

MOBILITEITSPAN DILBEEK

FASE 3: BELEIDSPAN

Definitief vastgesteld door gemeenteraad

5 september 2017

Rapport opgemaakt door:

MINT nv, Hendrik Consciencestraat 1b, 2800 MECHELEN



COLOFON

Opdrachtgever	Gemeente Dilbeek Gemeenteplein 1 – 1700 Dilbeek
Contactpersoon	Ilse Eylenbosch, Diensthoofd mobiliteit (+32) 2 451 68 61 / ilse.eylenbosch@dilbeek.be

Opdrachtnemer	MINT nv Hendrik Consciencestraat 1b – 2800 Mechelen (+32) 15 560 420 / mint@mintnv.be
Projectmedewerkers	Tim De Roeck en Bruno Villé

Documenten	
2017-09-05	Mobiliteitsplan Dilbeek – Fase 3: Definitief vastgesteld beleidsplan
2016-05-23	Mobiliteitsplan Dilbeek – Fase 2: Synthesenota
2014-12-02	Mobiliteitsplan Dilbeek – Fase 1: Oriëntatienota

INHOUDSTAFEL BELEIDSPLAN

	3.0.	Inleiding	5
3.0.1.		Vernieuwing van het mobiliteitsplan	5
3.0.2.		Opbouw beleidsplan	7
	3.1.	Knelpunten, kansen en doelstellingen	9
	3.2.	Duurzame mobiliteitsscenario's	14
	3.3.	Relatie met andere beleidsplannen	19
3.3.1.		Ruimtelijke structuurplannen	19
3.3.2.		Mobiliteitsplannen	19
3.3.3.		Overige plannen	19
	3.4.	Operationele doelstellingen	21
	3.5.	Uitwerking van het beleidsscenario 'kernen en lokale wegen'	23
3.5.1.		Inleiding	23
3.5.2.		Werkdomein A: ruimtelijke ontwikkelingen en hun mobiliteitseffecten	24
3.5.2.1.		A1 Ruimtelijke planning	24
3.5.2.2.		A2 Strategische ruimtelijke projecten met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit	27
3.5.2.3.		A3 Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen	29
3.5.3.		Werkdomein B: Netwerken per modus	33
3.5.3.1.		B1 Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen	33
3.5.3.2.		B2 Fietsroutenetwerk	38
3.5.3.3.		B3 Openbaarvervoernetwerk	45
3.5.3.4.		B4 (Her)inrichting van wegen	47
3.5.3.5.		B5 Parkeerbeleid	54
3.5.3.6.		B6 Goederenvervoer	58
3.5.4.		Werkdomein C: Ondersteunende maatregelen	60
3.5.4.1.		C1 Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen ...	60
3.5.4.2.		C2 Tarifiering	60
3.5.4.3.		C3 Algemene sensibilisering, marketing, informatie en promotie naar doelgroepen	61
3.5.4.4.		C4 Handhaving	62
3.5.4.5.		C5 Beleidsondersteuning	62
3.5.4.6.		C6 Monitoring en evaluatie	63
	3.6.	Actieplan	64
	3.7.	Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen	70
3.7.1.		Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek	70
	3.8.	Toetsing van het beleidsplan	72
3.8.1.		Vrijwaren van de bereikbaarheid van Dilbeek en Brussel	72
3.8.2.		De toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers in Dilbeek waarborgen ...	72
3.8.3.		Het terugdringen van de verkeersonveiligheid in Dilbeek	72

3.8.4.	Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Dilbeekse woon- en schoolomgevingen	72
3.8.5.	Het terugdringen van de schade aan de Dilbeekse natuur en het milieu ten gevolge het verkeer	73
3.9.	Voorstel voor organisatie en evaluatie	73
3.10.	Participatie	74
3.10.1.	Fase 1 – Oriëntatienota	74
3.10.2.	Fase 2 – Synthesenota	74
3.10.3.	Fase 3 – beleidsplan.....	74
3.11.	Bijlagen.....	75
3.11.1.	Lijst met afkortingen.....	75
3.11.2.	Referenties	75
3.11.3.	Procesverloop.....	76
3.11.4.	Verslag GBC	77
3.11.5.	Advies RMC fase 2	84
3.11.6.	Gemeenteraadsbesluit participatietraject	92
3.11.7.	Kaartenbundel	93

3.0. INLEIDING

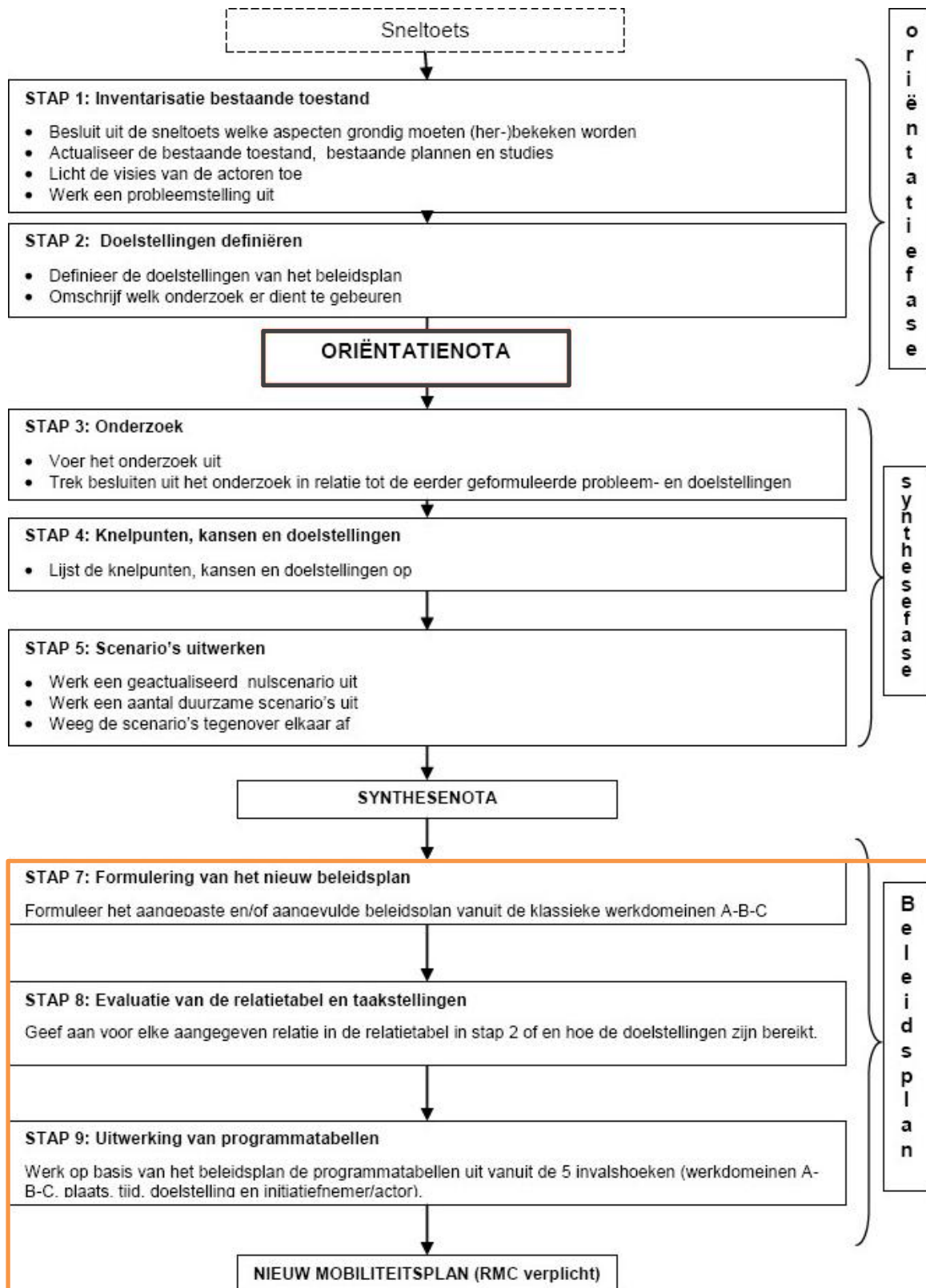
3.0.1. *VERNIEUWING VAN HET MOBILITEITSPLAN*

De opmaak van het mobiliteitsplan volgens spoor 1 – vernieuwen – verloopt in drie fasen (zie Figuur 1):

1. Oriëntatiefase
De basis voor de oriëntatiefase is de uitkomst van de sneltoets. Omdat de gemeente Dilbeek doorheen de jaren verder is geëvolueerd wordt de planningscontext in de eerste fase geactualiseerd. Vervolgens worden de verschillende actoren die een rol spelen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente bevroegd en worden de knelpunten naar boven gehaald. Op basis van dit wordt er gekeken welke informatie beschikbaar en bruikbaar is en wordt er nagegaan of verder onderzoek noodzakelijk is.
2. Synthesefase
Indien uit de oriëntatienota blijkt dat verder onderzoek nodig is, wordt dit in de synthesefase uitgevoerd. Nadien wordt er een trendscenario opgesteld dat de situatie weergeeft bij een ongewijzigd beleid en dit wordt uitgezet tegenover twee duurzame scenario's.
3. Beleidsplan
In de laatste fase wordt het beleidsplan opgesteld. Het is de uitwerking van het gekozen scenario in de vorige fase. Het beleidsplan bevat ook een concreet actieplan.

Doorheen de verschillende fasen loopt het participatietraject.

Dit rapport is het beleidsplan.



Figuur 1. Algemene structuur vernieuwen mobiliteitsplan

3.0.2. OPBOUW BELEIDSPLAN

Voorliggend document is het beleidsplan mobiliteit. De nota heeft een voorgeschreven structuur en ziet er als volgt uit:

Informatief deel

1. Knelpunten, kansen en doelstellingen: overnemen van de knelpunten, kansen en doelstellingen uit de vorige fase.
2. Duurzame mobiliteitsscenario's: weergave van de scenario's die in aanmerking genomen werden in de vorige fase
3. Relatie met andere beleidsplannen: aangeven in hoeverre dit mobiliteitsplan is afgestemd op andere beleidsplannen, inclusief deze van hogere overheden.

Richtinggevend deel

4. Operationele doelstellingen: overnemen van de doelstellingen uit de vorige fase en eventueel bijstellen in functie van het gekozen scenario
5. Beleidsscenario: De beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling aan de hand van eerst een wervend verhaal en vervolgens een uitwerking volgens de werkdomeinen A-B-C.
6. Actieplan: een lijst van acties met maatregelen, middelen, termijnen en prioriteiten.
7. Voorstel tot wijziging van (gemeentelijke) beleidsplannen: aangeven waar het voorgenomen mobiliteitsbeleid afwijkt van andere beleidsplannen.

Bijlagen

8. Toetsing van het beleidsplan: aangeven in welke mate de doelstellingen bereikt worden met het voorliggende plan.
9. Voorstel voor organisatie en evaluatie: afspraken over de realisatie en de evaluatie van het mobiliteitsplan en het actieprogramma.
10. Participatie: Weergave van de inspraakmogelijkheden.
11. Bijlagen: samenstelling GBC, procesverloop, GBC-verslagen, RMC-advies fase 2,

I. INFORMATIEF DEEL

3.1. KNELPUNTEN, KANSEN EN DOELSTELLINGEN

De knelpunten en kansen die werden geconcludeerd in de synthesesnota worden hieronder overgenomen. Er wordt een algemene doelstelling aan gekoppeld die verdere uitwerking krijgt in de operationele doelstellingen in hoofdstuk 3.4.

Voetgangers

Knelpunten	Potenties
Voor voetgangers is een fijnmazig netwerk van verbindingen noodzakelijk. In Dilbeek zijn er nog ontbrekende schakels of weinig comfortabele schakels.	Om verplaatsingen te voet te stimuleren zijn er verschillende algemene principes die daarbij kunnen helpen.
De infrastructuur op de voetgangersverbindingen is van belang. In Dilbeek is er te weinig ruimte voor voetgangers, met een gebrek aan voetpaden en aan kwaliteitsvolle voetpaden.	Het inschakelen van trage wegen is belangrijk om een fijnmazig netwerk te kunnen aanbieden van comfortabele en veilige voetverbindingen.
De infrastructuur betreft ook oversteekplaatsen. Deze zijn vaak onvoldoende zichtbaar. De oversteekbaarheid aan grote assen is zeer beperkt.	Specifiek voor Dilbeek zijn er een aantal zaken die naar voren worden geschoven voor kwaliteitsvollere voetgangersverplaatsingen.
In het algemeen zorgt de veel te grote druk van autoverkeer voor onveilige en oncomfortabele voetgangersverplaatsingen. Op heel wat plaatsen zijn er specifieke onveilige situaties voor voetgangers.	Om de veiligheid van voetgangersverplaatsingen te bevorderen, worden er enkele zaken naar voren geschoven.

Het is de bedoeling om voetgangersverplaatsingen in Dilbeek op een veilige manier te faciliteren en zo meer en meer te stimuleren. Het inschakelen van trage wegen speelt daarbij een belangrijke rol.

Fietsers

Knelpunten	Potenties
Een groot deel van Dilbeek is heuvelachtig (<i>fietsersbond</i>). Dat op zich kan al zorgen voor een rem op het aantal fietsverplaatsingen. En er zijn weinig fietsverplaatsingen, ook in het schoolverkeer (<i>inwoners</i>). Daarvoor zijn nog heel wat meer knelpunten. In eerste instantie vraagt ook de fiets een fijnmazig netwerk.	Om verplaatsingen met de fiets te stimuleren zijn er verschillende algemene principes die daarbij kunnen helpen.
De infrastructuur op de fietsverbindingen is van belang. In Dilbeek zijn er nog heel wat knelpunten wat betreft fietspaden, comfortabele fietspaden, en andere fietsvriendelijke infrastructuur.	In Dilbeek zijn er verschillende specifieke zaken die fietsverplaatsingen kunnen stimuleren.
Ook wat betreft het oversteken voor	In Dilbeek zijn er verschillende specifieke

fietsers zijn er in Dilbeek heel wat knelpunten.	zaken die het comfort van fietsverplaatsingen kunnen verhogen.
In het algemeen zorgt het veelvuldige gemotoriseerde verkeer (ook sluisverkeer en zwaar verkeer) voor onveilige fietsverplaatsingen.	Vanuit de verschillende bronnen worden er heel wat locaties in Dilbeek genoemd waar suggesties gedaan worden voor comfortabeler fietsen.
	De veiligheid van fietsverplaatsingen hangt vaak ook samen met de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.
	Uitbouw fietsrouten netwerk

Het is de bedoeling om in Dilbeek een fietsnetwerk uit te bouwen dat de fiets een volwaardige rol kan toebedelen in het verplaatsingspatroon van de Dilbekenaar. Naast de veiligheid is daarbij ook het comfort een belangrijke factor. Het inschakelen van trage wegen, alsook het verminderen van de autodruk op het onderliggende wegennet zijn daarbij belangrijke doelstellingen.

Openbaar vervoer

Knelpunten	Potenties
In Dilbeek zijn er verschillende opmerkingen over het netwerk van openbaar vervoer en zijn trajecten.	Op verschillende vlakken is er vandaag de dag een goed aanbod openbaar vervoer in Dilbeek.
De bediening van het net is ook belangrijk. Zowel voor trein als bus wordt een te lage frequentie aangekaart. Anderzijds wordt de goede bediening met de trein als een potentie gezien.	Er worden voorstellen gedaan om het netwerk van het openbaar vervoer bij te werken.
De busbediening is niet altijd even betrouwbaar. Dat is het gevolg van knelpunten op het wegennet die het busverkeer ophouden.	Het is belangrijk om het busaanbod aan te passen aan de vraag.
Een verplaatsing met het openbaar vervoer houdt ook een voor- en natransport in. De bereikbaarheid van bus- en treinhalttes is dus ook van groot belang.	Omdat voor- en natransport belangrijk zijn in een ov-verplaatsing, worden suggesties gedaan voor de bereikbaarheid van de haltes.
Een performant en toekomstgericht openbaar vervoer is belangrijk. Om hier samen naar te streven is de structuur soms nogal log.	Er zijn een aantal zaken waaraan gedacht kan worden om het aanbod openbaar vervoer nog verder uit te bouwen.

Het is de bedoeling om het openbaar vervoer verder te faciliteren binnen de gemeente Dilbeek. Er moet worden gezocht naar optimalisaties en vlottere bediening door buslijnen.

Gemotoriseerd verkeer

Knelpunten	Potenties
Het allergrootste knelpunt, waarvan de meeste andere knelpunten een gevolg zijn, is de te grote vraag naar	Er zijn verschillende algemene concepten die veelbelovend zijn voor het autogebruik (bv. rekeningrijden,

autoverplaatsingen. De vraag overschrijdt het aanbod.	afschaffing salariswagens, ...).
De inrichting van de wegen in Dilbeek geeft onvoldoende structuur.	Het is belangrijk om voldoende structuur te geven aan de autoverplaatsing.
Naast de te grote vraag naar autoverplaatsingen, zijn er nog een aantal zaken die specifiek worden aangehaald als hinderlijk voor de doorstroming van autoverkeer.	Specifiek voor Dilbeek worden er suggesties gedaan voor een betere automobilititeit.
Het grootste knelpunt, dat hierboven werd aangehaald, is een gevolg van de uitgebreide ontsluitingsmogelijkheden van de gemeente.	Duidelijke wegencategorisering en hiërarchie met aangepaste wegeninrichting

Het is de bedoeling om autoverkeer een duidelijke wegenstructuur en -hiërarchie aan te bieden. Dat betekent dat autoverkeer op een veilige en vlotte manier moet kunnen rijden daar waar het bedoeld is.

Vrachtverkeer

Knelpunten	Potenties
Voor vrachtverkeer is het niet altijd even voor de hand liggend om zijn bestemming te bereiken.	Vrachtrouten netwerk
Het vrachtverkeer brengt ook overlast met zich mee en hypothekeert de leefbaarheid en de veiligheid.	

Het is de bedoeling om vrachtverkeer een duidelijke wegenstructuur aan te bieden.

Parkeren

Knelpunten	Potenties
De knelpunten met betrekking tot fietsenstallingen gaan over een tekort en over de onveiligheid.	Met betrekking tot fietsenstallingen worden enkele suggesties gedaan.
Op verschillende plekken wordt een hoge parkeerdruk ervaren.	Over autoparkeren worden verschillende algemene principes naar voren geschoven (bv betalend parkeren, autodelen, ...).
Parkeren gebeurt niet altijd volgens de regels.	Specifiek voor Dilbeek worden met betrekking tot parkeren nog enkele voorstellen gedaan.
In het algemeen zijn er nog twee opmerkingen over parkeren.	Parkeerorganisatie Groot-Bijgaarden

Het is de bedoeling om een gestructureerd parkeerbeleid uit te werken dat enerzijds faciliteert en anderzijds de ruimtelijke mogelijkheden in acht neemt.

Schoolomgevingen

Knelpunten	Potenties
De situatie aan de scholen worden algemeen ervaren als onveilig.	Autodruk op schoolomgevingen terugdringen, concept schoolstraat

Het is de bedoeling om aan schoolomgevingen de onveiligheid weg te werken en de verplaatsingen te voet en met de fiets veel meer ruimte te geven.

Verkeersleefbaarheid

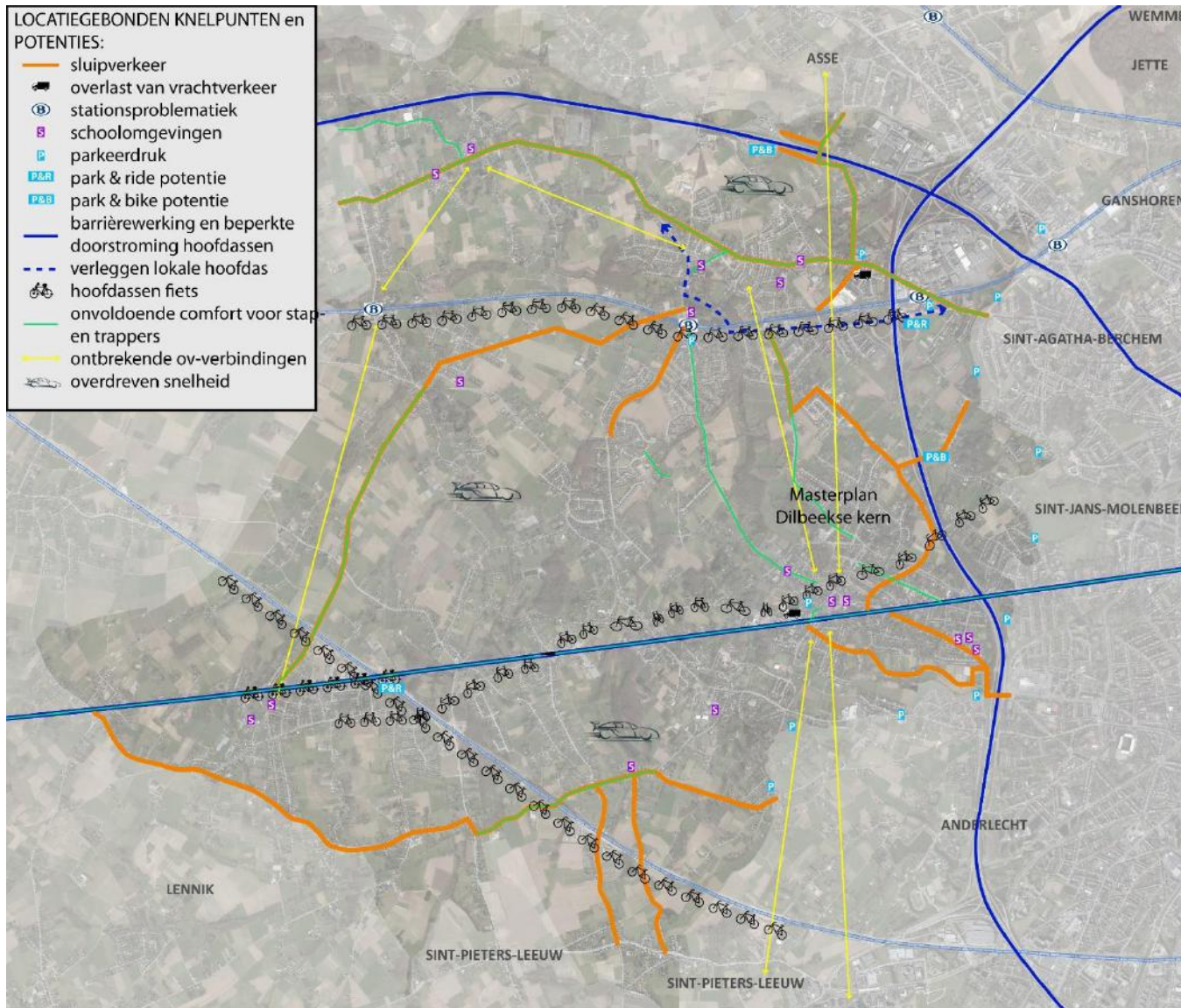
Knelpunten	Potenties
Het vele gemotoriseerde verkeer in Dilbeek legt een zware druk op de leefbaarheid in de woonkernen.	Enkele algemene tendensen en principes zouden soelaas kunnen brengen.
Naast sluijverkeer en hoge intensiteiten, zijn er nog meer negatieve gevolgen op de verkeersleefbaarheid.	Een aantal specifieke maatregelen kan op bepaalde locaties de leefbaarheid verhogen.
Ook vrachtverkeer heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid.	Zones met vrachtwagenbeperking
	Maatregelen tegen sluijverkeer ter ondersteuning van de wegcategorisering

Het is de bedoeling om in de woonkernen de verkeersleefbaarheid en zo de aantrekkingskracht voor wonen te verhogen. Gemotoriseerd verkeer en in hoofdzaak vrachtverkeer wordt er zo veel mogelijk beperkt.

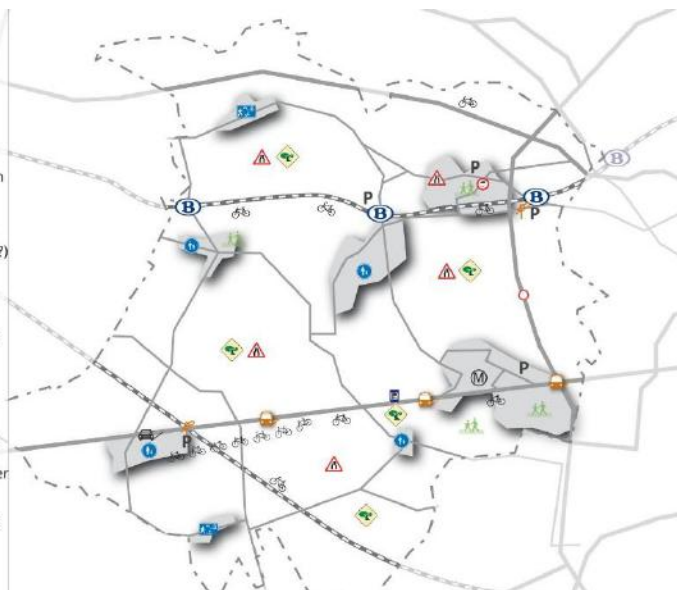
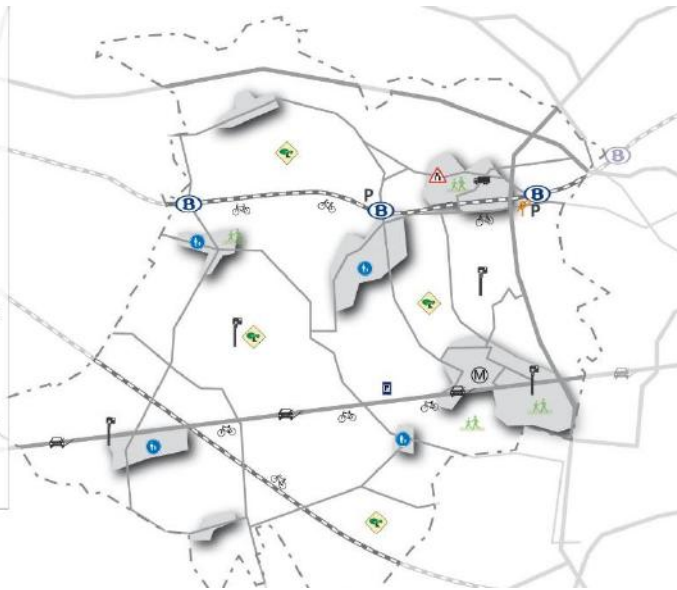
Handhaving

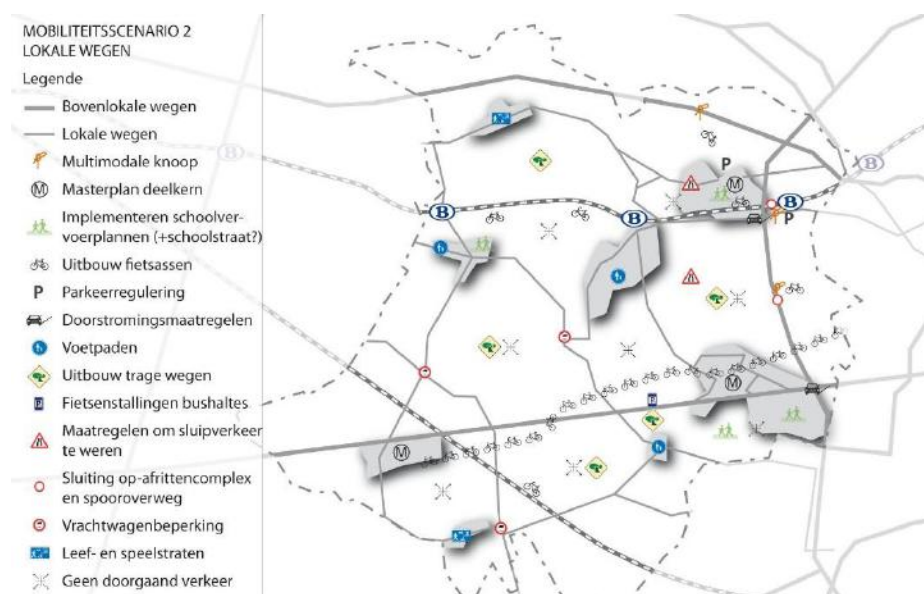
Knelpunten	Potenties
Te weinig handhaving	Foutparkeren in GAS-boete-systeem

Het is de bedoeling om met handhaving de beleidsprincipes verder te ondersteunen.



3.2. DUURZAME MOBILITEITSSCENARIO'S





Hierboven wordt een visuele **samenvatting van elk scenario in de synthesesnota** weergegeven. In consensus koos de GBC voor scenario 2, mits een aantal aanpassingen. Een overzicht van de drie scenario's en het voorgestelde compromis, wordt hieronder in tabelvorm weergegeven.

WERKDOMEIN A		MAATREGELEN	nulscenario	scenario 1: openbaar vervoer	scenario 2: kernen en lokale wegen	compromisscenario
Ruimte	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Vrijwaren buitengebied		x -	x x	x x	x x
	Masterplan	Dilbeek		Dilbeek, knooppunten Schepdaal en Groot-Bijgaarden	Dilbeek, Schepdaal, Groot-Bijgaarden	Dilbeek, Schepdaal, Groot-Bijgaarden
	Extra RUP's	- x		- -	ligging Cartomills stationsomgeving Dilbeek met verlegging	ligging Cartomills stationsomgeving Dilbeek + afwikkeling
Wegen-categorisering	Wegcategorie N8	praktijkvolgend SII		implementatiegericht SII en SIII	toekomstgericht SIII	toekomstgericht SIII (streefbeeldstudie)
	Lokale wegen type III	ifv klachten		bemoedigen doorgaand verkeer	onmogelijk maken doorgaand verkeer	onmogelijk maken doorgaand verkeer (landelijke wegen)
	Lokale weg type I Ternat <> Brussel	Brusselstraat		Dansaertlaan	Dansaertlaan	<i>Dansaertlaan via Stationsstraat (voldoende flankerende maatregelen)</i>
	Dilbeek <> Groot-Bijgaarden Intensiteiten	Stationsstraat en Kloosterstraat -		Stationsstraat -	Stationsstraat kader voor leefbare intensiteiten	Stationsstraat kader voor leefbare intensiteiten
WERKDOMEIN B		MAATREGELEN	nulscenario	scenario 1: openbaar vervoer	scenario 2: kernen en lokale wegen	compromisscenario
Stappers	Voetpaden	oportuniteiten		alle kernen	alle kernen	alle kernen
	Trage wegen	x		x	x	x
	Schoolomgevingen	opgemaakt schoolvervoerplan implementeren als vraag		opgemaakt schoolvervoerplan is minimum; schoolstraat als vraag	opgemaakt schoolvervoerplan is minimum; werken naar schoolstraten	opgemaakt schoolvervoerplan is minimum; werken naar schoolstraten
Trappers	Leefstraat	-		indien vraag	actief op zoek	actief op zoek
	Uitbouw fietsgen door provincie/gewest	x		x	x	x
	BFF conform fietsvademeccum	oportuniteiten		conform	conform	conform
	Oost-west as	N8		combinatie	nieuw	combinatie (ifv inrichting N8)
Lokale wegen I en II	Fietsas lijn 50a	-		x	x	x
	Lokale wegen III	oportuniteiten gemengd		fietsinfrastructuur gemengd	fietsinfrastructuur gemengd zonder doorgaand verkeer	fietsinfrastructuur gemengd zonder doorgaand verkeer
OV	Stations	meer parkeerplaatsen Dilbeek		hertekening station Groot-Bijgaarden en nieuw station Schepdaal	hertekening stationsomgeving Dilbeek	hertekening station Dilbeek, Groot-Bijgaarden en nieuw station Schepdaal
	Bushaltes	-		fijnmazige bereikbaarheid en fietsenstallingen	fijnmazige bereikbaarheid en fietsenstallingen	fijnmazige bereikbaarheid en fietsenstallingen
Privaat vervoer	N8	autodoorstroming als secundaire weg II (S2)		busdoorstroming als secundaire weg III (S3)	auto- en busdoorstroming (S3)	auto- en busdoorstroming (streefbeeld)
	Sluipverkeer	fijnmazig stratenpatroon		knooppunt Schepdaal en bemoedigen sluipverkeer	effectieve maatregelen op lokale III	effectieve maatregelen op lokale III
	Lokale wegennet	<----> (doorgaand verkeer mogelijk)		<-^--^--> (doorgaand verkeer weren)	<- / --> (doorgaand verkeer onmogelijk)	<- / --> of <-^--^-->
	Functietoekenningsplannen	-		x	x	x
	Voorrangsregeling ifv categorisering	x		x	x	x
Op/afrit Kattebroek	open houden		afsluiten	afsluiten	open houden op KT, mits randvoorwaarden afsluiten op MLT	

Parkeren	Multimodale knooppunten	P&R Groot-Bijgaarden	P&R Groot-Bijgaarden en Schepdaal	P&B Kattebroek en tankstation pleinfunctie, Brusselstraat, betalend parkeren, parking Bosstraat, autodelen	P&R GB, Schepdaal pleinfunctie, Brusselstraat, blauwe zones, parking Bosstraat, autodelen
	Groot-Bijgaarden	-	Brusselstraat, blauwe zone, autodelen	Masterplan	Masterplan
	Dilbeek	Masterplan	Masterplan	geen	geen
	Overige kernen	geen	geen	geen	geen
	Nieuwe ontwikkelingen	-	parkeernormen gedifferentieerd ivf aanbod ov	parkeernormen gedifferentieerd ivf densiteit	parkeernormen gedifferentieerd ivf densiteit of aanbod ov
	Foutparkeren	GAS-systeem	GAS-systeem + specifiek GAS ambtenaar	GAS-systeem + specifiek GAS ambtenaar + aangepaste inrichting openbaar domein	GAS-systeem + specifiek GAS ambtenaar + aangepaste inrichting openbaar domein
Fietsenstallingen	-	bushaltes en openbare functies	bushaltes en openbare functies	bushaltes en openbare functies	
Goederen	Lokale vrachtroutes	-	ja	ja	ja
	Vrachtbeperking	-	bebouwde kom	grote zones	grote zones (verschillende type maatregelen)
	Vrachtwagensluis	-	centrum Groot-Bijgaarden en Kloosterstraat	centrum Groot-Bijgaarden en Kloosterstraat	centrum Groot-Bijgaarden en Kloosterstraat
	Overleg	Cartomills	Cartomills, Goossens, Waarboom, Asse	Cartomills, Goossens, Waarboom, Asse	Cartomills, Goossens, Waarboom, Asse
WERKDOMEIN C	MAATREGELEN	nulscenario	scenario 1: openbaar vervoer	scenario 2: kernen en lokale wegen	compromisscenario
Vervoersmanagement	Bedrijven	bestaande parkmanagement	vraag voor bedrijfsvervoerplannen	doelstelling burgemeesterconvenant	doelstelling burgemeesterconvenant
	Scholen	gewenste acties uit bestaande schoolvervoerplannen	uitvoering bestaande schoolvervoerplannen (eventueel update)	update en versterking	update en versterking
	Evenementen	kruisbestuiving	toelating ivf duurzame mobiliteit, busvervoer	toelating ivf duurzame mobiliteit, aankoop tijdelijke fietsenstalling	kruisbestuiving
	Nieuwe ontwikkelingen	mobiliteitstoets	mobiliteitstoets	mobiliteitstoets	mobiliteitstoets
Tarifiering	Openbaar vervoer	-	-	-	-
	Parkeren	gratis	Dilbeek	Dilbeek (rood), Dilbeek (oranje) en Groot-Bijgaarden	gratis (actieve handhaving blauwe zones)
Sensibilisering	Campagnes/communicatie	meedoen met hogere overheden	knooppunt, trage wegen, gerichte overstapmogelijkheden	eigen realisaties, trage wegen, scholen	eigen realisaties, trage wegen, scholen
	Overige	-	samenaankoop elektrische fietsen, autodelen	samenaankoop elektrische fietsen, inruilen nummerplaat, autodelen	samenaankoop elektrische fietsen, autodelen
Handhaving	Parkeren	GAS-boetes	GAS-boetes en GAS-ambtenaar	GAS-boetes en GAS-ambtenaren	GAS-boetes en GAS-ambtenaar
	Vrachtbeperking	mix	alternatief voor tonnagebeperking	alternatief voor tonnagebeperking	alternatief voor tonnagebeperking
	Snelheidscontroles	mix	met input van ongevalgegevens	met input van ongevalgegevens en prioriteit in verblijfsgebieden, fietsroutes, zone 30	prioriteit in verblijfsgebieden, fietsroutes, zone 30
	Overige	mix	ov-routes en mix	mix	mix
Resultaten	communicatie ter sensibilisering	communicatie ter sensibilisering, terugkoppeling naar het beleid	communicatie ter sensibilisering, terugkoppeling naar het beleid	communicatie ter sensibilisering, terugkoppeling naar het beleid	
Beleids-ondersteuning	Mobiliteitsdienst	-	opleiding	opleiding, betrokkenheid duurzaamheidsambtenaar	opleiding, betrokkenheid duurzaamheidsambtenaar
	Bestuursrol	knelpuntenfietsocht	knelpuntenfietsocht, geen kmvergoeding auto	knelpuntenfietsocht, fietsend college, geen kmvergoeding auto	knelpuntenfietsocht, fietsend college, geen kmvergoeding auto
	Gemeentelijke organisatie	mobiscan	mobiscan	mobiscan met effectieve reductie 20%	mobiscan met effectieve reductie 20%
Monitoring en evaluatie	Gegevens	tellingen, ongevalgegevens	jaarlijkse fietstellingen op vaste locaties, verkeersstromen, snelheidscijfers, ongevalgegevens	jaarlijkse fietstellingen op vaste locaties, verkeersstromen, snelheidscijfers, ongevalgegevens	jaarlijkse fietstellingen op vaste locaties, verkeersstromen, snelheidscijfers, ongevalgegevens
	Terugkoppeling	mobiliteitsraad	mobiliteitsraad, college, gemeenteraad	mobiliteitsraad, college, gemeenteraad	mobiliteitsraad, college, gemeenteraad

Volgende **aandachtspunten** worden meegenomen in het gekozen beleidsscenario:

- Voor de N8 wordt in het beleidsplan niet concreet het aantal rijstroken vermeld, maar wordt wel verwezen naar de lopende studie hieromtrent. Het compromisscenario moet reeds de aanzet geven voor de studie omtrent de N8. Binnen die studie zal de N8 een concrete invulling krijgen. De realisatie ervan zal nog wel even op zich laten wachten, maar de intentie dient wel opgenomen te worden in het beleidsplan. De multimodale knoop Schepdaal wordt mede onderzocht in de studie van de N8. Er wordt verder onderzoek verwacht naar de potentie van een treinstation.
- Spoorwegbeheerder Infrabel wenst de overwegen op termijn af te sluiten. De keuzes omtrent de 3 overwegen hangen samen in die zin dat Infrabel een totaalaanpak wenst voor alle spooroverwegen op het grondgebied van de gemeente. Het voorstel betreft de ondertunneling van de Molenstraat in Bodegem, in Dilbeek een ondertunneling van de Stationsstraat of een uitbreiding van de onderdoorgang in de Wolsemstraat voor gemotoriseerd verkeer, en enkel een fiets- en voetgangerstunnel aan de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden. Voor Infrabel kan het ene niet zonder het andere, en ook vanuit verkeerscapaciteit is er een duidelijke samenhang. De gemeente heeft nog wel bedenkingen bij de sluiting van de overweg in de Brusselstraat. Het is echter onmogelijk om 2 parallelle wegen te selecteren als verbindingsweg (lokale weg type I) (Dansaertlaan én Brusselstraat). Daarmee zou enkel nog meer verkeer aangetrokken worden dat eigenlijk gebruik zou moeten maken van bijvoorbeeld E40 of N8. Het mogelijks sluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer in Groot-Bijgaarden moet dan ook gepaard gaan met een goed uitgebouwd alternatief. De ontsluiting van Groot-Bijgaarden wordt verder uitgewerkt in het beleidsplan en in een toekomstig masterplan voor Groot-Bijgaarden.
- De lokale weg type I loopt bij voorkeur over de Stationsstraat (met tunnel) of de Wolsemstraat. De Brusselstraat verlaagt in categorie overeenkomstig scenario 2. De categoriewijziging komt er pas na een mogelijke realisatie van de ongelijkvloerse kruising aan het spoor. De aansluiting van de Lange Haagstraat naar de Stationsstraat wordt verder bekeken in het beleidsplan en in het lopende RUP voor de stationsomgeving.
- Een sluiting van op- en afrittencomplex 12 kan niet op korte termijn. Het wordt wel gekaderd in de realisatie van flankerende maatregelen op langere termijn.

3.3. RELATIE MET ANDERE BELEIDSPANNEN

3.3.1. RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant (PRS) en het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek (GRS) leggen elk op hun eigen schaalniveau de gewenste ruimtelijke structuur vast. Voorliggend mobiliteitsplan past binnen de ruimtelijke wensbeelden van het RSV waarbij het oostelijk deel van de gemeente een meer stedelijk karakter heeft in het kader van het VSGB, en het westelijk deel van de gemeente een meer open karakter moet behouden. De principes ‘doorgangsg gebied met verblijfskarakter’, ‘goed ontsloten verblijfsgebied’, en ‘wonen, werken en recreëren in een verstedelijkte open ruimte’ uit het PRS worden doorvertaald in voorliggend mobiliteitsplan. De wegcategorisering van de hogere beleidsniveaus worden overgenomen.

Ook met de principes uit het GRS is er afstemming. De N8 en een sterk openbaar vervoer worden meegenomen als uit te werken op middellange termijn. Het gewenst hiërarchisch wegennet krijgt effectief vorm in het mobiliteitsplan. Ook de andere onderdelen van het GRS zitten mede vervat in dit plan: stationsomgevingen, multimodaal knooppunt Schepdaal, verhogen van de leefkwaliteit in woonkernen en verblijfsgebieden, uitbouw van een volwaardig netwerk voor langzaam verkeer, sluiten van het op- en afrittencomplex nr. 12 Kattebroek (op termijn), uitbouw trage wegen, ... De wegcategorisering zoals opgenomen in het GRS wordt in dit mobiliteitsplan aangepast.

3.3.2. MOBILITEITSPANNEN

Het mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau past binnen de doelstellingen van de mobiliteitsplanning op hoger beleidsniveau en bij de buurgemeenten. De bereikbaarheid waarborgen, iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, de verkeersonveiligheid terugdringen, de verkeersleefbaarheid verhogen, en de schade aan milieu en natuur terugdringen zijn principes die ook doorvertaald worden op het gemeentelijk niveau. Deze afstemming geldt ook met de mobiliteitsplanning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de grootstad waaraan de gemeente Dilbeek grenst.

3.3.3. OVERIGE PLANNEN

Het Masterplan Dilbeekse kern is mede uitgangspunt voor dit mobiliteitsplan. Het wordt dan ook nagenoeg integraal overgenomen. Enkel het beleid rond de implementatie rond parkeerregimes wordt niet meteen gevolgd.

De uitbouw van de fietssnelwegen en het fiets-GEN door de provincie en het Vlaams Gewest wordt integraal ondersteund binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zit in een eindfase. Als buurgemeente van het gewest, is er een belangrijke onderlinge afstemming.

Het RUP stationsomgeving Dilbeek is lopende.

II. RICHTINGGEVEND DEEL

3.4. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN

De doelstellingen uit de synthesesnota worden hieronder overgenomen:

Vrijwaren van de bereikbaarheid van Dilbeek en Brussel

- Een wegcategorisering die bepaalt welke autoverplaatsingen op welke wegen kunnen verlopen. Door het afdwingen ervan kan ook de lokale bereikbaarheid gevrijwaard worden. De ringweg R0 en de autosnelweg E40 zijn de wegen op het hoogste schaalniveau waarop de wegcategorisering geënt moet worden.
- Voldoende veilige en comfortabele uitrusting en autoluwe bereikbaarheid van de treinstations en de kernen voor fietsers en voetgangers voorzien. Elke relatie wordt voorzien van minstens 1 comfortabele route.
- Een duidelijke parkeerstructuur rekening houdende met het gevoerde parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die voldoende kwaliteitsvolle ruimte vrijwaart in de deelenkernen. Een parkeerbeleid dat mensen ontraadt om voor korte verplaatsingen de auto te nemen. Een gestructureerd parkeerbeleid voor vrachtwagens.
- Een duidelijke verkeersstructuur voor vrachtverkeer aanduiden.
- Een aangenaam functioneel fietsroutenetwerk voorzien.
- Een duidelijk multimodaal knooppuntennetwerk vormen.
- Een keuze maken over de gewenste functie van de N8.

De toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers in Dilbeek waarborgen

- Toegankelijk openbaar vervoer garanderen van en naar de verschillende knooppunten.
- De woonkernen minstens voorzien van de basisinfrastructuur wat betreft voetpaden. Rustpunten zijn daarbij ook een belangrijke schakel.
- Comfortabele fietsverplaatsingen faciliteren tussen alle hoofdbestemmingen in de gemeente.
- Het integreren van trage wegen voor een comfortabele toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers.

Het terugdringen van de verkeersonveiligheid in Dilbeek

- Snelheidsregimes aanpassen aan de wegcategorisering en de omgeving.
- Wegbreedtes aanpassen aan het snelheidsregime en de omgeving.
- Vermijden van vrachtverkeer buiten de specifiek aangeduide routes.
- Terugdringen van sluipverkeer over lokale wegen type III.
- Het terugdringen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de dorpskernen om er meer plaats te geven aan voetgangers en fietsers.
- Voldoende handhaving om snelheidsovertredingen en parkeren op voet- en fietspaden tegen te gaan.

Het verhogen van de verkeersleefbaarheid in de Dilbeekse woon- en schoolomgevingen

- Een duidelijke wegcategorisering die bepaalt welke wegen welke verplaatsingen toelaten. Dat geldt zowel voor auto- als voor vrachtverkeer. Sluipverkeer moet dan sterk teruggedrongen worden. Met gepaste maatregelen kan doorgaand verkeer geweerd worden uit woonwijken.
- De hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer vermijdt zoveel mogelijk de schoolomgevingen. Daar waar schoolomgevingen belast worden met veel gemotoriseerd verkeer wordt gestreefd naar een aangepaste en veilige inrichting.

- Schoolomgevingen gepast inrichten zodat kinderen de school veilig en comfortabel kunnen bereiken met de fiets of te voet.
- Inrichten van veilige schoolomgevingen in aangepaste zone 30. Vermijden van parkeerplaatsen en veel autoverkeer aan de schoolpoort.

Het terugdringen van de schade aan de Dilbeekse natuur en het milieu ten gevolge het verkeer

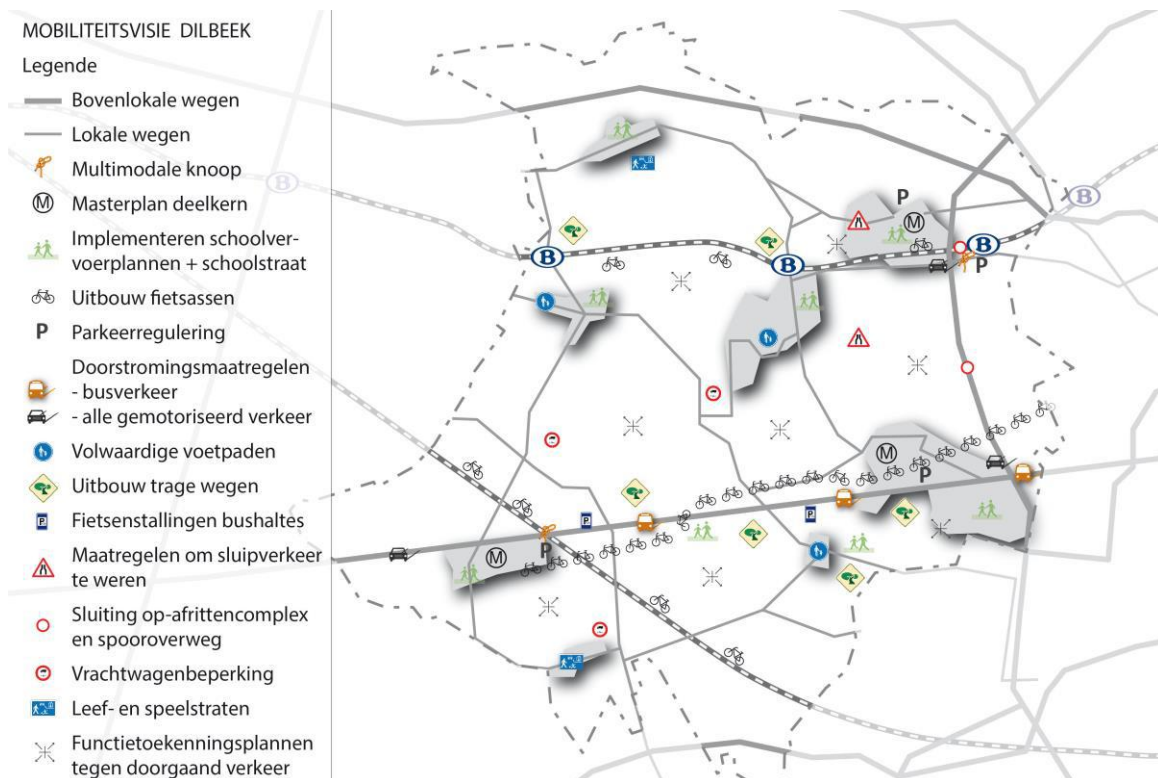
- Integreren van het aspect milieu in de beoordeling en keuzes voor de verschillende thema's.
- Flankerend beleid dat verplaatsingen te voet en met de fiets stimuleert om de CO2-uitstoot te verminderen.

3.5. UITWERKING VAN HET BELEIDSCENARIO ‘KERNEN EN LOKALE WEGEN’

Dit hoofdstuk is de beschrijving van de gewenste lokale mobiliteitsontwikkeling. Een inleiding schetst de samenhang en het mobiliteitsverhaal. Aansluitend volgt een uitwerking volgens de voorgeschreven werkdomeinen A-B-C.

3.5.1. INLEIDING

Het mobiliteitsbeleid in Dilbeek zet in op kernen en lokale wegen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid daar te verhogen. Dit is geen beleid tegen de auto, wel tegen de auto op de verkeerde plaats. De grote autodruk in Dilbeek verdringt immers de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer. In dit beleidsplan wordt ernaar gestreefd om dat verdringingseffect tegen te gaan op lokale wegen. In die zin wordt er ‘bottom-up’ gewerkt. De wegen van hogere categorie blijven het gemotoriseerde verkeer opvangen en waar mogelijk gebeurt dat vlotter. Op de lokale wegen type III verschuift de prioriteit van het gemotoriseerd verkeer naar voetgangers en fietsers. Op lokale wegen type I en II gebeurt dat met voet- en fietspaden en/of snelheidsremming en/of aangepaste gemengde inrichting. Op lokale wegen type III gebeurt dat door het onmogelijk maken en/of bemoeilijken van doorgaand verkeer.



3.5.2. WERKDOMEIN A: RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN

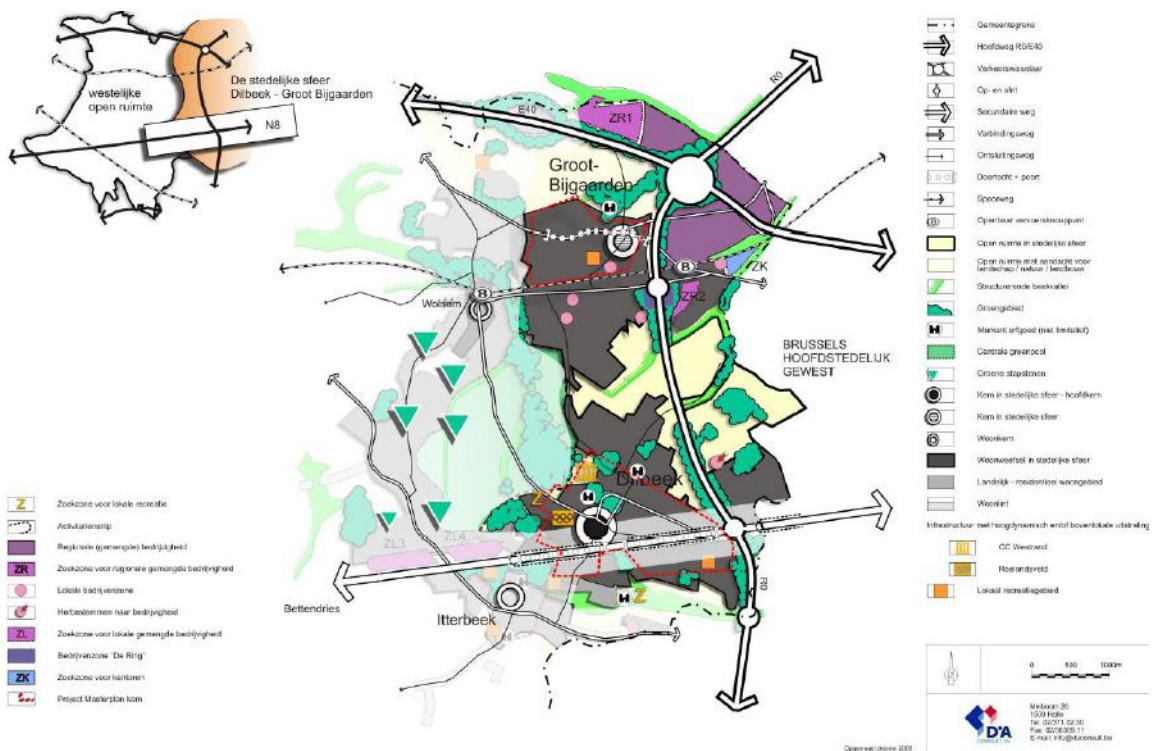
Het eerste werkdomein behandelt de ruimtelijke aspecten van het gewenste mobiliteitsbeleid. Er is een belangrijke koppeling met het ruimtelijk structuurplan.

3.5.2.1. A1 RUIMTELIJKE PLANNING

Ruimtelijke structuur

Het **ruimtelijk structuurplan** Dilbeek verdeelt de gemeente in twee ruimtelijke structuren: een ‘Stedelijke sfeer Dilbeek en Groot-Bijgaarden’ en een ‘westelijke open ruimte’ (GRS, 2010).

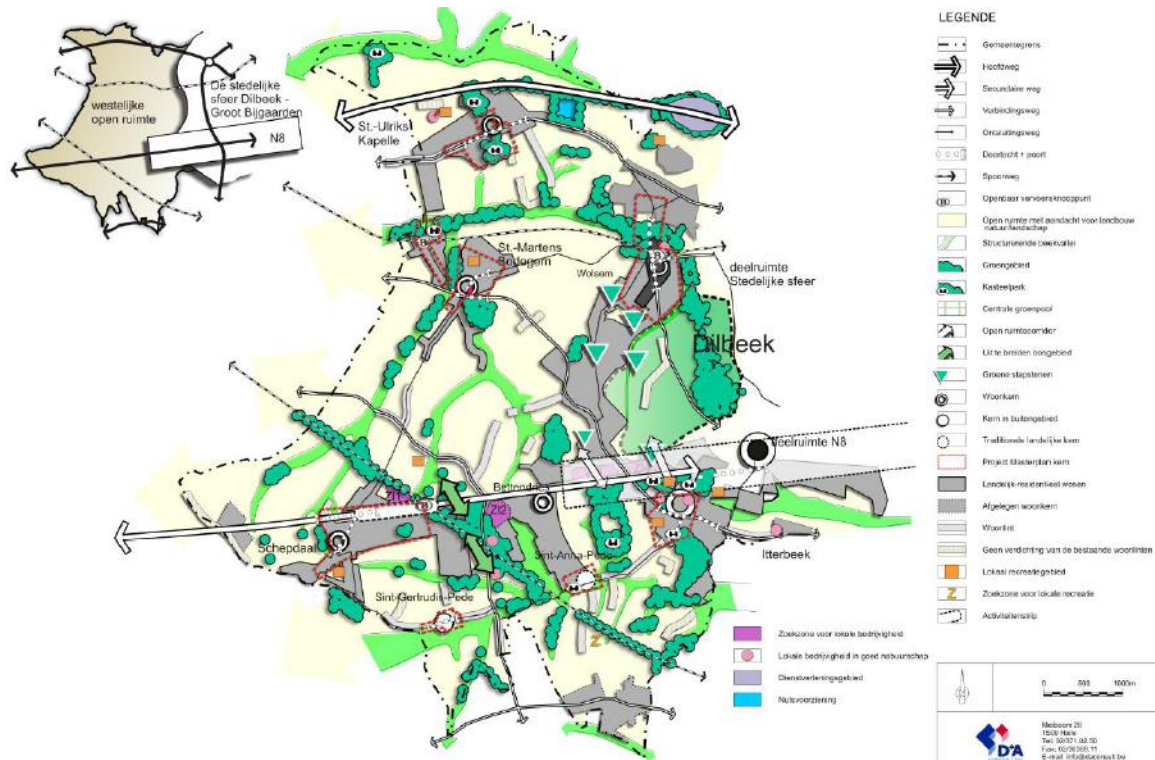
De ‘**Stedelijke sfeer Dilbeek en Groot-Bijgaarden**’ (zie Figuur 2) omvat Dilbeek-centrum en Groot-Bijgaarden centrum. In dit gebied staat de verdichting van de kernen van Dilbeek en Groot-Bijgaarden voorop. Voor de kern van Dilbeek werd dat verder geconcretiseerd in een Masterplan Dilbeekse kern. Volgens dezelfde principes zal ook een Masterplan voor de kern van Groot-Bijgaarden opgemaakt worden. De leefkwaliteit in deze stedelijke kern verdient immers een sterke opwaardering. Zeker lawaaiërig doorkomend vrachtverkeer moet aan banden gelegd worden. Veel van dat vrachtverkeer is afkomstig van het bedrijf Smurfit Kappa in de Bosstraat. De ligging ervan wordt dan ook mede geëvalueerd in het masterplan.



Figuur 2: Gewenste ruimtelijke structuur ‘Stedelijke sfeer Dilbeek en Groot-Bijgaarden’ (GRS, 2010)

De ‘**Westelijke open ruimte**’ (zie Figuur 3) slaat op het gebied ten westen van de kernen van Dilbeek en Groot-Bijgaarden. Het beleid in dit gebied is gericht op het behoud en herstel van de open ruimte door het compacteren van de kernen. De kernen van Sint-Ulriks-Kapelle, Sint-Martens-Bodegem, Schepdaal, Itterbeek en Wolssem worden versterkt, terwijl het verder uitgroeien wordt tegengegaan. De aanwezige open ruimte wordt gevrijwaard van verdere bebouwing. Ook vanuit mobiliteits oogpunt is dat een

duurzame benadering van het ruimtelijk beleid. De mobiliteitsadviezen voor nieuwe ontwikkelingen zullen dit ruimtelijk principe ondersteunen. Voor de kern van Schepdaal werd de opmaak van een mini-masterplan opgestart.



Figuur 3: Gewenste ruimtelijke structuur 'Westelijke open ruimte' (GRS, 2010)

De twee ruimtelijke zones worden doorkruist door de **Ninoofsesteenweg N8**. Deze as kent een complexe ruimtelijke structuur met een diversiteit aan functies die ongeordend door elkaar voorkomen. Het is de bedoeling om deze ruimtelijke chaos te ordenen. Daar waar de Ninoofsesteenweg het te verdichten woonkerngebied doorkruist worden er twee activiteitenstrips aangeduid. In deze strips wordt er gestreefd naar verweving van wonen en handel. Buiten deze activiteitenstrips wordt de ongebreidelde ontwikkeling van baanwinkels aan banden gelegd. Ook vanuit mobiliteitsoogpunt is dat een duurzame benadering van het ruimtelijk beleid. De mobiliteitsadviezen voor baanwinkels langs de N8 zullen het ruimtelijk beleid ondersteunen.

Transit Oriented Development in Dilbeek

Transit Oriented Development (TOD) is een stedenbouwkundig principe dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. In Vlaams-Brabant is Regionet Leuven, winnaar van de Vlaamse Planningsprijs 2014, een belangrijke pilot. Dilbeek kiest ook voor dit principe: kernversterking en het stoppen van de ongebreidelde verkavelingen buiten de kernen. Dat is mede opgenomen in het structuurplan. Daarom wordt in hoofdzaak ingezet op ontwikkelingen nabij:

- De drie treinstations (zelfde treinaanbod, maar hogere verstedelijkingsgraad in Groot-Bijgaarden)
- De N8 en de Itterbeeksebaan als assen met hoogwaardig openbaar vervoer

Daarbij gaat het om ontwikkelingen die densiteit nastreven en openbaar vervoergebruik stimuleren. De uitbreiding van baanwinkels langs de N8 wordt een halt toe geroepen.

(Nieuwe) ruimtelijke (her)ontwikkelingen

Voor alle nieuwe ontwikkelingen – of bestaande ontwikkelingen die belangrijke wijzigingen ondergaan – met een aanzienlijk of onzeker effect op de mobiliteit wordt er een **inschatting van de mobiliteitseffecten** verwacht. In relatie tot de grootte van de ontwikkeling gaat het om:

- **Mobiliteitstoets** = invullen van de voorgeschreven checklist (beschikbaar op <http://www.mobiervlaanderen.be/vademecums/mober.php>) die de mobiliteitskenmerken van een project weergeeft. Het is in hoofdzaak een kwalitatieve beschrijving aangevuld met beschikbare kwantitatieve cijfers en indien nodig een aanbeveling m.b.t. kleine knelpunten. De mobiliteitstoets verantwoordt waarom er voor een project geen Mobiliteitsstudie noodzakelijk is, of geeft aanleiding tot de opmaak van een mobiliteitsstudie (in samenspraak met de mobiliteitsdienst).
- **Mobiliteitsstudie-light** = een light-Mobiliteitsstudie waarbij de mobiliteitstoets wordt uitgebreid met cijfermateriaal en gerichte mobiliteitsoplossingen voor de genoemde knelpunten (in samenspraak met de mobiliteitsdienst). Het project vereist geen volwaardige Mobiliteitsstudie, maar heeft voor een kleinere gemeente als Dilbeek toch een aanzienlijke impact.
- **Mobiliteitsstudie**: Bij een nieuw project legt het Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning van 3 juli 2009 op dat de aanvrager boven bepaalde grenzen een Mobiliteitsstudie moet maken. Daarin wordt berekend wat de gevolgen van het project zullen zijn en hoe milderende maatregelen de



'draagkracht van de omgeving' kunnen bewaren. Dat kan gaan van infrastructurele aanpassingen tot een beperking van het project. Een volwaardige Mobiliteitsstudie is verplicht vanaf:

- 250 woonegelegenheden
- handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met bvo > 7500 m²
- industrie, KMO en ambacht met bvo > 15 000 m²
- 200 parkeerplaatsen

De **normen** die de gemeente Dilbeek zal hanteren voor minstens een mobiliteitsstudie zijn:

- de aanvraag heeft betrekking op de aanleg van ten minste 35 parkeerplaatsen of van een uitbreiding die de drempel van 35 parkeerplaatsen overschrijdt;
- het bouwen van ten minste 35 woonegelegenheden of een uitbreiding die de drempel van 35 woonegelegenheden overschrijdt;
- het bouwen van een schoolgebouw voor minstens 150 leerlingen of een uitbreiding die de drempel van 150 leerlingen overschrijdt;
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 1 000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale bruto vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 1 000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;
- het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale bruto vloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 1 200 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale bruto

vloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 1 200 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.

Naast de inschatting van de mobiliteitseffecten wordt ook de invulling van de **Quickscan duurzame wijken** verwacht voor projecten die de (her)ontwikkeling van woongebieden beogen. Deze is te vinden op <http://do.vlaanderen.be/bestanden-duurzaamheidsmeter-wijken> (Quickscan duurzame wijken, 2016).

Grotere ontwikkelingen hebben op de site steeds uitgebreid aandacht voor korte voetgangersverplaatsingen, comfortabele fietsverplaatsingen en -stallingsruimte, **korte relaties** met de meest frequente OV-haltes en het op een duurzame wijze opvangen van de parkeervraag op eigen terrein (niet het openbaar domein). Naast de aandacht voor de eigen site, wordt er ook gezocht naar opportuniteiten om voetgangers- en fietsvoorzieningen op het openbaar domein te optimaliseren. Naargelang het project kan het gaan over de aanleg van fietspaden, de (her)inrichting van trage wegen, ...

Er wordt bij ontwikkelingen steeds bijzondere aandacht besteed aan **flankerende maatregelen** om duurzame alternatieven te promoten waaronder o.m. het faciliteren van deelauto's en –fietsen, communicatie over de mogelijkheden van openbaar vervoer, e.d. Hierover is in een vroege fase van nieuwe ontwikkelingen steeds **afstemming met de mobiliteitsdienst** noodzakelijk.

3.5.2.2. A2 STRATEGISCHE RUIMTELIJKE PROJECTEN MET VOORBEELDFUNCTIE EN/OF GROTE INVLOED OP VERKEER EN MOBILITEIT

Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel

De afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (VSGB) gebeurde door het Vlaams Gewest in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten. Dilbeek valt gedeeltelijk onder het plangebied “omgeving Zellik en Groot-Bijgaarden”.

Op vlak van mobiliteit speelt een **verbeterd en performant openbaar vervoernetwerk** een cruciale rol. Nieuwe functies of activiteiten kunnen slechts een plaats krijgen daar waar een voldoende kwalitatief openbaar vervoeraanbod aanwezig is. Naast een verbeterd openbaar vervoernetwerk is het stimuleren van de **mobiliteit per fiets** een belangrijke uitdaging in het plan. Een goede aansluiting met het fietsnetwerk binnen het Brussels Hoofdstedelijk gewest en aandacht voor het opheffen van missing links zijn daarbij vereist.

Voor de deelruimte Zellik-Groot-Bijgaarden worden de **GEN stations van Dilbeek en Groot-Bijgaarden** geselecteerd als **multimodale poorten** voor verdichting en ontwikkeling.

Masterplan Dilbeekse kern

Het masterplan Dilbeekse kern heeft een grondig proces doorlopen met uitgebreide participatie. Het resulteert in een verankerde visie op de ontwikkeling van de kern en een beeldkwaliteitsplan dat de aanzet vormt voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Er zijn ook heel wat mobiliteitsmaatregelen opgenomen: snelheidszone 30, autovrije straten, eenrichtingsstraten en een parkeerroute. De maatregelen van het Masterplan worden uitgevoerd.



RUP stationsomgeving Dilbeek

Voor de stationsomgeving van Dilbeek wordt een RUP opgesteld. Het is de bedoeling om de ruimtelijke ontwikkelingen rond het station te kaderen en het parkeren te structureren. Vanuit de TOD-visie (zie hoofdstuk 3.5.2.1) en het VSGB is de stationsomgeving een van de belangrijke locaties voor nieuwe ontwikkelingen. Binnen het RUP moeten deze voldoende kansen krijgen. Daarnaast is het parkeerbeleid een belangrijk aandachtspunt. De ruimte voor parkeren mag geen beslag leggen op de potentie voor TOD ontwikkelingen. Bovendien wordt er rekening gehouden met de visie omtrent de omvorming van de spooroverweg naar een ongelijkvloerse kruising.

RUP Bosstraat

Het RUP Bosstraat gaat over het binnengebied tussen Bosstraat en Brusselstraat. Dat gebied wordt ruimtelijk gestructureerd en er komt een aantal trage wegen doorheen.

Ruimtelijke verkenning Smurfit Kappa / Cartomills?

Het bedrijf Smurfit Kappa ligt in de Bosstraat, tegenover de nieuwe recreatiezone uit het RUP Bosstraat.



Het bedrijf heeft te weinig ruimte op deze plek. Het moet daarom af- en aanrijden met vrachtverkeer naar de bedrijvenzone ten noorden van Groot-Bijgaarden. Daardoor passeert er dagelijks heel wat vrachtverkeer met veel lawaai door de kern van Groot-Bijgaarden. Om enerzijds de mogelijkheden voor het bedrijf zelf te verkennen, en anderzijds het verhogen van de leefbaarheid in de kern van Groot-Bijgaarden, zal de gemeente overgaan tot een ruimtelijke verkenning van de mogelijkheden voor Smurfit Kappa. Dat gebeurt in samenspraak en in nauw overleg met het bedrijf zelf.

Studie N8

In het verleden gebeurden reeds heel wat onderzoeken over de functie en de inrichting van de Ninoofsesteenweg N8. Toch kwam er nooit consensus over effectieve veranderingen op het terrein. Er werd daarom een nieuwe studie gestart. Onder leiding van AWV is het de bedoeling om te komen tot plaatselijke ingrepen die de doorstroming voor het openbaar vervoer kunnen verbeteren. Alle partijen beogen een gunstige uitkomst van deze studie en wensen hieraan bij te dragen. De gemeente roept de ontwikkelingen van loutere baanwinkels langs de steenweg alvast een halt toe (zie hoofdstuk 3.5.2.1). Er komt ruimte voor op openbaar vervoer gerichte functies die de ov-as mede versterken.

Parkeerbeleid Vlaamse Rand

Op bovenlokaal niveau werd een initiatief opgestart voor een uitwerking van een gezamenlijk parkeerbeleid Vlaamse Rand en Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er moet hiervoor nog een concreet initiatief opgestart worden, maar de gemeente is alvast voorstander voor een bovenlokale aanpak. Op deze manier kan het stedelijke parkeerbeleid ondersteund worden door onder andere verschuivingen tegen te gaan.

3.5.2.3. A3 CATEGORISERING VAN WEGEN EN HUN RUIMTELIJKE GEVOLGEN

Om een consequent mobiliteitsbeleid te kunnen voeren is een duidelijk kader belangrijk. Het indelen van de wegen in categorieën is hiervoor een belangrijke tool. Daarbij krijgt elke weg een functie toebedeeld. Het is een theoretisch kader waaraan bepaalde praktische invullingen op het terrein gekoppeld kunnen worden. In Vlaanderen worden de wegen onderverdeeld in hoofdwegen, primaire wegen, secundaire wegen en lokale wegen. Op elk niveau is een onderscheid mogelijk tussen verbindingswegen (type I) en ontsluitingswegen (type II). Voor Dilbeek wordt er een wegencategorisering op korte en op middellange termijn vooropgesteld (zie kaarten). De categorisering op middellange termijn speelt in op een mogelijke ondertunneling van de overwegen in de gemeente.

Wegencategorisering op korte termijn

Hoofdwegen, vastgelegd op gewestniveau in het RSV

- R0 en E40 tot aan R0

Primaire wegen

- (geen)

Secundaire wegen, vastgelegd op provinciaal niveau in het PRS

- Secundaire weg type I (verbinden op bovenlokaal niveau): **E40** ten oosten van de R0
- Secundaire weg type III (weg van bovenlokaal belang met prioriteit voor openbaar vervoer en fietsers): **N8, N9** en **N282**

Lokale wegen type I = lokale verbindingswegen

- **Doylijkstraat** – Ijsbergstraat vanaf N8 naar Sint-Pieters-Leeuw.
- Itterbeeksebaan.
- Baron R. de Vironlaan – Sint-Alenalaan – Moeremanslaan – Kloosterstraat – d'Arconatistraat – Stationsstraat – Robert Dansaertlaan.
- **Alfons Gossetlaan** tussen keerpunt onder de R0 en N9.
- Brusselstraat

Lokale wegen type II = lokale ontsluitingswegen

- Ternatstraat – Bodegemstraat
- Jan de Trochstraat
- Molenstraat – Schepdaalstraat – Wijngaardstraat – E. Eylenboschstraat – Dreef – Scheestraat – Isabellastraat – Roomstraat – Rollestraat – Keperenbergstraat – Koevijverstraat
- Molenbergstraat – d'Arconatistraat
- Vlaanderenlaan – Smissenbosstraat – Lange Haagstraat
- **Alfons Gossetlaan** tussen keerpunt onder de R0 en centrum Groot-Bijgaarden
- **Hendrik Placestraat** tussen Molenberg en Brusselstraat
- Elzenstraat – Bosstraat
- **Hoogveld – Molenberg – Hendrik Placestraat – Stationsstraat**

Lokale wegen type III = erfontsluitingswegen

- Alle andere wegen worden aanzien als erfontsluitingswegen. Dat wil zeggen dat er in principe geen ander gemotoriseerd verkeer rijdt dan het verkeer dat in die straat of wijk zijn herkomst of

bestemming heeft. Ook de Kloosterstraat wordt in deze categorie ondergebracht en dus niet meer aanzien als ontdubbeling van de Stationsstraat.

Wegencategorisering op middellange termijn

Op middellange termijn worden mogelijks een aantal wijzigingen voorzien in Groot-Bijgaarden. Deze zijn gekoppeld aan de ondertunneling van de spooroverweg aan het station van Dilbeek en het voorzien van een fietstunnel in de as van de Brusselstraat onder de sporen. In functie van de keuzes die hieromtrent in het lopende proces worden gemaakt (zie ook verder in hoofdstuk 3.5.3.4) worden volgende maatregelen mogelijk geacht:

- **Brusselstraat** tussen Hoogveld en centrum Groot-Bijgaarden wordt verlaagd van lokale weg type I naar lokale weg type II
- **Brusselstraat** tussen centrum Groot-Bijgaarden en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt verlaagd van lokale weg type I naar lokale weg type III
- **Hoogveld – Molenberg – Hendrik Placestraat – Stationsstraat** wordt verhoogd van lokale weg type II naar lokale weg type I
- **Lange Haagstraat** tussen Kauwenlaan en Stationsstraat wordt verlaagd van lokale weg type II naar lokale weg type III
- **Kauwenlaan en Zuurweidestraat** worden verhoogd van lokale weg type III naar lokale weg type II

Wegencategorisering op het terrein

Dilbeek heeft de intentie om **in de kernen en op de kleine lokale wegen maximaal in te zetten op woonkwaliteit, verblijfsruimte, voetgangers en fietsers**. De lokale wegen type III ontsluiten naar de meest nabije weg van hogere categorie. Onderlinge verbindingen worden vermeden zodat sluipverkeer geen beslag meer legt op de vooropgestelde doelstellingen. Gemotoriseerd verkeer wordt geconcentreerd op de gekozen assen van lokale wegen type I en II, de secundaire wegen en de hoofdwegen. De wegenhiërarchie wordt daaraan aangepast en op deze wegen wordt gezocht naar doorstromingsmaatregelen (zie hoofdstuk 3.5.3.4).

Om de kwaliteiten van de lokale wegen te vrijwaren van oneigenlijk gebruik, wordt een kader ontwikkeld met **aanvaardbare intensiteiten in functie van de wegcategorie**. Inspiratie hiervoor kan gevonden worden bij de oudere leefbaarheidscapaciteit van Groep Swartenbroeckx, bij de **verkeersleefbaarheidsindex**, bij de omgevingscapaciteit, CROW Nederland, ... De tabel van Groep Swartenbroeckx is verouderd en de tabel vanuit Nederland is moeilijk toepasbaar op de Vlaamse wegcategorisering. Beide worden hieronder als een eerste indicatie meegegeven.

Een bijkomend aandachtspunt bij deze intensiteiten is het aandeel vrachtverkeer. Vrachtverkeer heeft immers een nog grotere impact op de leefbaarheid dan autoverkeer. Daarom is het belangrijk om het aandeel vrachtverkeer op lokale wegen binnen de perken te houden. Bij werkdomein B6 over goederenvervoer in hoofdstuk 3.5.3.6 worden de vrachtroutes aangeduid. Buiten deze routes mag het aandeel vrachtverkeer niet hoger liggen dan 5% à 10%.

Tabel 9: Theoretische capaciteit en capaciteit in functie van de leefbaarheid per type weg

Wegcategorie	Omschrijving	Theoretische capaciteit (PAE/u/richting)	Capaciteit ifv leefb. (PAE/u/richting)
primair	omlegging 2x2 beperkt aantal kruispunten	3600	3600
secundair (hoofdinvalsweg)	2x2 in bebouwde kom groot aantal kruispunten	2400	2000
	2x1 met weinig tot geen kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1800	1800
stedelijke hoofdstraat	2x1 groot aantal kruispunten en scheiding verkeersdeelnemers	1200	1200
lokale verbindingsweg interne ontsluitingsweg	2x1 groot aantal kruispunten	1000	650
Wijkverzamelweg	2x1 groot aantal kruispunten		400
Woonstraat	2x1 geen scheiding verkeersdeelnemers		250

Tabel 1: indicatieve maximale hoeveelheden personenauto-eenheden (pae) in het drukste uur voor verschillende typen wegen (bron: Leefbaarheidscapaciteit, Groep Swartenbroeckx, 1991)

wegcategorie	indicatie maximale intensiteit	
	van	tot
<i>erftoegangsweg binnen bebouwde kom:</i>		
erven	1.000 mvt/etm	2.400 mvt/etm
30 km/uurzones	5.000 mvt/etm*	6.000 mvt/etm*
<i>gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom**:</i>		
50 km/uurwegen (2x1 rijstroken; GOW type II) **	800 pae/uur/rijstr (1.600 pae/uur)	1.600 pae/uur/rijstr (3.200 pae/uur)
<i>erftoegangswegen buiten bebouwde kom:</i>		
60 km/uurzones (erftoegangsweg type I)	5.000 mvt/etm	6.000 mvt/etm
60 km/uurzones (erftoegangsweg type II)	enkele honderden mvt per etm	
<i>gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom**:</i>		
80 km/uurwegen (2x1 rijstroken; GOW type II)	1.400 pae/uur/rijstr	1.600 pae/uur/rijstr
80 km/uurwegen (2x2 rijstroken; GOW type I)	1.800 pae/uur/rijstr	2.000 pae/uur/rijstr

Tabel 2: Indicatieve maximale hoeveelheden autoverkeer in motorvoertuigen (mvt) per etmaal of personenauto-eenheden (pae) per spitsuur voor verschillende typen wegen (bron: CROW richtlijnen conform ASVV2004, publicatie 216 en Handboek Wegontwerp)

De gemeente zal van deze **richtwaarden** vertrekken **om te evalueren** of en wanneer verdere maatregelen nodig zijn. Andere aspecten die van invloed zijn op de leefbaarheid kunnen daarbij aangevuld worden. De omgevingscapaciteit zoals gebruikt in de gemeente Kontich houdt rekening met de afstand tussen de

gebouwen en de straat, en met de hoogte van de gebouwen. De verkeersleefbaarheidsindex zorgt voor het bijkomend in rekening brengen van aspecten rond verkeersveiligheid, voorzieningen voor voetgangers en fietsers, oversteekbaarheid, belevingswaarde van de publieke ruimte, geluidshinder. Daarnaast zijn er nog aspecten rond bereikbaarheid, luchtkwaliteit en licht en geurhinder die van invloed zijn op de leefbaarheid.

Sluipverkeer

De wegcategorisering vormt een duidelijk kader waar welk verkeer verwacht wordt. Verkeer dat toch andere routes gaat gebruiken en wegen van lagere categorie gebruikt dan beoogd voor zijn verplaatsing, is sluipverkeer. De problematiek van sluipverkeer in de rand rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is enorm. Door MOW-beleid werd er daarom een overkoepelende studie rond floating car data opgestart in de gemeenten rondom de ringweg R0.

3.5.3. WERKDOMEIN B: NETWERKEN PER MODUS

Werkdomein B beschrijft de netwerken voor de verschillende verplaatsingswijzen. Ze worden besproken in STOP-volgorde, namelijk eerst stappers, dan trappers, dan openbaar vervoer en dan privaat gemotoriseerd verkeer.

3.5.3.1. B1 VERBLIJFSGEBIEDEN EN VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Verblijfsgebieden

De gemeente Dilbeek heeft heel wat woonkernen met eigen densiteit en ligging. De **kernen** van Dilbeek, Groot-Bijgaarden en Wolsem-Savio zijn potentieel verstedelijkt (PRS, 2004 en GRS, 2010). Daarnaast zijn er nog de kernen van Schepdaal, Sint-Martens-Bodegem, Sint-Ulriks-Kapelle, Sint-Gertrudis-Pede, Sint-Anna-Pede en Itterbeek. Elk van deze kernen is een verblijfsgebied waar mensen wonen, werken, inkopen doen, naar school gaan, ... (zie kaart in bijlage).

De kernen op zich zijn niet uitgestrekt en de afstanden lenen zich perfect voor voetgangersverplaatsingen. Het is daarom belangrijk om de voetgangersverplaatsingen te **faciliteren en veilig** te laten verlopen. Dat gebeurt enerzijds door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag te houden en aangepaste voetgangersvoorzieningen aan te leggen.

Waar mogelijk en handhaafbaar wordt in de straten binnen de verblijfsgebieden die gecategoriseerd werden als lokale wegen type III, een snelheidsregime van **30 km/u** ingevoerd.

Aangename inrichting van verblijfsgebieden zorgt voor meer leefkwaliteit in de kernen. Het inbrengen van kwaliteit wordt vaak uitgetekend in de vorm van een masterplan. Voor de kern van Dilbeek werd reeds het **masterplan Dilbeek centrum** opgemaakt. Dat masterplan schept het kader voor de herinrichting van het Dilbeekse centrum en alle daarmee gepaard gaande maatregelen. Daarnaast worden er ook (mini-)masterplannen opgemaakt voor de kernen van Schepdaal (werd opgestart) en Groot-Bijgaarden. Dat gebeurt op eenzelfde manier als voor de kern van Dilbeek. De masterplannen benutten de kansen voor verblijfskwaliteit die geboden worden door het overkoepelende mobiliteitsverhaal binnen dit mobiliteitsplan:

- In **Groot-Bijgaarden** kunnen de potenties van het **centrum**, het centrumplein en de aantakende



straten volop aangesproken worden. Er wordt rekening gehouden met het verbieden van zwaar vrachtverkeer, het weren van doorgaand autoverkeer, een herinrichting van het centrale plein dankzij het aanwenden van de uitgebreide parkeervoorzieningen in de nabijheid, de evaluatie van de ligging van bedrijf Smurfit Kappa, RUP Bosstraat, aangepaste schoolomgeving, hertekening van de Brusselstraat. De integratie van het **station** met een voetgangers- en fietserstunnel moet mede vorm krijgen. Het wordt een autoluwe zone die in het teken staat van

voetgangers en fietsers en de bereikbaarheid van de perrons voor deze modi. Autoverkeer met bestemming station kan terecht op de stationsparking en de P&R. Autodelen moet mede een antwoord bieden op de hoge parkeerdruk door bewoners.

- In **Schepdaal** wordt het stappen en trappen opnieuw gestimuleerd door een aangename en



comfortabelere inrichting van voetgangers- en fietsersvoorzieningen. Vooral in de kern is dat belangrijk om de plaatselijke horeca voldoende bereikbaarheid te garanderen. De verbinding richting Dilbeek wordt verbeterd door een nieuwe fietsersbrug over de spoorweg. Aansluitend hieraan wordt een goed uitgeruste fietsas uitgebouwd tot in het centrum. Er is momenteel geen overdreven parkeerdruk in Schepdaal. Parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen zorgen voor geschikte fietsvoorzieningen en het aanvaardbaar

houden van de parkeerdruk.

Verblijfsgebieden moeten in het teken staan van de personen die er verblijven. Straten in verblijfsgebieden hoeven dus niet steeds enkel door voertuigen gebruikt te worden. In verschillende steden en gemeenten worden er met momenten andere invullingen gegeven aan bepaalde straten. Concepten als **leefstraten of speelstraten** komen reeds op vele plekken voor. Ook de gemeente Dilbeek wil dit graag mede mogelijk maken. Bewonersinitiatieven hierrond worden dan ook volop ondersteund.

Voetpaden

Het is ook belangrijk dat elke kern **volwaardige voetgangersinfrastructuur** heeft. Dat wil zeggen dat elke straat binnen een kern:

- Ofwel volwaardige voetpaden heeft. Dat wil zeggen minstens 1,5 meter obstakelvrije ruimte (dus ook geen verkeersborden), maar vanzelfsprekend meer in drukke straten
- Ofwel dat er heel weinig en heel traag gemotoriseerd verkeer door de straat rijdt met een aangepaste inrichting (bijvoorbeeld woonerf of doodlopende straat)
- Ofwel dat er geen gemotoriseerd verkeer door de straat rijdt (bijvoorbeeld een trage weg)

Bij elke herinrichting van een straat in een van de verblijfskernen worden de gepaste **voetgangersvoorzieningen** aangelegd. Op deze manier zullen heel wat straten meer voetgangersvriendelijk worden.

Om een concreter actieprogramma voor voetpaden op te stellen, zal de gemeente Dilbeek, naar het voorbeeld van de gemeente Bertem (Lokaal 2011), een **stoepenplan** maken. Dat gebeurt in volgende stappen:

- Selectie van de straten in kernen en verblijfsgebieden (zie kaart hierboven)
- Toevoegen van straten in buitengebied met belangrijke aantrekkingspolen (scholen, bedrijven, diensten, hoofdhaltens, stations, ...)
- Uitfilteren van straten die recent heraangelegd werden, doodlopende straten, woonerven.
- Terreinbezoek aan de overblijvende straten/straatsegmenten met inachtneming van
- Aan- of afwezigheid van een doorlopend voetpad
- Breedte van de obstakelvrije ruimte over de ganse lengte van het segment (bijvoorbeeld het voetpad afwandelen met een stok van 1,50 meter)
- De kenmerken van de verharding (oneffenheden, staat van de tegels, onkruidgroei, contrast met aanliggende verharding, ...)
- Belang van de straat voor voetgangersverkeer
- Type voetgangersgebied

- Scoring van elk straatsegment op basis van bovenstaande parameters
- Opmaken lijst met aan te pakken voetpaden: heraanleg of aanleg, prioritair of op termijn, ...

Het is echter ook van belang om de voetpaden in de straten die niet meteen worden heraangelegd voetgangersvriendelijk te maken. Hiervoor zijn er wel wat **quick wins**. De gemeente zal beschikken over gemeentewachten en/of parkeerwachters. Deze verplaatsen zich veelal te voet door de straten. Zij kunnen knelpunten rapporteren (bijvoorbeeld verkeerd geplaatste verkeersborden, slechte overgangen, losliggende stenen, ...). Ook de opmerkingen van bewoners worden verzameld. Op basis van deze meldingen wordt het nodige gedaan om ook deze voetpaden conform te maken.

Met de minimale obstakelvrije ruimte van 1,5 meter, werd hierboven reeds het eerste onderdeel van het **DOD-principe** behandeld (Mobiëlvlaanderen, 2009). Dat principe staat voor Doorgang, Oppervlak en Dremelloos. Voor de aanleg van de voetpaden wordt hiermee rekening gehouden, samen met het maximaal vermijden van foutparkeren. Dat laatste bleek immers een groot probleem in Dilbeek.



- Om het foutparkeren tegen te gaan wordt het straatmeubilair strategisch geplaatst. Een vlotte doorgang met een obstakelvrije ruimte van 1,5 meter wordt echter steeds gegarandeerd.
- Het oppervlak van de voetpaden is effen, voldoende aaneengesloten, solide en slipvrij.
- Om het foutparkeren tegen te gaan kan op bepaalde segmenten voorzien worden in voldoende hoge borduren. De looproutes blijven echter steeds dremelloos. Dat geldt zowel in de langs- als de dwarsrichting (voetpad zelf en oversteekbeweging).

Trage wegen

De gemeente Dilbeek zet volop in op trage wegen. Er gebeurde een **volledige inventarisatie** van de trage wegen op het hele grondgebied. Er werden 403 trage wegen geïnventariseerd. Voor deze trage wegen werd onder andere het gebruik en de staat in kaart gebracht. Wat betreft het gebruik werd een onderscheid gemaakt tussen frequent, regelmatig, weinig en niet gebruikte trage wegen. Wat betreft de staat werd een onderscheid gemaakt tussen goed, goede stukken, kan beter, overgroeid, putten, verzakkingen en slecht.

Meer dan de helft van de trage wegen in Dilbeek zijn in goede staat. De gemeente Dilbeek wil echter dat zo veel mogelijk gebruikte trage wegen in goede staat zijn. Daarom zullen de **trage wegen aangepakt worden**. Alle trage wegen kunnen echter niet tegelijkertijd aangepakt worden. Daarom wordt er eerst ingezet op de trage wegen die ingeschakeld kunnen worden voor functionele verplaatsingen:

- Trage wegen op het fietsrouten netwerk
- Fietsschakels: trage wegen die een belangrijke verbinding vormen voor fietsverplaatsingen
- Slimme schakels: trage wegen die zorgen voor een fijnmaziger netwerk voor stappers en trappers

De trage wegen die hiervan onderdeel uitmaken, worden prioritair aangepakt. Op basis van de aanwezige terreinkennis en in samenwerking met de mobiliteitsraad werd een selectie gemaakt van de trage wegen die de hoogste prioriteit krijgen, namelijk diegenen op het fietsrouten netwerk en schakels in relatie met belangrijke herkomsten/bestemmingen. Ze zijn weergegeven op de kaart in bijlage en worden hierna opgelijst. Volgende Trage wegen liggen op het fietsrouten netwerk:

- Het Straetjen tussen Kerkhofstraat en Carenbergweg in Schepdaal (DISD55)
- Carenbergweg tussen Geraardsbergsestraat en Heilige kruiswegstraat in Schepdaal (DIDI09 en DISD47)
- Elstveldweg tussen Heilige kruiswegstraat en Kapelleveld in Schepdaal (DISD46)
- Kapelleveld tussen Elstveldweg en Eksterstraat/Kapelleveld in Schepdaal (DISD45)
- Verbinding tussen Kapelleveld en Lostraat in Schepdaal (DISD39)
- Leeuwveldweg tussen Lostraat en Ijsbergstraat in Schepdaal (DISD37)
- Geraardsbergsestraat tussen spoorlijn en Ijsbergstraat in Schepdaal (DISD34)
- Alle verbindingen voor de fietssnelweg F209 langs spoorlijn 50A in Schepdaal en Itterbeek (onder andere DISD29, DIIT05, DIIT12)
- Kerkweg tussen Dorpsplein en Kerkberg in centrum Sint-Martens-Bodegem (DISMB25)
- Verbinding tussen Krekendries en Ten Broekstraat in Sint-Ulriks-Kapelle (DISUK35 en DISUK62)
- Verbinding tussen Bruine-Lieveheerstraat en Kauwenlaan in Wolsem (DIDI130)
- Kloosterkouterweg tussen Kattenstraat en Lange Haagstraat in Wolsem/Savio (DIDI157)
- Doorsteek tussen Lange Haagstraat en Stationsstraat/Dansaertlaan (DIDI156)
- Verbinding tussen Kloostermuur en Nieuwenbos in Groot-Bijgaarden
- Oude Eikelenberg tussen Berchemstraat en Kattebroekstraat in Dilbeek (DIDI48)
- Doorsteek tussen Itterbeeksebaan en Neerhofstraat naar Lambrechtslaan in Dilbeek (DIDI93)
- Gebruik van trage wegen in functie van toekomstige fietssnelwegen F2

Volgende Trage wegen zijn belangrijke fietsschakels:

- Verbinding tussen Predikherenstraat en Sint-Martinusstraat in Sint-Martens-Bodegem (DISMB15)
- Nieuwe Wolsem laan als doorsteek tussen Nieuwe Wolsem laan en Wolsemstraat in Sint-Martens-Bodegem (DISMB22)
- Nieuwe Wolsem als alternatief voor de Wolsemstraat ten oosten van de Vaartstraat in Wolsem (geen nummer)
- Wolsemweideweg tussen Wolsemstraat en Kloosterkouterweg in Wolsem (DIDI159)
- Hongersveldweg tussen Hongersveldstraat/Stationsstraat-en Elegemstraat/Kloosterstraat in Dilbeek (DIDI27, DIDI54 en DIDI55)
- Doorsteek Rondebosstraat in Dilbeek (DIDI81)
- Doorsteek tussen Lambrechtslaan en Loweidestraat in Dilbeek (DIDI100 en DIDI101)
- Doorsteek tussen fietstunnel aan Lambrechtslaan en Loweidestraat (gevraagde aanpassing BFF, zie verder)
- Doorsteek naar Lusthofstraat (SMB62: terug openstellen)
- Specaertweg (doorsteek naar station Bodegem)

Volgende Trage wegen zijn slimme schakels:

- Doorsteek tussen Plankenstraat en Zakstraat net ten noorden van de Rollestraat in Itterbeek (DIIT09)
- Martkplein tussen Martkplein en Dreef/Geraardsbergsestraat in Schepdaal (DIDS48)
- Pastorieweg tussen Bodegemstraat en Sint-Martinusstraat in Sint-Martens-Bodegem (DISMB24)
- Verbinding tussen Brusselstraat en Eksterveld in Sint-Ulriks-Kapelle (DISUK29, DISUK61)
- Capelleveldweg tussen Brusselstraat en Krekendries in Sint-Ulriks-Kapelle (DISUK31, DISUK32)
- Doorsteek tussen Brusselstraat en Hazepad in Groot-Bijgaarden (DIGB07)
- Brusselweg en andere verbindingen tussen Bosstraat, Brusselstraat en Hazepad in Groot-Bijgaarden (DIGB01, DIGB02, DIGB03, DIGB34, DIGB35)
- Doorsteek tussen Draverslaan/Turflaan en Leliestraat in Dilbeek (DIDI149)

- ...



Binnen elke categorie worden de mogelijkheden nagegaan om zo snel mogelijk tot een **opwaardering** te komen. Een opwaardering wil niet zeggen dat de trage wegen allemaal verbreed en verhard worden. Een opwaardering wil wel zeggen dat de trage weg aangepast wordt aan het gewenste gebruik. Bij de inventarisatie werden ook de gebruikers in beeld gebracht. Hiermee wordt rekening gehouden bij de opwaardering.

De gemeente wil sterk inzetten op fietsers. Zij zijn ook een belangrijke gebruikersgroep van vele trage wegen. Een befietsbare ondergrond, drempelloze aansluitingen en vermijden van obstakels die vlot fietsen verhinderen, zijn dan ook belangrijke aandachtspunten. Er zijn **21 trage wegen die deel uitmaken van het functioneel fietsroutenetwerk**. Daarvan zijn er 7 die niet in goede staat zijn. Deze worden prioritair aangepakt:

Het is niet de bedoeling om enkel te voorzien in een opwaardering van de trage wegen die het nodig hebben. Alle trage wegen worden ook continu onderhouden.

Schoolomgevingen

Verspreid over het grondgebied van de gemeente liggen er heel wat scholen. Voor al deze scholen werd in het verleden een **schoolvervoerplan** opgemaakt. Deze werden echter niet of slechts in beperkte mate uitgevoerd. Het is de bedoeling om deze plannen alsnog te realiseren op het terrein. Daarbij zal echter nagegaan worden welke maatregelen nog relevant zijn. De visie rond schoolomgevingen is immers geëvolueerd.



Schoolomgevingen moeten in het teken staan van de **schoolgaande kinderen**. Gezondheid en veiligheid staan voorop. Het concept van de schoolstraat, dat reeds in verschillende andere steden en gemeenten werd ingevoerd, past daar perfect in. Het streefdoel van de gemeente Dilbeek is dan ook om op termijn te komen tot een **schoolstraat aan zo veel mogelijk schoolpoorten**. Dat gaat steeds in nauw overleg met en met participatie van de school.

Volgende straten of straatsegmenten aan scholen hebben hiervoor alvast potentie:

- Vredestraat aan kleuterschool Trip Trap en lagere school De Klimop in Schepdaal, mede te bekijken in masterplan Schepdaal.
- Spanjebergstraat aan kleuter- en lagere school Sint-Alena in Dilbeek.
- Kaudenaardestraat aan kleuterschool en lagere school Regina Caeli in Dilbeek.
- Konijnenberg aan kleuter- en lagere school Don Bosco in Groot-Bijgaarden.
- Sint-Martinusstraat aan kleuter- en lagere school 't Klavertje Vier in Sint-Martens-Bodegem.
- Kasteelstraat aan kleuter- en lagere school De Vlinder in Dilbeek.
- Marktstraat aan lagere school De Klimop in Schepdaal, mede te bekijken in masterplan Schepdaal.

- Marktplein aan lagere school Jongslag.
- Kerkstraat aan lagere school De Kriebel in Sint-Ulriks-Kapelle.
- Rozenlaan aan secundaire school Regina Caelilyceum in Dilbeek.

Een aantal scholen ligt echter langs straten met een hogere wegcategorisering dan lokale weg type III. Daar is het moeilijker om een schoolstraat in te voeren. Ook bij deze scholen is veiligheid en gezondheid echter een prioriteit. Samen met de scholen wordt er daarom een **nieuw schoolvervoerplan** opgemaakt:

- Kleuterschool Klein Klein Kleuterke in de Brusselstraat te Sint-Ulriks-Kapelle
- Lagere school 't Keperke in de Keperenbergstraat te Itterbeek
- Lagere school Broederschool in de Hendrik Placestraat te Groot-Bijgaarden:(ontsluiting te bekijken in het kader van het in opmaak zijnde RUP stationsomgeving Dilbeek
- Secundaire school Don Bosco in de Brusselstraat en Bosstraat te Groot-Bijgaarden

3.5.3.2. B2 FIETSROUTENETWERK

Doelstelling

De verantwoordelijkheid voor het uitbouwen van een fietsvriendelijk beleid ligt hoofdzakelijk in handen van de lokale besturen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur en het nemen van doordachte maatregelen om het fietsgebruik te verhogen vraagt een beperkte coördinatie met de hogere overheden.

Gezien de gunstige factoren in de gemeente (relatief korte verplaatsingsafstanden tussen de kernen, gunstige ligging nabij de stad Brussel waar ook meer en meer ingezet wordt op fietsbeleid, toenemende verstedelijking, het groene en aantrekkelijke karakter van de gemeente, opkomst van de elektrische fiets voor het overwinnen van hoogteverschillen voor iedereen, ...) zijn er duidelijke argumenten om de komende jaren sterker in te zetten op fietsbeleid.

Een integraal fietsbeleid dient doordacht tot stand te komen en omvat diverse pijlers.

De cruciale factoren van een integraal fietsbeleid worden in de paragrafen hierna verder toegelicht:

1. Hiërarchisch **fietsnetwerk** als basis om voorkeuren te bepalen;
2. Een voldoende hoog niveau van **kwaliteit** garanderen voor de infrastructuur om een effectieve aantrekkingskracht op de weggebruiker uit te oefenen;
3. **Communicatie** met de (potentiële) gebruikers, bij voorkeur op maat van Dilbeek, om er met het beleid op in te spelen;
4. Voldoende aandacht voor het **stallen** van fietsen;
5. Instrumenten voorzien om het fietsbeleid te **monitoren**;
6. **Financiële middelen** vrijmaken om de noodzakelijke fietsinfrastructuur en ondersteunende elementen te kunnen realiseren.

Hiërarchisch fietsnetwerk

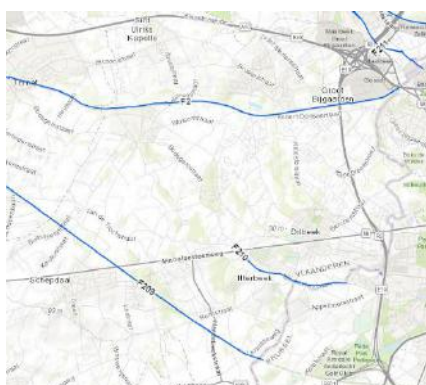
Een hiërarchisch fietsnetwerk is van groot belang als uitgangspunt voor de prioriteiten en de inrichting van de gewenste fietsinfrastructuur. De provincie tekent hiervoor een **bovenlokaal netwerk** uit, de gemeente het **lokale netwerk**. Het netwerk bestaat uit verschillende niveaus:

- Fietssnelwegen op regionaal niveau vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest
- Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) voor bovenlokale verbindingen vastgelegd door de provincie en het Vlaams Gewest

- De gemeente bepaalt Lokale Functionele Fietsroutes (LFF) om de aantrekkingspolen binnen de gemeente te bedienen
- Daarnaast zijn er landelijke wegen die te verkiezen zijn als alternatieve fietsroutes omwille van hun autoluwe karakter.
- Specifieke trage wegen vervolledigen het fietsnetwerk om steeds de kortste verbinding te garanderen.

Fietssnelwegen

De realisatie van de fietssnelwegen moet het aandeel fietsverplaatsingen optrekken van 4 naar 20% (doelstelling provincie Vlaams-Brabant). Een fietssnelweg zorgt voor een conflictloze, aangename, vlotte en rechtlijnige fietsrit. Daarmee realiseert hij een grotere verkeersveiligheid, een grotere belevingswaarde, een grotere tijdswinst.



Te onderscheiden **fietssnelwegen op het grondgebied Dilbeek** zijn:

1. F2 Brussel – Aalst – Gent langs de spoorlijn L50 door Sint-Martens-Bodegem, Dilbeek en Groot-Bijgaarden. In afwachting van een realisatie van de route langs de spoorweg, wordt de Dansaertlaan ingeschakeld als alternatieve route voor de fietssnelweg.
2. F209 Brussel – Denderleeuw langs de spoorlijn L50A door Schepdaal
3. F210 Brussel – Itterbeek langs de Itterbeeksebaan (bedenking: inrichtingsprincipes voor fietssnelwegen mogelijk onhaalbaar)

Voor fietssnelwegen gelden de hoogste kwaliteitseisen wat betreft de routekenmerken en zijn infrastructuur. De kosten voor aanleg en ontwerp van de prioritaire fietssnelweg F2 worden volledig gedragen door provincie en Vlaams Gewest. Alle informatie omtrent **subsidies en kwaliteitscriteria** is te vinden op de website van de provincie (<http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/fiets/subsidies/subsidie-fietsgen-en-fietsnelwegen/index.jsp>). Er staat ook een handleiding voor de lokale overheid in de vorm van een stappenplan.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF)

Het BFF is een netwerk dat kwaliteitsvolle fietsverbindingen wil aanbieden voor fietsverplaatsingen tussen verschillende kernen en bovenlokale attractiepolen. Het wordt uitgetekend door de Provincie en het Vlaams Gewest. Het bestaande netwerk is beschikbaar op de website van de provincie (<http://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/fiets/functioneel-fietsen/bovenlokaal-fietsroutenetwerk/index.jsp>). Er zullen twee voorstellen tot wijzigingen aangebracht worden op de wijzigingscommissie na goedkeuring van het gemeentelijk beleidsplan:

- Toevoegen van de ingetekende lokale hoofdroute als alternatieve functionele fietsroute vanaf de N8 tot aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Verplaatsing van de bestaande BFF-route op Spanjebergstraat – Kaudenaardestraat naar Oudsmidsestraat – fietstunnel – trage weg tussen Lambrechtlaan en Loweidestraat – Loweidestraat – Kapelstraat

Voor de routes op het BFF gelden minimale eisen die omschreven zijn in het vademecum fietsvoorzieningen. De kosten voor aanleg en ontwerp worden voor 80% gedragen door provincie en Vlaams Gewest. In het actieplan staat de planning voor aanleg en onderzoek van fietspaden opgenomen.

Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF)

Het BFF is een regionaal netwerk dat wordt vastgelegd op provinciaal niveau. Het wordt verder verfijnd aan de hand van een Lokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (LFF). Dit netwerk heeft de bedoeling om de belangrijkste **lokale functies** met elkaar te verbinden en een voldoende flexibele fijnmazigheid aan te bieden. Zulke fijnmazigheid hangt samen met de densiteit. In die zin moet de fijnmazigheid groter zijn in de kernen en dan voornamelijk de potentieel verstedelijkte kernen Dilbeek en Groot-Bijgaarden.

Het is op de verbindingen van het LFF dat er prioritair aan **comfort voor de fietser** wordt gedacht. Dit kan gaan om autovrije verbindingen (trage wegen), autoluwe straten, wegen met lage snelheidsregimes/snelheidsremmers, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietspaden, etc.

De definiëringen van BFF en LFF zijn geen vrijgeleide om het fietsen langs andere wegen niet meer te faciliteren. Uiteraard is voor fietsverplaatsingen op lokaal niveau een zo groot mogelijke fijnmazigheid van belang. Fietsen moet dus overal mogelijk zijn. De definiëring van BFF en LFF heeft wel als doel om de belangrijkste verbindingen **prioritair fietsvriendelijk** te maken.

Een eerste prioriteit ligt bij een alternatieve fietsroute voor de N8. Daarvoor wordt een **nieuwe lokale oost-west hoofdroute tussen Dilbeek en Schepdaal** geselecteerd. Voor maximaal fietscomfort volgt de route de hoogtelijnen. De verbinding komt langs heel wat aantrekkingspolen zoals de kern van Schepdaal, de sportvelden in Schepdaal, een potentieel nieuw treinstation Schepdaal, school in de Sint-Annastraat (gaat weg op korte termijn), sportvelden in Dilbeek, gemeentediensten in Dilbeek, kern van Dilbeek, gemeentehuis Dilbeek, ... Hieronder wordt de lokale hoofdroute overlopen met de gewenste (inrichtings)maatregelen:



- Geraardsbergsestraat: zoeken naar een geschikte locatie voor een exclusieve doorgang voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan immers prefect ontsluiten naar weerskanten van de straat.
- Brug over de spoorweg: er moet een nieuwe brug over de spoorweg komen tussen de Geraardsbergsestraat en de Oude Geraardsbergsebaan. Hiervoor kan een beroep gedaan worden op een subsidie voor strategische infrastructuurprojecten aangezien de route onderdeel is van het BFF als alternatieve functionele fietsroute.
- Kruising Ijsbergstraat: veilige inrichting (over de inrichting van kruisingen van fietswegen met lokale wegen is een studie lopende bij Fietsberaad)

- Oude Geraardsbergsebaan: zoeken naar een geschikte locatie voor een exclusieve doorgang voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan immers perfect ontsluiten naar weerskanten van de straat.
- Herdebeekstraat: fietsstraat in aanloop naar het kruispunt
- Kruispunt met de N8: voorzien van fietsoversteek aan de VRI. In functie van de intensiteiten en andere criteria kan het fietscomfort op de oversteek verhoogd worden (bv. sneller groen bij regenweer, detectie met radars of fietslussen, detectie met een app op de smartphone, ...)
- Oude Ninoofsebaan: zoeken naar een geschikte locatie voor een exclusieve doorgang voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer (ook naar bedrijf Kempeneer) kan immers perfect ontsluiten naar weerskanten van de straat.
- Snikbergstraat: fietssuggestiestroken (geen ruimte voor fietspaden)
- Kruising Bodegemstraat: veilige inrichting (over de inrichting van kruisingen van fietswegen met lokale wegen is een studie lopende bij Fietsberaad)
- Molenbergstraat tot d'Arconatistraat (lokale weg type II): fietssuggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen
- Kruising d'Arconatistraat: veilige inrichting (over de inrichting van kruisingen van fietswegen met lokale wegen is een studie lopende bij Fietsberaad)
- Molenbergstraat vanaf d'Arconatistraat: fietsstraat
- Roelandsveldstraat: gemengd verkeer op een rijweg van 5,50 meter overeenkomstig Masterplan, snelheidsremmers, eventueel fietsstraat
- De Heetveldelaan: wandelboulevard overeenkomstig Masterplan, met fietsdoorsteek
- Gemeenteplein: autovrij plein overeenkomstig Masterplan, met fietsdoorsteek
- Kruising Baron R. de Vironlaan: veilige inrichting (over de inrichting van kruisingen van fietswegen met lokale wegen is een studie lopende bij Fietsberaad)
- Baron R. de Vironlaan: fietspaden overeenkomstig Masterplan
- Berchemstraat: fietspaden

Het is de bedoeling om deze nieuwe lokale hoofdroute stapsgewijs fietsvriendelijker te maken. De realisatie van de brug over de spoorweg is alvast een cruciale stap. Een aantal andere maatregelen kunnen

al sneller genomen worden om de fietsvriendelijkheid stelselmatig op te bouwen.



De rest van het lokale functionele fietsrouten netwerk is aangeduid op kaart. In de mate van het mogelijke worden er aparte fietspaden voorzien op de routes langs lokale wegen type I en II. Langs lokale wegen type III wordt het principe van gemengd verkeer vooropgesteld met snelheidsremmende maatregelen en

maatregelen die doorgaand autoverkeer weren.

Landelijke wegen

De gemeente Dilbeek wenst het lokale wegennet in te schakelen **voor lokaal verkeer, voor fietsers en voor recreatieve gebruikers**. Er zijn heel wat landelijke wegen met weinig gemotoriseerd verkeer waar het nu reeds aangenaam fietsen is. Ze staan mede opgenomen op de kaart van het fietsrouten netwerk.

De gemeente waakt erover dat de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer laag blijven. Daarvoor worden gepaste maatregelen genomen die sluipverkeer weren (bv tractorsluit, circulatiemaatregelen, snelheidsremmers, afsluitingen, ...). Een verdere uitdieping van dit concept gebeurt door de opmaak van een soort functietoekenningsplannen voor alle lokale wegen type III in het buitengebied (zie verder).



Trage Wegen op fietsroutenetwerk

De gemeente Dilbeek bracht alle trage wegen in kaart. De Trage Wegen op het fietsnetwerk – de functionele fietsschakels – worden **prioritair aangepakt** (zie trage wegen in vorige hoofdstuk). Daarbij is er niet enkel aandacht voor een aangepaste Trage Weg, maar ook voor fietsvriendelijke en -veilige aansluitingen op de aantakende wegen.

Kruisingen van fietswegen met gewone wegen

Op een **kruispunt van een fietsweg en een gewone weg** worden duidelijk leesbare fietsvoorzieningen aangebracht. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen een fietspad (fietser heeft voorrang) en een fietsoversteekplaats (fietser heeft geen voorrang). Naargelang het belang dat wordt gehecht aan de fietsroute in verhouding tot de kruisende wegen, wordt de voorrangssituatie bepaald.

Bij een fietspad in de voorrang¹:

- loopt de fietspadmarkering door en wordt een rode kleur aangebracht
- zeer effectieve snelheidsremmende maatregelen voor kruisend autoverkeer
- goed overzicht aan het kruispunt
- bebording met voorrangsdriehoek voor autoverkeer
- accentverlichting

Bij een fietsoversteekplaats uit de voorrang:

- wordt de wettelijke blokmarkering aangebracht, zonder kleurmarkering
- snelheidsremmers voor fietser
- goed overzicht aan het kruispunt
- bebording met voorrangsdriehoek voor de fietser
- accentverlichting

Kwaliteit fietsinfrastructuur

Kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur is een minimale vereiste om mensen op de fiets te krijgen. Diverse kwaliteitsaudits geven een objectief beeld van de vereiste kwaliteit en kenmerken van de fietsinfrastructuur:

- Het **(trillings)comfort** vormt een bijzonder aandachtspunt in de gemeente.
- Een belangrijke advies om het fietscomfort te verhogen, is dat er bij nieuwe fietspaden bij voorkeur voor **monolithische verharding** wordt gekozen – in eerste instantie is dit asfalt en pas in

¹ Hierover loopt momenteel een onderzoek bij Fietsberaad. De inzichten die daaruit voortvloeien worden meegenomen bij de vormgeving van de kruisingen in Dilbeek.

tweede instantie cementbeton (geeft meer weerstand en de krimp- en uitzetvoegen ervan kunnen op langere termijn voor problemen zorgen). Enkel mits noodzaak kan er gemotiveerd afgeweken worden van deze keuze.

- De gemeente neemt zich voor om huidige fietspaden mee te asfalteren wanneer de rijweg wordt geherasfalteerd.
- Kasseien dienen zo weinig mogelijk te worden gebruikt. Indien men omwille van esthetische redenen toch voor kasseien kiest, dan kan men opteren voor platte of gezaagde kasseien, dan wel om fietsstroken in andere materialen zoals asfalt aan te leggen.
- Er moet over gewaakt worden dat er **geen niveauverschillen** zijn tussen de diverse overgangen in de fietsroute (fietspad – fietsoversteek – trage weg – gemengd verkeer – fietsuggestiestroken – fietsstraat - ...) om te vermijden dat de fietsverplaatsing een hindernissenparcours wordt.
- Net zoals elke verplaatsingsvorm heeft een fietser voldoende **breedte** nodig. Fietspaden van 1,5 meter zijn een minimum, maar bieden onvoldoende comfort. Om met twee naast elkaar te kunnen fietsen en om inhalen mogelijk te maken is een breedte van 2 meter vereist. Voor dubbelrichtingsfietspaden wordt 3 meter als minimaal aanzien. Het vademecum fietsvoorzieningen gaat hier dieper op in. Wanneer onvoldoende ruimte aanwezig is, wordt geen kwaliteit geboden door smallere fietspaden te voorzien. Er wordt dan gezocht naar oplossingen om gemengd verkeer op een veilige en fietsvriendelijke manier mogelijk te maken.
- De continuïteit van de breedte is ook een belangrijk aandachtspunt. Lokale breedteminderingen langs fietsvoorzieningen (zowel structureel door verkeersborden of ander straatmeubilair, als



occasioneel door struiken, grachten, geparkeerde wagens e.d.) vormen een storend en doorgaans onveilige hindernis. Deze elementen worden weggewerkt en in de toekomst vermeden.

- Om de knelpunten in de huidige fietsinfrastructuur na te gaan, zal de gemeente een fietspadenaudit laten uitvoeren met de meetfiets.

Kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen moeten op een degelijke manier onderhouden en hersteld worden:

- In functie van regelmatig, preventief onderhoud (putten vullen, glasscherven vegen, verzakkingen wegwerken, struikgewas en brandnetels maaien, zwerfvuil opruimen...) worden nodige investeringen in materieel alsook de opmaak van een structureel (fiets)onderhoudsplan voorzien.
- Winterdienst: sneeuw ruimen en beijzeldde fietspaden strooien met pekkel zijn hiervoor de aangewezen methode. De gemeente heeft het nodige materieel. Er wordt een prioritair strooiplan voor fietspaden voorzien.
- Herstellingen na wegenwerken: er wordt een structurele oplossing uitgewerkt voor de opvolging en aanpak van slechte, definitieve herstellingen aan fietspaden na ingrepen van nutsbedrijven. In eerste instantie worden zoveel mogelijk nutsvoorzieningen onder fietspaden en fietswegen vermeden. De gemeente Zemst heeft een regeling uitgewerkt om de kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur ook na werken te garanderen. Nutsbedrijven moeten eerst zelf voorzien in een tijdelijke oplossing. Definitieve herstellingen gebeuren door een vaste aannemer op welbepaalde tijdstippen voor het hele grondgebied. De factuur wordt betaald door de nutsbedrijven. De gemeente Dilbeek zal ook zulke regeling uitwerken.

Communicatie met fietsers

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het van het allergrootste belang dat de **gebruikerseisen** van de fietsers het uitgangspunt zijn. Enkel dan is er kans op succes voor een verhoogd fietsgebruik.

Communicatie met de gebruiker en afstemming van het beleid op de behoeften van de reële of potentiële gebruiker zijn cruciaal om het lokale fietsgebruik te verhogen.

Specifieke **noden en wensen** van de huidige fietsgebruikers betreffen:

- De kwalitatieve beoordeling van fietsinfrastructuur door gebruikers wordt voornamelijk beïnvloed door: *(beschikbare) breedte, afscheiding, trillingscomfort en veiligheid op kruisingen*.
- Voor fietsroutes gaat het om dezelfde factoren die door de gebruiker worden gewaardeerd, aangevuld met de aspecten: *doorstroming, directheid en zichtbaarheid*.

Bij de totstandkoming van het gemeentelijk fietsbeleid, alsook de uitvoering en de opvolging ervan, zal de lokale **Fietsersbond** structureel worden betrokken. Dit dient er voor te zorgen dat de fietscultuur in de gemeente verder kan doordringen om zo het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen. De Fietsersbond wordt structureel vertegenwoordigd in de Mobiliteitsraad.

Via opeenvolgende sensibiliseringscampagnes wordt er gewerkt aan een eigen, positief **fietsimago** waarbij de sterke aspecten van het fietsbeleid in beeld worden gebracht (aantrekkelijkheid, sociale veiligheid, e.d.).

Bewegwijzering van fietsroutes is ook een belangrijke vorm van communicatie. Een leesbaar bewegwijzeringssysteem op maat van de functionele fietser dient de aantrekkelijkheid van het lokale fietsnetwerk te verhogen. Er wordt een uniforme bewegwijzering uitgewerkt die de veiligste fietsverbindingen tussen de dealkernen, wijken, voorzieningen en publieksfuncties aangeeft.

Fietsparkeren

Zie hoofdstuk 3.5.3.5 B5 Parkeerbeleid

Monitoring

Monitoring van het fietsbeleid zorgt ervoor dat ook effectief aangetoond kan worden dat de investeringen lonen. Bovendien kunnen de resultaten nieuwe inzichten verschaffen en zo tot een beter fietsbeleid leiden. De gemeente zet sterker in op monitoring van het eigenlijke fietsgebruik en van de fietsongevallen. Er worden systematisch (bv. jaarlijks) **fietstellingen** georganiseerd. Hiervoor zijn diverse pistes mogelijk. In het kader van het nieuwe initiatief van de 'Vlaamse FietsTelweek' kan het fietsgebruik via een combinatie van mechanische en manuele tellingen in beeld worden gebracht. De aankoop van een fietstelapparaat wordt voorzien. Een dergelijk toestel kan niet enkel gebruikt worden om systematisch op een aantal zelfde locaties te tellen (vgl. met fietsbarometer provincie Antwerpen), ook kan het ingezet worden voor gerichte tellingen ikv. herinrichtingen, proefprojecten en evaluatiemetingen na uitvoering van een project.



gerichte aanpak van de fietsonveiligheid binnen de gemeente.

De politie houdt de **(fiets)ongevalgegevens** bij. Deze gegevens zijn van onschatbare waarde omdat ze een beeld geven van de effectieve onveilige punten. Om deze te kunnen situeren en benoemen, worden de gegevens halfjaarlijks teruggekoppeld en gerapporteerd. Zowel de locatie als de omstandigheden van de ongevallen worden gebruikt als input voor een

Er gebeurt **jaarlijks een telling** van het aantal gestalde fietsen in de openbare fietsenstallingen. Op deze manier kan het fietsgebruik naar bepaalde functies opgevolgd worden en kan geanticipeerd worden op een toenemende vraag naar fietsenstallingen.

Financiële middelen

Fietsinvesteringen kosten minder dan investeringen voor de auto en garanderen een duurzamere mobiliteit. Een **afzonderlijk budget** voor (kleinere) fietsinvesteringen wordt/blijft geïntegreerd binnen de meerjarenplanning van de gemeente om daadwerkelijk in te kunnen zetten op fietsvriendelijke maatregelen.

3.5.3.3. B3 OPENBAARVERVOERNETWERK

Trein

Dilbeek heeft **3 treinstations** op zijn grondgebied. Ze worden alle 3 bediend door minstens 2 stoptreinen per uur tussen Aalst en Brussel. De stations zijn goed bereikbaar met fiets en auto. De trage wegen in aanloop naar de stations worden op korte termijn gescreend op een eventueel vereiste upgrade (zie onderdeel trage wegen). De fietsenstallingen zijn momenteel goed uitgerust. Er wordt werk gemaakt van extra beveiliging en van opvolging van de bezetting (zie onderdeel fiets). Een goede integratie met de fietssnelweg die langs de perrons zal lopen, wordt voorzien. Voldoende uitwisselingsmogelijkheden worden gegarandeerd. Daarnaast krijgen de drie stations een grondige aanpassing ten gevolge het mogelijks ondergronds brengen van de overwegen.

In het voorstel van Infrabel zouden de **stations van Sint-Martens-Bodegem en Dilbeek** worden aangepast aan een vervanging van de bestaande overweg door een ondergrondse kruising. Voor fietsers wordt aangepaste infrastructuur voorzien doorheen de tunnel, alsook in aansluiting naar de stationsstallingen. Beide tunnels zouden ook aangepast zijn voor het toelaten van busverkeer. De tunnel in Sint-Martens-Bodegem zou een vrachtwagenbeperking krijgen. De perrons van het station van Dilbeek zouden zo georganiseerd worden dat er aan beide uiteinden toegang is vanaf de Wolsemstraat. Dat bevordert de bereikbaarheid van de trein voor voetgangers en fietsers. Voor het station van Dilbeek wordt het geheel in het kader van een RUP verder onderzocht.



In hetzelfde voorstel van Infrabel zou het **station van Groot-Bijgaarden** aangepast worden aan een vervanging van de bestaande overweg door een ondergrondse fietstunnel op de Brusselstraat. Na opmetingen blijkt namelijk dat een (al dan niet) beperkte autotunnel niet inpasbaar is zonder aanzienlijke onteigeningen. Bovengronds zou de bereikbaarheid van de stationsparking voor gemotoriseerd verkeer gegarandeerd blijven. Ondergronds kan enkel nog fietsverkeer passeren. De tunnel voldoet aan de huidige kwaliteitseisen voor aangename fietstunnels. Een goede uitwisseling met de stationsstallingen blijft mogelijk. Die worden voorzien aan weerskanten van de sporen. Het voorstel wordt mee onderzocht bij de opmaak van het masterplan Groot-Bijgaarden.

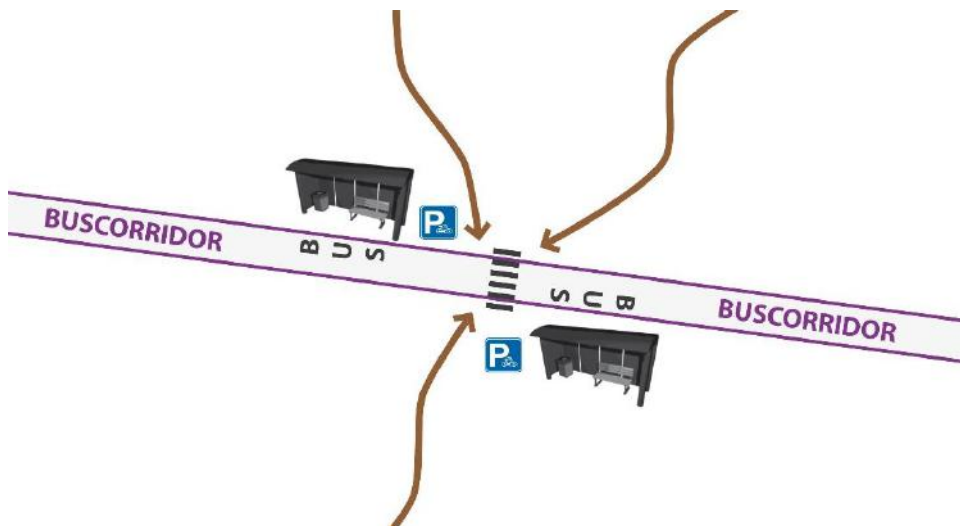
De mogelijke ondertunneling van de overwegen aan de stations van Dilbeek en Groot-Bijgaarden zijn **aan elkaar gekoppeld**. Afsluiten van de Brusselstraat voor gemotoriseerd verkeer zou pas kunnen op het

moment dat de ondertunneling aan het station van Dilbeek klaar is; en openstellen van de tunnel aan het station van Dilbeek zou pas kunnen als de Brusselstraat is afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer. Op deze manier wordt er een volwaardige verschuiving bekomen zonder dat voor- of nadelen van het een of het andere project op zich staan. Hieraan zou dan ook meteen de hercategorisering van de wegen in Groot-Bijgaarden en een kwaliteitsvolle herinrichting in functie van een Masterplan gekoppeld zijn.

Bus

In Dilbeek ligt er voor vlotte busverbindingen vooral potentie op de **N8 en de Itterbeeksebaan**. Het is daar dat op een rechtlijnige as een vlotte verbinding gerealiseerd kan worden. Hier is een hoogwaardig openbaar vervoer vereist. Hoogwaardig openbaar vervoer vereist verbindingen met een hoge frequentie en betrouwbaarheid. Dat betekent dus: systematische voorrang in de doorstroming, een minimumaanbod in de daluren en een hoog niveau van informatie en comfort. Dat is een belangrijk uitgangspunt bij de opmaak van het streefbeeld voor de N8.

Met voldoende doorstromingsgarantie op de N8 kan een hoogfrequente stamlijn opgebouwd worden. Openbaar vervoer doorheen de kernen kan zich dan enten op deze stamlijn. Ook met de fiets en te voet wordt het aantrekkelijk om de betrouwbare bediening op de N8 te bereiken. De trage wegen en de fietsenstallingen in relatie met de N8 en de Itterbeeksebaan worden daarom aangepakt (zie respectievelijke hoofdstukken).



Om een logischere opbouw van het busnetwerk te verkrijgen en de exploitatie te vereenvoudigen, komt er een busverbinding/bussluit tussen de Kauwenlaan en de Zuurweidestraat.

Mobiliteitsvisie De Lijn

De openbaar vervoermaatschappij De Lijn stelde een toekomstvisie voor (mobiliteitsvisie 2020). Daarin werden nieuwe hoogwaardige assen geselecteerd. De N8 is een van die assen. Een studie concludeerde dat een tracé op de N8 het meest geschikt is en dat het project een positieve kosten-batenanalyse heeft. Er zijn echter 3 andere assen in Vlaams-Brabant die nog positiever uitdraaiden. Deze zullen daarom prioriteit krijgen. Op lange termijn (2025) blijft de komst van een hoogwaardig openbaar vervoer op de N8 echter de visie van alle mobiliteitspartners.

Multimodale knoop Schepdaal

In de regio leeft al lang de vraag naar een **station Schepdaal**, op de kruising van de N8 met de spoorlijn. Bij de aanleg van de nieuwe sporen werd reeds de ruimte voorzien. Er wordt daarom een effectieve potentieelstudie opgestart met alle betrokken partijen. Het multimodale knooppunt voorziet in een vlotte uitwisseling tussen alle modi: een GEN treinstation, hoogfrequent bus of tramaanbod richting Brussel, autoparking, vlotte aansluiting voor autoverkeer komende vanaf het hinterland die voorrang krijgt op het



doorrijden met de auto naar Brussel, volwaardige fietsenstalling, goede fietsconnecties vanaf de fietssnelweg F209 en de LFF hoofdroute.

Zoals hierboven blijkt, bevat de **multimodale knoop Schepdaal** heel wat uitwisselingsmogelijkheden. Een treinstation is echter niet meteen gebouwd. Op kortere termijn is een invulling van de multimodale knoop echter ook mogelijk. Er kan dan immers voorzien worden in een overstap op het hoogwaardig openbaar vervoer langs de N8 en de Itterbeeksebaan.

Het verhaal van de multimodale knoop Schepdaal wordt verder uitgediept in de lopende **ontwerpstudie voor de herinrichting van de N8**.

Transit Oriënted Development

Aan de uitbouw van de assen met hoogwaardig openbaar vervoer, wordt ook een ruimtelijke invulling gekoppeld. Dat werd besproken in werkdomein A.

3.5.3.4. B4 (HER)INRICHTING VAN WEGEN

Algemene inrichtingsprincipes

De gemeente Dilbeek wil **duidelijkheid** scheppen **voor de weggebruikers**. In functie daarvan is het de bedoeling om de inrichting van de wegen beter af te stemmen op het gewenste gebruik, meer bepaald de wegencategorisering. Een aantal principes gekoppeld aan de wegencategorisering worden naar voren geschoven die Dilbeek wenst te hanteren bij de heraanleg en (her)inrichting van het wegennet:

- Snelheidsregimes
- Fietsinfrastructuur
- Voorrangsituatie
- Weginrichting

Het **snelheidsregime** hangt sterk samen met het gewenste gebruik van de weg en aldus de wegencategorisering. Onderstaande algemene principes gelden voor lokale wegen binnen en buiten de bebouwde kom:

Snelheidsregime	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Binnen bebouwde kom			
Buiten bebouwde kom			

(1) of wettelijke zone 30 in schoolomgevingen

Figuur 4: principe omtrent de relatie tussen snelheidsregime en wegcategorisering

De toegelaten snelheid hangt natuurlijk ook sterk af van de weginrichting, het wegbeeld, aanliggende functies, ...

Samenhangend met de wegcategorisering en de snelheid kan een principe naar voren geschoven worden met betrekking tot fietspaden of andere **fietsvoorzieningen**.

Fietsvoorzieningen ⁽¹⁾	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Binnen bebouwde kom			
Buiten bebouwde kom			

Een fietspad wordt ofwel aangeduid met verkeersbord D7 ofwel met de witte strepen. Op kruispunten kan het conflict en de voorrangssituatie benadrukt worden met een rode kleur.

Een fietsuggestiestrook heeft de bedoeling de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan te benadrukken. Er wordt echter geen rode kleur gebruikt ivm mogelijke verwarring met een fietspad.

Gemengd verkeer

(1) bijkomende factoren zijn snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de functie binnen het fietsroutenetwerk (zie hoofdstuk 3 van het vademecum fietsvoorzieningen)

De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer en de functie van de wegverbinding binnen het fietsroutenetwerk zijn bijkomende factoren die de keuze voor fietsinfrastructuur sterk beïnvloeden. De verdere principes en concrete invulling ervan staan in het vademecum fietsvoorzieningen.

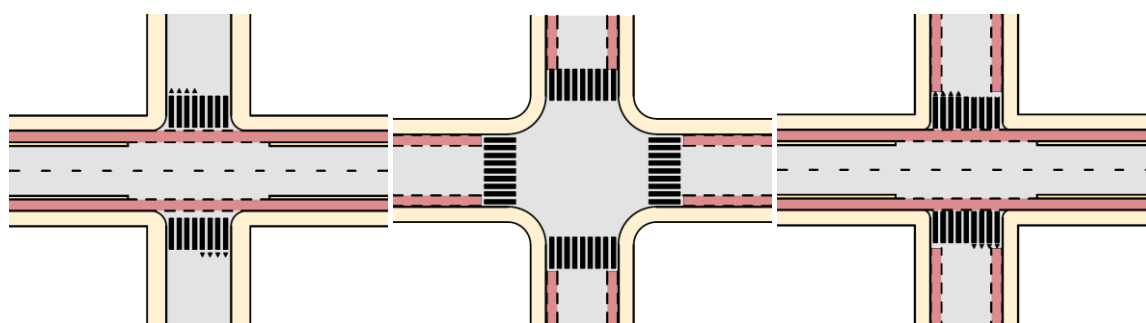
Samenhangend met de wegcategorisering, het snelheidsregime en de fietsvoorzieningen kan een principe voor de **voorrangssituatie** aan kruispunten opgenomen worden. Hiervoor worden onderstaande principes gehanteerd:

Vorrangsregeling	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Lokale weg type I			
Lokale weg type II			
Lokale weg type III			

(1) voorrangsregeling enkel indien fietspad aanwezig op 1 van de 2 straten
 (2) rotonde kan zeer klein zijn en met overrijdbaar middeneiland

Er is een duidelijke relatie tussen voorrangssituatie en het **al dan niet doortrekken van de fietsinfrastructuur over het kruispunt**:

- De weg waarop een fietspad aanwezig is, krijgt bij voorkeur voorrang op een weg zonder fietspad
- Het fietspad op de voorrangsweg wordt doorgetrokken over het kruispunt
- Indien er een fietspad aanwezig is op de weg die voorrang moet verlenen, wordt het fietspad niet doorgetrokken over het kruispunt.



Figuur 5: kruispunt met een doorgetrokken fietspad langs de voorrangsweg (links), kruispunt met fietspaden die ophouden vóór het kruispunt van twee gelijkwaardige wegen (midden), en kruispunt met doorgetrokken fietspad op de hoofdweg en fietspad dat vóór het kruispunt stopt op de zijtak.

Alle bovengaannde principes hebben een sterke invloed op de effectieve weginrichting. Verdere aandachtspunten voor de inrichting van een straat in functie van de weginrichting worden weergegeven in onderstaande tabel.

	Lokale weg type I	Lokale weg type II	Lokale weg type III
Rijbaanbreedte	6 meter in functie van openbaar vervoer (en snelheidsregime)	maximum 6 meter afhankelijk van openbaar vervoer (en snelheidsregime)	4 à 5 meter of 3 à 4 meter met uitwijkstroken (+ afh. van snelheidsregime)
Rijstrookmarkering	Meestal wel	Meestal niet	Nee
Dwarsconflicten	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, middengeleider aan kruispunten en oversteekplaatsen, ...	Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, wegversmallingen aan oversteekplaatsen, mini-rotonde, ...	Voorrang aan rechts, mini-rotonde, ...
Langsconflicten	Aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad (70km/u)	Gemengd verkeer of aanliggend fietspad of fietssuggestiestroken	Gemengd verkeer
Versmallingen	Sporadisch	Meerdere en wisselend van kant	Permanent smalle rijbaan eventueel met korte uitwijkstroken
Horizontale vertraging	Middengeleider, asverschuiving	Middengeleider, asverschuiving(en)	Asverschuivingen
Verticale vertraging	Rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen	Plateau, rijbaankussen, drempel
Verlichting	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen	BUBEKO: in functie van de noodzaak, laag BIBEKO: functioneel decoratief laag wit licht
Doodlopende straat	nee	Uitzonderlijk ter ontsluiting	Ja, in functie van bereikbaarheid

Bovenstaande elementen rond snelheidsregimes, fietsvoorzieningen, voorrangssituatie en weginrichting zijn algemene principes in functie van de wegencategorisering en dus zijn gewenst gebruik. In de praktijk moeten deze algemene principes vertaald worden naar de lokale situatie.

N8



Voor de N8 blijft de toekomstgerichte visie als secundaire weg type III behouden. Om de zeer grote problematiek van sluipverkeer op het lokale wegennet echter niet verder te verzwaren, zullen er op korte termijn geen maatregelen genomen worden die de capaciteit voor het autoverkeer op de N8 doen afnemen. In die zin moet het **hogere wegennet de ruggengraat blijven** die het meeste gemotoriseerde verkeer opvangt. Dat wil niet zeggen dat er geen maatregelen mogelijk zijn om het busverkeer meer doorstroming te geven (of dat de gemeente geen

vragende partij zou zijn voor een station in Schepdaal). In die zin wordt er een ontwerpstudie opgemaakt voor de N8.

Aansluitingen op het hoofdwegennet

Op het grondgebied van Dilbeek zijn er 3 op- en afrittencomplexen naar de R0 aanwezig en 1 verdoken aansluiting op de E40 (aansluiting via het tankstation). In dit scenario is het de bedoeling doorgaand verkeer te weren uit de lokale wegen type III. Een **op- en afrit van een hoofdweg** die rechtstreeks aansluit op lokale wegen type III trekt net sluipverkeer aan. Daarom is het onmogelijk om de op- en afrit Kattebroek open te houden. In navolging van het proefproject wordt de op- en afrit op termijn afgesloten. Ook de verdoken aansluiting van het tankstation aan de E40 naar het onderliggende wegennet wordt afgesloten. Eerst worden er maatregelen genomen aan de andere 2 op- en afrittencomplexen om de aansluiting daar vlotter en veiliger te laten verlopen, met name:

- Herorganisatie van de kruising N8/R0 met een vlottere en veiligere afwikkeling
- Aanpassen van de kruispuntregeling Dansaertlaan/R0 voor een vlottere en veiligere afwikkeling.
- Heraanleg Rob. Dansaertlaan met veilige fietspaden en gelijktijdige omvorming naar een voorrangsweg
- Flankerende maatregelen om verkeer op het onderliggend wegennet te vermijden

Een **koppeling** tussen enerzijds het wegnemen van 2 bestaande aansluitingen en het vlotter maken van de 2 andere aansluitingen is essentieel.

Maatregelen in de kernen

In het centrum van Dilbeek krijgt deze aanpak vorm door de implementatie van het Masterplan Dilbeek. Voor het centrum van Groot-Bijgaarden en Schepdaal zullen ook **masterplannen** opgemaakt worden.

De **lokale weg type I zal via de Rob. Dansaertlaan** lopen. Deze straat vermijdt het centrum van Groot-Bijgaarden, bedient de op- en afrit en krijgt conforme fietspaden. Dat laat toe om de Brusselstraat vorm te geven als centrumstraat met ruimte voor volwaardige voetpaden, inkleding van de schoolomgeving, veilig fietsverkeer en een aangename leefomgeving. Dat sluit aan op de herinrichting van het centrumplein. De aangepaste wegencategorisering kan versterkt worden door de overweg van de Brusselstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. De ondertunneling van de overweg aan het station van Dilbeek wordt dan als alternatief aangeboden.

Indien de wegtunnel in de as van de Stationsstraat onder de spoorweg aangelegd wordt, is een aansluiting van de Lange Haagstraat op de huidige plaats moeilijk. Deze weg is ook minder geschikt als hogere gecategoriseerde weg. Op middellange termijn is het dan een mogelijke piste om de categorisering als lokale weg type II te verplaatsen naar de **Kauwenlaan en de Zuurweidestraat**. Deze wegen zijn nu reeds uitgerust voor een belangrijkere verkeersfunctie. De twee straten zouden dan verbonden kunnen worden. Op korte termijn zal dit wel reeds gebeuren als busverbinding om de exploitatie tussen Dilbeek en Ternat te verbeteren.

De **lokale weg type I** vanaf de Dansaertlaan wordt verbonden **naar Dilbeek** via de Stationsstraat. De Kloosterstraat neemt de verbindende rol niet meer op en moet minstens voorrang verlenen aan de Dansaertlaan. De verbinding richting Ternat verloopt via de spoorwegovergang. In de toekomst is dat mogelijk via een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg.

Principes lokale wegen

Het is een goed uitgangspunt om het sluipverkeer op het lokale wegennet niet te doen toenemen door maatregelen op het hogere wegennet. De steeds toenemende autodruk zal er echter voor zorgen dat de problematiek van sluipverkeer toch steeds ernstiger zal worden. Er zijn dus wel degelijk fundamentele

maatregelen nodig op het lokale wegennet. Dorpskernen, wijken en kleinere wegen moeten gevrijwaard blijven van doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dat **verkeer moet gekanaliseerd worden naar de hoofdwegen**.

De wegencategorisering duidt de lokale wegen type I en II aan. Deze wegen verbinden en ontsluiten het gebied tussen de hoger gecategoriseerde wegen. De lokale wegen type III zorgen enkel nog voor het toegang verlenen en worden **gevvrijwaard van doorgaand verkeer**. Lokale wegen type III behoeven slechts een aansluiting op 1 weg van hogere categorie, en geven geen verbinding meer tussen hoger gecategoriseerde wegen. Op deze manier wordt sluipverkeer onmogelijk gemaakt. Dat geeft ruimte voor voetgangers en fietsers, die dan wel op een veilige, comfortabele en aantrekkelijke manier gebruik kunnen maken van de openbare ruimte.

Lokale wegen type III

Lokale wegen type III zijn de wegen die in principe enkel instaan voor het toegang verlenen tot de aangrenzende percelen. Gemotoriseerd verkeer zonder herkomst of bestemming in deze straat (of een straat die enkel via deze straat bereikt kan worden) is dus sluipverkeer. Het gekozen beleidsscenario wil expliciet het sluipverkeer op deze wegen tegengaan om zo de leefkwaliteit te garanderen in de verblijfsgebieden en de veiligheid voor fietsers en wandelaars in de buitengebieden. Naar analogie met het principe van de **functietoekenningsplannen**² zal de gemeente gericht nagaan welke maatregelen genomen kunnen worden.

Het betreft een verdere categorisering van de lokale wegen type III zodat kan afgeleid worden of ze afgesloten kunnen worden, een tractorsluis kunnen krijgen, een trage weg kunnen vormen, versmald kunnen worden, puntmaatregelen genomen kunnen worden, ... Bij de opmaak van deze plannen worden de lokale wegen type III toegewezen aan één bepaalde weg van hogere categorie waarnaar ze ontsluiten. Verbindingen tussen twee wegen van hogere categorie verlopen niet via lokale wegen type III.

De methodiek wordt toegepast in zogenaamde 'kamers'. Die worden afgebakend door wegen van hogere categorie. In Dilbeek worden er 20 kamers onderscheiden (de autosnelwegen zijn geen grens van een kamer aangezien de lokale wegen daar niet op aansluiten):

² zie online op <http://www.vvsg.be/stadenplatteland/steunpuntlandelijkegemeenten/landbouwwegen/Pages/default.aspx>



De gemeente zal **per kamer** een functie toekennen aan de verschillende wegen door na te gaan waarvoor de weg effectief gebruikt moet worden. Op basis hiervan kunnen er dan maatregelen aangeduid worden om sluipverkeer te weren en onmogelijk te maken. Ter ondersteuning kunnen de inwoners van de kamers zoveel mogelijk betrokken worden. Een aantal kamers worden prioritair aangepakt:

- Kamer 13 is het centrum van Dilbeek. Hiervoor is het Masterplan de referentie
- Kamer 12 met als belangrijke aandachtspunt de Kloosterstraat, de Kattebroekstraat en de Berchemstraat
- Kamer 5 met Nieuwenbos als sluiproute in de huidige situatie en waarschijnlijk ook in de toekomstige situatie
- Kamer 11 met mogelijk voor de hand liggende keuzes
- Kamer 6 hangt samen met de opmaak van het Masterplan Groot-Bijgaarden

De overige kamers worden nadien aangepakt in functie van eventuele opportuniteiten en de ernst van het sluipverkeer.

De **barrière** van de ringweg R0 kan aangewend worden om het vrijwaren van het lokale wegennet van doorgaand sluipverkeer te ondersteunen. Er moet bekeken worden in hoeverre selectieve doorgangen ervoor kunnen zorgen dat fietsen op lokale wegen weer veilig, comfortabel en aangenaam kan verlopen.

Verdere detaillering aan de hand van de genoemde functietoekenningsplannen zal uitwijzen of bijvoorbeeld de Kattedroekstraat en de Berchemstraat geschikte locaties zijn voor het maken van selectieve doorgangen die doorgaand autoverkeer (sluipverkeer) onmogelijk maken. Er komt dan ruimte vrij voor veilige en aantrekkelijke verplaatsingen te voet en met de fiets richting Brussel.

3.5.3.5. B5 PARKEERBELEID

Park & Bike

Een slimme combinatie van vervoersmiddelen kan een antwoord bieden op de zware congestie rondom Brussel. Het concept van **Park & Bike** draagt daartoe bij. In de synthesesnota werden twee locaties voor nieuwe Park & Bike hubs voorgesteld: op de bestaande parking van het tankstation langs de E40 en aan de huidige op-/afrit Kattedroekstraat (die niet meer aansluit op het onderliggende wegennet – zie B4). Dit aspect wordt meegenomen in de lopende P&R studie van MOW-beleid.

Park & Ride

De **Park & Ride Groot-Bijgaarden** wordt verder uitgebouwd als belangrijke multimodale knoop aan een tramhalte, treinstation, op- en afrit van een hoofdweg, ... Er wordt bewegwijzering voorzien vanop het hoofdwegennet zodat de P&R kenbaar gemaakt wordt. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen wordt gemonitord zodat er op de vraag kan ingespeeld worden. Aan één kant van de Guido Gezellestraat wordt



het parkeren weggenomen ten voordele van een comfortabele voetverbinding tussen de verschillende delen van het knooppunt (treinstation, parking treinstation, tramhalte, parking tramhalte, op- en afrittencomplex). Gelet op de grote druk van bewoners op deze plek, worden de parkeerplaatsen in de Guido Gezellestraat en de Brusselstraat voorbehouden voor bewoners. Op de P&R

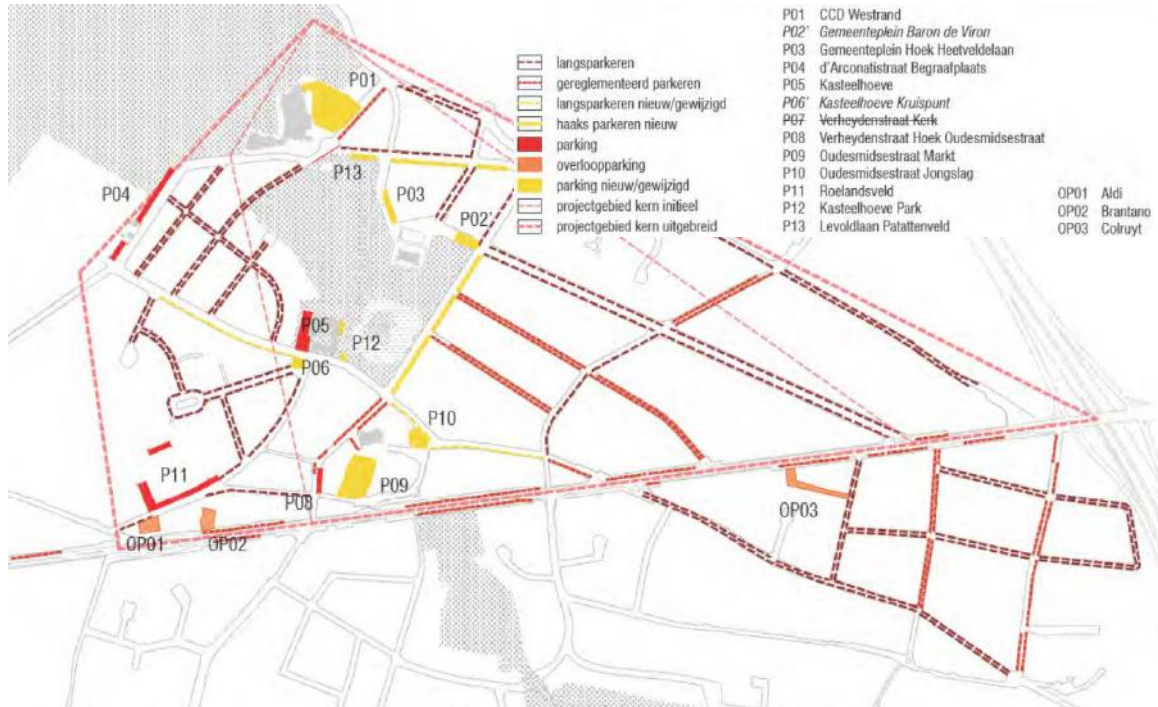
kunnen ook bewoners parkeren buiten de pendeluren. In het gebied worden autodeelinitiatieven opgestart. Om het hele gebied optimaal vorm te geven wordt een Masterplan opgemaakt.

Er wordt een **nieuwe Park & Ride Schepdaal** ingericht op de N8. De overstap tussen de verschillende modi moet vlot kunnen verlopen. Er komt een uitgeruste bushalte, parkeergelegenheid en fietsenstallingen (mogelijk gekoppeld aan een treinstation Schepdaal). De potentieelstudie van de NMBS/Infrabel moet geactualiseerd worden en uitwijzen hoeveel parkeerplaatsen er voorzien worden. De lopende studie van de N8 zal verdere uitspraken doen over locatie en dergelijke.

Dilbeek

Het parkeerbeleid voor de **Dilbeekse kern** werd reeds uitgezet in het masterplan (zie Figuur 6). Op korte termijn zal de gemeente dit parkeerbeleid toepassen met uitzondering van de invoering van betalend parkeren. In plaats van betalend parkeren werd beslist om een parkeerduurbeperking op te leggen aan de hand van een blauwe zone. In deze zones wordt voor elk huishouden een bewonerskaart voorzien. Huishoudens met een garage kunnen hun auto parkeren voor de eigen garagepoort (mits aanbrengen van de nummerplaat) en hebben geen bewonerskaart nodig.

Het hanteren van de blauwe zone zal **geëvalueerd** worden. Indien er toch knelpunten optreden kan het betalend parkeren alsnog ingevoerd worden. De zone S wordt niet toegepast aangezien hiermee het met de auto brengen en halen van de schoolgaande jeugd wordt gestimuleerd en dat ingaat tegen het streven naar schoolstraten en meer schoolverplaatsingen te voet en met de fiets.



Figuur 6: Parkeerorganisatie Dilbeekse kern (Masterplan)

Groot-Bijgaarden

Het parkeeronderzoek in **Groot-Bijgaarden** toonde duidelijk de verschillende parkeermotieven aan in de verschillende zones. In het centrum is er een parkeerdruk van bezoekers op de middag, op de parking in de Bosstraat staan werknemers en ten zuidoosten van het station is er een hoge druk van bewoners.

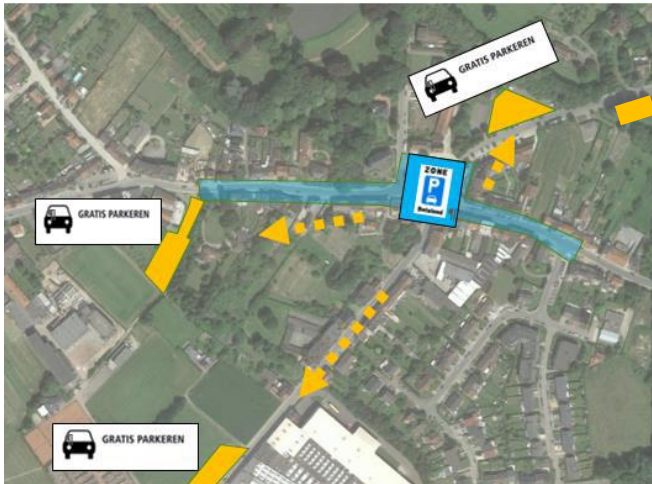
Momenteel is het **centrumplein** een parking. Dat kan mogelijk (deels) omgevormd worden tot een meer kwaliteitsvolle inrichting. Het parkeren wordt dan verschoven naar de vele beschikbare parkeerplaatsen in de straten en parkings errond (recent ook bijkomende parkeerplaatsen in de keerlus Gossetlaan). Ook het parkeren in de Brusselstraat wordt herschikt om mee te zorgen voor een vertragend effect en het downgraden van de straat in de verf te zetten.



Het geheel wordt ondersteund met een **blauwe zone** op het centrale plein en in de Brusselstraat. Hiervan zal een evaluatie gebeuren.

Hetzij na bovenstaande evaluatie, hetzij op langere termijn kan er gewerkt worden met betalend parkeren. De gemiddelde parkeerduur is nu reeds kort en het is een stimulans voor verplaatsingen te voet of met de fiets. Bovendien kan op deze manier een deel van de parkeerkosten terugverdiend worden, zodat de

gemeenschap niet moet opdraaien voor het subsidiëren van autoparkeerplaatsen. De zone omvat het plein en de Brusselstraat. De meest gegeerde plaatsen worden op deze manier ontlast van de grote vraag en de gratis parkeerplaatsen errond worden beter benut. Het geheel krijgt mede vorm in een Masterplan.



Figuur 7: Parkeren in functie van een kwaliteitsvollere inrichting van het centrum van Groot-Bijgaarden

De **parking in de Bosstraat** wordt afgestemd op de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving. Het RUP heeft de parkeerbehoefte bepaald en voorziet in een aangepaste aanleg.

In Groot-Bijgaarden wordt er in de **zone tussen het station en het Dansaertpark** een initiatief rond autodelen opgestart. 1 deelauto kan vele private wagens vervangen. Daarmee kan de druk van geparkeerde voertuigen van bewoners verminderd worden. De gemeente zorgt voor de opstart (via Cambio, autodelen.net, ...) en voorziet gereserveerde parkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen in de Guido Gezellestraat en de Brusselstraat worden blauwe zone met bewonerskaarten. Op deze manier wordt vermeden dat pendelaars de parkeerplaatsen op straat een hele dag bezet houden.

Schepdaal

Het parkeeronderzoek in **Schepdaal** bracht geen acute knelpunten aan het licht. In deze kern wordt dan ook geen parkeerregulering voorzien. Dat geldt ook voor de overige deelen. Door betere voetpaden en veiliger ingerichte straten, kunnen meer mensen te voet of met de fiets naar bijvoorbeeld de winkel. Op deze manier hoeft de parkeervraag niet verder te stijgen.

Parkeernormen

In de gemeente werden heel wat **nieuwe ontwikkelingen** gerealiseerd en zijn er op komst. Daarvoor is het belangrijk om parkeren op eigen terrein te voorzien. Hiervoor werkt de gemeente parkeernormen uit. Deze worden gedifferentieerd naargelang de verstedelijkingsgraad van elke kern.

Het aantal parkeerplaatsen langs de wegen wordt beperkt om het grijpen naar de auto als gemakkelijke oplossing tegen te gaan.

Foutparkeren

De twee parkeeronderzoeken en de knelpunten uit de oriëntatienota gaven een groot probleem aan van **foutparkeren**. Het gaat daarbij vaak over gevaarlijk foutparkeren op voetpaden, zebrapaden, fietspaden,... Om de politie bij te staan, zal de gemeente het foutparkeren opnemen in het GAS-systeem. Er worden een specifieke GAS-ambtenaar en gemeentelijke vaststellers belast met het tegengaan van het foutparkeren.

Daarnaast wordt er bij de herinrichting van het openbaar domein maximaal rekening gehouden met het onmogelijk maken van foutparkeren:

- Op straatsegmenten zonder opritten wordt een extra verhoogde boordsteen voorzien zodat gemotoriseerd verkeer er niet kan oprijden
- Op straatsegmenten met opritten worden in de mate van het mogelijke het straatmeubilair zo geplaatst dat gemotoriseerd verkeer niet op fiets- en voetpaden kan komen, en dat zonder een obstakel te vormen voor voetgangers en/of fietsers.

Fietsparkeren

Een aantal principes wordt vooropgesteld in functie van een gecoördineerde aanpak van het fietsparkeren in de gemeente. Er wordt naar gestreefd dat iedere fietser de fiets comfortabel kan stallen op alle punten waar een aanzienlijke concentratie van fietsers vertrekt of aankomt. In dat opzicht heeft de gemeente zich in een charter geëngageerd:

- Om tegen 2017 alle **gebouwen en ruimten met een openbare functie** te voorzien van degelijke en veilige fietsenstallingen. Hiervoor wordt eerst een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen (die up to date wordt gehouden). Vervolgens worden de stallingen aangepast aan de benodigde capaciteit en comfortnormen.
- Om tegen 2018 alle **dorpskernen** uit te rusten met fietsenstallingen. Hiervoor wordt eerst een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen (die up to date wordt gehouden). Vervolgens worden de stallingen aangepast aan de benodigde capaciteit en comfortnormen.
- Om tegen 2018 de voornaamste **bushaltes** langsheen de drukste buslijnen uit te rusten met fietsenstallingen. Hiervoor wordt eerst een inventaris opgemaakt van de bestaande fietsenstallingen (die up to date wordt gehouden). Vervolgens worden de stallingen aangepast aan de benodigde capaciteit en comfortnormen.



- Om tegen 2019 een oplossing te bieden voor het stallen van de fiets bij de **woning**. Hiervoor gebeurt eerst een behoefteonderzoek rond bewonersparkeren. Vervolgens wordt een testcase opgezet voor een buurtfietsbox of een buurtfietsgarage. Bij een succesvolle test wordt een plan opgemaakt voor het uitrollen van het bewonersparkeren. Hieraan wordt ook een online aanvraagmodule gekoppeld.
- Om de fietsenstallingen op openbaar domein te **beborden en te promoten**.
- Om tegen 2020 20% minder fietsdiefstallen te hebben. Hiervoor wordt een sensibiliseringscampagne opgezet tegen fietsdiefstallen en voor veilige fietssloten

Daarnaast worden er bij **nieuwbouw of functiewijzigingen** (via stedenbouwkundige vergunningen) een lokale norm ingebouwd voor private (in pandige) fietsparkeerplaatsen. De aanvragen worden op maat geadviseerd door de mobiliteitsdienst.

- **Treinstations:** de fietsenstallingen aan de treinstations zijn van een degelijke kwaliteit. Er is echter een steeds luider roep naar meer bewaking van de gestalde fietsen. De gemeente zal samen met NMBS de mogelijkheden nagaan voor meer beveiliging (plaatsen van ogen en de tekst 'dief u bent gezien', camera's, een bemand fietspunt dat een oogje in het zeil houdt, afgesloten

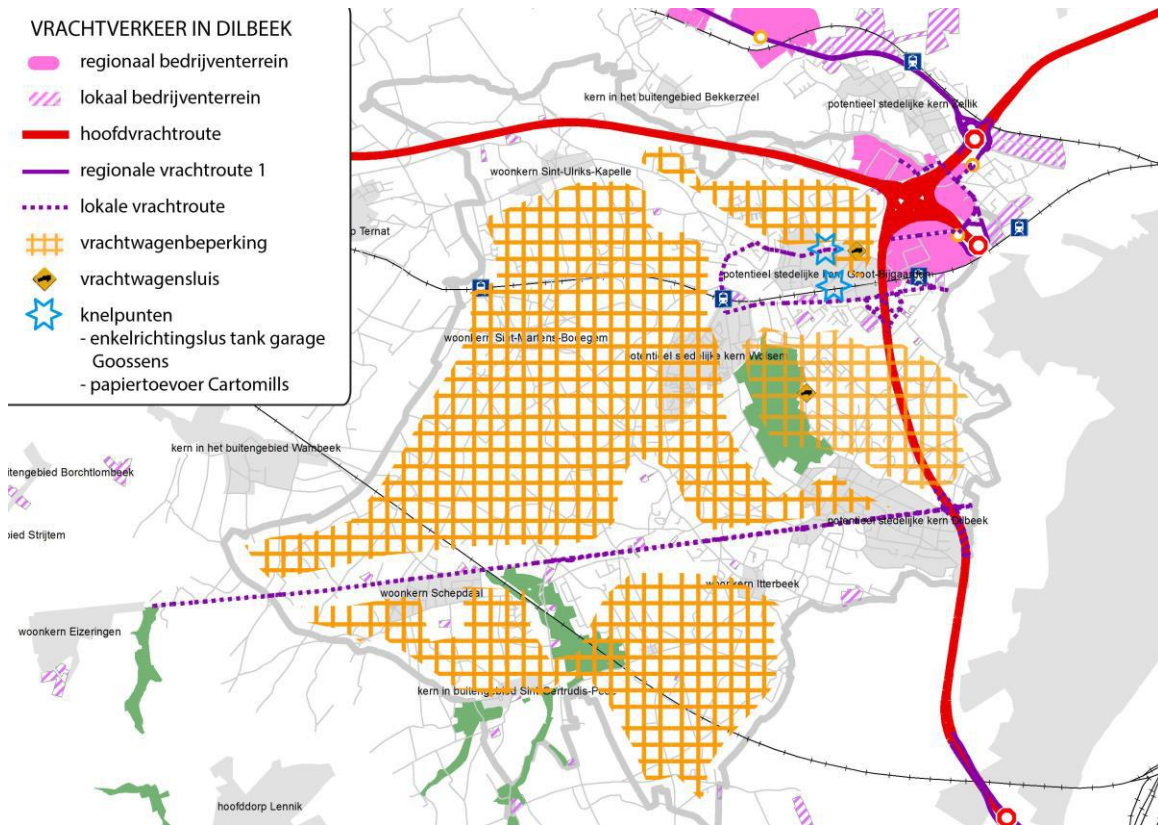
fietsenstalling voorzien, fietsboxen, ...). Daarnaast wordt minstens jaarlijks de bezetting van de stalling ook bijgehouden om te anticiperen op een noodzaak tot uitbreiding.

- **Bushaltes:** de N8 en de Itterbeeksebaan zijn buscorridors. Een verdere opwaardering ervan moet een nog vlottere verbinding met Ninove en Brussel toelaten. Dat maakt deze haltes steeds interessanter om er zich van verderaf naartoe te verplaatsen. De fiets is daarvoor uiterst geschikt. Aan alle haltes langs de N8 worden dan ook volwaardig uitgeruste fietsenstallingen voorzien. Aan de andere bushaltes wordt een beperkt aantal fietsenstallingen voorzien.

3.5.3.6. B6 GOEDERENVERVOER

Voor Dilbeek was er consensus over het regionale vrachtroutenetwerk. Het wordt daarom gebruikt als kapstok voor het uittekenen van de lokale vrachtroutes. Volgende lokale vrachtroutes worden geselecteerd (zie Figuur 8):

- De wegen in de regionale bedrijventerreinen in Groot-Bijgaarden (bv. Gossetlaan)
- N8
- Dansaertlaan – Hendrik Placestraat – Brusselstraat (tot vóór het centrum)



Figuur 8: Vrachtwagenverkeer in Dilbeek

Buiten de vrachtroutes mag het aandeel vrachtverkeer niet hoger liggen dan 5% à 10%. De gemeente stelt hiervoor een aantal maatregelen voorop:

- Vrachtwagenbeperking buiten de vrachtroutes en een aantal grotere wegen. Dat gebeurt in de vorm van een hoogte-, breedte- of lengtebeperking en niet met een tonnagebeperking (moeilijker te handhaven).



- Vrachtwagensluis (bv. rijbaanversmalling, beperkte bochtstraal, hoogtebarrière, ...) om het centrale plein in Groot-Bijgaarden en de Kloosterstraat als woonomgevingen te vrijwaren van doorgaand vrachtverkeer (openbaar vervoer in rekening brengen). Het vermijden van de (geluids)overlast van de vrachtbewegingen van Smurfit Kappa is daarbij een absolute prioriteit.

Voorafgaand aan de maatregelen zal de gemeente nog in overleg gaan met bedrijf Smurfit Kappa en garage Goossens in verband met vrachtverkeer door het centrum van Groot-Bijgaarden. Het is de bedoeling om samen met hen tot een gepaste oplossing te komen die werkbaar is voor alle partijen.

De calamiteitenroute van de autosnelweg die door Dilbeek loopt, wordt verlegd van de Kloosterstraat naar de Stationsstraat.

3.5.4. WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN

Het laatste werkdomein omschrijft de ‘zachtere’ maatregelen die het gewenste mobiliteitsbeleid moeten ondersteunen.

3.5.4.1. C1 VERVOERSMANAGEMENT MET BEDRIJVEN, DIENSTEN, SCHOLEN, EVENEMENTEN

De in 2007 opgestelde **schoolvervoerplannen** benoemen nog steeds de knelpunten zoals die vandaag de dag voorkomen. Een aantal oplossingsmaatregelen kan ook nog overgenomen worden. Het is echter nodig om in schoolomgevingen verder te gaan dan het plaatsen van enkele paaltjes, om een effectieve verduurzaming van de verplaatsingen te krijgen. Samen met de scholen zal daarom gekeken worden naar een meer doorgedreven actualisatie van de maatregelen, met schoolstraten als effectieve doelstelling. Om verplaatsingen met de fiets te stimuleren, wordt een schoolroutekaart opgesteld voor de hele gemeente. Het verplaatsingsgedrag naar de scholen wordt tweejaarlijks gemonitord.

Er zijn heel wat **bedrijven** gelegen in de gemeente. Zij hebben een belangrijk aandeel in de mobiliteit. Ook bij hen moet er dus een verduurzaming nagestreefd worden. De gemeente ondertekende het burgemeestersconvenant waarbij ze zich engageert tot een CO₂-reductie van 7,8% ten opzichte van de emissie in 2011. Deze doelstelling wordt mede uitgedragen naar de bedrijven toe. Per bedrijvencluster wordt eenzelfde doelstelling opgelegd aan de hand van geclusterde bedrijfsvervoerplannen. De gemeente voorziet hiervoor de nodige ondersteuning. De resultaten worden aangetoond aan de hand van evaluaties. Voor mogelijke acties wordt verwezen naar het Klimaatactieplan, acties 2.2.1.4.

Terwijl het steeds moeilijker is om bij bestaande functies een wijziging van het mobiliteitsprofiel te verkrijgen, bieden **nieuwe ontwikkelingen** de mogelijkheid om van bij het begin een duurzame mobiliteit na te streven. De Vlaamse overheid legt hiervoor vanaf een bepaalde grootte reeds op dat een Mobiliteitsstudie opgemaakt moet worden. De gemeente Dilbeek zal ook bij kleinere ontwikkelingen een mobiliteitstoets vragen (zie werkdomein A). Deze laat toe om een eerste inschatting van de mobiliteitseffecten te maken. Op basis van de locatie, de lokale impact en de lokale situatie, zal de mobiliteitsdienst vervolgens bepalen of er ook al voor kleinere ontwikkelingen een Mobiliteitsstudie-light opgemaakt moet worden. Op basis daarvan volgt een advies. Daarbij kunnen maatregelen opgelegd worden die door de ontwikkelaar uitgevoerd dienen te worden. Wanneer de mobiliteitseffecten de lokale draagkracht overschrijden, zal de mobiliteitsdienst een negatief advies uitschrijven.

Er worden verschillende **evenementen** georganiseerd in de gemeente. Samen met de dienst vrije tijd wordt nagegaan in hoeverre duurzame mobiliteit een wezenlijk onderdeel kan gaan vormen bij de organisatie van de evenementen. Er kan bijvoorbeeld een beroep gedaan worden op de ‘Mobiwijzer’ (<http://www.vsv.be/mobiliteit-verkeersveiligheid/mobiliteitsmanagement-recreatieve-verplaatsingen>). De gemeente gaat alvast na of er, eventueel samen met buurgemeenten, een tijdelijke fietsenstalling kan aangekocht worden om ter beschikking te stellen aan de evenementen.

3.5.4.2. C2 TARIFERING

Er wordt vooralsnog geen **parkeertarifiering** ingevoerd. Eventueel kan op termijn de parkeertarifiering vanuit het Masterplan Dilbeekse kern ingevoerd worden. Eenzelfde tarief kan dan gehanteerd worden in de kern van Groot-Bijgaarden.

3.5.4.3. C3 ALGEMENE SENSIBILISERING, MARKETING, INFORMATIE EN PROMOTIE NAAR DOELGROEPEN

De gemeente wil met dit mobiliteitsplan de lokale wegen voorbehouden voor lokale bereikbaarheid, voor kwaliteitsvolle fietsverplaatsingen, voor aangename recreatie, voor duurzame verplaatsingen, ... Dat uitgangspunt moet samen met de maatregelen uitgedragen worden aan de hand van informatie-, promotie- en sensibiliseringscampagnes. De gemeente zal telkens de **realisaties en hun positieve effecten** op de doelstellingen rond duurzame mobiliteit in de verf zetten. Aan de hand van het uitgebreid duiden van de positieve aspecten voor voetgangers en fietsers, wordt de negatieve aspecten voor gemotoriseerd verkeer gecounterd.



Daarnaast wordt er een communicatietraject over de **trage wegen** op poten gezet. Omdat er veel rond **schoolomgevingen** gebeurt, worden schoolroutekaarten en andere aspecten voortdurend in de verf gezet. Scholen worden educatief ondersteund in verband met allerlei initiatieven (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.1.2.4):

- Strapdag
- Sam de Verkeersslang
- Autoluwe schooldag
- Concept schoolstraat
- Autovrije straat in combinatie met straatactiviteiten rond duurzame mobiliteit
- Verkeerseducatie
- Fietsexamen voor leerlingen 6^e leerjaar
- De creatieve geest van de leerlingen aanspreken voor duurzame mobiliteit in de eigen school en voor de eigen verplaatsing
- ...

Bewoners en bezoekers worden geïnformeerd over de komst van nieuwe kwaliteitsvolle fietsenstallingen. Daaraan wordt promotie voor fietsgebruik gekoppeld. Ook algemeen wordt het fietsgebeuren in de kijker gezet. Er wordt een gerichte sensibiliseringscampagnes opgezet om fietsdiefstallen tegen te gaan en veilige fietsloten te promoten.

Op de website wordt een kaart ter beschikking gesteld met de transportmogelijkheden van openbaar vervoer (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.2.1.3). De politie informeert over de resultaten van de verkeersveiligheidsacties. Bij het opmaken van de twee voorziene masterplannen wordt een gericht **participatief proces** op poten gezet.

Ook op **andere** manieren wordt de bevolking gestimuleerd om zijn verplaatsingen te verduurzamen:

- De gemeente organiseert een samenaankoop van elektrische (bak)fietsen (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.2.1.8)
- Inwoners die hun nummerplaat inleveren, krijgen een gemeentelijke korting op de (elektrische) fietsaankoop
- De Vlaamse overheid rolt een programma uit voor de uitbouw van een netwerk van elektrische laadpalen. Het is de bedoeling dat 70% van het aanbod aan de woonomgeving liggen, 20% aan de

werkplek en 10% onderweg. De gemeente gaat na wat de stand van zaken is op haar grondgebied. Op basis hiervan worden de mogelijkheden nagegaan voor verdere uitbouw van het netwerk. In eerste instantie wordt er gedacht aan de beveiligde fietsenstalling voor het gemeentepersoneel. In tweede instantie wordt er uitgekeken naar privé-initiatieven aan woon- en werkomgevingen. Daarna zullen de mogelijkheden op het openbaar domein nagegaan worden. (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.2.2)

- De mogelijkheid tot autodelen wordt nagegaan in Groot-Bijgaarden: het aantal cambioleden wordt opgevraagd, verkenning interesse, mogelijkheid autodelen.net, een autodeelparty, ... Ook op andere plekken gebeurt de nodige informatievoorziening rond autodelen. Het gemeentelijk wagenpark wordt opgenomen in een autodeelsysteem met de bewoners. (zie ook Klimaatactieplan acties 2.1.1.2.6, 2.2.2.1.6 en 2.2.2.1.7)
- De week van de mobiliteit is een week waarin duurzame mobiliteit in de verf wordt gezet. Hieraan zal de gemeente actief deelnemen en campagnes opzetten. (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.1.3.2)
- Nieuwe inwoners, bedrijven, bezoekers en grote bestaande bedrijven worden op de hoogte gebracht van de verschillende mogelijkheden van het openbaar vervoer alsook de mogelijkheden van fietsverplaatsingen en carpooling. Adviezen worden gegeven tot op het niveau van het individu (advies op maat). (zie ook Klimaatactieplan actie 2.2.1.3.3)

3.5.4.4. C4 HANDHAVING

Sinds juli 2014 kunnen gemeenten GAS-boetes opleggen voor overtredingen op het **stilstaan en parkeren**.



In de gemeente Dilbeek wordt hiervoor een reglement opgesteld en een specifieke GAS-ambtenaar en gemeentelijke vaststellers aangeworven.

De **snelheidsregimes** zijn er om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Daarom zullen de ongevalgegevens niet enkel gebruikt worden als input naar het beleid, maar ook als input voor de locatie van de snelheidscontroles. In dit scenario wordt ingezet op het beveiligen van voetgangers en fietsverplaatsingen. Hierop verder bouwend zullen snelheidscontroles zich

concentreren in de verblijfsgebieden, zones 30 en op fietsroutes.

In functie van een eenvoudigere handhaving, zal de **vrachtwagenbeperking** gebeuren in de vorm van een hoogte-, breedte- of lengtebeperking en niet met een tonnagebeperking. De politie zal dan ook makkelijker kunnen optreden tegen overtredingen.

Vanzelfsprekend gebeurt er ook handhaving op de andere overtredingen tegen de wegcode.

De **resultaten** van de controles worden ter sensibilisering steeds gecommuniceerd naar de bevolking toe. Ze worden ook teruggekoppeld naar het beleid om de nodige lessen te trekken in functie van inrichting en verkeersorganisatie.

3.5.4.5. C5 BELEIDSONDERSTEUNING

De **mobilitéitsambtenaar** volgt het mobiliteitsbeleid en het mobiliteitsplan op. Er wordt tijd voorzien voor bijkomende opleidingen rond duurzame mobiliteit. De duurzaamheidsambtenaar wordt mede betrokken

bij het mobiliteitsbeleid om een sterkere focus te krijgen op het duurzame aspect. De mobiliteitsraad geeft advies en neemt initiatieven.

Het **college en de gemeenteraadsleden** nemen jaarlijks deel aan een knelpuntenfietstocht opgezet door de Fietsersbond. Het college geeft het goede fietsvoorbeeld. Er wordt geen kilometervergoeding meer toegekend voor autoverplaatsingen.



De gemeente voerde een mobiscan uit bij de eigen organisatie. Het personeel wordt verder gesensibiliseerd voor de uitvoering van de acties.

De politie heeft elektrische fietsen aangekocht. Deze worden ingeschakeld voor de vorming van **fietspatrouilles** en een fietsbrigade.

3.5.4.6. C6 MONITORING EN EVALUATIE

Metten is weten. Om de evolutie van het fietsgebruik in kaart te brengen en het beleid te evalueren, is monitoring essentieel. Daarom zal de gemeente op diverse locaties de fietsers tellen. In eerste instantie worden hiervoor **vaste tellocaties** vooropgesteld op de hoofdassen:

- Fietssnelweg F2
- Fietssnelweg F209
- Fietssnelweg F210 Itterbeeksebaan
- Lokale hoofdroute op de brug over de spoorweg

Daarnaast zal de gemeente jaarlijks op dezelfde strategische plaatsen het aantal fietsers tellen. Daarvoor heeft de gemeente een **verplaatsbaar telapparaat** ter beschikking. Op volgende plaatsen wordt jaarlijks in dezelfde periode geteld:

- Berchemstraat
- Kaudenaardestraat
- Stationsstraat
- Brusselstraat
- N8
- Bodegemstraat
- E. Eylenboschstraat

De evolutie van het verkeer zal nagegaan worden door **regelmatige verkeerstellingen**. Op die manier kan nagegaan worden of de maatregelen betreffende het sluipverkeer en de implementatie van de wegencategorisering effect hebben, of aangepast moeten worden.

De wijziging van de voorrangssituatie in functie van de wegencategorisering wordt opgevolgd aan de hand van **ongevalgegevens, snelheden en verkeersstromen**.

De monitoringgegevens worden steeds **teruggekoppeld** naar mobiliteitsraad, college en gemeenteraad. Via deze weg dienen ze ook als input voor het vormen en bijsturen van het mobiliteitsbeleid.

3.6. ACTIEPLAN

(Zie ook excel)

Werkdoel Actie	Locatie	Doelstelling	prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partners	Raming
WERKDOMEIN A : RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN HUN MOBILITEITSEFFECTEN							
A.1 : Ruimtelijke planning							
A.1.1	Opmaak Masterplan kern Groot-Bijgaarden	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	KT	gemeente	bewoners, Infrabel	40000
A.1.2	Mobiliteitsadviezen ondersteunen ruimtelijk beleid van kernversterking en vrijwaren open ruimtegebied	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente	(1)
A.1.3	Opmaak mini-masterplan kern Schepdaal	Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	KT	gemeente	bewoners	20000
A.1.4	Mobiliteitsadviezen ondersteunen ruimtelijk beleid volgens TOD	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente	(1)
A.1.5	Inschatting van mobiliteitseffecten bij nieuwe (of wijzigende) verkeersgenererende ontwikkelingen via mobiliteitstoets, mobiliteitsstudie of MOBER, in relatie tot omvang van de ontwikkeling	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	continu	ontwikkelaar	gemeente	(1)
A.1.6	Invullen van de Quickscan Duurzame Wijken bij projecten die de (her)ontwikkeling van woongebieden beogen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	continu	ontwikkelaar	gemeente	(1)
A.1.7	Nagaan van potenties voor trage wegen bij nieuwe ontwikkelingen en opnemen in vergunning	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	continu	ontwikkelaar	gemeente
A.1.8	Bepalen van tussenkomst van private partners ivf fiets- en voetgangersvriendelijk openbaar domein bij nieuwe ontwikkelingen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	continu	ontwikkelaar	gemeente
A.1.9	Bepalen van flankerende maatregelen ter bevordering van duurzame vervoersmodi bij nieuwe ontwikkelingen in samenspraak met ontwikkelaar	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	gemiddeld	continu	ontwikkelaar	gemeente
A.2 : Strategische ruimtelijke ontwikkelingen met voorbeeldfunctie en/of grote invloed op verkeer en mobiliteit							
A.2.1	Uitvoering Masterplan Dilbeekse kern	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	MLT	gemeente		zie Masterplan
A.2.2	Opmaak RUP stationsomgeving Dilbeek in functie van TOD-ontwikkeling, mogelijkheid betalend parkeren in de toekomst, ondertunneling Stationsstraat en aansluitingen perrons-Wolsemstraat	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	Infrabel
A.2.3	Uitvoering RUP Bosstraat	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	KT	gemeente		lopende
A.2.4	Opstarten ruimtelijke verkenning Cartomills	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	bedrijf Cartomills
A.2.5	Consensus bereiken over inrichting N8	Dilbeek, Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	KT	AWV	De Lijn, MOW-beleid, gemeente	(1)
A.2.6	Opstart gezamenlijk parkeerbeleid Vlaamse rand	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, leefbaarheid	hoog	lopende	MOW-beleid	AWV, De Lijn, Infrabel, gemeente, BHG
A.3 : Categorisering van wegen en hun ruimtelijke gevolgen							
A.3.1	Bewaken van de hiërarchie en gewenste functies conform de gekozen wegencategorisering op korte termijn, maar anticiperend op de voorziene wijzigingen in Groot-Bijgaarden op middellange termijn	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	KT	gemeente	MOW-beleid, AWV	(1)
A.3.2	Bewaken van de hiërarchie en gewenste functies conform de gekozen wegencategorisering op middellange termijn	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	MLT	gemeente	MOW-beleid, AWV	(1)
A.3.3	In kaart brengen sluipverkeer gemeenten rondom de ringweg R0 (studie floating car data)	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	MOW-beleid	AWV, gemeente, provincie
WERKDOMEIN B : NETWERKEN PER MODUS							
B.1 : Verblijfsgebieden en voetgangersvoorzieningen							
B.1.1	Binnen de kernen wordt de maximale snelheid 30 km/u op lokale wegen type 3, waar mogelijk en handhaafbaar.	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	(1)
B.1.2	Bij elke herinrichting van een straat in een kern worden de gepaste voetgangersvoorzieningen voorzien.	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.1.3	Ondersteuning bewonersinitiatieven voor speel- of leefstraten	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur	laag	continu	gemeente	bewoners
B.1.4	Opmaak stoepenplan	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	40000
B.1.5	Verzamelen knelpunten voetgangersinfrastructuur door gemeentewachten en/of parkeerwachters	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	continu	gemeente	gemeentewacht, parkeerwacht
B.1.6	Trage wegen opwaarderen die onderdeel zijn van het fietsroutenetwerk	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(2)
B.1.7	Trage wegen opwaarderen die ingeschakeld worden als fietsschakel	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(2)
B.1.8	Trage wegen opwaarderen die ingeschakeld worden als slimme schakel	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	LT	gemeente	(2)
B.1.9	Nagaan welke andere trage wegen opwaardering nodig hebben	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	MLT	gemeente	(1)
B.1.10	Onderhoud van alle trage wegen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	continu	gemeente	(1)
B.1.11	Implementatie eerste schoolstraten	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	scholen
B.1.12	Opmaak nieuwe schoolvervoerplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	scholen
B.1.13	Implementatie tweede reeks schoolstraten	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	scholen
B.2 : Fietsroutenetwerk							
B.2.1	Aanleg fietssnelweg F2 met tijdelijk gebruik Dansaertlaan	Sint-Martens-Bodeghem	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid, Infrabel	(2)
B.2.2	Aanleg definitieve fietssnelweg F2	Sint-Martens-Bodeghem	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	MLT	provincie	gemeente, MOW-beleid, Infrabel	(2)
B.2.3	Aanleg fietssnelweg F209	Schepdaal, Itterbeeke	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	KT	provincie	gemeente, MOW-beleid, Infrabel	(2)
B.2.4	Aanleg fietssnelweg F210 in de Itterbeeksebaan	Itterbeek, Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid, AWV	(2)
B.2.5	Aanleg fietspaden Brusselstraat tussen Driehofvelden en Assestraat (BFF)	Sint-Ulriks-Kapelle	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid
B.2.6	Mogelijkheid voor fietspaden in de Brusselstraat ten oosten van Draaiberg onderzoeken en aanleggen (BFF)	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid
B.2.7	Mogelijkheid voor conforme fietspaden in de Molenstraat onderzoeken en aanleggen (BFF)	Sint-Martens-Bodeghem	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	provincie

Werkdoel Actie	Locatie	Doelstelling	prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partners	Raming	
B.2.8	Aanleg fietspaden Ternatstraat - Bodegemstraat (BFF)	Sint-Martens-Bodegem	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.9	Aanleg fietspaden Jan De Trochstraat - Ijsbergstraat - Doylijkstraat vanaf Wijngaardstraat (BFF)	Schepdaal, Itterbee	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.10	Mogelijkheid voor conforme fietspaden in de Jan De Trochstraat ten westen van de Wijngaardstraat onderzoeken en aanleggen (BFF)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid, gemeente Ternat	(1) en 160€/m
B.2.11	Mogelijkheid voor conforme fietspaden in de Galgestraat onderzoeken (BFF)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	laag	LT	gemeente	provincie, MOW-beleid, gemeente Lennik	(1)
B.2.12	Aanleg fietspaden Hoogveld - Molenberg (BFF)	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.13	Aanleg fietspaden Placestraat - Stationsstraat (BFF)	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.14	Aanleg fietspaden Stationsstraat tussen Placestraat en Dansaertlaan (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.15	Aanleg fietspaden Stationsstraat tussen Dansaertlaan en Kasteelstraat (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.16	Aanleg fietspaden Kasteelstraat tussen Stationsstraat en Roelandsveldstraat (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.17	Herinrichting Kasteelstraat en Spanjebergstraat als zone 30 conform masterplan (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid	(3)
B.2.18	Aanleg fietspaden Dansaertlaan (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, MOW-beleid	160€/m
B.2.19	Fietsvoorzieningen lsdoor van Beverenstraat en Raymons Pelgrims de Bigardlaan in op te maken masterplan Groot-Bijgaarden (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	provincie, MOW-beleid	(2)
B.2.20	Mogelijkheden fietsroute langs ringweg R0 (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	laag	LT	gemeente	provincie, MOW-beleid	(1)
B.2.21	Fietsvriendelijke inrichting Kerselaarstraat onderzoeken (BFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	laag	KT	gemeente		(1)
B.2.22	Onderzoek locatie en realisatie exclusieve fietsdoorgang Geraardsbergsestraat (BFF en LFF hoofdroute)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie	(1)(2)
B.2.23	Onderzoek nieuwe fietsbrug over de spoorweg (BFF en LFF hoofdroute)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, Infrabel	50000
B.2.24	Realisatie nieuwe fietsbrug over de spoorweg (BFF en LFF hoofdroute)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	MLT	gemeente	provincie, Infrabel	2000000
B.2.25	Onderzoek locatie en realisatie exclusieve fietsdoorgang Oude Geraardsbergsebaan (BFF en LFF hoofdroute)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente	provincie	(1)(2)
B.2.26	Fietsstraat Herdebeekstraat (BFF en LFF hoofdroute)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	laag	MLT	gemeente	provincie	10000
B.2.27	Fietsoversteek op kruispunt N8 - Herdebeekstraat (BFF en LFF hoofdroute)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	AWV	gemeente, provincie	5000
B.2.28	Onderzoek locatie en realisatie exclusieve fietsdoorgang Oude Ninoofsebaan (LFF hoofdroute)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)(2)
B.2.29	Fiets- en snelheidsremmende maatregelen Molenbergstraat tot d'Arconatistraat (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente		(2)
B.2.30	Fietsstraat Molenbergstraat vanaf d'Arconatistraat (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		10000
B.2.31	Herinrichting Roelandsveldstraat conform Masterplan (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz	gemiddeld	MLT	gemeente		(3)
B.2.32	Herinrichting de Heetveldelaan als wandelboulevard conform Masterplan (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz	gemiddeld	MLT	gemeente		(3)
B.2.33	Herinrichting Gemeenteplein conform Masterplan (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz	gemiddeld	MLT	gemeente		(3)
B.2.34	Aanleg fietspaden Baron R. de Vironlaan conform Masterplan (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz	hoog	MLT	gemeente		(3)
B.2.35	Studie en herinrichting Berchemstraat - Kasterlindenstraat (LFF hoofdroute)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	buurgemeente	(1)(2)
B.2.36	Studie fietspaden Baron R. de Vironlaan (LFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente		(1)
B.2.37	Aanleg fietspaden Sint-Alenalaan conform Masterplan (LFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	KT	gemeente		(3)
B.2.38	Studie en herinrichting fietsvriendelijke maatregelen Herdebeekstraat (LFF op lokale weg type III)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	laag	LT	gemeente		(1)(2)
B.2.39	Aanleg fietspaden Wijngaardstraat ten noorden van spoorbrug (LFF)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente		160€/m
B.2.40	Onderzoek fietsvriendelijke maatregelen op Wijngaardstraat ten zuiden van spoorbrug (LFF op lokale weg type II)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)
B.2.41	Studie fietspaden E. Eylenboschstraat en Dreef (LFF op lokale weg type II)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)
B.2.42	Studie fietspaden Keperenbergstraat (LFF)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	LT	gemeente		(1)
B.2.43	Onderzoek mogelijkheden missing link tussen Kloosterstraat en Kloostermuur over de sporen (LFF)	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	LT	gemeente	Infrabel	(1)
B.2.44	Herinrichting Schepdaalstraat conform fietsvademecum (LFF)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	LT	gemeente		(2)
B.2.45	Herinrichting Scheestraat (Dreef tot centrum Sint-Gertrudis-Pede) conform fietsvademecum (LFF)	Schepdaal	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	LT	gemeente	gemeente Lennik	(2)
B.2.46	Herinrichting Koeivijverstraat conform fietsvademecum (LFF)	Itterbeek	bereikbaarheid, veiligheid	laag	LT	gemeente		(2)
B.2.47	Herinrichting Vlaanderenlaan - Smissenbosstraat - Lange Haagstraat - (Kauwenlaan - Zuurweidestraat) (LFF)	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(2)
B.2.48	Studie en aanleg fietspaden Wolsemstraat (Neerstraat - station Dilbeek) (LFF)	Sint-Martens-Bodegem	bereikbaarheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1) en 160€/m
B.2.49	Verkeersintensiteiten laag houden op de landelijke wegen	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente		(1)
B.2.50	Aanleg fietspaden enkel in asfalt (tenzij gefundeerde motivatie)	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	hoog	continu	gemeente	provincie, MOW-beleid	(1)
B.2.51	Garanderen van comfortabele breedtes bij nieuwe fietsinfrastructuur	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	hoog	continu	gemeente	provincie, MOW-beleid	(1)
B.2.52	Audit van de bestaande fietspaden met de meetfiets	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	continu	gemeente		50€/km
B.2.53	Opmaak prioritair strooiplan fietspaden	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)
B.2.54	Uitwerken regeling voor kwaliteitsvolle herstelling van fietspaden na werken	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)
B.2.55	Betrekken van de Fietsersbond bij het gemeentelijk fietsbeleid	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, veiligheid	gemiddeld	continu	gemeente		(1)
B.2.56	Bewegwijzeren van (boven)lokale functionele fietsroutes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie	180€/stuk
B.2.57	Jaarlijkse telling van fietsers en van gestalde fietsen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz	gemiddeld	continu	gemeente		30000
B.3 : Openbaar vervoernetwerk								
B.3.1	Studie ondertunneling spooroverweg station Sint-Martens-Bodegem en randvoorwaarden	Sint-Martens-Bodegem	veiligheid	laag	LT	Infrabel	gemeente	(1)
B.3.2	Ondertunneling spooroverweg station Sint-Martens-Bodegem	Sint-Martens-Bodegem	veiligheid	laag	LT	Infrabel	gemeente	(2)

Werkdoel Actie	Locatie	Doelstelling	prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partners	Raming
B.3.3	Studie ondertunneling spooroverwegen stations Dilbeek en Groot-bijgaarden met randvoorwaarden	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	veiligheid	gemiddeld	KT	Infrabel	gemeente (1)
B.3.4	Ondertunneling spooroverwegen stations Dilbeek en Groot-Bijgaarden	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	veiligheid	gemiddeld	MLT	Infrabel	gemeente (2)
B.3.5	Bereikbaarheid van de perrons voor voetgangers en fietsers verzekeren vanaf de Wolsemstraat	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	MLT	NMBS	gemeente (2)
B.3.6	Doorstromingsgaranties bus integreren in ontwerp herinrichting N8	Schepdaal, Itterbee	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	AWV	gemeente, De Lijn, MOW-beleid, Infrabel/NMBS (3)
B.3.7	HOV op N8 en Itterbeeksebaan	Schepdaal, Itterbee	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	De Lijn	gemeente, AWV, MOW-beleid, Infrabel/NMBS (2)
B.3.8	Potentieelstudie opening station Schepdaal	Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	KT	NMBS	gemeente, De Lijn, MOW-beleid, AWV (1)
B.3.9	Mogelijkheden voor een multimodale knoop Schepdaal op korte termijn	Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	KT	MOW-beleid	gemeente, De Lijn, AWV, Infrabel/NMBS, provi (3)
B.3.10	Inrichting van een multimodale knoop Schepdaal	Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	MLT	AWV	gemeente, De Lijn, MOW-beleid, Infrabel/NMBS (2)
B.3.11	Koppeling tussen Kauwenlaan en Zuurweidestraat	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	MLT	gemeente	De Lijn (2)
B.4 : (Her)inrichting van wegen							
B.4.1	Hanteren gewenste inrichtingsprincipes bij heraanleg wegen	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.4.2	Ontwerpstudie N8	Dilbeek, Schepdaal	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	hoog	lopende	AWV	gemeente, MOW-beleid, provincie lopende
B.4.3	Maatregelen steeds aftoetsen aan de doelstelling voor het tegengaan van sluipverkeer	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.4.4	Studie herorganisatie aansluiting N8/R0	Dilbeek	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	AWV	gemeente, MOW-beleid (1)
B.4.5	Studie herorganisatie aansluiting Dansaertlaan/R0	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	AWV	gemeente, MOW-beleid (1)
B.4.6	Afsluiten verdoken aansluiting tankstation E40	Groot-Bijgaarden	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	AWV	gemeente, Asse (1)
B.4.7	Afsluiten op- en afrit Kattenbroek + herorganisatie overige op- en afritten ivf een vlottere en veiligere verkeersafwikkeling	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	AWV	gemeente (2)
B.4.8	Verbinden van Kauwenlaan en Zuurweidestraat + ontkoppelen van Lange Haagstraat en Stationsstraat gekoppeld aan hercategorisering en dus ondertunneling Stationsstraat	Dilbeek	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	(2)
B.4.9	Functietoekenning lokale wegen III in kamer 12	Dilbeek	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente	(1)
B.4.10	Functietoekenning lokale wegen III in kamer 5	Groot-Bijgaarden	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente	(1)
B.4.11	Functietoekenning lokale wegen III in kamer 11	Dilbeek	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente	(1)
B.4.12	Functietoekenning lokale wegen III in overige kamers	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	MLT	gemeente	(1)
B.5 : Parkeerbeleid							
B.5.1	Meenemen van potentiële P&B-locaties in P&R-studie	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	KT	MOW-beleid	AWV, gemeente (3)
B.5.2	Herinrichting stationsomgeving Groot-Bijgaarden met P&R in afstemming met Masterplan	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	Infrabel (2)
B.5.3	Implementatie parkeerbeleid Dilbeek overeenkomstig Masterplan maar met blauwe zone in plaats van betalend parkeren	Dilbeek	toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	(3)
B.5.4	Implementatie parkeerbeleid Dilbeek overeenkomstig Masterplan met betalend parkeren	Dilbeek	toegankelijkheid, leefbaarheid	gemiddeld	LT	gemeente	(3)
B.5.5	Herorganisatie parkeergebeuren centrum Groot-Bijgaarden met blauwe zone in afstemming met Masterplan	Groot-Bijgaarden	toegankelijkheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	(2)
B.5.6	Herorganisatie parkeergebeuren centrum Groot-Bijgaarden met betalend parkeren in afstemming met Masterplan	Groot-Bijgaarden	toegankelijkheid, leefbaarheid	gemiddeld	LT	gemeente	(2)
B.5.7	Herinrichting parking Bosstraat overeenkomstig RUP	Groot-Bijgaarden	toegankelijkheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	(3)
B.5.8	Opstart autodelen in gebied tussen station en Dansaertpark	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	KT	gemeente	(1)
B.5.9	Uitwerking gedifferentieerde parkeernormen naargelang verstedelijkingsgraad	gebiedsdekkend	toegankelijkheid, leefbaarheid	gemiddeld	KT	gemeente	(1)
B.5.10	Aantal parkeerplaatsen langs de weg beperken om het grijpen naar de auto als gemakkelijke oplossing tegen te gaan (actie 2.3.1.2.8 uit klimaatactieplan)	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente	(1)
B.5.11	Inventarisatie bestaande fietsstallingen aan openbare functies	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.12	Up to date houden van de inventaris van fietsstallingen aan openbare functies	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.5.13	Fietsstallingen aan openbare functies aanpassen aan de comfortnorm	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.14	Fietsstallingen aan openbare functies aanpassen aan de capaciteitsvereisten	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.15	Inventarisatie bestaande fietsstallingen in de dorpskernen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.16	Up to date houden van de inventaris van fietsstallingen in de dorpskernen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.5.17	Fietsstallingen in de dorpskernen aanpassen aan de comfortnorm	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.18	Fietsstallingen in de dorpskernen aanpassen aan de capaciteitsvereisten	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.19	Inventarisatie bestaande fietsstallingen aan de voornaamste bushaltes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.20	Up to date houden van de inventaris van fietsstallingen aan de voornaamste bushaltes	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	continu	gemeente	(1)
B.5.21	Fietsstallingen aan de voornaamste bushaltes aanpassen aan de comfortnorm	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.22	Fietsstallingen aan de voornaamste bushaltes aanpassen aan de capaciteitsvereisten	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 2000 / stu
B.5.23	Behoeftonderzoek bewonersparkeren	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.24	Installeren testcase buurtfietsbox/fietsgarage	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	500 - 5000 / stu
B.5.25	Uitrollen plan bewonersparkeren	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.26	Online aanvraagmodule bewonersparkeren	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	(1)
B.5.27	Bebording voorzien voor fietsstallingen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	KT	gemeente	180€/stuk
B.5.28	Mogelijkheden nagaan voor meer beveiliging van de fietsstallingen aan het station	Sint-Martens-Bodeghem	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	NMBS (1)

Werkdoel Actie	Locatie	Doelstelling	prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partners	Raming	
B.6 : Goederenvervoer								
B.6.1	Overleg Cartomills	Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	particulier	(1)
B.6.2	Implementatie vrachtwagenbeperkingen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	bedrijven	5000
B.6.3	Communiceren van vrachtroutes naar bedrijven	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	MLT	gemeente	bedrijven	(1)
B.6.4	Vrachtverboden communiceren naar GPS-operatoren	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	MLT	gemeente	MOW-beleid	(1)
B.6.5	Onderzoek en eventuele uitvoering van infrastructurele maatregelen vrachtwagenbeperkingen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid	gemiddeld	MLT	gemeente	AWV, buurgemeenten	(2)
B.6.6	Verleggen calamiteitenroute RO	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	AWV	gemeente	(1)
WERKDOMEIN C: ONDERSTEUNENDE MAATREGELLEN								
C.1 : Vervoersmanagement met bedrijven, diensten, scholen, evenementen								
C.1.1	Opmaak gemeentelijke schoolroutekaart	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid	hoog	KT	gemeente	provincie, scholen	(1)
C.1.2	Updaten en versterken van de schoolvervoerplannen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente	scholen	(1)
C.1.3	Uitvoeren 2-jaarlijkse schoolenquête en opvolging verplaatsingsgedrag	gebiedsdekkend	bereikbaarheid	gemiddeld	continu	gemeente	scholen	(1)
C.1.4	Per bedrijvencluster wordt een bedrijfsvervoerplan opgesteld met de doelstellingen van het klimaatactieplan (2.2.1.4)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente	provincie, bedrijven	(1)
C.1.5	Impact nieuwe ontwikkelingen evalueren aan de hand van de duurzaamheidstoets	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente	ontwikkelaars	(1)
C.1.6	Bij nieuwe ontwikkelingen mogelijkheden nagaan om de investeerder te laten bijdragen aan duurzame mobiliteit	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente	ontwikkelaars	(1)
C.1.7	Afstemming met dienst vrije tijd voor duurzame mobiliteit bij evenementen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	KT	gemeente		(1)
C.1.8	Verkenning mogelijkheid voor aankoop tijdelijke fietsstalling	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	KT	gemeente	buurgemeenten	(1)
C.2 : Tarifiering								
C.2.1	Invoeren parkeertarifiering	Dilbeek, Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	LT	gemeente		(2)
C.3 : Algemene sensibilisering en marketing, informatie en promotie naar doelgroepen								
C.3.1	Informatie-, promotie- en sensibiliseringscampagnes rond het mobiliteitsplan	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1)
C.3.2	In de verf zetten van de realisaties op het openbaar domein	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1)
C.3.3	Resultaten realisaties mobiliteitsplan kenbaar maken via gemeentelijke infokanalen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1) (2)
C.3.4	Communicatietraject trage wegen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1)
C.3.5	Gerichte communicatie rond scholen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid	hoog	continu	gemeente		(1)
C.3.6	Educatieve ondersteuning van scholen (Klimaatactieplan actie 2.2.1.2.4)	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	gemeente		(1)
C.3.7	Kaart met de transportmogelijkheden van openbaar vervoer ter beschikking stellen op de website (Klimaatactieplan actie 2.2.2.1.3)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	gemiddeld	continu	gemeente	NMBS, De Lijn	(1)
C.3.8	Resultaten acties handhaving kenbaar maken via gemeentelijke infokanalen	gebiedsdekkend	veiligheid	gemiddeld	continu	gemeente	politie	(1)
C.3.9	Promoten van de komst van kwaliteitsvolle fietsstallingen en algemeen het fietsgebeuren	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1)
C.3.10	Sensibiliseringscampagne tegen fietsdiefstallen en voor veilige fietsslots	gebiedsdekkend	veiligheid	hoog	KT	gemeente		(1)
C.3.11	Participatief proces bij de opmaak van de masterplannen	Schepdaal, Groot-Bijgaarden	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	KT	gemeente		(1)
C.3.12	Samenaankoop elektrische fietsen (Klimaatactieplan actie 2.2.2.1.8)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1) (2)
C.3.13	Aanbod elektrische laadpalen uitbouwen (Klimaatactieplan actie 2.2.2.2.2)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(2)
C.3.14	Onderzoek naar mogelijkheden tot uitbouw van autodeelsystemen (Klimaatactieplan acties 2.2.2.1.6 en 2.2.2.1.7)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	continu	gemeente		(1) (2)
C.3.15	Het gemeentelijk wagenpark opnemen in een autodeelsysteem (Klimaatactieplan actie 2.1.1.2.6)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	MLT	gemeente		(1)
C.3.16	Deelname week van de mobiliteit met gerichte acties (Klimaatactieplan actie 2.2.1.3.2)	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente		(1)
C.3.17	Advies op maat van nieuwe bewoners (Klimaatactieplan actie 2.2.1.3.3)	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente		(1)
C.4 : Handhaving								
C.4.1	Opmaak GAS-reglement foutparkeren	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	politie	(1)
C.4.2	Aanwerving GAS-toezichthouder foutparkeren	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	KT	gemeente	parkeerbedrijf	(1)
C.4.3	Snelheidscontroles met nadruk op fietsassen en zone 30	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	politie	gemeente	(1)
C.4.4	Controle vrachtwagenbeperking	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	politie	gemeente	(1)
C.4.5	Terugkoppeling verkeersveiligheidscijfers naar beleid	gebiedsdekkend	veiligheid, leefbaarheid	hoog	continu	politie	gemeente	(1)
C.5 : Beleidsondersteuning								
C.5.1	Betrekken duurzaamheidsambtenaar bij mobiliteitsbeleid	gebiedsdekkend	leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente		(1)
C.5.2	Jaarlijkse fietstocht voor college en gemeenteraadsleden doorheen de gemeente	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	hoog	continu	gemeente		(1)
C.5.3	Inschakelen elektrische fietsen voor de oprichting van een fietsbrigade	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, natuur en milieu	gemiddeld	KT	politie	gemeente	(1)
C.6 : Monitoring en evaluatie								
C.6.1	Installatie vaste tellocatie op de fietssnelwegen	gebiedsdekkend		gemiddeld	MLT	provincie	gemeente	30000
C.6.2	Installatie vaste tellocatie op lokale hoofdroute	Schepdaal		gemiddeld	MLT	gemeente	provincie	30000

Werkdoel Actie	Locatie	Doelstelling	prioriteit	Timing	Initiatiefnemer	Partners	Raming	
C.6.3	Uitvoeren structurele fietstellingen op strategische locaties	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	continu	gemeente	provincie	(1)	
C.6.4	Uitvoeren van regelmatige verkeerstellingen	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbz: gemiddeld	continu	gemeente	politie	(1)	
C.6.5	Systematisch opvolgen (fiets)ongevalgegevens	gebiedsdekkend	veiligheid	hoog	continu	politie	gemeente	(1)
C.6.6	Terugkoppeling monitoringgegevens naar het beleid	gebiedsdekkend	bereikbaarheid, toegankelijkheid	hoog	continu	gemeente	(1)	

- (1) wordt begrepen binnen de dagelijkse werking van de diensten
- (2) nog te bepalen bij verdere uitwerking ifv specifieke projecten, maatregelen, acties,...
- (3) opgenomen in een andere actie

3.7. VOORSTEL TOT WIJZIGING VAN (GEMEENTELIJKE) BELEIDSPLANNEN

3.7.1. *GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN DILBEEK*

De wegcategorisering zoals opgenomen in het GRS dient aangepast te worden aan de wegcategorisering die is opgenomen in dit plan.

III. BIJLAGEN

3.8. TOETSING VAN HET BELEIDSPAN

In hoofdstuk 3.4 werden de operationele doelstellingen geformuleerd. Na de formulering van het beleidsplan en actieplan, worden de doelstellingen hier geëvalueerd. Er wordt nagegaan in hoeverre er onderlinge samenhang is. Het is mogelijk dat het beleidsplan niet beantwoordt aan alle doelstellingen. Bepaalde doelstellingen kunnen immers pas op middellange of lange termijn worden waargemaakt.

3.8.1. VRIJWAREN VAN DE BEREIKBAARHEID VAN DILBEEK EN BRUSSEL

Een wegcategorisering die bepaalt welke autoverplaatsingen op welke wegen kunnen verlopen. Door het afdwingen ervan kan ook de lokale bereikbaarheid gevrijwaard worden. De ringweg R0 en de autosnelweg E40 zijn de wegen op het hoogste schaalniveau waarop de wegcategorisering geënt moet worden.	ja
Voldoende veilige en comfortabele uitrusting en autoluwe bereikbaarheid van de treinstations en de kernen voor fietsers en voetgangers. Elke relatie wordt voorzien van minstens 1 comfortabele route.	ja
Een duidelijke parkeerstructuur die afgestemd is op het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en die voldoende kwaliteitsvolle ruimte vrijwaart in de dealkernen. Een parkeerbeleid dat mensen ontraadt om voor korte verplaatsingen de auto te nemen. Een gestructureerd parkeerbeleid voor vrachtwagens.	deels
Een duidelijke verkeersstructuur voor vrachtverkeer aanduiden.	Ja
Een aangenaam functioneel fietsroutenetwerk voorzien.	Ja
Een duidelijk multimodaal knooppuntennetwerk vormen.	Ja
Een keuze maken over de gewenste functie van de N8.	Ja

3.8.2. DE TOEGANKELIJKHEID VOOR ALLE VERKEERSDEELNEMERS IN DILBEEK WAARBORGEN

Toegankelijk openbaar vervoer garanderen van en naar de verschillende knooppunten.	deels
De woonkernen minstens voorzien van de basisinfrastructuur wat betreft voetpaden. Rustpunten zijn daarbij ook een belangrijke schakel.	ja
Comfortabele fietsverplaatsingen faciliteren tussen alle hoofdbestemmingen in de gemeente.	ja
Het integreren van trage wegen voor een comfortabele toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers.	ja

3.8.3. HET TERUGDRINGEN VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN DILBEEK

Snelheidsregimes aanpassen aan de wegcategorisering en de omgeving.	ja
Wegbreedtes aanpassen aan het snelheidsregime en de omgeving.	ja
Vermijden van vrachtverkeer buiten de specifiek aangeduide routes.	ja
Terugdringen van sluipverkeer over lokale wegen type III	ja
Het terugdringen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de dorpskernen om er meer plaats te geven aan voetgangers en fietsers.	ja
Voldoende handhaving om snelheidsovertredingen en parkeren op voet- en fietspaden tegen te gaan.	ja

3.8.4. HET VERHOGEN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID IN DE DILBEEKSE WOON- EN SCHOOLOMGEVINGEN

Een duidelijke wegcategorisering die bepaalt welke wegen welke verplaatsingen toelaten. Dat geldt zowel voor auto- als voor vrachtverkeer. Sluipverkeer moet dan sterk teruggedrongen worden. Met gepaste maatregelen kan doorgaand verkeer geweerd worden uit woonwijken.	ja
De hoofdstructuur voor gemotoriseerd verkeer vermijdt zoveel mogelijk de schoolomgevingen. Daar waar schoolomgevingen belast worden met veel gemotoriseerd verkeer wordt gestreefd naar een aangepaste en veilige inrichting.	ja
Schoolomgevingen gepast inrichten zodat kinderen de school veilig en comfortabel kunnen bereiken met de fiets of te voet.	ja
Inrichten van veilige schoolomgevingen in aangepaste zone 30. Vermijden van parkeerplaatsen en veel autoverkeer aan de schoolpoort.	ja

3.8.5. HET TERUGDRINGEN VAN DE SCHADE AAN DE DILBEEKSE NATUUR EN HET MILIEU TEN GEVOLGE HET VERKEER

Integratie van het aspect milieu in de beoordeling en keuzes voor de verschillende thema's.	deels
Flankerend beleid dat verplaatsingen te voet en met de fiets stimuleert om de CO2-uitstoot te verminderen.	deels

3.9. VOORSTEL VOOR ORGANISATIE EN EVALUATIE

De GBC is verantwoordelijk voor de opvolging van het mobiliteitsplan en zal hierop blijven toezien.

3.10. PARTICIPATIE

Het door de gemeenteraad goedgekeurde participatietraject (zie hoofdstuk 3.11.6) bevat per fase onderstaande onderdelen:

3.10.1. FASE 1 – ORIËNTATIENOTA

- GBC ter bespreking van de planningscontext
- Workshop met GBC-leden, adviesraden en politieke fracties voor het verzamelen van knelpunten en potenties
- 2 workshops met bewoners voor het verzamelen van knelpunten en potenties
- GBC ter voorlegging van de oriëntatienota
- Gemeenteraadscommissie ter voorlegging van de oriëntatienota
- RMC ter goedkeuring van de oriëntatienota
- Oriëntatienota online beschikbaar op gemeentewebsite

3.10.2. FASE 2 – SYNTHESENOTA

- GBC ter bespreking en voorstelling van het onderzoek
- Workshops met bewoners ter voorstelling van het onderzoek en raadpleging met betrekking tot de verschillende thema's (2 of 3 naargelang het aantal thema's)
- Workshop met GBC-leden, adviesraden en politieke fracties ter voorstelling van het onderzoek en raadpleging met betrekking tot de scenario's
- GBC ter voorlegging van de synthesesnota
- Gemeenteraadscommissie ter voorlegging van de synthesesnota
- RMC ter goedkeuring van de synthesesnota
- Synthesesnota online beschikbaar op gemeentewebsite

3.10.3. FASE 3 – BELEIDSPLAN

- GBC voor de scenariokeuze
- Gemeenteraadscommissie ter voorlegging van het beleidsplan
- GBC ter voorlegging van het beleidsplan
- RMC ter goedkeuring van het beleidsplan
- Infovergadering bewoners ter voorstelling van het beleids- en actieplan
- Beleidsplan online beschikbaar op gemeentewebsite

In fase 1 en 2 gebeurde aan uitgebreide inspraakronde. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de oriëntatienota, respectievelijk de synthesesnota. In deze laatste fase is er voorzien om na goedkeuring de bevolking uitgebreid te informeren.

3.11. BIJLAGEN

3.11.1. LIJST MET AFKORTINGEN

RSV = Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

PRS = Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

GRS = Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan

VSGB = Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel

TOD = Transit Oriented Development

BFF = bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

LFF = lokaal functioneel fietsroutenetwerk

Bibeko = binnen bebouwde kom

Bubeko = buiten bebouwde kom

GEN = Gewestelijk ExpresNet

OV = openbaar vervoer

STOP = Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Personenwagens = het principe uit het Vlaamse mobiliteitsbeleid waarbij ernaar wordt gestreefd om eerst rekening te houden met voetgangersverkeer, daarna met fietsverkeer, vervolgens met openbaar vervoer en tot slot met het private gemotoriseerde verkeer.

Selectieve bereikbaarheid = bereikbaarheid voor bepaalde verplaatsingswijzen, andere verplaatsingswijzen kunnen niet door (bv een trage weg is enkel voor fietsers en voetgangers en niet voor autoverkeer; een autosnelweg is enkel voor gemotoriseerd verkeer en niet voor fietsers en voetgangers)

BEV = beperkt eenrichtingsverkeer = eenrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer, maar niet voor fietsers

3.11.2. REFERENTIES

Quickscan duurzame wijken (2016) Duurzaamheidsmeter wijken – voor een duurzame (her)ontwikkeling van woongebieden in Vlaanderen – Quickscan; opgemaakt door Buur in opdracht van de Vlaamse overheid, Team duurzame ontwikkeling en Dienst beleidsvoorbereiding en -evaluatie, online beschikbaar op <http://do.vlaanderen.be/bestanden-duurzaamheidsmeter-wijken>.

GRS (2010) *Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan*, gemeente Dilbeek, opgemaakt door d+a consult, 198p.

Lokaal (2011) *Bertem heeft stoepenplan*, gemeente Bertem in tijdschrift Lokaal, november, 2011, blz. 25.

Mobielvlaanderen (2009) *Toegankelijke ruimte? Denk aan DOD*; online beschikbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=824>.

PRS (2004) Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, provincie Vlaams-Brabant, opgemaakt in samenwerking met Arcadis-Gedas, 384p.

Vrp (2016) Manifest Mobiliteit 2.0 – Pleidooi voor een betere (stads)regionale samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling; vrp, 46p.

3.11.3. PROCESVERLOOP

In onderstaande tabel worden de effectieve overlegmomenten binnen deze fase opgelijst.

Datum	Onderdeel	Omschrijving van het overlegmoment
23 juni 2016	Werkgroep	Werkgroep met de gemeente over de concrete invulling van het gekozen scenario.
13 oktober 2016	Werkgroep	Bespreking van de eerste draft van het beleidsplan met de gemeente
6 maart 2017	GBC	
23 maart	Bilateraal overleg Ternat	Gericht overleg met de gemeente Ternat ter afstemming van de visies op de wegcategorisering van de grensoverschrijdende wegen.

3.11.4. VERSLAG GBC

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN DILBEEK
VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 6 MAART 2017

<i>Verslaggever: Mint</i>
<i>Verslag versie: draft</i>
<i>Onderwerp: Beleidsplan</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</i>

Aanwezigheidslijst**1. Vaste leden**

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Stijn Quaghebeur	<i>gemeentebestuur</i>	stijn.quaghebeur@dilbeek.be	A
Anita Jaspers	<i>Departement Mobiliteit en Openbare Werken</i>	anita.jaspers@mow.vlaanderen.be	A
Luc Daniëls	<i>VVM De Lijn</i>	luc.daniels@delijn.be	A
	<i>Initiatiefnemer: gemeente</i>		A
Sara Verstreken	<i>Wegbeheerder: gemeente en AWV</i>	sara.verstreken@mow.vlaanderen.be	V

2. Variabele leden

Naam	Dienst	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Sarah Van Geit	<i>Provinciebestuur</i>	Sarah.vangeit@vlaamsbrabant.be	A
Bram Leroy	<i>infrabel</i>	Bram.leroy@infrabel.be	A
Patrick Plasschaert	<i>NMBS</i>		N
	<i>Departement RWO</i>		N
	<i>Departement LNE</i>		N

3. Adviserende leden

Naam	Dienst / organisatie	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Ilse Eylenbosch	<i>Mobiliteitsambtenaar</i>	Ilse.eylenbosch@dilbeek.be	A
Mieke Verschaffel	<i>Gemeentelijke ontwikkelingscoördinator</i>	Mieke.verschaffel@dilbeek.be	A
Kim Wyns	<i>Duurzaamheidsambtenaar Dilbeek</i>	Kim.wyns@dilbeek.be	N
Jurgen Cooman	<i>Lokale politie Dilbeek</i>	Jurgen.cooman@politiedilbeek.be	A
Björn Verhofstede	<i>Dienst openbare werken</i>	Bjorn.verhofstede@dilbeek.be	A
Sven De Boeck	<i>Gemeente Dilbeek</i>	Sven.deboeck@dilbeek.be	A
Tim De Roeck	<i>Mint nv</i>	Tim.deroeck@mintnv.be	A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
AWV	Anita Jaspers

Vaststelling van het quorum

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysisch of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.

Doel van de vergadering

Het beleidsplan en de bijhorende actietabel werden voorafgaand aan de GBC bezorgd. Het is de bedoeling om feedback te krijgen van alle actoren om het beleidsplan te kunnen afronden.

Onderstaande feedback wordt besproken op de GBC:

Feedback 'relatie met andere beleidsplannen'

Het GPDO van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is momenteel in openbaar onderzoek. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat daarmee ook afstemming nodig is.

Feedback 'werkdomein A'

In de nota wordt er een onderscheid gemaakt tussen een mobiliteitstoets, een mobiliteitsstudie en een mober. De mober komt daarbij overeen met de vastgelegde vereisten op gewestelijk niveau. Daar is dat echter benoemd met de term 'mobiliteitsstudie'. De mobiliteitsbegeleider vraagt om de correcte terminologie te hanteren. Mober moet dan veranderd worden in mobiliteitsstudie en voor het tussenniveau kan de term 'mobiliteitsstudie-light' gebruikt worden.

De Brusselstraat is opgenomen als lokale weg type I. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat deze straat in Ternat slechts als lokale weg type II geselecteerd staat. Ternat is momenteel ook bezig met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan. Er wordt daarom gevraagd naar afstemming tussen beide gemeenten.

Wegencategorisering: af te stemmen met buurgemeenten: voor Asse staat dat afstemming nog noodzakelijk is. Ternat heeft Brusselstraat als lokale II geselecteerd. Dilbeek als lokale I. Vraag voor terugkoppeling met Ternat. Ternat heeft geen lokale I. Nu is Ternat bezig met het herzien van het mobiliteitsplan.

De mobiliteitsbegeleider vraagt waarom de Hendrik Placestraat tussen Hoogveld en Brusselstraat ook geselecteerd wordt als lokale weg type II. Er is immers al een aansluiting van de lokale weg type II via de Brusselstraat. De selectie komt reeds uit het vorige mobiliteitsplan (*post meeting: mobiliteitsplan 2002, niet herziening in 2010*) en is voornamelijk ingegeven vanuit het argument van scherpe bocht tussen Brusselstraat en Hoogveld. Het hangt vooral samen met de richtingen waartussen de uitwisseling gebeurt. In die zin kan de selectie behouden blijven.

In het hoofdstuk wegcategorisering is er ook een relatie gelegd met de verkeersintensiteiten in relatie tot de leefbaarheid. Daar is nu een tabel opgenomen vanuit Nederland. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat deze moeilijk te koppelen is aan de Vlaamse wegcategorisering. Als het een opsomming betreft van het mogelijke bronnenmateriaal kan de tabel van Swartenbroeckx ook opgenomen worden. De schepen is daar alvast voorstander van aangezien die tabel een bruikbaar instrument biedt. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat er natuurlijk nog veel andere zaken zijn waarmee rekening moet gehouden worden. Daarom wordt in de nota ook verwezen naar de omgevingscapaciteit zoals gebruikt in Kontich en de algemene verkeersleefbaarheidsindex. De mobiliteitsbegeleider vraagt om ook het aandeel vrachtverkeer aan bod te laten komen. Het is echter moeilijk om hiervoor een aanvaardbaar percentage te noemen, want dat schommelt zeer sterk. De mobiliteitsbegeleiders van Vlaams-Brabant dachten aan 10%, de auditor aan 5% aandeel vrachtverkeer op lokale wegen. Er wordt een verwijzing naar het aandeel vrachtverkeer toegevoegd en ook de tabel van Swartenbroeckx zal toegevoegd worden.

Bij het onderdeel sluipverkeer moet verwezen worden naar de studie rond floating car data van MOW-beleid. In het actieplan moet de actor aangepast worden van provincie naar gewest.

De provincie merkt op dat het onlogisch is dat de lokale weg type I op de Doylijkstraat stopt aan de Ijsbergstraat. De GBC vindt het logischer om de lokale weg type I door te trekken. Daarom wordt de Ijsbergstraat geselecteerd als lokale I. De provincie vraagt ook waarom d'Arconatistraat geselecteerd wordt als lokale weg type II. De GBC wenst hier de hiërarchie te behouden.

Infrabel vraagt waarom de Brusselstraat op korte termijn toch nog als lokale weg type I geselecteerd wordt. Dat is gebeurd omdat er niet meteen kan overgegaan worden tot een hercategorisering, maar gewacht wordt met het aanpassen van de fasering op deze plaats op de realisaties op het terrein.

Feedback ‘werkdomein B’

De provincie vraagt op basis waarvan de selectie van trage wegen gemaakt werd. Dat is gebeurd op basis van de terreinkennis van de gemeente en in samenwerking met de mobiliteitsraad. Het gaat om de trage wegen op de fietsroutes, verbindingen die voor fietsers een kortere route kunnen betekenen en slimme schakels rondom belangrijke functies. Infrabel vraagt wat de aangeduide segmenten zijn langs spoorlijn 50a. Het betreft de delen van de fietssnelweg, waarvoor trouwens momenteel al verschillende acties lopende zijn.

De gemeente vraagt of de Alternatieve Functionele Fietsroute (AFF) ten zuiden van de N8 en ten westen van de Herdebeekstraat, kan doorgetrokken worden over de voorgestelde lokale hoofdroute ten noorden van de N8 en ten oosten van de Herdebeekstraat. De huidige AFF werd destijds geselecteerd omdat er op de N8 niet deftig gefietst kan worden. De provincie geeft aan dat het doortrekken dus vooral afhangt van de evolutie van het fietsverhaal op de N8. De vraag is wat daar een haalbare timing is voor de herinrichting in het kader van de lopende studie? De mobiliteitsbegeleider vindt het in ieder geval een nuttige route. De vraag is op welk niveau. De route loopt vooral over lokale wegen type III, dus zijn er weinig financiële gevolgen. Indien het een bovenlokale route wordt, kan de route best doorgetrokken worden tot aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De afstemming hiermee zal nog gebeuren door de provincie. De gemeente is alvast bezig met buurgemeente Sint-Agatha-Berchem om het sluipverkeer weg te krijgen uit de Berchemstraat en Kasterlindenstraat. De gemeente zal het voorstel aanbrengen voor de wijzigingscommissie voor het BFF. Infrabel stelt nog voor om voor de fietsbrug over de spoorweg een alternatief te voorzien op korte termijn via de bestaande brug van de N8.

Er is een wijzigingswerkgroep voor het BFF op 18 mei. Naast bovenstaand voorstel, zal de gemeente ook nog voorstellen om de BFF-route op de Kaudenaardestraat te verleggen naar de Kapelstraat en de fietstunnel onder de N8. Beide wijzigingsvragen worden opgenomen in de nota.

Fietssnelwegen worden ook mede door het Vlaams Gewest vastgelegd. Dat is aan te vullen in de nota.

De mobiliteitsbegeleider brengt de problematiek van de fietssnelweg op de Itterbeeksebaan naar voren. De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat nu ook de autidor heeft aangegeven dat deze moeilijk een fietssnelweg kan worden aangezien niet voldaan kan worden aan de vooropgestelde inrichtingseisen. Het probleem is natuurlijk dat dezelfde problematiek zich stelt op alle alternatieve verbindingen. Daarom zullen de mogelijkheden in kaart gebracht moeten worden. De route staat alvast momenteel zo ingekleurd en kan ook in het mobiliteitsplan blijven staan. Wel zal er toegevoegd zijn dat er bedenkingen zijn bij de haalbaarheid van de inrichtingsprincipes voor fietssnelwegen op deze route.

De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat de ruimtelijke problematiek rond de N8 goed naar voren komt in het ontwerp beleidsplan. Er moet ruimer gekeken worden dan de bestaande rooilijn. De vergelijking met regionet Leuven is interessant en een goed voorbeeld binnen de provincie. De lopende studie van AWW over de N8 zal dat ruimtelijk verhaal echter niet opnemen. De mobiliteitsbegeleider vraagt zich daarom af wie er verder zal gaan met het ruimtelijk verhaal.

Het aspect rond Park&Bike dat momenteel in de ontwerpnota zit, is iets dat meegenomen kan worden in de lopende P&R studie van MOW-beleid. Die studie vertrekt echter vanuit ov-knooppunten. Niet van potenties voor p&b. In een eerste screening werden vooral locaties aan stations aangeduid. MOW-beleid heeft al de vraag gesteld om ook te gaan kijken op autosnelwegen, bijvoorbeeld voor busbanen. De studie rond de R0 zal een grote invloed hebben op de gemeente. De uitvoering van een P&B op het terrein is een moeilijk gegeven. Voor de studie kan echter wel verwezen worden naar de lopende studie van MOW-beleid. Het onderdeel wordt dan grotendeels vervangen door een verwijzing naar die studie.

Infrabel vraagt om niet te bouwen tot tegen de sporen, maar een bouwvrije strook van 10 meter te voorzien. Dat is belangrijk om een mogelijke uitbreiding van de spoorcapaciteit in de toekomst niet te hypothekeren. Ook in omgeving van overwegen is dat belangrijk. De vraag voor aansluitingen vanuit alle richtingen naar de perrons moet aan de NMBS gesteld worden. Infrabel is enkel verantwoordelijk voor de ruwbouw, de NMBS voor de afwerking. Een aangepaste overweg enkel voor fietsers en voetgangers vindt Infrabel onaanvaardbaar. Dat zal uit de nota gehaald worden.

Het aspect van de overwegen komt ruim aan bod in de nota. De keuzes hieromtrent zijn natuurlijk ook bepalend. Momenteel is de keuze nog niet definitief beslecht binnen de gemeente zelf. Voor de ondertunneling in Dilbeek werden er twee varianten naar voren geschoven: een variant via de Stationsstraat en een variant via de Wolsemstraat. De GBC acht de variant via de Wolsemstraat echter moeilijk haalbaar. De verbinding tussen Ternat en Dilbeek verloopt dan met een onlogische omweg met potentieel meer sluipverkeer in de Kloosterstraat. De straat zelf zal aanzienlijk verbreed moeten worden, er moeten fietspaden bijkomen, de tunnel moet verruimd worden, verlichting aangepast, ... Dat zal een grote impact hebben op het aanwezige natuurgebied daar. In die zin zou een advies kunnen opgevraagd worden bij ANB. De GBC is alleszins voorstander van de route via de Stationsstraat. De tekst kan behouden blijven.

De mobiliteitsbegeleider vraagt om de lokale vrachtroute langs de Kortemansstraat af te stemmen met de gemeente Asse. Deze vrachtroute wordt echter in vraag gesteld. Ze is ingetekend in functie van Waerboom. Dat is echter een feestzaal. Daarvoor dienen geen vrachtroutes aangeduid te worden. De vrachtroute door de Kortemansstraat wordt daarom weggehaald.

De provincie vraagt wat nu de eigenlijke conclusie is voor het potentiële station Schepdaal. Zit dit vervat in de N8 studie of in een potentieelstudie NMBS? De mobiliteitsbegeleider geeft aan dat het mee in P&R

studie zit, maar dat daar ook de HOV optie wordt bekeken. Op een iets langere termijn kan dan uitgekeken worden naar een station. Zo staat het ook aangegeven in de nota. Infrabel geeft aan dat de gemeente een brief moet sturen naar de NMBS met de vraag voor potentieelstudie. De GBC vindt dat die vraag ook vanuit alle partners moet komen. De provincie geeft aan dat de locaties ook op vlak van fietssnelwegen een knooppunt is en van belang kan zijn voor de ligging van de fietssnelweg langs spoorlijn 50A. De gemeente geeft aan dat er al een brief is geweest vanuit de gemeenten Dilbeek en Ternat. Infrabel heeft ja gezegd, NMBS heeft gezegd dat er geen potentieel is. Met de studies van de N8 en de P&R zal het onderwerp verder onderzocht worden en dan wordt er met de resultaten naar de NMBS gegaan. De ontwerpen N8 en P&R studie zullen hiervoor de nodige input leveren. In die zin kan de opgenomen tekst in de nota behouden blijven.

De mobiliteitsbegeleider vraagt naar een interpretatie van figuur 5. Het betreft een figuur die een relatie legt tussen de voorrangssituatie en de fietsinfrastructuur. Er is in deze figuur geen koppeling met de wegencategorisering. De gemeente geeft aan dat ze veel dieper wilden graven voor types oplossingen. Bijvoorbeeld ook de discussie over wegbreedtes behandelen. MOW-beleid geeft echter aan dat dit soort zaken omtrent 'type-oplossingen' meestal uit de beleidsplannen worden gehaald. Het kan immers voor problemen zorgen achteraf, wanneer een concrete straat heringericht wordt. Het hier opgenomen argument voor de voorrangssituatie kan wel blijven. Het is belangrijk om dat hier toch al mee te nemen, zo leerde de gemeente uit de discussie over het al dan niet verhoogde fietspad in Hoogveld. Op zulk moment kan eenvoudig verwezen worden naar het mobiliteitsplan. In die zin zou de gemeente het makkelijk vinden om bijvoorbeeld in bijlage een aantal typeoplossingen te hebben. Dan kan de dienst openbare werken daar makkelijk naar teruggrijpen om van te vertrekken. De gemeente is bezig om een soort draaiboek op te maken. Opmerking is wel dat het richtinggevend blijft.

De mobiliteitsbegeleider vraagt waarom er bij het onderdeel parkeernormen specifiek verwezen wordt naar Schepdaal. Dat komt omdat dit vooral na het parkeeronderzoek daar naar voren kwam. Op deze plek is deze verwijzing echter overbodig aangezien de normen voor het hele grondgebied opgemaakt worden. De verwijzing wordt uit de nota gehaald.

Infrabel vraagt hoe omgaan moet worden met vrachtroutes door de tunnels onder de spoorweg. In de Molenstraat in Sint-Martens-Bodegem ligt geen vrachtroute en kan er dus een beperking opgelegd worden. In de Stationsstraat in Dilbeek ligt wel een vrachtroute. Dat is een belangrijk aandachtspunt.

Feedback 'werkdomein C'

In werkdomein C moet ook de verwijzing naar de mobiliteitsstudie aangepast worden (zie bovenstaande discussie). MOW-beleid geeft normaal advies over alle mobiliteitsstudies, ook diegenen die niet verplicht zijn.

Actieplan

De term BMV moet vervangen worden door MOW-beleid.

A.3.3: initiatiefnemer is MOW-beleid

B.1.12: AWW weghalen

B.3.9: op te splitsen in een studiefase en een realisatiefase met initiatiefnemer MOW-beleid respectievelijk AWW. De provincie als actor toevoegen.

B4.4 en 4.5: MOW-beleid toevoegen

B4.6: gemeente Asse toevoegen

Vervolg

De GBC bereikt een consensus over de voorgelegde ontwerpnota voor het beleidsplan, mits aanpassing van bovenstaande opmerkingen. De aangepaste nota wordt opnieuw verspreid ter nazicht. Daarna is de nota klaar voor RMC.

Indien de gemeente intern niet tot een overeenkomst zou komen met betrekking tot de huidige omschrijving over de overwegen en er daarover een fundamentele wijziging nodig is, zal een nieuwe GBC wel vereist zijn.

De mobiliteitsbegeleider vraagt ook om voorafgaand aan de RMC samen te zitten met de gemeente Ternat om beide visies over de wegencategorisering van de Brusselstraat op tafel te leggen. Dat zal gebeuren voorafgaand aan het overleg over de fietsnelwegen op 23 maart 2017.

Het goedgekeurde participatietraject van de gemeente voorziet een informatieronde na goedkeuring van het beleidsplan.

Conclusies

Consensus over het beleidsplan, mits aanpassing van bovenstaande feedback.

3.11.5. ADVIES RMC FASE 2

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

/ advies kwaliteitsadviseur

Regionale Mobiliteitscommissie

Advies van de kwaliteitsadviseur

Gemeente Dilbeek, mobiliteitsplan: synthesenota

Dit is een schriftelijke neerslag van het advies gegeven in de RMC-vergadering van 14 juni 2016 te Leuven.

1. Algemene omschrijving van het plan

De synthesenota van het mobiliteitsplan van de gemeente Dilbeek wordt vandaag voorgelegd.

Het *vorige beleidsplan* werd conform verklaard op 19 november 2002. Een *sneltoets* werd voorgelegd aan de PAC en conform verklaard op 7 juli 2009. De conclusie was om het beleidsplan te actualiseren (spoor 3). Op 16 september 2009 werd het *geactualiseerde beleidsplan* conform verklaard in de PAC.

Een nieuwe *sneltoets* werd besproken in de RMC en gunstig beoordeeld op 8 oktober 2013. Deze maal werd gekozen voor een vernieuwing van het mobiliteitsplan (spoor 1). Op 13 januari 2015 werd de *oriëntatienota* voorgelegd, met gunstig advies. Vandaag ligt de *synthesenota* voor (wat niet verplicht is, maar wel wordt gewaardeerd).

Vandaag ligt voor:

“Mobiliteitsplan gemeente Dilbeek. Fase 2: synthesenota. Versie voor RMC” De nota is gedateerd op 23 mei 2016. De nota telt 106 pagina’s, excl. de vijf (zes) onderzoeksrapporten (Wegencategorisering, Vrachtroutes, Fietsnetwerk, Multimodale Knooppunten, Parkeerstudie, Verkeersveiligheid – Don Bosco) en werd opgesteld door het studie bureau Mint uit Mechelen.

KA_20160614_Dilbeek_synthesenota_gunstig

2. Toetsing van het plan

a) Dossiersamenstelling/vorm

De nota geeft een goed overzicht van de conclusies van de uitgevoerde onderzoeken, er wordt voor details doorverwezen naar de onderzoeken in de bijlages.

Alle GBC verslagen en het verslag van de participatie werd bijgevoegd. Het gemeenteraadsbesluit over het traject van de participatie is niet bijgevoegd. Het is noodzakelijk dit bij het beleidsplan te voegen.

Op 12 mei 2016 kwam de GBC correct samen en besliste om de voorliggende nota in consensus voor te leggen aan de RMC.

b) Proces/regelgeving

De gemeente heeft alle noodzakelijke stappen gezet in het proces van de totstandkoming van het plan. Het voorliggend plan is met consensus in een rechtsgeldige GBC behandeld.

Een participatietraject werd uitgevoerd.

c) Inhoud

Opmerkingen bij het hoofdrapport:

- Pag. 10: wat geteld wordt op een dag, is dat incl. fietsers of excl.?
- Pag. 15: proefproject busverkeer via de Kalenbergstraat om te leiden via de Itterbeeksebaan: met welk doel wordt dit gedaan? Is dat voor een betere doorstroming? Meer reizigers?
Er kwamen klachten van de bewoners van de Kalenbergstraat en de bevindingen zijn positief. Het proefproject loopt trouwens door.
- Pag. 28: rond parkeren worden geen vragen gesteld rond fietsparkeren. Zijn er geen problemen?
- De gelijkvloerse kruisingen met de spoorweg situeren zich telkens bij een station. Voor het (eventuele) behoud van een autorelatie, is de verknoping met het busnetwerk van belang. Is er zicht op de relatie tussen bus en trein? (pag. 36)

////////////////////////////////////
Pagina 2 van 6

KA_20160614_Dilbeek_synthesenota_gunstig

- c) Onderzoeksrapport fietsnetwerk
 - Hoe lang werd geteld? Wanneer? Weersomstandigheden?
 - Het BFF duidt op de voorgestelde calamiteitenroute een alternatief functioneel fietspad voor, er ligt geen fietsinfrastructuur. Is een verlegging van deze route niet wenselijk?
 - Op de figuren wordt een categorie "tijdelijk BFF" voorgesteld. Dit lijkt mij een vreemde categorie, zonder statuut.
 - Bij het deel trage wegen, de kaart die het gebruik aangeeft, is de legende wel heel vreemd opgebouwd (zowel in volgorde als kleurkeuze).
- d) Onderzoeksrapport multimodale knooppunten
 - Is er een parkeerregulering op de stationsparkings (betalend?)?
 - Bij het onderzoek naar nieuwe multimodale knooppunten zouden de voor- en nadelen evenwichtiger moeten zijn in functie van doelstellingen (criteria) (bv. bij elk scenario bekijken of er door woongebied ontsloten moet worden of niet).
 - Verknoping met bussen niet vergeten.
- e) Onderzoeksrapport schoolomgeving
 - Geen opmerkingen.
- f) Onderzoeksrapport parkeren
 - Geen opmerkingen.

3. Bijkomende elementen aangebracht door de Regionale Mobiliteitscommissie

Toelichting:

Het studiebureau en de gemeente geven een korte toelichting over het voorliggende document.

Voor de vijf thema's die gedefinieerd werden in de vorige stappen, werden onderzoeken uitgevoerd. Deze werden in een afzonderlijke nota opgenomen. Alle stappen van GBC, participatie en terugkoppeling naar het beleid werden gemaakt.

Er werden twee duurzame scenario's opgemaakt/uitgewerkt, waarvan scenario 2 het beste voldoet aan de doelstellingen. Dit scenario werd nog wat bijgevijsd naar een compromisscenario, dat een consensus kreeg in de GBC.

De gemeente voegt er aan toe dat voor het bestuur een aantal elementen gevoelig liggen:

- Uitspraken doen over afrit 12 van de ring is moeilijk en is op KT niet haalbaar (veroorzaakt sluipverkeer naar andere complexen en geeft terugslag op de afritten naar de ring).
- Afrit 11 op de Dansaertlaan: flankerende maatregelen zijn noodzakelijk en kunnen op korte termijn al doorgevoerd worden met het fietspadenproject.

////////////////////////////////////
 Pagina 4 van 6

KA_20160614_Dilbeek_synthesenota_gunstig

5. Besluit: advies van de kwaliteitsadviseur

Het advies is gunstig.

Dit advies dient bij het beleidsplan te worden gevoegd en er samen mee gelezen.

15 juni 2016

Voor advies,



de kwaliteitsadviseur,

Frank Leys

////////////////////////////////////
Pagina 6 van 6

- 64 - (C. 13/06/2016)
53. Mobiliteitsplan Dilbeek: stand van zaken synthesenota - scenariokeuze
Terug van C. 23.05.2016 p.75
In maart 2014 werd het startschot gegeven voor de opmaak van een volledig nieuw mobiliteitsplan voor onze gemeente. De opmaak van dit plan verloopt in 3 fasen: oriëntatiefase – planopbouw en beleidsplan.
De eerste fase werd reeds afgerond en op basis van bevestigingen van verschillende actoren die een rol spelen in het mobiliteitsbeleid werd bepaald welke onderzoeken noodzakelijk waren. Het onderzoek werd in de tweede fase ondertussen uitgevoerd en resulteerde in de synthesenota. In de synthesenota worden 3 verschillende scenario's voorgesteld:
- nulscenario: voortgang met wat huidig bestuur al wil doen
 - Duurzaam scenario 1: focus op openbaar vervoer
 - Duurzaam scenario 2: focus op lokale wegen
- Hiernaast werd doorheen de besprekingen een 'compromisscenario' opgesteld, dat grotendeels overeenkomt met scenario 2, met enkele kleine aanpassingen.
- Op 12 mei vond een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) plaats die een consensus bereikte over het compromisscenario. Op de gemeenteraadscommissie van 17 mei werd eveneens een toelichting van alle scenario's gegeven.
- De hoofdlijnen van het gekozen scenario, dat vooral inzet op kernen en lokale wegen om leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen, zijn:
- Afrit 12: op korte termijn en met de huidige weginrichting is een sluiting niet haalbaar noch wenselijk. Op langere termijn kan een sluiting enkel op voorwaarde mits het vooraf nemen van flankerende maatregelen (herinrichting Dansaertlaan met veilige fietspaden en voldoende doorstromingsmaatregelen, herinrichting afrit 13 (knooppunt N8/R0) zodat de afwikkeling van het afslaand verkeer een stuk vlotter gaat, het nemen van verkeerswerende maatregelen in een aantal straten die tijdens de sluiting meer verkeer te verwerken kregen, verdere uitbouw alternatieven (fietspaden, P&R, ...). De nodige afspraken worden geformaliseerd met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
 - Multimodale knooppunten aan tankstation E40 en Kattebroek: Park en bike – modusoverstap naar fiets met uitstippeling van routes en bewegwijzering en aantakking op fietssnelwegen Brussel. (of ook omgekeerd, met fiets tot daar en dan carpoolen)
 - Multimodaal knooppunt in Groot-Bijgaarden blijft verder uitgebouwd worden.
 - Maximaal weren van doorgaand verkeer in kern Groot-Bijgaarden/ontlasting kern. De hoofdbeweging zou hiertoe verlegd worden van de Brusselstraat richting Hoogveld/Stationsstraat/Dansaertlaan (lokale weg type I). De Brusselstraat kan zo

- OPENBARE RUIMTE: Openbare Ruimte

C. 13/06/2016

vormgegeven worden als centrumstraat met volwaardige voetpaden/schoolomgeving/fietsverkeer en herinrichting centrumplein. Dit kan echter enkel en alleen indien de spoorwegovergang in Dilbeek een ongelijkvloerse inrichting krijgt. Tot dan, wijzigt de wegentypering niet.

- Overweg Brusselstraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en past in visie van toekomstige wegencategorisering.
 - Stationsomgeving Dilbeek: doorgaand verkeer via tunnel zodat toekomstige lokale I vlot doorstroomt en doorgaat naar Rob. Dansaertlaan. Ontsluiting wijk Lange Haagstraat dient nog bekeken te worden.
 - Stationsomgeving Sint-Martens-Bodegem: doorgaand verkeer via tunnel.
 - Station Schepdaal mogelijk, maar mee te nemen in studie van N8 + bijkomend onderzoek naar potentie ervan en randvoorwaarden nog te onderzoeken
 - Uitwerking masterplan centrum Groot-Bijgaarden en Schepdaal
 - N8 blijft secundaire III, maar focus moet liggen op doorstroming verbeteren voor alle vervoersmodi en moet mee opgenomen worden in de ontwerpstudie die van start gaat dit jaar.
 - Kloosterstraat wordt geheercategoriseerd naar een lokale III en geldt niet meer als ontubbeling van Stationsstraat
 - Volop inzet op trage wegen
 - Aanpak voetpaden in alle kernen.
 - Schoolomgevingen: actief inzetten op schoolstraten en leefstraten
 - Nieuwe oost-west fietsas als hoofdas voor lokaal verkeer (door brug over spoorweg thv Geraardsbergsestraat + enkelrichtingsstraten, snelheidsremmers, etc)
- Overzicht van synthesenota met verschillende scenario's, compromisscenario, verslag GBC en presentatie voor de gemeenteraadscommissie zitten in dossier.

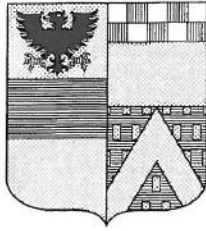
De nota en scenariokeuze worden voor goedkeuring voorgelegd aan de regionale mobiliteitscommissie van 14 juni. Nadien kan de derde fase, opmaak beleidsplan, van start gaan.

Voorstel : Terug van C. 30.5.2016 p. 56
Scenariovoorstel en synthesenota goedkeuren.

Besluit: Conform voorstel, mits bemerkingen te verwerken, overgemaakt door schepen Jef Vanderroost.

Uittreksel: ja

3.11.6. GEMEENTERAADSBSLUIT PARTICIPATIETRAJECT



Openbare zitting

Mobiliteit :
Nr 64:

Voorwerp :
Goedkeuring
participatietraject voor
et opmaken van het
nieuwe mobiliteitsplan
Dilbeek

punt 14

GEMEENTE DILBEEK

UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van 9 september 2014

Tegenwoordig : Georges De Vliegheer, voorzitter
Willy Segers, burgemeester

Elke Zelderloo, Jef Vanderoost, Rita Dedobbeleer, Diane Van Hove, Stijn Quaghebeur,
Frank De Dobbeleer, Karel De Ridder, schepenen

Lies Vereecke, OCMW-voorzitter-schepenen

Jef Valkeniers, Stefaan Platteau, Guy Pardon, Jan Margot, Marc De Meulemeester,
Michel Dandoy, Walter Zelderloo, Luc Deleu, Carine Walravens, Luc De Backer, Michel
Valkeniers, Linda Janssens, Linsay Schoukens, Bernadette Van Coillie, Paul Vanden
Meerssche, Anneleen Van den Houte, Dirk Janssens, Jan Erkelbout, Francis Tratsaert,
Karina Peeters, Cedric Dujardin, Lucille Briglia-Biesmans, Katrien Van Lint, raadsleden
Marianne Vanden Houte, secretaris

DE GEMEENTERAAD,

De gemeenteraad, vergaderd in openbare zitting;

Gelet op het Gemeentedecreet;

Gelet op het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 waarin
wordt gesteld dat de overheden rekening dienen te houden met het
participatiebeginsel bij het voorbereiden, vaststellen, het uitvoeren, het volgen en
het evalueren van het mobiliteitsbeleid;

Gelet op het principiële besluit van het college van burgemeester en schepenen van
24 juni 2013 om een nieuw mobiliteitsplan op te maken;

Gelet op het gunstig advies van de Regionale mobiliteitscommissie van 8 oktober
2013 voor de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan voor Dilbeek;

Gelet op het gemeenteraadsbesluit van 26 november 2013 tot goedkeuring van het
bestek en raming van de overheidsopdracht 'vernieuwen van het gemeentelijk
mobiliteitsplan van Dilbeek';

Gelet op het besluit van het college van burgemeester en schepenen van 3 maart
2014 om de opdracht aan studie bureau Mint nv te gunnen;

Overwegende dat het voorstel tot participatietraject inhoudt dat er verschillende
workshops tijdens de eerste twee fasen van de opmaak van het plan worden
gehouden waarbij zowel inwoners als adviesraden, politieke fracties en de leden van
de gemeentelijke begeleidingscommissie worden betrokken;

Overwegende dat naast de workshops in elke fase van de opmaak van het
beleidsplan de nota's ook aan de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de
Regionale Mobiliteitscommissie en de gemeenteraadscommissie gebiedsgebonden
materies zullen worden voorgelegd;

Gelet op het voorstel ter zake 23 juli 2014 van studie bureau Mint nv;

Overwegende dat het de bevoegdheid is van de gemeenteraad om het voorstel van
participatietraject goed te keuren;

BESLUIT: met algemene stemmen

ENIG ARTIKEL:- In uitvoering van het participatiebeginsel, voorgeschreven door het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009, wordt het participatietraject, zoals voorgesteld door studiebureau Mint nv, goedgekeurd.

Namens de raad:

De secretaris,
(get.) Marianne Vanden Houte

De voorzitter,
(get.) Georges De Vliegheer

Voor gelijkvormig afschrift 10 september 2014

De gemeentesecretaris, wnd.



Barbara Cornelis

De voorzitter,



Georges De Vliegheer

De inhoud van dat participatietraject is opgenomen in hoofdstuk 3.10.

3.11.7. KAARTENBUNDEL


Onderstaande kaarten horen bij dit document en zijn ook beschikbaar als gis-laag:

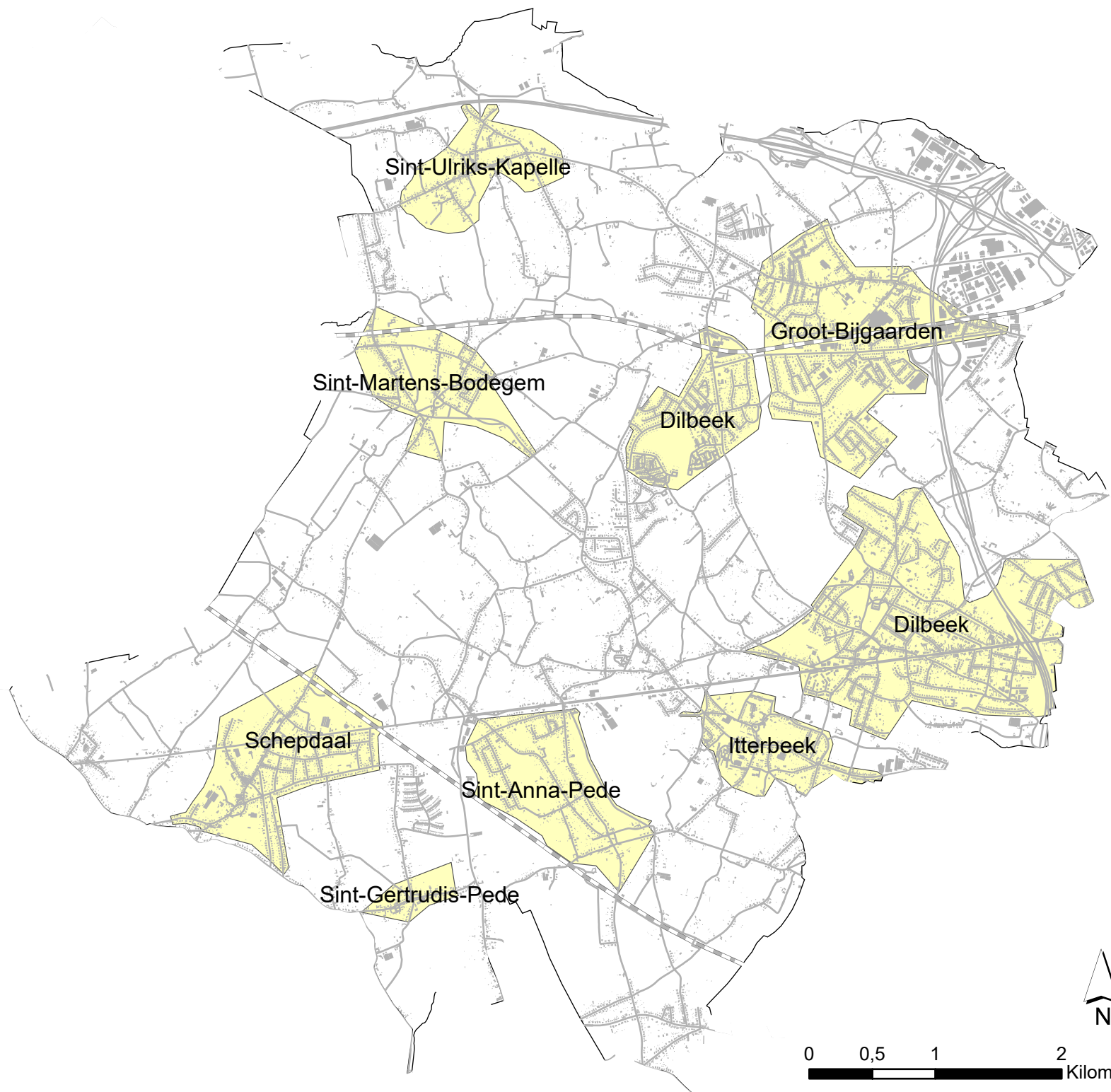
- Verblijfsgebieden
- Wegencategorisering korte termijn
- Wegencategorisering middellange termijn
- Prioritaire Trage wegen
- Fietsroutenetwerk categorisering
- Fietsroutenetwerk infrastructuur

Mobiliteitsplan Dilbeek

Verblijfsgebieden

Legende

 Verblijfsgebied



Mobiliteitsplan Dilbeek

Wegencategorisering

Legende

Korte termijn

- Hoofdweg
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II



Mobiliteitsplan Dilbeek

Wegencategorisering

Legende

Middellange termijn

- Hoofdweg
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- Lokale weg type II

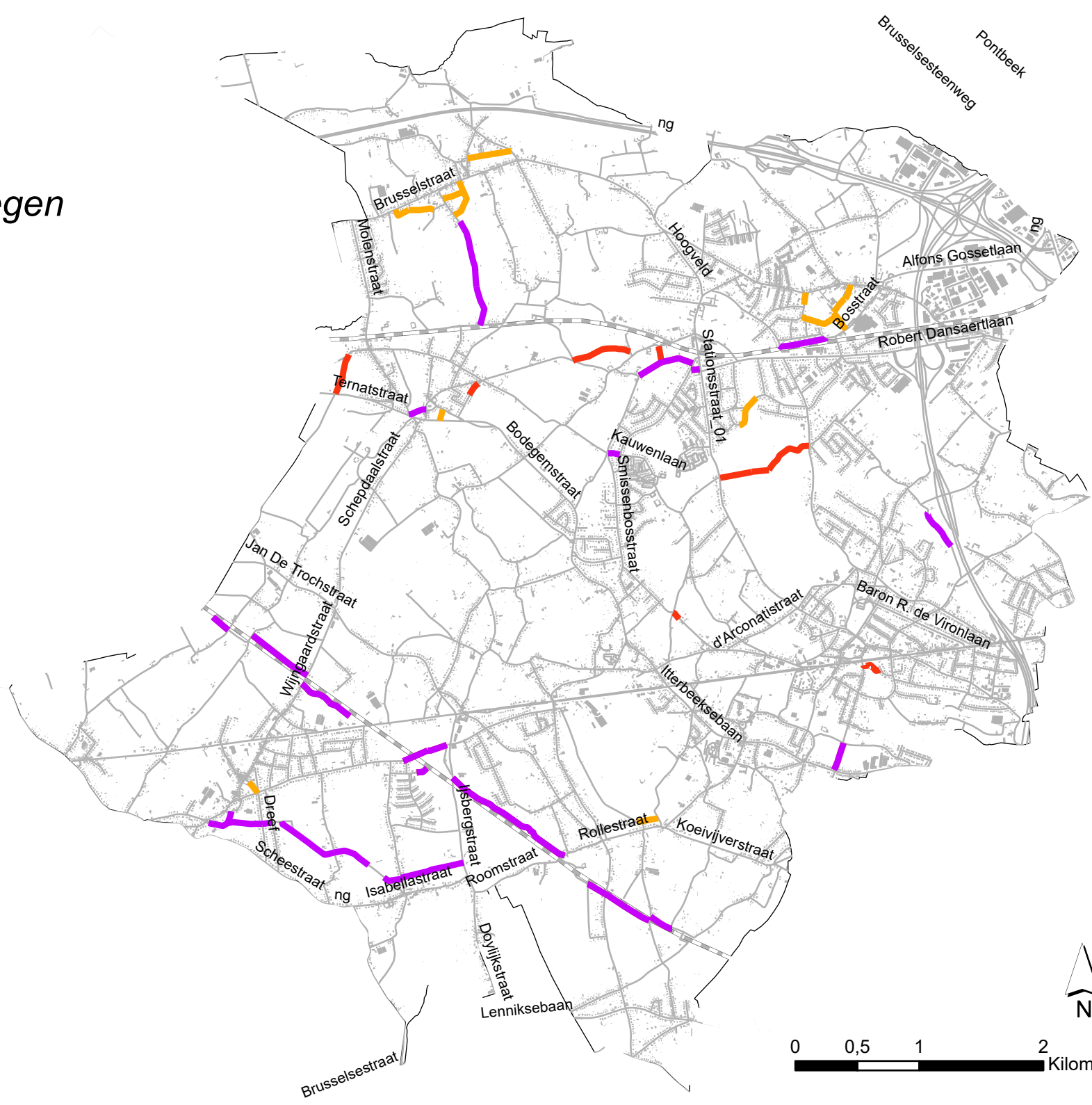


Mobiliteitsplan Dilbeek

Prioritaire Trage Wegen

Legende

- Trage weg op fietsrouten netwerk
- Fietsschakel
- Slimme schakel







Mobiliteitsplan Dilbeek

Fietsroutenetwerk

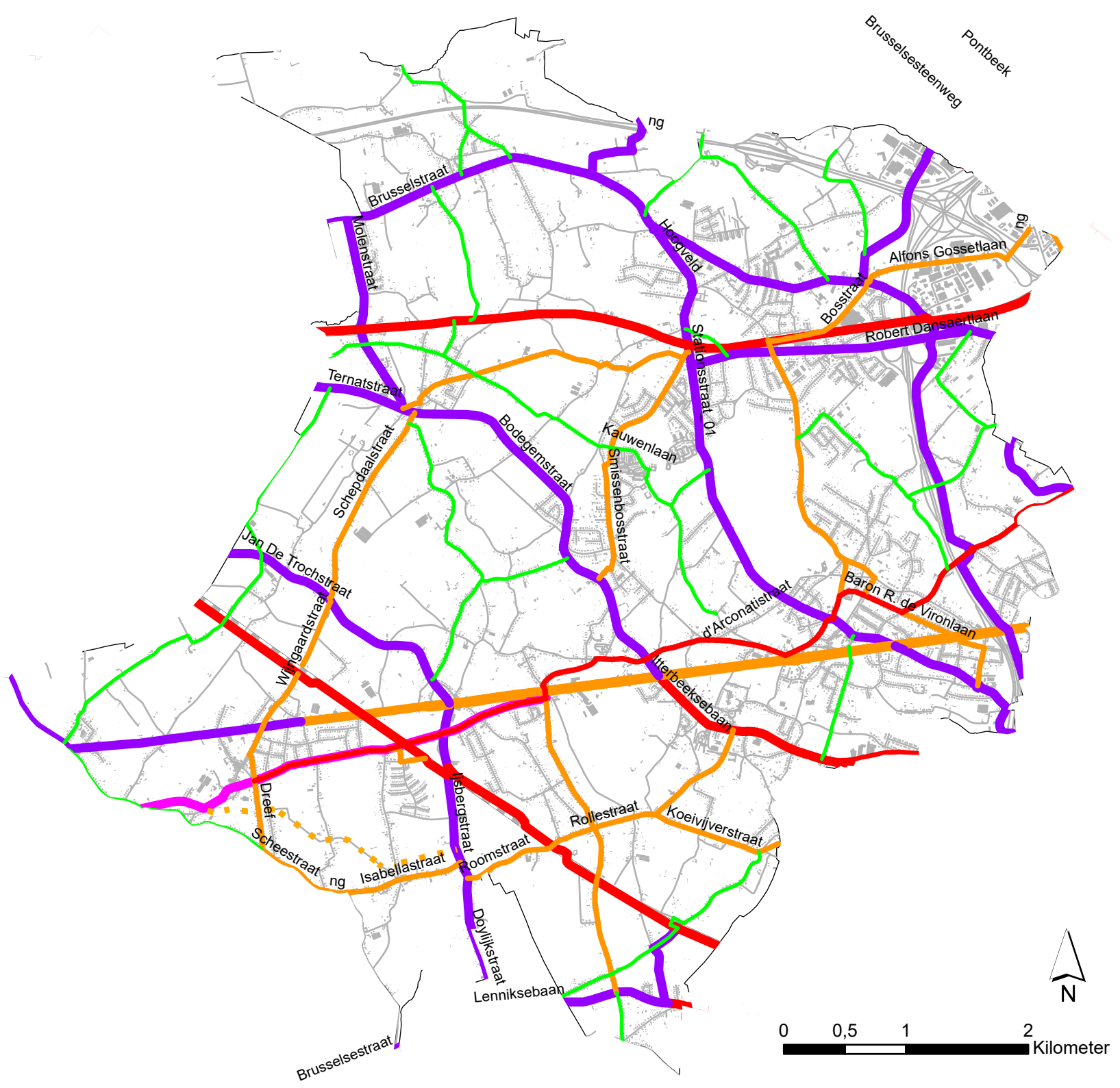
Legende

BFF_type

-  fietssnelweg
-  hoofdroute
-  functionele fietsroute
-  alternatieve functionele fietsroute

LFF_type

-  lokale hoofdroute
-  functionele fietsroute
-  alternatieve route
-  tijdelijke fietssnelweg
-  landelijke weg



Mobiliteitsplan Dilbeek

Fietsroutenetwerk

Legende

BFF_infra

- conforme fietsinfrastructuur
- niet-conforme fietsinfrastructuur
- geen fietsinfrastructuur
- missing link

gepland

LFF_infra

- gepland
- missing link
- geen fietsinfrastructuur
- niet-conforme fietsinfrastructuur
- conforme fietsinfrastructuur

