

---

MOBILITEIT IN DILBEEK  
N-VA DILBEEK

---

---

# Witboek

## *Veilig Verkeer Dilbeek*

---



---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### INLEIDING

---

Op 2 december 2011 lanceerde N-VA Dilbeek de interactieve webstek [www.veiligverkeerdilbeek.be](http://www.veiligverkeerdilbeek.be). Doel hiervan was om zicht te krijgen op gevaarlijke en onduidelijke verkeerspunten in Dilbeek. Hiervoor werd een beroep gedaan op de bevolking. Mobiliteit is immers een thema dat iedereen aangaat. Iedereen wordt dagelijks geconfronteerd met mobiliteit en verkeer.

Omdat verkeersveiligheid voor zowel voetgangers, fietsers als automobilisten een prioriteit is voor N-VA Dilbeek, wilden we van de Dilbekenaar weten welke verkeerssituaties hij als onduidelijk, gevaarlijk of verkeerd ervaart. Deze werkwijze sluit bovendien perfect aan bij dat andere aandachtspunt van N-VA Dilbeek: inspraak en betrokkenheid.

Bij de opmaak van dit witboek op 15 augustus 2012, stonden er liefst 66 unieke verkeerssituaties op. In totaal werd er 3.827 keer gestemd op deze situaties. Bovendien werden er nog heel wat reacties gepost bij de verschillende verkeerssituaties. Deze webstek was dus een succes.

Veel van de aangehaalde verkeerssituaties hebben te maken met een verouderde en achterhaalde infrastructuur. Deze heraanleggen zal veel investeringen vergen. We trachten dan ook aan te duiden wat voor N-VA prioritair is. In sommige gevallen zijn kleine ingrepen echter al voldoende. Daarvan kan snel werk gemaakt worden. Wij zijn alvast tevreden met de respons op deze webstek maar daarbij mag het uiteraard niet blijven. Met dit witboek als leidraad zal N-VA Dilbeek de verschillende knelpunten bij het gemeentebestuur en op Vlaams niveau aankaarten, nu en de komende jaren.

*Stijn Quaghebeur - N-VA Dilbeek  
Gemeenteraadslid*



---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### WERKWIJZE

---

We bespreken elk van de 66 toegestuurde verkeerssituaties en laten daarbij ruimte voor de opmerkingen en suggesties die door de inzenders gegeven werden. We namen de vrijheid de ingezonden tekst in te korten en/of te bewerken zonder dat er van de essentie van de inzending iets verloren ging. Namen werden uit de beschrijvingen geschrapt.

De verkeerssituaties met de meeste stemmen worden eerst besproken. Het aantal stemmen wordt ook telkens meegegeven. Toch wil N-VA Dilbeek het 'gewicht' van dit aantal stemmen wat relativeren. Er kunnen evenzeer goede suggesties bijzitten die quasi geen stemmen kregen. Het omgekeerde kan dus ook het geval zijn. Toch staan we er op om alle situaties evenwaardig te bespreken.

Bij die bespreking geeft N-VA Dilbeek ook telkens haar eigen visie op de situatie. Deze acties zullen deel uitmaken van de visie van N-VA op de mobiliteit in onze gemeente. Ingrepen die op korte termijn tot een oplossing van het verkeersprobleem leiden, zullen doorgegeven worden aan de gemeente. Mocht voor de oplossing van een bepaalde situatie de tussenkomst van de Vlaamse overheid vereist zijn dan zal Vlaams Parlementslid Willy Segers dit aankaarten bij Vlaams minister voor mobiliteit en openbare werken Hilde Crevits.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

*IEDEREEN MOBIEL, DAT KAN!*

De N-VA lanceert een vernieuwende visie op mobiliteit: **weg van het STOP-principe en richting KNIK-norm**. Niet het vervoermiddel moet het uitgangspunt van het beleid worden, wel de sterkte van het verkeer-en vervoersnetwerk moet de basis worden voor een duurzame mobiliteitsstrategie. Alle verschillende vervoersmiddelen moeten hierbij op hun sterke punten worden uitgespeeld.

Het STOP-principe legt een rangorde vast van wenselijk mobiliteitsgedrag: Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer en Personenwagen. Dit principe heeft samen met de mobiliteitsconvenanten mee vorm gegeven aan het lokale mobiliteitsbeleid.

Uit studies blijkt echter dat dit principe nauwelijks een verschuiving teweeg bracht richting duurzame vervoerswijzen. Ook in Vlaanderen wordt er daarom steeds meer aandacht besteed aan het principe van co-modaliteit (vervoersketens).

Het personen- en het goederenvervoer zal in de periode 2005 - 2030 alvast blijven stijgen. Het is dus maar de vraag of we een STOP kunnen zetten op onze mobiliteitsgroei. Bovendien vertrekken we niet van een wit blad: lintbebouwing en een uitgezaaide stad zijn ons deel.

Lokale overheden zullen ongetwijfeld geconfronteerd worden met toenemende mobiliteit. Het sluipverkeer neemt toe. Tien jaar na het STOP-principe, het decreet Basismobiliteit en het eerste mobiliteitsplan Vlaanderen rijst er twijfel. Ondanks goede voorbeelden op het terrein blijft de Vlaamse mobiliteitspuzzel onvolledig.



---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

*EEN KNIK NAAR BETROUWBARE, VEILIGE EN VOORSPELBARE MOBILITEIT*

Elke gewenste verplaatsing kunnen maken op het moment dat men er behoefte aan heeft: dat is het theoretische mobiliteitsideaal.

De N-VA vertrekt van het principe van co-modaliteit als uitgangspunt voor een duurzame mobiliteitsstrategie. Daarbij streven we naar de organisatie van een optimale mix tussen vervoersmiddelen, waarbij elk vervoersmiddel op zijn sterkste punten wordt uitgespeeld. We voeren een aanbodbeleid dat gebaseerd is op het aanreiken van alternatieven en positieve keuzes, rekening houdend met de individuele verplaatsingsmotieven van mensen en de stedelijkheid van de omgeving.

Voor de N-VA staat (basis)mobilititeit niet langer uitsluitend synoniem voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer moet niet langer 'in de plaats van' maar 'naast' de voetganger en de fiets staan.

Dit kan betekenen dat geplande tramprojecten omgezet worden in andere concepten - bv. hoogwaardige busconcepten - als blijkt dat de reizigersprognoses en het uiteindelijke kostenplaatje tegenvallen.

Dit betekent ook dat de auto zijn plaats heeft. De capaciteit en doorstroming verbeteren betekent niet noodzakelijk een inbreuk op duurzaamheid. In een model van comodaliteit geven we meer aandacht aan allerlei mengvormen van vervoersmodi: elektrische fietsen, stadsfietsen, autodelen, belbussen, taxi's, enz.

De N-VA streeft naar een duurzame mobiliteit op basis van vier bouwstenen:

**Kwaliteit, Netwerken, Iedereen, Knooppunten: kortom KNIK.**



---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### MOBILITEITSVISIE N-VA

---

#### *KNIK*

Met deze KNIK-norm willen we streven naar betrouwbare en voorspelbare verplaatsingen voor alle weggebruikers. Een herkenbare kwaliteitsnorm moet vertrouwen geven in de meerwaarde die overheidsop treden in het complexe mobiliteitssysteem kan opleveren.

**KWALITEIT:** Mobiliteit wordt afgemeten aan reistijd, comfort en prijs. Mobiliteit blijft een middel om andere dingen te realiseren: winkelen, werken, vakantie, sociale contacten, ... Daarbij meten we onze verplaatsing af in tijd. Bereikbaarheid is als mobiliteitsdoelstelling aan opwaardering toe.

**NETWERKEN:** Mobiliteit verbindt mensen. Sterke netwerken worden gevormd door een optimale mix van vervoersmiddelen en houden rekening met de ruimtelijke context. Daarom denken we in een gebiedsgerichte aanpak. De plek in het netwerk bepaalt de keuzes die we maken voor de plaats die we geven aan de verschillende vervoersmiddelen. We leggen het verband met ruimtelijke ordening en publieke ruimte.

**IEDEREEN MOBIEL:** Elke gewenste verplaatsing moet gemaakt kunnen worden wanneer men er behoefte aan heeft, dus niet gebonden aan tijdstip of plaats.

**KNOOPPUNTEN:** Dit zijn de sluitstukken van het mobiliteitsnetwerk. Knooppunten zijn plaatsen waar vervoerswijzen mekaar vinden en uitgroeien tot communicerende vaten. Mobiliteitsambities worden er verbonden met ruimtelijke ordening.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Uit de verschillende meldingen en commentaren die we ontvingen, kunnen we een aantal algemene, terugkomende bemerkingen distilleren.

Als weggebruiker (voetganger, fietser, autobestuurder en gebruiker van het openbaar vervoer) ervaart men dagelijks frustrerende situaties in Dilbeek. Dit gaat van foutief parkeren, onleesbare/onduidelijke weginrichting tot fileleed. Daarnaast ervaren de Dilbekenaren ook een nonchalant optreden tegen deze verkeersinbreuken.

Het gemeentebestuur reageert dikwijls impulsief, ad hoc en ondoordacht op klachten van buurtbewoners en dit met maatregelen die daarna weer gecontesteerd worden. Is er dan geen visie op middellange en lange termijn?

Verkeersveiligheid is vaak een subjectief gegeven: wat ervaren mensen als 'onveilig'. Een correcte analyse van de onveilige verkeerssituatie moet aangeven waar het gevaar zich situeert.

Voor vele weggebruikers is de regelgeving vaak ook een kluwen van onduidelijkheden. Nieuwe verkeersborden zijn niet altijd leesbaar en vaak worden we overspoeld in het wegbeeld met een 'bos aan verkeersborden'.

---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Omwonenden en weggebruikers klagen dikwijls over een slecht en niet aangepaste (her)inrichting van de straat of weg. Ofwel kunnen de auto's niet goed door, ofwel is er geen parkeerplaats, de voetgangers hebben geen plaats, kunnen niet oversteken, het is gevaarlijk, de fietsers hebben geen plaats, kunnen niet oversteken, de weg is slecht onderhouden, de inrichting is onduidelijk, er is geen zicht, de chauffeurs rijden gevaarlijk, houden zich niet aan de regels, ... .

Voor de zwakke weggebruiker, de voetganger en de fietser kunnen nog heel wat verbeteringen gebeuren. Ook voor mensen die niet goed te been zijn, is Dilbeek niet het paradijs.

Belangrijk is dat bij een herinrichting of heraanleg van een weg, dit op een goed doordachte manier gebeurt waarbij men rekening houdt met alle aspecten van het verkeer. Het raadplegen, informeren en echte inspraak van de buurtbewoners is een 'absolute noodzaak', zowel voor, tijdens als na de werken.

Het is meestal niet mogelijk om aan ieders wensen te voldoen bij een nieuwe inrichting. Vaak moeten er keuzes worden gemaakt, gebaseerd op de functie en de typologie van de weg (woonstraat, ontsluitingsweg, weg voor doorgaand verkeer, ...). Wie zijn de weggebruikers? Wat is de hoofdfunctie van de straat of weg? ...



---

# PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK

## WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

### ALGEMENE BEMERKINGEN

---

Een woonerf is er in de eerste plaats voor de voetganger en spelende kinderen. Een autosnelweg of autoweg uitsluitend voor snelverkeer van motorvoertuigen. Een bebouwde kom voor gemengd verkeer met eventueel aparte voorzieningen voor voetgangers en fietsers en ga zo maar door. Wie zich benadeeld voelt, zal aan de klagmuur staan.

Waar dikwijls aan wordt voorbijgegaan door de overheid is de primaire functie van een weg, namelijk het vlot en veilig verplaatsen van mensen, zowel als voetganger als bestuurder.

N-VA Dilbeek pleit er dus voor om wegen in de eerste plaats in te richten waarvoor ze moeten dienen, namelijk om mensen de kans te geven zich vlot en veilig via alle modi te verplaatsen. Uiteraard met de nodige prioriteiten en de nodige nadruk op het gebruik door bepaalde groepen. Het functionele moet primeren. En de functie die elke weg moet krijgen, staat perfect beschreven in het mobiliteitsplan van Dilbeek.

We kunnen er dus onmiddellijk werk van maken!

---

PROJECT VEILIG VERKEER DILBEEK  
WWW.VEILIGVERKEERDILBEEK.BE

---

---

# Voorstelling

## *Verkeerssituaties*

---



# DE SMISSENBOSSRAAT

1027 stemmen

## SITUATIESCHETS

Sinds de Smissenbosstraat en de Langehaagstraat met elkaar werden verbonden zijn deze straten echte sluiswegen geworden. Snelheden van 100-120km/h zijn geen zeldzaamheid. Jaren terug werden ontwerpen en voorstellen om de snelheid te beperken overgemaakt aan de gemeente. Wij vermoeden dat deze opgeborgen liggen in een lade of onder het stof. Voetpaden worden gebruikt als fietspad.

## VISIE N-VA DILBEEK

De Smissenbosstraat en de Lange Haagstraat (en de Vlaanderenlaan) worden in het mobiliteitsplan omschreven als lokale ontsluitingswegen (lokale weg type II). Zij ontsluiten de wijk Wolsem, Rondenbos, Begijnenborre naar de lokale verbindingroute Bodegemstraat-Ternatstraat. De straten maken ook deel uit van de lokale functionele fietsroute Wolsem – J.De Trochstraat. Dit wil zeggen dat fietsvoorzieningen aangewezen zijn op deze route. Het probleem van de Smissenbosstraat en de Lange Haagstraat is dat zij een te breed profiel hebben. Het heeft de aanblik van een autoweg. Dit nodigt uit tot snel rijgedrag met alle gevolgen van dien voor de veiligheid van omwonenden, fietsers en voetgangers. Een langetermijnoplossing is een herinrichting van de straat door de straatbreedte te versmallen tot 5,60m (juist breed genoeg voor 2 kruisende wagens), de aanleg van fietspaden langs weerszijden (elk 1,75m) en het voorzien van (bij voorkeur geschrante) parkeerstroken. De ingreep zou over de hele lengte van Smissenbosstraat, Lange Haagstraat en Vlaanderenlaan moeten gebeuren. Aangezien de hoge kost hiervan kunnen op korte termijn een aantal goedkopere ingrepen gedaan worden zoals het aanbrengen van belijning, het aanbrengen (in een ander kleur) van fietssuggestiestroken, het duidelijk afbakenen van parkeerstroken (oa met bloembakken) en het aanbrengen van wegversmallingen die de snelheid uit het verkeer moet halen.



## 2. AFWEZIGHEID FIETSPADEN VOETPADEN - BODEGEMSTRAAT

446 STEMMEN

### SITUATIESCHETS

Honderden schoolgaande kinderen gaan dagelijks per fiets richting Ternat en terug. Dagelijks worden zij bedreigd door het slukverkeer. Tussen het kruispunt met de Vlaanderenlaan en het dorpsplein van St-Martens-Bodegem vind je zelfs geen deftig voetpad.

### VISIE N-VA DILBEEK

Hier zou weldra een oplossing moeten voor komen. Begin van de bestuursperiode werd beslist deze straat, samen met de Ternatstraat en inclusief het dorpsplein van Sint-Martens-Bodegem, volledig te heraanleggen.

Van de Vlaanderenlaan tot over de grens met Ternat.

Uitvoering was oorspronkelijk voorzien voor 2010, maar om verschillende redenen (waaronder in hoofdzaak een rommelige voorbereiding van het dossier) zullen de werken vermoedelijk starten in 2013. De straat zal over de hele lengte langs weerszijden een fietspad krijgen van 1,75m breed, in de meeste gevallen aanliggend aan de straat.

We houden met N-VA dit dossier nauwlettend in de gaten.



### 3. KRUISENDE BUSSEN KLOOSTERSTRAAT

338 stemmen

#### SITUATIESCHETS

Indien twee van De Lijn, mekaar moeten kruisen op de Kloosterstraat, zijn ze sowieso gedoemd om op de stoep te rijden. Niet alleen is dit gevaarlijk voor mensen die plots de stoep oplopen, maar dit brengt ook nog eens schade aan de stoepen zelf. Over een hele afstand liggen de stoepen er dan ook al 'scheef' bij. Gelukkig is er aan de andere zijde het fietspad en kan je daar 'gerust' stappen.

#### VISIE N-VA DILBEEK

Willy Segers, tevens parlementslid, heeft dit aangekaart bij De Lijn via bevoegd minister Hilde Crevits. De Lijn is zich bewust van het probleem en meldt dat ze haar chauffeurs zal informeren en sensibiliseren en dat ze snelheidsmetingen zal laten uitvoeren om objectief te kunnen vaststellen of er een probleem met overdreven snelheid is.

De vervoersmaatschappij zal tevens in overleg treden met de gemeente om een oplossing te zoeken. Een wijziging van de reisweg van de bussen wordt vooralsnog niet overwogen. Zie ook verkeerssituatie 5: nieuw fietspad op deze plaats nodig. Dit kan met verhoogde borduren zodat de 'oprijdbaarheid' moeilijker wordt.



## 4. SNELHEID HOOGVELD

260 stemmen

### SITUATIESCHETS

Het is levensgevaarlijk om op het voetpad te lopen in Hoogveld. Snelheden van 100 km worden er dagelijks gehaald.

### VISIE N-VA DILBEEK

Dit probleem is zeer gelijkaardig aan dat van de Smissenboslaan. Het profiel van de straat is veel te breed en nodigt uit tot snel rijden.

Dit is één van de straten die er slecht bijligt (zowel straat als voetpaden) en prioritair aangepakt zou moeten worden. De straat ligt bovendien op een bovenlokale functionele fietsroute wat wil zeggen dat er fietspaden moeten komen (die 80% gesubsidieerd zijn). De fietspaden van 1,75m breed zullen de straat automatisch versmallen en de snelheid naar beneden halen.

Op korte termijn moeten er 2 zaken gebeuren: genoeg snelheidscontroles en met kleine ingrepen (belijning) het straatprofiel smaller maken.



## 5. FIETSPAD KLOOSTERSTRAAT

229 STEMMEN

### SITUATIESCHETS

Voorheen was het fietspad in de Kloosterstraat 'voorzien' voor beide richtingen. Sinds een paar jaar is dit echter een enkele richting geworden, nl vanuit de Dansaertlaan naar het centrum van Dilbeek (Westrand). Schoolkinderen (en ook andere fietsters uiteraard) die van het centrum richting Dansaertlaan fietsen zijn dus verplicht om op de spitsuren hun leven te wagen op de straat. Al meermaals maakten chauffeurs zich druk omdat deze fietsers, volgens hen, geacht worden op het fietspad te rijden. Dit is niet juist uiteraard. Een oplossing op deze gevaarlijk situaties te vermijden zou er in bestaan om van het fietspad opnieuw tweerichtings verkeer te maken.

### VISIE N-VA DILBEEK

Voor ons is dit duidelijk. Er moet een fietspad aan beide kanten komen. Ook hier is de aanleg voor 80% gesubsidieerd. Dit is zone 50 dus fietspad zal hier aanliggend zijn (zonder scheiding). Dossier moet wel tijdig opgestart worden want mogelijks zijn er beperkte onteigeningen nodig.



## 6 en 9. TOESTAND MOLENBERGSTRAAT

223 stemmen

100 stemmen

### SITUATIESCHETS

Door de slechte staat van de weg is deze zeer gevaarlijk voor al het doorkomende (sluik) verkeer.

Er ontbreken fietspaden op de Molenbergstraat. Door de slechte kwaliteit van de straat kan je niet langs de rechterkant fietsen; wat het ontbreken van een fietspad nog vervelender maakt.

### VISIE N-VA DILBEEK

Dit dossier is in volle ontwikkeling. Met N-VA hebben we vanaf het begin aangedrongen op een degelijke en volledige herinrichting van deze straat, waar mogelijk met fietspaden. De plannen hiervoor zijn nu volledig klaar.

Gezien de beperkte breedte van de straat zullen er geen aparte fietspaden komen maar wel fietssuggestiestroken, in het rood aangebracht. Dit zal op zich al een snelheidsremmend effect hebben gezien de baan visueel beduidend smaller zal zijn. Bovendien zullen er snelheidsremmers geplaatst worden (wegversmallingen) zodat de snelheid verder daalt.

Vermoedelijke start van uitvoering van deze werken: ten vroegste 2012, zeker in 2013.





## 7. FIETSPADEN IN DILBEEK

135 stemmen

### SITUATIESCHETS

Er zijn zo goed als geen fietspaden in Dilbeek. En al zeker niet op de wegen die leiden naar de verschillende scholen. Levensgevaarlijk voor onze schoolgaande en fietsende jeugd!

### VISIE N-VA DILBEEK

N-VA is uitgesproken voorstander voor de uitbouw van, in eerste instantie, functioneel fietsroutenetwerk. Dit netwerk is door de provincie bepaald. Hierdoor maken we als gemeente aanspraak op een tegemoetkoming van 80% in de gemaakte kosten. In tweede instantie kunnen ook recreatieve routes aangepakt worden. We streven maximaal naar fietspaden volgens de normen aangelegd (voldoende breed en in asfalt) om het rijcomfort te garanderen. Onteigeningen zijn hierbij voor ons niet uit den boze. Waar (aparte) fietspaden geen optie zijn, zijn fietssuggestiestroken aangewezen (duidelijk geschilderde stroken in het rood).

Het blijft wat ons betreft niet enkel bij de aanleg van fietspaden. We willen eveneens fietsstallingen op belangrijke vervoersknooppunten (bvb bij stations en belangrijke bushaltes). Een duidelijke bewegwijzering van bepaalde functionele routes dient eveneens aangebracht te worden (met aanduiding van de afstand van trajecten).

Tot slot moet er ingezet worden op een degelijk onderhoud, ook in de winterperiodes. Om schade zoveel mogelijk te vermijden, zullen ook nutsbedrijven verplicht worden fietspaden te herstellen in de staat waarin ze zich bevonden.



## 8. KRUISSING N8 - PEDESTRAAT

126 stemmen

### SITUATIESCHETS

Wanneer worden de verkeerslichten teruggeplaatst? Waarom wordt er geen afslagstrook voorzien op de Steenweg om de Pedestraat in te rijden, komende van Dilbeek ?

### VISIE N-VA DILBEEK

De Ninoofsesteenweg valt onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest. De weg wordt beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). AWV en vervoersmaatschappij De Lijn zijn voor het ogenblik aan het bestuderen hoe de N8 het best kan heringericht worden. De Lijn bekijkt dit in functie van de mogelijke komst van een tram (nog niet beslist), AWV heeft vooral het vlot afhandelen van het verkeer op het oog. Dit is ook voor de gemeente Dilbeek, alsook voor N-VA van belang.

Wat betreft deze specifieke situatie, is het vermoedelijk zo dat AWV (de wegbeheerder) een optimale doorstroming wenst van het verkeer op de N8. Lichten op kruispunten met een lage verkeersintensiteit worden daarom vermoedelijk weggenomen. Om ons te verzekeren van de beweegredenen zal Willy Segers bij de minister bevoegd voor openbare werken, peilen naar de redenen waarom de verkeerslichten zijn verwijderd en in functie daarvan eventueel aandringen om actie te ondernemen.



## 10 en 55. AFRIT 12 SLUITEN

100 stemmen  
5 stemmen

### SITUATIESCHETS

Ruim 25 jaar geleden werd afrit 12 van de Ring gecreëerd als afrit voor een ziekenhuis in Dilbeek. Dat ziekenhuis is er nooit gekomen. Het resultaat is dat alle straten rond die afrit vanaf 6u 's morgens verkeer te slikken krijgen dat aan een veel grotere snelheid dan de zogezegde 50km/uur. Reeds 20 jaar geleden is door vele buurtbewoners samen een dossier ingediend bij het gemeentebestuur.

2. Afrit 12 afschaffen of niet? Dat kan/mag best, maar mits een goed alternatief. De overlast van de omringende straten verplaatsen naar een straat die al voldoende doorgaand verkeer te slikken heeft is geen oplossing.

### VISIE N-VA DILBEEK

Of een afrit afgesloten wordt of niet, is geen beslissing van de gemeente maar van het Vlaams Gewest (agentschap Wegen en Verkeer – AWV). Dit wil niet zeggen dat de gemeente niet betrokken moet worden bij een mogelijke beslissing.

Vlaams parlementslid Willy Segers ondervroeg hierover bevoegd minister Crevits om een stand van zaken te bekomen. In haar antwoord verwees de minister ernaar dat een vlottere afwikkeling van de kruispunten ter hoogte van afrit 13 (aan de Ninoofssteenweg) een cruciale randvoorwaarde is vooraleer er kan overwogen worden tot het sluiten van afrit 12. Deze doorstroming maakt voor het ogenblik deel uit van de studies in het kader van de heraanleg van de N8, mogelijks met de komst van een tram.

Zoals reeds eerder aangegeven, zal N-VA Dilbeek dit dossier nauwgezet opvolgen en geregeld een stand van zaken vragen.

Gezien een oplossing niet voor korte termijn is, is N-VA voorstander om op korte termijn verkeersremmende maatregelen te nemen.



# 11. VOETPADEN MOORTEBEEKSTRAAT

90 stemmen

## SITUATIESCHETS

In de Moortebeekstraat en omgeving zijn zo goed als geen voetpaden. Nu heeft er een bewoner van de Moortebeekstraat er niets beter op gevonden om deze strook in te palmen en er een nieuwe afsluiting van +/- 2m hoog op een afstand van 30cm van de straat te plaatsen. Héél leuke situatie wanneer je met de fiets aankomt en er komt een auto aan uit de tegenovergestelde richting (de straat is niet breed genoeg voor 2 auto's).

## VISIE N-VA DILBEEK

Voetpaden die in slechte staat zijn, moeten uiteraard heraangelegd worden. Bij voorkeur over heel de lengte van de straat en niet enkel voor bepaalde huizen.

Er zijn heel wat voetpaden in Dilbeek die in slechte staat zijn. Ze allemaal in één klap heraanleggen is onmogelijk. We dringen daarom met N-VA al jaren aan op een methode om de prioriteiten te bepalen. Deze methode moet gebaseerd zijn op een aantal meetbare parameters zoals de staat van het voetpad, de drukte van de weg, verkeersveiligheid enz. Wij kunnen ons namelijk niet ontdoen van de indruk dat de keuze voor de heraanleg van bepaalde voetpaden te veel met de natte vinger gebeurt is. De gemeente Bertem heeft zo een eigen evaluatiemethode ontwikkeld voor voetpaden. Dit toont aan dat dit mogelijk is.



## 12. KRUISPUNT HOOGVELD - HENDRIK PLACESTRAAT

53 stemmen

### SITUATIESCHETS

Veel auto's op de Hendrik Placestraat zien auto's uit Hoogveld niet afkomen. Veel auto's zijn al uit de bocht gegaan of moeten zwaar in de remmen gaan. Niet overzichtelijk.

### VISIE N-VA DILBEEK

Op deze straten geldt de voorrang van rechts regel. Het is inderdaad mogelijk dat bestuurders komende van Groot-Bijgaarden en niet vertrouwd zijn met het kruispunt uit de bocht gaan. Dit kan ons inziens simpel aangepakt worden door de nodige signalisatie aan te brengen wijzende op de gevaarlijke situatie aldaar (bvb "gevaarlijk kruispunt", "opgepast, voorrang van rechts")



## 13. KRUISPUNT HOOGVELD – MOLENBERG - ACHTER D'ABDIJ

53 stemmen

### SITUATIESCHETS

Zeer gevaarlijk ten gevolge van hoge snelheid verkeer komend van Hoogveld (boven) en Molenberg (beneden).  
Wie uit Achter d' Abdij komt heeft normaal voorrang van rechts op wie van Hoogveld komt; wie van boven Molenberg komt heeft normaal voorrang van rechts op wie van beneden Molenberg komt. Probeer het maar eens.

### VISIE N-VA DILBEEK

We verwijzen hiervoor naar verkeerssituatie 4 (260 stemmen) met betrekking tot de hoge snelheid op deze straat. Het kruispunt zou (samen met heel de straat Hoogveld) op een veilige manier moeten heraangelegd worden. Een verhoogd plateau is één van de mogelijkheden om de snelheid uit het verkeer te halen en te wijzen op de aanwezigheid van een kruispunt.  
Op korte termijn kunnen tijdelijke opstellingen (belijning, bloembakken,...) die het overzicht op het kruispunt vergroten opgesteld worden. We blijven benadrukken dat regelmatige snelheidscontroles eveneens een noodzaak zijn.



## 14. VERLOEDERING STATIONSKWARTIER GROOT-BIJGAARDEN

50 stemmen

### SITUATIESCHETS

Straten liggen er schandalig vuil bij (sluikstorten). Wegdek is in slechte staat. Een gevaar zowel voor auto's, fietsers, als voetgangers. Parkeren op de stoep.

### VISIE N-VA DILBEEK

Het wegdek zou op relatief korte termijn kunnen hersteld worden, niet door het vullen van putten, maar door de aanleg van een nieuwe slijtlaag. Dit zal echter het probleem ten gronde niet oplossen. Gezien voor fietsers aan hun lot worden overgelaten, en ook parkeren een probleem blijkt te zijn, is een doordachte heraanleg met duidelijk afgebakende parkeerplaatsen en degelijke fiets- en voetpaden een noodzaak. N-VA beschouwt de heraanleg van drukke hoofdstraten als prioritair. De Brusselstraat en het bijhorende stationskwartier horen daar ook bij.



## 15. DREMPELS BODEGEMSTRAAT

37 stemmen

### SITUATIESCHETS

De drempels op de Bodegemstraat zijn één grote mislukking. Ze hadden als doel het verkeer te vertragen, maar dat doen ze dus niet. Auto's vliegen erover, vrachtwagens en bussen remmen af en trekken weer op (impact op milieu... !) alle bewoners hebben last van de schokken en alle huizen lijden ernstige schade. Hier zijn geen winnaars; de bussen van De Lijn zijn er niet blij mee (voertuigen lijden schade), omwonenden, en de snelheid is niet verminderd.

### VISIE N-VA DILBEEK

De drempels op de Bodegemstraat zijn volgens N-VA overbodig. Dit om verschillende redenen: zij veroorzaken inderdaad heel wat overlast voor de omwonenden, ze liggen niet reglementair (te hoge hellingsgraad) en ze zijn niet conform de functie van de Bodegemstraat. Deze is namelijk gericht op het doen doorstromen van verkeer. Het verkeer in de omliggende kleine straten is veel vlotter en dit is het tegenovergestelde van wat het eigenlijk zou moeten zijn.

Gemeenteraadslid Stijn Quaghebeur heeft meermaals bij de verkeerscommissie aangedrongen op het weghalen van de drempels om bovenstaande redenen. De commissie ging principiële akkoord met verwijdering en berekende de kost op 150.000 euro. Het schepencollege oordeelde echter dat deze kost te hoog ligt en beschouwt dit niet als prioritair.

Voor N-VA is een goede doorstroming van het verkeer op de hoofdwegen een prioriteit (waaronder het invoeren van voorrangswegen). Wij zullen dit dus opnieuw op de politieke agenda plaatsen.





## 16. SLUIPVERKEER WOLSEMSTRAAT, CENTRUM BODEGEM

36 stemmen

### SITUATIESCHETS

Heel veel verkeer op smalle baantjes in Bodegem. Veel opstoppingen aan brugje onder de spoorweg. Zenuwachtige chauffeurs. Voor fietsers heel gevaarlijk om bijvoorbeeld naar het station in Dilbeek te rijden. Ook voor schoolgaande jeugd in Bodegem centrum.

### VISIE N-VA DILBEEK

Reeds in 2007 deed raadslid Quaghebeur verschillende voorstellen om tot een oplossing te komen maar de politieke moed ontbreekt om effectief tot uitvoering te gaan. Het probleem bestaat wel degelijk. Metingen wijzen uit dat in de ochtendspits gedurende 2 uur 1000 wagens het brugje passeren. Dit is ver boven de bestaande capaciteit.

‘De straat is van iedereen’ hoort men vaak beweren. Dat klopt maar de verkeersfuncties van straten verschillen. Extreem gesteld is een gewestweg of autoweg niet gemaakt voor lokaal verkeer en zijn kleine straten niet geschikt voor grote aantallen verkeer.

Ten gronde. De Wolsemstraat heeft een ontstluitende functie tussen centrum Bodegem en het station van Dilbeek. De straat volledig afsluiten is daarom geen optie. Men kan er wel naar streven om de reistijd vanaf de N8 tot aan het station van Dilbeek te verlengen zodanig dat de route niet meer interessant is voor verkeer komende van buiten Dilbeek. Dit kan door bvb het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt Wijngaardstraat/Schepdaalstraat, een circulatieplan in Bodegem centrum in te voeren (met éénrichtingsverkeer), het plaatsen van een rode rem in de Wolsemstraat (indien te snel, springt het licht op rood), enz...

Uiteraard moeten we blijven aandringen bij de Vlaamse overheid op een goede doorstroming op de N8. Een serieuze afname van de verkeerscapaciteit aldaar, zou het probleem van sluihverkeer alleen maar erger maken.

De gemeente kan intussen niet stil blijven zitten en dient de nodige proefopstellingen te doen om tot oplossingen te komen. Op basis van meetgegevens moet durven gekozen worden voor de beste oplossing.



## 17. VOORRANG VAN RECHTS DANSAERT- LAAN EN STATIONSSTRAAT

33 stemmen

### SITUATIESCHETS

De straten die van de woonwijken op de Dansaertlaan en de Stationsstraat uitkomen, hebben voorrang. Hierdoor worden deze banen als sluipteg gebruikt, belemmeren ze tijdens het spitsuur de weg naar de autosnelweg, en zijn ze gevaarlijk omdat de voorrang genomen wordt. Gezien de drukte en de grootte van de straten, lijkt het logisch om van deze 2 banen een voorrangsweg te maken. Maatregelen om de snelheid binnen de wettelijke voorschriften te houden, zijn eveneens nodig. Maar voorrang van rechts is geen alternatief om snelheid te beperken, eerder een uitnodiging tot ongevallen, frustraties en file.

### VISIE N-VA DILBEEK

Klopt. De visie van N-VA op mobiliteit gaat uit van netwerken. Niet enkel voor fietsers en openbaar vervoer maar ook voor wagens. De hoofdwegen netwerken moeten wat ons betreft voorrangswegen worden. Dit bevordert de doorstroming en vermindert de kans op ongevallen. Wij wensen wel de voorrangswegen prioritair aan te pakken met betrekking tot het aanleggen van veilige fiets- en eventueel voetpaden. De veiligheid van elke weggebruiker is van groot belang. Wat de Dansaertlaan betreft, zijn de eerste plannen in opmaak voor de heraanleg van fietspaden langs beide zijden van de weg. Een aanpassing van de straatbreedte (voorzien voor 50km per uur) is eveneens noodzakelijk. Niets belet om nu reeds de voorrangsweg in te voeren gezien er al voorzieningen zijn voor fietsers en voetgangers.



## 18. PUTTEN IN DE WOLSEMSTRAAT

30 stemmen

### SITUATIESCHETS

Men wil het sluijverkeer ontmoedigen in de Wolsemstraat en dat is begrijpelijk. Maar wat met het andere verkeer? Verwacht men dat Bodegemnaars via de Ninoofsesteenweg naar het station van Dilbeek rijden? Zowel fietsers, motorrijders als automobilisten kunnen zware fysieke en materiële schade oplopen als ze bij het uitwijken in een put naast de weg terechtkomen. Het gemeentebestuur moet kiezen: de weg onderhouden of alle verkeer verbieden!

### VISIE N-VA DILBEEK

We verwijzen hiervoor naar het antwoord op verkeerssituatie 16. De straat moet wel degelijk onderhouden worden en toegankelijk zijn voor het verkeer van Bodegem. Verkeer moet ontmoedigd worden door verkeersremmende en ontradende maatregelen.

Ook de fietser moet zijn plaats krijgen op de Wolsemstraat. Op het eerste brede stuk is hier ruim de plaats voor. Waar er minder of weinig plaats is, kunnen bestaande (maar overwoekerde) trage wegen ingeschakeld worden om de toegang naar het station via de fiets mogelijk te maken.



## 19. FIETSPADEN NAAR STATION DILBEEK

29 stemmen

### SITUATIESCHETS

Er zijn geen deftige fietspaden op de Stationsstraat, Hendrik Placestraat en Hoogveld.

### VISIE N-VA DILBEEK

Voor een uitgebreid antwoord verwijzen we naar situatieschets 7. Fietspaden op de route Hoogveld-Hendrik Placestraat-Stationsstraat zouden deel uitmaken van het functionele fietsroutenetwerk. Dit wil zeggen dat ze daar tot 80% gesubsidieerd kunnen aangelegd worden. Hoogveld is voor ons een prioritair aan te pakken straat. De Stationsstraat is qua verkeersveiligheid eveneens een zwart punt. Er loopt een zone 30, er ligt een school en het heeft een belangrijke verbindingfunctie. Een heraanleg moet rekening houden met deze gegevens alsook met de aanwezigheid van het station en nood aan voldoende parkeergelegenheid.



## 20. SNELHEID HERDEBEEKSTRAAT

29 stemmen

### SITUATIESCHETS

Al is de Herdebeekstraat een 50km zone, toch wordt er zeer snel gereden. Aangewezen om er eens te flitsen. Om de straat over te steken moet men zeer voorzichtig zijn. Al maanden gaan ze er wat aan doen maar zeggen niet welk jaar.

### VISIE N-VA DILBEEK

Uiteraard moet de snelheid regelmatig gecontroleerd worden. Controles moeten regelmatig gebeuren op plaatsen die bekend staan om overdreven snelheid. Een ander aspect is dat deze straat, zoals veel straten in Dilbeek, wel een snelheidsbeperking kent van 50km/u, maar de weg zelf uitnodigt tot snel rijden. De Herdebeekstraat is een lange rechte baan die eigenlijk ook iets te breed is. Bij een herinrichting van de baan zou hiermee rekening moeten gehouden worden. De straat ligt eveneens op een lokale functionele fiestroute waardoor fietspaden naast voetpaden aangewezen zijn. De straat is echter onlangs vernieuwd. Het zou een teken zijn van verspilling om ze nu reeds heraan te leggen. Wat wel kan op korte termijn is de snelheid trachten naar beneden te halen door geschrinkt parkeren in te voeren (alhoewel er weinig geparkeerd wordt op de rijbaan zelf), wegversmallingen te plaatsen en andere snelheidsremmende maatregelen te nemen. Een andere mogelijkheid bestaat er in om gekleurde fietssuggestiestroken aan te brengen. Deze versmallen de weg visueel en geven de fietser ook duidelijk een plaats op de rijbaan.

---

## 21. OMGEVING ROELANDEVELD

24 stemmen

---



### SITUATIESCHETS

---

Mensen gaan sporten maar hoe ze hun wagen achter laten? Wildparkeren, in bochten parkeren zodat je bijna de straat niet kan inrijden en kans hebt op een frontale botsing. Want traag rijden ze niet en ze gebruiken de sluiptwegen Rozendoorndreef-Lusthuizenlaan als een sportlaan.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

De gemeente Dilbeek is bezig met een plan om heel het centrum van Dilbeek te herbekijken in functie van verkeersstromen, parkeerproblematiek, fiets- en voetgangersverkeer (het nogal zwaarwichtig genoemde "Masterplan Dilbeek"). De zone rond het Roelandsveld maakt hier deel van uit (grenzen van het plan zijn de Ninoofsesteenweg, D'Arconatistraat, Moeremanslaan).

N-VA heeft aangedrongen aan een totaalvisie op het centrum van Dilbeek. Het heeft geen zin om straat per straat te bekijken. De inwoners van het gebied worden betrokken bij de opmaak ervan via inspraakmomenten en infovergaderingen voor het definitieve plan wordt opgemaakt. Wij steunen voluit dergelijke vorm van aanpak.



## 22. MISPLAATST RECLAMEBORD

24 stemmen

### SITUATIESCHETS

Wie van de Lange Haagstraat de Stationsstraat op wil, kijkt best of er verkeer van rechts komt. Dit is echter onmogelijk, er staat een verlicht reclamebord. Dagelijkse ergernis en gevaar!

### VISIE N-VA DILBEEK

Een goed overzicht op kruispunten is van groot belang voor de verkeersveiligheid. We gaan de situatie ter plekke na en nemen maatregelen indien de zichtbaarheid niet optimaal is. Eerder hebben we aangegeven dat de herinrichting van de stationsstraat hoog op onze prioriteitenlijst staat. De zichtbaarheid op het kruispunt is zeker iets dat dient opgenomen te worden in mogelijke herinrichtingsplannen.



## 23. GEMEENTEPLEIN GROOT-BIJGAARDEN

22 stemmen

### SITUATIESCHETS

Pas enkele jaren heraangelegd in mooie kasseien en nu reeds hersteld met koudasfalt. De aangelegde ophogingen op de kruispunten vormen een gevaar, vooral voor de fietser, wanneer je geen weet hebt van deze heuveltjes. Verder geen enkele duidelijke signalisatie op de weg. Vraag is hoelang deze kasseien het nog gaan uithouden met al het zwaar verkeer dat er langs komt.

### VISIE N-VA DILBEEK

De kern van het probleem van het gemeenteplein van Groot-Bijgaarden is inderdaad het overvloedige zware verkeer. Het vrachtverkeer is voornamelijk afkomstig van vele bewegingen van vrachtwagens van het nabij gelegen Cartomills en van het nabij gelegen industriepark. Overleg met de firma Cartomills is noodzakelijk om een oplossing te vinden. Een omleiding van het vele verkeer zou een oplossing kunnen zijn.

Indien de situatie blijft zoals ze is, zal het plein om de 5 jaar heraangelegd moeten worden en blijft de leefbaarheid van de kern van Groot-Bijgaarden ondermaats.

Het zwaar verkeer komende vanuit de Gossetlaan moet eveneens aangepakt worden teneinde te vermijden dat dit verkeer nog het plein op rijdt. Een gemiste kans was de verkoop van een trage weg gelegen naast de ring. Deze had opgewaardeerd kunnen worden om het zwaar verkeer af te leiden. In het kader van de geplande heraanleg van de Gossetlaan zullen we bekijken hoe dit probleem kan opgelost worden. Een keerpunt is, indien ruimtelijk inpasbaar, een mogelijke oplossing. Indien niet moet de piste van een nieuwe ontsluitingsweg richting stationsstraat herbekeken worden.

Op korte termijn dienen noodzakelijke – en tijdelijke – herstellingen gedaan te worden. Intussen moet er snel aan concrete langetermijnoplossingen gewerkt worden met betrekking tot het vele zware verkeer.





## 24. GALGESTRAAT/SCHEESTRAAT

19 stemmen

### SITUATIESCHETS

Onveilige situatie voor fietsers, te smalle wegen met vaak putten van meer dan 30 cm diameter. Kruispunten die onvoldoende verlicht zijn en verwarring zaaien qua voorrangsregeling. Wat een schoolroute voor kinderen zou moeten zijn, is een 'ik hou als ouder mijn hart vast'-route

### VISIE N-VA DILBEEK

De situatie is verbeterd door de heraanleg van het stuk Galge/Scheestraat ten noorden van de Ninoofsesteenweg. N-VA heeft, toen het dossier op de gemeenteraad kwam, al de opmerking gemaakt dat de route ten noorden van de N8 op een bovenlokale fietsroute ligt en dus aanliggende fietspaden zou moeten krijgen die aansluiten op de Oude Schapenstraat in Lennik. De fietspaden op deze route zijn voor 80% gesubsidieerd. N-VA Dilbeek wenst dit dossier in samenspraak met de gemeente Lennik (en Ternat) te bekijken. Het heeft niet veel zin om enkel het stukje in Dilbeek aan te pakken want dan ligt er op een beperkte lengte een fietspad langs 1 kant.

De Galgestraat bezuiden de Ninoofsesteenweg is een belangrijke verbinding van Goudveerdegem naar het centrum van Schepdaal. Het ligt op een lokale fietsroute waardoor subsidies niet te verkrijgen zijn. Hoe dan ook dient daar bekeken te worden hoe men met de beperkte beschikbare ruimte de veiligheid van de fietser kan verhogen. N-VA zal dit mee opnemen in haar fietsplan dat zij wenst op te stellen voor de komende jaren om te komen tot een volwaardig en veilig fietsnetwerk.

Ook hier zal verder overleg met de gemeente Lennik noodzakelijk zijn, gezien de straat de grens vormt tussen onze gemeenten.



## 25. SCHOOLOMGEVING KLAVERTJE 4

18 stemmen

### SITUATIESCHETS

Elke dag verkeerschaos aan de lagers school van Sint-Martens-Bodegem. Auto's zetten hun kinderen af aan de zoenzone, maar wanneer ze van beide richtingen komen is doorgang onmogelijk. Gevolg: auto's rijden op de voetpaden. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? Misschien is éénrichtingsverkeer een optie?

### VISIE N-VA DILBEEK

Eénrichtingsverkeer is inderdaad een optie. De vraag is in welke richting? Eénrichtingsverkeer richting Bodegemstraat zal quasi zeker meer verkeer aantrekken naar de reeds overbelaste Kerkberg die ook door veel schoolgaande kinderen wordt gebruikt. Eénrichtingsverkeer richting Kerkberg/Wolsemstraat zal meer (sluip) verkeer langs de school laten passeren. De vraag is of het dat verkeer daadwerkelijk bereid zal zijn tijd te verliezen aan een drukke schoolpoort (verkeer zoekt steeds de snelste weg). De tweede optie biedt de mogelijkheid om in het centrum van Bodegem naar een beperkt circulatieplan over te stappen waarbij Kerkberg (richting Dorpsplein) mee wordt betrokken in het éénrichtingsverkeer. Dit heeft het voordeel dat de Kerkberg ontlast wordt en het sluisverkeer richting Ring ontmoedigd wordt door het te doen omrijden. Veel veronderstellingen, dus lijkt een aantal proefopstellingen aangewezen om de rijrichting uit te maken. Het doel moet in elk geval éénrichtingsverkeer zijn in het stuk Sint-Martinusstraat van de schoolomgeving. Dit werd recentelijk ook ingevoerd. N-VA zal wel blijven aandringen op het meten van de effecten om uiteindelijk voor de beste oplossing te kiezen...



## 26. OVERSTEEKPLAATSEN VOOR VOETGANGERS

16 stemmen

### SITUATIESCHETS

De oversteekplaatsen voor voetgangers, in de volksmond "zebrapaden" genoemd, moeten op bijna het ganse grondgebied van onze gemeente dringend herbespoten worden. Op vele plaatsen zijn nog amper zichtbaar.

### VISIE N-VA DILBEEK

Dit maakt deel uit van een jaarlijkse opfrisbeurt. Door een vergissing in de begroting was er voor 2011 geen budget voorzien om de zebrapaden te hernieuwen. Dit mag uiteraard niet meer voorvallen.



## 27. MOEREMANSLAAN TUSSEN N8 EN BERCHEMSTRAAT

16 stemmen

### SITUATIESCHETS

In dit gedeelte van de Moeremanslaan is slechts langs een kant een voetpad. De andere kant wordt gebruikt als parkeerstrook omdat de rijweg te smal is. Twee voertuigen kunnen mekaar met moeite kruisen. Veel scholieren gebruiken de Moeremanslaan als weg van en naar de school. Zonder fietspad en met voertuigen die geheel of gedeeltelijk op het bestaande voetpad geparkeerd staan, levert dit bijwijken gevaarlijke situaties op. Waarom geen eenrichtingsverkeer zoals dit het geval is het tweede stuk tussen de Berchemstraat en de Sint-Alenalaan ?

### VISIE N-VA DILBEEK

Zoals eerder gesteld bij de verkeerssituatie met betrekking tot het Roelandsveld, is de gemeente bezig met de opmaak van een "masterplan" voor de Dilbeekse kern. De Moeremanslaan maakt deel uit van het studiegebied. Eén van de aspecten die behandeld zal worden is een plan met betrekking tot de circulatie van het verkeer.

De Moeremanslaan is inderdaad niet breed genoeg voor kruisende auto's, parkeermogelijkheden en voorzieningen voor fietsers. Eénrichtingsverkeer is dus een optie die zeker van naderbij bekeken moet worden. De parallel gelegen Baron de Vironlaan is wel geschikt voor kruisende wagens. Dit schept mogelijkheden voor een degelijke circulatie indien de Moeremanslaan tot een éénrichtingsstraat zou omgevormd worden. We nemen de suggestie mee bij de bespreking van het masterplan.



---

## 28. KRUISPUNT WOLSEMSTRAAT - HENRI PLACESTRAAT

15 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Kruispunt met slecht overzicht. Verkeer kan van elke kant komen. Veel ongelukken al gebeurd.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

Dit kan volgens N-VA simpel opgelost worden. Het stukje Wolsemstraat aan het brugje moet – zoals voorheen – afgesloten worden voor alle verkeer (behalve fietsers en voetgangers).

Er is een perfect alternatief over de spoorweg. Indien deze wegens werken zou gesloten zijn kan het straatje wel op tijdelijke basis geopend worden.

De sluiting van dit straatje biedt mogelijkheden voor extra parking voor het station, veilige fietsroutes én een veilig kruispunt met de Hendrik Placestraat. N-VA wil trouwens heel de stationsomgeving van Dilbeek herbekijken in functie van mobiliteit, parkeergelegenheid, bedrijvigheid, recreatie en woonegelegenheid. Dit kan deel uitmaken van een ruimtelijke uitvoeringsplan voor de stationsomgeving.

Zie ook volgend persbericht van een klein jaar geleden: [http://dilbeek.n-va.be/citaten/70000-euro-voor-  
onderhoud-wolsemstraat-op-5-jaar](http://dilbeek.n-va.be/citaten/70000-euro-voor-onderhoud-wolsemstraat-op-5-jaar)



## 29. SPANJEBERGSTRAAT

12 stemmen

### SITUATIESCHETS

Op woensdagochtend (combinatie school en markt) is het chaos in de Spanjebergstraat. De inspanning van Sint-Alena om hier met de leerkrachten een kiss&ride te verzorgen worden ongedaan gemaakt door dat het vertrekkende verkeer aan de schoolzone niet vlot weg kan rijden. Dit heeft als gevolg dat schoolgaande kinderen overal tussen de aanschuivende auto's stappen.

### VISIE N-VA DILBEEK

De Spanjebergstraat is één van de straten (naast de Baron de Vironlaan) die in het kader van de verkeersveiligheid prioritair moet aangepakt worden.

Een heraanleg moet bekeken worden binnen het kader van het in ontwikkeling zijnde masterplan voor de Dilbeekse kern. Wat ons betreft moet er oog zijn voor de veiligheid van (jonge) fietsers, de problematiek van de bussen (omleiding via de Baron de Vironlaan), mogelijk instellen van éénrichtingsverkeer en een kwalitatieve kiss & ride zone.



## 30. ZICHTBAARHEID ARCONATISTRAAT

12 stemmen

### SITUATIESCHETS

De zichtbaarheid is op deze plaats praktisch nihil voor wie naar de Molenbergstraat rijdt. De oorzaak hiervan is dat het toegelaten is aan beide zijden te parkeren. Verbod in de binnenbocht parkeren vanaf het kruispunt met de Kluizenbosstraat tot de Ketelheidestraat is aangewezen! Er staan 's avonds en tijdens de weekeindes dan ook nog lichte vrachtwagens die het probleem nog maar erger maken!

### VISIE N-VA DILBEEK

Parkeren in bochten kan sowieso niet. Hier moet tegen opgetreden worden en zo nodig moet de nodige signalisatie aangebracht worden om dit te verhinderen.



---

## 31. FIETSPAD BRUSSELSTRAAT GROOT-BIJGAARDEN

11 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Drukke straat en fietsers moeten zich op de baan begeven tussen rijdende en geparkeerde auto's.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

Voor een uitgebreid antwoord verwijzen we naar situatieschets 7. De Brusselstraat in Groot-Bijgaarden moet net als de Brusselstraat in Sint-Ulriks-Kapelle prioritair aangepakt worden met betrekking tot fietspaden. Deze route ligt op een bovenlokale functionele fietsroute. Fietspaden zijn er tot 80% gesubsidieerd.





## 32. GEMEENTEPLEIN DILBEEK

11 stemmen

### SITUATIESCHETS

Kruispunt met zeer brede straten. Verkeerssituatie is niet duidelijk, veel straten komen op zelfde punt uit.

### VISIE N-VA DILBEEK

N-VA stelt voor om de 'de Heetveldelaan', tussen het gemeenteplein en de kasteelstraat, af te sluiten voor het verkeer. Deze straat kan een wandelboulevard worden tussen het oude gemeentehuis en het park en het nieuwe gemeentehuis (kasteelhoeve). Hiermee verdwijnt onmiddellijk een gevaarlijk kruispunt en komt er meer ruimte bij voor groen en eventueel parking.

Bij de herinrichting van de straten rond het gemeenteplein moet ook de (overdreven) breedte van de straat aangepakt worden. Dit creëert meer ruimte voor fietsers en wandelaars en verhoogt de verkeersveiligheid omdat de straat niet meer zal uitnodigen tot snel rijden.



## 33. SCHOOLOMGEVING KAPELLE

11 stemmen

### SITUATIESCHETS

Veel wagens, geen fietspaden, chaotische toestanden, bussen,... heel gevaarlijk! Vlak aan lagere en kleuterschool.

### VISIE N-VA DILBEEK

De Brusselstraat in Sint-Ulriks-Kapelle is voor N-VA, zoals de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden, prioritair voor heraanleg. De straat ligt op een fietsroute waardoor er subsidies te verkrijgen zijn. Ook de omgeving rond de kerk moet in één beweging aangepakt worden.

Bij herinrichting moet de straatbreedte aangepast worden zodat de baan duidelijk herkenbaar is als zone 50.

Rond de schoolzone is een variabele zone 30 nodig. Een zoenzone voor ouders die hun kinderen afzetten zonder het doorgaand verkeer te hinderen moet eveneens deel uitmaken van het ontwerp.



## 34. OMGEVING KASTEELHOEVE, KASTEELSTRAAT

10 en 8 stemmen

### SITUATIESCHETS

De gemeenteparking in dwarse richting is een miskleun. De rest van de straat, vooral de kop, is een vliegende startbaan voor bussen, die met hun snelheid en gedaver barsten veroorzaken in huizen. Op woensdag is er veel doorgaand vrachtverkeer. Men rijdt er soms 70 per uur! Graag verkeersremmers en een visie op Lijn-verkeer.

5 straten komen op hetzelfde punt uit. Je ziet de auto's soms niet komen. Als fietser is het nog veel onveiliger. Er staan ook nog veel geparkeerde auto's die soms niet zien wat er aan komt.

### VISIE N-VA DILBEEK

Heel het kruispunt zou degelijk moeten aangepakt worden. Zoals gesteld in verkeerssituatie 32 wil N-VA een stuk van de 'de Heetveldelaan' sluiten voor het verkeer. Dit maakt ook dit kruispunt al minder complex. Doorgaand verkeer zou zoveel mogelijk rond het centrum van Dilbeek moeten geleid worden. Enkel bestemmingsverkeer – verkeer dat er moet zijn – mag toegelaten worden. Met De Lijn moet bekeken worden hoe de bussen het best het centrum kunnen bedienen. Zo zijn we voorstander van het weren van de bussen uit de Spanjebergstraat en ze in de plaats via de meer geschikte Baron de Vironlaan te laten rijden.

Het centrum moet ook veel meer plaats bieden aan de voetganger en de fietser. De centrumstraten moeten gezellige straten worden waar het aangenaam en veilig is om te wandelen en te fietsen. Ruimte voor terrasjes, ontspanning en recreatie. Parking zoveel mogelijk aan de rand van het centrum en geconcentreerd op een aantal plaatsen (gemeentehuis, Westrand, in de buurt van de Verheydenstraat). Deze zaken moeten mee deel uitmaken van het masterplan voor Dilbeek centrum.



## 35. BASISCHOOL DE VLINDER

10 stemmen

### SITUATIESCHETS

Elke weekdag als de school uit is en iedereen gelijktijdig kinderen ophaalt, is de Kasteelstraat één grote chaos. Wildparkeren is hierbij de grootste boosdoener (parkeren op hoeken van invalswegen, parkeren langs beide zijden van de straat, vlak voor zebrapad, op de bushalte, voor garagepoorten, ...). Bussen van de Lijn kunnen amper door.

### VISIE N-VA DILBEEK

De kasteelstraat heeft als voordeel dat ze breed is en dus genoeg ruimte biedt om de omgeving zodanig herin te richten dat het afzetten en oppikken van kinderen op een vlotte manier kan gebeuren. De mogelijkheden moeten bekeken worden om een zoenzone in te richten gescheiden van de rijbaan. Dit wordt ook best bekeken in het kader van de plannen die in opmaak zijn voor Dilbeek centrum. De Kasteelstraat valt hieronder.



## 36. SLUIPVERKEER MAALBEEKSTRAAT

10 stemmen

### SITUATIESCHETS

Sommige straten zijn te smal om het sluipverkeer te slikken. Een voorbeeld: In de Maalbeekstraat komen zeer veel wagens en heel zwaar vrachtverkeer aan hoge snelheden voorbij, terwijl er niet eens plaats is voor twee kruisende voertuigen. Voorstel: elektronische verkeersborden waardoor er afwisselend éénrichtingsverkeer kan toegelaten worden.

### VISIE N-VA DILBEEK

N-VA wil problemen zoveel mogelijk objectiveren. Daarom willen we aan de hand van tellingen, snelheidsmetingen en waarnemingen het probleem in kaart brengen. Wat betreft zwaar verkeer is N-VA voorstander van het invoeren van een tonnageverbod in Dilbeek. Dit wil zeggen dat doorgaand vrachtverkeer – dus vrachtverkeer dat niet in Dilbeek moet zijn - op de grote banen (gewestwegen) dient te blijven. Een aantal omringende gemeenten hebben dit reeds ingevoerd. N-VA wil eveneens die straten opsporen die te lijden hebben onder overmatig sluipverkeer. Indien hiervan sprake is, moet een circulatieplan ingevoerd worden met éénrichtingsverkeer zodanig dat het verkeer de grotere straten neemt en niet de kleine straten en wijken overbelast. Dergelijk circulatieplan moet nagegaan worden op zijn effecten door middel van tellingen voor en na invoering. Het kan niet de bedoeling zijn dat het probleem zich verplaatst.



## 37. SLUIPVERKEER CENTRUM DILBEEK

10 stemmen

### SITUATIESCHETS

Dagelijks rijden vele automobilisten (te snel) door het centrum van Dilbeek om de drukke Ninoofsesteenweg te vermijden of af te snijden.

### VISIE N-VA DILBEEK

Het mag niet de bedoeling zijn dat doorgaand verkeer door het centrum van Dilbeek gaat. Een circulatieplan met een aantal éénrichtingsstraten moet dit tegen gaan. Verkeer dat niet in het centrum moet zijn (bestemmingsverkeer) dient rond het centrum geleid te worden.

In samenspraak met de middenstand wenst N-VA te bekijken hoe de Verheydenstraat verkeersarm kan gemaakt worden om er terug een gezellige winkel- en wandelstraat van te maken.

Beide dienen uitgewerkt te worden in kader van het in opmaak zijnde herinrichtingsplan voor Dilbeek centrum. Het komt er dan op aan dit snel, met korte termijnmaatregelen, uit te werken.



## 38. VOETPADEN HERDEBEEKSTRAAT

9 stemmen

### SITUATIESCHETS

Klinkers uit het voetpad gereden door landbouwvoertuigen (GEN werken), vol modder langs beide kanten van de straat.

### VISIE N-VA DILBEEK

We verwijzen hiervoor naar de bespreking bij verkeerssituatie 20. Naast de voorgestelde aanpassingen, moet er uiteraard regelmatig gecontroleerd worden op dergelijke inbreuken.



## 39. SNELHEDEN STATIONSSTRAAT

9 stemmen

### SITUATIESCHETS

Snelheden op de Stationsstraat swingen de pan uit. Vooral door bepaalde 'gemeentediensten' die met een Audi rijden... Vooral als ze niet prioritair rijden.

### VISIE N-VA DILBEEK

In eerdere verkeerssituaties hebben we er op gewezen dat de heraanleg van de Stationsstraat voor ons prioritair is, voornamelijk het gedeelte tussen station en het Hof te Hongersveld.

De baan is hier veel te breed en nodigt uit tot overdreven snelheid terwijl een gedeelte een tijdelijk snelheidsregime kent van 30 km/u.

We willen de straat volledig herinrichten met fietspaden, voetpaden, genoeg parking in de buurt van het station en een aangepaste straatbreedte.

Iedereen dient zich aan de opgelegde snelheid te houden. Ook 'gemeentediensten' die dit niet doen, moeten dezelfde sancties ondergaan als een burger.





## 40. SNELHEID OP DE WEGEN

8 stemmen

### SITUATIESCHETS

De mentaliteit van tegenwoordig is de politie flitst niet dus we rijden harder. Op de Stationsstraat mag er 50km/u gereden worden maar iedereen doet meer! Ook op de Ninoofsesteenweg is het rijden om het snelst en als het 'flitskastje' in zicht is plots remmen en dan terug héél hoge snelheden halen. Een veilig verkeer ligt soms alleen aan de mentaliteit van de mensen zelf!

### VISIE N-VA DILBEEK

Het rijgedrag van mensen is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de mensen zelf. Volgens ons moet de mentaliteit op 3 manieren aangepakt worden: handhaving, aangepaste infrastructuur én een realistisch snelheidsregime.

Wat betreft het eerste moet de pakkans gevoelig stijgen. De controles moeten omhoog en vooral in de eerste plaats daar waar de meest flagrante overtredingen worden begaan. Aan de hand van metingen moeten de gevoelige plaatsen achterhaald worden.

Ten tweede zijn de meeste straten (behalve de Ninoofsesteenweg) beheerd door de gemeente. De gemeente moet bij elke herinrichting streven naar een aangepast wegprofiel. Dit wil zeggen: geen heel brede straten waar men maar 50km/u mag. De straat moet 'leesbaar' zijn. Men moet aan het uitzicht van de straat kunnen aflezen hoe snel men mag en kan rijden.

Tot slot, en niet onbelangrijk, wil N-VA realistische snelheidsregimes. Een realistische snelheidsbeperking is een gerespecteerde snelheidsbeperking. Banen met relatief weinig bebouwing, tussen de verschillende deelgemeenten en die lange rechte stukken bevatten, moeten eerder een snelheidsbeperking van 70km/u dan van 50 km/u kennen. Wij denken hierbij bvb. aan het stuk Stationsstraat vanaf het Hof te Hongersveld tot aan de d'Arconatistraat. 50km/u is hier niet realistisch. We moeten dit durven aanpassen.



## 42. VOETPADEN SINT-MARTINUSSTRAAT

8 stemmen

### SITUATIESCHETS

Tussen de Molenbeek en de lagere school Klavertje vier is er over de ganse lengte van de Sint-Martinusstraat geen bruikbaar voetpad en zijn de gebruikers verplicht op de parkeerstrook (indien niet bezet) of op de rijweg te stappen. Deze weg wordt zeer veelvuldig gebruikt door schoolkinderen en is mede daarom uiterst gevaarlijk vermits er amper uitwijkmogelijkheid is.

### VISIE N-VA DILBEEK

Daar waar geen voetpaden zijn en er werkelijk nodig zijn, moeten er voetpaden komen. N-VA wil hiervoor objectieve criteria opstellen om ook prioriteit te kunnen geven aan het aanleggen van voetpaden. De middelen zijn beperkt, we moeten ze daar inzetten waar het meest nodig. Deze criteria moeten in eerste plaats gericht zijn op verkeersveiligheid en intensiteit van gebruik.

Wat betreft de Sint-Martinusstraat ontbreken inderdaad voetpaden, vooral op het stuk tussen de Molenbeek en de eerste bocht die de straat maakt. Zeker langs 1 kant moet er werk van gemaakt worden. De parkeerstroken zijn zelden drukbezet dus deze kunnen wel als plaats voor voetgangers worden gebruikt.



## 43. JOZEF MERTENSSTRAAT

8 stemmen

### SITUATIESCHETS

De smalle straat is +/- 800 m lang, er staan 89 huizen met +/-200 inwoners. De inwoners van de straat wensen dat er oplossingen komen voor de toenemende dagelijkse straatproblemen nl: veiligheid, lawaai, druk verkeer, vrachtverkeer, sluijverkeer, hoge snelheid

### VISIE N-VA DILBEEK

We trachten per punt onze visie te geven. De verschillende problemen zijn uiteraard met elkaar verbonden.

Veiligheid: de Jozef Mertensstraat is een verblijfszone met veel huizen. Dit wil zeggen dat voetpaden een absolute noodzaak zijn. In het eerste gedeelte van de straat (tot aan de groenstraat) is hier plaats genoeg voorhanden. Vanaf de groenstraat is er weinig plaats meer voor voetpaden. Gezien het vele verkeer zijn deze echt wel noodzakelijk voor de voetganger. Desnoods moet de straat versmald worden op een aantal plaatsen en indien het niet anders kan, zijn beperkte onteigeningen aangewezen. Op het laatste gedeelte richting Waerboom staan geen huizen en zijn ook geen voetpaden nodig.

Lawaai: een heraanleg van de straat moet dit oplossen. Dit zal gebeuren in 2013 naar aanleiding van de werken aan de riolen. N-VA is voorstander van heel de straat aan te pakken

Druk Verkeer + sluijverkeer: de drukte moet eerst gemeten worden om objectief te kunnen vaststellen wat het probleem is. Oplossingen kunnen in de eerste plaats bestaan uit het verlagen van de snelheid in de straat waardoor de route minder 'vlot' is. Proefopstellingen met éénrichtingsverkeer zijn een andere optie om eventueel ook hier een circulatieplan in te stellen. Het probleem mag zich echter niet verplaatsen.

Vrachtverkeer: N-VA is voorstander van het invoeren van een tonnagebeperking. Doorgaand zwaar verkeer moet via de grote vervoersassen verlopen.

Snelheid: de snelheid moet geremd worden door verkeersremmers (geschrante hindernissen). In de plannen voor de heraanleg van de straat in 2013 worden verkeersremmers opgenomen, nieuwe voetpaden en fietssuggestiestroken.



---

## 44. KRUISPUNT LANGE HAAGSTRAAT - STATIONSSTRAAT

7 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Hoe dikwijls staan in de Lange Haagstraat langs de doorlopende witte lijn wagens geparkeerd? Alle dagen.  
Gevolg: iedereen die er langs komt doet overtredingen.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

Indien dergelijke ingrepen leiden tot verkeersonveilige situaties, dan moet er een parkeerverbod ingesteld worden op die plaats.



---

## 45. PUT IN WOLSEMSTRAAT

7 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Om god weet welke reden werd het stuk van de Wolsemstraat voorbij de Stationsstraat (naast de Parnas) weer opengesteld voor het verkeer. Het moet zijn dat het gemeentebestuur goede maatjes is met enkele Dilbeekse carrossiers want net voor de brug is er een grote krater in het wegdek waarin automobilisten de grond kunnen raken en fietsers/motorrijders een ferme smak kunnen maken.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

De put is intussen opgevuld maar zal ongetwijfeld terugkomen na een bepaalde periode. Zie ook onze visie bij verkeerssituatie 28.



---

## 46. HANDELSCENTRUM VERKEERSVRIJ

7 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Onnodige verkeersdrukke en gevaren vervangen door gezellige winkelstraat (in nabijheid van parking).

### VISIE N-VA DILBEEK

---

N-VA is er voorstander van om het centrum van Dilbeek aangenaam te maken om te winkelen, te wandelen en zich te ontspannen. Een verkeersvrije of arme Verheydenstraat behoort tot de mogelijkheden. Wij wensen dit te bekijken in het kader van het in opmaak zijnde masterplan voor centrum Dilbeek. Voor mogelijke praktische problemen zoals het parkeren moet in dat kader een oplossing gezocht worden.



## 47. BRANDKRANEN

7 stemmen

### SITUATIESCHETS

Niet direct een verkeersprobleem maar brandkranen dienen toch op een zichtbare wijze langs de openbare weg geplaatst te worden. Dit is niet steeds het geval en bv. in de Sint-Martinusstraat en waarschijnlijk vele andere plaatsen zijn de brandkranen onvindbaar wegens niet aangeduid of volledig overwoekerd of bedolven. Ik heb ooit een voorval meegemaakt waar de brandweer zelf deze kranen niet vond.

### VISIE N-VA DILBEEK

Hier moet inderdaad werk van gemaakt worden. Dit kan levens redden. Een oplijsting van de brandkranen plus een actieplan om ze zichtbaar te maken is noodzakelijk.



## 48. TRAMHALTE 19 - DANSAERTLAAN

7 stemmen

### SITUATIESCHETS

Geruime tijd geleden werd de halte van tram 19 heraangelegd. Hierbij werd een voetpad voorzien tussen de rijweg en de tramrails. Op dit voetpad werd een reclamebord geplaatst zodanig dat men als voetganger ofwel op de rijweg dient te gaan of de tramrails. Van veiligheid gesproken?

### VISIE N-VA DILBEEK

Dat bord staat er inderdaad niet op zijn plaats. We zullen dit opnemen met de MIVB.





## 49. VERKEER IN DILBEEK

6 stemmen

### SITUATIESCHETS

Fietsers op de rijbaan ipv op het fietspad, langdurig parkeren van vrachtwagens vooral aan de rand van het Brussels gewest, snelheid in omgeving van Sleutelplasstraat.

### VISIE N-VA DILBEEK

- Fietsers moeten uiteraard op het fietspad rijden en in de juiste rijrichting. De politie moet hier op toezien. Het is wel zo – los van de aangehaalde voorbeelden – dat fietspaden in Dilbeek (als die er al zijn) in de meeste gevallen slechter bijliggen dan de straat zelf. Fietspaden moeten in asfalt aangelegd worden zodat ze even goed berijdbaar zijn als de rijbaan. Klinkers zijn daarvoor niet aangewezen. Deze nuance belet echter niet dat fietspaden moeten gebruikt worden door de fietsers.
2. N-VA is voorstander van het invoeren van een politiereglement die belet dat vrachtwagens langdurig parkeren op plaatsen waar het niet toegelaten is. Er zijn 5 plaatsen in Dilbeek waar het wel toegelaten is + uiteraard op privéterrein. Dit reglement is noodzakelijk om te kunnen verbaliseren. Wat ons betreft mag dit er komen.
  3. N-VA is zeker bereid om maatregelen te nemen om de snelheid te doen dalen. Eénrichtingsverkeer is echter niet steeds de oplossing om de snelheid te doen dalen. Integendeel. Het grote nadeel ervan is dat er geen tegenliggers meer zijn om de snelheid te doen dalen. Het kan dus een oplossing zijn maar is niet per definitie het geval. De situatie ter plaatse moet goed bekeken worden om een oplossing op maat te vinden. In eerste instantie willen we echter meten of er echt een snelheidsprobleem is.



---

## 50. DEEL D'ARCONATISTRAAT EENRICHTING

6 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

d'Arconatistraat aan de kant van de vlinder is veel te smal. Door geparkeerde wagens zie je niet of er een tegenligger op komst is. zeer gevaarlijk!

### VISIE N-VA DILBEEK

---

We zijn geen voorstander om de straat te verbreden. Dit zal tot hogere snelheden leiden wat we willen vermijden. Een mogelijke oplossing is om parkeerzones beter af te bakenen mét oog voor de zichtbaarheid van tegenliggers.



## 51. ROND PUNT EINDE KLOOSTERSTRAAT EN ASTRIDLAAN

6 stemmen

### SITUATIESCHETS

Het kruispunt met de Kloosterstraat/Astridlaan/Sint-Ambrosiuslaan en de Henri Moeremanslaan zou moeten voorzien worden van een rotonde, waarbij uiteraard de geldende verkeersregels voor dergelijk rond punt van toepassing zijn. M.a.w. voorrang van rechts voor diegene die zich op de rotonde bevinden. Al te vaak, komende van de Kloosterstraat richting St Ambrosiuslaan, wordt de bestuurder verrast door een auto die uit de H. Moeremanslaan aan een vrij hoge snelheid het kruispunt komt opgereden. Met alle mogelijke gevolgen vandien.

### VISIE N-VA DILBEEK

Een rotonde zou dit probleem eventueel kunnen verhelpen, zeker op korte termijn. Op lange termijn moet, weer in het kader van het beruchte masterplan, bekeken worden hoe deze straten op de beste manier ingericht worden. De straten zijn ook hier veel te breed wat hoge snelheden en gevaarlijke situaties toelaat. De breedte van de straten moet aangepast worden aan de snelheid. Hierdoor kan ook de zichtbaarheid op het kruispunt aanzienlijk verhoogd worden (gezien er ruimte vrij komt). We willen bovendien van het pleintje in het midden een aangename ontspanningsruimte maken voor wandelaars, jongeren, ouderen,... De grond is in gemeentelijke handen dus dit is perfect mogelijk.



## 52. WILDPARKEREN BIJ NACHTWINKELS

5 stemmen

### SITUATIESCHETS

Nachtwinkels zorgen voor gevaarlijke situaties voor voetgangers... Remedie: op kosten van de gemeenschap, paaltjes op de stoeprand aanbrengen voor de nachtwinkels; op kosten van de overtreder: verbaliseren, en bij recidive: in beslagname; op kosten van de zaakvoerder: belasten van de zaak dewelke directe oorzaak is van deze overlast voor de omgeving (nachtlawaai, non-respect, vernieling van voetpad, rechtsreeks gevaar voor de verkeerssituatie)...

### VISIE N-VA DILBEEK

Nachtwinkels moeten sinds kort al een jaarlijkse aanzienlijke belasting betalen. Het parkeren op voetpaden is een praktijk die niet mag getolereerd worden. De politie moet dit in het oog houden en zal dit verbaliseren. Het plaatsen van paaltjes kan een oplossing zijn maar dan draait de gemeenschap op voor de fouten die anderen maken. Liever beboeten in dat geval.



## 53. KRUISPUNT SNIKBERGSTRAAT - BODEGEMSTRAAT

5 stemmen

### SITUATIESCHETS

Zeer gevaarlijk door weinig zicht. Veel sluipverkeer van de Ninoofsesteenweg

### VISIE N-VA DILBEEK

Het overzicht op dit kruispunt is inderdaad zeer slecht. De vervallen woning op de rechterkant (komende van Sint-Martens-Bodegem) belemmert elk zicht.

N-VA is voorstander van een goede doorstroming op de grote verkeersassen in Dilbeek. Hiervoor moeten onnodige plateaus verdwijnen maar dienen we van deze banen ook voorrangswegen te maken. Dit geldt ook voor de Bodegemstraat. Wat de woning betreft, moet bij nieuwbouw of afbraak de woning minstens 3 meter van de rooilijn opgetrokken worden. De woning is verkocht en zal vermoedelijk binnenkort verbouwd worden.

Naar aanleiding hiervan kan dit opgenomen worden in de vergunningsvoorwaarden.



## 54. GEN WERKEN ITTERBEEK

5 stemmen

### SITUATIESCHETS

Vroeger zag je enkel vrachtwagens op de baan die de grond van de grondwerken vervoerden, nu zie je meer en meer tractors die deze werken uitvoeren. Deze mastodonten razen je voorbij aan zo een hoge snelheid, dat ze nooit kunnen stoppen als er een kind op dat moment zou oversteken. Zij zijn echte monsters op de weg daar zij niet alleen veel hoger zitten maar ook veel meer kunnen laden dan een vrachtwagen. Onverantwoord gedrag!

### VISIE N-VA DILBEEK

Het gebruik van tractoren bij grote werken is wettelijk toegestaan. Een tijdelijke snelheidsbeperking aan de GEN-werken in de Ijsbergstraat werd ingevoerd. Er moet regelmatig op toegezien worden dat de snelheid ook gerespecteerd wordt. Metingen moeten uitwijzen of er daadwerkelijk een snelheidsprobleem is.



---

## 56. PARKEERTERREIN ZONDER STERREN

4 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Bezoekers van sterrenrestaurant Margaux en het populaire Misverstand doen er goed aan met hoge laarzen te komen eten. Het is namelijk bijna onmogelijk om de diepe plassen te ontwijken op het parkeerterrein van het Dorpsplein. Dringend aan te pakken!

### VISIE N-VA DILBEEK

---

Het dossier voor de volledige en grondige heraanleg van het Dorpsplein en de Bodegem/Ternatstraat is in volle voorbereiding. Hopelijk kunnen de werken starten in 2013.



## 57. KRUISPUNT N8 - IJSBERGSTRAAT

4 stemmen

### SITUATIESCHETS

Komend van de Ijsbergstraat, moet je als voetganger eerst de hoek om, om bij het voetgangerslicht te komen (zeer smalle stoep). Wanneer de lichten in de Ijsbergstraat op het punt staan om op groen te springen reageren de voetgangerslichten niet meer. Je bent dus in overtreding wanneer je gelijk met het autoverkeer oversteekt.

Nog onbegrijpelijker is dat door de week deze lichten soms wel (spits?) automatisch op groen springen, maar meestal niet. Komend vanuit Ninove of Brussel springen de voetgangerslichten op de Ijsbergstraat en Jan de

Trochstraat wèl automatisch op groen wanneer de lichten op de Steenweg (autoverkeer) groen worden. Automobilisten uit de zijstraten denken dat het licht voor de voetgangers rood is en rijden door. Realiteit is dat deze lichten lang niet altijd reageren op de voetgangers/fietsers

### VISIE N-VA DILBEEK

Deze lichten (en het kruispunt) vallen onder het beheer van het Vlaams Gewest - Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Ons parlementslid Willy Segers zal deze situatie aankaarten bij de bevoegde minister (Crevits).





---

## 58. SNELHEID WIJNGAARDSTRAAT

4 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

In de Wijngaardstraat te Schepdaal is het terug een autosnelweg geworden.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

De maximum toegelaten snelheid op het gedeelte voor de spoorweg komende van Bodegem is 70km/u. N-VA is er voorstander van om op dit gedeelte veilige en van de weg gescheiden fietspaden aan te leggen. Verder moet uiteraard gecontroleerd worden op overdreven snelheid. Op het gedeelte na de spoorwegbrug en voor de N8 kan de snelheid geremd worden met geschrinkt parkeren wat vandaag al het geval is. Snelheidsmetingen moeten uitmaken of hier daadwerkelijk een probleem is.



## 59. SCHOOLOMGEVING REGINA CAELI

4 stemmen

### SITUATIESCHETS

Elke schooldag begeven zich honderden gestresseerde moeders met hun kroost in hun trouwe vierwieler naar deze scholen. Meer en meer wordt de gewone auto vervangen door een 4x4. Omdat deze hoger zijn en de bumper ook hoger zit vormen deze wagens een gevaar voor de kinderen. De effecten bij een frontale aanrijding met een voetganger zijn veel groter.

Om de schoolomgeving veiliger te maken in de Kaudenaarde en de aanpalende straten stel ik onderstaande voor: - Zone 30 beter laten controleren door de politie en indien nodig verbaliseren - Geen pick ups en 4x4's meer toelaten aan de schoolpoorten (het nemen van de bus promoten, een busbaan op de steenweg aanleggen zou de reistijd verminderen) - Fout geparkeerde wagens beboeten (zij vormen een gevaar voor iedereen) - een fietspad aanleggen zodat een groot deel van de kinderen veilig naar school kan komen op eigen middelen - gebruik van de kiss&ride mogelijkheid op de parking van de Colruyt - De Kaudenaarde en de Rozenlaan blijvend afsluiten enkel in een richting (behalve voor de fietsers) - Het aantal inschrijvingen op school beperken zodat het probleem niet telkens aanzwelt.

### VISIE N-VA DILBEEK

Er zijn een aantal zaken die een gemeente niet kan. Dit is bvb het verbieden van 4x4's aan de schoolpoorten, het beperken van het aantal leerlingen van een school die niet gemeentelijk is, het aanleggen van een busbaan valt niet onder de rechtstreekse bevoegdheid van de gemeente.

Verder is een fietspad in een zone 30 niet aangewezen. Het verkeer moet gemengd verlopen wat de snelheid remt. Wat er uiteraard wel kan zijn regelmatige controles op snelheid, fout geparkeerde wagens en dergelijke. Het invoeren van éénrichtingsverkeer is zoals eerder gezegd niet altijd een oplossing. Dit verhoogt de snelheid ipv ze te verlagen. De ingevoerde aanbevolen verkeersroute is reeds een stap in de goede richting. Het aanbevelen en eventueel aanpassen van een goed functionerende zoenzone behoort eveneens tot de mogelijkheden.



## 60. KEPERENBERGSTRAAT

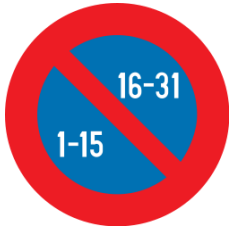
3 stemmen

### SITUATIESCHETS

Door het aaneengesloten parkeren zijn er onvoldoende invoegruimtes en ontstaat er een levensgevaarlijke situatie. Net voorbij het Keperke (richting Sint Anna Pede) heb je bovendien door een bocht geen zicht op de tegenliggers.

### VISIE N-VA DILBEEK

Aaneengesloten parkeren zorgt inderdaad voor gevaarlijke situaties. Het is beter om geschrinkt parkeren in te voeren met afgebakende parkeerstroken. Dit doet de snelheid dalen en zorgt, indien goed aangelegd en uitgekozen, voor een beter overzicht.



---

## 61. BEURTELINGS PARKEREN AFSCHAFFEN

2 stemmen

---

### SITUATIESCHETS

---

Schaf het beurtelings parkeren af. Om de twee weken zorgt dit voor problemen. Auto's kunnen niet passeren, 's nachts wordt er getoeterd omdat sommigen zich al van de dag ervoor parkeren waar het niet moet, of zich pas de dag nadien verplaatsen.

### VISIE N-VA DILBEEK

---

Het beurtelings parkeren wordt in heel België met de nieuwe wegcode afgeschaft. De gemeente zal moeten bekijken in die straten waar het van kracht is, hoe het parkeren daar best geregeld wordt na afschaffing.



## 62. KRUISPUNT OUDE NINOOFSEBAAN - SNIKBERGSTRAAT

2 stemmen

### SITUATIESCHETS

Voorrang van rechts niet zichtbaar als je van de Snikberg komt richting Dilbeek, zeer gevaarlijk door het sluipverkeer komende van de Ninoofsesteenweg. Een verkeersspiegel zou een oplossing kunnen zijn.

### VISIE N-VA DILBEEK

De woning op de hoek belemmert inderdaad het zicht. Een spiegel kan inderdaad een oplossing bieden. We geven dit door aan de bevoegde gemeentediensten.  
N-VA wenst nota bene de route Oude Ninoofsebaan/Snikbergstraat te voorzien van aanliggende fietspaden gezien het een meer veilige fietsroute is dan de Ninoofsesteenweg.



## 63 en 64. SLUIPVERKEER IN DE KASTERLINDENSTRAAT

2 + 2 stemmen

### SITUATIESCHETS

Snelheidsduivels en sluijverkeer racen door de Kasterlindenstraat. Bewoners kunnen tijdens de spitsuren gewoon hun garage niet uit... Er zijn zelfs opstoppingen tijdens de spitsuren... Voetpad is levensgevaarlijk. Er zal eerst iets moeten gebeuren.

### VISIE N-VA DILBEEK

De Kasterlindenstraat ligt vlakbij 2 op –en afrittencomplexen van de Ring. Veel verkeer is hier haast onvermijdelijk. Als dit echter leidt tot verkeersonveilige situaties, moet er ingegrepen worden. We wensen eerst een onderzoek te doen van waar het verkeer komt en welke richtingen het uit gaat. Verkeer van de aangrenzende vele woonwijken kunnen niet als sluijverkeer bestempeld worden. Deze die van verder komen wel en die moedwillig de N8 vermijden om sneller bvb afrit 12 te bereiken. Hier is het dossier aan gekoppeld van de heraanleg van de N8 met als mogelijk gevolg een sluiting van afrit 12 (beslissing Vlaamse Overheid). Intussen moet de straat op korte termijn verkeersveiliger gemaakt worden door de snelheid te remmen en voetgangers betere bescherming te geven. We denken hierbij aan asverschuivingen op de weg om de snelheid te doen dalen, regelmatige controles en het heraanleggen van smalle voetpaden in slechte staat. Indien in bepaalde straten het invoeren van éénrichtingsverkeer een optie kan zijn, dan moet dit overwogen worden. We dienen er wel voor op te passen dat dit de snelheid niet terug omhoog drijft. In ieder geval staat met het opgeven van deze verkeerssituatie, wat N-VA betreft, het probleem op de politieke kaart.



## 65. SNELHEID NINOOFSESTEENWEG

1 stem

### SITUATIESCHETS

De snelheden op de Ninoofsesteenweg liggen beduidend hoger dan de toegelaten snelheid. Gevaar en lawaai-pollutie. Die snelheid MOET lager

### VISIE N-VA DILBEEK

Op de Ninoofsesteenweg (N8) staan er reeds veel flitspalen. De gemeentepolitie heeft het beheer hierover sinds kort in haar handen gekregen. Er moet dus in eerste instantie voor gezorgd worden dat de flitspalen flitsen.

Aan de infrastructuur van de N8 heeft de gemeente weinig te zeggen. Het is een gewestweg en zoals eerder gesteld is het gewest een aantal studies bezig om deze gewestweg herin te richten, al dan niet met tramlijnen/ busbanen en dergelijke. N-VA Dilbeek volgt dit dossier op de voet op via Willy Segers, parlementslid en Stijn Quaghebeur, parlementair medewerker mobiliteit en openbare werken. Vanuit de gemeente zal N-VA Dilbeek ervoor zorgen dat de gemeente pro-actief betrokken wordt bij de plannen voor heraanleg zodanig dat we niet voor voldongen feiten staan als de plannen af zijn.



## 66. AANDUIDING BEBOUWDE KOM

1 Stem

### SITUATIESCHETS

Een hele tijd geleden, werd in de Isabellastraat het oude verkeersbord begin bebouwde kom vervangen door het nieuwe verkeersbord. Het oude verkeersbord einde bebouwde kom in de Geraardsbergsestraat werd ook vervangen. Nu werd het oude verkeersbord einde bebouwde kom , vervangen door het verkeerde verkeersbord. Het werd namelijk vervangen met het verkeersbord begin bebouwde kom. Dit werd reeds meer dan een jaar gemeld aan de politie. Het verkeerde verkeersbord staat er nog altijd. Raar maar waar, maar merken de politiediensten dit tijdens hun patrouille ook niet op, dat hier een verkeerd verkeersbord geplaatst werd.

### VISIE N-VA DILBEEK

We zullen dit melden. Dit toont trouwens aan dat een degelijk meldpunt waar een goed opvolgingssysteem aan verbonden is, in Dilbeek een noodzaak is.



---

## CONCLUSIES

---

De gesignaliseerde verkeerssituaties kunnen grosso modo in vier grote clusters samengebracht worden.

- Eenmalige ingrepen
- Voet- en fietsinfrastructuur
- Handhaving en regelgeving / overdreven snelheid
- Sluipverkeer

Over de **eenmalige ingrepen** kunnen we kort zijn. Het volstaat om met enkele - soms kleine - ingrepen het probleem op te lossen.

De vele oproepen over slechte of ontbrekende **voet-en fietspaden** maakt duidelijk dat er op dat gebied nog heel wat werk op de plank ligt. Het gemeentebestuur kan niet verlangen dat de inwoners meer naar de fiets grijpen zonder daarvoor de gepaste infrastructuur te voorzien.

Verkeersregels zijn er om na te leven. **Handhaving** en een duidelijke **regelgeving** is daarbij belangrijk. De N-VA ijvert naar 'Blauw meer op straat'. Achter het bureau uit en de straat op. De administratieve taken van de lokale politie moeten vereenvoudigd worden zodat die zich voornamelijk kan bezighouden met hun hoofdtaak: het veldwerk. Een mogelijke fusie met andere zones moet eveneens meer mogelijkheden bieden.

Daarbij moet er bij de herinrichting van wegen gestreefd worden naar wegen die **'zichzelf laten lezen'**. De weginrichting moet duidelijk maken/sturen hoe met er op moet/kan rijden.

Een bijkomend aspect is dat verkeersregels en vooral snelheidsbeperkingen realistisch moeten zijn. Op een baan met veel doorgaand verkeer en (relatief) weinig bebouwing mag de snelheid 70km/u zijn.

**Sluipverkeer** is vlak naast een grootstad niet weg te denken. Het verkeer is er en zal blijven toenemen. Het komt er op neer het in goede (en daarvoor voorziene) banen te leiden. N-VA wil deze situaties eerst objectiveren met metingen, zoeken naar oplossingen met proefopstellingen en in functie daarvan actie ondernemen. De bedoeling moet zijn om het vele verkeer zoveel als mogelijk te kanaliseren naar grotere straten en weg te houden uit dorpskernen en woongebieden.

# CONCLUSIES

N-VA Dilbeek zal ook zelf actie ondernemen rond de gesignaliseerde situaties.

In eerste instantie zullen we de gemeente Dilbeek op de hoogte brengen van de kleine ingrepen waarvoor de gemeente bevoegd is. Deze kunnen vrij eenvoudig en aan minimale kostprijs worden opgelost.

De problemen die een oplossing vragen op middellange termijn heeft N-VA Dilbeek opgenomen in haar verkiezingsprogramma. We zullen er daarna alles aan doen om hiervoor een oplossing te bieden.

Veel problemen zijn geen lokale maar een Vlaamse bevoegdheid. N-VA Dilbeek zal voor die gevallen Vlaams Parlementslid Willy Segers inschakelen om dit aan te kaarten bij de bevoegde Vlaamse minister.

Met dit Witboek Veilig Verkeer Dilbeek hoopt N-VA Dilbeek alvast mee te werken aan een veiliger en vlotter verkeer in en rond Dilbeek. Daarvoor is er een optimale samenwerking nodig tussen alle betrokken actoren. Niet in het minst moet hierbij geluisterd worden naar de opmerkingen van de inwoners.

A screenshot of the 'Veilig Verkeer Dilbeek' website. The header includes the title and the NVA logo with the tagline 'DENKEN.DURVEN.DOEN.'. Below the header is a photograph of a street scene. The main content area features a list of traffic issues with corresponding photos and the number of votes. A voting interface is visible, including a 'bring een nieuw probleem aan' button and a 'Meermaals stemmen?' section.

**Veilig Verkeer Dilbeek**

De verkeersproblemen in Dilbeek moeten verholpen worden. Deze site wil daarbij helpen : wat zijn de grootste problemen, en hoe moeten ze worden aangepakt? Iedereen kan eraan meewerken. U kan een probleem naar een hogere plaats op de lijst stemmen, een oplossing voorstellen of uw vrienden en kennissen om aandacht ervoor vragen. U kan ook een nieuw probleem signaleren.

**De belangrijkste verkeersproblemen in Dilbeek zijn :**

Probleem	Stemmen
1. Sint-Martinusstraat (een landingsbaan)	1027
2. Geen fietspaden, maar ook een voetpaden op de Bodegemstraat tussen Vlaanderenlaan en centrum van Sint-Martens-Bodegem	446
3. Bussen van De Lijn kunnen mekaar niet kruisen op de Kloosterstraat	338

**Meermaals stemmen ?**  
Meermaals stemmen kan, maar er moet 15 min. tussen twee stemmen zitten. En u kan hoogstens 30 keer vanop dezelfde computer stemmen. Vanaf 25 krijgt u een vermelding.

N-VA Dilbeek - Kerkberg 1 - 1700 DILBEEK - dilbeek.nva@gmail.com - www.n-va.be/dilbeek of www.afritdilbeek.be

