

Infoavond 22 november 2017
Kasteel La Motte



Dossier Ninoofsesteenweg Dilbeek
Een realisatie van Verkeersplatform Dilbeek

Dit rapport kwam tot stand dankzij de inzet van de leden van het Verkeersplatform Dilbeek.
Met dank aan de vaste kern van het platform en het collectief voor het aanbrengen van tal van
inspirerende suggesties en de vele avonden samen zoeken naar vernieuwende oplossingen:
Robert Rens, Chris Verhelst, Anjes Goris, Marleen Soens, Wim Heylen, Gwendy Tielemans en Willy Price.

WIE ZIJN WIJ...?

Het Verkeersplatform Dilbeek

Het Verkeersplatform Dilbeek is opgericht op 26 november 2009 en komt bijna elke maand samen om te werken rond een andere aanpak rond verkeer(sveiligheid) en mobiliteit. Het maakt deel uit van de vzw Verkeersplatforms dat zowat 12 lokale en bovenlokale verkeersplatforms groepeerd.

De grondidee van een verkeersplatform is dat we met de mensen die bereid zijn zich te engageren een stuurgroep vormen rond verkeer en mobiliteit.

Binnen het platform kunnen activiteiten zich ontwikkelen, zich bekendmaken, kan er gezocht worden naar samenwerking, enz...

Een verkeersplatform is dé plaats waar alle betrokken partijen zich vinden, waar ze samenkomen om de aanpak en het beleid eenvormig te maken.

We werken in het verkeersplatform vanuit vier invalshoeken: burgers, scholen, verenigingen en instanties.

Deze vier invalshoeken (én hun aanwezigheid én hun inzet én hun medewerking én hun overtuiging) zijn cruciaal voor het welslagen van het platform.

Het verkeersplatform werkt hoe dan ook als een onafhankelijk geheel, wie er ook meewerkt vanuit welke invalshoek hoe dan ook.

De verkeersplatforms doen wel geregeld beroep op interne of externe expertise.

In dit dossier kregen we professionele ondersteuning van het multidisciplinair Ontwerperscollectief Dilbeek.

Het is de taak van een verkeersplatform om alle betrokken partners rond de tafel te brengen en samen te werken aan een gedragen oplossing.

En dit in een positieve sfeer met een verfrissende aanpak.

Zo ook in dit dossier van de Ninoofsesteenweg.



INHOUDSTAFEL

Wie zijn wij...?

Voorwoord

Het belang van de N8

Huidige toestand van de Ninoofsesteenweg

Uitdagingen voor de herinrichting

Oplossingen voor de Ninoofsesteenweg

Cruciale kruispunten

Samenvatting en prioriteiten

Raakvlakken

Tot slot

Bijlage 1: De historiek van de N8

Bijlage 2: Het Ontwerperscollectief Dilbeek



VOORWOORD

Iedereen is ervan overtuigd dat de huidige situatie van de N8 een doorn is in het oog van alle gebruikers, zowel van autobestuurders, busgebruikers, fietsers, voetgangers, toevallige passanten.

Het is er te druk, onveilig, geen duidelijke signalisatie, kruispunten die de doorstroom bemoeilijken, oversteekplaatsen die niet gerespecteerd worden, enz.

Omdat de N8 de gemeente Dilbeek dwars doorkruist is het de hoogste tijd om maatregelen te treffen die alle gebruikers ten goede komen en de leefbaarheid van de gemeente verhoogt.

Onze 'steenweg' kunnen we niet verplaatsen maar we kunnen er wel voor zorgen dat hij geen storende factor blijft.

Het belang van de N8.

De Ninoofsesteenweg vormt als het ware het gezicht van de gemeente Dilbeek. Daarom nam de gemeente Dilbeek het initiatief voor de opmaak van een beeldkwaliteitsplan van de N8.

Het behandelt de bestaande en gewenste ruimtelijke geleding, de aanwezige functies en hun – al dan niet gewenste – bijhorende inrichting.

Het formuleert praktische maatregelen voor een kwalitatieve ruimtelijke ordening van de N8.

Deze maatregelen dienen ook de verkeersveiligheid te ondersteunen.

De uitvoering moet ertoe leiden dat de doortocht ruimtelijk kwalitatief wordt ervaren.

1. Verbindingsweg Ninove-Brussel

Dilbeek heeft een directe aansluiting op het hoofdwegennet en wordt bovendien doorsneden door de N8 die nog steeds een belangrijke verkeersader is inzake de verbinding van en naar Brussel en Ninove met een ontsluitende openbare vervoerslijn die een niet altijd vlotte verbinding maakt met Brussel. De N8 is de historische verbinding tussen Brussel en Ninove en vormt de hoofdontsluitingsader van de kernen Dilbeek, Itterbeek, Schepdaal en Sint-Martens-Bodegem. De gemeente is via de N8 direct aangesloten op de ring rond Brussel (RO).

De situering van de gemeente t.o.v. het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de aanwezigheid van de E40 en de RO evenals de verkeerswisselaars, verklaren in belangrijke mate het feit dat de gemeente geconfronteerd wordt met veel doorgaand verkeer en verzadiging van het wegennet. Dit veroorzaakt verschillende knelpunten en onveilige verkeerssituaties.

De steenweg vormt ook een breuklijn in het dichtst bewoonde deel van de gemeente en wordt ook als een stoorzender ervaren in de gemeenschapsvorming van Dilbeek.

2. Doorstroming

Het doorgaand verkeer heeft de verkeersdruk op de gemeentelijke infrastructuur sterk doen toenemen, waardoor het herbekijken van een oude (historische) verbinding zoals de N8 steeds belangrijker wordt. Dit heeft niet alleen consequenties voor de leefbaarheid langs deze wegen, maar leidt tevens tot verzadigingsverschijnselen ter hoogte van de aansluitingen op voornoemde autosnelwegen en dus ook tot doorstromingsproblemen. Tijdens de spitsuren verloopt de verkeersafwikkeling moeizaam.

De verzadigingsverschijnselen leiden op hun beurt tot sluikverkeer (verkeer qua herkomst en bestemming buiten de gemeente) in een aantal wegen-straten, die deel uitmaken van het Dilbeeks hoofdwegennet.

3. Winkelen in Dilbeek

De N8 geeft een weinig samenhangend beeld op het vlak van ruimtelijke ontwikkeling. 'Baanwinkels' wisselen af met tankstations, kleine/grotere werkplaatsen, autoverdelers, kleinhandel, particuliere woningen...Dilbeek dreigt zo geïdentificeerd te worden met dit beeld.

Langsheen de Ninoofsesteenweg is een verweving ontstaan, waardoor binnen de afbakening van de deelruimten kan gesproken worden van een gemengde as.

De huidige structuur van de activiteiten langsheen de steenweg zou best gestopt worden maar biedt op termijn de mogelijkheid om zones voor kleinhandel, lokale bedrijvigheid en wonen af te bakenen in het woonweefsel.

Wat betreft winkelaanbod en winkelervaring lijkt slechts een minderheid van de inwoners de huidige situatie goed te vinden. Het winkelaanbod wordt over het algemeen als onvoldoende gevarieerd beschouwd. Een echte winkelomgeving ontbreekt. Velen pleiten wel voor het ondersteunen en het behoud van de middenstand, er is nood aan 'meer aandacht voor de commerce'. In dat opzicht wordt ook gepleit voor de (snelle) herinrichting van de Verheydenstraat en aanpak van de leegstand.

4. Aansluiting Ring

De gemeente Dilbeek is vragende partij voor een verbeterde aansluiting op de R0.

Blijkbaar zou hier eindelijk werk van gemaakt worden omdat de bestaande brug aan sterke slijtage en/of veroudering onderhevig is.

5. Plaatselijke bewoning

Men zou het bijna vergeten maar er wonen wel degelijk mensen langs de Ninoofsesteenweg. Deze bewoners zijn het zeker met ons eens dat de steenweg met zijn dagelijks voorbijrazend verkeer de woonkwaliteit niet ten goede komt. De bewoners van de oudste huizen die zich nog voor de nieuwe rooilijn bevinden, zijn echter niet geneigd om nog te gaan investeren in hun woning omdat ze geen recht meer hebben op de meerwaarde van hun investeringen in deze gebouwen. Dit draagt dan weer bij aan een negatieve beeldkwaliteit van de steenweg.

Deze nota is complementair aan het Masterplan en probeert een positieve benadering toe te voegen, gekoppeld aan vernieuwende inzichten.



HUDIGE TOESTAND VAN DE NINOOFSESTEENWEG

Inleiding

In de huidige situatie volgen de auto's een kaarsrecht traject zonder asverschuiving – een onbewuste aanzet tot overdreven snelheid.

Intussen moeten bussen van hun traject uitwijken op de stopplaatsen om zich naderhand weer in het voorbijrazend autoverkeer in te voegen.

Er zijn in het verleden al diverse studies uitgevoerd met als doel de N8 te optimaliseren voor de verschillende vervoersmodi.

De onderzoeksresultaten, inclusief de voorgestelde ontwerpen van de verschillende mobiliteitsstudies over de N8 tussen Dilbeek en Ninove, zijn tot op heden voorwerp van discussie.

Binnen de tot nu toe uitgevoerde studies, werd vooral de tijdswinst voor het openbaar vervoer als overtuigend argument voor de heraanleg van de N8 aangehaald.

Echter het mogelijk negatief effect op de doorstroming van het autoverkeer op de N8, met als mogelijk gevolg dat sluipverkeer in de omliggende woongebieden ontstaat, werd tot op heden onvoldoende onderzocht en werd zo het struikelblok voor de effectieve realisatie van de voorgestelde maatregelen. In 2009 werd een studie uitgevoerd die hierop een antwoord diende te geven.

Hoewel de totale studie drie onderdelen omvat, die allen tot aparte resultaten leidden, ging er veel aandacht naar het op elkaar afstemmen van de drie sporen.

Op regelmatige tijdstippen zijn er 'uitwisselingen' geweest waarop de tussentijdse resultaten van elk van deze sporen werden besproken.

Het doel van spoor drie was de tracémogelijkheden te onderzoeken voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV) in de omgeving van de N8 als alternatief voor of als aanvulling op een HOV-verbinding op de N8.

De vraag naar alternatieven voor de openbare vervoersstructuur was ontstaan vanuit de zorg om het behoud van voldoende doorstroming en capaciteit voor gemotoriseerd verkeer op de N8 en de bereikbaarheid van de verschillende functies erlangs.

Tot op heden ervaren de vele gebruikers van de Ninoofsesteenweg echter nog altijd een gevoel van verkeersonveiligheid op nagenoeg het ganse tracé.

Zo is er nog steeds een ondermaatse fietsinfrastructuur en fietskwaliteit alsook het frequent volledig ontbreken van zowel fietspaden als degelijke voetpaden langsheen een groot deel van de Ninoofsesteenweg.

Het onveiligheidsgevoel van de voetgangers is o.a. terug te brengen tot de slecht zichtbare en/of verlichte zebrapaden en de erg korte oversteektijden.

Voetgangers en fietsers dienen immers, al dan niet geholpen door verkeerslichten, de volledige wegbreedte ineens te dwarsen.

Al de hier opgesomde 'problemen' waren al het voorwerp van studies met daaraan verbonden 'plannen' waarvan de uitvoering nog niet in zicht is.

We overlopen hier kort de verschillende plannen die aanknopingspunten bieden om knelpunten aan te pakken.



1. Het Structuurplan

In het structuurplan van 2009 werd een goede samenvatting gegeven van de bestaande verkeers- en vervoerstructuur van de gemeente Dilbeek met inbegrip van de knelpunten en kwaliteiten.

2. Het mobiliteitsplan van 2002

De belangrijkste secundaire wegen met name de N8 en N9 werden met het oog op de verdere ontwikkeling van het GEN-netwerk en het BB-net* geselecteerd als secundaire weg type III of openbare vervoersas.

De N9 loopt vanaf de Gentse Poort op de Brusselse Kleine Ring naar de kust via Asse, Aalst, Gent, Eeklo en Brugge tot Oostende.

De herinrichting van de N8, die werd uitgewerkt in een regionale streefbeeldstudie, was gebaseerd op deze selectie en bevatte een omvorming van de 2x2-weg tot een 2x1-profiel voor autoverkeer met busbanen in beide richtingen.

Bij deze herstructurering werd echter opgemerkt dat er over gewaakt moest worden dat dit niet zou leiden tot sluikverkeer in de Dilbeekse kernen.

Op 5 september 2017 keurde de gemeenteraad inmiddels een nieuw mobiliteitsplan voor Dilbeek goed.

**BB-net : afkorting voor het Brussel-Brabant Net, door de provincie Vlaams-Brabant uitgewerkt als alternatief voor het federale Gewestelijk Express Net (GEN). Het BB-net wil, bovenop een betere bediening van Brussel, ook kleinere tewerkstellingspolen in de provincie ontsluiten en tangentiële verbindingen rond Brussel*

3. Het Masterplan Dilbeekse Kern

Met dit Masterplan wil de gemeente via een totaalaanpak een herkenbaar centrumgebied met hoge kwaliteit en uitstraling creëren, waarin de verblijfsfunctie (wonen, werken, winkelen...) centraal staat en de kwaliteiten meer worden uitgespeeld.

Dit plan moet resulteren in een globale visie op de ontwikkeling van de kern en een beeldkwaliteitsplan dat de aanzet kan vormen voor de (her)inrichting van de openbare ruimte.

Aandachtspunten in deze studie zijn volgende thema's: mobiliteit, kwalitatief wonen en werken, een aangenaam handelscentrum creëren, kwalitatieve schoolomgevingen, aandacht voor zwakke weggebruikers, aandacht voor openbaar vervoer en voor een kwalitatief openbaar domein. Het beperkt zich tot het centrum van Dilbeek waar quasi overal een zone 30 km/u zal worden ingevoerd en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk zal worden geweerd.

Tijdens een publieksmoment op 23-04-2012 werden sterktes en zwaktes aangehaald voor de Ninoofsesteenweg.

Het is op basis van deze verzamelde input de te verbeteren locatie bij uitstek.

Aspecten die aan bod kwamen zijn ondermeer: de inrichting, het (toekomstige) openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers.

Het gebrek aan doorstroming op de N8 gecombineerd met de aanwezigheid van 4 afritten op een afstand van minder dan 4 km (en dan vooral afrit 12 Kattebroek) wordt beschouwd als de voornaamste oorzaak van sluipverkeer.

Het valt op dat er desondanks geen consensus heerst over het al dan niet afschaffen van afrit 12.

Het bestaande openbaar vervoersaanbod en het gevoel van bereikbaarheid/nabijheid van vooral Brussel wordt op prijs gesteld.

Er wordt bovendien gepleit voor een uitbereiding van het huidige aanbod.

Het voorzien van een nieuwe busbaan langs de N8 wordt niet door iedereen op prijs gesteld.

Er is een duidelijke vrees dat het verdwijnen van één of meerdere rijstroken bijkomende verkeersoverlast zal genereren.

Overdreven snelheid, slechte oversteekmogelijkheden, nauwelijks aandacht voor de zwakke weggebruiker, slechte doorstroming, leegstand, verloedering, barrière...
En zoals reeds vermeld wordt het plan voor een vrije openbaar vervoersbaan niet overal enthousiast onthaald.

Het masterplan wil zo een onderhandelingskader aanreiken door a.d.h.v. (ontwerp)scenario's en ontwerpend onderzoek de potentiële sterktes en zwaktes van verschillende keuzes in beeld te brengen. De N8 is een gewestweg, derhalve is de gemeente voor de uiteindelijke herinrichting sterk afhankelijk van de hogere overheden wier keuze ze a.d.h.v. een goed onderhandelingskader mee kan sturen.

In het Masterplan werd o.a. voorgesteld om de bushaltes naar het midden van de steenweg te brengen. De haltes worden aldus lokaliseerbaar en vervullen een signaalfunctie.
Ze worden meer dan zo maar haltes.
Er ontstaat aldus een rechtlijnig traject voor openbaar vervoer terwijl een asverschuiving de wagens verplicht snelheid te minderen en attent te zijn.

4. De Beheers- en Beleidscyclus:

Deel meerjarenplanning Mobiliteit en Openbare werken 2014 – 2019

In de meerjarenplanning werd geen aandacht geschonken aan de herinrichting van de N8. Vermoedelijk om de evidente reden dat het een gewestweg betreft die beheerd wordt door het Agentschap Wegen & Verkeer.
Inmiddels blijkt dat er toch opnieuw een studie zou worden uitgeschreven voor de aanpak van de N8 die tot een resultaat zou moeten leiden in 2018.

5. Het Arcadisrapport van 2009

Dit rapport was een neerslag van het onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrailverbinding in de omgeving van de N8.

Dit onderzoek was het derde spoor van een veel ruimere studie over de N8.

Het eerste spoor was het onderzoek naar de mogelijkheden om het sluipverkeer te beperken.

Het tweede spoor onderzocht de alternatieven voor het wegenisontwerp van de N8.

In deze studie werd o.a. voorgesteld één busbaan te creëren die in de 2 richtingen zou kunnen gebruikt worden + voorstart met busdetectie.

A-kruispunten zouden worden voorzien van voldoende opstelstroken.

Smalle kruispunten zouden geschrapt worden maar voorzien worden van keerpunten.

Een andere belangrijke conclusie in deze studie was dat een herinrichting van de N8 alleen niet voldoende zou zijn om alle problemen op te lossen.

Ook de N285 zou dringend moeten worden aangepakt.

6. Advies betreffende de N8 van de Mobiliteitsraad op 6 maart 2016

De Mobiliteitsraad sloot zich aan bij de streefbeeldstudie van de N8 (Ninoofsesteenweg) opgemaakt door het studiebureau Arcadis (in december 2009).

Zij ondersteunt de volgende principes uit de streefbeeld-studie en herneemt als belangrijke aanbevelingen:

1. Afleiden van het verkeer volgens de hiërarchie der wegen, zodat sluiproutes maximaal vermeden kunnen worden.
Verkeer komend van/naar Ninove en Eizeringen wordt best zo vroeg mogelijk naar de E40 gedraineerd.
In Ternat moet zo vlug mogelijk een oplossing uitgewerkt worden voor het oversteken van de spoorweg.
2. Uitwerken van de kruispunten
3. Favoriseren van het openbaar vervoer.
4. Zo veel mogelijk verbieden van links afslaand verkeer en de nodige keerpunten voorzien.
5. Desgevallend werken met dynamische rijbanen.
6. Een station voorzien in Schepdaal (alternatief eventueel Wambeek).

De Mobiliteitsraad vroeg de gemeente om deze principes en aanbevelingen integraal op te nemen in het globaal Mobiliteitsplan van de gemeente en om schriftelijk bij het AWW enerzijds en bij de Vlaamse en/of Federale minister van Mobiliteit anderzijds, aan te dringen het betrokken studiebureau de opdracht te geven het voorontwerp van de studie te starten en/of af te ronden.

7. De mobiliteitsstudie door Mebumar

Deze studie dateert nog van 2001 en omvatte een samenvatting van de analyse van de verkeersstromen (netwerken openbaar vervoer, autoverkeer en fietsverkeer), een beschrijving van het streefbeeld op niveau van de N8 en een uitwerking van het verkeerstechnisch streefbeeld met o.a. een uitwerking van de belangrijkste kruispunten op de N8.

Het huidige beeld van de N8 werd mede door deze studie vorm gegeven.

Als algemene conclusie werd destijds nog voorspeld dat de verkeerslast op de N8 zou stabiliseren op het huidige of iets lager niveau, omdat de afname door de modal shift via een zeer goede openbaar vervoersas groter zou zijn dan de toename door de verdrijving van het doorgaand verkeer van de lokale wegen. Dit alles zou echter volledig afhangen van de timing en de kwaliteit van de projecten om het verdere verkeer te beheersen.

Een kwalitatief zeer goede OV-as langs/in de N8 was hiervan dus een belangrijk onderdeel. Er werd o.a. een snelbus voorzien met slechts 5 haltes richting Brussel.

Men verwachtte evenwel dat de samenstelling van het verkeer op de N8 zou wijzigen : tussen de ring en de N285 (de Assesteenweg of de verbinding Aalst, Halle en Edingen) zou het bestemmingsverkeer en het lokale verkeer in omvang toenemen.

Ook werd gewaarschuwd dat het weren van het sluikverkeer op de lokale wegen veel inspanning zou vergen.

Mogelijke maatregelen die toen werden voorgesteld waren: inrichting doortochten als zone 30, maatregelen op het niveau van verkeerscirculatie, inrijverboden gedurende spitsperiodes, beperking van de afmetingen en gewichten van voertuigen, inspraak en voorlichting, uitzonderingsregelingen voor lokale bedrijven.

De provincie Vlaams-Brabant bleek geen voorstander te zijn van een middenberm gezien die 1 meter zou beslaan en die ruimte beter ten dienste zou komen van het langzaam verkeer. Zij was wel voorstander van een fietscorridor naarmate men Dilbeek naderde. Zij stelde ook voor om het langsparkeren te elimineren en de parkeermogelijkheden te concentreren op bepaalde locaties bijv. bij de OV-knopen.

De provincies wensten ook volwaardige fietsvoorzieningen langs de N8, desnoods aan één zijde een comfortabel tweerichtingsfietspad en aan de andere zijde een éénrichtingsfietspad. Deze verschillende eisen waren alleen verenigbaar als de N8 als toegang verlenende weg kon worden heringericht.

De verkeersstudie leverde echter op dat deze weg vooral door het bestemmingsverkeer vanuit het studiegebied naar en van Brussel werd gebruikt.

De N8 functioneerde dus als ontsluitingsweg voor de gemeenten Dilbeek, Roosdaal en Lennik. Het reduceren van deze functie zou dan de bereikbaarheid van deze gemeenten aantasten.

Deze optie nl. het verlagen van de capaciteit tot alleen die die nodig is voor het verlenen van toegang tot de aanpalende bestemmingen, werd door de studiegroep als een stap te ver gezien daar er voor het bestemmingsverkeer (nog) geen alternatieven voorhanden waren.

Als gevolg zou er een andere verbinding als hoogwaardige fietsverbinding tussen Lennik en Brussel moeten worden ingericht.

8. Het nieuwe mobiliteitsplan van september 2016

Het nieuwe mobiliteitsplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad van 05-09-2017.

In dit plan voor de toekomst van Dilbeek wat betreft de Ninoofsesteenweg vinden we vooral volgende items:

- Er moet een stop komen aan de uitbreiding van de baanwinkels
- De doorstroming moet heel wat verbeterd worden.
- Een alternatieve fietsroute voor de N8 kan gevonden worden via de Oude Geraardbergsebaan.
- Er moet gezorgd worden voor een hoogwaardig openbaar vervoer met systematische voorrang in de doorstroming.
In een studie van De Lijn heeft de N8 een positieve kosten-batenanalyse.
- Een multimodaal knooppunt aan een Station Schepdaal biedt heel wat uitwisselingsmogelijkheden tussen de verschillende modi.
Ook in afwachting van een treinstation.
- Er moet een reorganisatie komen van de kruising van de N8 met de R0 zodat een vlottere en vooral veiligere afwikkeling van het verkeer kan gerealiseerd worden

Slotconclusie

In de verschillende plannen en studies komen steeds een reeks zaken terug aan te verbeteren punten:

De inrichting van de steenweg, het openbaar vervoer, de situatie van de zwakke weggebruikers, het gebrek aan doorstroming, het beperken van het sluipverkeer, de overdreven snelheid, het ontbreken van een hoogwaardige fietsverbinding, het verbieden van links afslaand verkeer en het inrichten van dynamische rijbanen.

Deze punten zullen we dan ook meenemen in het verder uitwerken van mogelijke oplossingen.

UITDAGINGEN VOOR DE HERINRICHTING

Bij het nadenken over de herinrichting van de N8 lieten wij ons leiden door de volgende drie uitgangspunten voor wat betreft het grondgebied Dilbeek.

1. Invullen van functies binnen de grenzen van de N8.

De uitdaging voor de Ninoofsesteenweg is niet, of niet alleen, zo veel mogelijk functies en verkeersstroken ingevuld krijgen in het tracé van de N8 zelf, maar is vooral de zoektocht naar andere oplossingen voor een correcte mobiliteit voor ALLE weggebruikers die ook op hun beurt kunnen mee genomen worden buiten de grenzen van dit tracé.

2. Ontwikkelingen buiten de grenzen van de N8.

Deze kunnen leiden tot het ontwikkelen en/of in eer herstellen van andere trajecten om de steenweg te ontlasten nl. vooral deze die geschikt zijn voor doorgaand fietsverkeer en voetgangers.

Deze overweging brengt ons tot het onderzoek naar initiatieven voor belendende eigendom.

3. Veiligheid en woonkwaliteit verzoenen met een goede doorstroming

Veiligheid en woonkwaliteit moeten voorop staan en gaan hand in hand met een goede doostroming. De suggesties in deze nota focussen op Dilbeek, wat niet belet dat ze inspirerend kunnen zijn voor vergelijkbare problemen elders langs de steenweg.



OPLOSSINGEN VOOR DE NINOOFSESTEENWEG

PRINCIPES EN HULPMIDDELEN

1. Niet in de eerste plaats onteigenen maar...

Ook resultaten boeken via publiek-private samenwerking (PPS) met initiatiefnemers van belendende eigendommen en door het instellen van erfdiensbaarheden van doorgang.

Deze kunnen tot stand komen in het overleg en door het opleggen van voorwaarden bij het uitreiken van stedenbouwkundige vergunningen voor projecten aan de delicate (kruis)punten.

De administratie zal dan op haar beurt, in het kader van de inspanning gedaan door de burger, liefst zorgen voor een vlotte afhandeling van de aanvragen.

De erfdiensbaarheden worden dan opgenomen in de basisakten opgesteld voor de projecten met mede-eigendom en samengevoegd met de andere voorwaarden.

Bovenstaand scenario is minder aangewezen voor het betrekken van aparte particuliere eigendommen voor het tot stand brengen van ventwegen.

Deze eigenaars zullen eerder gediend zijn met onteigening of gratis grondafstand mits vrijstelling van verhaalbelasting van een gedeelte van hun voortuin en verhardingen die voorhanden zijn waar gebouwen achteruitwijkend werden opgericht met respect voor het rooilijnenplan.

2. Individueel vervoer versus gemeenschappelijk vervoer.

In de eerste plaats is het de bedoeling een verschuiving teweeg te brengen van de voorzieningen voor individueel gemotoriseerd vervoer naar het openbaar vervoer of het gebruik van de fiets.

De ervaring leert dat wanneer de deelnemer aan het verkeer geconfronteerd wordt met een nieuwe verkeerssituatie er voor hem een soort "vacuüm" ontstaat. Immers, de nieuwe verkeerssituatie of de gewijzigde ruimte gaat hem – op korte termijn – dwingen zijn mobiliteitsgedrag te veranderen of aan te passen.

Hoewel deze aanpassingsperiode meestal tijdelijk is, kan een dergelijke aanpassing echter geruime tijd aanhouden alvorens de verkeersdeelnemer zijn gedrag, dat hij gewoon was, effectief zal veranderen of zal leren nieuwe keuzes te maken (zoals het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets) om zijn verplaatsingen te realiseren.

Eigenlijk is het een én-én-verhaal:

- Aanmoedigen van gemeenschappelijk vervoer door verbetering van het aanbod en verkorting van de reistijd wat sneller tot een duurzaam resultaat leidt.
- Daarnaast moet gezocht worden naar oplossingen om het autogebruik vlot te laten verlopen, niet in de eerste plaats om de automobilist te vervennen, maar omdat de bewoners van de aanpalende bebouwing, en bij uitbreiding de hele gemeenschap, niet gediend zijn met de files.

3. Middenstrook met wisselende rijrichting in de ochtend- en avondspits.

Een wisselende middenstrook kan zinvol zijn waar de secties beperkt zijn in de breedte, zoals dit o.m. het geval is in de kern van Dilbeek.

Hier kan dit principe, toegepast op drie rijstroken, een oplossing zijn waarbij altijd twee stroken beschikbaar blijven in de tijdsbestekken en in de richtingen waarin ze nodig zijn.

Bij deze keuze is er geen middenberm, waardoor er nog extra ruimte vrijkomt voor de stoep langs de gevels in de kern, wat positief is voor voetgangers en fietsers.

Het experiment in Schepdaal waar tijdens de werken aan de nieuwe brug over de spoorweg, over een langere periode deze regel werd toegepast, had geen enkel negatief effect.

Volgend voorbeeld voor het centrum van Dilbeek is eveneens relevant: de minimale beschikbare breedte tussen de gevels (de huidige bouwlijn) is plaatselijk bij benadering 17,00m.

Bij het hanteren van drie rijstroken van 3,30 m, samengeteld 9.90 m, blijft dan op de smalste secties 7.10 m beschikbaar voor de stoepen.

Verdeeld over de beide zijden blijft er dan 3,60 m over daar waar nu fietser en voetganger het samen moeten stellen met soms 1 m.

Op andere secties met grotere breedte kan de toepassing van ditzelfde principe de kritieke extra breedte leveren nodig voor de aanleg van parallelwegen voor plaatselijk gebruik, met voorkeurstroken voor voetganger en fietser.

Fietsers op die stroken moeten bij voorkeur ook een beperkte snelheid opgelegd krijgen.



In een dergelijk scenario vindt de tram met vast traject moeilijk zijn plaats en de ruimte voor een aparte bedding is niet systematisch voorhanden.

Eén van de knelpunten is het gedwongen rechtdoor lopend traject ter hoogte van ronde punten.

Het vast traject van de tram is ook niet te verenigen met een wisselende middenstrook.

De Exquicity, de nieuwe gelede bus ontworpen door Van Hool, die ook bestaat in trolley- en hybride versie, kan hier desgevallend een oplossing bieden om de beperkte capaciteit van de klassieke bus te ondervangen.

We volgen het verhaal van de trambus.

Een busbaan is in dergelijk scenario niet nuttig, tevens is er ook geen nood aan indien de doorstroming verzekerd wordt aan de hand van de verder besproken punten en als deze ook gerealiseerd worden.

4. Geen links afslaand verkeer.

Om de doorstroming te bevorderen en ook voor de veiligheid is het wenselijk om geen links afslaand verkeer ter hoogte van de kruispunten toe te laten vanaf een significant debiet.

De wachtstrook in het midden, die hiervoor nodig is, blijft dan vrij voor het doorgaand verkeer en laat extra ruimte voor de parallelle (plaatselijke) functies.

Plaatselijk links afslaan naar inritten is ook gevaarlijk want een tweede volger die op de bumper rijdt van de eerste volger kan vaak de aanrijding met het wachtend voertuig niet vermijden als de eerste snel uitwijkt naar de rechterrijstrook.

Ronde punten kunnen de verandering van rijrichting, die toelaat om rechts af te slaan, verzekeren.

Ook voor de aansluiting met de Ring (R0) verdient het de voorkeur om geen links afslaand verkeer meer toe te laten en eerder te opteren om rechts af te slaan naar de ring zonder verkeerslichten.

Voor wisseling van richting op de Ring kan gebruik gemaakt worden van de afrit 12 en de afrit 14 die dan functioneren als een (uitgerokken) klaverblad.



Afrit 12 kan dan nog gebruikt worden mits voorrang te geven aan gebruikers van het zogenaamd klaverblad.

Het gedwongen verlenen van voorrang gaat het plaatselijk gebruik als op- en afrit ontmoedigen en sluipverkeer doen verminderen, zeker als dit gepaard gaat met een vlottere doorstroming op de N8.

Rechts afslaan kan gebeuren zonder verkeerslichten.

5. Ventwegen : parallelle wegen voor plaatselijk gebruik.

De steenweg N8 heeft een dubbele functie, naast de doorstroming moet hij ook instaan voor het plaatselijk gebruik.

Parallelle wegen mogen dan ook niet doorlopen om te vermijden dat er een tweede fietssnelweg ontstaat. Waar dit nodig en mogelijk is dient dit verder onderzocht.

Een mogelijke opdeling bij een breedte van 18,5 m zou kunnen zijn:

- $3 \times 3,30 = 9,90$ m voor doorgaand verkeer met wisselende middenstrook
- $2 \times 4,30 = 8,60$ m blijft voor plaatselijk autoverkeer aan 20 km/u zoals gebruikelijk voor woonerven en met voorkeurstrook voor fietsers en voetgangers.

Ook fietsers moeten op die stroken een beperkte snelheid opgelegd krijgen.

Alle verkeer, zowel openbaar als individueel, moet overal ongehinderd gebruik kunnen maken van de rechterrijstrook en zo direct toegang krijgen tot de rechts aansluitende parkeerstrook, uitwijkplaatsen voor bussen, bebouwing en stoepen. Bovendien hebben bussen slechts deuren aan één kant en kunnen ze geen centraal perron bedienen.

In deze voorstellen is er geen ruimte voor de tram en er is slechts fragmentarisch ruimte voor een busbaan.

Wel moeten er voldoende keerplaatsen op het hoofdtraject van de N8 voorzien worden om deze ventwegen, zonder links afslaan, toegankelijk te maken.

6. Verdichting rond de polen.

Verdichten van bewoning brengt de gebruikers dicht bij haltes en stations, en het openbaar vervoer moet minder afstanden realiseren om zoveel mogelijk gebruikers te bereiken en wordt hierdoor (misschien) goedkoper.

7. Het toepassen van visuele en/of andere elementen voor het verlagen van de snelheid.

Gedacht kan worden aan lage hagen tussen de ruimte voor zwakke weggebruikers en de "expresweg" of bomen waarvan de kruinen het eindeloos zicht vooruit vanop het hoger punt beperken.

8. Rekening houden met speciale transporten..

Bij het bepalen van de kromtestralen van de keerpunten en de ronde punten en van de vrije hoogte onder de portieken.

9. Cruciale kruispunten

Belangrijke kruispunten situeren zich op volgende plaatsen:

- Aansluiting met de Ring
- Aansluiting met het station in Schepdaal
- Doorgang centrum Dilbeek (vanaf de Ring tot de Itterbeeksebaan)
- Itterbeeksebaan-Bodegemstraat
- Ijsbergstraat-Jan De Trochstraat

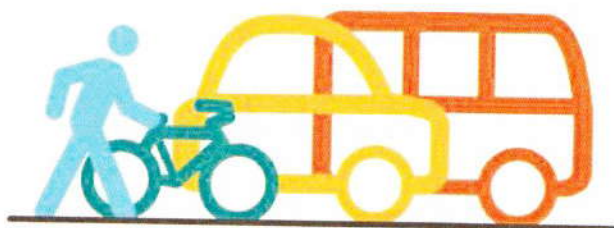
In het hierna volgend deel worden een aantal cruciale kruispunten behandeld en op de bijgevoegde schema's weergegeven.

Ze zijn ingekleurd met gewijzigde circulatieschema's.

10. Multifunctionele portieken

Het aanbrengen van dergelijke multifunctionele portieken boven de N8 kunnen volgende functies vervullen:

- Aangeven van de voorkeurssnelheid of opgelegde snelheid
- Al dan niet toegang verlenen tot bepaalde rijstroken
- Aanbrengen apparatuur voor trajectcontrole en andere metingen
- Visueel afsluiten van lange afstandszicht van op de top naar de helling
- Integreren als brug voor zwakke weggebruiker



CRUCIALE KRUISPUNTEN

Een complete oplossing voor de Ninoofsesteenweg kan niet zonder de aanpak van een aantal cruciale kruispunten.

Meer zelfs: de inrichting van de steenweg volgens de principes vermeld in het vorige hoofdstuk zijn essentieel voor een goede doorstroming en voor een maximale verkeersveiligheid.

EYLENBOSCH

Het kruispunt in Schepdaal van de Ninoofsesteenweg met de Ijsberstraat-Jan De Trochstraat is een dankbaar gegeven om uit de doeken te doen hoe Particuliere en Publieke sector mekaar kunnen aanvullen in een win-win situatie.

De Steenweg is op die plaats te smal om alle doorstroom mogelijk te maken.

Het BPA Eylenbosch voorziet om die reden in de mogelijkheid tot afbreken van een gedeelte van de gebouwen die voorbij de vigerende rooilijn liggen.

Spijtig voor de typische woning met aanhang.



Als de investeerder voor de herbestemming van de brouwerij toelaat dat traag verkeer ter hoogte van de het smal gedeelte van de steenweg over de binnenkoer zijn weg vindt dan is een groot gedeelte van het probleem opgelost zonder dat moet onteigend en afgebroken worden.

Als bovendien de binnenkoer ingevuld wordt voor handel dan hebben we meteen de kruisbestuiving.

Resultaat : kostenbesparing door verdwijnen van de noodzaak tot onteigenen en behoud van de oude typische woning en café eigen aan de brouwerij.

Een PPS waar de particuliere sector niet investeert met het oog op return die door de publieke sector moet worden afgelost maar wel met een return vanuit gezonde handel en nering.

Sluit bovendien aan bij het in ere herstellen van Oude Geraardbergsebaan voor traag verkeer zoals 2000 jaar geleden.

BETTENDRIES

Van de kruising aan de Bettendries make we een analoog verhaal.

Stuur de fietser en de wandelaar vanuit de Geraardbergsestraat (we komen van Lennik) over het dak van de op die plaats deels ingegraven Colruyt, die hiervoor voorziet in de nodige aanpassingen aan zijn gebouw.

Van het dak komen we met zachte helling terecht op een brug onder de vorm van een portiek, die op die plaats zeker nuttig is voor verkeerslichten, trajectcontrole en aanduidingen voor optimale snelheid, om via Kempeneer terecht te komen op de Oude Ninoofse Baan.

Een gevaarlijke oversteek minder.

Colruyt investeert mee in fietsvriendelijke mobiliteit.

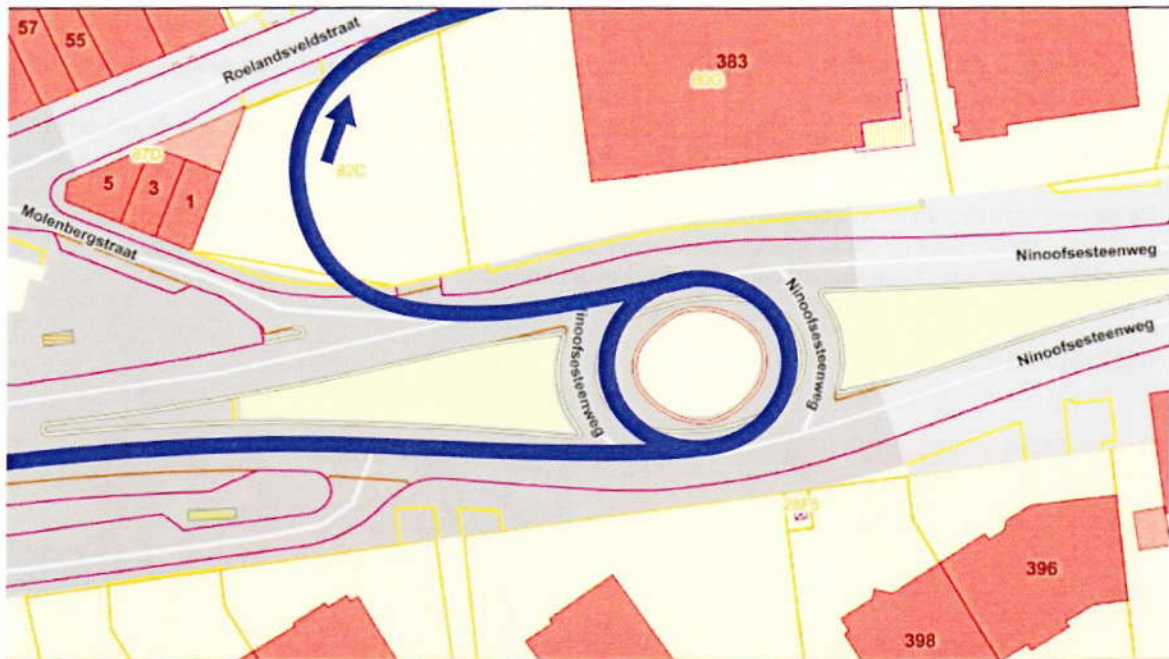


BUSDEPOT

De inwoners van de villawijk tussen de steenweg, Verheydenstraat, Kasteelstraat, Heetveldelaan en Kloosterstraat zijn geen vragende partij om via de Baron de Vironlaan of de Moeremanslaan van de steenweg af en aan te rijden.

Het korte stukje Molenbergstraat en de aansluitende Roelandsveldstraat met weinig bewoning leidt naar het midden van dit gedeelte woonsite.

De bestaande rotonde aan het busstation werkt als keerpunt waardoor ook in dit geval links afslaan voor verkeer vanuit Ninove vermeden wordt.



CENTRUM

Het interessantste verhaal is dat van het kruispunt van de steenweg met de Kalenberg-Verheydenstraat. De "markt", nu gedegradeerd tot parking, speelt mee in het verhaal.

Markt



Ondertussen reeds enkele jaren terug zei schepen Elke Zelderloo, samen met Frank De Dobbeleer, een goed oog te hebben in het ontwikkelen van de eigenlijke markt voor handel en wonen, in het kader van inbreiding en de uitgroei van een echt winkelcentrum.

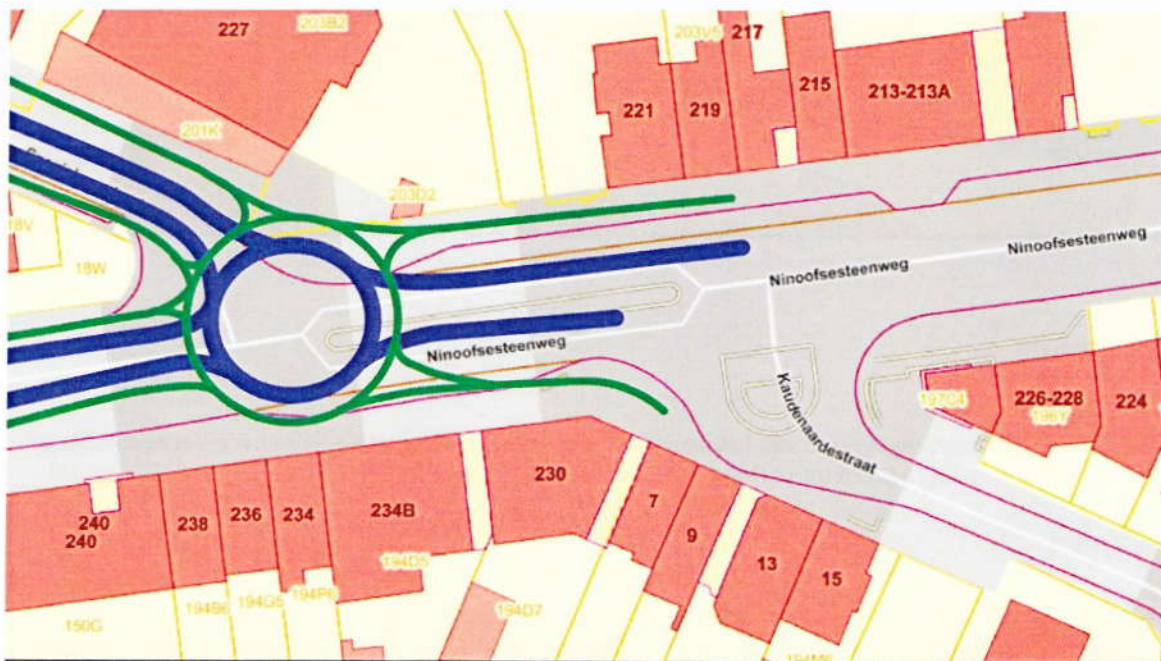
Er werd wel bij gezegd dat er bereidheid was tot luisteren op voorwaarde dat we aantoonen de mobiliteit hiertoe op te lossen : toegankelijkheid en parkeren.

Met als ambitie de toegankelijkheid voor de gemotoriseerde bezoeker, komende van de steenweg, te laten verlopen zonder links afslaan.

De aansluiting van de steenweg op de ondergrondse parkeerruimte die deel uit maakt van de woon- en handelssite moet kort zijn en zonder kruisingen verlopen.

De rotonde aan de aanzet Kaudenaarde- Spanjeberg, tevens keerpunt voor het autoverkeer vanuit Ninove, het korte viaduct over de Oude-Smidsestraat en de aansluitende schroef naar ondergronds parkeren vermijdt bijkomende belasting en ontlast de Verheydenstraat.

Spanjeberg



RING

Ook voor de aansluiting met de Ring (R0) verdient het de voorkeur om geen links afslaand verkeer meer toe te laten en eerder te opteren om rechts af te slaan naar de Ring **zonder verkeerslichten en zonder links afslaand verkeer**.

Voor wisseling van richting op de Ring kan gebruik gemaakt worden van de afrit 12 en afrit 14 die dan functioneren als een (uitgerokken) klaverblad.

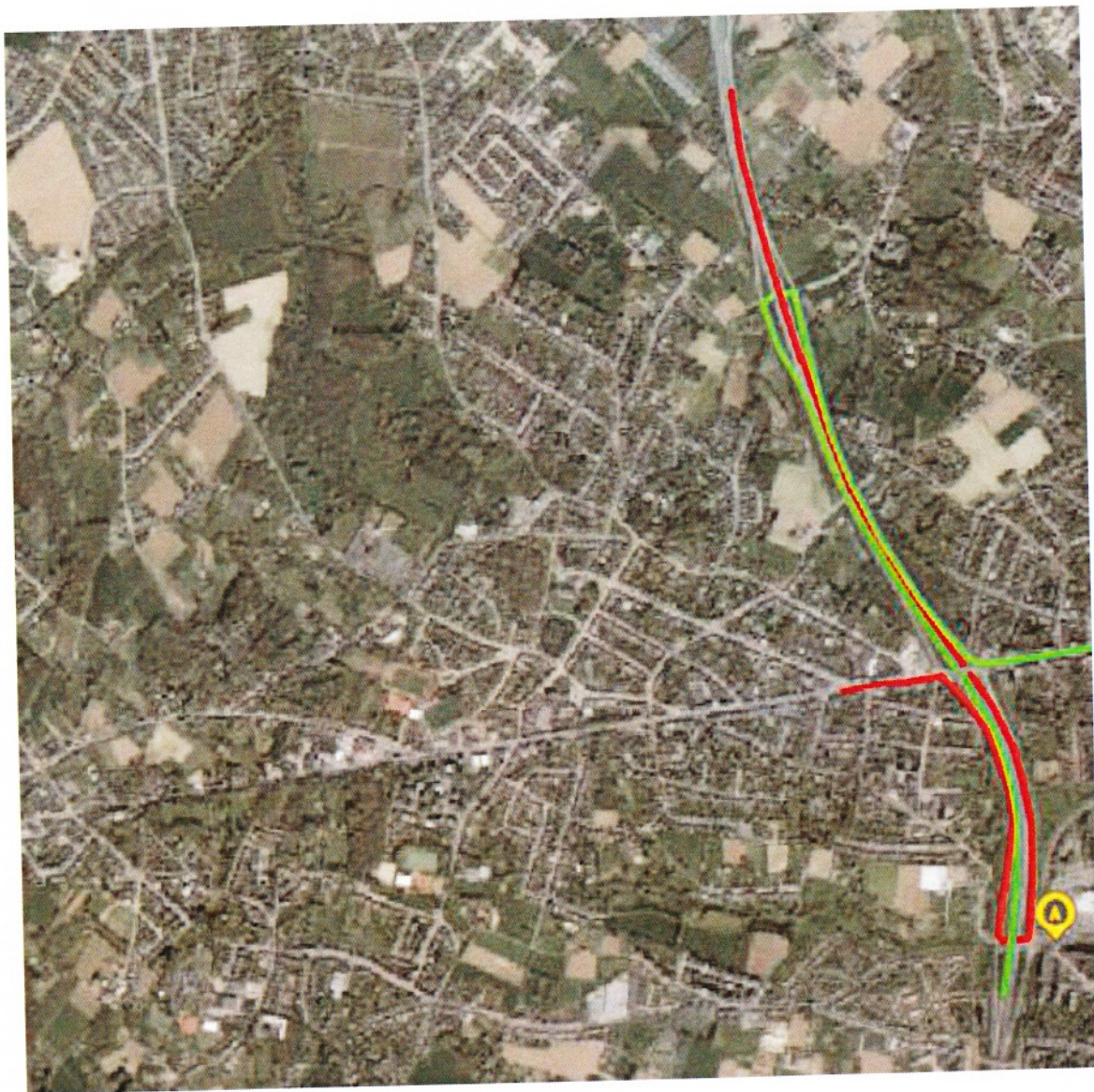
Organiseer daarom ter hoogte van de kruising N8-R0, zonder substantiële investering, een compromisloos klaverblad, een verkeerswisselaar met doorlopende doorstroom.

Maak hiervoor gebruik van de bestaande op- en afritten naar de Sylvain Dupuislaan aan de ene kant en van de op- en afritten van kruispunt 12 aan de andere.

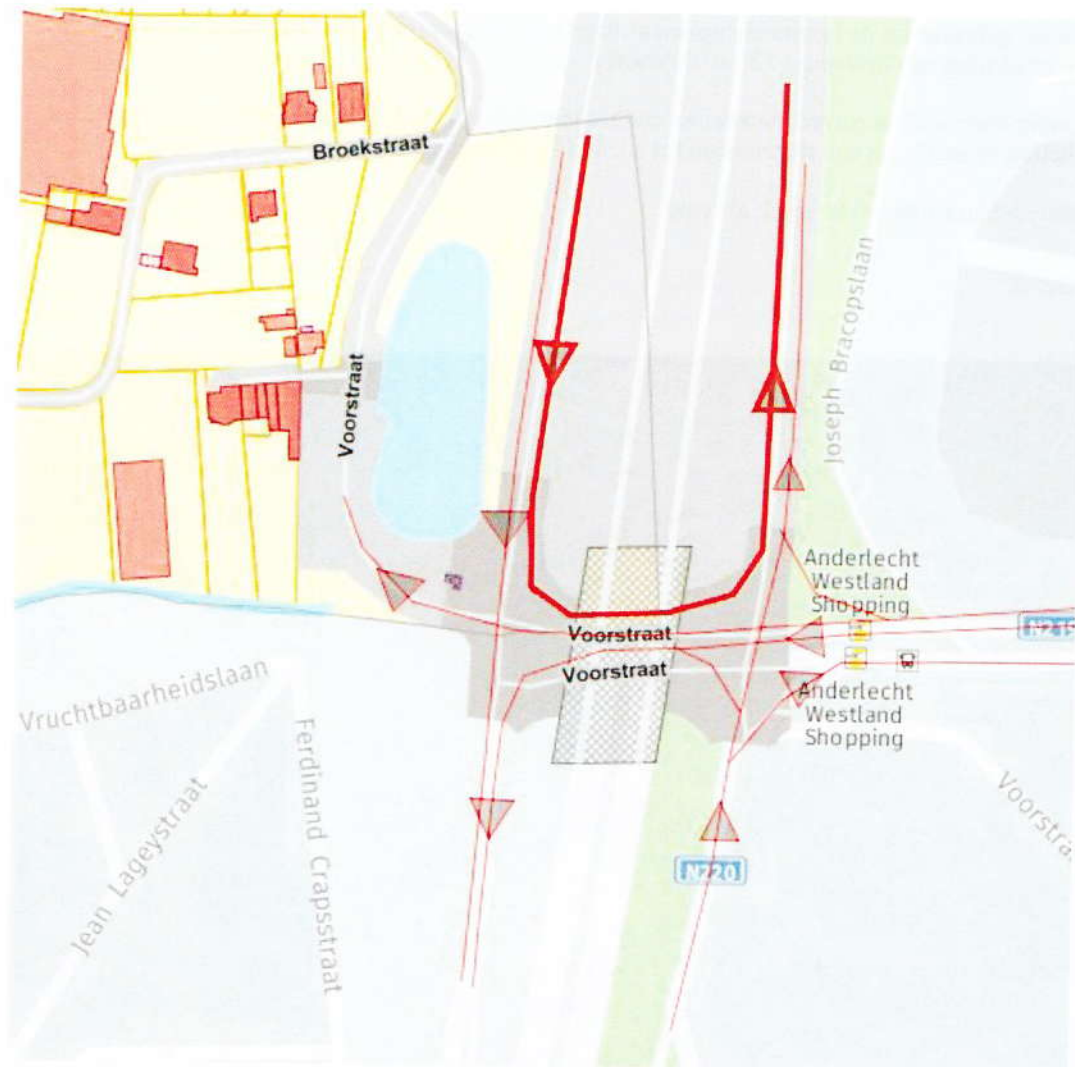
Wie dit zonder vooroordeel correct nameet en onderzoekt stelt vast dat alles verloopt zonder kruisingen, ongemakkelijke wisselingen van rijstrook en tot snelheid verleidende bochten.

Het te onderzoeken voorstel ziet er uit als volgt:

Schema 1



Schema 2



SAMENVATTING EN PRIORITEITEN

We zijn er van overtuigd dat in dit dossier haalbare en realistische voorstellen geformuleerd worden die van de Ninoofsesteenweg een veilige, vlotte en comfortabele verbinding maken.

Deze maatregelen moeten bij voorkeur samen bekeken worden.

De combinatie van Publiek Private Samenwerking, een hoogwaardig openbaar vervoer met de trambus, een middenstrook met wisselende richting, geen links afslaand verkeer, een kwaliteitsvolle ruimte voor de zwakke weggebruiker, de herinrichting van een aantal kruispunten (inbegrepen de kruising met de Ring) en trajectcontrole kan zorgen voor een veilige en vlotte Ninoofsesteenweg.

Als Verkeersplatform verwachten wij niet dat alles zo maar zal kunnen gerealiseerd worden maar verwachten wij wel dat er heel wat mogelijk is mits de goede wil van alle actoren, een positieve ingesteldheid en een maximale samenwerking.

Anderzijds moet er ook werk gemaakt worden van de nodige wetgeving om een en ander mogelijk te maken zoals bijv. voetgangers en/of fietsers die mogen gebruik maken van privéterrein indien de omstandigheden er om vragen.

Vergeten we ook niet dat in het nieuwe beeld van de Ninoofsesteenweg de plaats van de zwakke weggebruiker essentieel is.

Ook op een gewestweg dient rekening te worden gehouden met het STOP-principe.

Wat de nieuwe studie betreft: er zou dan ook de nodige informatie-uitwisseling en daadwerkelijk overleg moeten plaatsvinden met alle gebruikers: bewoners, voetgangers, automobilisten, openbaar vervoergebruikers, scholen, bedrijven, winkels, etc...

Maar evenzeer met het middenveld, de buurtcomités, de adviesraden, de belangenorganisaties, de verenigingen...

En dus ook met het Verkeersplatform Dilbeek

Ook met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dient overleg te worden.

En belangrijk: de samenwerking dient te gebeuren vanaf het prille begin tot en met het eindrapport en de realisatie.

We vinden het onze plicht als verkeersplatform om deze samenwerking te realiseren en te bewaken.

De Koepel van Verkeersplatforms weet uit ervaring dat op het terrein de beste projecten gerealiseerd worden als basis en beleid op alle vlakken goed samenwerken en in een positieve sfeer elkaar ondersteunen en samen met andere actoren een groot draagvlak vormen.

Dit dossier is dus niet te nemen of te laten, maar moet het begin zijn van een ware dialoog tussen alle invalshoeken.

We zijn er van overtuigd dat heel wat mogelijk is en dat we op een aanvaardbare termijn met de elementen uit dit dossier een win-winsituatie kunnen realiseren.

Laat ons daar samen werk van maken...!



RAAKVLAKKEN

Een dossier zoals dit van de Ninoofsesteenweg is een complex dossier en heeft dan ook vele raakvlakken. De realisatie zal maar succesvol zijn als ook de hierna vermelde items worden meegenomen in het verhaal.

1. Er dient bijzondere aandacht te gaan naar de **voetpaden**.
Op belangrijke stukken van de steenweg dienen voetgangers over het gras of in de berm of erger nog zich op de steenweg te begeven.
Als men het Stopprincipe hanteert (en als het Gewest hierin het goede voorbeeld geeft) dan zorgt men over de hele lengte van het Dilbeekse traject voor een aanleg inbegrepen kwaliteitsvolle voetpaden.
2. Hetzelfde geldt voor de **fietspaden**.
De beschikbare ruimte laat toe om hiermee rekening te houden.
Het fietsvademecum van de Vlaamse Overheid omschrijft wat de kwaliteitseisen zijn bij het aanleggen van het fietspad zoals ondergrond en breedte.
Er moet ook gekeken worden naar de huidige subsidiëring van de fietssnelwegen.
3. Voetgangers en fietsers moeten beschikken over veilige en voldoende **zebrapaden**.
Dit hangt ook nauw samen met de invoering van **snelheidszones** die van toepassing zullen zijn op de nieuw aangelegde steenweg.
Men kan ook gebruik maken van **intelligente verkeerslichten**.
Misschien kan men ook nagaan of de invoering van enkel groen voor de zwakke weggebruiker niet kan ingevoerd worden...?!
Fietsers moeten kunnen beschikken over een voorsorteerstrook.
4. De huidige minister van verkeer en mobiliteit in de Vlaamse Regering wil duidelijk inzetten op **trajectcontrole**.
Het verkeersplatform steunt volledig het initiatief om dit in Dilbeek toe te passen.
5. De relatie van dit project met het **openbaar vervoer** is belangrijk.
Dit werd reeds hoger besproken, maar het is goed om weten dat momenteel heel wat overlegd wordt rond het thema van basisbereikbaarheid.
En dat men deze punten mee moet nemen in de discussie en de verwachtingen.
Aan de haltes moet ook voorzien worden in voldoende en kwaliteitsvolle fietsstallingen.
6. Verkeer en mobiliteit stopt niet aan de gemeentegrenzen.
Daarom zal er **overleg** moeten zijn met **Brussel**.
Het is duidelijk dat er ook een consensus moet gevonden worden en dat we goed moeten op de hoogte zijn van de verschillende vragen die vanuit het gewest zullen geformuleerd worden.
7. In Dilbeek is het voorbije anderhalf jaar geïnvesteerd in een onderzoek rond de **schoolroutes**.
De resultaten hiervan en de bijhorende knelpuntenanalyse moeten benut worden daar waar er raakvlakken zijn met de Ninoofsesteenweg.
Het onderzoek werd massaal opgevolgd en is dus zeer representatief en aan die verwachtingen en verzoeken dient dan ook tegemoet gekomen te worden.
Ook het gebruik maken van **Trage Wegen** is een belangrijk werkinstrument.

TOT SLOT

Het beoogde resultaat is hoog gegrepen.

Maar we willen van de Ninoofsesteenweg een voorbeeldossier maken.

Niet alleen voor het verkeersplatform, maar ook en vooral voor Dilbeek en zijn inwoners.

Een voorbeeld van visie en ontwerp, van techniek en aanpak.

Een voorbeeld van de juiste combinatie van doorstroming en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met prioritaire aandacht voor de zwakke weggebruiker.

Maar ook een voorbeeld van inspraak en samenwerking.

De jarenlange ervaring van de verkeersplatforms leert ons dat als alle betrokken invalshoeken voluit samenwerken in een constructieve sfeer, open en opbouwend, er heel wat meer mogelijk is.

Waardoor een win-winsituatie ontstaat voor elke deelnemer.

Een groot draagvlak en een grote bereidheid zorgt immers voor een groot resultaat.

We leven nu ook in een tijd, waarin neutrale of externe of onafhankelijke bemiddelaars dossiers kunnen ontwarren en begeleiden tot een verrassend eindresultaat.

Die rol is het verkeersplatform op het lijf geschreven en wit het ten volle uitvoeren.

Voeg daaraan toe de expertise van een aantal ervaren deskundigen en de keuze is duidelijk...

Laat ons dan ook met zijn allen samen gaan voor een optimaal project rond de Ninoofsesteenweg, een visitekaartje waardig...



BIJLAGE 1: HISTORIEK VAN DE N8

Op oude kaarten en uit de beschrijving van Verbesselt is op te maken dat Dilbeek bestond uit drie grote kernen: het Hongersveld, Elegem en het dorp. Verder waren er nog een aantal kleinere verspreide kernen zoals Begijnenborre en Kattebroek. De wijk Koeivijver lag helemaal ten zuiden van het dorp, afgescheiden van de rest en was een voormalig moerasgebied met nog resten van de agrarische bebouwing. Het dorpscentrum van Dilbeek ligt op het laagste punt van Dilbeek: ten zuiden van de kerk lag de voormalige dries op de plaats van het huidige Marktplaats, voor de 20ste eeuw nog geen volwaardig plein. Dit plein was slechts een verbreding van de Spanjebergstraat en zal pas in de 20ste eeuw omgevormd worden tot een open plein. Verder kenmerkt het dorp zich door de ligging van de kerk met ten noorden hiervan het park van Dilbeek met onder andere de Sint-Alenatoren en het Kasteel de Viron. Tot begin 20ste eeuw waren de kerk en het kasteeldomein nog nauwer met elkaar verbonden daar er nog geen bebouwing was tussen beide (Verheydenstraat en Kasteelstraat); het zicht werd enkel beperkt door de aanwezige bomen. In 1923 vermeldt de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen dat het wenselijk was de omgeving te beschermen om de relatie tussen de kerk en het kasteelpark te behouden.

Merkwaardig is de ligging van het dorpscentrum vlak naast dit van Itterbeek, toch behoorden ze beide tot twee verschillende graafschappen, dekenijen en domeinen. Verbesselt verklaart de situatie van beide dorpscentra door hun ligging tussen twee waterkommen: de Zenne- en de Denderkom. Vanuit beide dorpen vertrekken waterlopen zowel naar de Zenne als de Dender. Beide dorpen worden van elkaar gescheiden door een heuvelflank. Itterbeek behoorde tot het rechtsgebied van Leeuw en Dilbeek tot het rechtsgebied van Anderlecht. Itterbeek behoorde tot het graafschap en de dekenij Halle en Dilbeek tot het graafschap en de dekenij Brussel.

Dilbeek telde buiten lokale verbindingswegen twee belangrijke wegen: de oude Ninoofsebaan en de Itterbeeksebaan. Deze laatste liep van Anderlecht via Itterbeek en Sint-Martens-Bodegem naar Asse, maar was voor Dilbeek zelf niet van groot belang. De oude Ninoofsebaan speelde echter wel een rol. Deze belangrijke weg deed het dorpscentrum niet aan, maar maakte een noordelijke bocht rond het centrum. De oude Ninoofsebaan liep via de Henri Moeremanslaan over in de Kloosterstraat, de Kamerijklaan, de d'Arconatistraat en de Molenbergstraat. Daarna ging de baan over in de Snikbergstraat om vervolgens het tracé van de Oude Ninoofsebaan te volgen op de grens met Itterbeek. In de 19de eeuw werd zij vervangen door de rechtlijnige huidige Ninoofsesteenweg. De overige wegen waren plaatselijk van aard en enkel van belang voor het dorp zelf. In het dorp liepen de wegen in een ellips rond het dorpscentrum en straalden verder uit naar de omliggende gebieden.



BIJLAGE 2: HET ONTWERPERSCOLLECTIEF

Binnen het Verkeersplatform Dilbeek zijn een aantal architecten actief met een vooruitstrevende visie op heel wat elementen van het verkeers- en mobiliteitsbeleid.

Of het nu gaat over parkeren, over dorpskernvernieuwing of nieuwe technieken en materialen: hun verfrissende inbreng is belangrijk.

Ook voor hen is het STOP-principe heilig en dient het als vertrekbasis van al hun werk.

Zij zorgen voor een nuchtere combinatie van verkeer en mobiliteit, van wonen en milieu, van economie en leefbaarheid.

En dat willen ze ook tonen aan de buitenwereld.

Daarom hebben ze zich verenigd in een collectief waar ook andere disciplines en deskundigen welkom zijn, zowel in als buiten Dilbeek.

Zij dienen ook als inspiratiebron voor de vzw Verkeersplatforms.

Een ontwerperscollectief streeft naar het tot stand brengen van een stedenbouwkundige omgeving met een sterke architectuur, een optimale woonkwaliteit en een duurzame mobiliteit.

In dit ontwerperscollectief kan elke ontwerpdiscipline aan bod komen: van planoloog tot stedenbouwkundige verkeersdeskundige, van ingenieur en econoom tot architect en binnenhuisarchitect. In die zin zal het collectief in de toekomst verder uitgebreid worden, ook over de gemeentegrenzen heen.

Voor het collectief staat de verbeelding voorop.

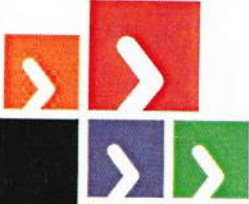
Niet in de eerste plaats de subjectieve verbeelding van de individuele ontwerper maar wel de neerslag van het denkwerk van de groep.

De ontwerpers weten in dit samenwerkingsverband hun verbeelding en een maatschappelijke benadering te hanteren bij het uitwerken van ontwerpen.

Het ontwerperscollectief stelt zijn expertise ook ten dienste van initiatieven die door de burger worden ondernomen.



verkeers platform



Dit dossier is een realisatie van vzw Verkeersplatforms, Verkeersplatform Dilbeek.
Wie graag meewerkt aan of meer informatie wenst rond verkeer en mobiliteit in Dilbeek kan altijd terecht op info@verkeersplatform.be.
Of bij de coördinator van het Verkeersplatform Dilbeek: Robert Rens op robert.rens@telenet.be of op 0479-38.96.08.