen in het openbaar vervoer (stationsomgeving en buslijnen)						

Tenboslaan x Weemstraat	B.10	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Tenboslaan x Weemstraat is geaccidentueerd met een betonprink. Dit materiaal wordt doorgetrokken tot in de Weemstraat en de Weemstraat wordt ingericht als woonerf.	Veiligheid	KT	gemeente			
Ter Delle	B.32	Openbaarvervoernetwerk	Hijvoering van een bus via de wijk Ter Delle wordt wol ingevoerd (omleggen lijn 343)	Bereikbaarheid	KT	De Lijn			
Terhulpssteenweg	B.28	Fictaroutenetwerk	Aanleg fietspaden Terhulpssteenweg	veiligheid	KT	AWV	gemeente		
Terhulpssteenweg	A.2	Strategisch ruimtelijk project	De Terhulpssteenweg wordt onder de spoorweg gelogd	Bereikbaarheid	MLT	AWV	gemeente, NMBS		
Terhulpssteenweg	B.25	Fietsroutenetwerk	Fietsroute via de Terhulpssteenweg naar La Hulpe, hierbij zijn een middelenland en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere oversteekbaarheid van de N275.	Bereikbaarheid	MLT	AWV	gemeente		er wordt een startnota opgemaakt voor de aanleg van tweezijdige fietspaden
treinspoor	B.29	Fietsroutenetwerk	Aanleg van een bijkomende fietsverbinding langs het spoor	Bereikbaarheid	MLT	gemeente	provincie, NMBS		the onderzoeken in kader van fiets-GEN
Verkeveling Brusselsteenweg	B.22	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De bestaande trage weg binnen de verkeveling Brusselsteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselsteenweg en de J. Denayerstraat open blijft	Bereikbaarheid	MLT	Projectontwikkelaar	gemeente		
W. Matsstraat	B.12	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de W. Matsstraat wordt ter hoogte van de Geneesheerstraat een asverschuiving aangebracht via geschrant parkeren en het realiseren van een voetpadstulping. De parkervakken werden afgebakend met een groenolient.	Veiligheid	KT	gemeente			
Waverssteenweg	B.14	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De aansluiting van de trage weg 30 op de Waverssteenweg wordt beveiligd met een inrijconstructie, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenolient.	Veiligheid	KT	gemeente			
Weemstraat x Kapelstraat	B.11	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Weemstraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegversmalling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpadstulping voorzien met plantvak waarin een zuilvormige boom wordt aangeplant. De overstekplaats wordt extra geaccentueerd door het aanbrengen van een ledverlichting in de weg.	Veiligheid	KT	gemeente			
Weemstraat x Tenboslaan	B.9	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beveiligen kruispunt Weemstraat - Tenboslaan.	Veiligheid	KT	gemeente			



**ACTIETABEL TERMIJN**

Timing	id	Werkdoel	Actie	Locatie	Hoofdoelstelling	Initiator	Partner(s)	Raming	Opmerking
KT	B.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitbouw controle op Koedalbos, Bemdekensveld, F. Söhlerstraat als zacht as.	Koedalbos, Bemdekensveld, F. Söhlerstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.3	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op het kruispunt Molenstraat x Weemstraat en Weemstraat Tenboslaan werden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overijse en Houlaart	Molenstraat x Weemstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.5	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Tussen de Ch. Coppensstraat en de Nillevaldstraat voorzien we een bijkomend fiets- en wandelpad, aansluitend op de bestaande trage weg (nr. 31).	Ch. Coppensstraat	Bereikbaarheid	gemeente			
KT	B.6	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Asverschuivingen in de Brusselsesteenweg ter hoogte van trage wogen.	Brusselsesteenweg	Veiligheid	gemeente			Brusselsesteenweg wordt in 2012 heraangelegd
KT	B.7	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De huidige asversmalling in de Koldamstraat wordt verwijd, waardoor de oversteek voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd.	Koldamstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.8	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Haakse aansluiting Kruispunt Molenstraat—Zuidlaan-Tentrappenstraat.	Molenstraat x Zuidlaan x Tentrappenstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.9	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beveiligen kruispunt Weemstraat — Tenboslaan.	Weemstraat x Tenboslaan	Veiligheid	gemeente			
KT	B.10	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Tenboslaan x Weemstraat is geaccentueerd met een betonprint. Dit materiaal wordt doorgedragen tot in de Weemstraat en de Weemstraat wordt ingericht als woonerf.	Tenboslaan x Weemstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.11	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Weemstraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegversmalling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpadstulping voorzien met plantvak waarin een zuilvormige boom wordt aangeplant. De oversteekplaats wordt extra geaccentueerd door het aanbrengen van een ledverlichting in de weg.	Weemstraat x Kapelstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.12	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de W. Matstraat wordt ter hoogte van de Genesheerstraat een asverschuiving aangebracht via gechrankt parkeren en het realiseren van een voetpadstulping. De parkeervakken worden afgebakend met een groenelement.	W. Matstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.13	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de fiets- en voetgangersoversteek op de J. Kumpstraat ter hoogte van de Molenstraat te beveiligen, wordt voorgesteld om een asverschuiving te voorzien met middenboom.	J. Kumpstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.14	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De aansluiting van de trage weg 30 op de Waversesteenweg wordt beveiligd met een inritstructuur, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenelement.	Waversesteenweg	Veiligheid	gemeente			
KT	B.15	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwersstraat te accentueren, wordt een voetpadstulping voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.	Lauwersstraat	Veiligheid	gemeente			

KT	B.16	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Trage wegen nr. 1 en 2 (stationsomgeving, langs Terhulpssteenweg) moeten beter worden aangesloten op elkaar.	stationsomgeving	Bereikbaarheid	gemeente			
KT	B.18	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de C. Molletestraat voorzien we een voetpaduitstulping aan de zijde van de trage weg Braambespad.	Molletestraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.19	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van een inritconstructie in de Kasteelstraat, waarbij het voetpadmateriaal van de J.B. Charlierlaan doorloopt tot aan de trage weg Kasteelstraat (nr. 6).	Kasteelstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.20	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van inritconstructie in de Engelselaan, waardoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een veilige fietsoversteek van de trage weg Acaciaaan (nr. 2) moet zorgen.	Engelselaan	Veiligheid	gemeente			
KT	B.21	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Bewilgen kruispunt Molenaarstraat - Weemstraat (trage weg nr. 47) door het verdiepen van het bestaande verkeersplateau, en integratie van de bushalte Weemstraat - Welvaartlaan.	Molenaarstraat x Weemstraat	Veiligheid	gemeente			
KT	B.28	Fietsroutenetwerk	Aanleg fietspaden Terhulpssteenweg	Terhulpssteenweg	Veiligheid	AWV	gemeente		
KT	B.32	Openbaarvervoernetwerk	Hijvering van een bus via de wijk Ter Delle wordt wel ingevoerd (omleggen lijn 343)	Ter Delle	Bereikbaarheid	De Lijn			
KT	B.33	Openbaarvervoernetwerk	Bus via de halte Kerk op lijn 395 en 830 op te heffen	centrum	Bereikbaarheid	De Lijn			
KT	B.34	Openbaarvervoernetwerk	de halte Nere wordt hoofdhalte van het dorp waarbij de bussen halteren op de zijweg.	centrum	Toegankelijkheid	De Lijn	Gemeente		afstemmen met herinrichting J.B. Charlierlaan
KT	B.37	Herinrichting van wegen	De woonwijken worden fasegewijze ingericht als Zone 30.	grondgebied	Veiligheid	gemeente			
KT	B.38	Herinrichting van wegen	Het hele grondgebied van Hosielaan wordt afgebakend als Zone 50 en zone 30, uitgezonderd de N275, R0,E411, Groenedaalsesteenweg	grondgebied	Veiligheid	gemeente			
KT	C.3	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen	Opstellen van een schoolroutekaart	grondgebied	Veiligheid	gemeente			
KT/MLT	B.40	Parkerbeleid	Herschikken parkeren gemeenteplein i.l.v. herinrichting	gemeenteplein	Bereikbaarheid	gemeente			
MLT	A.1	Strategisch ruimtelijk project	Herwaardering stationsomgeving	stationsomgeving	Toegankelijkheid	NMBS	gemeente, ANB, RWO en oorspronkelijk erfgoed		RUP + ontwerp stationsplein
MLT	A.2	Strategisch ruimtelijk project	De Terhulpssteenweg wordt onder de spoorweg gelegd	Terhulpssteenweg	Bereikbaarheid	AWV	gemeente, NMBS		
MLT	A.3	Strategisch ruimtelijk project	geheel van stationsomgeving wordt als zone 30 ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdeelnemers die toch welkom zijn.	stationsomgeving	Veiligheid	gemeente	NMBS, de Lijn		
MLT	A.4	Strategisch ruimtelijk project	Ontwikkeling woonwijken als verblijfsgebieden	grondgebied	Veiligheid	gemeente			
MLT	B.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied	grondgebied	Leefbaarheid	projectontwikkelaar	gemeente		
MLT	B.4	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kapelstraat - Terjansdelle aansluiten op de gemeentelijke Boomgaard.	Kapelstraat x Terjansdelle	Bereikbaarheid	gemeente			
MLT	B.17	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De Sprukelweg (vroeger Liberstraat, Trage weg nr. 9) (Mein stukje) wordt ingericht als een woonerf met Meinschelig bestratingmateriaal.	Sprukelweg	Leefbaarheid	gemeente			

MLT	B.22	Verbijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De bestaande trage weg binnen de verkaveling Brusselssteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselssteenweg en de J. Denayerstraat open blijft	Verkaveling Brusselssteenweg	Bereikbaarheid	Projectontwikkelaar	gemeente		
MLT	B.23	Fietsroutenetwerk	Uitbreiding van het Fietspunt kan vanuit het ontvangstgebouw stationsgebouw.	stationsomgeving	Milieu	NMBS	gemeente		
MLT	B.24	Fietsroutenetwerk	Aanleg fietspaden via Groenendaalsesteenweg naar het centrum van Heclaart tussen station en Dumbergplein.	Groenendaalsesteenweg	Bereikbaarheid	gemeente	provincie		Deze fietspaden zullen fungeren als gemend fiets- en voetpad
MLT	B.25	Fietsroutenetwerk	Fietsroute via de Terhulpesteenweg naar La Hulpe, hierbij zijn een middelenland en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere oversteekbaarheid van de N275.	Terhulpesteenweg	Bereikbaarheid	AWV	gemeente		er wordt een startrola opgesteld voor de aanleg van lwerzijdige fietspaden
MLT	B.26	Fietsroutenetwerk	Fietsroute over de R0, opgehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorwegbrug, voor langzaam verkeer richting Boonvoorde (via pad naast N275 westwaarts) en naar Dubolsaan (naar Sint-Genesius-Rode).	R0	Bereikbaarheid	gemeente	AWV		
MLT	B.27	Fietsroutenetwerk	De fietspaden van de Groenendaalsesteenweg; deze dienen aangesloten te worden op het stationsplein, met dus oog voor goede oversteekbaarheid.	Groenendaalsesteenweg	Veiligheid	gemeente	provincie		
MLT	B.29	Fietsroutenetwerk	Aanleg van een bijkomende fietsverbinding langs het spoor.	treinspoor	Bereikbaarheid	gemeente	provincie, NMBS		the onderzoeken in kader van fiets-GEN
MLT	B.30	Fietsroutenetwerk	Via de Peuterhoutlaan wordt een fiets- en voetgangersdoorsteek voorzien naar de verkaveling Kollieveld.	Peuterhoutlaan	Bereikbaarheid	gemeente			
MLT	B.31	Fietsroutenetwerk	De perons in Groenendaal worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen.	stationsomgeving	Toegankelijkheid	NMBS			
MLT	B.35	Openbaarvervoernetwerk	De trussen die Groenendaal gaan bedienen zullen om het hoortier gaan rijden tijdens de spits op de GEN-lijn C van Louvain-la-Neuve-Universiteit via de Brussels Noord-zuidverbinding naar Braine-le-Comte en omgekeerd.	stationsomgeving	Bereikbaarheid	NMBS			
MLT	B.36	Herinrichting van wegen	De G. Kieermaekersstraat is te richten als een woonart van gewol tot gewol met afgebakende parkeerplaatsen die gesehrankt worden aangebracht in het straatbeeld.	Kieermaekersstraat	Veiligheid	Gemeente			
MLT	B.39	Parkeerbeleid	uitbouw parking station Groenendaal	stationsomgeving	Bereikbaarheid	NMBS			
-	C.1	Handhaving	De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid.	grondgebied	Veiligheid	politie			
-	C.2	Handhaving	Handhaving van parkeergedrag	grondgebied	Leefbaarheid	politie			
-	C.4	Tarifiering	Tarifiering parkeerplaatsen stationsomgeving	stationsomgeving	Bereikbaarheid	gemeente	NMBS		
-	C.5	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagnes over wijzigingen in het openbaar vervoer (stationsomgeving en buslijnen)	stationsomgeving					

ACTIETABEL DOELSTELLING

Bereikbaarheid	Maatregel	Waarom?	Actie	Locatie	Timing	Initiator	Partner(s)	Remise	Opmerking
Bereikbaarheid	A.2	Strategisch ruimtelijk project	De Terhulpesteenweg wordt onder de spoorweg geleid.	Terhulpesteenweg	MLT	AWV	gemeente, NMBS		
Bereikbaarheid	B.25	Fietsoortenwerk	Fietsroute via de Terhulpesteenweg naar La Hulpe. Hierbij zijn een middelenband en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere oversteekbaarheid van de N275.	Terhulpesteenweg	MLT	AWV	gemeente		er wordt een startnota opgesteld voor de aanleg van tweezijdige fietspaden
Bereikbaarheid	B.33	Openbaarvervoernetwerk	Los via de halve Kerk op lijn 395 en 830 op te heffen	centrum	KT	De Lijn			
Bereikbaarheid	B.32	Openbaarvervoernetwerk	Lijnnummer van een bus via de wijk Ter Delle wordt wel ingevoerd (omgeving lijn 343).	Ter Delle	KT	De Lijn			
Bereikbaarheid	B.5	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Tussen de Ch. Coppensstraat en de Nilleveidestraat voorzien we een bijkomend fiets- en wandelpad, aansluitend op de bestaande trage weg (nr. 31).	Ch. Coppensstraat	KT	gemeente			
Bereikbaarheid	B.40	Parkoerbeleid	Herschikken parkeren gemeentebestuur (i.v. herinrichting)	gemeentebestuur	KT/MLT	gemeente			
Bereikbaarheid	B.24	Fietsoortenwerk	Aanleg fietspaden via Groenendaalsesteenweg naar het centrum van Heilaart tussen station en Durabergplein.	Groenendaalsesteenweg	MLT	gemeente	provincie		Deze fietspaden zullen fungeren als gemeend fiets- en voetpad
Bereikbaarheid	B.4	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kapelstraat - Terjansdelle aansluiten op de gemeentelijke begraafplaats.	Kapelstraat x Terjansdelle	MLT	gemeente			
Bereikbaarheid	B.30	Fietsoortenwerk	Via de Paulshoutlaan wordt een fiets- en voetgangersdoortje voorzien naar de verkaveling Kollweld.	Paulshoutlaan	MLT	gemeente			
Bereikbaarheid	B.26	Fietsoortenwerk	Fietsroute over de R0, opgehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorwegbrug, voor langzaam verkeer richting Bosvoorde (via pad naast N275 westwaarts) en naar Doboistaan (naar Sint-Gereonis-Rode).	R0	MLT	gemeente	AWV		
Bereikbaarheid	B.16	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Trage wegen nr. 1 en 2 (stationsomgeving, langs Terhulpesteenweg) moeten beter worden aangesloten op elkaar.	stationsomgeving	KT	gemeente			
Bereikbaarheid	C.4	Tarifiering	Tarifiering parkeerplaatsen stationsomgeving	stationsomgeving		gemeente	NMBS		
Bereikbaarheid	B.23	Fietsoortenwerk	Aanleg van een bijkomende fietsverbinding langs het spoor	tweinspoor	MLT	gemeente	provincie, NMBS		De aanpak wordt in kader van fiets-GEA
Bereikbaarheid	B.35	Openbaarvervoernetwerk	De trein die Groenendaal gaat bedienen zullen om het kwartier gaan rijden tijdens de spits op de GEN-lijn C van Luwain-la-Neuve-Universiteit via de Brusselse Noord-zuidverbinding naar Braine-la-Croix en omgevoerd.	stationsomgeving	MLT	NMBS			
Bereikbaarheid	B.39	Parkoerbeleid	uitbouw parking station Groenendaal	stationsomgeving	MLT	NMBS			
Bereikbaarheid	B.22	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De bestaande trage weg binnen de verkaveling Brusselsesteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselsesteenweg en de J. Deroystraat open blijft.	Verkaveling Brussel	MLT	Projectontwikkelaar	gemeente		
Leefbaarheid	B.17	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De Spreekweg (vroeger Uzerstraat, trage weg nr. 3) (Bleke stukje) wordt ingericht als een woonerf met kleinschalige bestratingmateriaal.	Spreekweg	MLT	gemeente			
Leefbaarheid	C.2	Handhaving	Handhaving van parkeerwettigheid	grondgebied	-	politie			
Leefbaarheid	B.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied	grondgebied	MLT	projectontwikkelaar	gemeente		
Milieu	B.23	Fietsoortenwerk	Uitbaling van het Fietsapart kan vanuit het ontvangstgebouw stationsgebouw.	stationsomgeving	MLT	NMBS	gemeente		
toegankelijkheid	B.34	Openbaarvervoernetwerk	De halte Nens wordt haaftehalte van het dorp waarbij de bussen halteren op de ribweg.	centrum	KT	De Lijn	Gemeente		afstemmen met herinrichting I.B. Charlietaan
toegankelijkheid	A.1	Strategisch ruimtelijk project	Herwaardering stationsomgeving	stationsomgeving	MLT	NMBS	gemeente, ANB, RWO en omringend erfgoed		RUP + ontwerp stationsplein
toegankelijkheid	B.31	Fietsoortenwerk	De perons in Groenendaal worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen.	stationsomgeving	MLT	NMBS			
veiligheid	B.28	Fietsoortenwerk	Aanleg fietspaden Terhulpesteenweg	Terhulpesteenweg	KT	AWV	gemeente		

Veiligheid	B.6	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Aanverrichtingen in de Brusselssteenweg ter hoogte van trage wegen.	Brusselssteenweg	KT	gemeente			Brusselssteenweg wordt in 2012 heraangelegd
Veiligheid	B.20	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van inrichtingstructuur in de Engelselaan, waardoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een veilige fietsoversteek van de trage weg Aexelaan (nr. 2) moet zorgen.	Engelselaan	KT	gemeente			
Veiligheid	B.27	Fietsroute/netwerk	De fietspaden van de Groenedaalsesteenweg; deze dienen aangevuld te worden op het stationsplein, met dit oog voor goede oversteekbaarheid.	Groenedaalsesteenweg	MLY	gemeente	provincie		
Veiligheid	B.37	Herinrichting van wegen	De woonwijken worden taalgewijs ingericht als Zone 30.	grondgebied	KT	gemeente			
Veiligheid	B.38	Herinrichting van wegen	Het hele grondgebied van Hoelhaert wordt afgebakend als Zone 50 en zone 30, uitzonderend de N275, NB.0411, Groenedaalsesteenweg.	grondgebied	KT	gemeente			
Veiligheid	C.3	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen	Opstellen van een schoolroosterkaart	grondgebied	KT	gemeente			
Veiligheid	A.4	Strategisch ruimtelijk project	Ontwikkeling woonwijken als verblijfsgebieden	grondgebied	MLT	gemeente			
Veiligheid	B.13	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de fiets- en voetgangersoversteek op de J. Kempstraat ter hoogte van de Molenaarstraat te beveiligen, wordt voorgesteld om een asverschiving te voorzien met middenberm.	J. Kempstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.19	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van een inrichtingstructuur in de Kasteelstraat, waarbij het voetpadmateriaal van de J.B. Charlierlaan doorloopt tot aan de trage weg Kasteelstraat (nr. 6).	Kasteelstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.36	Herinrichting van wegen	De G. Kleemasterstraat in te richten als een woonof van gravel tot gravel met afgebakende parkeerplaatsen die geschrapt worden aangebracht in het straatbeeld.	Kleemasterstraat	MLT	Gemeente			
Veiligheid	B.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitbouw centrale ex Koedalbos, Bemdekensveld, F. Schelstraet als zachte ex.	Koedalbos, Bemdekensveld, F. Schelstraet	KT	gemeente			
Veiligheid	B.7	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De huidige asversmalling in de Koldamstraat wordt verwijderd, waardoor de oversteek voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd.	Koldamstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.15	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwersstraat te accentueren, wordt een voetpadontlasting voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.	Lauwersstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.18	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de C. Melletstraat voorzien we een voetpadontlasting aan de zijde van de trage weg Beambroepad.	Melletstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.3	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op het kruispunt Molenaarstraat x Weemstraat en Weemstraat Tenboslaan worden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overijse en Hoellaart.	Molenaarstraat x Weemstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.21	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beveiligen kruispunt Molenaarstraat - Weemstraat (trage weg nr. 47) door het verdere van het bestaande verkeersplateau, en integratie van de bushalte Weemstraat - Weemstraatlaan.	Molenaarstraat x Weemstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	B.8	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kwalitatieve aansluiting Kruispunt Molenaarstraat - Zuidlaan/Tontrappenstraat.	Molenaarstraat x Zuidlaan x Tontrappenstraat	KT	gemeente			
Veiligheid	A.3	Strategisch ruimtelijk project	geheel van stationsomgeving wordt als zone 30 ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdoelnummers die toch welkom zijn.	stationsomgeving	MLT	gemeente	NMBS, de lijn		
Veiligheid	B.10	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Tenboslaan x Weemstraat is gecentreerd met een betonplaat. Dit materiaal wordt doorgetrokken tot in de Weemstraat en de Weemstraat wordt ingericht als woonof.	Tenboslaan x Weemstraat	KT	gemeente			



Veiligheid	B.12	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de W. Matsstraat wordt ter hoogte van de Geneesheerstraat een afweerschuiving aangebracht via geschraapt parkeren en het realiseren van een voetpadafsluiting. De parkeervakken worden afgebakend met een groenolemmet.	W. Matsstraat	KI	gemeente			
Veiligheid	B.14	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De aansluiting van de Tuga weg 30 op de Waverzestonweg wordt beveiligd met een lantaanconstructie, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenolemmet.	Waverzestonweg	KI	gemeente			
Veiligheid	B.11	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Weemstraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegversmalling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpadafsluiting voorzien met plantvak waarin een zuilvormige boom wordt aangeplant. De oversteekplaats wordt extra geaccentueerd door het aanbrengen van een ledverlichting in de weg.	Weemstraat x Kapelstraat	KI	gemeente			
Veiligheid	B.9	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Bewilligd kruispunt Weemstraat - Tenboslaan.	Weemstraat x Tenboslaan	KI	gemeente			
Veiligheid	C.1	Handhaving	De politiezone staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid	grondgebied	-	politie			
	C.5	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagnes over wijzigingen in het openbaar vervoer (stationomgeving en buslijnen)	stationomgeving					

**ACTIETABEL INITIATIEFNER**

Initiatief	IC	Werkzaam	Actie	Locatie	Hoofddoelstelling	Timing	Partner(s)	Financiering	Opmerking
AWV	B.28	Fietsroute netwerk	Aanleg fietspaden Terhulpslootweg	Terhulpslootweg	veiligheid	KT	gemeente		
AWV	A.2	Strategisch ruimtelijk project	De Terhulpslootweg wordt onder de spoorweg geleid	Terhulpslootweg	Bereikbaarheid	MLT	gemeente, MARS		
AWV	B.25	Fietsroute netwerk	Fietsroute via de Terhulpslootweg naar La Hilde, hierbij zijn een middonek en handbediende verkeerslichten nodig voor een betere voorsteekbaarheid van de M27E.	Terhulpslootweg	Bereikbaarheid	MLT	gemeente		er wordt een straatnaam opgesteld voor de aanleg van tweerijdsge fietspaden
De Lijn	B.33	Openbaarvervoer netwerk	Nus via de halte Nerk op lijn 205 en B30 en te helpen	centrum	Bereikbaarheid	KT			
De Lijn	B.34	Openbaarvervoer netwerk	de halte Nere wordt handhalte van het dorp waarbij de bussen halteren op de rijweg.	centrum	Toegankelijkheid	KT	Gemeente		afstemmen met herinrichting I.B. Charlierlaan
De Lijn	B.32	Openbaarvervoer netwerk	Afvoering van een bus via de wijk Ter Delle wordt wel ingevorderd (art. 343)	Ter Delle	Bereikbaarheid	KT			
gemeente	B.6	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Afverschikkingen in de Brusselsesteenweg ter hoogte van trappe wegen.	Brusselsesteenweg	Veiligheid	KT			Brusselsesteenweg wordt in 2012 heraangelegd
gemeente	B.5	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Tussen de Ct. Coppensstraat en de Nieuwvlietstraat worden nu een Nieuwvliet- en wandelpad, aansluitend op de bestaande trage weg (nr. 31).	Ct. Coppensstraat	Bereikbaarheid	KT			
gemeente	B.20	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van intrinsicestructuur in de Engelslaan, waarvoor een veilige inrit ontstaat die ook voor een veilige fietsoversteek van de trage weg Accelalaan (nr. 2) meer wegen.	Engelslaan	Veiligheid	KT			
gemeente	B.40	Parkerbeleid	Herontwikkeling parkeren gemeenteplein L.I.V. herinrichting	gemeenteplein	Bereikbaarheid	KT/MLT			
gemeente	B.24	Fietsroute netwerk	Aanleg fietspaden via Groenedaalslootweg naar het centrum van Hooikaart tussen stalen en Damberrade.	Groenedaalslootweg	Bereikbaarheid	MLT	provincie		Dere fietspaden zullen ingevorderd als getand fiets- en voetpad
gemeente	B.27	Fietsroute netwerk	De fietspaden van de Groenedaalslootweg: deze dienen aangelegd te worden op het stationsplein, met dus oog voor goede oversteekbaarheid.	Groenedaalslootweg	Veiligheid	MLT	provincie		
gemeente	B.37	Herinrichting van wegen	De woonwijken worden (aangevuld) ingericht als Zone st.	grondgebied	Veiligheid	KT			
gemeente	B.38	Herinrichting van wegen	Met beide grondgebied van Hooikaart wordt afgebakend als Zone S0 en zone S0, afgevaardigd de M27E, RD.E11, Groenedaalslootweg	grondgebied	Veiligheid	KT			
gemeente	C.3	Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen	Opstellen van een schiedroutekaart	grondgebied	Veiligheid	KT			
gemeente	A.4	Strategisch ruimtelijk project	Ontwikkeling woonwijken als verblijfsgebieden	grondgebied	Veiligheid	MLT			
gemeente	B.13	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de fiets- en voetgangersoversteek op de J. Kumpstraat ter hoogte van de Meierstraat te beveiligen, wordt voorgezocht om een afverschikking te voorzien met middenberm.	J. Kumpstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.4	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Kapelstraat - Terjatedalle nansluiten op de gemeentelijke Boomgaard.	Kapelstraat x Terjatedalle	Bereikbaarheid	MLT			
gemeente	B.19	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Realisatie van een artiestenstructuur in de Kastenstraat, waarbij het voetpaddeel van de J.B. Charlierlaan doorkomt tot aan de trage weg Kastenstraat (nr. 6).	Kastenstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.35	Herinrichting van wegen	De C. Meestersstraat in te richten als een woonwijk van goed het goed met afgebakende parkeerplaatsen die gereserveerd worden aangebracht in het straatbeeld.	Meestersstraat	Veiligheid	MLT			
gemeente	B.2	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Uitbouw centrale as Koedalle, Bendekeersveld, F. Sohierstraat als zachte as.	Koedalle, Bendekeersveld, F. Sohierstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.7	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De huidige afverschikking in de Veldmatstraat wordt verwijderd, waardoor de oversteek voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd.	Veldmatstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.15	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Om de aansluiting van trage weg nummer 41 op de R. Lauwersstraat te accentueren, wordt een voetpadafsluiting voorzien aansluitend bij de huidige parkeerstrook in de straat.	Lauwersstraat	Veiligheid	KT			

gemeente	B.18	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de C. Maltiestraat worden we een voetpadafsluip aan de zijde van de lange weg Braambosveld.	Moltwastraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.3	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Op het kruispunt Molendreef x Woenestraat en Woenestraat Tenboschen worden maatregelen genomen om deze te beveiligen als langzaamverkeer tussen Overlaan en Heelant.	Molendreef x Woenestraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.21	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beweiligen kruispunt Molendreef - Woenestraat (trage weg nr. 47) door het verleggen van het bestaande verkeersplan, en integratie van de bushalte Woenestraat - Hovenstreek.	Molendreef x Woenestraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.8	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Maak een aansluiting Kruispunt Molendreef - Zuidlaan Tentrappenstraat.	Molendreef x Zuidlaan x Tentrappenstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.30	Fietsnetwerk	Via de Pouterboultse wordt een fiets- en voetgangersdoortje voorzien naar de verkeersweg Kalkveld.	Pouterboultse	Bereikbaarheid	MLT			
gemeente	B.26	Fietsnetwerk	Fietswiel over de R0, opgehangen aan de noord- en zuidzijde van de spoorwegbrug, voor langzaam verkeer richting Boswerde (via pad naast NZ75 westwaarts) en naar Dubbelaan (naar Sint-Genesius-Rode).	R0	Bereikbaarheid	MLT	AWV		
gemeente	B.17	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De Spreekweg (weggepl. IJzerstraat, trage weg nr. 3) (buis stabi) wordt ingericht als een woonerf met lichtschakel bestuursplan.	Spreekweg	Leefbaarheid	MLT			
gemeente	B.16	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Trage wegen nr. 1 en 2 stationsomgeving, langs Terhulpaal (toeweg) moeten beter worden aangeloten op elkaar.	stationsomgeving	Bereikbaarheid	KT			
gemeente	A.3	Strategisch ruimtelijk project	Cohees van stationsomgeving wordt als zone 3D ingericht worden, met beperkte ruimte voor harde verkeersdeelnemers die toch wilken zijn.	stationsomgeving	Veiligheid	MLT	NMBS, de Lijn		
gemeente	C.4	Tarifering	Tarifering parkeerplaatsen stationsomgeving	stationsomgeving	Bereikbaarheid		NMBS		
gemeente	B.10	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Tenboschen x Woenestraat is geaccuseerd met een betonnen. Dit materiaal wordt doorgetrokken tot in de Woenestraat en de Woenestraat wordt ingericht als woonerf.	Tenboschen x Woenestraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.29	Fietsnetwerk	Aanleg van een zijwaaier fietsverbinding langs het spoor	treinstation	Bereikbaarheid	MLT	provisie, NMBS		De onderzoeken in kader van fiets-GEN
gemeente	B.12	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	In de W. Maltestraat wordt ter hoogte van de Conventuierstraat een verkeerswijziging aangebracht via geschikt parkeren en het realiseren van een voetpadafsluip. De parkeerplaatsen worden afgebakend met een groenloemant.	W. Maltestraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.14	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De aansluiting van de trage weg 30 op de Waverstambweg wordt beveiligd met een lichtconstructie, waarbij de huidige parkeerstrook wordt afgebakend met een groenloemant.	Waverstambweg	Veiligheid	KT			
gemeente	B.11	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Het kruispunt Woenestraat - Kapelstraat wordt beveiligd met een wegverstelling, waarbij we langs beide zijden van de rijweg een voetpadafsluip voorzien met plastiek waarden en verkeersplan boom wordt aangeplant. De oversteekplaats wordt onder geaccuseerd door het aanbrengen van een bedrijfslicht in de weg.	Woenestraat x Kapelstraat	Veiligheid	KT			
gemeente	B.9	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	Beweiligen kruispunt Woenestraat - Tenboschen.	Woenestraat x Tenboschen	Veiligheid	KT			
NMBS	A.1	Strategisch ruimtelijk project	Herwaardering stationsomgeving	stationsomgeving	toegankelijkheid	MLT	gemeente, ANS, RWG en eroverend erfgoed		RUP + ontwerp stationsomgeving
NMBS	B.25	Fietsnetwerk	Ontkleding van het fietspad kan verlaten het ontvangingsgebouw stationgebouw.	stationsomgeving	Milieu	MLT	gemeente		
NMBS	B.31	Fietsnetwerk	De peroneer in Groenendaal worden toegankelijk gemaakt met liften en trappen.	stationsomgeving	toegankelijkheid	MLT			

NMBS	B.35	Openbaarvervoernetwerk	De treinen die Groenendaal gaan bedienen zullen om het kwartier gaan rijden tijdens de spits op de CEM-lijn C van Louvain-la-Neuve-Universiteit via de Brusselse Noord-zuidverbinding naar Braine-la-Croix en omgekeerd	stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT			
NMBS	B.39	Parkeerbeleid	alhoewel parking station Groenendaal	stationsomgeving	Bereikbaarheid	MLT			
politie	C.1	Handhaving	De politiereis staat in voor een doorgedreven handhaving door controles op de toegelaten snelheid	grondgebied	Veiligheid	-			
politie	C.2	Handhaving	Handhaving van verkeersgedrag	grondgebied	Leefbaarheid	-			
projectontwikkelaar	B.1	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De nieuwe geplande woonwijken worden ook ingericht als zone 30-gebied	grondgebied	Laefbaarheid	MLT	gemeente		
Projectontwikkelaar	B.22	Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	De bestaande brug weg boven de voetwoning Brusselsesteenweg dient beter geïntegreerd te worden in het project zodat de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Brusselsesteenweg en de J. Denysstraat open blijft	Verhavering Brussel	Bereikbaarheid	MLT	gemeente		
	C.5	Marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	Informatiecampagnes over wijzigingen in het openbaar vervoer (stationsomgeving en buslijnen)	stationsomgeving					

## 10.1 / MODULES

Concrete afspraken met betrekking tot de realisatie van een project, waarbij verschillende partners betrokken zijn, worden gemaakt in de vorm van een koepelmodule. In de koepelmodule staat wie de ondertekenende partijen zijn, en welke modules bij de koepelmodule horen. Vanaf 1 januari 2013 wordt het systeem met modules aangepast n.a.v. het nieuwe mobiliteitsdecreet. Met betrekking tot de realisatie van het mobiliteitsplan Hoeilaart kunnen volgende modules opgenomen worden.

Af te sluiten modules	Te realiseren project
Module 1: Ondersteuning van strategische planningsactiviteiten	
Module 2: Aanleg van rond- en verbindingswegen	
Module 3: Herinrichting van doortochten	
Module 4: Subsidiëring van wegverlichting langs gewestwegen	
Module 7: Informatieverschaffing over het openbaar vervoer	
Module 8: Aanleg vrijliggende tram- en busbanen	
Module 9: Verhoging openbaarvervoeraanbod	
Module 10: Subsidiëring en herinrichting van schoolomgevingen	
Module 11: Aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen	N275
Module 12: Subsidiëring van nieuwe afzonderlijke verbindende fietspaden langs gemeentewegen	
Module 13: Subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen	
Module 14: Aansluiting van commerciële activiteiten	
Module 15: Subsidiëring van flankerende maatregelen	
Module 16: Herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden	
Module 17: Wegverlichting langs gewestwegen	N275
Module 18: Herinrichting van kruispunten en oversteekplaatsen	
Module 19: Streefbeelden, of de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten voor een gewestweg met bovenlokale of regionale verbindingfunctie	



---

## 11 / VOORSTEL TOT AANPASSINGEN ANDERE BELEIDSPANNEN

Het mobiliteitsplan suggereert een aanpassing van hogere of andere beleidsplannen. We geven een overzicht:

### A / GEMEENTELIJKE RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Bij de herziening van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zal het mobiliteitsplan gebruikt worden als onderlegger voor de wegcategorisering, het fietsroutenetwerk en de openbaarvervoerstructuur.

In de bindende bepalingen van het gemeentelijk structuurplan worden volgende uitspraken gedaan omtrent mobiliteit. In het cursief is aangegeven wat de aanvullingen hierop zijn vanuit het mobiliteitsplan.

*De gemeente zal werk maken van een netwerk van trage wegen doorheen de verschillende binnengebieden van de gemeente. Vanuit het mobiliteitsplan wensen we daar ook de toekomstige verkavelingen aan te takken. De gemeente heeft intussen een netwerk uitgewerkt dat werd opgenomen in het mobiliteitsplan. In het beleidsplan zijn inrichtingsprincipes uitgewerkt om de aansluiting van de trage wegen op lokale wegen te beveiligen en te accentueren. Dit vergroot ook de herkenbaarheid van de trage wegen.*

*Het centrum wordt uitgebouwd als verblijfsgebied op maat van fietsers en voetgangers. Het mobiliteitsplan ondersteunt deze visie door het langparkeren aan de rand van het centrum te voorzien en van daaruit te werken met aantrekkelijke voetgangersdoorsteken. Het centrum wordt afgebakend als zone 30 om het verblijfskarakter te versterken.*

*De Groenendaalsesteenweg - J.B. Charlierlaan wordt uitgebouwd als openbaarvervoeras. Vandaag is er reeds een vrij goed aanbod. De doorstroming voor de bus wordt verbeterd door de buslijn Groenendaal-Leuven niet meer via het Gemeenteplein te laten omrijden. We stellen voor om een hoofdhalte uit te bouwen ter hoogte van café Nero. Dit past ook in de visie om de Biesmanslaan heraan te leggen en om de barrièrewerking van deze 'doortocht' te verminderen.*

### B / PROVINCIAAL STRUCTUURPLAN

Ten aanzien van het provinciaal structuurplan wordt aangegeven dat het wenselijk zou zijn om Hoeilaart mee aan te takken op het fiets-GEN naar Brussel. In het mobiliteitsplan worden enkele suggesties gedaan die verder kunnen worden onderzocht door de provincie.

### C / STATIONSOMGEVING GROENENDAAL

Ten aanzien van de huidige voorliggende plannen voor de herinrichting van het stationsplein van Groenendaal worden de volgende aanbevelingen gedaan:

Aanbod parkeren en fietsenstallingen dient te worden afgestemd met de te verwachte groei van het GEN Station.

---

Er wordt voor geopteerd om het station van Groenendaal twee volwaardige voorkanten te geven, waarbij het aanbod aan onthaalinfrastructuur wordt gespreid (parkeren fietsenstallingen). Wat betreft de bus van de TEC voorzien we een op- en afstaphalte aan de zuidzijde van het station en laten we de TEC niet rond rijden om aan de voorzijde van het station te gaan halteren.

Het stationsplein moet meer zijn dan een optelsom van wensen van de verschillende vervoeraanbieders. Het dient een volwaardig plein te zijn dat zijn poortfunctie tot het Zoniënwoud en het GEN-net kan opnemen.

Bijzondere aandacht dient te gaan naar het verknopen van de verschillende zachte netwerken die hier toekomen (trage wegen, lokale wandelingen en fietsroutes , bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutes).

#### D / BELEIDSPLAN BUURT- EN VOETWEGEN

Met dit beleidsplan wil de provincie Vlaams-Brabant een actieve ondersteunende en adviserende rol spelen, met respect voor de gemeentelijke visie rond buurt- en voetwegen. De gemeente voorziet echter verschillende aanpassingen op haar tragewegennet.

## 12 / MONITORING

### 12.1 / VERDERE EVALUATIE VAN HET MOBILITEITSPLAN

#### 12.1.1 / Evaluatiemethode

Om het beleidsplan verder op te volgen, dient een monitoring- of meetsysteem opgezet te worden dat de mobiliteitsontwikkelingen volgens een vaste systematiek registreert. De essentie van deze evaluatie is de terugkoppeling tussen:

- de knelpunten;
- de doelstellingen;
- de resultaten van het beleidsplan;
- de effecten van haar acties.

Doelstelling	Actie	Meting
Het verbeteren van de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit	Leefbaarheid centra verbeteren  Snelheid beperken (regimes) Sluipverkeer weren (woonstraten + verkeersarme zones)	Evolutie verkeersintensiteiten Verhouding auto/fiets Snelheidsmetingen Steekproeven politie, klachten bewoners
De bereikbaarheid in stand houden	Trage wegen verder uitbouwen Netmanagement realiseren Uitbouw GEN net, fiets GEN Vervoerswijzekeuze beïnvloeden door omkaderende maatregelen (promotie, tarifiering, uitrusting haltes, elektrische fietsen.)	Meting aantal fietsers en voetgangers.  Tellingen fietsenstallingen en auto's

De verkeersveiligheid verhogen	Herinrichting kern, doortocht Biesmanslaan, schoolomgevingen en singuliere punten, inrichten zone 30-gebieden	Ongevallenstatistieken jaarlijks aanvullen
De groei van de automobilititeit beheersen	Kernversterking – meer kansen om te voet te gaan en te fietsen. Inrichting stationsomgeving Groenendaal gericht naar duurzaam voor en natransport.	Telling gestalde fietsen/geparkeerde auto's
Impact milieu beperken	Aanbod alternatieven verbeteren zorgt voor mindere automobilititeit.	

*Verdere evaluatie van het mobiliteitsplan*

---

13 / BIJLAGEN



---

**PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT**  
**Bijeenkomst van 8 mei 2011**  
**ADVIES VAN DE AUDITOR**



**GEMEENTE HOEILAART**  
**Mobiliteitsplan – fase 3 : beleidsplan**

---

**Stand van zaken - procedure**

Beleidsplan	conform verklaard door de PAC op 15 oktober 2002
Sneltoets	gunstig verklaard door de PAC op 14 oktober 2008
Verkenningnota	conform verklaard door de PAC op 12 januari 2010
Uitwerkingsnota	gunstig verklaard door de PAC op 29 maart 2011
Beleidsplan	voorwaardelijk conform verklaard door de PAC op 13 maart 2012

---

**1 Situering**

Het beleidsplan werd in maart 2012 voorwaardelijk conform verklaard.

De conclusie van het advies luidde als volgt. *De nota bevat alle noodzakelijke onderdelen. Een participatietraject werd doorlopen, het gemeenteraadsbesluit werd opgenomen in bijlage aan het beleidsplan. Het verslag werd overhandigd op PAC en moet opgenomen worden in de bijlagen van beleidsplan dat voor definitieve vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.*

*De omschrijving van de lokale wegen, de invulling van het hoofdstuk rond voetgangersvoorzieningen en verblijfsgebieden is niet accuraat, de actietabel dient te worden vervolledigd en opgenomen te worden in hoofdstuk 10 en tenslotte kan ook de evaluatiemethode aangepast worden aan de schaal van de gemeente. Ook de vele detailopmerkingen kunnen herbekeken worden al dan niet in de GBC. Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 2 van de gemeente Hoeilaart wordt voorwaardelijk conform verklaard.*

**2 Bespreking van het beleidsplan**

Er werden heel wat aanpassingen aan voorliggend beleidsplan doorgevoerd. Er werd hierbij rekening gehouden met de geformuleerde opmerkingen.

Er zijn toch een aantal onvolkomenheden :

- ♦ In het hoofdstuk 'verblijfsgebieden en voetgangersnetwerken' : de benoeming van een aantal straatnamen op pg 42 is niet correct.
- ♦ In hoofdstuk 8.2.7 worden de kwaliteitseisen voor fietsvoorzieningen besproken. Eerst wordt aangegeven dat er gemengd verkeer zal zijn omwille van de beperkte breedte, dit wordt 'onderbouwd' vanuit de voorziele snelheidsregimes. Vervolgens wordt dit toch weer genuanceerd en worden fietspaden gekoppeld aan intensiteiten en snelheidsregimes. Een betere logica zou zijn dat het type fietsvoorzieningen eerst en vooral uitgaat van

Intensiteiten en snelheidsregimes. En dat hier in het beleidsplan wordt aangegeven dat er problemen zijn met de breedtes van een aantal wegen in de gemeente.

Het verslag van het participatietraject op zich ontbreekt nog steeds in de nota zelf. Deze moet nog toegevoegd worden aan het beleidsplan dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor definitieve vaststelling.

Echter aan volgende opmerkingen m.b.t. de actietabel zelf : opname in beleidsplan (niet in bijlage), nummering acties, herbekijken partners van acties, de titel van acties zone30-gebied / woonerf en de actie rond parkeerbeleid werd niet tegemoetgekomen.

### **3 Conclusies en advies**

Het beleidsplan van Hoellaart wordt conform verklaard.

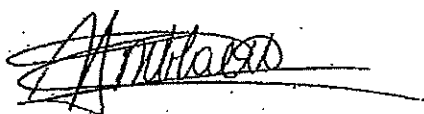
Dit verslag moet samen gelezen worden met het verslag van de PAC van maart 2012 en moet toegevoegd worden aan het beleidsplan dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor definitieve vaststelling.

De richtlijnen van het mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)) betreffende agendering op de gemeenteraad en publicatie in het staatsblad dienen gevolgd te worden.

Voor advies,

Te Brugge,

14 mei 2012,



auditor mobiliteitsplannen

Hannelore Deblaere

**PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE VLAAMS-BRABANT**  
**Bijeenkomst van 13 maart 2012**  
**ADVIES VAN DE AUDITOR**

**GEMEENTE HOEILAART**  
**Mobiliteitsplan – fase 3 : beleidsplan**



**Stand van zaken - procedure**

Moederconvenant	door de minister ondertekend op
Bijakte 1	door de minister ondertekend op
Beleidsplan	conform verklaard door de PAC op 15 oktober 2002
Sneltoets	gunstig verklaard door de PAC op 14 oktober 2008
Verkenningnota	conform verklaard door de PAC op 12 januari 2010
Uitwerkingsnota	gunstig verklaard door de PAC op 29 maart 2011

**1 Situering**

Het beleidsplan wordt 1 jaar na de uitwerkingsnota voorgelegd aan de PAC. De GBC vond plaats op 8 november 2011, MOW, AWV en RWO waren niet aanwezig op deze GBC. Volgens de nota (pg 5) vond ook op 9 december 2012 een GBC plaats, dit verslag werd niet toegevoegd aan het document.

**2 Bespreking van het beleidsplan**

**2.1 Algemeen**

Er werd door de gemeenteraad een participatietraject uitgetekend. Het participatiemoment omvatte een infoavond voor de adviesraden en een openbare hoorzitting. De toelichting op pg 4 van de nota is deels in de toekomst en deels in het verleden geschreven. Het is onduidelijk of het participatietraject nu volledig werd doorlopen, vooral dan het infomoment voor de adviesraden. Een kopie van de gemeenteraadsbeslissing werd toegevoegd aan de nota. Een verslag van de participatie werd niet toegevoegd, maar wordt op PAC overhandigd.

**2.2 Beleidsplan**

**2.2.1 Informatief deel**

Het informatief deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen. In een aantal beleidsplannen worden de taakstellingen en doelstellingen opgenomen in het informatief deel en niet zoals hier in het richtinggevend deel. De richtlijnen hierover zijn echter niet klaar en duidelijk.

**Detailopmerkingen :**

- ♦ Pg 2 : In de Inleiding wordt goed teruggekoppeld naar de pac-verslagen.
- ♦ Pg 5 : Bij De Lijn worden niet de juiste medewerkers vermeld.

- ◆ Pg 10 : Is het niet zinvol om de 5 basisdoelstellingen ook kort toe te lichten ?
- ◆ Pg 11 : De titel kan aangepast worden naar besluiten uitwerkingsnota, Immers voor dit nieuw beleidsplan werd geen synthesenota gemaakt. De beschreven inhoud is ook de besluiten van de uitwerkingsnota.
- ◆ Pg 13 : door de opbouw van hoofdstuk 4 komt het beleidsscenario niet echt uit de verf in voorliggend document. Kan dit op één of andere manier verbeteren ? Het beleidsscenario moet een wervend verhaal zijn.

### 2.2.2 Richtinggevend deel : uitwerking in actiedomeinen

Het richtinggevend deel wordt opgebouwd conform de geldende richtlijnen.

De uitwerking in werkdomeinen is goed opgebouwd en leesbaar.

#### Detailopmerkingen :

- ◆ Pg 19 De vraagstelling 'operationele doelstelling bereikt' heeft vooral betrekking op 'werd op deze taakstelling in het voorliggend beleidsplan een antwoord geboden'. Dit betekent dat bij die taakstellingen die eigenlijk pas in ontwerpfase kunnen ingevuld worden er geen 'OK' kan ingevuld worden. In dergelijke gevallen kan in de kolom 'gehaald' beter doorverwezen worden naar de ontwerpfase. Een aantal andere taakstellingen dienen opgenomen te worden in het flankerend beleid om als 'gehaald' te worden beschouwd, maar worden daar niet opgenomen.  
'Stationsomgeving' : Niet alle geformuleerde taakstellingen zijn taakstellingen op niveau van een beleidsplan. Voor de taakstellingen 1B, 1C en 3C kan beter doorverwezen worden naar de acties zelf.
- 'Ruimtelijke ontwikkelingen' : 1C en 2C komen niet aan bod in voorliggend beleidsplan, 4B is een taakstelling die thuishoort op projectniveau.
- 'Trage Wegen' : 3C, 4C en 4-5B kunnen nog opgenomen worden in het flankerend beleid als actie
- 'Openbaar vervoer' : 1B hoort thuis op ontwerpniveau, 2B komt niet echt aan bod in voorliggend plan en 4B en 4C horen thuis als actie in flankerend beleid.
- 'Milieutoetsing' : thema 3 kan nog opgenomen worden in flankerend beleid om als OK bevonden te worden.
- ◆ Pg 30 : De modal split- gegevens zijn eerder onduidelijk. Zijn er 46% van het totaal aantal opstappers die via de Park en Ride komt uit Hoellaart ? Of zijn er 46% van het totaal aantal mensen die park en ride doen afkomstig uit Hoellaart ?  
Op PAC geeft de gemeente aan dat ook tijdens de participatie dit moeilijk bleek te interpreteren. Verduidelijking van de tekst is dus aan de orde.
- ◆ Pg 32 : het minimum van 1000 Instappers per dag is in tegenspraak met de tabel op pg 31, 866
- ◆ Pg 37 : bij de categorisering van de N275 moet nog de nuance opgenomen worden dat het openbaar onderzoek voor de herziening van het PRS nog lopende is en dit voorstel nog niet definitief kan weerhouden worden.

♦ Pg 37 de Jozef Kumpsstraat werd niet opgenomen in de tekst bij de selectie van de lokale wegen I

♦ Pg 37 – 38 : Op basis waarvan wordt de functies van lokale wegen I en II zoals hier beschreven bepaald ?

Hier wordt gesteld dat busverkeer (regionaalstedelijk en stadsgewestelijk) op de lokale wegen II horen. Er wordt ook gesteld dat lokale wegen I een laag aandeel aan erftoegangen hebben. Wat is het verschil dan nog met secundaire wegen ?

Dit alles is in tegenspraak met de gangbare definities voor lokale wegen I en II. Het lijkt alsof eerst een categorie voor de wegsegmenten is gekozen en pas daarna definities / criteria werden opgemaakt.

Dit dient herbekeken te worden.

Op de PAC wordt afgesproken dat de tekst volledig omgevormd zal worden : vertrekkende vanuit de gangbare definities van lokale wegen (bv uit het GRS) en dan pas de criteria vastleggen van waarom bepaalde keuzes op bepaalde manieren gemaakt worden.

♦ Pg 39 : Het nu al opnemen van mogelijke benaderingen bij de concrete Inrichting kan ertoe leiden dat er de latere discussie bemoeilijkt wordt.

Daarenboven geldt de bouwverordening enkel binnen bebouwde kom, de snelheid kan er dus enkel per uitzondering hoger liggen dan 50 km/u.

Waarom gaat de voorliggende tekst zo sterk in op de minimale voetpadbreedte, dit is immers zeer sterk projectgebonden ? Op niveau van het beleidsplan lijkt het belangrijker om in te gaan op de afbakening van verblijfsgebieden.

Op PAC wordt besloten dat de volgorde van deze tekst zal gewijzigd worden : eerst wordt het zone 30 centrumgebied besproken, dan voetpaden en dan beperking t.g.v. de minimale voetpadbreedte.

♦ Pg 40 : het is zinvol om in deze tekst een definitie op te nemen van een trage weg. Op de website van de Vzw Trage Wegen is de definitie als volgt : 'Trage wegen zijn paden of wegen die bestemd zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Wandelaars, fietsers en ruiters zijn de belangrijkste gebruikers.'

Dit betekent dat bv. het project van de G. Kleermaekersstraat geen trage weg is als dusdanig. Dit betekent geenszins dat het voorgestelde project niet zinvol is. Ook andere vermelde maatregelen zijn op zich zinvol maar horen thuis op niveau van een globaal voetgangersnetwerk.

Voorliggende tekst moet een beter onderscheid maken tussen voetgangersnetwerk en trage wegen. Op kaarten 7.2 en 8.1a dient dan ook hiertussen een onderscheid gemaakt te worden.

♦ Kaarten 8.1b tem 8.1d : dit zijn goede kaarten, het onderscheid tussen effectief trage wegen, voetgangersnetwerk en verkeersveiligheidsmaatregelen wordt goed gemaakt.

♦ Pg 44 :

Op PAC geeft de provincie aan dat de presentatie van het thema 'fietsroutenetwerk' niet zo duidelijk is.

Op PAC wordt door BMV aangegeven dat de wegen niet overal te smal zijn om fietspaden te realiseren. Indien fietspaden wel kunnen gerealiseerd worden, dan zijn er nog andere criteria om te bepalen of er al dan niet fietspaden moeten zijn.



- ◆ Kaart 8.2a : is 'functioneel netwerk' het BFF ? of gaat het om een lokaal netwerk ?

Op PAC : de kaart kan hierover verduidelijkt worden.

- ◆ Wat is de bedoeling van de kaarten 8.2b en 8.2d ? Dit gaat over de boszone in Hoellaart ?

Wat is de link met de tekst ? Kan die niet beter ?

- ◆ Pg 46 : het is alsof er een paar zinsdelen ontbreken in de beschrijving van de fietspaden. wat betekent of wat is de bedoeling van een tekst : Fietspaden – onderscheid ? of van de tekst bovenaan pg 47 : moeten er fietspaden worden voorzien bij snelheidsregime van 70km/u of 50km/u in de gemelde gevallen of wordt iets helemaal anders bedoeld.

Wat extra verduidelijking kan geen kwaad. Het beleidsplan moet een werkdocument zijn, waar achteraf eenvoudig kan naar teruggegrepen worden, zonder discussie over de Interpretatie van dit beleidsplan. Voor de vormgeving van de fietspaden kan trouwens ook verwezen worden naar het Vademecum Fietsvoorzieningen.

- ◆ Pg 48 : waarom wordt m.b.t. basismobiliteit het onderscheid gemaakt tussen 'als in buitengebied' en 'als in Randstedelijk Gebied' ? Is de beslissing nog steeds niet genomen over welke zone in het Randstedelijk Gebied valt ?

Op PAC : de gemeente valt niet in het Randstedelijk Gebied en wil dit niet maar gezien z'n ligging zou de gemeente wel onder die normen voor basismobiliteit willen vallen.

- ◆ Pg 48, 8.3.3 : De lijnvoering is weergegeven aan het einde van het hoofdstuk rond openbaar vervoer en niet zoals de tekst aangeeft bij het begin van deze paragraaf. (idem pg 50 8.3.4)

- ◆ Op PAC geeft De Lijn aan dat de doorstromingsproblemen in de stationsomgeving mogen benadrukt worden.

- ◆ Pg 53 : er wordt geen conclusie opgenomen m.b.t. het invoeren van de blauwe zone.

Op PAC : de gemeente bevestigt dat er geen draagvlak is voor blauwe zone. Voorstel van de PAC is om de maatregel te behouden op lange termijn.

- ◆ Pg 54 en kaart 8.5a : Voor de langparkeerplaatsen wordt de term randparking gebruikt. Een randparking lijkt toch eerder te zijn een parking aan de rand van de bebouwde kom, hier worden parkings aangeduid die in het centrum gelegen zijn. Het lijkt dan ook beter om in de tekst niet het begrip randparking te gebruiken maar te spreken van 'parking voor langparkeerders'.

- ◆ Werkdomein C wordt eerder op een voorwaardelijke manier opgebouwd.

### 2.2.3 Richtinggevend deel : actieplan en evaluatie

Het actieprogramma wordt niet volledig uitgewerkt. Het actieprogramma vanuit de invalshoek 'werkdomeinen ABC' wordt niet opgenomen als een volwaardig onderdeel van het beleidsplan. De actietabellen vanuit de 4 andere invalshoeken zijn niet opgenomen in bijlage.

De bedoeling van hoofdstuk 11 is dat er wel degelijk ofwel een lijst komt van de elementen die moeten aangepast worden in het GRS (bv. wegencategorisering, fietsroutes) ofwel dat er komt te staan dat er geen discrepantie is tussen mobiliteitsplan en GRS. De kaart op pg 61 heeft dan ook weinig meerwaarde. Hetzelfde geldt voor het beleidsplan buurt- en voetwegen en voor het BFF.

Is de vooropgestelde evaluatiemethode haalbaar voor een kleinere gemeente als Hoeilaart? De tekst op pg 63 is niet goed uitgewerkt: de meetinstrumenten parkeerduurstudie, doorstromingsstudies en enquêtering horen eerder thuis in de tabel.

Detailopmerkingen:

- ◆ Minstens voor de acties op korte termijn moeten de ramingen ingevuld worden.
- Op PAC: de gemeente wenst geen bedragen in deze tabel die niet correct zijn. Gezien het nu niet mogelijk is om het juiste bedrag in te vullen, werd gevraagd om de bedragen weg te laten in de actietabel.  
Het invullen van de bedragen heeft tot doel om na te gaan of er wel voldoende financiële draagkracht is voor het uitvoeren van de vooropgestelde acties op korte termijn.  
Hier wordt de visie van de gemeente gevolgd, maar die moet dan ook toegelicht worden in de tekst.
- ◆ De leesbaarheid van de actietabel zou ook verbeteren als er een unieke nummering aan de acties wordt toegevoegd.
- ◆ Staan alle partners wel vermeld? Bvb. bij het aanleggen van de Terhulpssteenweg onder de spoorweg is ook NMBS partner. Of bij de herinrichting van de stationsomgeving zijn naast ANB ook RWO en Onroerend Erfgoed partners.
- ◆ In de actietabel is sprake van het inrichten van nieuwe woonwijken als zone 30-gebied / woonerf. In de tekst is enkel sprake van zone 30-gebied. Zone 30-gebied en woonerf zijn duidelijk twee verschillende dingen: dit moet duidelijk zijn in de tekst en het actieprogramma moet hierop afgestemd zijn.
- ◆ De actie rond parkeerbeleid is toch wel heel beperkt t.o.v. de uitwerking in werkdomein B.
- ◆ Hoofdstuk 10.1: In het kader van het nieuwe mobiliteitsdecreet dat in voege zou moeten treden op 1 januari 2013 zou volgende zin moeten toegevoegd worden aan dit hoofdstuk 'Vanaf 1 januari 2013 wordt het systeem met modules aangepast n.a.v. het nieuwe mobiliteitsdecreet.'

### 3 Conclusies en advies

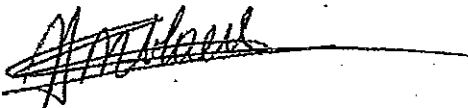
De nota bevat alle noodzakelijke onderdelen. Een participatietraject werd doorlopen, het gemeenteraadsbesluit werd opgenomen in bijlage aan het beleidsplan. Het verslag werd overhandigd op PAC en moet opgenomen worden in de bijlagen van beleidsplan dat voor definitieve vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

De omschrijving van de lokale wegen, de invulling van het hoofdstuk rond voetgangersvoorzieningen en verblijfsgebieden is niet accuraat, de actietabel dient te worden vervolledigd en opgenomen te worden in hoofdstuk 10 en tenslotte kan ook de evaluatiemethode aangepast worden aan de schaal van de gemeente. Ook de vele detailopmerkingen kunnen herbekeken worden al dan niet in de GBC. Het nieuwe beleidsplan volgens spoor 2 van de gemeente Hoellaart wordt voorwaardelijk conform verklaard.

Het beleidsplan van de gemeente Hoellaart dient steeds samen met dit auditadvies gelezen worden. De richtlijnen van het mobiliteitsdecreet (Decreet betreffende mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (BS 20/04/2009)) betreffende agendering op de gemeenteraad en publicatie in het staatsblad dienen gevolgd te worden.

De definitieve versie van het beleidsplan, na goedkeuring door de gemeenteraad, moet worden overgemaakt aan de leden van de GBC.

Voor advies,  
Te Brugge,  
13 maart 2012,



auditor mobiliteitsplannen  
Hannelore Deblaere

**MOBILITEITSPLAN HOEILAART  
GBC BELEIDSPLAN - 08 NOVEMBER 2011**

<b>GEMEENTE HOEILAART</b>			
Caroline Boers	Caroline.boers@hoeilaart.be		
Eric Kumps	milieudienst@hoeilaart.be		
Jean-Paul Van Horenbeke	Jean-paul.vanhorenbeke@hoeilaart.be		
Luc De Witte	Luc.DeWitte@hoeilaart.be		
<b>DE LUN</b>			
Ann Witters	Ann Witters @delijn.be		
<b>PROVINCIE VLAAMS-BRABANT</b>			
Sarah Van Geit	sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be		
<b>Agentschap voor Natuur en Bos</b>			
Patrick Huvenne	Patrick.huvenne@lne.vlaanderen.be		
<b>Politie Druivenstreek</b>			
Christian Michiels	bps@politiedruivenstreek.be		
<b>TEC Brabant Wallon</b>			
Emmanuel Lecharlier	Emmanuel.lecharlier@tec-wl.be		
<b>Tuc Rail</b>			
Roland Godfroid	rgf@tucrail.be		
<b>VECTRIS</b>			
Geert Vercruysse	016/31 91 03	aanwezig	geert.vercruysse@vectris.be

**AGENDA**

- 1 Bespreking beleidsplan
- 2 Afspraken en verdere planning

**BESPREKING BELEIDSPLAN****STATION GROENENDAAL EN OPENBAAR VERVOER**

- De Lijn uit haar bezorgdheid omtrent het wildparkeren aan het station van Groenendaal.
- Patrick Huvenne kan zich vinden in het voorstel om de parking van Groenendaal uit te breiden. Hiervoor is geen wijziging van het RUP nodig indien Bos & Groen zelf instaat voor de aanleg van de parkings. Het idee is om een groene parking aan te leggen voor de bezoekers van het bos, die tegelijk ook kan fungeren als parking voor de treinreizigers. Omwille van de niveaoverschillen zou ook kunnen worden gewerkt met een halfondergrondse parking.
- Het station van Groenendaal krijgt een nieuwe functie, hiervoor hoeft het RUP niet te worden aangepast.
- De Lijn gaat akkoord met de busbediening van het station Ter Delle maar stelt wel dat hiervoor een aanpassing van de brug nodig is. De gemeente laat weten zij hiervoor grond heeft aangekocht.
- Opmerking GECORO: Is het nodig om de bussen doorheen de woonwijken te laten rijden? Ann Witters van De Lijn laat weten dat er toch heel wat opstappers zijn in de woonwijk rond de Zuidlaan. Het probleem van te veel bussen in de woonstraten heeft ook te maken met de vele schoolbussen.

**TRAGE WEGEN EN FIETS**

- Het Uilenstraatje wordt heringericht.
- Een ander belangrijk project is het pilootproject opgestart door de provincie om erkende voet- en buurtwegen te bewegwijzeren met het logo van de gemeente Hoeilaart en nummer van de buurtweg.
- De gemeente organiseert ook heel wat initiatieven omtrent sensibilisering de trage wegen. Onder meer door het organiseren van een tragewegenwandeling.
- Ook werd een kaart gemaakt met de veilige schoolroutes, deze schoolroutekaart wordt best opgenomen in het beleidsplan.
- De gemeente heeft reeds een budget voorzien voor het realiseren van verschillende voetpaduitstulpingen zoals voorzien in het beleidsplan.
- Tot slot zal ook nog een RUP worden opgemaakt voor de trage wegen.
- De GECORO is van mening dat het fietsgebruik meer gepromoot moet worden. In het beleidsplan is het fietsplan niet volledig. De lokale fietsroutes worden best op kaart aangeduid.
- De aanleg van een fietspad langs de spoorweg lijkt ook voor de NMBS een haalbare kaart, aangezien er toch een bedieningsweg moet worden voorzien om het onderhoud van de geluidsschermen mogelijk te maken.
- Patrick Huvenne geeft aan dat de fietsroutes in het bos gewijzigd zijn. Hij bezorgt een aangepast plan.
- Sarah Van Geit vraagt of het wel realistisch is om op het volledige grondgebied van Hoeilaart te pleiten voor zone 50 en gemengd fietsverkeer. Luc De Witte laat weten dat dit vandaag al het geval is.

**PARKEREN**

- Voor het centrumgebied van Hoeilaart wordt een RUP opgemaakt, de vraag stelt zich hoe dient te worden omgegaan met bewonersparkeren. Bij nieuwe projecten zou een parkeernorm opgelegd moeten worden.
- In vele gevallen gaat het echter ook om verbouwing van bestaande woningen waar het niet evident is om te werken met ondergrondse garages, waardoor de parkeerdruk op straat toeneemt. Dit onderdeel van het parkeren dient nog te worden opgenomen in het beleidsplan.



## AFSPRAKEN EN VERDERE PLANNING

Beleidsplan aanpassen aan opmerkingen GBC.

Afspraak maken met Kim Wouters om het beleidsplan te bespreken.

Beleidsplan agenderen voor PAC van januari 2012.

**GEMEENTE HOEILAART**

**UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD  
OPENBARE ZITTING VAN 09 MEI 2011**

**AANWEZIG :**

Marc VANDERLINDEN, voorzitter  
Tim VANDENPUT, burgemeester  
Jean-Pierre MAEYENS, Els UYTTERHOEVEN, Sylvie GAHY, Jean-Paul VAN  
HORENBEKE, Henri VANDERLINDEN, schepenen  
Wilfried VAN RAEMDONCK, OCMW-voorzitter  
Jan VAN ASSCHE, Ghislain DEWOLF, Alain BORREMAN, Eddy BOYDENS, Wim  
LAUREYS, Pieter ROWIES, Eva DE BLEEKER, Franco BUSATO, Danny DE RUDDER,  
Steven COPPENS, Youri VANDERVAEREN, Etienne BEERNAERT, Marie-Paule  
BOCKSTAL, Jean CHARLIER, raadsleden  
Gaert RAYMAEKERS, secretaris

\*\*\*

**DE GEMEENTERAAD,**

Dhr. Laureys vraagt waarom geen advies gevraagd wordt van de gecoro.  
Dhr. Vandenput geeft aan dat de gecoro stedenbouwkundige aangelegenheden behandelt.  
De raad gaat er mee akkoord de gecoro toe te voegen aan de lijst van te bevragen actoren.

Gelet op het gemeentedecreet;

Gelet op het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid;

Gelet op het gemeentelijk mobiliteitsplan van 2003 dat sinds eind 2008 niet meer conform is;

Gelet op de sneltoets die conform werd verklaard door de Provinciale Auditcommissie op 14 oktober 2008 en waarbij gekozen werd voor spoor 2: verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de collegebeslissing van 22 juni 2009 waarbij het studie bureau Vectris, Vital Decosterstraat 67 A, 3000 Leuven, werd aangesteld voor het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet op de verkenningsnota voor het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie op 12 januari 2010;

Gelet op de uitwerkingsnota voor het verbreden verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, die conform verklaard werd door de Provinciale Auditcommissie op 29 maart 2011;

Gelet op het feit dat er een participatietraject of een openbaar onderzoek dient plaats te vinden alvorens het voorlopig en definitief vaststellen van het gemeentelijk mobiliteitsplan;

Gelet dat de gemeenteraad het participatieproject dient goed te keuren, zodat dit samen met de beleidsnota door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard kan worden;

Overwegende dat de volgende thema's tijdens de sneltoets naar voor kwamen als te verbreden en verdiepen thema's:

- de herinrichting en herwaardering van de stationsomgeving van Groenendaal binnen het GEN
- de mobiliteitsimpact van de ruimtelijke ontwikkelingen
- trage wegen
- analyse van het huidige openbaarvervoernet en toekomstige potenties
- milieutoetsing van het mobiliteitsplan
- Overwegende dat de laatste fase van het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, namelijk het beleidsplan, in opmaak is;
- Overwegende dat er een participatiemoment zal plaatsvinden met de verschillende adviesraden, waarbij het mobiliteitsplan en de vijf thema's in detail zullen toegelicht worden;

Gelet op het advies van de verkeerscommissie van 27 april 2011;

Op voorstel van het college van burgemeester en schepenen;

**BESLUIT** : Met 21 Ja-stemmen, 0 neen-stemmen, 0 onthoudingen.

**ART. 1:** de gemeenteraad gaat akkoord met het voorstel van het participatieproject, waarbij er een participatiemoment/vergadering zal plaatsvinden met de diverse actoren en waarbij het mobiliteitsplan en de 5 te verbreden en verdiepen thema's in detail zullen besproken worden.

**ART. 2:** volgende actoren zullen schriftelijk uitgenodigd worden om deel te nemen aan het participatiemoment:

- a. gemeentelijke culturele raad
- b. gemeentelijke sportraad
- c. gemeentelijke jeugdraad
- d. gemeentelijke seniorenraad
- e. gemeentelijke milieuraad
- f. gemeentelijke raad voor ontwikkelingssamenwerking
- g. gemeentelijke raad voor lokale economie
- h. gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening - gecoro.

Er zal eveneens een openbare hoorzitting georganiseerd worden.

**ART. 3:** de resultaten van het participatiemoment zullen tijdens de eerstvolgende gemeentelijke begeleidingscommissie inzake het verbreden en verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan aangehaald en besproken worden.

**ART. 4:** dit besluit wordt voor nuttig gevolg overgemaakt aan de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar.

**NAMENS DE RAAD:**

De secretaris,  
Geert RAYMAEKERS.

De voorzitter,  
Marc VANDERLINDEN.

\*\*\*

**VOOR EENSLUIDEND UITTREKSEL:**

De secretaris,

Geert RAYMAEKERS.



De voorzitter,

Marc VANDERLINDEN.

## **Mobiliteitsplan - verbreden en verdiepen – samenvatting van de adviezen van een aantal adviesraden.**

### **Algemeen**

- het mobiliteitsplan is te weinig concreet
- de beleidsmaatregelen van het origineel mobiliteitsplan en het nieuwe mobiliteitsplan beter op elkaar af te stemmen en te actualiseren.
- is er in het nieuw plan rekening gehouden met recente mobiliteitsparameters.
- welke zijn de verdere inspraakmogelijkheden van de raden tijdens de uitvoering van het beleidsplan.
- mobiliteit is maar één item van het volledig maatschappelijk gebeuren.
- streven naar het bewaren van de groene binnengebieden.
- de zones 30 zijn niet duidelijk aangegeven.
- zorgen voor een veilige oversteek op de zebra's.

### **Ruimtelijke ontwikkelingen**

- de verdichting van het centrum te beperken
- maatregelen nemen in de ruime omgeving rond Hoeilaart om het sluipverkeer tegen te gaan.

### **Trage wegen**

- op de kaart van de voetwegen staan een aantal privéwegen (na te zien).
- is er gemeenteoverschrijdend onderzoek geweest tussen de Kumpsstraat en de sportvelden van Hagaard Overijse
- is er voldoende rekening gehouden met de mobiliteit van ouderen, minder mobiele personen en kinderen.
- worden er onteigeningen gepland voor de aanleg van trage wegen.
- worden er voldoende rustbanken geplaatst langs de trage wegen
- de bevolking sensibiliseren om de trage wegen te gebruiken.
- de trage wegen voldoende veilig uitrusten (verlichting) en goed onderhouden (oa. sneeuwvrij maken)
- voorstel om de Huttedelle op te nemen als trage weg.

### **Fietsroutenetwet**

- het fietsroutenetwerk is onvolledig (Paloker, Duboislaan)
- hoe zal het gebruik van de fiets in de toekomst gepromoot worden
- de fietssuggestiestroken in de Groenendaalsesteenweg doortrekken tot aan de verbinding met de fietsersbruggen.
- is er rekening gehouden met de mobiliteitsproblemen van de jongst leden van de sportclubs (inclusief de verbinding naar de sportvelden Hagaard Overijse)
- voorkeur voor verhoogde en vrijliggende fietspaden.

### **Openbaar vervoer**

- bussen best op de hoofdwegen houden en niet door de woonwijken
- hoe zullen het busverkeer en de opstapplaatsen georganiseerd worden.
- uitbreiding van de lijn 343 via t'Trot is een goede zaak.
- wat met het busverkeer en de opstapplaats op het Gemeenteplein.
- een betere verbinding met de bus via de Brusselsesteenweg naar Brussel is aan te raden.
- de mogelijkheid onderzoeken om een belbus in te zetten.(openbaar vervoer op maat).
- op de as Groenendaal – centrum Hoeilaart afzonderlijke beddingen voorzien aan de bus-halten.

### **Parkeerbeleid**

- het parkeerbeleid moet beter uitgewerkt worden
- is de parkeerproblematiek bekeken in verband met het sportgebeuren in de gemeente.
- de verkeerschaos rond de scholen beter organiseren.
- de mogelijkheid onderzoeken om terug leerlingenvervoer te organiseren.

### **Stationsomgeving Groenendaal**

- de problematiek van de omgeving Groenendaal verder uit te werken.
- zijn er in de toekomst voldoende parkeerplaatsen voorzien.
- eventueel parkings voorzien op meerder niveaus.
- positief is dat er voldoende fietsstallingen voorzien worden.
- ervoor streven bij de NMBS dat er voldoende stoptreinen blijven in het station Hoeilaart
- wanneer er in Groenendaal te weinig parkeerplaatsen zijn dan zal er meer geparkeerd worden in het centrum.
- het voorzien van leenfietsen en leenauto's zou een goede zaak zijn.
- het busverkeer en het treinverkeer beter op elkaar afstemmen.

L. De Witte

26.01.2012





**Advies GECORO vergadering**  
**4 oktober 2011**

**Aanwezig:** Erik Bervoets, Stefaan Bockstal, Albert Goudmaeker, Lisa Wastléls, Jos Vanstallen, Luc Michéls de leden en plaatsvervangers;  
Henri Vanderlinden, vertegenwoordiger politieke fractie;  
Jean-Pierre Maeyens, schepenen van Wonen;  
Chris Verhaegen, voorzitter;  
Caroline Boers, secretaris;

**Verontschuldigd:** Christine Ceuppens

**Onderwerp:**  
**Gemeentelijk mobiliteitsplan**

**Advies gevraagd door:**  
Het college van burgemeester en schepenen

**Advies**

1. De kaart van de voetwegen dient te worden herbekeken. Blijkbaar zitten er hier een aantal privéwegen tussen.
2. Het is niet duidelijk hoe de evaluatie precies gebeurd is om tot deze herziening te komen.
3. Er rijden heel wat (school)bussen door de verschillende woonwijken, maar de wegeninfrastructuur is hier niet op voorzien. De bussen kunnen beter op de hoofdwegen gehouden worden.
4. De fiets wordt wel gepromoot, maar hoe wordt dit in de praktijk omgezet?
5. Het fietsroutenetwerk is onvolledig. Als voorbeelden worden de verkaveling Paloker en de Duboislaan aangehaald. De aanzet is goed, maar het kan beter.
6. De GECORO vraagt aan het bestuur om de fietssuggestiestrook die nu stopt ter hoogte van het station Groenendaal verder door te trekken tot daar waar het fietspad terug begint aan de werf.

Namens de GECORO :

De Secretaris,

Caroline Boers

De Voorzitter,

Chris Verhaegen

### **Punt 3: Mobiliteitsplan : advies**

#### Probleemstelling:

In het takenpakket voor de opmaak van de verbreding en verdieping van het mobiliteitsplan is opgelegd dat er tijd moet gemaakt worden voor een participatiemoment (participatietraject). Dit wil zeggen dat het project voldoende moet kenbaar gemaakt worden aan de bevolking.

Dit participatietraject kan georganiseerd op verschillende wijzen waarbij ondermeer een openbaar onderzoek er toebehoort.

De gemeenteraad heeft bij ons ervoor gekozen om een algemene hoorzitting te organiseren voor de bevolking en tevens het advies in te winnen van de gemeentelijke adviesraden.

#### Voorstel:

#### Beschikbare documenten:

Mobiliteitsplan 'verbreden en verdiepen' hoorzitting -powerpoint

#### Verdere acties:

#### **Adviezen commissie:**

- **het parkeerbeleid moet beter uitgewerkt worden.**
- **meer rekening houden met de ontwikkeling van bepaalde gebieden**
- **verdichting van het centrum beperken**
- **problematiek omgeving Groenendaal verder uitwerken**
- **het mobiliteitsplan is te weinig concreet**

#### Verslag bespreking:

Gevraagd wordt of er al een parkeerbeleid gekend is voor het centrum van de gemeente. Namelijk het parkeerbeleid op het te vernieuwen Gemeenteplein versus de rest van het centrum. Best wordt op voorhand de totaliteit van het parkeren in het centrum bekeken namelijk het lang, middenlang, kort parkeren en het regime dag - nacht.

De recente telling van het parkeren op het Gemeenteplein acht men als welnig accuraat. Verzoek om bijkomende parkeertellingen te organiseren vooraleer men het definitief plan voor het Gemeenteplein opmaakt.

Tijdens de recente telling was het F. Sohlecentrum niet in werking en zodoende is geen rekening gehouden met de voertuigen die de dagklassen, de bibliotheek, de vergaderingen enz genereren op het Gemeenteplein. Eveneens rekening te houden met de toeloop bij begrafenis, de nieuwe appartementen aan het F. Sohlecentrum en de politievoertuigen.

Voorstel om nog eens te debatteren met De Lijn omtrent de afschaffing van de bushalte op het Gemeenteplein

# SPORTRAAD HOELLAART

Jan van Ruusbroecpark  
1560 Hoellaart

## VERSLAG ALGEMENE VERGADERING SPORTRAAD 07/11/2011

**Aanwezig:** Gerard Krol (Voorzitter), Jeroen Nagels (Ondervoorzitter), Sylvie Gahy (Schepen van sport), Iemke Kuljper (HTV oranje), Marc Raes (Nero's badmintonclub), Van Rompu Paul (De Gymnies), Alain Vanhoutte (Solheide), André Bosmans (WTC Hoellaart), Philippe Gheklere (Yogaclub), Kris Vandenput en Paul Beetens (TC De Jonge Wingerd), Sven Vercarre (FC Wanhoop), Michel Gahy (Petanqueclub Hoellaart), Marijke De Rudder (Dynamo Wijndaal), Serge Muyldermans (ERC Hoellaart)

**Verontschuldigd:** Gunther Denayer (Judoclub Budo Noki), Hilde Briers (Tang Soo Do), Veronique Desmet (Jiu Jutsu Kanl Bazami), Ouderraad Groene Dal

**Afwezig:** Wandelclub Ijsetrappers Hoellaart, VTB Ping-pong, Za Team, Basketclub Hoellaart, Motoclub Hoellaart, Thaibox Fal Mal

### 1. Goedkeuring agenda

Op het eind werd nog het agendapunt toegevoegd over het nieuwe logo van de sportraad. Daarna werd de agenda goedgekeurd.

### 2. Mobiliteitsplan Hoellaart

Toelichting door Luc Dewilte, Ingenieur en mobiliteitsambtenaar van Hoellaart, bijgestaan door Schepen van Mobiliteit Jean-Paul Van Horenbeke. De leden ontvangen allemaal een hand-out van de powerpointpresentatie die Luc voorstelt. In een 10-minuten durende presentatie wordt de huidige toestand en de plannen van de mobiliteit voorgesteld. De presentatie wordt ook ingesloten in het verslag.

Voorzitter Gerard bedankt voor de presentatie en stelt dat er een grote link is met de sport, bv wat betreft parkeerproblematiek en mobiliteitsproblemen voor de jongste clubleden (zwakke weggebruikers). Hij stelt ook de vraag of er ook gemeente-overschrijdend onderzoek werd gedaan, met name de trage weg tussen de Kumpsstraat en Hagaard in Overijse. Ook ondervoorzitter Jeroen wijst op het toenemende belang van deze weg als de gemeente Overijse zal beginnen met het verder ontwikkelen van het sportcentrum, gelegen aan de Hagaard (met voetbalvelden, atletiekplste, nordic walking wegen, ...).

Luc kan enkel antwoorden dat dit doorheen natuurgebied ligt en verharding van deze weg waarschijnlijk geen optie is. Hij licht wel toe dat er op de Kumpsstraat nieuwe verlichting en een fietspad komt.

Gerard vraagt ook nog dat deze mobiliteitsstudie wordt doorgestuurd naar studie bureau Technum voor de haalbaarheidsstudie van bestaande en nieuwe



sportinfrastructuur. De sportdienst zal dit doen en stuurt in bijlage van het verslag de presentatie door naar alle leden.

### **3. Evaluatie feest van de sport**

Voorzitter Gerard licht de avond toe. Er werd voortgewerkt volgens het stramen van vorige jaren, mits enkele veranderingen, deze werden in de groep gegooid met volgende beoordeling:

- Datum: De periode van het feest blijft behouden, dit is een ideale periode, en het vorige seizoen is nog niet zo lang geleden in tegenstelling tot vroeger.
- Locatie: Dit was in de Eekhoorn, een goede zaal voor het feest, met vooraan zitplaatsen en achteraan staantafels voor de receptie. Vanaf volgend jaar evenwel terug naar Sohlecentrum en blij voorkeur in de nieuwe Serre.
- Toeg: De toeg werd gesloten tijdens de uitreiking, wat voor minder geluid en 'stoorzenders' zorgde. De toeg was ook de hele avond gratis, wat voor het publiek aangenamer was en ook niet voor zo veel meer kosten zorgde.
- Gadgets: Algemeen zeer positief ontvangen. De petjes en medailles bij de kinderen en sportieve t-shirts bij de volwassenen duiken al op in het Hoellaartse straatbeeld. Vele positieve reacties, al ligt de prijs van deze natuurlijk een stuk hoger dan bvb de drinkbussen van het vorige jaar. Suggesties voor gadgets voor het komend jaar zijn nog steeds welkom!
- Catering: Er was zoals elk jaar in de zaal wat chips en versnaperingen en het publiek kon ook één of meerdere hamburgers eten in de kraam buiten. Succesvolle en originele formules, en zeker voor herhaling vatbaar.
- Muziek: Anders en geschikter dan voorgaande jaren, het jazz-combo zorgde voor een goede ambiance tijdens de uitreiking en voor een aangenamere sfeer zodat er echt genotwerkt kon worden tijdens de receptie, in plaats van gedanst of gevlucht voor het lawaal. De mensen bleven langer hangen op het feest.
- PowerPointpresentatie: Paul Beetens van TC De Jonge Wingerd merkt op dat er welig fotomateriaal in de PowerPoint stond. Sportgekwalificeerd Ambtenaar Bart merkt op dat er een groot onevenwicht is tussen de kwaliteit en kwantiteit van de ingeleverde foto's. Van sommige kampioenen hebben we 10 foto's en van een ander 0, we proberen daarom ook ons te beperken tot 1 foto per slide. Dit kost echter veel moeite om dit op te vragen en de reactie is niet altijd even enthousiast, naar volgend jaar misschien enkel de titels vermelden van de kampioenen en niet meer de moeite doen om foto's op te vragen of te googlen.

## **4. Sportbeeld**

### **a) goedkeuring beleidssubsidies en impulssubsidies clubs**

De leden krijgen op papier de verdeling van de beleidssubsidies, impulssubsidies en een uitgebreide toelichting van de voorzitter en de sportdienst op de verdeling hiervan.

Beleidssubsidies:





Hoellaart, 15 december 2011

## Advies ivm. de opmaak van het gemeentelijk MOBILITEITSPLAN

Dit advies werd voorbereid door een ad hoc werkgroep, besproken door het Dagelijks Bestuur van de Seniorenrade en goedgekeurd door de Algemene Vergadering.

### 1.- Inleiding

Tijdens de Algemene Vergadering van 10 november werd de Seniorenrade ingelicht over het beleidsplan ivm. Mobiliteit door ir. De Witte en schepen van infrastructuur Jean Paul Van Horenbeke. Het document "Opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan Fase 3 / Beleidsplan \_ Inspraakvergadering" was de basis voor deze informatie.

De documenten ivm. het Beleidsplan Mobiliteit, gepubliceerd op de gemeentelijke webstek, werden geconsulteerd om dit advies op te stellen.

De Vlaamse Overheid geeft de belangrijkste doelstellingen aan die met het mobiliteitsplan bereikt moeten worden: het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid.

Een andere doelstelling is de verdere aangroei van het autoverkeer te beperken. Andere vervoermiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer verdienen een extra steuntje in de rug. Dit heet een duurzaam mobiliteitsbeleid.

De bedoeling is, in deze fase (**Fase 3: Beleidsplan**), te kiezen voor een mobiliteitsscenario dat verder uitgewerkt wordt tot een beleidsplan. Dit beleidsplan leidt tot een actieplan voor de uitvoering van concrete projecten. Daarnaast wordt een voorstel gemaakt voor de monitoring van het mobiliteitsbeleid.

### 2.- Het plan

Het voorgestelde plan is een goede analyse van de mobiliteitsproblematiek in en rond Hoellaart. De gegevens op de webstek dateren van oktober 2002. Het is niet duidelijk welke elementen van het document "Beleidsplan \_ Inspraakvergadering" geactualiseerd werden. Een meer gedetailleerde studie is nodig.

**Vraag 1:** Sinds het eerste plan zijn waarschijnlijk een aantal mobiliteitsparameters geëvolueerd. Wordt met deze evolutie rekening gehouden? Van wanneer dateren de laatste metingen?

**Vraag 2:** In hoeverre werd de voorgestelde informatie aangepast? Werden de geactualiseerde details gepubliceerd?

**Vraag 3:** De Seniorenraad veronderstelt dat tijdens deze inspraakperiode voorstellen, opmerkingen, suggesties kunnen worden geformuleerd. Welke inspraakmogelijkheden zijn voorzien tijdens de verdere uitwerking van het Beleidsplan en de realisatie ervan?

Algemeen kan gesteld worden dat het plan de pijnpunten in verband met het verkeer in en door Hoellaart omschrijft: Sluipverkeer, te hoge snelheid van het autoverkeer, parkeren, oversteekplaatsen beveiligen, doorstroming van het openbaar vervoer

### **3.- Visie van de Senlorenraad**

De bovengenoemde doelstellingen, opgelegd door de Vlaamse Overheid, zijn correct in het kader van een plan beperkt tot mobiliteit. Mobiliteit is echter slechts één element van het maatschappelijk gebeuren.

Een gebrek aan mobiliteit kan leiden tot **sociale isolement en vereenzaming**. De vereenzaming van senioren en mindermobiele mensen wordt door een goede mobiliteit tegengegaan.

**Vraag 4:** Werd in het beleidsplan genoeg rekening gehouden met ouderen en mindermobiele personen?

De **veiligheid in het verkeer** van ouderen, mindermobiele personen en kinderen eist bijzondere aandacht.

**Vraag 5:** Werd in het beleidsplan genoeg rekening gehouden met de veiligheid van de zwakkere weggebruikers als daar zijn senioren ( 17, 5 % van de Hoellanders is 65 jaar of ouder), kinderen ( 23 % van de Hoellaartse bevolking is jonger dan 18 jaar) en mindermobiele personen?

Het uitwerken van maatregelen, structurele en organisatorische, om vereenzaming tegen te gaan en de veiligheid in het verkeer van de zwakkere groepen (senioren en kinderen) te verhogen moeten prioritair zijn.

### **4.- Integratie spoor en bus (+ fiets)**

De werken aan het derde en vierde spoor van de lijn161 van de NMBS zijn een goede opportuniteit om de stationsomgeving te herwaarderen.

**Vraag 6:** Op dit ogenblik zijn er dagelijks een 300-tal parkeerders binnen de parkeerzone van het station Groenendaal, inclusief de wildparkeerders. Zijn de voorziene 150 parkeergelegenheden wel voldoende? Hoe vermijden dat parkeerplaatsen aan het station worden ingenomen door personeel van de bedrijven in de omgeving?

**Vraag 7:** Wat is er gepland (opties?) in het kader van de uitbouw van het station Groenendaal als centrum voor recreatieve activiteiten? Zijn hiervoor geen voorzieningen in te plannen?

Positief is dat er 350 plaatsen voorzien zijn om fietsen te stallen.

**Vraag 8:** Hoe zullen het busverkeer en de opstapplaatsen voor busreizigers georganiseerd worden?

## **5.- Trage wegen**

Het stimuleren van het gebruik van trage wegen is een goed initiatief. Het kunnen ook wandelwegen worden.

**Vraag 9:** Worden voor de realisatie van nieuwe trage wegen onteigeningen gepland?

**Vraag 10:** Worden op het parcours van de trage wegen ook rustpunten (banken) voorzien?

## **6.- Openbaar vervoer binnen de gemeente**

De Lijn doet al grote inspanningen om het grondgebied van Hoeilaart te bedienen. De uitbreiding van de lijn 343 met een lus naar "t Rot" is positief.

**Vraag 11:** Er is sprake van de heraanleg van het gemeenteplein. Wat met het busverkeer en de opstapplaatsen op het gemeenteplein?

**Vraag 12:** Om de verbinding van het centrum met Brussel te verbeteren zou, om de files in Jezus-Eik te vermijden, een verbinding langs Welriekende meer aangewezen (sneller) zijn. Passagiers van de Jezus-Eiksesteenweg kunnen de bus nemen richting Hoeilaart centrum. Is dit bespreekbaar met De Lijn?

**Vraag 13:** Mobiliteit verbeteren kan door ingrepen in de infrastructuur, maar kan ook door organisatorische maatregelen. De verkeerschaos rond de beide basisscholen, voor het afzetten en ophalen van de kinderen, is steeds weer een bron van ergernis en een groot tijdverlies. Kan het leerlingenvervoer niet weer georganiseerd worden zoals het in het verleden was? Kan hieromtrent een studie gemaakt worden om de impact van zo een maatregel te objectiveren?

**Vraag 14:** Betere verbindingen naar het centrum, met het openbaar vervoer, zou sociale uitsluiting van senioren en mindermobiele mensen tegengaan. Een buslus (of lusbus), met Groenendaal als vertrek- en aankomstpunt zou ons inzien veel problemen oplossen. Dit busje kan dan ook afgelegen wijken als 't Rot en Terdelle en het Woonzorgcentrum bedienen. Enkele ritten per dag zouden voldoende zijn. Een belbus zou een alternatief kunnen zijn. Is dit te bespreken met De Lijn?

## **7.- Varia**

- Bij het uitwerken van het nieuwe Beleidsplan moet gestreefd worden naar het bewaren van de groene binnengebieden. (cfr. Parkeerplaatsen).
- In het algemeen kan de verkeerssignalisatie verbeterd worden. Signalisatie kan logischer zonder daarom het wettelijk aspect te

verwaarlozen. Gezond verstand en de veiligheid van de (zwakkere) weggebruikers moeten hierbij primeren.

- Een belangrijk aspect van de veiligheid van de zwakkere weggebruiker zijn de oversteek-zebrapaden. Op het kruispunt in het centrum en op de A. Biesmanslaan dringen zich verbeteringen op. Zebrapaden moeten korter zijn (oversteektijd voor ouderen en kinderen in een buggy).
- De zone 30 is niet duidelijk aangegeven. Hierdoor wordt de snelheidsbeperking vaak niet nageleefd. Ofwel de signalisatie verbeteren, ofwel de overtreeders beboeten.

De Hoellaartse Seniorenraad +55 houdt zich ter beschikking van het College om, indien nodig, punten uit dit advies te verduidelijken of toe te lichten.

De Seniorenraad wil er ook op wijzen dat de stappen die reeds gezet werden verder moeten uitgewerkt worden. Een goed aanbod verhoogt de mobiliteit van een groot deel van de bevolking. Een doordacht verkeersbeleid verhoogt de veiligheid van de (zwakkere) weggebruiker.

--- --ooo 000 ooo ---



Hoeilaart, 23 december 2011

Aan het college van  
Burgemeester en Schepenen

1560 HOEILAART

Geachte Burgemeester,  
Geachte Schepenen,

De Cultuurraad heeft in vergadering van 23 november II, de vraag om advies i.v.m. het Mobiliteitsplan van de gemeente Hoeilaart besproken. Een werkgroep heeft het plan verder onderzocht en volgende opmerkingen geformuleerd :

#### **Thema Trage Wegen**

Hierover werd een positief advies uitgebracht. De werkgroep stelde wel volgende aandachtspunten op :

- De bevolking sensibiliseren om deze trage wegen te gebruiken.
- Voldoende verlichting en dus veiligheid garanderen, deze trage wegen goed onderhouden door ze b.v. in de winter sneeuwvrij te maken.

#### **Thema nieuwbouwprojecten**

De nieuwbouwprojecten zullen ultiem meer verkeer in het centrum van de gemeente teweeg brengen. Daarom formuleert de werkgroep volgende suggesties :

- Op hoger niveau erop aandringen dat de mobiliteit rond Brussel in de Rand zou aangepakt worden zodat het slulpverkeer in Hoeilaart zou verminderen. Knelpunten hier zijn het Leonardkrulspunt en het krulspunt Groenendaal.
- Opnieuw organiseren van gemeenschappelijk schoolvervoer waardoor de mobiliteit rond de scholen zou verbeterd worden.

#### **Thema stationsomgeving Groenendaal**

De werkgroep suggereert het volgende :

- Voldoende parking voorzien aan het station van Groenendaal, eventueel op verschillende niveau's.
- Vermits het station van Hoeilaart zeer gemakkelijk bereikbaar is voor de Hoeilaartse bevolking, zowel te voet als per fiets, er op aandringen dat het als volwaardig station met regelmatige stoptreinen zou behouden blijven.

**Thema Openbaar Vervoer De Lijn**

Hierbij stelt de werkgroep voor op de as Groenendaal - centrum Hoellaart bushaltes te voorzien op een aparte bedding om verkeersopstopping te vermijden.

Verder suggereert de werkgroep om bij de aanleg van nieuwe fietsverbindingen (Joseph Kumpsstraat - Groenendaalsesteenweg) op zijn minst verhoogde en indien mogelijk vrij liggende fietspaden te voorzien.

Met de meeste hoogachting,



Lydia HOSKENS  
Voorzitster





Hoellaart, 13 Januari 2012

Aan het college van  
Burgemeester en Schepenen

1560 HOEILAART

Geachte Burgemeester,  
Geachte Schepenen,

GROS heeft in vergadering van 20 december jl. de vraag om advies i.v.m. het Mobiliteitsplan van de gemeente Hoellaart besproken.

GROS vindt het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsplan zeer waardevol. Als adviesraad i.v.m. gemeentelijk ontwikkelingsbeleid is GROS niet echt betrokken bij deze materie. Wij leveren dan ook vanuit het perspectief van onze missie en visie niet echt een toegevoegde waarde. Vanuit onze betrokkenheid bij duurzaamheid staat GROS wel zeer positief tegenover duurzaam verkeer met name tegenover de verbetering van het openbaar vervoer en de aanleg van fietspaden.

Met de meeste hoogachting,

Anlta VANTHILLO  
Voorzitster

**Luc De Witte**

Van: Eric Kumps  
 Verzonden: vrijdag 20 januari 2012 10:50  
 Aan: Valère Claëys  
 CC: Luc De Witte  
 Onderwerp: advies mobiliteitsplan  
 Dag Valère,

Ik ben volop bezig met het verslag van onze vergadering van vorige week, maar zowel Luc Dewitte als schepen Van Horenbeke vragen ons advies al door te geven. Daarom stuur ik u alvast onderstaand uittreksel door.

**Advies aan het college n.v.v. de voorstelling mobiliteitsplan**

Joëlle Haumont liet per e-mail het volgende bemerken:

*"Ik begrijp niet dat het aantal parkingplaatsen in Groenendaal drastisch naar omlaag gaat. Ik kan begrijpen dat wij moeten streven naar andere gebruiken, meer openbaar vervoer en fiets. Ik veronderstel dat de berekeningen gemaakt werden op basis van de treingebruikers die in Hoellaart/Groenendaal op de trein stappen. Dus voor de inwoners van Hoellaart is dit zeker van toepassing.*

*Maar wie zullen de toekomstige treingebruikers zijn?*

*Met het invoeren van het GEN, zullen er niet meer pendelaars komende van Waterloo en verder, de trein in Groenendaal nemen?*

*De overheid is ook van plan om rekeningrijden in te voeren, en op termijn zal er hoogst waarschijnlijk een taks komen om Brussel binnen te rijden.*

*Moet er dan niet nu nagedacht worden om juist grotere parkings aan de stations van de Brusselse rand te maken. Zodat meer en meer mensen gemakkelijk hun auto verlaten om via deze stations de trein naar Brussel te nemen?"*

- Schepen Vanderlinden repliceert: *Het voorzien van al dan niet "genoeg" parkeerplaatsen blijft een moeilijke onderwerp. Als gemeentebestuur heeft men geen beslissingsrecht omtrent het opdrijven van het aantal parkeerplaatsen omdat het terrein niet tot de gemeentelijke eigendom behoort.*

*Infrabel is de mening toegedaan dat men op niveau van Infrastructuur de nodige investeringen wil aangaan ten voordele van het openbaar vervoer. Eén en ander zou in de toekomst misschien kunnen veranderen wanneer men akkoord gaat tot het uitvoeren van de tunnel onder de spoorwegen (aftakking van de Terhulpensesteenweg naar de Groenendaalsesteenweg).*

- Herman Denayer: *de kans is groot dat met een "kleine" parking aan het station, de parkeerplaatsen van het centrum benomen zullen worden. > Dit kan men oplossen door het invoeren van blauwe zone of kortparkeren.*

- Stefaan Bockstal dringt erop aan om een betere afstemming van uren te regelen tussen De Lijn en de treinen. Maar al te vaak rijdt de bus "juist" weg wanneer de trein toekomt...

- Rein van Gisteren zou het een goed idee vinden om na te denken over het systeem van "leenfietsen" en of "leenauto's". Dit zou alleszins een goede aanvulling zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer.

- Het openbaar vervoer in de wijken komt even ter sprake. Dat De Lijn de wijk 't Rot zal aandoen, is een goede zaak; alleen blijft de vraag of het verantwoord is om grote bussen door een wijk te laten rijden (ook in de wijk Ten Trappen). > *De schepen is het idee van "balbus" genegen. Dit heeft het voordeel van het openbaar vervoer op "maat" te bestellen en geeft minder overlast qua verkeer, is verkeersveilig en minder beschadigingen aan het wegdek.*

- Stefaan Bockstal vraagt of het gemeentebestuur de opmerkingen van de buurtbewoners over de toekomstige verkaveling Paloker in overweging zal nemen. Hij wijst er eveneens op het feit dat de Waverssesteenweg als hoofdas van ontsluiting fungeert en vraagt of het niet nuttig is om deze hoofdas voorrang te verlenen vooral op het kruispunt P. Malustraart-Koldamstraat-W. Matstraat. > *De schepen is de mening om de voorrangregels op dit kruispunt niet te wijzigen. Omwille van de verkeersveiligheid is het wenselijk om de hoofdas te laten vertragen door zoveel mogelijk "storende effecten" te behouden.*

- het hoofdstuk "trage wegen" van het mobiliteitsplan wordt goedgekeurd. De milieuambtenaar meldt dat er budgetten uitgetrokken worden om enkele aanpassingen, zoals gesuggereerd in het mobiliteitsplan, dit jaar uit te voeren.

- Tuc Rail heeft in overleg met de voorzitter een plan uitgewerkt om de verlenging van de Hutdelle uit te voeren als trage weg (tot aan de Stationsstraat). Aangezien de voorzitter eigenaar is van het terrein zou hij ermee akkoord gaan indien de gemeente bereid is om de nieuwe trage weg degelijk te onderhouden en dat deze aangelegd wordt door Tuc Rail. De voorzitter verwacht dan ook enig nieuws van de gemeente. > *De gemeente wacht nog op de plannen die opgesteld werden door Tuc Rail*

*alvorens een beslissing te nemen.*

Samengevat kan men stellen dat het mobiliteitsplan de juiste richting van visie bepaald maar sommige voorstellen blijven ter discussie.

Een algemeen advies vanwege de milieuraad kan aldus niet gegeven worden, maar de bovenstaande opmerkingen zouden wel opgenomen moeten worden.

Is het mogelijk om bovenstaande tekst door te nemen en eventueel aan te vullen?

Ik zet Luc Dewitte alvast in kopie.

Blij voorbaat dank,

Vriendelijke groeten,  
Eric Kumps



**Eric Kumps**  
Groen- en Milieuableenaar

**Gemeente Hoeilaart Groen- en Milieudienst**  
Jan van Ruusbroecpark - 1560 Hoeilaart  
T 02 658 28 75 - F 02 658 28 79  
[eric.kumps@hoeilaart.be](mailto:eric.kumps@hoeilaart.be)  
[www.hoeilaart.be](http://www.hoeilaart.be)