

# Verkeersplatform Dilbeek

## Dossier Knooppunt R0-N8

Versie 5.0 van 12-10-2022



# Waarom een update in dit dossier...?

De eerste versie van dit dossier dateert van 23 mei 2021.

De coronatijden hebben ook hier hun weerslag gehad: de voorziene participatiemomenten van de Werkvennootschap werden afgelast en op dit moment is er nog geen zicht wanneer fysieke overlegmomenten zullen georganiseerd worden.

Ondertussen zijn een aantal inzichten gewijzigd en werd er verder nagedacht over een totaalzicht op het dossier.

Dit betekent dat een oplossing voor de R0 en het knooppunt R0-N8 ook een oplossing moet hebben voor aangrenzende dossiers.

We gaan dus voor een totaaloplossing waarbij ook nagedacht wordt over de N8, de wijken en de bewoners in de nabijheid.

Het Verkeersplatform Dilbeek en ons Ontwerperscollectief geven in deze nieuwe update een duidelijk antwoord hoe we de totaalaanpak gerealiseerd willen zien en wat mogelijke oplossingen kunnen zijn.

We blijven aandringen op een opbouwend (ev. digitaal) overleg tussen de Werkvennootschap en het Verkeersplatform.

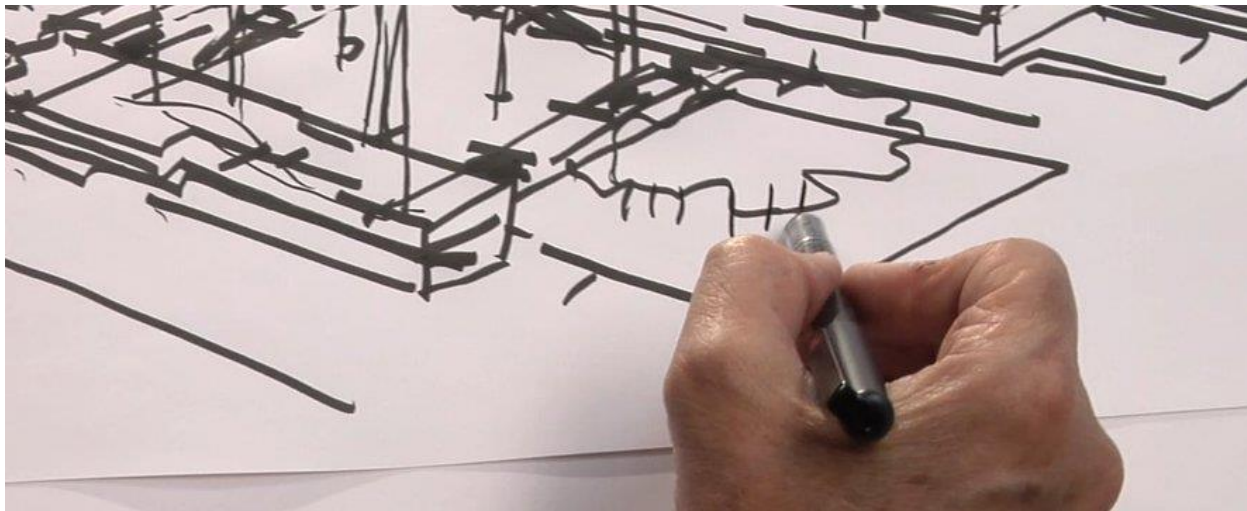
Dit dossier en de erin opgenomen voorstellen en uitgewerkte schema's zijn tot stand gekomen vanuit een professionele expertise en een gedurfde dosis creativiteit en dus ook van gedurfde oplossingen.

Het is ook overlegd met zoveel mogelijk partners, inbegrepen de verschillende wijken en buurten.

Het resultaat is een duidelijk document dat een oplossing biedt voor de gestelde problemen.

Bovendien houdt het rekening met de zachte weggebruiker en belangrijke aspecten en basisprincipes van verkeersveiligheid.

We rekenen er op dat alle geledingen en beleidsniveaus dit dossier ernstig nemen.



# Verkeersplatform Dilbeek: wie en wat...?

## Een ruime beweging

In Dilbeek is een Verkeersplatform actief rond verkeer en mobiliteit.

Voor meer informatie over de verkeersplatforms: zie onze website [www.verkeersplatform.be](http://www.verkeersplatform.be).

Een verkeersplatform is een lokale of bovenlokale onafhankelijke groep van mensen die zich inzetten voor een gecoördineerd beleid rond verkeersveiligheid en mobiliteit.

Het platform is samengesteld vanuit 4 invalshoeken: scholen en verenigingen, burgers en beleid.

Dit is een unieke formule in Vlaanderen en door deze samenstelling en de onafhankelijke werking genieten de verkeersplatforms een groot vertrouwen bij de bevolking.

Verkeersplatforms zijn actief in de ruime regio met ondermeer Lebbeke, Opwijk, Hamme, Londerzeel, Dilbeek, Klein Brabant en Vaartland, Rupelstreek, Gooik, Affligem, Ternat.

Een aantal gemeenten staan op de wachtlijst om op te starten zoals Kruiseke en Zele.

De vzw Verkeersplatforms bundelt alle lokale en bovenlokale verkeersplatforms.

## Dossiers

Verkeersplatforms zijn lokaal bezig met een uitgebreid aanbod: van sensibiliseringsacties tot de aanpak van knelpunten, van het opvolgen van openbare werken tot het ontwikkelen van veilige schoolroutes, van circulatieplannen tot fietspaden en fietssnelwegen.

## Werken volgens de lokale noden

- Regelmatig worden ook extra dossiers aangemaakt, zoals bijvoorbeeld dit dossier rond de Ninoofsesteenweg en de kruising met de Ring in Dilbeek, het fietsbeleidsplan in Gooik, een mobiliteitsaudit in Londerzeel en ook het voetpadenrapport in Lebbeke.

- Een dossier over de N8 werd door het Verkeersplatform opgesteld en op 22 november 2017 voorgesteld aan het beleid, de pers en de bevolking.

De belangstelling en de appreciatie waren groot: het was duidelijk dat dit dossier de juiste vetrekbasis is voor een vlotte én vooral veilige Ninoofsesteenweg.

De basisschema's alsook enkele technische voorstellen vanuit het Ontwerperscollectief die erin verwerkt zijn blijven ook vandaag even actueel en de juiste aanpak van het probleem rond de N8.

# Ontwerperscollectief

Het aan architectuur gelinkt ontwerperscollectief uit Dilbeek streeft naar het tot stand brengen van een stedenbouwkundige en ruimtelijke omgeving met een sterke architectuur en een optimale woonkwaliteit, een duurzame mobiliteit en een sterke verkeersveiligheid.

Zij doet dit in samenwerking met de vzw Verkeersplatforms en dus ook met het Dilbeeks Verkeersplatform.

Het Ontwerperscollectief Dilbeek is een expertengroep van verschillende disciplines waaronder architecten en stedenbouwkundigen, die hun deskundigheid ter beschikking stellen voor projecten die een grote maatschappelijke impact hebben omwille van een combinatie van problemen op het vlak van mobiliteit, wonen, (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Vertrekkend van concrete situaties zoeken zij met de initiatiefnemers naar mogelijke oplossingen of naar alternatieven en verruimen zo de kijk op de problemen die zich stellen.'



# R0-N8 = Alles is met elkaar verbonden...

## Een totaalvisie en dus ook een totaalaanpak met basisprincipes

Aan de kruising van de Ninoofsesteenweg (N8) met de Ring volgen vele op- en afritten elkaar op. Dat maakt de verkeerssituatie er onveilig.

Dankzij een nieuwe inrichting zal het verkeer aan deze kruising vlotter en veiliger kunnen verlopen, zowel op de Ring als op de Ninoofsesteenweg.

Alle weggebruikers dienen daarbij de nodige aandacht te krijgen.

De Ninoofsesteenweg snijdt dwars doorheen de Dilbeekse kern en enkele van onze deelgemeenten.

Helaas weten we op dit moment nog te weinig over de actuele studies voor de vernieuwde aanpak van de N8, laat staan over bepaalde voorstellen.

Ons inziens dient er een totaalvisie te zijn voor de N8 en de kruising met de Ring en dus ook een totaalaanpak met basisprincipes zoals:

- Geen links afslaand verkeer
- Bij voorkeur gebruik maken van rotondes in plaats van verkeerslichten
- De juiste doorstroming
- Veiligheid voor de zachte weggebruiker, zowel voor fietsers als voor voetgangers: deze laatste zijn al te vaak een ondergewaardeerde groep

Doorstroming is een zeer belangrijk gegeven, maar hoe dan ook is verkeersveiligheid een hogere prioriteit.

Voorgestelde oplossingen moeten dus aan beide criteria voldoen.

Er moet rekening gehouden worden dat de N8 een regionale weg is met een regionale ontsluiting.

Het openbaar vervoer moet op een efficiënte manier ingepast worden.

De voorgestelde alternatieven moeten rekening houden met de verzuchtingen van de buurten en wijken die rechtstreeks aansluiten op het knooppunt.

Het gaat ondermeer over Paloke, Kattebroek en Kaudenaarde, hetzij minstens 3.000 inwoners en 2.000 leerlingen.

Het is de logica zelf dat hun bezorgdheden en specifieke problematiek verwerkt worden in de totaalaanpak.

Ook met het Brusselse Gewest dienen er onderhandelingen opgestart te worden, zodat het draagvlak voldoende groot is en geen secundaire problemen ontstaan.

## Onze concrete kijk op de knoop N8-R0

Onze kijk op de herinrichting van het knooppunt is gebaseerd op een totaalaanpak.  
Dit betekent een oplossing voor elk onderdeel:

- Het knooppunt veilig maken voor fietsers en voetgangers
- Het wegnemen van alle links afslaand verkeer
- De aanleg van een Rotonde West ter hoogte van de Baron de Vironlaan
- De aanleg van een bijkomende Rotonde Oost ter hoogte van de op- en afrit kant Oost (Sleutelpasstraat)
- Een goede doorstroming door het overgrote gedeelte van de N8 (vanaf nieuwe rotonde West) te herleiden van 4 naar 3 vakken, met een alternerend middenvak voor de ochtend- en avondspits
- De aansluiting van de Moeremanslaan op het nieuwe knooppunt
- De herinrichting van de Baron de Vironlaan

Dit gebeurt rond voorstellen van het Verkeersplatform Dilbeek in overleg met het Ontwerperscollectief waarin rekening gehouden wordt met de plaatselijke problematiek.

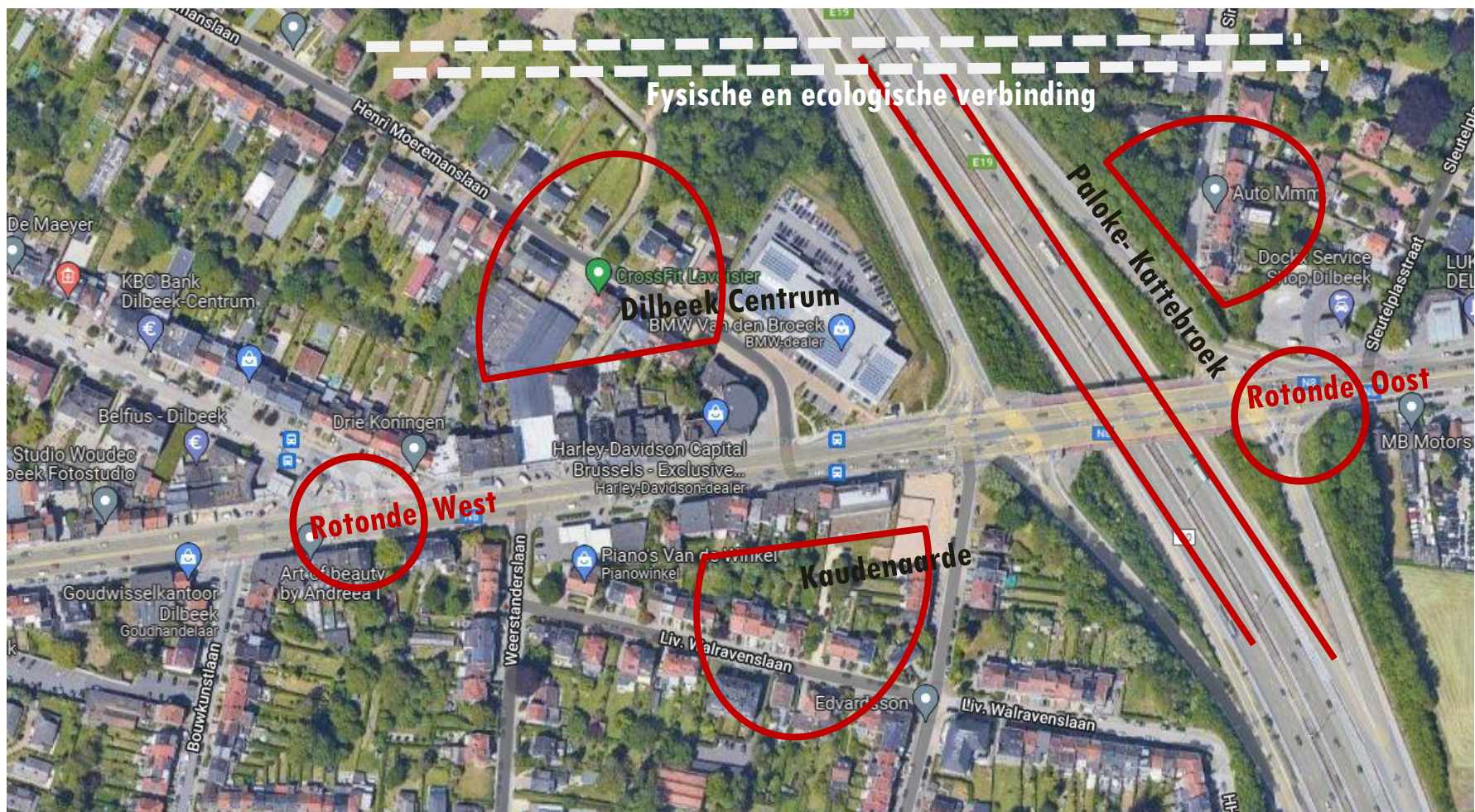
Onze unieke kijk hierop is belangrijk voor alle partners: De Werkvennootschap, Gemeente Dilbeek, AWV en De Lijn.

Ons totaalschema is een voorbeeld van hoe de duizenden verplaatsingen verwerkt kunnen worden en gelijktijdig alle doorstromingen veilig en vloeiend kunnen laten verlopen en dit bovenop die van de bewoners of andere verkeersdeelnemers zoals de school Regina Caeli en het gemeentelijk zwembad Dilkom.

Bij het altijd rechts afslaan van (vracht)wagens dient bijzondere aandacht te gaan naar de veiligheid van fietsers, zeker wat betreft de dodehoek en het al dan niet in de voorrang plaatsen van de fietser.

Alle schema's in dit dossier behelzen Zone 30 of 50 en zijn opgesteld zodanig dat de weggebruiker die van De Ring komt ervaart dat hij niet meer in een autosnelwegomgeving zit, maar in een woon- en leefomgeving met diensten, school, leefbuurten, winkels...

**Een niet onbelangrijk punt: de financiële impact van onze voorstellen in dit dossier is veel lager en de uitvoering ervan is technisch gemakkelijker en vlugger te realiseren en dit zonder noemenswaardige onteigeningen...!**



# De inrichting vanaf R0 tot de Rotonde West

## Huidige Toestand is onvoldoende

Het creëren van een nieuwe rotonde geeft ons de kans om de verkeerssituatie tussen het nieuwe rondpunt en de R0 opnieuw te bekijken en een herinrichting uit te tekenen.

Dit komt niet alleen de doorstroming ten goede, maar ook de verkeersveiligheid en het winkelcomfort.

Al bij al een duidelijke win-winsituatie.

De hierna volgende beelden tonen duidelijk aan dat de huidige toestand onveilig en onpraktisch is: het is dus eigenlijk onverantwoord om dit nu niet mee op te nemen in ons verhaal.





# Een nieuwe Rtonde West

Als we op het knooppunt R0-N8 het links afslaand verkeer willen vermijden, dan moeten we zorgen voor een wisselmoment. Daarom kiezen we voor de aanleg van een nieuwe rotonde op het huidig kruispunt met de Baron de Vironlaan, waar voldoende plaats is voor deze ingreep zoals hierna blijkt uit de ontwerpen van het collectief.

Rotondes worden meer en meer gebruikt in de plaats van kruisingen.

Logisch, want rotondes hebben veel voordelen.

Zo zijn ze veiliger en stroomt het verkeer sneller door en zijn er geen verkeerslichten nodig.

De snelheid wordt flink verlaagd ook bij weinig verkeer.

Bijzondere aandacht dient dan wel te gaan naar de ruimte die toegewezen wordt aan de fietsers: zij maken gebruik van vrijliggende fietspaden zodat ze goed zichtbaar zijn en niet worden klemgereden door auto's of vrachtwagens.

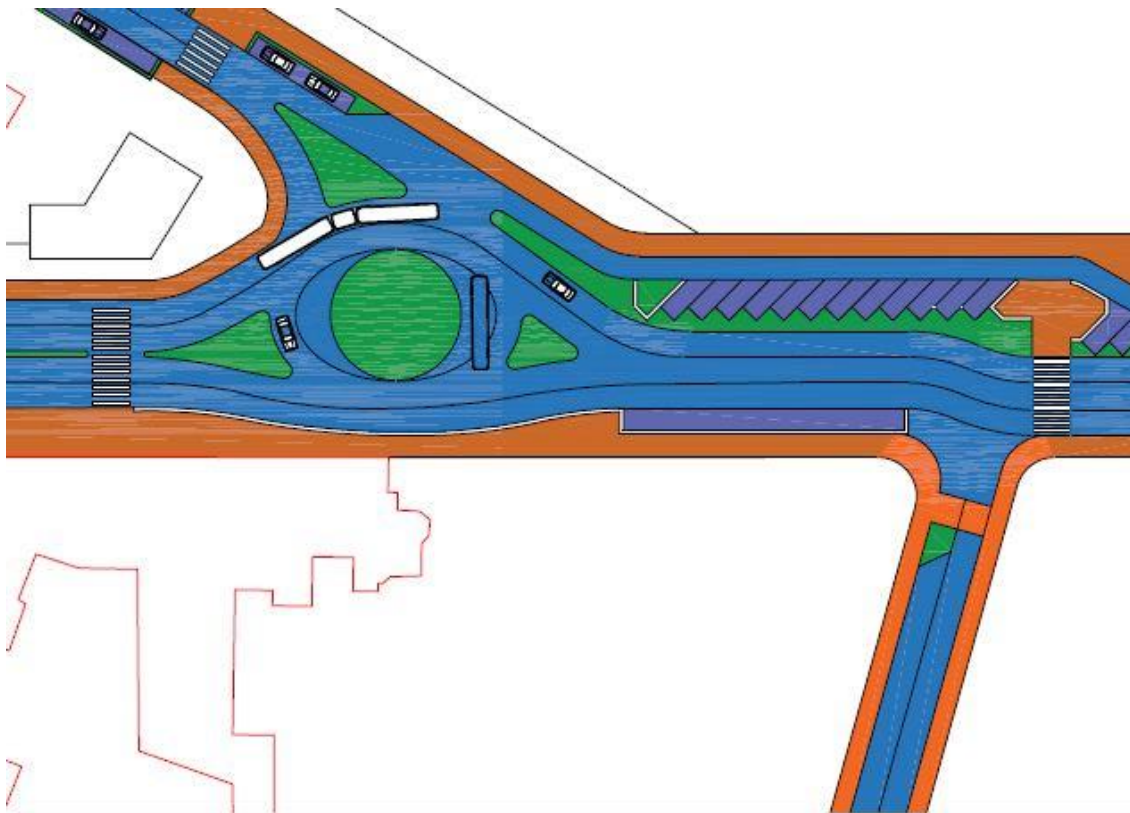


Het aanleggen van een rotonde in deze situatie zorgt er voor dat op het keerpunt R0-N8 geen links afslaand verkeer nodig is en dat er een goede en veilige aansluiting is met de Baron de Vironlaan en de Kaudenaardewijk.  
De ellipsvorm in onderstaande tekening van het collectief staat borg voor meer (verkeers)veiligheid en vlotte doorstroming van het verkeer.

Er wordt ook veel meer groen ingekleurd.

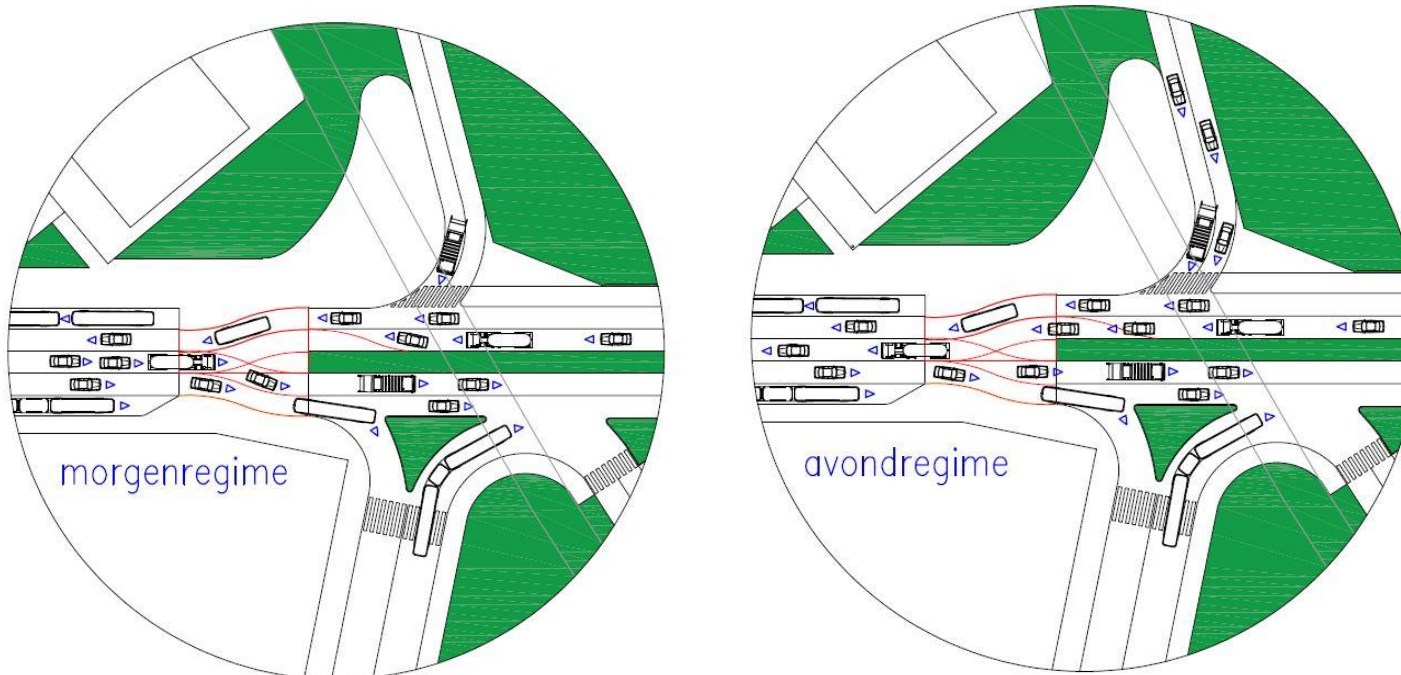
Het uitzonderlijk vervoer blijft mogelijk dankzij de flauwe bochten

Kleurlegende in alle tekeningen: oranje = zachte weggebruiker, blauw = automobilist, groen = beplanting, bomen, gras



In het stuk N8 tussen de Ring en de nieuwe rotonde Baron de Viron wordt voorzien in een alternerend rijvak.  
Tijdens de ochtendpiek zijn er 2 rijstroken richting Brussel en 1 rijstrook richting Ninove.  
Tijdens de avondpiek zijn er 2 rijstroken richting Ninove en 1 rijstrook richting Brussel.  
Er moet derhalve voorzien worden in wissels van 1-3 rijstroken en 3-1 rijstroken naargelang de morgen- en de avondpiek op weekdays.  
In de weekends kan dit iets anders liggen, gelet op de verkeersstromen naar en van Brussel.

De “wissels” gebeuren daar waar de snelheid laag is aan de hand van de omschakelbare rode  en groene  aan het rondpunt van de Baron de Vironlaan ten Westen en op het verkeersplateau ter hoogte van de BMW-garage en de Rozenlaan ten Oosten.  
Dit in de plaats van gebruik te maken van lange wisselstroken die nodig zijn bij hogere snelheden.

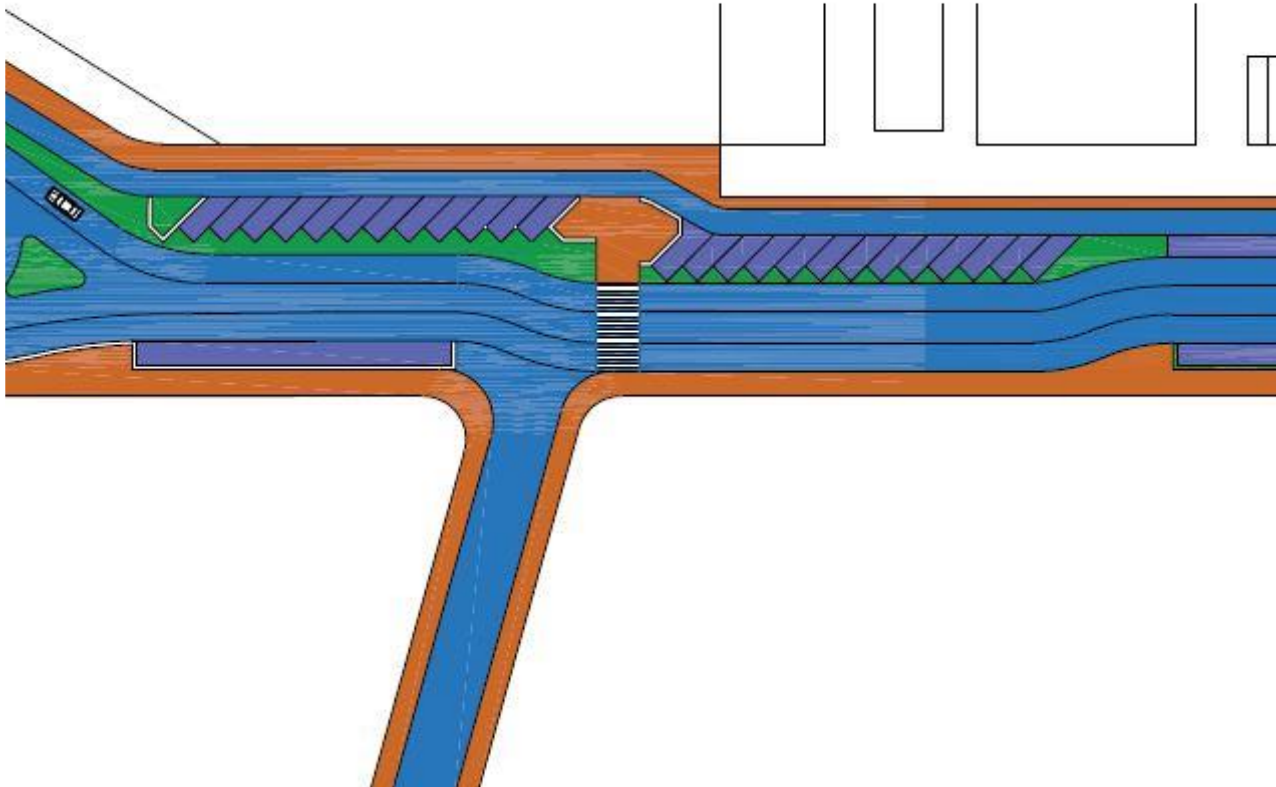


## De aanleg van een ventweg

Op dit moment heerst veel verkeersonveiligheid ter hoogte van de handelaars bij het begin van de Ninoofsesteenweg. De huidige chaos kan opgelost worden door de aanleg van een ventweg.

Door de aanleg van deze ventweg als Zone 30 en een efficiëntere parkeerstructuur kunnen niet alleen meer auto's opgevangen worden, maar wordt het doorgaand verkeer gescheiden van het lokaal verkeer.

De aanleg van de ventweg is zodanig dat fietsers en voetgangers niet gehinderd worden.



De ventweg (parallelweg) zorgt voor parkeermaneuvers zonder hinder voor de doorstroom op de N8 en het vrij blijven van de inritten van de aansluitende panden en zorgt bovendien voor een vermeerdering van de parkeerplaatsen (ook voor fietsers).

- \* De fietsstrook (in de regel 1.50 m breed) loopt naast het voetpad (eveneens 1.50 m breed) of als voorkeurstrook op de ventweg (3.00 m breed).
- \* Tussen parkeerstroken voor langsparkeren en de strook voor fietsers is een niet berijdbaar grindstrookje met laagstammen voorzien van 0.50 m (omwille van mogelijk openzwaaiende deuren aan passagierszijde).

Er wordt niets onteigend.

De asverschuivingen zijn het gevolg van privé-eigendom tussen rooilijn en bouwlijn van ondermeer het bedrijf Harley Davidson, de kinderopvang, de bakkers Stijnen en Bossuyt.

Er werd reeds overleg gepleegd met winkeliers en zij ondersteunen deze voorstellen.

# Aanzet van de Moeremanslaan en de bushalte

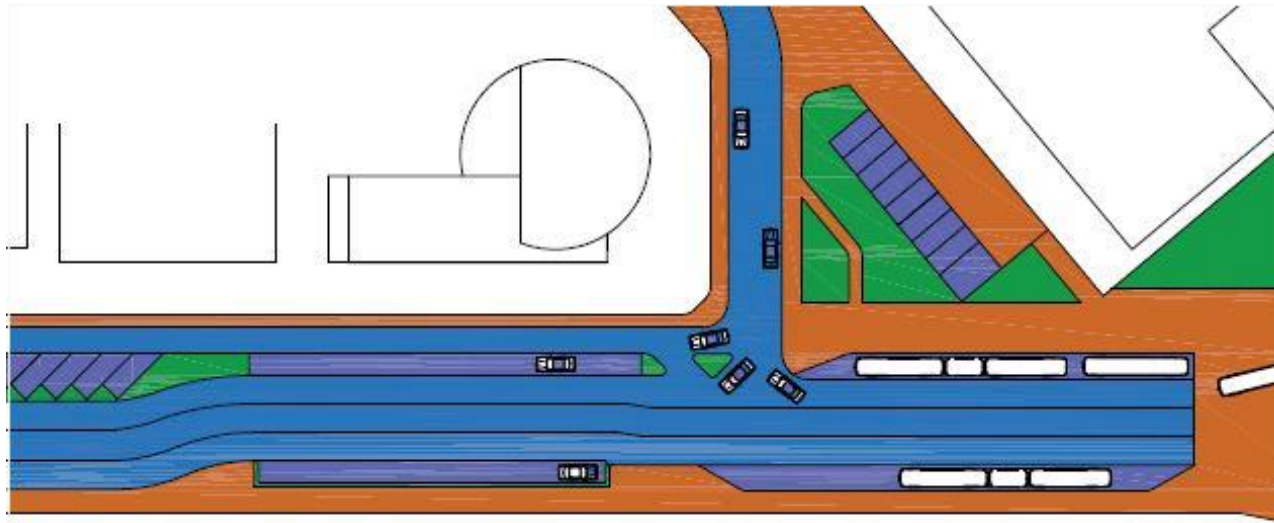
Op de volgende schets tonen wij de mogelijkheid om de Moeremanslaan uit te rijden aan de zuidelijke zijde, via enerzijds de ventweg (parallelweg) en anderzijds via de N8 zonder over de busstrook te moeten.

De busstrook sluit aan bij een zeer brede zone voor de zwakke weggebruiker en laat het parkeren van een dubbele bus en-of een gelede bus toe.

Wij weten dat er daar geregeld groepen van 30 tot 40 kinderen samentroepen, wat een veilige herinrichting noodzakelijk maakt.

Verder dient opgemerkt te worden:

- Het eerste deel van de Moeremanslaan blijft tweerichtingsverkeer, de rest éénrichting naar de N8 toe
- De auto's komende uit de Moeremanslaan moeten verplicht naar rechts hun weg vervolgen richting Rotonde West ter hoogte van de Baron de Vironlaan
- Het kapelletje blijft staan in een groene omgeving
- Er is veel ruimte voorzien voor voetgangers en fietsers
- Er is voldoende ruimte voor de bussen van De Lijn
- Handel blijft toegankelijk



## Situatie ter hoogte Rozenlaan

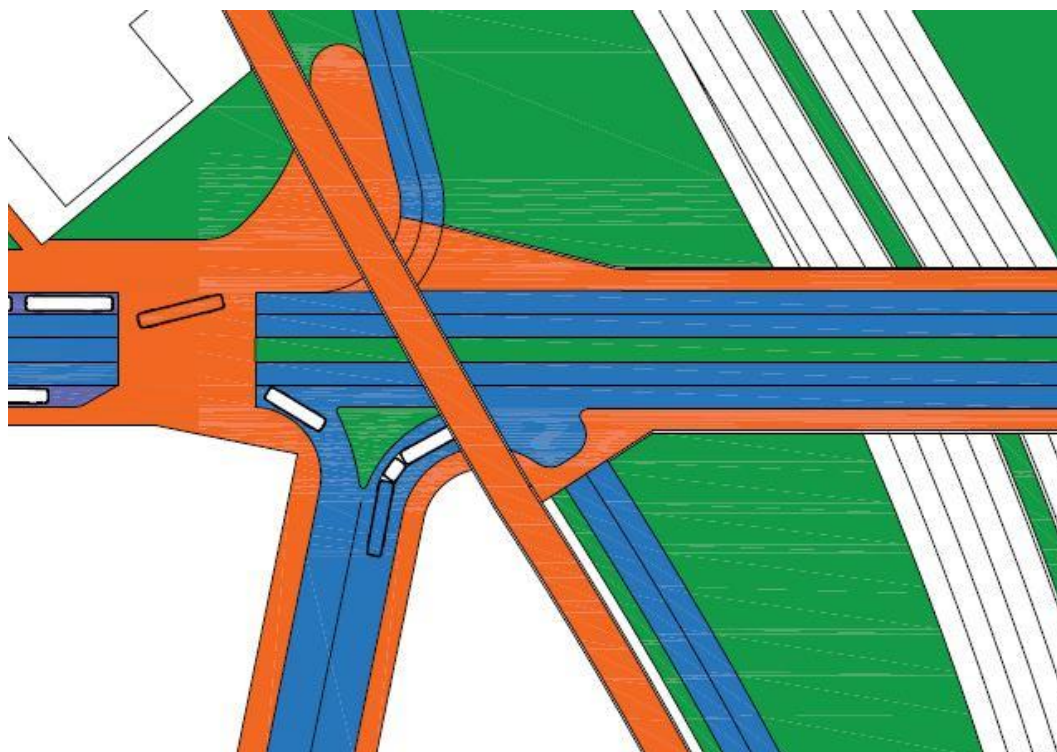
De toegang van de Kaudenaardewijk via de Rozenlaan en de oprit richting Ring (mogelijks via een parallelbaan) kan veilig en vlot verlopen, zoals onderstaand schema weergeeft.

Het verkeersplatform neemt ook kennis van de plannen van de aanleg van de fietssnelweg FR0.

Het is goed dat de fietssnelweg via een fietsbrug over de Ring wordt gelegd en ook toegang geeft tot de schoolomgeving.

Het is wenselijk dat aanknopingspunten worden voorzien met de gelijkvloerse fietspaden.

Ons schema voorziet ook voor voldoende ruimte voor nog te tekenen voetpaden en zebrapaden op de N8 zelf.



Zoals blijkt uit de ontwerpstudie van de fietssnelweg is de situering van de fietssnelweg gelijklopend met onze visie en onze ontwerpschema's.

Beide zijn complementair.

In onderstaande voorstelling uit de desbetreffende studie is rechts richting Ninove en links richting Molenbeek-Anderlecht.



## Een tweede rotonde

Vermits een zuidelijke lus niet (meer) aangewezen is en trouwens ook niet weerhouden werd is het Ontwerperscollectief op zoek gegaan naar een andere oplossing.

Deze werd gevonden door een bijkomende (tweede) rotonde aan te leggen ter hoogte van de op- en afrit ten Oosten van de Ring.

Deze oplossing sluit beter aan bij de totaalaanpak van het knooppunt en blijft ook ter hoogte van de Ninoofsesteenweg. Het voordeel is een vlottere doorstroming en geen links afslaand verkeer.

Samen met de nieuwe rotonde aan de Baron de Vironlaan zal deze bijkomende rotonde zorgen voor een duidelijkere beeldvorming en een meer logische inrichting voor de weggebruiker

Deze rotonde zorgt ook voor de ontsluiting van Paloke en Kattebroek via de aansluiting met de Sleutelplasstraat.

De oprit 13 blijft dus behouden zoals voorheen.

De ingreep wordt volledig gerealiseerd op openbaar domein.



# Nieuwe Rotonde Oost

De nieuwe Rotonde Oost situeert zich dus ter hoogte van de op- en afrit 13 kant Brussel en zorgt voor een vlotte ontsluiting van Paloke en Kattebroek.

Voor de automobilisten komende van Anderlecht die de afrit 13 nemen wordt de toegang naar de wijk Paloke voorzien via de Serenadestraat.

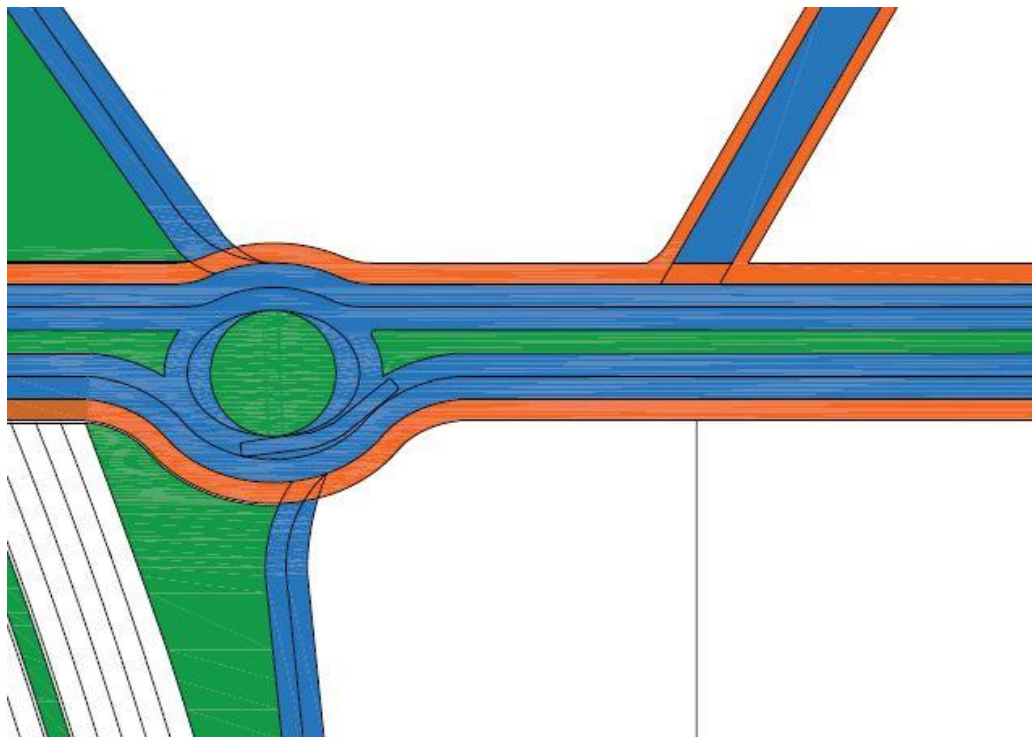
Het betreffende kruispunt is voorzien van verkeerslichten, zodat links afslaand verkeer veilig kan verlopen.

We pleiten dan wel voor intelligente verkeerslichten met oa. groen vierkant voor de voetgangers en fietsers.

Voor de fietsers en voetgangers wordt voorzien in gelijkvloerse fietspaden, voetpaden en zebrapaden.

Aldus wordt voorzien dat de ontsluiting van Kattebroek en Paloke op een veilige manier verloopt via de enkelrichting van Sleutelpasstraat en Serenadestraat.

Overleg met het Brusselse Gewest is wellicht nodig en alvast aangeraden.



# Kattebroek en Paloke: een duidelijke visie

Ook binnen de Palokewijk is men van oordeel dat een goede doorstroming van het autoverkeer op het op- en afrittencomplex van de Ninoofsesteenweg met de Ring een belangrijke voorwaarde is voor de heraanleg. Essentieel is daarbij ook dat dit gebeurt op een veilige manier voor de zwakke weggebruikers.

Een goede doorstroming kan de ANPR-camera's, die nu in de Berchemstraat zijn opgesteld, overbodig maken, aangezien er dan minder kans bestaat dat deze weg genomen wordt om naar Brussel te rijden in plaats van de Ninoofsesteenweg. Door een korte aansluiting te voorzien via de Sleutelpasstraat met een oostelijke rotonde wordt deze wijk een vlotte verbinding geboden met de Ninoofsesteenweg en dat in beide richtingen, wat nu niet het geval is richting Brussel.

Tegelijkertijd vragen zij ook de nodige aandacht te besteden aan de realisatie van enkele ecologische verbindingen van hun wijk met o.a. de Dilbeekse kern en de overige deelgemeentes. Gedacht kan worden aan een groene overkapping van de Ring via de groene zones van de Eikelenberg waarbij eventueel zelfs een aansluiting naar de Wolfspuiten zou kunnen gerealiseerd worden.

Indien er effectief een sluiting van afrit 12 moet plaatsvinden dient er rechtstreekse een gemakkelijke verbinding te zijn met de Dilbeekse kern, waardoor deze wijken op hun beurt beter kunnen bijdragen tot een verdere versterking van deze Dilbeekse dorpskern.

Deze verbinding onder de Ring omvat 1 rijvak en er wordt gebruik gemaakt van verkeerslichten.

Daarnaast dient voorzien te worden in een ecologische verbinding onder de Ring door, in het ontbuizen van de beek naast de verbindingsweg en de Kattebroekstraat, het inbouwen van natuurlijke elementen en een belevingsplek.

Een aaneenschakeling van bosjes bij Eikelenberg is wenselijk.

Ook het weer open leggen van de Molenbeek zal zeker en vast ook een enorme ecologische meerwaarde betekenen.

Tenslotte willen we rekening houden met de resultaten en het advies van de Bouwmeester inzake het project Leefbuurt, een aantal straten moeten heraangelegd worden en er moet ook overleg gepleegd worden met het Brussels Gewest.

# Parallelbanen

Voor zover ons bekend wordt de afrit 12 gesloten.

We willen hier duidelijkheid over, want dit gegeven heeft een grote invloed op de ontsluiting van Dilbeek-Centrum, Paloke en Kattebroek.

Als afrit 12 gesloten wordt dan krijgen we een andere verkeerscirculatie en heeft dit invloed op andere ontsluitingswegen. In dit geval pleiten we ook voor het behoud van parallelbanen: de huidige wegstroken kunnen daarvoor gebruikt worden, zodat slechts beperkte ingrepen aan de infrastructuur nodig zijn.

De parallelbanen kunnen langs beide kanten van de Ring gebruikt worden en lopen van Groot-Bijgaarden tot Itterbeeksebaan en zelfs verder.

Het gebruik van parallelbanen maakt dat op de Ring zelf geen invoegend of afslaand verkeer gebeurt en de doorstroming niet vertraagd wordt.

Wie bv. op de R0 zich bevindt richting Dilbeek zal voor Dilbeek vanaf Groot-Bijgaarden de parallelbaan moeten volgen tot afrit 13, die zich bevindt op de parallelbaan en niet op de R0 zelf.

In het verleden heeft De Werkvennootschap altijd gezegd dat parallelwegen een nuttige en goede oplossing konden bieden voor het teveel aan op- en afritten op de Ring.



Dit blijkt ook uit de recente informatie van De Werkvennootschap op datum van 30 juli 2022. Op het vlak van de invoering van parallelbanen is de visie van het verkeersplatform en het ontwerperscollectief dus gelijklopend.

Door de aanleg van de parallelbanen kunnen de huidige op- en afritten behouden blijven.

Het voordeel is dat voor de aanleg reeds heel wat kan gebruikt worden van de huidige infrastructuur.

## Eerste knopen voor vlotter verkeer op Ring doorgehakt

REGIO  
DIMITRI BERLANGER

De Vlaamse regering heeft de eerste knopen doorgehakt voor de herinrichting van de Brusselse Ring. Concreet zal de Ring in de zone Zaventem een parallelstructuur krijgen, waar doorgaand verkeer gescheiden wordt van lokaal verkeer. In de zone Wemmel, waar de Ring minder ruimte inneemt, wordt de doorstroming geoptimaliseerd met vier rijstroken en worden op- en afritten aangepakt.

De ingrepen moeten vooral een zegen worden voor de duizenden pendelaars die zich elke dag van en naar Brussel verplaatsen en nu al te vaak knarsetandend in de file staan. Daarnaast moet het project ook de leefbaarheid van de inwoners van de rand ten goede komen.

Concreet komt er tussen de E40 in Sint-Stevens-Woluwe en de E19 een parallelstructuur. "Daar zal je dus moeten kiezen", legt woordvoerder Marijn Struyf van De Werkvennootschap uit. "Wie bijvoorbeeld van Leuven komt en naar de luchthaven moet, kiest in het knooppunt E40/Ring voor de parallelring. Je rijdt dan op de parallelstructuur en komt onder meer afrit Henneaulaan tegen. Zo rijdt je verder tot aan de afrit naar de A201 en dus naar de luchthaven."

"Kom je van Leuven en moet je naar Antwerpen, dan kies je in het knooppunt E40/Ring voor de doorgaande ring. Je komt dan geen op- of afritten meer tegen en rijdt rechtstreeks tot aan het volgende grote knooppunt, zijn

de de Ring/E19. Daar rijdt je dan richting E19 en zo naar Antwerpen. De doorgaande ring zal op drie rijstroken zitten en de parallelring – waar de snelheidslimiet 70 kilometer per uur zal bedragen – op twee."

Tussen het viaduct van Vilvoorde en de wisselaar met de A12 verandert er weinig. "We onderzoeken wel of er een vierde rijstrook komt op dit hele stuk", luidt het.

### Befaamde helling

Tussen de A12 en de E40 Groot-Bijgaarden wordt niet in een parallelstructuur voorzien, maar in de zone Wemmel komen wel vier rijstroken. "De op- en afritten worden wel wat anders ingericht. De grootste verschillen zijn dat de Limburg Stirumlaan in Wemmel wordt afgekoppeld en je daar de Ring niet meer zal kunnen op- of afrijden."

"De Steenweg Op Brussel wordt dan weer een volledig aansluitingscomplex – je kan er nu maar van één kant de Ring op. Er komen in deze zone twee grote ecoducten aan het Laarbeekbos: eentje van 90 meter breed en eentje van 180 meter breed. De befaamde helling hier gaat er ook uit. Het lengteprofiel passen we ook aan zodat de Ring wat lager komt te liggen ten opzichte van het landschap", zegt Marijn Struyf.

Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) reageert opgetogen: "Met het project 'Werken aan de Ring' stomen we de Ring rond Brussel klaar voor de toekomst. We investeren in een betere doorstroming, meer verkeersveiligheid, groenvoorzieningen en ecologische verbindingen én meer mo-



In de zone Wemmel worden de op- en afritten aangepakt en komen er vier rijvakken. © DBG

gelijkheden voor duurzame verplaatsingen door nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en fietssnelwegen te realiseren."

### 2025 van start

Een extra troef is dat de 'nieuwe Ring' minder ruimte zal innemen dan vandaag. Er komt 88 hectare ruimte vrij en er worden meer dan 60 ecologische verbindingen langs, over en onder de R0 gerealiseerd. Acht ingekokerde waterlopen worden opnieuw opgelegd. Met duizenden kubieke meters extra waterbuffercapaciteit is de omgeving beter beschermd bij hevige regenval.

Na de zomer volgt een adviesronde bij de betrokken instanties. Daarna wordt het ruimtelijk uitvoeringsplan voorgelegd aan de Vlaamse regering met het oog

### Voka: "Nieuwe Ring kan groot verschil maken"

Ondernemersnetwerk Voka (KvK Vlaams-Brabant en Voka Metropolitan) pleit al lang voor actie rond de Ring en is tevreden met het voorgestelde scenario. "We roepen de adviserende instanties op om de plannen zoals voorgesteld in het dossier dit najaar goed te

keuren en er zo voor te zorgen dat bedrijven in de noordrand beter bereikbaar zijn en de economische schade door de congestie op de Brusselse Ring krimpt", zegt gedelegeerd bestuurder Kris Claes. "Een betere bereikbaarheid, die er ook moet komen met voldoende flankerende

ingrepen voor ander verkeer, is cruciaal voor bedrijven om werknemers aan boord te krijgen en te houden. In tijden van krapte op de arbeidsmarkt kan een nieuwe Ring een groot verschil maken in het vinden van de juiste profielen en de arbeidsmobiliteit bevorderen." (DBG)

op een voorlopige vaststelling. Daar is ook een openbaar onderzoek aan gekoppeld waarbij inwoners uit de streek hun opmerkingen kunnen formuleren.

Daarna zal het ruimtelijk uitvoeringsplan definitief door de Vlaamse regering worden vastgesteld. In 2025 zouden de werken van start moeten gaan.

# De Kaudenaardewijk

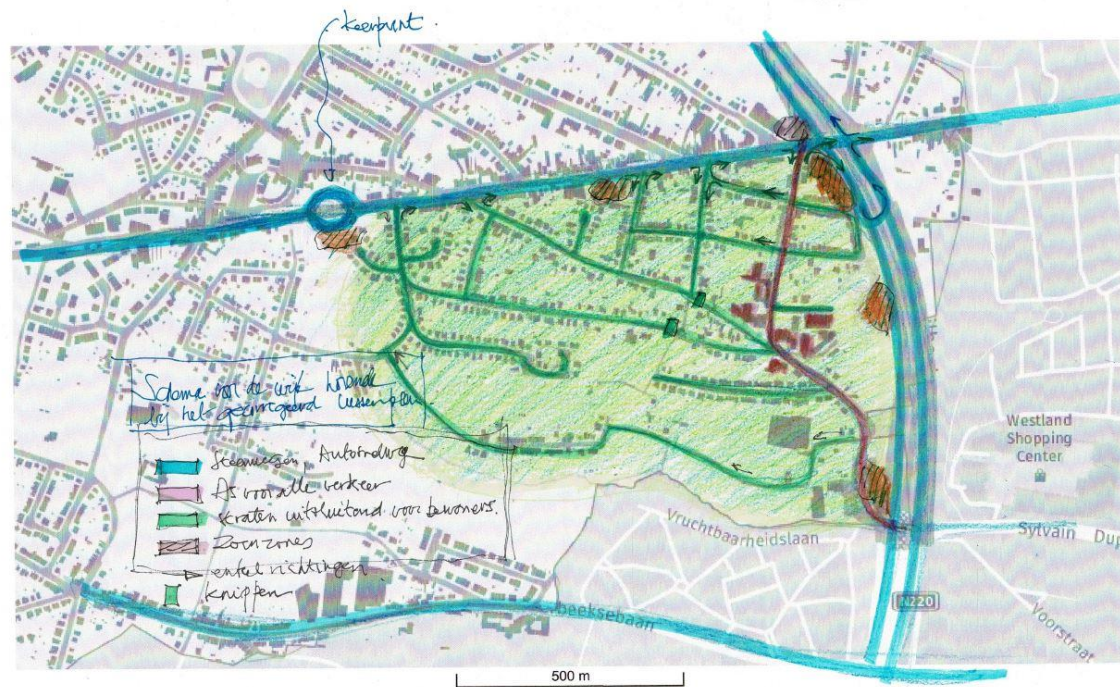
Voor de Kaudenaardewijk kan voorzien worden in een circulatieschema.

Het verkeersplatform en ontwerperscollectief kan dit uitwerken en heeft al een aantal voorstellen in gedachten.

De centrale as voor alle verkeer (paars) via de Rozenlaan en een deel van de Kaudenaardestraat zorgt er voor dat de collectieve voorzieningen, zijnde school en zwembad, gemakkelijk bereikbaar blijven.

In de andere straten (groenblauw) wordt voorzien in lokaal verkeer: dit betekent dat enkel bewoners deze straten gebruiken.

Geopunt-kaart

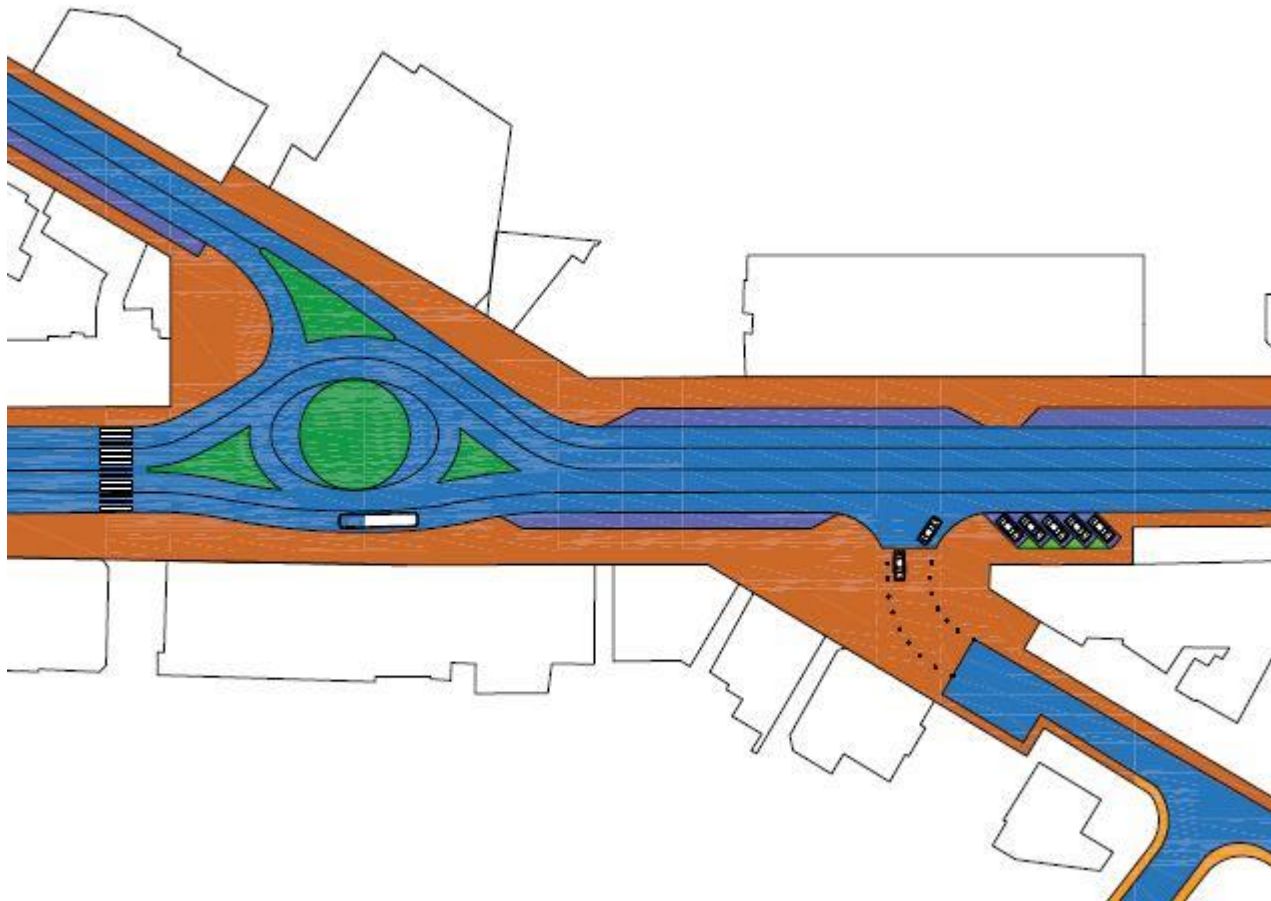


Bron: [www.geopunt.be](http://www.geopunt.be)

21/03/2021

1

De ontsluiting van de wijk verloopt niet alleen via Rotonde West en Rotonde Oost, maar ook via een nieuwe Rotonde Spanjeberg, zodat ook hier geen links afslaand verkeer plaats vindt.  
De aansluitingen met de Ninoofsesteenweg worden tevens voorzien van vertragende elementen.  
Kaudenaarde wordt een Zone 30 en een aantal zoenzones worden voorzien.  
Verder overleg met de wijk is noodzakelijk.



# Onze kijk op het project Baron de Vironlaan

We bekeken de beschikbare informatie over dit project op de website van de gemeente.

<https://www.dilbeek.be/nl/baron-de-vironlaan-heraanleg-wegenis>

Na interne studie komen we tot hierna volgend tegenvoorstel.

Zoals men in de volgende afbeeldingen kan zien vertrekken wij in ons voorstel met heuse bomen met een echte kruin maar plaatsen de bomen tussen de auto's en de fiets- en voetpaden.

Volgende bezwaren tonen aan dat dit vermoedelijk een betere keuze kan zijn.

- Onze bomen zullen niet moeten gesnoeid worden tot boven vrachtwagenhoogte (tot 4m) ,
- Kinderen kunnen aldus niet aan de passagierszijde ontsnappen en onder een auto lopen,
- Fietzers kunnen niet tegen openzwaaiende autoportieren knallen door de doorlatende grindstrook langs het fietspad waarin de bomen geplant mogen worden...

De onderstaande 4 schema's tonen de verschillen tussen het voorliggend project en ons voorstel inzake type-trajecten op de Baron de Vironlaan.

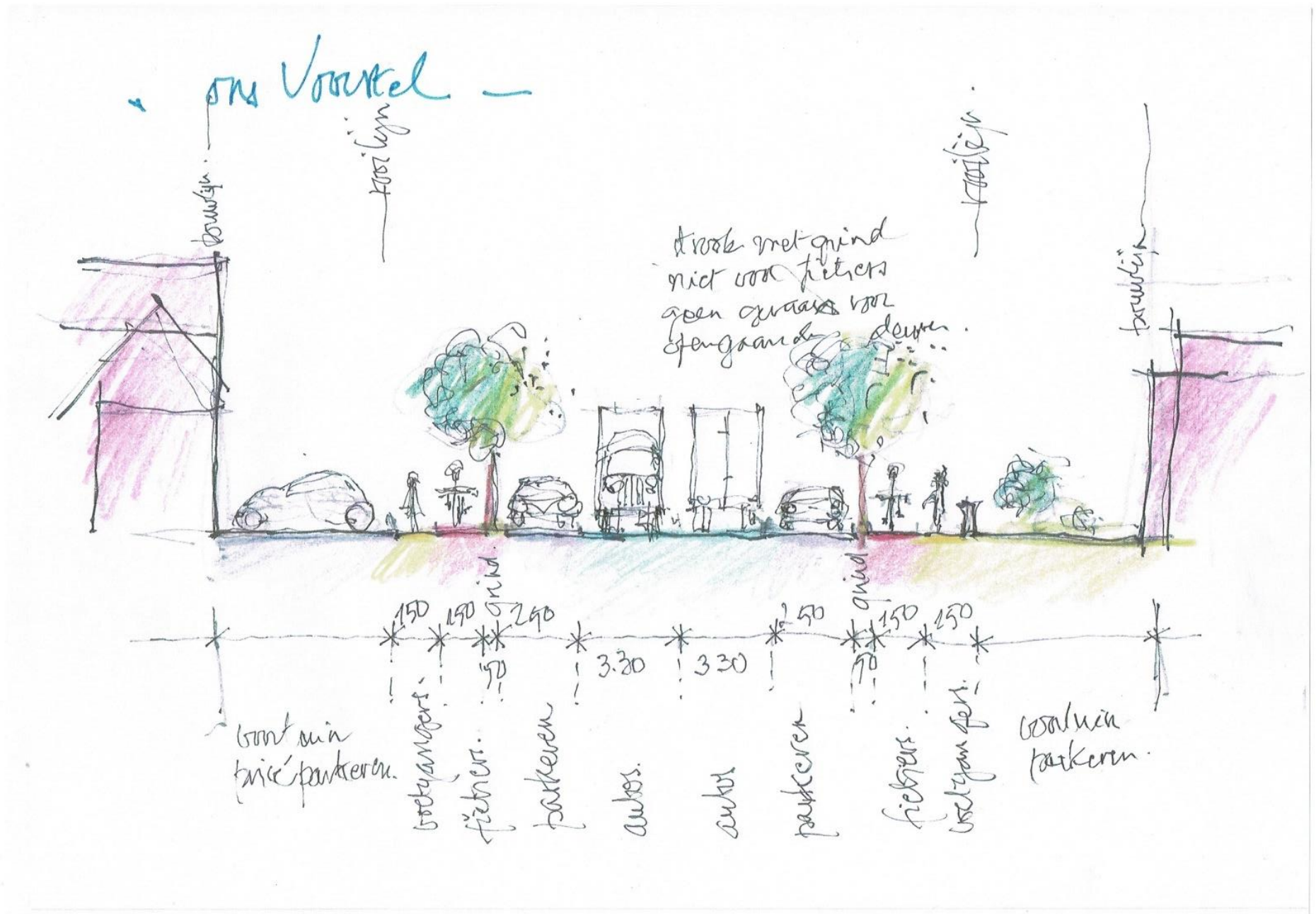
In ons voorstel:

- Ontstaan de as-verschuivingen door schuin te parkeren op stroken waar geen inritten zijn.
- De schuin opgestelde parkeerplaatsen laten een kortere maneuvvertijd toe.
- De parkeercapaciteit zou dan evenwaardig kunnen zijn met deze in het voorliggend project, waar doorlopend maar evenwijdig met de straat in het midden geparkeerd wordt.

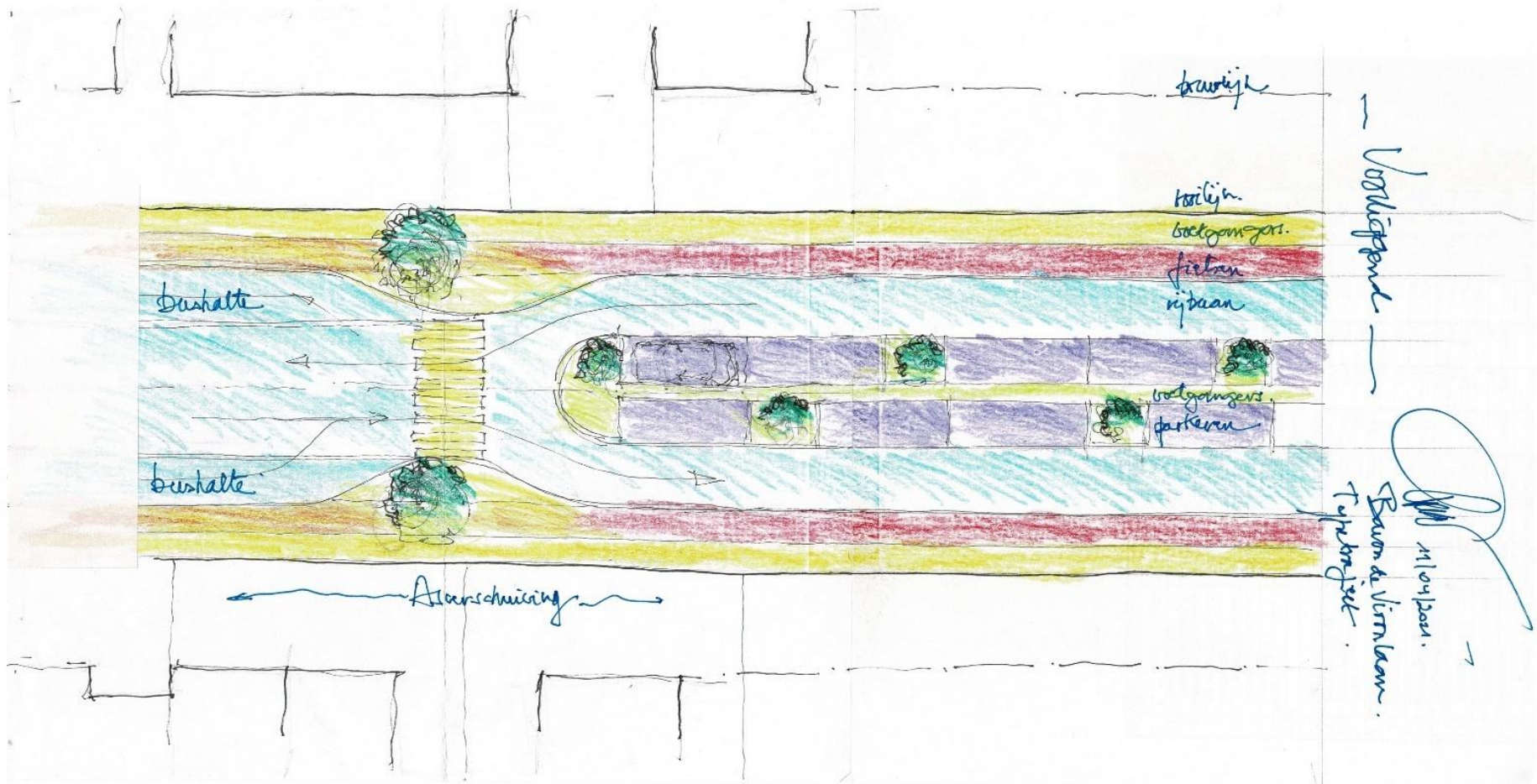
- Voorliggend ontwerp. -



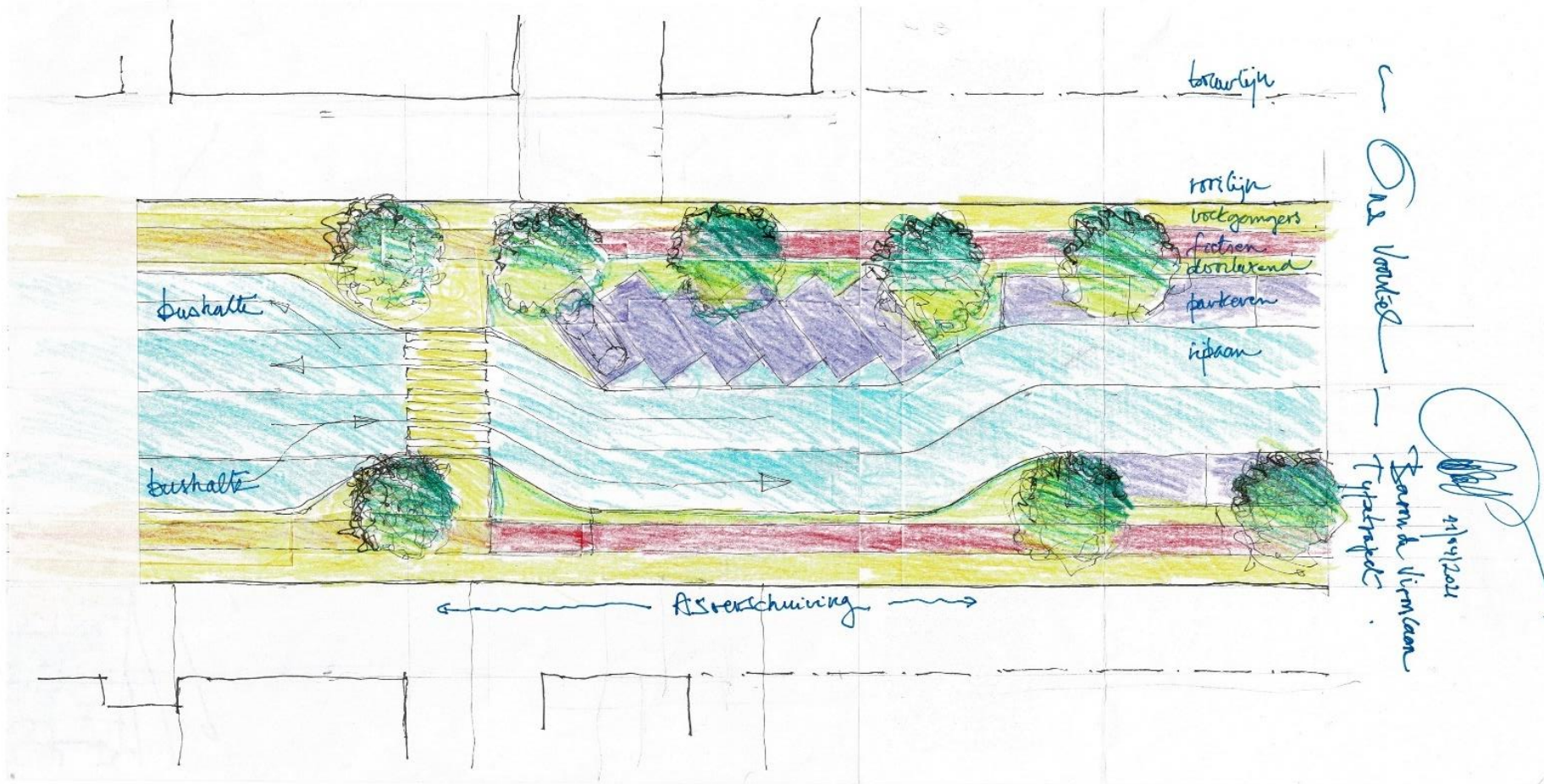
# Ons voorstel tot herinrichting: doorsnede



Voorliggend ontwerp: bovenaanzicht



Ons voorstel: bovenaanzicht



# Doorstromingsschema

Al onze voorstellen en schema's gaan uit van dezelfde principes zoals hoger reeds aangehaald: geen links afslaand verkeer, maximale veiligheid voor de zachte weggebruiker conform het stopprincipe, goede bereikbaarheid van de omliggende wijken, correcte inrichting van aanpalende straten en een vlotte doorstroming op N8 en R0.

Dit kan samengevat worden in onderstaand doorstromingsschema.

Hieruit blijkt dat automobilisten zich vlot en veilig kunnen verplaatsen van A naar B zonder links afslaand verkeer en met een vlotte doorstroming.

In de tot heden gekende voorstellen van De Werkvennootschap stellen we vast dat wel gebruik gemaakt wordt van links afslaand verkeer en verkeerslichten.

Elementen waarvan we nu al in de realiteit ervaren dat deze de doorstroming niet bevorderen, maar wel de filevorming.

Het doorstromingsschema bevestigt dat de hoger vermelde ingrepen zoals voorgesteld in ons dossier wel degelijk probleemoplossend werken.

Het principe blijft: geen links afslaand verkeer, om de doorstroming maximaal te waarborgen.

|   |                                                     | 1                                | 2                                                    | 3                                    | 4                                               |
|---|-----------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|
|   |                                                     | Richting R0 Zaventem             | Richting R0 Bergen                                   | Richting N8 Schepdaal                | Richting N8 Anderlecht-Molenbeek                |
| A | Bevindt zich op R0<br>Komt van Zaventem             |                                  | Blijft op R0                                         | Bestaande Afrit 13                   | Bestaande Afrit 13<br>Ronde West<br>Ronde Oost: |
| B | Bevindt zich op R0<br>Komt van Bergen               | Blijft op R0                     |                                                      | Bestaande Afrit 13<br>Ronde Oost     | Bestaande Afrit 13<br>Ronde Oost                |
| C | Bevindt zich op N8<br>Komt van Schepdaal            | Ronde Oost<br>Bestaande Oprit 13 | Bestaande Oprit 13                                   |                                      | Blijft op N8                                    |
| D | Bevindt zich op N8<br>Komt van Anderlecht-Molenbeek | Bestaande Oprit 13               | Ronde Oost<br>N8<br>Ronde West<br>Bestaande Oprit 13 | Ronde Oost<br>N8<br>Ronde West<br>N8 |                                                 |

Het principe blijft ook hier: geen links afslaand verkeer, om de doorstroming maximaal te waarborgen.  
Daarbij zal ook gebruik gemaakt worden van de Serenadestraat.

|   |                                                     | 5                                                           | 6                                                            |
|---|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|   |                                                     | Richting Kaudenaarde                                        | Richting Paloke-Kattebroek                                   |
| A | Bevindt zich op R0<br>Komt van Zaventem             | Bestaande Afrit 13<br>Ronde West<br>Rozenlaan               | Bestaande Afrit 13<br>Ronde West<br>N8<br>Serenadestraat     |
| B | Bevindt zich op R0<br>Komt van Bergen               | Bestaande Afrit 13<br>Ronde Oost<br>Ronde West<br>Rozenlaan | Bestaande Afrit 13<br>N8<br>Serenadestraat                   |
| C | Bevindt zich op N8<br>Komt van Schepdaal            | Blijft op N8<br>Rozenlaan                                   | N8<br>Ronde West<br>N8<br>Ronde Oost<br>N8<br>Serenadestraat |
| D | Bevindt zich op N8<br>Komt van Anderlecht-Molenbeek | Ronde Oost<br>N8<br>Ronde West<br>Rozenlaan                 | Serenadestraat                                               |

# Actoren

- **De Werkvennootschap**  
Met dit dossier willen wij ingaan op de oproep van De Werkvennootschap om mee te denken over mogelijke oplossingen en alternatieve opties naar voor te schuiven voor enkele punten die nog verder dienen onderzocht te worden.  
We verwachten dat een overleg met het verkeersplatform op korte termijn mogelijk is.
- **AWV**  
Het enige dat we momenteel weten betreffende het AWV is dat er een studie lopende is en dat er reeds voorstellen zouden op tafel liggen.  
Graag kregen wij ook tijdig inzage van deze voorstellen want zij zullen een grote impact hebben op onze dagelijkse mobiliteit en leefomgeving in Dilbeek.
- **Gemeente Dilbeek**  
Uiteraard blijft de gemeente Dilbeek onze favoriete gesprekspartner en wij kijken dan ook uit naar de feedback omtrent onze constructieve voorstellen waar wij toch aardig wat tijd in hebben geïnvesteerd.
- **Wijkraden**  
Wij stellen vast dat er in de Kaudenaardewijk, Paloke en Kattebroek ongerustheid leeft.  
Het is belangrijk om de cijfergegevens van in- en uitrijdend verkeer voor de verschillende straten over te maken aan De Werkvennootschap zodat ze goed op de hoogte zouden zijn van de feiten.  
Ook met andere raden hebben we een goede verstandhouding en wisselen gegevens en voorstellen uit.  
Alle wijkraden kunnen altijd bij ons terecht voor verder onderzoek.
- **De Lijn**  
Ook vanuit De Lijn verkregen wij weinig informatie maar wij vernamen dat er op termijn zou aan gedacht worden om een trambus te laten circuleren op de N8.  
Derhalve hebben wij in onze voorstellen hier reeds rekening mee gehouden.
- **Anderlecht, Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem**  
Voor zover wij mochten vernemen zouden de overige betrokken gemeenten zoals Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Jans-Molenbeek eerstdaags door De Werkvennootschap worden gecontacteerd.  
Wij vernemen graag welke resultaten en standpunten hieruit voortvloeien.

## Aanvullende dossiers vanuit het Verkeersplatform Dilbeek

Het Verkeersplatform Dilbeek levert heel wat inspanningen om een totaalvisie en een totaalaanpak uit te werken. We leven met de hoop dat alle invalshoeken dezelfde redenering volgen en daarrond een maximale samenwerking tot stand brengen.

Met heel veel daadwerkelijke burgerparticipatie via diverse kanalen zoals het verkeersplatform, wijkraden, adviesraden, scholen en verenigingen.

Als platform zijn we daarom ook bezig met andere dossiers die rechtstreeks of onrechtstreeks dit dossier beïnvloeden.

Eest en vooral verwijzen naar ons dossier over de N8 van 22 november 2017 waarin reeds heel wat knelpunten worden behandeld en die op de dag van vandaag nog minstens even actueel zijn.

Ook het project van de stationsomgeving willen we kort opvolgen.

Op dit moment is nog te onduidelijk wat de huidige toestand is, welke plannen de gemeente vooropstelt en wat het standpunt van Infrabel is rond de sluiting van de overwegen.

Het Verkeersplatform zal dit apart behandelen gelet op de specifieke situatie en zal tijdig een voorstel presenteren.

Een ander belangrijk dossier is de opvolging van de resultaten van route2school.

De opsomming aan knelpunten en zwarte punten op weg van en naar school zijn talrijk en verdienen een ernstige aanpak en een veilige oplossing.

Als verkeersplatform willen we de komende maanden dat er verder werk wordt gemaakt van veilige schoolroutes.

Bovendien hadden een hele reeks bemerkingen te maken met de N8...!

# Conclusie en slotbeschouwing

Zoals gesteld bij het begin van dit dossier moet er bij de heraanleg van het knooppunt N8-R0 in Dilbeek met vele facetten rekening gehouden worden.

Het gaat inderdaad niet enkel om een brug, een baan, een op- en afrit, enzovoort, maar meer nog om de impact van de wijzigingen op de omwonenden, de (zwakke) weggebruikers, de bereikbaarheid van instellingen (grote school, zwembad), van lokale handelaars, het lokaal verkeer en het openbaar verkeer .

Dit document is een evenwichtsoefening conform het Stopprincipe, waarbij automobilisten niet worden benadeeld en kunnen rekenen op een vlotte doorstroming maar met gelijktijdig en prioritair meer aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Vanuit dit alles hebben wij als Verkeersplatform dan ook getracht met de informatie waarover wij beschikken een samenhangend, veelzijdig en weloverwogen voorstel te doen, met waar nodig ook nauwkeurige opmetingen.

Met het bestuderen van het voorstel van de Werkvennootschap ontdekten wij al gauw dat er onvoldoende kennis was van de Dilbeekse concrete situatie.

Ook reacties uit verschillende hoeken die ons ter ore kwamen, waren een aansporing om een alternatief uit te werken.

Dit dossier is het resultaat van vele uren denk- en zoekwerk en dat veel gemakkelijker en goedkoper te realiseren is dat al wat tot heden werd voorgesteld.

Wij hopen dat onze voorstellen de nodige aandacht krijgen en stof bieden om samen aan een alternatief te werken.

Het dossier wordt overgemaakt aan de schepen van mobiliteit, het College van Burgemeester en Schepenen, de leden van de gemeenteraad, de Werkvennootschap, het AWV, de Lijn, de wijkraden en alle belanghebbenden.

Wij kijken uit naar de reacties en hopen op een herdacht en haalbaar nieuw ontwerp dat zoveel mogelijk steun kan genieten en gebaseerd is op een intense samenwerking over alle invalshoeken heen.

Dit dossier is een realisatie van het Verkeersplatform Dilbeek en het Ontwerperscollectief.  
Overname van tekst, afbeeldingen en schema's is mogelijk mits vermelding van het platform en het collectief en naam en datum van het dossier.  
Met dank aan de zovele uren van doordacht denken en intens overleggen van de kerngroep.  
Verantwoordelijke uitgever van dit rapport is de vzw Verkeersplatforms.

