

BESLUIT GEMEENTERAAD

Zitting van 23 september 2025
Team Burger & Omgeving - Wonen & Ondernemen
Onderwerp **OMV - 2025/135 - Jelle Vercauteren namens De Werkvennootschap - het herinrichten van het aansluitingscomplex 13 N8xR0 en het aanleggen van een ringfietspad met bijhorende terrein- en omgevingswerken: beslissing over de zaak van de wegen**

Aanwezig: Van Hove Diane, Van den Houte Anneleen, Rons Alexis, Roesems Gino, Groenweghe Nele, De Win Harry, De Freyne David, De Jonge Jasper, Vanhee Fré, Zelderloo Walter, Walravens Jef, Van Roy Nils, Nijs Marianne, De Buyst Véronique, Mus Niki, Vergels Driss, Seyns Valérie, Merckx Lean, Liekens Goedele, Deleu Tinneke, Vanderoost Jef, Nevens Bart, Clement Louis, hoffmans Nathalie, De Ridder Dries, Gins Brigitte, Valtin Katleen, Janssens Linda, Quaghebeur Stijn, Vereecke Liesbet, De Dobbeleer Frank, Willen Marc, Erkelbout Jan

Toelichting

Aanvraag

Aanvrager - Exploitant: Jelle Vercauteren namens De Werkvennootschap gevestigd te Sint-Lazaruslaan 4-10 te 1210 Brussel

Ligging van het perceel: Baron R. de Vironlaan 141, 156, 158, 160, 162, 162A, 164, Bouwkunstlaan 8, H. Moeremanslaan 146, Ninoofsesteenweg 1, 2, 3, 5, 8, 8A, 9, 11, 13, 26, 59, 60, 61, 62, 64, 68, 70, 72, 74, 75, 77, 78, 80, 81, 83, 85, 87, 89, 100, 111, 114, 115, 115A, 116, 117, 122, 132, 134, Oude Eikelenberg 8, Rozenlaan 10, 14, Schilderkunstlaan 87, Sint-Antoniuslaan 7, Van Souststraat 612 en Weerstanderslaan 1

Kadastrale gegevens: afdeling 1 sectie C nrs. 183E, 188D, 216/3 B, 217E, 226L, 226M, sectie D nrs. 214B4, 214F4, 214T3, 215P5, 215X4, 215E6, 215E5, 217A3, 217W2, 217E2, 217T2, 217V2, 217Y2, 218M, 219Y, 222H, 223A3, 224P, 234N8, 234W7, 234R9, 234V9, 234M10, 234/2 __, 234T9, 234S9, 234T8, 234X8, 234W9, afdeling 2 sectie F nrs. 203/2 V, 203Z3, 203F4, 209V4, 216Z, 217A4, 217R3, 217S3, 220B6, 220Y4, 220A5, 220X5, 220N5, 220S5, 220R5, 220P5, 226W, 228S2, 228K2, 233A, 235S4, 235Z2, 235V4, 235Y2 en 235Z4

Onderwerp: het herinrichten van het aansluitingscomplex 13 N8xR0 en het aanleggen van een ringfietspad met met bijhorende terrein- en omgevingswerken

Intern dossiernummer: 2025/135

ID omgevingsplatform OMV_2024160531

Type dossier: Aanvraag omgevingsproject - Gewone procedure

Ontvankelijkheid en volledigheid

Ontvangst aanvraag: 6 januari 2025

Ontvankelijkheids- en volledigheidsbewijs: 9 april 2025

Uiterste Beslissingsdatum

1. Stedenbouwkundige basisgegevens

1.1. Planningscontext

- De aanvraag is niet gelegen in een ruimtelijk uitvoeringsplan.
- De aanvraag is niet gelegen in een bijzonder plan van aanleg.
- De aanvraag is niet gelegen binnen de grenzen van een vergunde en niet vervallen verkaveling.

1.2. Historiek

Er zijn geen historische dossiers voor deze aanvraag gekend.

2. Adviezen

2.1. Interne adviezen

Er werden geen interne adviezen gevraagd.

2.2. Externe adviezen

Er werd advies gevraagd aan Agentschap Wegen en Verkeer maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Leefmilieu maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 18 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 18 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Departement Zorg afd preventief gezondheidsbeleid maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Elia nv afgeleverd op 22 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap Onroerend Erfgoed afgeleverd op 15 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) afgeleverd op 12 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 14 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Deputatie afgeleverd op 11 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Advies lucht – stedenbouwkundig aspect maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Leefmilieu maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 4 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 18 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 11 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 18 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Landbouw en Visserij (hoofdbestuur) afgeleverd op 5 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos afgeleverd op 24 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Zorg afd preventief gezondheidsbeleid maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 30 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 17 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos afgeleverd op 8 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 6 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Deputatie afgeleverd op 15 juli 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Landbouw en Visserij - Vlaams-Brabant maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer afgeleverd op 2 juni 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie afgeleverd op 22 april 2025, is als volgt gemotiveerd: Gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 11 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Advies lucht – stedenbouwkundig aspect maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 5 augustus 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Omgeving maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Provincie Vlaams-Brabant - Dienst Waterlopen maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Deputatie afgeleverd op 28 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 23 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos afgeleverd op 20 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Landbouw en Visserij (hoofdbestuur) afgeleverd op 12 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 7 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 27 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Elia nv afgeleverd op 15 april 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap Onroerend Erfgoed afgeleverd op 15 april 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) afgeleverd op 13 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin afgeleverd op 12 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Provincie Vlaams-Brabant afgeleverd op 16 april 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Advies lucht – stedenbouwkundig aspect maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 15 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Advies lucht – stedenbouwkundig aspect maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 17 juni 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Departement Omgeving afgeleverd op 7 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Geen advies (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos afgeleverd op 20 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Departement Mobiliteit en Openbare Werken maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Agentschap Wegen en Verkeer afgeleverd op 26 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan Provincie Vlaams-Brabant - Dienst Waterlopen maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Landbouw en Visserij - Vlaams-Brabant maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

- Het advies van Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer afgeleverd op 28 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van FOD Binnenlandse Zaken - ASTRID veiligheidscommissie afgeleverd op 22 april 2025, is als volgt gemotiveerd: Gunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 10 juni 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 19 juni 2025, is als volgt gemotiveerd: Ongunstig (zie motivering in bijlage)

- Het advies van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) afgeleverd op 27 mei 2025, is als volgt gemotiveerd: Voorwaardelijk gunstig (zie motivering in bijlage)

Er werd advies gevraagd aan urba@belgocontrol.be maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Departement Omgeving maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

Er werd advies gevraagd aan Agentschap voor Natuur en Bos maar er werd geen tijdig advies uitgebracht.

3. Openbaar onderzoek/Aanpalers

Overeenkomstig de criteria van artikels 11 t.e.m. 14 van het Besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de gewone procedure van toepassing en moet de aanvraag openbaar gemaakt worden.

Het openbaar onderzoek werd georganiseerd van 19 april 2025 t.e.m. 18 mei 2025. Er werden 76 bezwaarschriften ingediend.

Het tweede openbaar onderzoek werd georganiseerd omwille van van 17 juli 2025 t.e.m. 15 augustus 2025. Er werden 2 bezwaarschriften ingediend.

3.1 Samenvatting en behandeling van de bezwaren

De bezwaren met betrekking tot de verenigbaarheid van de aanvraag met stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening (bezwaren 1 t.e.m. 27) dienen door de vergunningverlenende overheid te worden behandeld. Bezwaren 27 t.e.m. 119 hebben betrekking tot de aanleg van de wegen en impact op mobiliteit. Deze bezwaren zullen door de gemeenteraad worden bekeken en beoordeeld in haar beslissing over de zaak der wegen.

Bezwaar 28: Er wordt bezwaar aangetekend tegen het feit dat de parkeerplaatsen ter hoogte van de Ninoofsesteenweg 79-89 en alle parkeerplaatsen aan de overkant van de N8 zullen verdwijnen. Er wordt op die manier geen rekening gehouden met de bestaande handelaars. □ Bezwaar 28 wordt niet gevolgd, de herinrichting van de Ninoofsesteenweg kadert in een breder mobiliteitsproject dat inzet op verkeersveiligheid, doorstroming en een duurzame modal shift, waarbij ruimte gecreëerd wordt voor veilige fiets- en voetpaden. In dit kader worden langspaarkeerplaatsen op bepaalde locaties opgeheven. Er werd echter bij het ontwerp rekening gehouden met de bereikbaarheid van handelszaken, en waar mogelijk blijft parkeergelegenheid behouden of kunnen alternatieven voorzien worden in de nabije omgeving (zoals d.m.v. een blauwe zone in een woonzone en een overeenkomst met Colruyt voor de toegang van hun parking na de openingsuren). Deze ingreep is noodzakelijk om het projectdoel te realiseren. Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 29: Ik heb bezwaar tegen het verwijderen van de op- en afrit in de Kattebroek. Deze laat nu een verdeling van het verkeer rond Dilbeek, Groot-Bijgaarden en Kattebroek toe. Deze verdeling zorgt voor een vlotte flow voor de inwoners en de handelaars. □ Bezwaar 29 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek (complex 12) wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 (complex 13) en Dansaertlaan (complex 11), die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Complexen 13 en 11 zijn wel bereikbaar via (al dan niet lokale) hoofd of ontsluitingswegen. Bovendien liggen ze niet ver van elkaar dus is de omrijfactor voor lokale bewoners beperkt.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de Vlaamse Rand stelt dat een regionale verbindingen als dragend wegennet de hoofdwegen ondersteunt. Complex 12 is niet gelegen aan een hoofdweg, maar aan een lokale weg. Dit strookt niet met de regionale mobiliteitsvisie.

Dit wordt ook gesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan, met de sluiting van complex 12 als nodige maatregel. Het aanpassen van de kruispuntregeling aan complex 11 was vooropgesteld om uit te voeren voor de sluiting van complex 12. Dit is ook gebeurd.

Verder wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan ook gepleit voor verkeer op de juiste plaats, d.w.z. doorgaand verkeer op hoofdwegen. In de huidige situatie met complex 12 worden lokale wegen overspoeld door doorgaand verkeer, wat nefast is voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Gelet op het ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van Dilbeek én de toekomstige hogere capaciteitsafwikkeling op de N8, is een sluiting van complex 12 haalbaar en wenselijk vanuit regionaal en lokaal mobiliteitsstandpunt.

Bezwaar 30: Het sluiten van de op- en afrit zal voor gevaarlijkere en chaotischere situaties zorgen dan voordien omdat meer mensen dezelfde afrit zullen nemen. □ Bezwaar 30 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden.

Bezwaar 31: Er wordt geen rekening gehouden met de impact op de op- en afritten 11 en 14 en het sluipverkeer in de buurt van deze afritten. □ Bezwaar 31 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden.

Er wordt onderzocht om de tijdelijke keerlussen tijdens de werken op afrit 11 en 14 volledig te scheiden van de op- en afrittencomplexen zelf, zodat de omleiding van de N8 zo efficiënt mogelijk gebeurt. Door de omleiding efficiënter te laten verlopen zullen minder bestuurders kiezen voor sluiproutes.

Het proefproject van 2015 (sluiting complex 12) werd positief geëvalueerd op lokaal niveau en op de meeste lokale straten. Een aantal omliggende lokale straten kregen meer verkeer te verwerken (vb. Stichelgatstraat), maar dit kan opgelost worden met gemeentelijke maatregelen.

Bezwaar 32: De Kaudenaardestraat zal van een rustige woonstraat omgevormd worden naar een drukke doorgangsweg. Dit zal leiden tot verkeersdrukke, geluidsoverlast, luchtvervuiling en gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers. □ Bezwaar 32 wordt niet gevolgd, de Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie voor deze straat. Er zijn twee gemeentelijke projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluipverkeer tot een minimum te behouden. Na de heraanleg van het knooppunt N8/R0 zal de doorstroming op de N8 gevoelig verbeteren (één van de projectdoelstellingen). Mogelijks huidige sluipverkeer zal vlotter zijn weg vinden via de N8.

Bezwaar 33: De Kaudenaardestraat is niet ingericht voor zwaar en intensief verkeer. Dit verhoogt het risico op verkeersongevallen en ongevallen met zwakke weggebruikers. □ Bezwaar 33 wordt niet gevolgd, de Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie via deze straat. Er zijn twee gemeentelijke projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluipverkeer tot een minimum te behouden.

Bezwaar 34: De lasten van de werken worden onevenredig afgewenteld op een beperkte groep bewoners, terwijl het bredere verkeersprobleem elders wordt opgelost. Dit is sociaal onrechtvaardig. □ Bezwaar 34 wordt niet gevolgd, het project maakt deel uit van het bredere programma Werken aan de Ring, dat tot doel heeft de verkeersveiligheid, leefbaarheid en multimodaliteit in de hele regio te verbeteren. Hoewel bepaalde ingrepen lokaal voelbaar zijn (bv. tijdelijke hinder) worden de baten (bv. verbeterde doorstroming, minder sluipverkeer en veiligere fietsroutes) op termijn gedeeld door de hele regio. De keuzes in het ontwerp zijn gebaseerd op objectieve analyses van verkeersstromen, veiligheid en ruimtelijke inpassing, en houden maximaal rekening met een evenwichtige verdeling van lasten en baten.

Bezwaar 35: De voorgestelde plannen lijken onvoldoende rekening te houden met de leefbaarheid van de wijken. Er zijn andere alternatieven mogelijk die verkeer via grotere, beter uitgeruste wegen kunnen leiden zonder woonstraten te belasten. □ Bezwaar 35 wordt niet gevolgd, Het ontwerp houdt net expliciet rekening met de leefbaarheid van de omliggende wijken door doorgaand verkeer te concentreren op grotere infrastructuur zoals de R0 en de N8. Maatregelen zoals de afschaffing van op- en afritten in Kattebroek en de inrichting van veilige fiets- en voetpaden zijn gericht op het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de woonkwaliteit. Alternatieve tracés en maatregelen zijn onderzocht in het project-MER, maar de gekozen oplossing biedt de beste balans tussen verkeersafwikkeling, veiligheid en leefbaarheid.

Bezwaar 36: Het sluiten van afrit 12 zal voor meer verkeer op de Ninoofsesteenweg zorgen. □ Bezwaar 36 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een

verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

De capaciteit van het nieuw ontwerp toont dat het de verwachte toekomstige verkeersstroom, inclusief de sluiting van afrit 12, aankan. De afwikkeling ter hoogte van complex 13 werd uitgebreid bestudeerd in microsimulaties die werden uitgevoerd bij het ontwerp van de SPI. De verwachte verschuivingen naar aanleiding van het afsluiten van complex 12 werden hierbij meegerekend.

Bezwaar 37: Het verdwijnen van parkeerplaatsen zal een negatieve impact hebben op de lokale handelaars en zal de mensen naar de grootwarenhuizen sturen. □ Bezwaar 37 wordt niet gevolgd, het project streeft naar een evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, waarbij veilige en comfortabele infrastructuur voor alle weggebruikers centraal staat. Hoewel bepaalde langspaarkeerplaatsen verdwijnen, wordt de bereikbaarheid van handelszaken (blauwe zone) gegarandeerd via goed ontworpen toegangen, nabijgelegen parkeermogelijkheden en een vlottere verkeersdoorstroming. Beperkt parkeren voor de handelszaken garanderen dat de parkeerplaatsen voor bezoekers gegarandeerd blijven. Bovendien wordt ingezet op duurzame verplaatsingsmodi zoals fiets en openbaar vervoer, wat op termijn ook de lokale handel kan versterken door een bredere en beter bereikbare klantenbasis.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 38: De fietsstroken zijn bijna breder dan de rijbaan terwijl maar een klein aantal mensen de fiets neemt. Dit is onverantwoord. □ Bezwaar 38 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op het fietsvademeccum van het Vlaams Gewest, fietspaden zijn 2 x 2 meter breed en de 4 rijbanen zijn telkens 3,5 meter breed voor wagens. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur extra fietsers aan te trekken.

Bezwaar 39: Het aanleggen van een fietspad is onverantwoord omdat het maar over een afstand van ca. 290m gaat. Er is geen fietspad mogelijk op een afstand van ca. 2,3 km omdat er veel huizen voor de rooilijn staan. □ Bezwaar 39 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren. Elk nieuw wegenisproject moet voldoen aan de huidige normen. Niet alle projecten kunnen gelijktijdig aangepakt worden.

Bezwaar 40: Afrit 12 zorgt voor minder druk op de andere afritten, het afschaffen van afrit 12 zal voor onveiligere situaties zorgen. □ Bezwaar 40 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek (complex 12) wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 (complex 13) en Dansaertlaan (complex 11), die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Complexen 13 en 11 zijn wel bereikbaar via (al dan niet lokale) hoofd of ontsluitingswegen. Bovendien liggen ze niet ver van elkaar dus is de omrijfactor voor lokale bewoners beperkt.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de Vlaamse Rand stelt dat een regionale verbindingen als dragend wegennet de hoofdwegen ondersteunt. Complex 12 is niet gelegen aan een hoofdweg, maar aan een lokale weg. Dit strookt niet met de regionale mobiliteitsvisie.

Dit wordt ook gesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan, met de sluiting van complex 12 als nodige maatregel. Het aanpassen van de kruispuntregeling aan complex 11 was vooropgesteld om uit te voeren voor de sluiting van complex 12. Dit is ook gebeurd.

Verder wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan ook gepleit voor verkeer op de juiste plaats, d.w.z. doorgaand verkeer op hoofdwegen. In de huidige situatie met complex 12 worden lokale wegen overspoeld door doorgaand verkeer, wat nefast is voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Gelet op het ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van Dilbeek én de toekomstige hogere capaciteitsafwikkeling op de N8, is een sluiting van complex 12 haalbaar en wenselijk vanuit regionaal en lokaal mobiliteitsstandpunt.

Bezwaar 41: Het afschaffen van afrit 12 zorgt ervoor dat ik niet meer op de snelste manier naar mijn werk kan. Dit zal ook het geval zijn voor andere mensen waardoor deze aanvraag een grote economische en persoonlijke impact zal hebben op veel mensen. ☐ Bezwaar 41 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek (complex 12) wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 (complex 13) en Dansaertlaan (complex 11), die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Complexen 13 en 11 zijn wel bereikbaar via (al dan niet lokale) hoofd of ontsluitingswegen. Bovendien liggen ze niet ver van elkaar dus is de omrijfactor voor lokale bewoners beperkt.

Het regionaal mobiliteitsplan (RMP) van de Vlaamse Rand stelt dat een regionale verbindingen als dragend wegennet de hoofdwegen ondersteunt. Complex 12 is niet gelegen aan een hoofdweg, maar aan een lokale weg. Dit strookt niet met de regionale mobiliteitsvisie.

Dit wordt ook gesteld in het gemeentelijk mobiliteitsplan, met de sluiting van complex 12 als nodige maatregel. Het aanpassen van de kruispuntregeling aan complex 11 was vooropgesteld om uit te voeren voor de sluiting van complex 12. Dit is ook gebeurd.

Verder wordt in het gemeentelijk mobiliteitsplan ook gepleit voor verkeer op de juiste plaats, d.w.z. doorgaand verkeer op hoofdwegen. In de huidige situatie met complex 12 worden lokale wegen overspoeld door doorgaand verkeer, wat nefast is voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Gelet op het ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan van Dilbeek én de toekomstige hogere capaciteitsafwikkeling op de N8, is een sluiting van complex 12 haalbaar en wenselijk vanuit regionaal en lokaal mobiliteitsstandpunt.

Bezwaar 42: Het permanente karakter van de activiteit inzake mobiliteit, zal de leefomgeving nadelig beïnvloeden. ☐ Bezwaar 42 wordt niet gevolgd, het project is juist gericht op het verbeteren van de leefomgeving op lange termijn door de mobiliteitsinfrastructuur veiliger, efficiënter en duurzamer te maken. Door de aanleg van het ringfietspad, het efficiënter maken van aansluitingscomplexen en het beperken van sluipverkeer in woonwijken, wordt de impact van gemotoriseerd verkeer beter beheerst. Hoewel mobiliteit per definitie permanent aanwezig is, draagt dit project bij aan een leefbaardere omgeving door gerichte ingrepen in te zetten op verkeersveiligheid, doorstroming en een modal shift naar actieve vervoersmodi.

Bezwaar 43: De herinrichting zal een aanzienlijke toename van verkeer en omleidingen met zich meebrengen. De plannen bieden momenteel onvoldoende garanties voor veilige doorgang voor zwakke weggebruikers tijdens de werken. Het effect op schoolroutes, woon-werkverkeer en hulpdiensten is onderbelicht. ☐ Bezwaar 43 wordt niet gevolgd, tijdens de uitvoering wordt een gedetailleerd fasering- en signalisatieplan voorzien, waarin veilige doorgang voor zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten prioritair worden behandeld. De tijdelijke verkeersmaatregelen worden afgestemd met de betrokken gemeenten en nood- en hulpdiensten om risico's te vermijden en bereikbaarheid te waarborgen. Hoewel tijdelijke hinder onvermijdelijk is bij infrastructuurwerken van deze schaal, worden gerichte maatregelen genomen om de impact te beperken en de veiligheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering te garanderen.

Bezwaar 44: De aanvraag heeft een grote impact op het welzijn van de Kaudenaardewijk. De straat wordt herbestemd zonder dat er afdoende maatregelen genomen worden (het inrichten van een zone

30). □ Bezwaar 44 wordt niet gevolgd, de Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie via deze straat. Er zijn twee gemeentelijke projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluipverkeer tot een minimum te behouden. Na de heraanleg van het knooppunt N8/R0 zal de doorstroming op de N8 gevoelig verbeteren (één van de projectdoelstellingen). Mogelijks huidig sluipverkeer zal vlotter zijn weg vinden via de N8.

Bezwaar 45: Het verwijderen van de parkeerplaatsen ondermijnt de leefbaarheid voor de bewoners en de economische slagkracht van lokale handelaars. □ Bezwaar 45 wordt niet gevolgd, het project streeft naar een evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid, waarbij veilige en comfortabele infrastructuur voor alle weggebruikers centraal staat. Hoewel bepaalde langspaarkeerplaatsen verdwijnen, wordt de bereikbaarheid van handelszaken gegarandeerd via goed ontworpen toegangen, nabijgelegen parkeermogelijkheden en een vlottere verkeersdoorstroming. Bovendien wordt ingezet op duurzame verplaatsingsmodi zoals fiets en openbaar vervoer, wat op termijn ook de lokale handel kan versterken door een bredere en beter bereikbare klantenbasis.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 46: Het schrappen van de parkeerplaatsen zorgt voor een ongelijke concurrentie tussen de lokale handelaars. □ Bezwaar 46 wordt niet gevolgd, het schrappen van bepaalde parkeerplaatsen is het gevolg van een noodzakelijke herinrichting die inzet op verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit, met name door de aanleg van veilige fiets- en voetpaden. Deze ingreep geldt voor alle handelaars in dezelfde zone en is dus niet discriminerend. De bereikbaarheid van handelszaken blijft verzekerd via aangepaste toegangen, alternatieve parkeergelegenheid in de nabijheid en een verbeterde doorstroming. Op termijn kan dit leiden tot een aantrekkelijker handelsklimaat met meer bezoekers die zich te voet, met de fiets of het openbaar vervoer verplaatsen.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is. Elke handelaar in het projectgebied zal over openbare of privéparkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de handelszaak beschikken. Er zijn gemeentelijke maatregelen gepland om het parkeren in de buurt te vrijwaren, zoals het instellen van een blauwe zone (woonzone) in de Kaudenaardewijk en het complementair gebruik van een vernieuwde Colruytparking.

Bezwaar 47: De aanvraag zal ervoor zorgen dat er veel sluipverkeer zal zijn langs de lokale wegen in Dilbeek. □ Bezwaar 47 wordt niet gevolgd, het project is juist gericht op het verbeteren van de leefomgeving op lange termijn door de mobiliteitsinfrastructuur veiliger, efficiënter en duurzamer te maken. Door een betere en veiligere doorstroming op de hoofdwegen (R0 en N8) wordt de aantrekkelijkheid van lokale straten als sluiproute verminderd. Daarnaast worden ook flankerende maatregelen overwogen in overleg met de gemeente om ongewenst verkeer op lokale wegen actief tegen te gaan.

Bezwaar 48: Winkeliers verliezen meer dan de helft van hun parkeerplaatsen, wat hun klantenbestand zal aantasten. □ Bezwaar 48 wordt niet gevolgd, het schrappen van bepaalde parkeerplaatsen is het gevolg van een noodzakelijke herinrichting die inzet op verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit, met name door de aanleg van veilige fiets- en voetpaden. De bereikbaarheid van handelszaken blijft verzekerd via aangepaste toegangen, alternatieve parkeergelegenheid in de nabijheid en een verbeterde doorstroming. Op termijn kan dit leiden tot een aantrekkelijker handelsklimaat met meer bezoekers die zich te voet, met de fiets of het openbaar vervoer verplaatsen.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 49: Er geldt in Dilbeek een verplichting tot het voorzien van parkeerplaatsen bij meergezinswoningen wegens parkeerdruk, maar bij de geplande werken worden net parkeerplaatsen voor bewoners en handelaars weggenomen. □ Bezwaar 49 wordt niet gevolgd, het bezwaar verwijst naar parkeerplaatsen op privaat domein, een publieke weg is er in eerste instantie om verkeersstromen op te vangen. Het schrappen van bepaalde parkeerplaatsen is het gevolg van een noodzakelijke herinrichting die inzet op verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit, met name door de aanleg van veilige fiets- en voetpaden. De verordening waarin het verplichte aantal parkeerplaatsen voor meergezinswoningen is opgenomen, heeft als nut om de parkeerdruk op het openbaar domein te verminderen. Parkeren moet zoveel mogelijk op eigen terrein worden opgevangen.

Echter is er in dit ontwerp maximaal getracht parkeerplaatsen te behouden om rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 50: De geplande invoering van langsparkeren zal de verkeersveiligheid in het gedrang brengen. □ Bezwaar 50 wordt niet gevolgd, er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars d.m.v. een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het voorzien van langsparkeren kadert binnen de richtlijnen van het Vlaams parkeerbeleid en het Vademecum Weginfrastructuur voor Regionale & Interlokale wegen. Langsparkeren op een regionale weg kan binnen bebouwde kom indien dit past volgens het parkeerbeleid en in de omgeving. Langsparkeren is bovendien veiliger omdat men op die manier niet in conflict komt met andere vervoersstromen (zoals fietspad en voetpad) en de visibiliteit bij het in- en uitrijden hoger is.

Bezwaar 51: Afrit 12 bedient een groot deel van de bevolking van Sint-Agatha-Berchem, Dilbeek en Molenbeek. Afrit 12 heeft een lokale toegankelijkheidsfunctie wat niet het geval is bij afrit 11 en 13. Het afschaffen van afrit 12 zal bijgevolg negatieve gevolgen hebben. □ Bezwaar 51 wordt niet gevolgd, een op- en afrittencomplex op een Europese Hoofdweg dient om regionale stromen te ontsluiten, niet om lokale stromen te ontsluiten. Lokale stromen dienen via lokale ontsluitingswegen en regionale wegen aansluiting te vinden met het hoofdwegennet. De op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden.

Bezwaar 52: De aanvraag geeft voorrang aan de doorstroming van het autoverkeer op de Ring, ten koste van de bereikbaarheidsfunctie van de Ring. De afsluiting van afrit 12 zou immers een zeer aanzienlijk verlies aan bereikbaarheid betekenen. Door deze afsluiting zou er ook een risico bestaan dat het autoverkeer verschuift naar de toch al overbelaste hoofdwegen (Ninoofsesteenweg, Robert Dansaertlaan, Keizer Karellaan). □ Bezwaar 52 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen. De capaciteit van het nieuw ontwerp toont dat het de verwachte toekomstige verkeersstroom, inclusief de sluiting van afrit 12, aankan. De afwikkeling ter hoogte van complex 13 werd uitgebreid bestudeerd in microsimulaties die werden uitgevoerd bij het ontwerp van de SPI. De verwachte verschuivingen naar aanleiding van het afsluiten van complex 12 werden hierbij meegerekend.

Indien het nodig blijkt, kunnen er flankerende maatregelen uitgevoerd worden (aanpassing kruispuntregeling, capaciteitsoptimalisatie, verkeersgeleiding) om negatieve gevolgen te beperken.

Bezwaar 53: Bezwaar tegen het schrappen van parkeerplaatsen langs de Ninoofsesteenweg aan de lokale handelszaken wat de toegankelijkheid van handelszaken voor ouderen en mindermobielen bemoeilijkt. □ Bezwaar 53 wordt niet gevolgd, er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars d.m.v. een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het voorzien van langsparkeren kadert binnen de richtlijnen van het Vlaams parkeerbeleid en het Vademecum

Weginfrastructuur voor Regionale & Interlokale wegen. Langsparkeren op een regionale weg kan binnen bebouwde kom indien dit past volgens het parkeerbeleid en in de omgeving.

Bezwaar 54: De aanvraag zorgt voor een extra belasting van de lokale wegen. □ Bezwaar 54 wordt niet gevolgd, het ontwerp houdt rekening met de leefbaarheid van de omliggende wijken door doorgaand verkeer te concentreren op grotere infrastructuur zoals de R0 en de N8. Maatregelen zoals de afschaffing van op- en afritten in Kattebroek en de inrichting van veilige fiets- en voetpaden zijn gericht op het terugdringen van sluipverkeer/belasting op de lokale wegen en het verbeteren van de woonkwaliteit. Door een betere en veiligere doorstroming op de hoofdwegen (R0 en N8) wordt de aantrekkelijkheid van lokale straten als sluiproute verminderd. Bezwaar 55: De hinder van het afbreken van de brug van de N8 over de R0 gaat minstens 3 jaar duren. De nieuwe brug zal veel geld kosten en er zijn goedkopere alternatieven zoals een DDI mogelijk. □ Bezwaar 55 wordt niet gevolgd, de vervanging van de brug van de N8 over de R0 maakt deel uit van de omvorming van het aansluitingscomplex tot een Single Point Interchange (SPI), een configuratie die compacter, veiliger en efficiënter is dan het huidige ontwerp. Het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0. Hoewel de werken tijdelijk hinder veroorzaken, is een gefaseerde uitvoering voorzien om de impact te beperken. De gekozen oplossing biedt de beste langetermijnwaarde op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit.

Bezwaar 56: Er wordt gevraagd om in het project oplossingen op te nemen om het algemene aanbod op vlak van mobiliteit te verhogen en te diversifiëren, om zo de schadelijke gevolgen van verkeersverplaatsingen naar andere wegen van Sint-Agatha-Berchem te helpen beperken. □ Bezwaar 56 wordt niet gevolgd, het ontwerp houdt rekening met de leefbaarheid van de omliggende wijken door doorgaand verkeer te concentreren op grotere infrastructuur zoals de R0 en de N8. Maatregelen zoals de afschaffing van op- en afritten in Kattebroek en de inrichting van veilige fiets- en voetpaden zijn gericht op het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de woonkwaliteit. Door een betere en veiligere doorstroming op de hoofdwegen (R0 en N8) wordt de aantrekkelijkheid van lokale straten als sluiproute verminderd.

Bezwaar 57: Het is absurd dat bewoners van de Ninoofsesteenweg of klanten van de handelaars geen parkeerplek meer zullen hebben. Het nu al een probleem om een vrije plek te vinden. □ Bezwaar 57 wordt niet gevolgd, de herinrichting van de Ninoofsesteenweg kadert in een breder mobiliteitsproject dat inzet op verkeersveiligheid, doorstroming en een duurzame modal shift, waarbij ruimte gecreëerd wordt voor veilige fiets- en voetpaden. In dit kader worden langspaarkeerplaatsen op bepaalde locaties opgeheven. Er werd echter bij het ontwerp rekening gehouden met de bereikbaarheid van handelszaken, en waar mogelijk blijft parkeergelegenheid behouden of worden alternatieven in de nabije omgeving voorzien. Deze ingreep is noodzakelijk om het projectdoel te realiseren.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 58: Het is onduidelijk waarom er bredere fietspaden moeten worden aangelegd. Er is nu plaats voor de voetganger, fietser, bus, auto, en bewoners/klanten. □ Bezwaar 58 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren.

Bezwaar 59: De leefbaarheid van de omliggende woonwijken en daarmee duizenden inwoners zullen "collateral damage" zijn bij de heraanleg van het kruispunt. □ Bezwaar 59 wordt niet gevolgd, het ontwerp houdt rekening met de leefbaarheid van de omliggende wijken door doorgaand verkeer te concentreren op grotere infrastructuur zoals de R0 en de N8. Maatregelen zoals de afschaffing van op- en afritten in Kattebroek en de inrichting van veilige fiets- en voetpaden zijn gericht op het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de woonkwaliteit. Door een betere en veiligere

doorstroming op de hoofdwegen (R0 en N8) wordt de aantrekkelijkheid van lokale straten als sluiproute verminderd. Daarnaast worden ook flankerende maatregelen overwogen in overleg met de gemeente om ongewenst verkeer op lokale wegen actief tegen te gaan.

Bezwaar 60: Tussen de Weerstanderslaan en de eerste oversteekplaats naar de Baron de Vironlaan zal men fietsverkeer toestaan in beide richtingen, maar dit is onaanvaardbaar. Het fietspad is niet voldoende breed, niet educatief, druk (op gedeelte naar fietsbruggen en fietssnelweg), zorgt voor conflicten met voertuigen en kruist met opstapplaats van De Lijn (onvoldoende ruimte). □ Bezwaar 60 wordt niet gevolgd, tussen de Weerstanderslaan en de eerste oversteekplaats naar de Baron de Vironlaan is geen tweerichtingsverkeer voor fietsers voorzien. Hier is onvoldoende ruimte voor op deze locatie.

Bezwaar 61: De plannen voorzien nergens een plek voor het plaatsen van schuilhuisjes voor de bus gebruikers. □ Bezwaar 61 wordt niet gevolgd, de plaatsing van straatmeubilair is niet vergunningsplichtig en kan tijdens de uitvoering nog afgesproken worden.

Bezwaar 62: Er zullen verschillende in- en uitgangen tot de Kaudenaardewijk verdwijnen. Al het inkomend verkeer in de wijk vanuit Brussel moet naar de Kaudenaardestraat of afrit 14. Tegelijkertijd blijven toegangen tot de wijk vanuit Ninove onveranderd. Ook is er veel verkeer (bewoners, schoolgangers, zwembadgebruikers, chiro,...) dat naar de Kaudenaardestraat wordt gestuurd. De Kaudenaardestraat, die plaatselijk verkeer en zone 30 is (wat ze moet blijven), is niet voorzien op al dit verkeer. □ Bezwaar 62 wordt niet gevolgd, de Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie via deze straat. Er zijn twee gemeentelijke projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluiptverkeer tot een minimum te behouden.

Bezwaar 63: De uitbreiding van de Colruyt zal nog extra verkeer genereren in de Kaudenaardestraat, aangezien de voertuigen vanuit de Bouwkunstlaan niet meer richting Ninove kunnen rijden. Het is ook niet duidelijk welke inrit er wordt voorzien naar de Colruyt vanuit Brussel. □ Bezwaar 63 wordt niet gevolgd, de uitbreiding van Colruyt maakt geen deel uit van deze omgevingsvergunningaanvraag.

Een middenberm kadert binnen het Vlaams vademecum Werfinfrastructuur met de ambitie om een vlotte doorstroming na te streven op Regionale wegen en daardoor het aantal aansluitingen te beperken. Ook wordt de veiligheid verhoogt vanwege de middenberm door de kans op frontale botsingen te verminderen en gevaarlijke manoeuvres te voorkomen. Bezwaar 64: Er moet eerst getest worden wat de gevolgen zullen zijn van de wijzigingen die zullen doorgevoerd worden op de N8 en deze moeten worden geëvalueerd en waar nodig moeten de plannen in gezamenlijk overleg met de stakeholders worden aangepast. De testperiode moet plaatsvinden gedurende enkele weken tijdens een schoolperiode met een testopstelling. Een testopstelling kan zijn: De Rozenlaan aan de Walravenslaan afsluiten richting N8 (+ herhaling ter hoogte van Rozenlaan 10) behalve plaatselijk verkeer voor de bewoners van dit gedeelte van de Rozenlaan + verbieden dat er wagens vanuit Brussel de Rozenlaan inrijden + de middenberm van de N8 ter hoogte van de Bouwkunstlaan doortrekken. □ Bezwaar 64 wordt niet gevolgd, het project maakt deel uit van het bredere programma Werken aan de Ring, dat tot doel heeft de verkeersveiligheid, leefbaarheid en multimodaliteit in de hele regio te verbeteren. Hoewel bepaalde ingrepen lokaal voelbaar zijn (bv. tijdelijke hinder) worden de baten (bv. verbeterde doorstroming, minder sluiptverkeer en veiligere fietsroutes) op termijn gedeeld door de hele regio. De keuzes in het ontwerp zijn gebaseerd op objectieve analyses van verkeersstromen, veiligheid en ruimtelijke inpassing, en houden maximaal rekening met een evenwichtige verdeling van lasten en baten.

Een testperiode voor een project van deze omvang is niet uit te voeren aangezien door het nieuwe ontwerp de doorstroming enorm zal veranderen. Wel worden er simulaties uitgevoerd in kader van Minder-Hinder.

Bezwaar 65: Het is onaanvaardbaar dat men het onderscheid maakt tussen private en publieke parkeerplaatsen. Het risico van voertuigen die loodrecht parkeren op de N8 blijft bestaan, alleen zijn er minder plaatsen. De bedoeling van de werken is om het verkeer vlotter te laten verlopen maar is dus tegenstrijdig met het feit dat er nog steeds wordt toegestaan verticaal te parkeren t.o.v. de N8. Vanuit het standpunt van de veiligheid zou men de private parkings niet meer mogen toelaten om verticaal te parkeren. □ Bezwaar 65 wordt niet gevolgd, binnen het Vlaams vademecum Weginfrastructuur voor Regionale wegen wordt er inderdaad ingezet op enkel langsparkeren. Het project kan echter private eigendommen niet zomaar herinrichten zonder oteigening of instemming.

Bezwaar 66: De plannen m.b.t. de parkeerplaatsen moeten worden herzien. Het risico bestaat immers dat de wijk overspoeld wordt door parkeerders die geen plaats meer gaan vinden. De wijk zal ook geen blauwe zone worden noch zullen er tientallen extra verkeersborden worden toegevoegd. □ Bezwaar 66 wordt niet gevolgd, het schrappen van bepaalde parkeerplaatsen is het gevolg van een noodzakelijke herinrichting die inzet op verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit, met name door de aanleg van veilige fiets- en voetpaden. Deze ingreep geldt voor alle handelaars in dezelfde zone en is dus niet discriminerend. De bereikbaarheid van handelszaken blijft verzekerd via aangepaste toegangen, alternatieve parkeergelegenheid in de nabijheid en een verbeterde doorstroming. Op termijn kan dit leiden tot een aantrekkelijker handelsklimaat met meer bezoekers die zich te voet, met de fiets of het openbaar vervoer verplaatsen.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Er zijn twee (gemeentelijke) projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren.

Bezwaar 67: Er is geen enkel keerpunt voorzien op de N8 tussen de Molenbergstraat en de Ring en zelfs tot in Anderlecht, alhoewel het verkeersplatform dit praktisch mogelijk zag. Dit zorgt ervoor dat bepaalde plaatsen onbereikbaar zijn. Het "rondpunt" aan de inrit van de Kaudenaardestraat kan niet beschouwd worden als een volwaardig rondpunt. De oplossing dat men kan keren in de Baron de Vironlaan of de Moeremanslaan is geen goede oplossing. Het meest gevaarlijke is om een keerpunt te voorzien aan de Bouwkunstlaan. □ Bezwaar 67 wordt niet gevolgd, de vervanging van de brug van de N8 over de R0 maakt deel uit van de omvorming van het aansluitingscomplex tot een Single Point Interchange (SPI), een configuratie die compacter, veiliger en efficiënter is dan het huidige ontwerp. Het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0.

Keerpunten voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming als vanwege de beschikbare ruimte.

Bezwaar 68: Tijdens de werken zal het verkeer gedurende minimaal 6 jaar via de Kattebroekstraat lopen. Dit zorgt voor veel lawaai en trillingen omdat de straat maar 3 m breed is en geen goede voorzieningen heeft. Het is onbegrijpelijk dat deze werken 6 jaar zullen duren, terwijl het aanleggen van de Ring zelf maar 6 jaar heeft geduurd. □ Bezwaar 68 wordt niet gevolgd, voor de werken starten wordt een gedetailleerd faserings- en signalisatieplan met bijhorend omleidingsplan voorzien op grote schaal om de omliggende wijken niet te belasten. De veilige doorgang voor zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten worden prioritair behandeld. De tijdelijke verkeersmaatregelen worden afgestemd met de betrokken gemeenten en nood- en hulpdiensten om risico's te vermijden en bereikbaarheid te waarborgen. Hoewel tijdelijke hinder onvermijdelijk is bij infrastructuurwerken van deze schaal, worden gerichte maatregelen genomen om de impact te beperken en de veiligheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering te garanderen.

Bezwaar 69: Zou de gemeente niet het tankstation aan de Baron de Vironlaan kunnen overkopen en daar een parking kunnen aanleggen? □ Bezwaar 69 wordt niet gevolgd, aangezien het niet stedenbouwkundig is van aard.

Bezwaar 70: Kan de huidige situatie van de parkeerplaatsen bij de handelaars niet behouden blijven? Na het kruispunt van de Baron de Vironlaan blijft alles bij het oude dan kan dit gedeelte ook behouden blijven. ☐ Bezwaar 70 wordt niet gevolgd, er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars d.m.v. een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het voorzien van langsparkeren kadert binnen de richtlijnen van het Vlaams parkeerbeleid en het Vademecum Weginfrastructuur voor Regionale & Interlokale wegen. Langsparkeren op een regionale weg kan binnen bebouwde kom indien dit past volgens het parkeerbeleid en in de omgeving.

Het toepassingsgebied van het project is zo bepaald om een goede en veilige doorstroming te hebben.

Bezwaar 71: Dat de huidige situatie onveilig is, wordt niet aangetoond met concreet bewijs van ongeval statistieken. ☐ Bezwaar 71 wordt niet gevolgd, ongevallenstatistieken zijn niet de enige indicatie van een onveilige situatie. Volgens het Vlaams vademecum Weginfrastructuur worden kruispunten maximaal conflictvrij ingericht. Het huidige complex heeft veel conflictpunten die zullen opgelost worden met het nieuw ontwerp. Vooral voor actieve weggebruikers wordt de situatie veel veiliger. Ook op de Ring zal het veiliger worden met langere weefzones.

Bezwaar 72: Fietzers hebben geen nood aan 2 brede fietspaden: Schoolgaande kinderen proberen zoveel mogelijk de steenweg te vermijden. De snelle fietsen zullen enkel gevaarlijkere situaties veroorzaken als er een breder fietspad voor de winkels komt. Fietzers moeten hier juist worden afgeremd. ☐ Bezwaar 72 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren.

In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) wordt de nadruk gelegd op het sterk uitbouwen van een fietsroutenetwerk. De N8 maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) als multimodale as en wordt ook als actie opgesteld in het RMP.

Bezwaar 73: De toename van verkeer zal leiden tot meer fijnstof en geluidsoverlast, met bewezen negatieve effecten op de gezondheid van de bewoners (stress, ademhalingsproblemen, slaapstoornissen). ☐ Bezwaar 73 wordt gedeeltelijk gevolgd, Het negatief effect ter hoogte van de N8 Ninoofsesteenweg is een neveneffect van de gewenste mobiliteitseffecten van het afsluiten van complex 12 en het herinrichten van complex 13. Er werden verschillende milderende maatregelen onderzocht maar deze maatregelen werden niet weerhouden omdat deze allen een negatief effect hebben op vlak van lucht, geluid en mobiliteit. Rekening houdende met het onderzoek naar milderende maatregelen, waaruit blijkt dat de voorgestelde milderende maatregelen niet beschouwd kunnen worden als een doeltreffende maatregel of niet overeenstemmen met conclusies uit andere disciplines, kan geconcludeerd worden dat de negatieve effecten ter hoogte van de N8 Ninoofsesteenweg niet-milderbaar zijn. De negatieve effecten zijn onvermijdbaar. Hierbij dient opgemerkt dat ter hoogte van het wegsegment van de N8 Ninoofsesteenweg tussen Kaudenaardestraat en Baron R. de Vironlaan de absolute NO₂-immissie 17,1 µg/m³ bedraagt, en ter hoogte van de overige wegsegmenten van de N8 Ninoofsesteenweg tussen 14,3 en 17,3 µg/m³. De toekomstige norm van 20 µg NO₂/m³ wordt dus niet overschreden. Tenslotte dient ook opgemerkt te worden dat de N8 Ninoofsesteenweg een belangrijke gewestweg is, waarin weliswaar heel wat woningen voorkomen maar ook veel handelszaken (o.a. een Colruyt in het meest belaste wegsegment). Het is dus geen woonstraat, dit in tegenstelling tot de straten in Dilbeek die door onderhavig project ontlast worden.

Bezwaar 74: Er wordt in twijfel getrokken dat het aantal fietsers in vergelijking met de vele bewoners dat er wonen en winkelklanten in verhouding is. ☐ Bezwaar 74 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren.

De fietspaden kaderen in een ruimer netwerkverhaal en worden niet enkel gelegd voor lokale bewoners en handelaars. In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) wordt de nadruk gelegd op het sterk uitbouwen van een fietsroutenetwerk. De N8 maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) als multimodale as en wordt ook als actie opgesteld in het RMP.

Bezwaar 75: De haakse parkeerplaatsen zijn super handig. Zo kunnen meer auto's parkeren t.o.v. parallel parkeren en deze parkeerplaatsen zijn veel makkelijker om uit te voeren. Bovendien gebeuren er niet veel ongevallen om in en uit de parkeerplekken te rijden. □ Bezwaar 75 wordt niet gevolgd, er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars d.m.v. een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het voorzien van langsparkeren kadert binnen de richtlijnen van het Vlaams parkeerbeleid en het Vademecum Weginfrastructuur voor Regionale & Interlokale wegen. Haakse parkeerplaatsen worden als onveiliger gezien dan langse parkeerplaatsen. Langsparkeren op een regionale weg kan binnen bebouwde kom indien dit past volgens het parkeerbeleid en in de omgeving. Bezwaar 76: Zelfs de gemeente Anderlecht geeft negatief bezwaar omdat de parkeerplekken moeten verdwijnen t.o.v. de fiets. □ Bezwaar 76 wordt niet gevolgd, de herinrichting van de Ninoofsesteenweg kadert in een breder mobiliteitsproject dat inzet op verkeersveiligheid, doorstroming en een duurzame modal shift, waarbij ruimte gecreëerd wordt voor veilige fiets- en voetpaden. In dit kader worden langsparkerplaatsen op bepaalde locaties opgeheven. Er werd echter bij het ontwerp rekening gehouden met de bereikbaarheid van handelszaken, en waar mogelijk blijft parkeergelegenheid behouden of worden alternatieven in de nabije omgeving voorzien. Deze ingreep is noodzakelijk om het projectdoel te realiseren.

Er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 77: De doorstroming moet gegarandeerd worden, maar vooral de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers. Dit laatste is slechts beperkt aanwezig en verdient veel meer aandacht. □ Bezwaar 77 wordt niet gevolgd, De geplande herinrichting van de N8 en omgeving vertrekt net vanuit het principe dat verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers een prioriteit is. Daarom worden langs de N8 aanliggende enkelrichtingsfietspaden en nieuwe voetpaden aangelegd aan beide zijden van de weg, conform de richtlijnen van het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen. Daarnaast worden bestaande conflictpunten weggewerkt en worden oversteken waar nodig heringericht en beveiligd (duidelijke signalisatie, middeneiland en aangepaste verkeerslichtenregelingen). Het nieuwe ontwerp zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers volledig gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer met conflictvrije oversteekplaatsen, waardoor het risico op ongevallen drastisch vermindert. Doorstroming en verkeersveiligheid worden dus niet tegenover elkaar geplaatst, maar worden geïntegreerd aangepakt in een ontwerp dat de ruimte herverdeeld ten gunste van zachte weggebruikers.

Bezwaar 78: Alles wordt geconcentreerd tot het knooppunt R0-N8 en de SPI. Er werd zo goed als geen rekening gehouden met de ruime omgeving, zowel infrastructureel als voor wat betreft de gevolgen op het vlak van mobiliteit en verkeersdruk en dit voor alle soorten weggebruikers. □ Bezwaar 78 wordt niet gevolgd, het project is juist gericht op het verbeteren van de leefomgeving op lange termijn door de mobiliteitsinfrastructuur veiliger, efficiënter en duurzamer te maken. Door de aanleg van het ringfietspad, het efficiënter maken van aansluitingscomplexen en het beperken van sluipverkeer in woonwijken, wordt de impact van gemotoriseerd verkeer beter beheerst. Hoewel mobiliteit per definitie permanent aanwezig is, draagt dit project bij aan een leefbaardere omgeving door gerichte ingrepen in te zetten op verkeersveiligheid, doorstroming en een modal shift naar actieve vervoersmodi. De ruimere omgeving zal eveneens gebruik kunnen maken van de N8 (met regionale functie). Ook het Ringfietspad zal een positieve impact hebben op de ruimere omgeving.

Bezwaar 79: Er werd gepleit voor parallelbanen, maar dit werd niet weerhouden. De vraag wordt gesteld waarom dit niet of onvoldoende werd onderzocht en waarom dit niet kon worden toegepast. □ Bezwaar 79 wordt niet gevolgd. Het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0. Een SPI bundelt de verkeersstromen in een geregeld kruispunt, waardoor de veiligheid en doorstroming aanzienlijk

verbeteren. Het aanleggen van parallelbanen zou een veel grotere ruimte-inname vragen, bijkomende onteigeningen vergen en een grotere impact op de omliggende wijken veroorzaken. Bovendien werd in het ontwerp-MER vastgesteld dat het SPI-ontwerp voldoende capaciteit biedt om de toekomstige verkeersvraag op te vangen. Parallelbanen bieden in dit geval dus geen meerwaarde en zouden juist extra nadelen met zich meebrengen op vlak van ruimtegebruik, leefbaarheid en kostprijs.

Bezwaar 80: De Werkvennootschap ziet haar opdracht tot het aanleggen van de SPI en de wegstrook beperkt tot net voor de Baron De Vironlaan. Zij spraken zich niet uit over het voorgestelde rondpunt aan De Baron de Vironlaan, ook niet nadat er werd gewezen op het feit dat omwille van de vernieuwde Colruytwinkel dit problemen zal veroorzaken voor het in- en uitrijdende autoverkeer o.a. richting Ninove maar ook naar centrum Dilbeek. □ Bezwaar 80 wordt niet gevolgd, keerpunten/rondpunten voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk vanwege de beschikbare ruimte en niet wenselijk vanwege de doorstroming en veiligheid. Ook een rotonde is hier niet aan de orde. De N8 is een regionale weg en deze kan niet gelijkgesteld worden met een lokale weg (zoals R. Baron de Vironlaan), wat het geval zou zijn bij een rotonde. Een rotonde op een as met hoge intensiteit zou capaciteitsproblemen veroorzaken. Bovendien kan een rotonde bij hoge intensiteit leiden tot onveiligheid (conflicten met voetgangers en fietsers).

Bezwaar 81: Het in- en uitrijden van de Kaudenaardewijk en sluipverkeer wordt comfortabel gemaakt in de plaats van te ontmoedigen. □ Bezwaar 81 wordt niet gevolgd, de Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie via deze straat. Er zijn twee (gemeentelijke) projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluipverkeer tot een minimum te behouden.

Bezwaar 82: De Werkvennootschap is niet of onvoldoende op de hoogte van wat zich buiten hun zichtkegel afspeelt. Bovendien lijken zij niet op de hoogte de opties die genomen worden door hun collega's die begaan zijn met het verder verloop van de N8. Zo kenden ze de intentie van het AWW niet om op verschillende plaatsen stukken van het traject tot drie rijstroken te herleiden met een morgen- en avondscenario om een soort blokrijden te simuleren en de congestie ter hoogte van de aansluiting met de R0 te voorkomen. Bij de benadering van rondpunten en keerpunten werd tot nu toe abstractie gemaakt van dit morgen- en avondscenario. Deze punten worden namelijk niet belast met het conflict van gelijktijdig even druk verkeer in de twee hoofdrichtingen. Samen met de vertraagde aanvoer en het beperken van de andere toevoeren tot één rijstrook hebben deze ronde punten meer voordelen dan de SPI: er is permanente beweging. Bij de SPI moeten alle mogelijke stromen om de beurt via, weliswaar slimme, verkeerslichten conflictvrij voorbij één punt. Op het moment dat één richting groen krijgt staan de andere voor rood. □ Bezwaar 82 wordt niet gevolgd, de keuze voor een Single Point Interchange (SPI) is het resultaat van een grondige verkeerstechnische analyse en overleg met partners zoals AWW.

Keerpunten/rotondes voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming en veiligheid als vanwege de beschikbare ruimte. In tegenstelling tot rotondes, die minder geschikt zijn bij ongelijk verdeelde of hoge verkeersstromen, biedt een verkeersgeregeld kruispunt betere doorstroming en conflictvrije afwikkeling via slimme verkeerslichten. Dit project kadert binnen het programma Werken aan de Ring. Niet alle projecten kunnen gelijktijdig aangepakt worden.

Bezwaar 83: We stellen vast dat AWW en dus ook de Werkvennootschap onduidelijke keuzes en variërende uitleg geeft over verkeerslichten en rotondes. De ene keer wordt vermeld dat rotondes vertragend zouden zijn en verkeerslichten niet, maar in andere dossiers wordt dan net het omgekeerde gezegd. □ Bezwaar 83 wordt niet gevolgd, keerpunten/rotondes voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming en veiligheid als vanwege de beschikbare ruimte. In tegenstelling tot rotondes, die minder geschikt zijn bij ongelijk verdeelde of hoge verkeersstromen, biedt een verkeersgeregeld kruispunt betere doorstroming en conflictvrije afwikkeling via slimme verkeerslichten.

Bezwaar 84: Het gebrek aan keerpunten op de N8 heeft als gevolg dat plaatsen onbereikbaar zijn. De toegang tot de Rozenlaan komende van Ninove is wel voorzien, maar, hoewel mogelijk, niet voor bussen. De Kaudenaardestraat zal dus meer belast worden. De Rozenlaan zal open blijven (uitrijden en inrijden) via de Ninoofsesteenweg maar bij het inrijden zal dit gehinderd worden via een wegversmalling, waardoor bestuurders pas zullen kunnen inrijden als er geen uitkomend verkeer is. □ Bezwaar 84 wordt niet gevolgd, keerpunten/rotondes voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming en veiligheid als vanwege de beschikbare ruimte.

De Rozenlaan zal afgesloten zijn voor alle verkeersstromen behalve voor inrijdend verkeer vanop de N8 richting Brussel. De Kaudenaardestraat blijft een lokale woonstraat en wordt niet ingericht als primaire doorgangsweg; de projectplannen voorzien geen structurele capaciteitsverhoging of nieuwe verbindingfunctie via deze straat. Er zijn twee (gemeentelijke) projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren.

Bezwaar 85: De voorgestelde SPI is wellicht een goede oplossing in een brede groene zone maar past totaal niet wanneer die uitmondt midden in één drukke woonzone/villawijk langs de ene kant en een heel druk bewoonde Brusselse gemeente langs de andere zijde. Het voorstel om op verschillende plaatsen stukken van het traject tot drie rijstroken te herleiden met een ochtend - en avondscenario om een soort blokrijden te simuleren en de congestie ter hoogte van de aansluiting met de R0 te voorkomen, werd niet weerhouden. □ Bezwaar 85 wordt niet gevolgd, een Single Point Interchange (SPI) is een configuratie die compacter, veiliger en efficiënter is dan het huidige ontwerp. Het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0. Hoewel de werken tijdelijk hinder veroorzaken, is een gefaseerde uitvoering voorzien om de impact te beperken. De gekozen oplossing biedt de beste langetermijnwaarde op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit.

De capaciteit aan dit complex moet groot genoeg zijn om de hoge intensiteit op te vangen. Een ontwerp met drie rijstroken op deze locatie zou hier niet aan voldoen.

Bezwaar 86: De ontsluiting van de wijk via de Kaudenaardestraat (kant Westland) kan maar succesvol zijn als de verkeersstroom bij de vijver beneden vlotter en veiliger kan gebeuren. Zolang er daar geen vlotte toegang is tot de R0 richting noorden zal de Rozenlaan voor en na schooltijd een verkeersinfarct blijven. □ Bezwaar 86 wordt niet gevolgd, er zijn twee (gemeentelijke) projecten lopende in de Kaudenaardewijk om de mobiliteit en leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Ook zal er nog een Minder-Hinderplan opgemaakt worden in samenwerking met De Werkvennootschap. Tijdens de werken zal er continu gemonitord worden door de gemeente om de overlast van sluipverkeer tot een minimum te behouden.

Er zijn gesprekken lopende met Brussel Mobiliteit om afrit 14 te optimaliseren.

Bezwaar 87: De hoofdstroom van fietsverkeer verwerken buiten het verloop van de N8, onder meer via de oude schapenbaan van Geraardsbergen tot in Brussel, was voor de Werkvennootschap een abstractie. Nochtans werd hier een originele en creatieve oplossing bedacht via de Oude Geraardsebaan. Zo behoorde het aansluiten hiervan op de door hen voorziene brug over de R0 voor zwakke weggebruikers, met aanzet ter hoogte van de Beeldhouwkunstlaan, niet tot hun besef. □ Bezwaar 87 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren. Niet alle projecten kunnen gelijktijdig aangepakt worden. Bovendien is de N8 een functionele hoofdroute.

In het regionaal mobiliteitsplan (RMP) wordt de nadruk gelegd op het sterk uitbouwen van een fietsroutenetwerk. De N8 maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) als multimodale as en wordt ook als actie opgesteld in het RMP.

Bezwaar 88: De aanpak van het knooppunt kan veel eenvoudiger en daarbij worden ook belangrijke principes gehanteerd zoals geen links afslaand verkeer, bij voorkeur gebruik maken van rotondes i.p.v. verkeerslichten en de veiligheid van fietsers en voetgangers. □ Bezwaar 88 wordt niet gevolgd, het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0. Keerpunten/rotondes voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming en veiligheid als vanwege de beschikbare ruimte. In tegenstelling tot rotondes, die minder geschikt zijn bij ongelijk verdeelde of hoge verkeersstromen, biedt een verkeersgeregeld kruispunt betere doorstroming en conflictvrije afwikkeling via slimme verkeerslichten. Er worden veilige fiets- en voetpaden aangelegd.

Bezwaar 89: Als de Kattebroekstraat heringericht wordt moet de aanwezigheid van fietser beter aangegeven worden en moet het snelheidsregime worden verlaagd naar 30km/h. □ Bezwaar 89 wordt niet gevolgd, de Kattebroekstraat wordt binnen dit project heraangelegd i.k.v. de fietssnelweg. Daarbij wordt de inrichting afgestemd op een lokale weg met gemengd gebruik. Verder wordt er ingezet op maximale ontharding. De Kattebroekstraat is een erfontsluitingsweg met na de sluiting van complex 12 enkel lokaal verkeer. Fietsverkeer kan hier gemengd gebeuren met het autoverkeer. Het snelheidsregime staat los van de inrichting van de weg.

Bezwaar 90: Voor de aansluiting van de Berchemstraat is het aangewezen om een fietsoversteekplaats te markeren en moet het voorrangsregime aan deze aansluiting en het kruispunt met de Oude Eikelenbergstraat herzien worden. □ Bezwaar 90 wordt niet gevolgd, de kruising van de fietssnelweg met de Berchemstraat is via een onderdoorgang, geen fietsoversteekplaats. De fietssnelweg heeft voorrang op fietsers van de kruisende straten.

Bezwaar 91: Er is onvoldoende afgestemd met het project Brussel Mobiliteit, de huidige aanvraag heeft volgende verschillen met de vergunning die werd afgeleverd in 2024 inzake Brussel Mobiliteit: Het openen van de middenberm Ninoofsesteenweg (zonder verkeerslichten) ter hoogte van de Van Soustraat: hierdoor zouden voertuigen komende uit de Van Soustraat links kunnen afslaan richting R0 en kan een, naar kruispuntcapaciteit toe penaliserende, keerbeweging aan het kruispunt met de Serenadestraat vermeden worden. De stopstrepen aan het kruispunt met de Serenadestraat worden verplaatst en het fietspad wordt omgevormd tot een dubbelrichtingsfietspad. □ Bezwaar 91 wordt niet gevolgd, bepaalde afslaan- of keerbewegingen zullen worden verboden met behulp van signalisatie.

Bezwaar 92: Wie zal wat voor zijn rekening nemen met betrekking tot de uitvoering op terrein van het "gemeenschappelijk deel" tussen de gewestgrens en de Serenadestraat. Op een later tijdstip blijft afstemming met Brussel Mobiliteit nodig. □ Bezwaar 92 wordt niet gevolgd, de werken binnen deze vergunning worden uitgevoerd in opdracht van De Werkvennootschap.

Bezwaar 93: Het conflictvrije aspect van de inrichting van het SPI heeft negatieve gevolgen voor de wachttijden van de actieve modi aan het SPI. In spitsperiodes zou de wachttijd voor de actieve modi oplopen tot maximaal 65 seconden, waarna de hele oversteekbeweging in theorie in één keer gemaakt kan worden. Dit is enkel haalbaar voor fietsers, maar voetgangers zullen naar alle waarschijnlijkheid een tweede keer moeten wachten om het volledige SPI te kunnen kruisen. De totale wachttijd voor voetgangers loopt tijdens de spits op tot meer dan 2 minuten. Een wachttijd van deze grootteorde kan sterk penaliserend werken en is dus maximaal te vermijden. Er wordt gevraagd om de voorgestelde lichtfasen ter hoogte van het SPI verder te optimaliseren. □ Bezwaar 93 wordt niet gevolgd, de wachttijden voor voetgangers en fietsers aan het SPI zijn het gevolg van een conflictvrije regeling, die prioritair inzet op veiligheid voor alle weggebruikers. Hoewel de maximale wachttijd voor voetgangers in spitsperiodes kan oplopen, wordt de oversteekbeweging zodanig ingericht dat deze in twee logische fasen verloopt, met voldoende wachtruimte en beveiligde middeneilanden. De inrichting is afgestemd op de capaciteit van het kruispunt en de noodzaak om alle verkeersstromen veilig en vlot te verwerken. Bovendien blijft optimalisatie van de lichtregeling mogelijk in functie van de effectieve verkeersafwikkeling na ingebruikname, zodat het comfort voor actieve weggebruikers maximaal kan worden bewaakt.

Bezwaar 94: Om een logischere verbinding met de enkelerichtingsfietspaden op de N8 tot stand te brengen is het aangewezen op korte delen een gebruik in beide richtingen van de huidige enkelrichtingsfietspaden toe te staan aan de noordzijde van de N8 tussen de fietsoversteekplaats ten westen van de H. Moeremanslaan en de connectie met de FR0 en aan de zuidzijde van de N8 tussen de Weerstanderslaan en de fietsoversteekplaats met de Baron de Vironlaan. We vragen om te onderzoeken of de fietspaden op deze korte stukken punctueel nog verbreed kunnen worden naar 2,3 m of zelfs 2,5 m in combinatie met correcte signalisatie en markeringen. □ Bezwaar 94 wordt niet gevolgd, de beschikbare breedte is onvoldoende om een dubbelrichtingsfietspad te ontwerpen volgens de normen.

Bezwaar 95: In het oorspronkelijke ontwerp werden er busbanen voorzien bij het project ter heraanleg van de Ninoofsesteenweg aan Brusselse zijde. Deze zijn uiteindelijk geschrapt door incompatibiliteit met het ontwerp van het ASC 13 (als SPI). Er wordt gevraagd om de doorstroming van de bus op de Ninoofsesteenweg maximaal te vrijwaren en er wordt gevraagd om de busbanen alsnog te realiseren op de Ninoofsesteenweg. □ Bezwaar 95 wordt niet gevolgd, binnen deze herinrichting wordt maximaal ingezet op betrouwbare doorstroming voor het openbaar vervoer via aangepaste lichtenregelingen, kortere wachttijden en vermeden conflicten met afslaand verkeer. Volwaardige busbanen zijn in dit specifieke segment ruimtelijk niet haalbaar zonder aanzienlijke onteigeningen of verlagen van de capaciteit of ten koste van fiets- en voetpaden. De doorstroming van de bus blijft wel een aandachtspunt in de verkeersregelingen die nadien kunnen worden verfijnd in samenspraak met De Lijn en de betrokken overheden. De vervoersmaatschappij De Lijn zat in de projectstuurgroep van dit project.

Bezwaar 96: De knip van de verbinding Rozenlaan-Ninoofsesteenweg zal zorgen voor bijkomend verkeer richting het ASC 14. Volgens een analyse van BM kan verwacht worden dat het aantal voertuigen dat de afslaan beweging van de Ring naar de Kaudenaardestraat maakt zal toenemen van 20 PAE/u naar 120 PAE/u. Dit kan aanleiding geven tot een versterking van de file-opbouw op de afrit van de buitenring naar de S. Dupuislaan. □ Bezwaar 96 wordt niet gevolgd, de verbinding tussen de Rozenlaan en de Ninoofsesteenweg is afgesloten om de verkeersveiligheid te verhogen wegens de ruimtelijke inpassing van het ontwerp. Uit het ontwerp-MER blijkt dat een deel van het verkeer via op- en afrit 14 zal rijden, maar dit blijft binnen de grenzen die het Regionaal Verkeersmodel voorspelt. Uit gedetailleerde verkeerssimulaties blijkt dat er meer verkeer afslaat richting de Kaudenaardestraat, maar dat de afrit naar de S. Dupuislaan voldoende capaciteit heeft, zeker na de geplande verbeteringen aan het kruispunt. Daarnaast nemen de projectpartners extra maatregelen, zoals verkeerssignalisatie en monitoring van het verkeer, om files te voorkomen. Het risico op structurele files door deze maatregel wordt daardoor als beperkt beoordeeld.

Bezwaar 97: De voorgestelde positie van de fietsbrug die de R0 zal oversteken in het verlengde van de Schilderkunstlaan is niet optimaal om als aantrekkelijk alternatief voor de functionele fietser op de Ninoofsesteenweg te dienen. Er wordt betreurd dat een fietsbrug in het verlengde van de Walravenslaan, of nog dichter bij de as van de Ninoofsesteenweg zelf. Een fietsbrug op een noordelijkere positie zou een betere verknoping met de functionele fietsnetwerken aan weerszijde van de gewestgrens toelaten. Dit zou de brug ook een echt alternatief maken voor voetgangers (en fietsers) die de Ring ter hoogte van de Ninoofsesteenweg zelf willen kruisen. □ Bezwaar 97 wordt niet gevolgd, de positie van de fietsbrug in het verlengde van de Schilderkunstlaan is een afweging tussen ruimtelijke inpassing, verkeersveiligheid en aansluiting op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF). Hoewel een meer noordelijke ligging inderdaad een betere verbinding met de N8 zou hebben, brengt dit aanzienlijke ruimtelijke en technische uitdagingen met zich mee (beperkte ruimte, conflicten met bestaande infrastructuur). De gekozen positie aan de Schilderkunstlaan laat toe om een veilige, comfortabele en conflictvrije kruising te realiseren, met uitbreidingsmogelijkheden richting Brussel.

Bezwaar 98: De belangrijkste hinder-veroorzakende werffase is deze waarbij de brug van de Ninoofsesteenweg onderbroken zal zijn. Deze fase zal 3 jaar duren. Het volledig onderbreken van een verkeersas met een belasting van gemiddeld 2200 à 2700 PAE/u in de spitsrichting. Dergelijk lange periode mag niet als vanzelfsprekend beschouwd worden. De volgende maatregelen worden voorgesteld om minder hinder te veroorzaken: Er moeten degelijke omleidingsroutes in overleg met het BHG zowel voor het verkeer op korte als op lange afstand aan beide zijde van de gewestgrens

voorzien worden. De werffasen en de omleidingsroutes moeten afgestemd worden op de geplande of in uitvoering zijnde werken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De alternatieven voor het OV en de actieve modi moeten effectief uitgevoerd worden voor aanvang van de meest impacterende werffase(s), inclusief de Brusselse werf. In de werffase waarbij de brug van de Ninoofsesteenweg afgesloten is zal een groot deel van het verkeer dat vandaag de Ninoofsesteenweg gebruikt, langs het ASC 14 passeren. De momenteel voorgestelde omleidingsroute zal voor het ASC 14 zelf en de onmiddellijke omgeving een belangrijke negatieve impact hebben gedurende een lange periode. Er wordt gevraagd om deze optie nog eens grondig te evalueren. □ Bezwaar 98 wordt niet gevolgd, voor de werken starten wordt een gedetailleerd fasering- en signalisatieplan met bijhorend omleidingsplan voorzien op grote schaal om de omliggende wijken niet te belasten. De veilige doorgang voor zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten worden prioritair behandeld. De tijdelijke verkeersmaatregelen worden afgestemd met de betrokken gemeenten en nood- en hulpdiensten om risico's te vermijden en bereikbaarheid te waarborgen. Hoewel tijdelijke hinder onvermijdelijk is bij infrastructuurwerken van deze schaal, worden gerichte maatregelen genomen om de impact te beperken en de veiligheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering te garanderen.

Bezwaar 99: Momenteel zijn er al 2 fietspaden langs beide kanten van de Steenweg, een verbreding ten koste van parkeervakken is geen goede balans. Er is een studie nodig om te kijken of er nood is aan een verbreding van beide fietspaden. Het fietspad voor de Ninoofsesteenweg 81-89 wordt niet gebruikt door Regina Caeli fietsers. Die komen uit zijstraten en steken zo snel mogelijk over. Dan hebben we enkel de woon-werk fietsers, maar die rijden aan hoge snelheid om zo snel mogelijk op hun werk te geraken, of de fanatieke recreatieve fietser in het weekend die hoge snelheden haalt. Een breder fietspad voor handelszaken is vragen voor problemen. □ Bezwaar 99 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren. Bij een volledige heraanleg van infrastructuur moeten de normen volgens het fietsvademecum van het Vlaams Gewest gevolgd worden.

Bezwaar 100: Het fietsen kan hier gebeuren, maar de snelheid moet hier afgeremd worden. Dit kan gebeuren door het huidig (minder breed) fietspad te behouden, en de bocht aan nr77 te behouden. De aanpassing naar een flauwere bocht geeft de mogelijkheid voor hogere snelheden. □ Bezwaar 100 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Bij een volledige heraanleg van infrastructuur moeten de normen volgens het fietsvademecum van het Vlaams Gewest gevolgd worden.

Bezwaar 101: Het aantal fietsers die gebruik gaan maken van beide fietspaden staat niet in verhouding met het aantal klanten en omwonenden die nadeel ondervinden om te parkeren. □ Bezwaar 101 wordt niet gevolgd, het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. Hoewel het gebruik van de fiets vandaag beperkt lijkt, is het doel van het project juist om via veilige infrastructuur een modal shift te stimuleren.

Bezwaar 102: Indien de fietsoversteekplaats aan het kruispunt van de Ninoofsesteenweg met de Baron de Vironlaan versmald zou kunnen worden, kan er 1 bijkomend parkeervak gecreëerd worden voor nrs81-89. □ Bezwaar 102 wordt niet gevolgd, de fietspaden en fietsoversteekplaatsen zijn afgestemd op de Vlaamse richtlijnen, zeker gezien de ligging aan een belangrijke verkeersas. De parkeerplaatsen ingetekend op het ontwerpplan kunnen desalniettemin nagekeken worden of er nog een optimalisatie mogelijk is.

Bezwaar 103: De aanpassing van het kruispunt aan de Baron de Vironlaan, zodat nu de mensen komende van Brussel moeilijker kunnen terugkregen, zorgt niet voor vlot en veiliger verkeer. Nu kan er onmiddellijk gedraaid worden. Er moet een impactstudie gemaakt worden die kijkt naar het extra verkeer door de rondjesrijders die op zoek gaan naar een parkeerplek. □ Bezwaar 103 wordt niet gevolgd, in de huidige situatie is het niet de bedoeling om het kruispunt als een draaipunt te beschouwen, wat tot onveilige situaties kan leiden. Keerpunten voorzien in de directe nabijheid van de SPI is niet mogelijk zowel vanwege de doorstroming en veiligheid als vanwege de beschikbare ruimte.

Het toepassingsgebied van het project is zo bepaald om een goede en veilige doorstroming te hebben.

Bezwaar 104: De huidige situatie tussen nr 81-89 is veilig en iedereen heeft er een plek. De aanpassing van de werken hoeft hier (nog) niet te gebeuren. Na het kruispunt met de Baron de Vironlaan naar Ninove, blijft alles bij het oude fietspad. Die extra meters uitstel zorgt ervoor dat handelszaken kunnen blijven leven. □ Bezwaar 104 wordt niet gevolgd, er is maximaal getracht rekening te houden met de omliggende handelaars d.m.v. een aantal parkeerplaatsen te behouden. Het voorzien van langsparkeren kadert binnen de richtlijnen van het Vlaams parkeerbeleid en het Vademecum Weginfrastructuur voor Regionale & Interlokale wegen. Langsparkeren op een regionale weg kan binnen bebouwde kom indien dit past volgens het parkeerbeleid en in de omgeving.

Het aanleggen van hoogwaardige fietsinfrastructuur, ook over kortere afstanden, is essentieel binnen een samenhangend fietsnetwerk en draagt bij aan een veilige en aantrekkelijke omgeving voor actieve verplaatsingen.

Bezwaar 105: Indien men deze afrit zou sluiten, dan zouden de klanten van bezwaarindieners veel langer onderweg zijn met een afname van het aantal bezoekers tot gevolg. En als gevolg daarvan een afname aan jobs en problemen voor leveranciers. □ Bezwaar 105 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden en slechts op 2,5 km van elkaar liggen. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 106: De sluiting van afrit 12 zal ervoor zorgen dat de hulpdiensten langer onderweg zijn in noodsituaties. □ Bezwaar 106 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden en eveneens op korte afstand van elkaar liggen. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Aangezien de omrijfactor beperkt is, zullen hulpdiensten niet aanzienlijk later toekomen in de omgeving van complex 12. Dit hangt ook af van de herkomst van de hulpdiensten.

Het proefproject van 2015 (sluiting complex 12) werd positief geëvalueerd op lokaal niveau en op de meeste lokale straten. Een aantal omliggende lokale straten kregen meer verkeer te verwerken (vb. Stichelgatstraat), maar dit kan opgelost worden met gemeentelijke maatregelen.

Bezwaar 107: Door het sluiten van verkeerscomplex 12 zal er omgereden moeten worden door centrum Dilbeek voor locaties nabij verkeerscomplex 12. Dit brengt toenemend verkeer, toenemende luchtvervuiling en economische en commerciële schade met zich mee. Er zal een moeilijke bereikbaarheid zijn en opstopping op alternatieve routes, welke door vele woonwijken zal gaan. □ Bezwaar 107 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft

verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Het afsluiten van afrit 12 zal er net voor zorgen dat er minder doorgaand verkeer door het centrum rijdt en de leefbaarheid in deze centrumstraten vergroten. Verkeer dewelke naar locaties rijdt in de buurt van het huidige complex zijn bestemmingsverkeer.

In het project-MER is onderzocht wat de toename van fijn stof zou zijn in het nieuw ontwerp (ook met afsluiting complex 12). De waarden worden als negatief of beperkt negatief beschouwd t.o.v. de toekomstige Europese normen. Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen. Ook is de NO2-bijdrage onderzocht voor het nieuw ontwerp. Op bepaalde plaatsen is deze aanzienlijk negatief, op ander plaatsen is deze beperkt tot aanzienlijk positief.

Bezwaar 108: De analyse van de rijtijden van omrijroutes door de sluiting van verkeerscomplex 12 die gedeeld werden met de bezwaarindiener zijn niet realistisch en onderschat. In de toekomst zal de omrijtijd nog langer zijn door de toename van het verkeer aan verkeerscomplex 13 en 14. □ Bezwaar 108 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 109: De alternatieve routes passeren door woonwijken wat niet de bedoeling kan zijn. □ Bezwaar 109 wordt niet gevolgd, het ontwerp houdt net expliciet rekening met de leefbaarheid van de omliggende wijken door doorgaand verkeer te concentreren op grotere infrastructuur zoals de R0 en de N8. Maatregelen zoals de afschaffing van op- en afritten in Kattebroek en de inrichting van veilige fiets- en voetpaden zijn gericht op het terugdringen van sluipverkeer en het verbeteren van de woonkwaliteit. Alternatieve tracés en maatregelen zijn onderzocht in het project-MER, maar de gekozen oplossing biedt de beste balans tussen verkeersafwikkeling, veiligheid en leefbaarheid.

Bezwaar 110: Er zijn geen reële of efficiënte alternatieven ter beschikking en deze worden zullen ook niet voorzien worden. Als de klanten van de bezwaarindiener afrit 12 nemen zijn deze meteen op hun bestemming. Dit is dus de meest efficiënte, directe, milieuvriendelijkste en veiligste route die men kan wensen. Deze route is ook van toepassing op leveringen. □ Bezwaar 110 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 111: De extra reistijd is allesbehalve correct weergegeven. De bezwaarindiener heeft de alternatieve route ter controle genomen en heeft vastgesteld dat de extra reistijd van de bezwaarindiener bedraagt 15 min. Er moet ook opgemerkt worden dat afrit 12 vandaag nog operationeel is en dat het verkeer dus nog meer verspreid is dan wanneer afrit 12 wordt afgesloten. De reistijd zal dus alleen maar verder oplopen. □ Bezwaar 111 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiliger en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 112: De bezwaarindiener heeft een bedrijf inzake woningenrenovatie en hij/zij heeft een parkeerplaats nodig voor zijn bedrijfswagen om gereedschap en materialen te laden en lossen. Het

herinrichten van de N8 zal de bezwaarindiener hinderen in de uitvoering van zijn beroep. □ Bezwaar 112 wordt niet gevolgd, hoewel het begrijpelijk is dat de bezwaarindiener vlot wil kunnen laden en lossen, is het structureel voorzien van parkeerplaatsen voor bedrijfswagens langs de N8 (een gewestweg) niet in overeenstemming met de functie van deze weg. Volgens het Vademecum Weginfrastructuur Regionale wegen is het van belang om de doorstroming te optimaliseren. De openbare ruimte op deze locatie is in eerste instantie niet bedoeld voor voertuigopslag. Laden en lossen blijft mogelijk mits kortstondig en zonder hinder, en alternatieve parkeermogelijkheden in de buurt kunnen in overleg met de gemeente of via private oplossingen worden bekeken.

Bezwaar 113: De aanvraag houdt geen rekening met pendelaars die per bus of met de auto gaan werken. □ Bezwaar 113 wordt niet gevolgd, voor het openbaar vervoer wordt de doorstroming van bussen op de Ninoofsesteenweg gevrijwaard via aangepaste verkeerslichtenregelingen en conflictvrije kruispunten, wat zorgt voor betrouwbare reistijden. Voor automobilisten worden de R0 en het vernieuwde aansluitingscomplex zodanig heringericht dat de doorstroming in de spits verbetert en conflictvrij. De geplande infrastructuur faciliteert bovendien een modal shift, met veilige fietsverbindingen en overstappunten, wat ook de druk op de autoverplaatsingen helpt verminderen.

Bezwaar 114: De reden waarom afrit 12 gesloten moet worden is niet voldoende gemotiveerd. □ Bezwaar 114 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. De omrijfactor is beperkt. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 115: Er is nooit overwogen geweest om de huidige “problemen” op te lossen door de signalisatie aan te passen. □ Bezwaar 115 wordt niet gevolgd, de vervanging van de brug van de N8 over de R0 maakt deel uit van de omvorming van het aansluitingscomplex tot een Single Point Interchange (SPI), een configuratie die compacter, veiliger en efficiënter is dan het huidige ontwerp. Het SPI biedt voordelen op vlak van doorstroming, ruimtegebruik en conflictvrije verkeersafwikkeling. Alternatieven werden onderzocht, maar bleken ruimtelijk of verkeerskundig niet geschikt binnen de context van Dilbeek en de R0. Hoewel de werken tijdelijk hinder veroorzaken, is een gefaseerde uitvoering voorzien om de impact te beperken. De gekozen oplossing biedt de beste langetermijnwaarde op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid en mobiliteit.

Bezwaar 116: Tijdens de werken is er een omleiding voorzien langs de Kattebroekstraat. Snel rijdend vervoer veroorzaakt veel lawaai en trillingen. De straat is maar 3 m breed en heeft geen voorzieningen. Dit is onverantwoordelijk. □ Bezwaar 116 wordt niet gevolgd, voor de werken starten wordt een gedetailleerd fasering- en signalisatieplan met bijhorend omleidingsplan voorzien op grote schaal om de omliggende wijken niet te belasten. De veilige doorgang voor zwakke weggebruikers, openbaar vervoer en hulpdiensten worden prioritair behandeld. De tijdelijke verkeersmaatregelen worden afgestemd met de betrokken gemeenten en nood- en hulpdiensten om risico's te vermijden en bereikbaarheid te waarborgen. Hoewel tijdelijke hinder onvermijdelijk is bij infrastructuurwerken van deze schaal, worden gerichte maatregelen genomen om de impact te beperken en de veiligheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering te garanderen.

De omleidingsroute zal niet langs de Kattebroekstraat verlopen.

Bezwaar 117: Verschillende bezwaarindieners nemen afrit 12 om naar hun werk te gaan. □ Bezwaar 117 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 118: Er zijn geen bewijsstukken aanwezig die bewijzen dat het afschaffen van het op- en afrittencomplex ter hoogte van de Kattebroekstraat zal leiden tot meer veiligheid, een daling van de verkeersintensiteit in de woonwijken en een toename van de verkeersstromen ter hoogte van de twee overblijvende complexen. □ Bezwaar 118 wordt niet gevolgd, de op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.

Bezwaar 119: Het is perfect mogelijk om een fietsbrug aan te leggen en tegelijkertijd afrit 12 te behouden. □ Bezwaar 119 wordt niet gevolgd, op- en afrit Kattebroek wordt verwijderd in het kader van een verkeersveiligere en efficiëntere herinrichting van de R0. Deze nieuwe configuratie centraliseert de verkeersstromen en vermindert het aantal in- en uitvoegbewegingen, wat leidt tot minder conflicten, meer veiligheid en een vlottere doorstroming op de Ring. De verkeersverdeling in de regio blijft verzekerd via de heringerichte op- en afritten aan de N8 en Dansaertlaan, die voldoende capaciteit en aansluiting bieden. Het nieuwe SPI-complex is voorzien op extra capaciteit om het sluiten van afrit 12 op te vangen.4. Beschrijving van de omgeving en de aanvraag in kader van de zaak der wegen

De aanvraag betreft de afschaffing van gedeeltes van tracés van buurt- en voetwegen:

- * Chemin n°9 (Berghaagstraat - Kattebroekstraat): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 15 m en 10 m en breedte van 5 m afgeschaft. Tegenwoordig is aan beide zijden van de R0 de buurtweg niet meer te herkennen. Deze werd gedeeltelijk overbouwd door de R0.
- * Chemin n°42 (Berghaagstraat – aansluiting Sentier n°42): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 80 m en breedte van 3,3 m afgeschaft. In de bestaande toestand is de buurtweg niet meer zichtbaar en niet meer in gebruik.
- * Sentier n°42 (aansluiting Chemin n°42 richting Kattebroekstraat): er wordt een gedeelte van de voetweg met een lengte van 30 m breedte van 1,65 m afgeschaft. Deze voetweg werd gedeeltelijk overbouwd door de R0, de rest van het pad is volledig in onbruik geraakt.
- * Chemin n°40 (t.h.v. oprit buitenring in aansluitingscomplex): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 60 m en breedte van 3,3 m afgeschaft. Dit gedeelte werd overbouwd door de R0.
- * Sentier n°40 (t.h.v. Kattebroekstraat onder brug en de oprit naar de binnenring): er wordt een gedeelte van de voetweg met een lengte van 20 m en lengte van 40 m en breedte van 1,65 m afgeschaft. Dit gedeelte werd overbouwd door de R0.
- * Chemin n°8 (aansluiting Sentier n°43 en Ouden Eikelenberg): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 40 m en breedte tussen de 4,2 en 6,0 m afgeschaft. Het gedeelte van de Chemin n°8 is niet langer in gebruik en ook niet meer herkenbaar in het landschap.
- * Chemin n°18 (segment tussen de doodlopende wegen aan weerszijden van de R0): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 20 m en breedte tussen de 5,0 m afgeschaft. Het gedeelte van de Chemin n°18 is niet langer in gebruik en ook niet meer herkenbaar in het landschap.
- * Sentier n°111 (segment tussen Berchemstraat tot bos oostzijde R0): er wordt een gedeelte van de voetweg met een lengte van 20 m en breedte van 1,65 m afgeschaft. Dit gedeelte is overbouwd door de R0.
- * Chemin n°55 (vanaf kruispunt Schilderkunstlaan x H. H. Theresialaan tot Liv. Walravenslaan): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 170 m en breedte van 3,3 m afgeschaft. Dit gedeelte is niet langer in gebruik en werd nagenoeg volledig overbouwd door de R0.
- * Sentier n°115 (vanaf voetweg H.H. Theresialaan naar Brussels Hoofdstedelijk Gewest): er wordt een gedeelte van de voetweg met een lengte van 110 m en breedte van 1,65 m afgeschaft. Dit gedeelte is overbouwd door de R0.

* Chemin n°15 (vanaf Kaudenaardestraat naar Brussels Hoofdstedelijk Gewest): er wordt een gedeelte van de buurtweg met een lengte van 90 m en breedte van 6 m afgeschaft. Dit gedeelte is overbouwd door de R0.

Betreft het vergoedingsprincipe is er enerzijds door de gemeente geen waardevermindering-vergoeding verschuldigd aan de grondeigenaar en anderzijds is er evenmin een waardevermeerdering-vergoeding door de aanvrager verschuldigd aan de gemeente, aangezien het officiële tracé in de feiten niet meer zichtbaar is en al meer dan 30 jaar verdwenen is. Artikel 28 van het gemeentewegendecreet van 3 mei 2019 bepaalt dat de waardevermeerdering/vermindering in dit geval nihil is.

5. Beoordeling

De gemeenteraad moet in toepassing van artikel 31 van het Decreet betreffende de omgevingsvergunning een beslissing nemen over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg alvorens de vergunningverlenende overheid een beslissing kan nemen over de aanvraag.

De gemeenteraad spreekt zich uit over de ligging, de breedte en de uitrusting van de gemeenteweg, en over de eventuele opname in het openbaar domein. Hierbij wordt rekening gehouden met de doelstellingen en principes, vermeld in artikel 3 en 4 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en in voorkomend geval met het gemeentelijk beleidskader en afwegingskader, vermeld in artikel 6 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen. De gemeenteraad kan daarbij voorwaarden opleggen en lasten verbinden, die de bevoegde overheid in de eventuele vergunning opneemt.

Het betreft hier een juridische verankering van een historisch gegroeide situatie. Gezien beide buurtwegen reeds meer dan 30 jaar in ongebruik zijn, door overbouwingen, wordt deze afschaffing aanvaard.

De afschaffing van de bovenstaande buurt- en voetwegen resulteert bovendien niet in een achteruitgang van het trage wegennetwerk van Dilbeek.

De voorgestelde afschaffingen zijn bijgevolg in overeenstemming met de geldende gemeentelijke beleidskaders en de principes uiteengezet in artikel 3 en 4 van het gemeentewegendecreet.

Juridisch kader

- Het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.
- Het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM) inzonderheid titel IV: milieueffect en veiligheidsrapportage en titel V: exploitatie van inrichtingen en activiteiten en erkende personen.
- Decreet houdende de gemeentewegen van 3 mei 2019.
- De omzendbrief van 8 juli 1997 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen, gewijzigd via omzendbrief dd. 25 januari 2002.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 november 2006 inzake de minimale weguitrusting.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2023 houdende vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (Gewestelijke hemelwaterverordening).

- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot afvoer van hemelwater (inwerkingtreding 1 januari 2024)
- Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de meldingsplichtige handelingen ter uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 16 juli 2010.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake wegen voor voetgangersverkeer van 29 april 1997.
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid van 5 juni 2009.
- Provinciale stedenbouwkundige verordening met betrekking tot het overwelven van grachten en onbevaarbare waterlopen van 19 december 2012.

Beslissing

stemming

19 ja: De Buyst Véronique, De Dobbeleer Frank, De Freyne David, De Ridder Dries, De Win Harry, Deleu Tinneke, Erkelbout Jan, Gins Brigitte, hoffmans Nathalie, Janssens Linda, Liekens Goedeke, Nevens Bart, Quaghebeur Stijn, Rons Alexis, Van den Houte Anneleen, Vanhee Fré, Walravens Jef, Willen Marc, Zelderloo Walter

12 nee: De Jonge Jasper, Groenweghe Nele, Merckx Lean, Mus Niki, Nijs Marianne, Roesems Gino, Seyns Valérie, Van Hove Diane, Van Roy Nils, Vanderoost Jef, Vereecke Liesbet, Vergels Driss,

1 onthoudingen: Clement Louis,

Artikel 1. De gemeenteraad neemt kennis van de bezwaren en opmerkingen ontvangen tijdens het openbaar onderzoek en besluit deze bezwaren en opmerkingen voor wat de zaak van de wegen betreft ontvankelijk maar ongegrond te verklaren.

Artikel 2. De afschaffing van de wegen, zoals beschreven in de toelichting van dit besluit, wordt goedgekeurd. De bijhorende rooilijnplannen, opgesteld door landmeter Christof Lambrecht wordt goedgekeurd.

**Namens Gemeenteraad,
voor eensluidend afschrift**