

Bijlage II - Tekstantwoorden bij "Mobiliteit"

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.9. Welke acties voor een betere mobiliteit vind jij prioritair?

Zou je gebruik maken van oplossingen voor deelmobiliteit?

Ja: Heb je concrete voorstellen? Leg gerust uit.

Aantal inzendingen: 111

- Autodelen in elke deelgemeente installeren, fietsbib, mensen mee laten nadenken over aanleg fiets-en voetpaden
- Rekening houdend met de antwoorden op deze enquête zouden een aantal cambio-punten (of iets dergelijks) kunnen komen in verschillende wijken.
- Deelfietsen idd een goed idee want fietsen worden gepikt
- systeem 'Cambio' in Dilbeek
- Deelfietsen zoals mobit met genoeg verzamelpunten
- Uitbreiden Brusselse deelmobiliteitssystemen tot Dilbeek
- Deelmobiliteit kan op gemeente/wijkniveau georganiseerd worden. Auto & fiets delen. We hebben in Dilbeek nog steeds geen systeem voor fiets/step delen...
- Carpool parking? Fietsen dat je kan gebruiken
- Deelauto
- In elke deelgemeente minstens 1 deelauto en deelfiets voorzien. Openstellen van gemeentelijke voertuigen tijdens daluren voor inwoners. Aanmoedigen van privé deelautosysteem.
- Vb cambio-systeem
- deelauto plaats aan Westrand
- meer promotie rond autodelen, bvb cosycar, ook promo via Hopplr, publieke plaatsen (westrand, zwemkom, scholen, ...), eventueel toekennen van prioritaire parkeerplaatsen centrum voor autodelers, soort premiesysteem voor autodelers, carpoolers, fietsers, voetgangers, (bvb bon westrand, fietsenwinkel)
- Elektrische deelfietsen of steps die je binnen een bepaalde zone kan nemen en terugplaatsen zonder ze op een vast punt te moeten inleveren
- installeren mobipunten met deelauto's voor wanneer je er een nodig hebt
- Bij grotere woonghelen gebruik van autodelen via syndicus organiseren
- Deelwagens of nog beter deelfietsen (e-bikes) in onze straat, zodat ik makkelijk naar de bus of metro kan. Ik werk in centrum Brussel en met OV doe ik er 1 uur enkele reis over want moet stappen, dan bus en dan metro nemen.
- Laat burgers met visie onder begeleiding van mensen met discussie zelf iets op poten zetten. Burgerengagement is er genoeg. Je moet de mensen ook durven/willen vinden én beseffen dat het iets is dat moet groeien. Meteen return verwachten zou niet eerlijk zijn. Maar vraag eens rond, steek jullie nek uit en je zal verbaasd zijn van het engagement én de deskundigheid dat zich in Dilbeek bevindt.
- Waarom geen kleinere, elektrische bussen inzetten die de dorpskernen op regelmatige basis met elkaar verbinden? Om van centrum Bodegem naar de bib in Dilbeek te gaan duurt het al gauw een uur (met overstappen etc bij elkaar gerekend) Bij slecht weer moet er toch een alternatief voor de fietsers aangeboden kunnen worden? Enkel zo kunnen we massaal de auto aan de kant laten in dit deel van het Pajottenland.
- Autodelen met de buurt. Er bestaan initiatieven waarbij burgers zichzelf organiseren, maar dit zou (beter) gefaciliteerd een aangemoedigd kunnen worden door de gemeente.
- Elektrische steps

- mocht er in Dilbeek een mogelijkheid zijn om aan autodelen te doen, zouden we zelfs overwegen om ons eigen voertuig weg te doen
- Liefst elektrische mobiliteit gekoppeld aan een laadpunt bij een stop van openbaar vervoer. Cfr Blue-bike systeem
- Deelauto overtuigen om naar Dilbeek te komen. Mensen zouden meer gebruiken als het aanbod er is.
- openstellen wagenpark gemeente (voorbeeldfunctie/trekker)
- 1 autodeelpunt in elke Dilbeekse deelgemeente
- Deelauto bedrijf OF particulier autodelen
- Ik zou graag meer per fiets doen maar ik kan mijn fiets nauwelijks ergens veilig kwijt terwijl ik een boodschap doe; dus een deelfiets zou het risico op diefstal van mijn persoonlijke fiets al verminderen. Tenzij er in alle kernen veilige parkeeroplossingen komen voor fietsen. Tot zolang neem ik mijn auto zodat ik mijn fiets nergens hoeft achter te laten. Deelauto's zijn ook een oplossing voor mensen die maar af en toe een auto nodig hebben. Er zijn pleintjes genoeg in de wijken om overal één auto daar op te stellen. Idem voor de deelfietsen.
- Elektrische fietsen en steps
- (Elektrische) bakfietsen, kar of elektrische auto met open laadbak (om bvb naar containerpark te gaan), of fietskaart om hetzelfde te doen / om boodschappen te doen.
- De rode lichten aan het zebrapad automatisch op groen laten komen op de Ninoofsesteenweg voor voetgangers, en niet manueel laten duwen en zo de wachttijd verlengen voor de voetgangers (fietsers n autos moeten ook niet gaan duwen en wachten...)
- Gebruik van deelauto's zodanig dat we zeker geen tweede auto moeten kopen.
- Mijn kinderen kunnen niet zelfstandig van punt A naar punt B want de trein is te ver van centrum Dilbeek. Met gedeelde elektrische fietsen zoals in Brussel zou dit wel kunnen Ook de verkeersdoorstroming in de Molenstraat in Bodegem moet aangepakt worden . Eenrichtigsverkeer en verbod parkeren tijdens spitsuren zijn echt nodig! Bestuurders zijn er zeer gestressed en verbaal gewelddadig
- Plaats aan het gemeentehuis een dienst voor de hybride of elektrische kleine deelauto. Verplaats dit ook naar de andere kernen. Plaats overal laadpunten voor elektrische kleine voertuigen. Zorg dat de bussen van De Lijn in de daluren kleiner zijn. Ze zijn vaak leeg en razen met een snelheid door de kernen.
- Fietsen
- Deelauto's op makkelijk bereikbare plaatsen via fiets of openbaar vervoer met max verplaatsingstijd van 10 min
- voor mij mogen ze gerust het brussels netwerk van deelfietsen of steps uitbreiden
- Huurfietsen aan het station met "abonnement" of jetons. Ninoofsesteenweg fietsvriendelijker maken (voetpad in 2 stroken of kleuren en misschien een beetje gelijker trekken) Verkeer rond kerk Itterbeek meer begeleiden (zoals rond punt) want daar komen auto's van alle kanten :) "Vlinderstenen" vervangen (laat je nogal schudden als je daarover fietst)
- Deelsteps of -fietsen vanuit Brussel doortrekken tot Dilbeek of apart systeem voor Dilbeek opstarten.
- Moest ik dagelijks met de trein naar het werk gaan dan zou ik het overwegen om een elektrische fiets te huren om mee naar huis te fietsen vanaf het station. Zo is de fiets steeds goed onderhouden en opgeladen. Voor de juiste prijs natuurlijk.
- Deel auto's
- Zouden graag auto lenen in de buurt, indien nodig.
- Een auto-deel-systeem zou niet misstaan in Dilbeek. Aan de Westrand zou bijvoorbeeld een prima deelpark zijn.
- naast deelpersonenwagens ook een kleine deelbestelwagens beschikbaar in elke dorpskern. uiteraard elektrisch met vaste parkeer-en laadplaats.
- wij zouden een auto wegdoen als er een deelauto in de buurt zou zijn. Onze 2e auto gebruiken we nauwelijks maar minstens 1x per week hebben we wel 2 auto's nodig. De rest van de week kunnen we ons aanpassen
- kijk eens naar de lopende projecten in aalst

- -in elke van de 6 kernen op termijn het aanbod van deelauto's faciliteren - deel e-bikes aanbieden op diverse gemeentepunten: exploitatie door dilbeek mobiliteit of aanbesteed
- Deelfietsen in samenwerking met Brussel. Fietsen tot aan eerste metrohalte Erasmus of andere met deelfiets. Want nu met je eigen fiets en die wordt daar gepikt... Fietsautosnelweg die van Schepdaal tot St-Anna-Pede gaat, verder uitbouwen tot in Brussel!!! Stopt iets na de 17 bruggen, zonde daar waar het perfect mogelijk is om die door te trekken tot aan Erasmus ziekenhuis (mits fietsstallingen die meer zekerheid bieden. Treinstation in Schepdaal, spoorlijnen liggen er nu nog zorgen dat mensen die de lasten hebben ook de voordelen ervan kunnen hebben!
- mogelijkheid om deelfietsen, deelauto (cambio) te gebruiken voor zover ik weet is het dichtsbijzijnde cambio-punt in Sint-Agatha-Berchem
- deelfietsen (elektrisch geven de mogelijkheid om aan te sluiten op het openbaar vervoer en maakt dit aantrekkelijker. Ik begrijp niet waarom op sommige straten de voorrang van rechts werd afgeschaft. Dit is verkeersremmend. Ga 's morgens maar eens kijken aan de Ijsbergstraat. Kruispunt aan de gendarm werd er onoverzichtelijk door.
- deel e-steps om naar de bakker te rijden in het weekend bijvoorbeeld of om kleine boodschappen te doen naar Dilbeekse kleinhandel (als we de auto instappen, opteren we voor Delhaize in Molenbeek-Ninoofsesteenweg)
- Een Cambio punt in Dilbeek (bv Westrand) Autodelen faciliteren

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.9. Welke acties voor een betere mobiliteit vind jij prioritair?

Zou je gebruik maken van oplossingen voor deelmobiliteit?

Neen: Leg graag uit waarom je daar geen gebruik zou van maken.

Aantal inzendingen: 3

- Niet van toepassing voor mij.
- Momenteel zie ik het nog niet zitten. Als er meer mogelijkheden zijn en het meer ingeburgerd is, zullen de voordelen en het gemak ervan veel duidelijker zijn en zal ik beter kunnen inschatten wat en op welk moment ik zou gebruiken van deelmobiliteit.
- Ik beschik over een bedrijfswagen, een E-fiets en heb gemakkelijk toegang tot openbaar vervoer.

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.9. Welke acties voor een betere mobiliteit vind jij prioritair?

Welke andere actie?

Aantal inzendingen: 70

- Verkeerspiegels
- Busvervoer naar de brede straten ipv smalle straten.
- Meer parkings voor evt carpoolen of van daaruit met fiets verder te gaan
- Ik mis hier de optie: "Vlot met de auto". Zorg aub dat er nog met de auto kan en mag gereden worden. Die wordt door al die 'zachte' maatregelen gewoon weggedrukt. Voor velen is stappen en fietsen geen optie, bvb ouderen. En gooi een hoop hindernissen, zoals bloembakken, wegversmallingen, drempels enz, gewoon de vuilbak in.

- Betere coördinatie wegenwerken . Het is er echt over. Onveilig voor alle weggebruikers. We uitgevoerde werken helpen totaal niet om betere zichtbaarheid te geven voor autos en fietsers. Voorbeeld Bodegemstraat..... big fail
- hoofdwegen uitrusten met fietspaden én parkeren maximum aan één zijde van straat
- Openbaar vervoer naar station dilbeek wat ver buiten centrum ligt op veel frequentere basis aanbieden; minimum om het half uur vanuit centrum dilbeek
- De straten aannemen die het echt nodig hebben heel veel putten en geen asfalt meer in vele straten. Ook de zeer oude straten zoals o.a de hele Molenstraat die heel druk bezet is heeft afvalt nodig en veilig fietspad en voetpad. Verbindingsweg die heel druk wordt gebruikt is in een desastreuze staat!!
- Auto's niet op de weg laten parkeren.
- Beter signalisatie zone 30 en meer politiecontrole in deze zone. Geen meer transit verkeer in het centrum en rond cc westrand. Te veel Fangio's rijden waar veel kinderen komen (wolfspuit, bib, dil'arte). Meer lokale verkeer en oplossingen om te voet komen
- Buiten het centrum zijn de voetpaden een ramp bvb in de Lusthuizenlaan, Tennislaan, Sportlaan enz....
- openbaar vervoer
- 's avonds kan ik nergens naartoe want ik rij dan niet meer met de wagen.
- Treinhalte = parking in Schepdaal. Zo kan je de Ninoofsesteenweg ontlasten + kost weinig
- Veel meer autovrije zones Veel meer fietsaccomodaties
- lijnen op de weg onderhouden en parkeerverboden controleren en bestraffen. Kruispunt DREEF/Geraardbergsestraat beveiligen.
- Meer openbaar vervoer, overstapparking ook voor auto's, laadpunten voor elektrische fietsen en autos/motoren, veilige afgescheiden fietspaden (niét zoals op Dansaert!)
- Verkeerslichten afrekenen
- Parking nabij openbaar vervoer
- Straten zonder putten. Wolsemstraat is een hindernissenparcours
- Te weinig treinen
- Openbaar vervoer verbeteren
- Snelheid op de Lenniksebaan MOET naar 50 km/u gebracht worden
- Ondanks trajectcontrole op Lenniksebaan rijden de auto's NOG ALTIJD veel te snel
- Snelheidsbeperkingen afdwingen voor auto's, zwaar verkeer, en door bussen De Lijn in de kernen. Zone 30, 50 en 70 (N8) wordt niet gerespecteerd. Er wordt veel te hard gereden. Werk met camera's en boetes, plaats meer verkeersborden.
- Veilig verkeer moet ook vlot kunnen verlopen, en moet niet onnodig bemoeilijkt worden.
- Beter en meer openbaar vervoer
- Stationsomgeving verbeteren
- Voorrang van rechts..... Je kan je eenrichtingsstraat soms niet meer uit wegens geparkeerde voertuigen rechts en links . Je kan geen kant meer op en is bovendien zeer gevaarlijk .
- Meer maatregelen nodig ter beperking van de snelheid (e.g. verkeersdrempels) in combinatie met meer controle (weinig automobilisten houden zich aan 50 of 30 km/u). Ook moeten meer straten 30 km/u worden gemaakt.
- Parkeergelegenheid rond de school en in mijn wijk: beter controle door bv de wijkagent, afgebakende parkeerstroken zodat er niet meer op de stoepen geparkeerd wordt;
- de stationsstraat lijkt wel een landingsbaan voor jets....en vele doorrijders voelen dat duidelijk ook zo aan. woonvriendelijke heraanleg lijkt hier een oplossing!
- vooral langs wandelwegen : fietsers en groepen wielertoeristen opvoeden en ook regels opmaken om de voetganger-wandelaar te eerbiedigen, ter verwittigen van hun voorbijrijden en hen een kenteken zichtbaar laten dragen om ze te kunnen herkennen als zij een aanrijding veroorzaken.(= immatriculatie) Hen ook een maximumsnelheid opleggen ten einde voor wandelaars geen gevaar te betekenen.
- Door bepaalde punten te ontlasten vh verkeer creeer je juist op andere punten te veel verkeer. Groot-bijgaarden wordt volgebouwd. Het heeft geen zin om bruggen en spoorwegen af te sluiten. Deze ontlasten

juist het centrum! Onze straat heeft ook sluipverkeer maar dat moet iedereen erbij nemen om de rest van het dorp leefbaar te houden!

- Laat de metro naar Dilbeek komen aub.
- Geen busvervoer naar het gemeentehuis van Dilbeek en ook niet naar de Westrand. De inwoners van Sint-Martens Bodegem kunnen geen bus nemen om eens naar de Westrand te gaan en al minder naar het gemeentehuis van Dilbeek, ook niet naar de wekelijkse markt.
- meer parkeerplekken
- Meer openbaar vervoer. De dienstverlening is pover, zeker tijdens het weekend.
- Meer en betere treinverbindingen. Veel mensen uit Dilbeek werken in Brussel maar vermijden de trein omwille van de weinige rechtstreekse treinen en de onbetrouwbaarheid (vele vertragingen van de S-lijnen)
- Parkeerplaatsen!
- Brede lanen in het centrum moeten versmald worden; Auto's rijden daar te snel.
- Meer bussen, zeker vrijdag en zaterdag avond na 22 u
- metrostation in Dilbeek (lijn Weststation uitbreiden)
- desynchronisatie van de verkeerslichten aan de school op de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden afschaffen. Als iemand op de knop duwt om over te steken gaan op twee verschillende plaatsen de lichten op rood en doen het verkeer stoppen op twee plaatsen en moet op een plaats gestopt voor niemand en ook opnieuw gestart
- Grotere parkeerplaatsen.

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.12. Wie zou je nog betrekken bij die mobiliteitsvraagstukken?

Wie zouden we nog kunnen betrekken? Leg gerust uit.

Aantal inzendingen: 27

- Politie. Die zijn de enigste die mensen kunnen forceren om langzamer te rijden
- Werkende mensen die dagelijks door Dilbeek moeten omdat ze in Dilbeek werken
- Nvt
- Gebruik het gezond verstand, en laat de specialisten en wijkcomités er buiten.
- - Pendelaars die door Dilbeek rijden, ouders van de Dilbeekse scholen (die met de auto moeten omdat ze te ver wonen!) en mensen die in Dilbeek werken maar er niet wonen. - Families met jonge kinderen, ook van 'binnenkant Brusselse Ring'! - Buurgemeentes
- Provincie
- Politie : om gevaarlijke verkeerssituaties kortdurend aan te pakken
- Oudercomité Broederschool - Famous Grey
- De Mensen die er wonen, misschien ook online, dan durven ze zeggen wat ze denken en hoeven ze hen niet te verplaatsen. Sommige zijn niet echt van plan om hun probleem uit de doeken te doen voor een groep mensen.
- Partners in het openbaar vervoer. Waar ervaren zij mogelijkheden tot verbetering en knelpunten? (De Lijn & MIVB)
- Iedereen die geïnteresseerd is, en met goede, opbouwende ideeën komt
- competente deskundigen!
- ook ouderen moeten hun zeg kunnen doen, ga naar hen toe, bevraag hen persoonlijk
- De Lijn omdat de buschauffeurs veel hinder ondervinden omdat hun haltes worden gehinderd door slecht geparkeerde auto's op het ogenblik dat de schooluren starten en/of eindigen. De politie om strenger op te treden bij foutparkeerders nabij de school en ook in het centrum van Dilbeek.
- Politiekers
- Specialisten in design thinking (out of the box denken)
- lokale bedrijven en landbouwers, De Lijn

- de politie
- NMBS
- Naast diegene die ik hierboven aanduidde ook jongeren, via middelbare scholen en jeugdbewegingen en jeugthuizen
- Agenten - seingeverers aan scholen + ouders van schoolgaande kinderen , kunnen we ook erbij betrekken , SCHOLEN : Ondanks de investeringen van scholen en gemeente slagen er toch regelmatig voertuigen erin door het rode licht te rijden , harder dan 30km te rijden,
- wielersportverenigingen
- Politie, zij moeten nagaan of de regels gehandhaafd worden. Er moet veel harder opgetreden worden tegen overtreders, zodat er een duidelijk signaal gegeven wordt. De regels gelden voor iedereen en moeten gerespecteerd worden.
- Andere (buur-)gemeenten, Brussels gewest. Dilbeek is geen eiland
- verantwoordelijken voor weginfrastuctuur
- Gemeentelijke diensten die geen verantwoordelijkheid willen nemen voor eerder gemaakte keuzes.
- Iedere burger

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.12. Wie zou je nog betrekken bij die mobiliteitsvraagstukken?

Waarom zou je hen betrekken? Wat zouden zij volgens jou dan bijdragen?

Aantal inzendingen: 425

- Zij woZij wonen hier
- zij leven in dilbeek, dus ervaringsdeskundigen
- Ondervinding van de pijnpunten
- Omdat zij er dagdagelijks hun leven in wagen
- Deskundigheid en ervaring
- Zij kennen vaak de wegen beter dan de politici, laat fietsers en voetgangers hun woord doen.
- Boetes geven
- Scholen want de jeugd is de toekomst en deskundige hebben een neutrale mening
- Ze moeten beseffen dat het daar een gevaarlijk punt is
- Omdat zij het het meest beleven, scholieren die van en naar school gaan, ouders en scholen zelf ook alsook inwoners van bepaalde wijken...
- Kennen de straat goed dr veelvuldig gebruik
- Handelaars kennen hun werkomgeving en weten ook hun noden mbt mobiliteit. Kinderen weten de gevaarlijke punten zijn
- - wijkplatform heeft voeling met de burenllokale burgers - handelaars/bedrijven economisch standpunt kan belangrijk zijn
- Kunnen de noden beter inschatten. Groot bijgaarden heeft andere situatie dan bijvoorbeeld itterbeek
- De N8 en het kruispunt met de ring moeten dringend gereorganiseerd worden ... kijk ook eens naar de resultaten van Curieuze neuzen om een beleid en de hoogdringenheid te bepalen.
- Prioriteiten in de wijk bepalen, deskundigen om verkeersstroom in te schatten/gedrag, en overzicht van alle aansluitingen van bvb fietspaden te bekijken
- Gesensibiliseerd zijn
- Deze mensen wonen en leven er elke dag.
- Wijkraden kennen hun wijk.
- Betere doorstroming van wagens en moeilijke knooppunten
- De deskundigen denken dat ze het beter weten maar de inwoners kennen de dagdagelijkse praktijk. Vb herinrichting Verheydenstraat houdt geen rekening met mensen met verminderde mobiliteit. Zij kunnen niet meer naar de lokale handelaars want moeten te ver naar de autop

- Veiligheid aan scholen
- Zij kennen de verkeerssituatie beter
- kennen de wijk goed, kunnen gerichte adviezen geven
- Zij ervaren situaties soms anders, hebben een andere kijk op gevaarlijke punten...
- Handelaars hebben het al zo moeilijk om te overleven; als de mensen dan veel te ver moeten parkeren en dan nog MET schijf, verliezen ze daardoor nog eens klanten
- Meer ideeën om het veiliger te maken.
- Iedereen moet betrokken worden. Burgerparticipatie. Mensen kunnen aangeven wat eventuele knelpunten zijn in een voorgesteld plan.
- Geen theorie maar concrete ervaring
- Scholen worden regelmatig aangesproken over problemen bij het komen en gaan naar school.
- Verenigingen : om een breder beeld te hebben Wijkplatformen : wel oppassen met straat adviezen - bv een straat doorknippen of verbieden in te rijden verlegt alleen het probleem naar andere straten.
- scholen kunnen de ouders motiveren om veiliger om te gaan met verkeer
- Zij zijn betrokken partij. Zij kunnen ook met voorstellen komen, met input van hun werknemers/leerlingen
- Iedereen heeft een andere visie. Iedereen gebruikt iets anders voor bepaalde noden. Beste om samen tot een zo ideaal mogelijke situatie te komen
- Inwoners worden vandaag niet altijd betrokken bij beslissingen die zeer grote impact hebben op de bereikbaarheid van hun woonplaats en de verkeerssituatie. Bvb: misplaatste nieuwbouw De kriebel waardoor de straat dagelijks moet worden afgesloten. Erger nog de geplande nieuwbouw kleuterschool andere kant van de straat. De bewoners worden gegijzeld. Dit alles werd beslist in de ivoren torens van Dilbeek zonder de gevoeligheden van de buurt te kennen.
- zij kennen het best de noden
- Beter inzicht en kennisverwerving gecombineerd met praktijkervaring om zo degelijke inschatting te maken en met een werkbare oplossing te komen
- Coherentie in het algemeen beleid.
- Zij zijn als rechtstreeks betrokkenen het best op de hoogte van de problemen.
- Zeker inwoners en handelaars ... Ze wonen er en werken er en aanpassingen heeft ook gevolgen hiervoor. Vb sprake om doorgang station aan savio autovrij te maken... Ik ga superveel naar bakker daar (van dessel) en frietkot en via de stationsstraat naar centrum en school. Dit zou effect hebben gezien andere handelaars dan makkelijker bereikbaar zouden zijn (brusselstraat) en ik meer kilometers zou afleggen om centrum dilbeek te bereiken. Ik ben fysiek beperkt en moet de afstanden met auto afleggen ipv fiets.
- Informatie, van hoe het er terplaatse nu eigenlijk aan toe gaat.
- Kennis van zaken over lokale situatie (praktisch vs theoretische inschatting)
- Scholen om ouders en leerlingen te informeren
- Inwoners weten beter hoe het verkeer loopt in hun straat. Deskundigen kunnen met hun kennis een goed plan kunnen opstellen.
- Ze zitten dag in dag uit in die omgeving dus kennen de knelpunten en gevaren
- Ze wonen ze en kennen situatie het beste
- Kinderen, scholen, wijkplatformen, deskundigen is toch alleen maar groene praat van mensen die tijd teveel hebben;
- Evenwichtige visie
- Mix tussen ervaring uit dagdagelijks door bewoners te betrekken en expertise van de deskundigen
- handelaars en bewoners van Dilbeek zelf weten best hoe het zit in Dilbeek. Niet een designer van Antwerpen die nooit een voet in Dilbeek gezet heeft of op een plan werkt.
- Meer ervaring bijbrengen uit het dagelijks gebruik
- Scholen zijn enorm belangrijk in de gemeenschap en de omgeving voor kinderen die van en naar het school gaan is ook heel belangrijk. Inwoners hebben hierbij dagelijks mee te maken, en deskundigen vind ik op elk vlak wel belangrijk om ze erbij te betrekken, het is namelijk nog steeds hun vak en zij kunnen meningen tot iets realistisch brengen en zo de twee werelden samenbrengen

- Kennen de situatie het best.
- Alle actoren betrekken om tot een consensus te komen. Elke partij is belangrijk
- Ze staan het korst bij de problemen en kunnen samen het project het meest praktisch uitwerken
- Beter zicht op gedrag bestuurders
- Buurtbewoners weten beter wat er in hun buurt gebeurt en welke aanpassing nodig zijn.
- Zo veel mogelijk inspraak van alle belangengroepen. Eigen inzichten van de gebruikers en niet alleen van de deskundigen.
- Scholen hebben een duidelijker zicht rond de problemen qua veiligheid rond de school. Cijfers geven soms een verkeerd beeld. Inwoners weten beter wat in hun straat leeft. Nu heerst soms een mentaliteit dat het beleid het allemaal beter weet, zonder te luisteren naar de mensen die er wonen.
- beter inzicht en begrip voor noden burger. bv niet erg slim om mob. niet integraal aan te pakken mee verschillende werken in Dilbeek op verschillende plaatsen. Te veel overlast. Waarom werd de Baron de Vironlaan en gemeenteplein niet samen aangepakt met Verheydenstraat(2 x overlast)
- - De pendelaars zijn diegenen die op piekmomenten door Dilbeek rijden. Zij kunnen best aangeven wat hun noden zijn en waar zij tegenop botsen. - Families met jonge kinderen die de moeite doen om zo veel mogelijk te voet of met de fiets te doen kunnen perfect aangeven welke hun vaakst gebruikte trajecten zijn en waar zij gevaarlijke situaties meemaken. Vergeet mensen niet die 'op de rand van de gemeente' wonen. Zij zijn eveneens bewoners van Dilbeek. - Buurgemeentes om de problematieken van de 'gedeelde straten' op te nemen, en niet telkens naar de andere te wijzen van « deze straat zit net niet bij mij ». Ik denk oa aan het stukje Moortebeekstraat dat gedeeld wordt met Molenbeek.
- Ook de ouders en groot-ouder die hun kinderen brengen / afhalen . Aan de katholieke scholen is er wel veiligheid doch bij de vlinders niets
- Ninoofsesteenweg
- misschien beletten dat quaghebuer van dilbeek een continue werf maakt,totaal voor géén rede vatbaar,zelfs niet aanspreekbaar over enkele flagrante "pijnpunten"
- Niet enkel inwoners hebben ideeën ook experts zijn nodig.
- via een overlegorgaan samen met deskundigen zou er in samenspraak met scholen en omwonenden van deze scholen een beter circulatieplan tot stand kunnen komen. Een circulatieplan dat voor alle partijen aanvaardbaar is.
- Gebruiken de wegen alle dagen. Wonen, werken en leven in deze omstandigheden.
- Kennis en dagelijkse realiteit
- Kinderen trajecten laten stappen, fietsen etc en met een deskundige of ouder hun reacties volgen/ life bevragen. Vanuit de ogen van het kind zijn bepaalde oversteekplaatsen of verkeerswaarschuwingen soms verschillende dan voor een volwassenen.
- Objectiviteit van de maatregelen, vermijden van NIMBY
- bewustwording gevaren en sensibilisering
- zodat ze wagens die verkeerd geparkeerd staan en een gevaar vormen voor de andere weggebruikers niet alleen verbaliseren maar ook takelen
- De meesten zijn op een of andere manier betrokken, maar het historisch gebrek aan ruimtelijke ordening ligt aan de basis. Dat is een opdracht voor de gemeente. Klaarblijkelijk is er een grote terughoudendheid tegenover beperkte onteigeningen die een betere wegeninrichting moeten mogelijk maken
- Woon werk verkeer met fiets via Brusselstraat wordt steeds populairder, deze verbindingsweg naar omliggende wijken en gemeenten laat veilig gebruik van de fiets gezien wildparkeren in centrum, overmatige snelheid van automobilisten richting St-U-Kappelle en afwezigheid van fietspaden echter niet toe.
- voor de bedrijven, zouden zij mee kunnen denken over het problematiek, en de deskundigen kunnen het visie toelichten!
- Zij zijn gebruikers vd openbare weg
- Kinderen zijn de meest zwakke weggebruikers.
- Zijn op de hoogte wat er in de wijk voorkomt

- Famous Grey gebruikt eerder de parkeerplaatsen rond de school opv hun eigen parking waardoor de veiligheid aan de school wordt belemmerd.
- Zij moeten er mee leven.
- Zij zitten met het probleem op hun neus, terwijl de architecten eens komen kijken, een metingen doen en ze komen dan nog in de daluren van verkeer, want ze moeten toch kunnen meten.
- Het zijn de zwakke weggebruikers! De inwoners hebben meer weet van de zwakke punten
- Kinderen zijn eerlijk, open en enorm fantasierijk. Ze zullen misschien niet meteen de meest haalbare opties aanhalen, maar wel voor creativiteit zorgen waar de bewoners en deskundigen mee aan de slag kunnen
- gedragen oplossingen die voor iedereen helder zijn. Met helder bedoel ik dat je geen oplossingen hebt die voor iedereen duidelijk zijn, maar je moet uitleggen aan de mensen hoe die oplossingen tot stand zijn gekomen. Anderzijds, de lokale mensen hebben veel kennis van het terrein, als de deskundigen van de gemeente of de hogere overheid hun breinen samen brengen kun je mogelijk tot oplossingen komen die ze afzonderlijk niet konden bedenken.
- Info nemen in Nederland - het paradijs om te fietsen !!!! Dit is niet in Dilbeek !!!!! Promoten van de fietsen in Dilbeek terwijl er geen en/of weinig fietspaden zijn !!!
- ik vind het geen slecht idee om initiatief te nemen op buurtniveau , om een gedragen stem te hebben per buurt, zo kunnen er mss buurtvergaderingen gehouden worden en met die punten naar de gemeente getrokken worden.
- Er gaat niets boven de mening van ervaringsdeskundigen
- Inwoners en kinderen hebben belang bij minder doorgaand autoverkeer in woonwijken, vanwege luchtkwaliteit. Die is in Kaudenaardewijk behoorlijk slecht, zie Curieuzeneuzenkaart op website van De Standaard.
- Wijkplatformen zitten het dichts bij de problematiek. Deskundigen op voorwaarde dat deze van de gemeente zijn, geen dure buitenstaanders die onmogelijk de complexiteit van de site kunnen vatten.
- Het zijn veelal de ouders die kinderen naar school brengen die veel te gehaast zijn en fietsers in gevaar brengen. Ook buiten de school uren wordt er te snel gereden. Dit is een woonwijk met kinderen en een schoolomgeving. Ook na 16 uur
- Scholen moeten zelf meer inspanningen doen om mobiliteit te verbeteren - meer en betere ride en kiss-zones aanleggen op eigen gronden
- Zij zouden zich gehoord voelen en minder kritiek hebben wanneer er iets ingrijpend in Dilbeek plaatsvindt, dat de gemeente alleen maar ten goede komt.
- Onafhankelijke deskundigen slagen er wellicht in voorstellen te formuleren die niet lijden aan het NIMBY-syndroom.
- Bereikbaarheid
- Vooral de gebruikers weten best waar het probleem zit. Laat de pannelikers niet alleen beslissen aub.
- Scholen: ken de specifieke situaties en noden rond schoolomgevingen Kinderen: hebben ook hun wensen en het is niet omdat ze geen belastingen betalen en niet mogen gaan stemmen dat er met hen geen rekening gehouden moet worden. Vaak zien we de problemen/mogelijkheden enkel door onze eigen bril. Verschillende bevolkingsgroepen consulteren opent dat perspectief Verenigingen/wijkplatformen: zij verzamelen heel wat actieve Dilbekenaren en bouwen elk een beetje meegaan de samenleving van Dilbeek. Zij weten daarom ook beter dan wie dan ook wat leeft in deze gemeente/wijk. Hen niet consulteren is een groot verlies aan inzichten maar ook aan erkenning voor wat ze voor deze gemeente doen Handelaars en bedrijven: ook hun bijdrage voor de gemeente mag niet worden onderschat. Hen niet consulteren is een groot verlies aan inzichten maar ook aan erkenning voor wat ze voor deze gemeente doen Deskundigen: zij dienen de nodige kanttekeningen te maken bij de wensen van de verschillende groepen en dien innovatieve ideeën aan te brengen waarmee de verschillende groepen aan het werk kunnen/kunnen discuten over de beste invulling
- Omdat ze mee kunnen denken aan een constructieve oplossing
- Zeker de scholen (fietsende ouders en kinderen) Jongslag en Sint-Alena en Regina Caeli en De Vlinder en wijkbewoners.

- Zij die er wonen en werken zijn uiteindelijk de gebruikers, voor hen moet het werken
- Om de inwoners er in te betrekken en niet iets te laten beslissen door mensen die hier niet wonen.
- Zijn er elke dag
- Inwoners weten welke noden er zijn
- Scholen: veiligheid voor schoolgaande jeugd is prioritair. Rekening houden met veiligheid op momenten zoals start en einde schooldagen. Inwoners: (on)veiligheidsgevoelens, zij hebben het beste zicht op knelpunten inzake lokale mobiliteit (deze bevraging bijvoorbeeld) Deskundigen: Eens de knelpunten duidelijk zijn, hoe aanpakken? Bijvoorbeeld sluijverkeer en Waze, op welke manier kan dit aangepakt worden... Handelaars en bedrijven: voornamelijk zwaardere verkeer (vrachtwagens e.d.) afspraken over laden en lossen, tijdstippen (buiten momenten waar jeugd naar school gaat e.d.)
- Scholen kunnen proberen ouders te sensibiliseren om de kinderen niet vóór de schoolpoort af te zetten zodat het voor kinderen veiliger wordt om vanaf een bepaalde leeftijd te voet of met de fiets te gaan.
- hebben meestal veel inzicht rond de school
- Zoveel mogelijk mensen bereiken Mensen mobiliseren
- Inwoners kunnen de noden aangeven. Deskundigen kunnen hun ervaring delen en toepassen.
- breed draagvlak is noodzakelijk.
- lokale inwoners zijn beste raadgever
- Betrokkenen binnen een wijk kennen het best de verkeersproblemen
- Mensen uit de buurt hebben meer ervaring dan eenmalige controle
- Mensen die dag in, dag uit dezelfde problemen ervaren dienen gehoord te worden. Nu lijkt het alsof er lukraak maatregelen worden genomen die eerder problemen creëren dan er op te lossen. Zie parkeerproblemen Verheydenstraat, Marktplaats, Kasteelstraat,... is grootste verkeersader van het centrum geworden en onveilig voor de aanpalende scholen. Tevens is men ook zinnens de Vergelaa en Broekstraat verder te veranderen, dit is echter absoluut geen oplossing. Dit is een wijk waar de wegen ingericht werden in de jaren '60, '70 toen ieder huis al dan niet over een wagen beschikte, en als dat reeds het geval was, slechts 1. Nu heeft ieder gezin twee, drie wagens en die staan overal geparkeerd. Dit is de realiteit en deze capaciteit mag niet afgenomen worden, want hierdoor wordt het probleem enkel verlegd naar aanpalende straten.
- De oplossingen moeten zo breed mogelijk gedragen worden
- Inzicht van iedereen
- De dagelijkse ervaring met de werkelijkheid
- Deskundigen zien het hele plaatje.
- omwille van objectiviteit
- Werkende inwoners met kinderen en een druk schema: deze hebben geen tijd om naar al die sessies en vergaderingen te komen maar worden wel het meeste getroffen door alle mobiliteitsbeperkende maatregelen. Niet de mensen die op hun gemak met de fiets kunnen boodschappen kunnen doen en om de hoek werken of de hele dag thuis zitten en dus alleen voor HUN deur geen enkele auto willen ...
- Kennen beter de reële situaties doordat ze deze dagelijks aan den lijve ondervinden. Minder politiek gebonden oplossing.
- Inwoners kennen het beste de lokale wegen en problemen op bepaalde tijdstippen van de dag.
- Ervaring ter plaatse van inwoners lijkt mij cruciaal.
- Bewoners kennen meestal hun wijk en omgeving het best. Deskundigen hebben steeds een belang en een doel voor ogen (maximalisatie van de winsten)
- samen bespreken
- Op die manier zouden alle geïnteresseerden, weggebruikers, samen naar een oplossing kunnen zoeken en vooral ieders wegbeleving eens horen zodat elkeen er in de toekomst misschien rekening mee houdt...
- Scholen weten op welke plaatsen het 's ochtends en 's avonds druk is en waar er veel kinderen rondlopen. Het is belangrijk om daar volop in te zetten op veiligheid. Handelaars willen graag bereikbaar zijn: dat hoeft niet per se met de auto mits er goede alternatieven zijn. Inwoners kunnen het best zeggen wat hun stoort of hebben misschien al persoonlijk een ongeval meegemaakt. Deskundigen kunnen spreken uit ervaring.

- Inwoners: Ervaring met gebruik van wegen te Dilbeek, Scholen/kinderen: luisteren naar de noden, Deskundigen: nood aan deskundigheid voor uitwerken goede/veilige wegeninfrastructuur
- Kinderen moeten veilig naar school kunnen gaan en het is hier niet het geval. Het school moet aangeven wat ze willen rondom hun school.
- Veel handelaars verdwenen door werken in centrum!
- Kinderen zijn belangrijk voor het aangeven van de onveilige zones rondom de scholen of voor het traject van de school naar vrijetijdsactiviteiten. Het is vooral goed om hun perceptie te bevragen. Scholen zien soms minder veilige situaties in hun omgeving en vooral wat de impact is als ze met grotere groepen op stap gaan.
- Aandacht kunnen vestigen op de belangrijkheid ervan zoals voetgangers en respect voor voetpaden en veiligheid en respecteren toegelaten snelheid, meestal hun eigen kinderen die er komen en negeren het
- Inwoners wonen er en deskundigen kunnen voorstellen doen vanuit een neutraler standpunt.
- Omdat dat meestal de mensen zijn die ofwel de zaak goed onderzoeken, ofwel uit eigen ondervinding spreken. De stem van de inwoners moet prioriteit zijn. Niet enkel die van de economie.
- Alle hierboven vermelde instanties . Ze kunnen m.i. allemaal een bijdrage leveren aan de mobiliteitsvraagstukken.
- Bevragen wat zij nodig hebben om zich veilig naar school te begeven.
- Weg naar school. Te voet of per fiets richting Jongslag of Sint-Altena.
- Ieder heeft zijn noden en inzichten en die te kennen is belangrijk voor de coalitie.
- Omdat zij de eerste betrokkenen zijn.
- Mensen die er wonen en dagelijks door het verkeer moeten, hebben meer en andere inzichten dan deskundigen die er "passeren" of net op die tijdstippen komen wanneer het niet hectisch is.
- Belangrijk om betrokken mensen advies te vragen, en ook deskundigen kunnen de zaken vooruithelpen
- kennis van de plaatselijke problemen
- Constructieve discussies zowel van mensen die de situaties aan den lijve ondervinden als van deskundigen die deze in concrete projecten kunnen vertalen
- De uitwerking van het masterplan van Dilbeek centrum is niet logisch, op sommige plaatsen zijn voetpaden ongelofelijk breed en op andere plaatsen versmallen de fietspaden op onbegrijpelijke manier (door fouten in het plan)
- Iedereen bekijkt mobiliteit vanuit zijn eigen beleving, dus hoe meer gebruikerstypes er aan tafel zitten, hoe realistischer
- De pijnpunten benoemen en beargumenteren waarom een punt aan verbetering toe is. Dit zijn de gebruikers die dagelijks op weg zijn, dus zij weten het best waar het schoentje knelt.
- Om de noden volledig in kaart te brengen en deskundigen om de praktische oplossingen te vinden
- omdat iedereen zijn mening belangrijk is en naar de verkeerssituatie op een andere manier kan kijken. mogelijk komt je zo tot de best mogelijk oplossingen voor iedereen.
- Mensen die er dagdagelijks voorbij komen, kunnen nuttige informatie doorgeven
- Zowel professioneel advies als persoonlijke ervaringen combineren om tot leefbare oplossing te komen
- Wijkplatform centraliseert reeds de mening van de bewoners en is een goed aanspreekpunt waar mee de schepen van mobiliteit rekening kan houden
- Vooral de betrokken partijen waarbij er een vraagstuk over mobiliteit is, in de nabijheid van scholen zijn zij ook betrokken partijen, kinderen zijn hierbij ook betrokken omdat zij dagelijks in het verkeer zich bevinden zodat we beter kunnen inzien waar zij onveilige locaties ondervinden en wat beter kan. Kinderen hebben soms een beter oplossingsgericht inzicht dan volwassen bij zulke problematiek. Wanneer men mobiliteit aanpakt dien men ook inspraak te geven aan de handelaars en bedrijven zodat zij ook inzicht kunnen geven welke noden er zijn voor hun zaak. In feite een positieve aanpak kan men stellen ivm de ondertunneling van het station van Dilbeek, dit geeft meer inzicht en inspraak van de burgers, handelaars, betrokken partijen,.....
- Zij zijn de betrokkenen
- visie die het eigenbelang (van scholen, handelaars enz...) overstijgt

- Inwoners van een straat/wijk hebben naar mijn inziens een betere kijk op de noden van die straat/wijk. Tevens geldt dit ook voor scholen. Een school heeft zicht op de eerste rij als er problemen zijn in de schoolstraat qua mobiliteit.
- Iedereen kan een visie geven over hoe het voor de bepaalde doelgroepen beter kan
- Deskundigen hebben beter zicht op alle mogelijkheden bvb slimme voetpaden
- Praktijkervaring en dagdagelijkse gevaarlijke situaties aankaarten
- De inwoners en scholen zien wat er verkeerd loopt.
- Inwoners die wekelijks voetpaden, wegen in hun buurt gebruiken kennen de gevaren.
- Zij maken (dagelijks) gebruik van de lokale wegen en kennen de situatie dus goed.
- Zij hebben zicht op totaalplaatje en kunnen met kennis van zaken ingrepen doen die voor elkeen goed zijn.
- Iedereen is betrokken.
- komen er dagelijks mee i aanraking
- dit zijn al groepen die ofwel alles al bekeken en bestudeerd hebben of ze hebben al kennis van de zaken - iedereen er bij betrekken brengt je nergens, dan wordt er teveel gediscussieerd over pietluttigheden en vooral persoonlijk gewin
- ?
- mensen wonen in de buurt en kennen de situatie goed
- hun ervaring is zeer kostbaar, ook zij maken deel uit van een straat en zorgen ervoor dat de straat leefbaar blijft, zij zijn vaak thuis en vormen een onmisbare schakel in het leven van de buurt.
- deskundigheid
- Ik denk dat zij het meeste kennis van zaken hebben. Scholen verdedigen de belangen van de kinderen en de ouders. Deskundigen weten wat mogelijk is. Inwoners vullen de gaten op.
- Delen van opinies is belangrijk teneinde de beste oplossing uit te werken
- Handelaars omdat het belangrijk is dat zij bereikbaar zijn en er voldoende parkeerplaatsen overblijven in de buurt van hun zaak en inwoners omdat het voor hen minstens even belangrijk is om mee hun visie te kunnen geven.
- Zij kennen de situatie
- Deskundigen hebben verstand van zaken en zijn niet vooringenomen. Ze kijken objectieve naar de zaken en zijn niet gestimuleerd door persoonlijke en/of politieke voordelen.
- Ervaringsdeskundigen
- Deze groepen hebben het meeste baat en ervaring met eventuele knelpunten.
- ervaringsdeskundigen
- Zij zijn grote gebruikers van de openbare weg. Een actie door de scholen is meteen zichtbaar en voelbaar bv. door de openbare weg af te sluiten
- de inwoners weten hoe het in realiteit aan toe gaat, wat dikwijls in tegenspraak bij steekproeven
- Deskundigen zouden goede informatie en kennis moeten hebben. Via vereniging en handelaars heb je mensen die belang hebben bij een goede mobiliteit in Dilbeek.
- Onderzoek naar wel vervoermiddel frequentete verbinding vn centrum dilbeek naar station kan bieden zonder al teveel lege plaatsen. Bv shuttlediensten ipv grote lijnbussen?
- de handelaars moeten leven van de inwoners in dilbeek!
- Kennis van de buurt, hun kennis van hun klanten en hun vervoers/verplaatsingsmiddelen
- Hun mening hun visie hun ideeën
- Inwoners weten het best wat er in hun omgeving gebeurt
- Ze zitten dagelijks in de situatie
- Zij kunnen hun wijk bevragen en die conclusies doorgeven aan het gemeentebestuur. Beter doorstroming van de info.
- zij kennen het best de situatie
- Betrek sowieso deskundigen zodat er geleerd wordt van experts en andere gemeenten. Inwoners zijn nuttig om de problemen aan te reiken, deskundigen om ze op te lossen.
- omdat ze elk een waardevolle bijdrage kunnen leveren vanuit hun beleving van de mobiliteit

- Deskundigen en inwoners / scholen / verenigingen (= de ervaringsdeskundigen) hebben vanuit hun ervaring vaak een andere kijk op de problemen dan politici die enkel kijken naar hun imago en hun eigen problemen.
- Iedereen op Hoogveld is het eens dat er te snel gereden wordt.
- Scholen beseffen goed wat er rond hun scholen gebeurt. Inwoners zijn diegene die dagelijks de baan op gaan en geconfronteerd worden met de ongemakken.
- De inwoners kennen beter de problemen dan jullie schepen van mobiliteit
- Scholen : omwille van uitwerken van circulatieplatform en afstemmen begin en einduren scholen
Wijkplatformen: zij kunnen draagvlak in de wijk creeëren deskundigen: zij kunnen objectief advies verlenen
- Objectiviteit, denken in algemeen belang en niet dat van enkelingen
- Kunnen onze handelaars hun inkomen verzekeren. Onze bevolking wordt steeds ouder en de verplaatsing naar de handelaars is niet evident. Hoge bustreden, beperkte parkeermogelijkheden!
- De inwoners vragen reeds via diverse petitie's om de overlast in de Kasteelstraat aan te pakken. De School "De Vlinder" is zeker betrokken partij in de veiligheid. De kinderen omdat zij ook betrokken zijn bij de veiligheid én de drukte van de auto's (ook de vervuilde lucht). Sommige ouders staan reeds een uur op voorhand aan de schoolen in de winter is het koud. Dan laten ze de motor van de auto draaien om het warm te houden....
- Handelaars moeten genoeg klanten hebben en die klanten willen kortbij parkeren zowel met de auto als met de fiets. Inwoners moeten kunnen bezoek ontvangen zonder dat die telkens hun schijf moeten verzetten (2 u is te kort voor bezoek)
- Deskundigen hebben een grondige opleiding gehad en beschikken over de nodige ervaring.
- Mensen die er wonen, kennen de gevaarlijke plekken en de noden
- eerst de kleine vervelende punten aanpakken ipv grootse megalomane projecten op te starten die jaren duren bijvoorbeeld het masterplan in Dilbeek-centrum
- Die weten hoe het er echt aan toe gaat en niet enkel tijdens controles !
- Nu zijn er nog te veel projecten waar enkel de omwonenden worden uitgenodigd op infovergaderingen, vb. herinrichting Gemeenteplein Groot-Bijgaarden terwijl er toch een massa gebruikers zijn die daar niet vlak bij wonen. Wel duidelijk stellen in welke fase een project is
- Locale of bijzonder kennis
- zij weten wat moet en politici die ergens anders wonen niet
- Bewustwording en leren van 'best practises' in andere gemeenten, landen, etc
- Kinderen ervaren de fietsonveiligheid aan den lijve. Bewoners Palokewijk voelen zich al jaren stiefmoederlijk behandeld, het is alsof die van de overkant van de Ring er niet echt bijhoren.
- Inwoners, handelaars, scholen & wijkplatformen zodat je de belangen van iedereen meehebt. Deskundigen omdat zij een overkoepelend beeld vormen en een groter geheel zien.
- Toekomstvisie
- deskundigen weten wat de mogelijkheden zijn, wat de effecten zijn en wat de kostprijs is.
- Kinderen (en scholen, de plekken waar kinderen verzamelen) weten als geen ander hoe het verkeer bij een kind overkomt. Als volwassene kunnen we volgens mij niet inschatten hoe eng bepaalde plekken overkomen. Daarnaast denk ik dat het vooral deskundigen moeten zijn die beslissingen nemen omtrent de mobiliteit. Inwoners en dus ook de wijkplatformen denken vaak niet ver genoeg en hebben onvoldoende kennis over de dynamiek van het verkeer om slimme beslissingen te nemen. (bv. het kan over het algemeen alleen maar gunstig zijn om ergens de parkeerplaatsen weg te nemen, maar de inwoners zullen hier altijd tegen protesteren als dat betekent dat ze hun auto niet voor hun huis kunnen parkeren).
- Zin of onzin van de aanpassingen. Suggesties.
- Beter de problemen van de inwoners inschatten en zich bevragen bij de inwoners.
- Zij bekijken problematieken van andere kant , creatief, ...
- Teveel appartementen en grote winkels bijgebouwd waardoor er onvoldoende parkeerplaats is voor de inwoners!
- Bevraging naar alternatieven voor autogebruik

- Echte participatie
- lokale bedrijven : behalve in industrieparken zijn lokale bedrijven soms moeilijk/slecht bereikbaar voor vrachtwagens landbouwers (en loonwerkers) rijden met grote machines en op veel plaatsen (vooral wegversmallingen en/of drempels of te smalle wegen ,of te veel aan weerszijden van een straat geparkeerde wagens) veroorzaken nogal problemen bussen van De Lijn ondervinden veel hinder van wegenwerken de bussen v/d De Lijn ondervinden veel hinder en oponthoud
- de voor te stellen oplossingen moeten in de mate van het mogelijke beantwoorden aan de verwachtingen van alle stakeholders .
- De lokale bevolking kent het verkeer en de snelheid van hun straat beter dan andere. Experts kunnen voetgangersoplossingen vinden en het verkeer en de snelheid van onbewuste automobilisten verminderen.
- Handelaars input: lokaal promoten en vermijden dat zij wegtrekken door een slecht mobiliteitsplan. Inwoners: zijn de dagelijkse gebruikers van het wegennet en kunnen samen met deskundigen een beter en leefbaar mobiliteitsplan uitwerken.
- Beter zicht op dagelijks doorkomend verkeer
- Zij kennen de situatie het beste
- deze zijn het best geplaatst om probleemtoestanden te duiden....
- Scholen om de omgeving te schetsen. Kinderen: kunnen beter de gevaarlijke situaties inschatten, ze zitten er vaak zelf in Deskundigen: vanuit hun ervaring Inwoners en wijkplatformen ed bekijken dit volgens mij te zeer vanuit hun woonsituatie
- Deskundigen --> Zij weten normaal waarover ze praten Scholen --> veilige omgeving is belangrijk Het gevaar van inwoners en wijkplatformen teveel te betrekken is dat het individuele voor- of nadeel misschien teveel door zal wegen t.o.v. het algemene belang (NIMBY...)
- Omdat de inwoners, mensen die in de buurt wonen, dagelijks ondervinden welke problemen er zich voordoen
- Beste kennis van de situatie ter plaatse
- hun ervaring en kennis
- Het is belangrijk dat iedereen gehoord wordt zo krijgen we een compleet plaatje; en samen hebben we ook meteen een maximaal aantal antwoorden op de problematieken
- Gedragen oplossingen door de inwoners
- Dat men tot het besef komt dat deze afrit geen enkel nut heeft, en dat het een rustige woonwijk moet zijn en geen sluiptweg.
- omdat ik alleen maar kan melden, zonder resultaat, daar zij mij doorverwijzen naar de gemeente, die er niets aan verandert.
- Omdat deze partijen ervaringen en deskundigheid en noden kunnen formuleren waar rekening mee MOET gehouden worden.
- De beste mening ligt in de ervaring
- Hebben meestal geen economische voordelen erbij dus zijn iets objectiever
- In de eerste plaats de bewoners en de gebruikers als ervaringsdeskundige. In de laatste plaats deskundigen, om samen met de anderen te kijken wat werkbaar is. In die volgorde, niet omgekeerd.
- Scholen --> veilige schoolomgeving Kinderen --> zij moeten een leerproces doorlopen (aangepast aan hun leeftijd) Handelaars en bedrijven --> het gaat om hun economisch overleven (en om de economische leefbaarheid van de gemeente
- Wijzelf hebben een werkgroep Verkeersveiligheid op 't Keperke Veek is al verwezenlijkt, maar de parking is 1 grote ramp Er zou meer politie moeten staan of gemeentewacht die gasboetes mogen uitdelen, want vele mensen zijn hardleers
- Omdat dit normaal en noodzakelijk is .
- Zijn dichts betrokken bij de lokale situatie
- De pijnpunten bespreekbaar maken, rekening houden met alle deelgemeenten
- Better dienstverlening
- Kennen best de plaatselijke situatie als dagelijkse gebruikers

- zij zijn rechtstreeks betrokken en kunnen de frequentie bevestigen
- Iedereen zijn mening en ervaring kan van belang zijn
- Haalbaarheid checken, creatieve ingevingen.
- Verplaatsen zich dagelijks
- Veilige straat voor kinderen en zwakke weggebruikers + minder geluidsoverlast ...
- Misschien meer "out of the box" denken om nieuwe ideeën aan te brengen ivm met veilige mobiliteit. Met altijd in het achterhoofd dat zolang je de auto als prioritair aanziet er niets zal veranderen bij de mentaliteit van de mensen. Kijk maar naar de mentaliteitswijziging van het rookbeleid. Oorspronkelijk was het een schande dat men op restaurant niet meer mocht roken, nu is dat intussen de normaalste zaak van de wereld, in tegendeel, het zou grote verontwaardiging opwekken moest iemand nog een sigaret opsteken op restaurant.
- Hiervoor zijn professionele oordelen nodig gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en geen gevoel van mensen die te nauw betrokken zijn
- Bewoners kennen de situatie alle uren van de dag, deskundigen kunnen de juiste oplossingen bieden.
- Jongeren zijn diegene die in Dilbeek het meest met de fiets rijden, hierdoor genieten ze immers van hun vrijheid. Zij hebben goed zicht op (on) veiligheid op straat overdag en 's nachts.
- U kan gemakkelijk verschillende meldingen bekijken en onderzoeken. Het platform Hoplr kan hier perfect voor zijn
- Betere inzicht en standpunten
- Deskundigen van buitenaf die objectief de situatie kunnen inschatten en evalueren
- Zij weten waar de zwakke punten liggen. De andere moeten hier beter naar luisteren. In bodegem trek het voetpad bv op niets. Ik ben een jonge vrouw wat moet dit zijn voor ouderen? En met een rolstoel op de voetpaden is het gevaarlijk of de rolstoel past niet op het voetpad
- Al deze groepen hebben expertise van of hoe de dagdagelijkse situatie is of over hoe verder te gaan met deze problemen.
- Hebben meer inzicht in dagelijks gebruik in eigen omgeving
- Praktijksituaties
- Inwoners worden elke dag met hun specifieke situatie geconfronteerd en kunnen het beste zeggen wat er volgend hen wel of niet werkt in hun buurt. Mensen moeten zelf spreken, niet verenigingen etc. errond die een herkauwde mening brengen. Specialisten kunnen die meningen interpreteren en de echte issues prioriteren.
- Scholen voor verkeersveiligheid kinderen Wijkplatformen voor ervaring op het terrein Deskundigen voor onbevooroordeeld oplossend denkvermogen Voor de rest vooral proberen niet te betrekken: de luidste roepers / lobby en degenen die vooral individueel belang nastreven
- Zij ervaren het elke dag
- Iedereen is verantwoordelijk voor de veiligheid in de gemeente, zowel buitenstaanders als inwoners.
- Grotere druk op gemeente om meer en vluggere maatregelen te nemen
- Meer druk uitoefenen op de gemeente om vluggere en betere maatregelen te nemen
- Ouders van kinderen zouden perfect kunnen aangeven waarom hun kinderen niet met de fiets naar school gaan
- Omdat zij hun wijk kennen en de pijnpunten kunnen weergeven.
- De kinderen zijn de toekomst en kunnen mee hun steentje bijdragen
- Sneller het probleem aanpakken. Wisselende versmallingen plaatsen op de Molenstraat (bloembakken), geen drempels vanwege het lawaai en trillingen die deze veroorzaken.
- Deskundigen kunnen objectief redeneren
- kennen de wijk, weten wat er kan veranderen en wat er al goed is
- zij zijn het best geplaatst om de problematiek weer te geven
- Hoe meer mensen hun zegje doen, hoe meer ideeën en waarschijnlijk ook een betere kijk op de problemen en een betere aanpak hiervoor.
- Kennen het beste het verkeer in de omgeving

- Kan je over de problemen discussieren . Zonder er politiek bij te betrekken . Nu wordt alles over onze hoofden beslist..
- de realiteit in de buurt....brusselstraat...
- Om te horen of de plaatselijke inwoner er ook zo over denkt of evt met andere suggesties afkomen. Verkeersdeskundigen hebben bepaalde expertise.
- zij kennen hun wijk en zien misschien beter de gebreken i.v.m. mobiliteit
- wie hier woont, ziet waar er verbetering nodig is;
- Motiveren van de nood. Deskundigheid op dat gebied.
- Scholen hebben misschien al van ouders gehoord wat gevaarlijk is en wat beter kan en ze maken de mobiliteitssituatie elke dag zelf mee. Wijkplatformen kennen hun eigen wijk dan weer het beste en weten waar de pijnpunten liggen.
- omdat zij het dorp doen leven
- de mensen die wonen en werken weten wat nodig is om leefbare omgevingen te maken
- hun dagelijkse ervaringen
- Bedrijven: maak bv noordkustlaan beter bereikbaar met bus en veiliger met fiets
- De jeugd doet heel veel met de fiets, ze willen onafhankelijk zijn...En toch ben ik als ouder nooit gerustgesteld wanneer ik zie langs waar ze moeten fietsen om naar school te gaan, of naar de muziekschool, sportclub enz.... Onze jongeren worden dagelijks met gevaarlijke situaties geconfronteerd en kennen dus zeer goed de gevaarlijke punten in Dilbeek.
- Om de geïnformeerde groep, en bij uitbreiding het draagvlak, zo groot mogelijk te maken.
- Iedereen heeft zijn eigen invalshoek. Omgekeerd, waarom zou iemand uitgesloten worden? (Indien het natuurlijk in eigen omgeving gebeurt.)
- Samen met alle belanghebbenden gaan voor de beste oplossing.
- -
- Zij zouden kunnen wijzen op het probleem "voor hen"
- Inwoners zijn het best geplaatst om te weten wat zich afspeelt in hun straat wat betreft mobiliteit en veiligheid. Wijkplatformen kanaliseren de standpunten van de inwoners uit een wijk. Handelaars en bedrijven moeten bereikbaar blijven en deskundige kunnen deskundig advies verlenen zonder dit op te dringen en door eerst goed te luisteren naar de inwoners, wijkplatforme, handelaars en bedrijven.
- experten: hun kennis ; scholen: de leefbaarheid van de schoolomgeving ; wijkplatformen: specifieke bezorgdheden per wijk
- om bewust te worden van de gevaren van snel fietsen op de weg of op een wandelweg zonder verwittigingsmechanisme voor zwakke weggebruikers die ze voorbijrijden
- Ieder verdedigt zijn eigen belang; soms terecht, soms onterecht. Verschillende meningen leiden tot een groter draagvlak.
- deskundigen hebben waarschijnlijk al meerdere knelpunten opgelost en kunnen vanuit ervaringen in andere gemeenten een bijdrage leveren, de mensen die in de wijk leven kunnen het beste de heikele punten verwoorden en input leveren
- Gebruikers moeten mee beleid bepalen
- Bekommernis om de leefbaarheid
- Het zijn zij die de problemen ondervinden en AL JAREN VRAGEN OM VAN DE KASTEELSTRAAT EEN RUSTIGE, VEILIGE EN AUTOLUWE STRAAT TE MAKEN.
- Inwoners hebben meer zicht op hoe een verkeerssituatie dan ieder ander
- Inwoners ervaren de problemen die zich dagdagelijks stellen; experts en overlegplatformen hebben dan weer een bredere visie op de mobiliteit in een buurt of gemeente
- omdat ze er meer van zouden moeten weten dan ik
- beste oplossing zoeken om een vlotte maar veilige doorstroming te garanderen, alternatieve vervoersmiddelen zoals fiets of te voet aangenamer & toegankelijker te maken (en het gebruik ervan veiliger te maken)
- Kinderen, omdat hun zicht anders is dan volwassenen, zij kunnen andere problemen boven brengen. De

inwoners daar zij dagelijks de problemen ervaren.

- Zij kennen de situatie in hun buurt/wijk het beste.
- Kunnen advies geven
- Zij moeten ervoor zorgen dat hun leerlingen, leerkrachten en ouders op een veilige wijze de Steenweg kunnen oversteken. Dat geldt ook voor het wijkplatform. Zij moeten als drukkingsgroep optreden. De deskundigen moeten druk uitoefenen op de provincie en de Vlaamse Gemeenschap om de Ninoofsesteenweg veiliger en netter te maken. Veilige oversteekplaatsen, vooral aan de Antoon, fietspaden en voetpaden op heel de Ninoofsesteenweg. Dit wordt echt tijd.
- het zou goed zijn om ieders stem eens te horen
- Zo weinig mogelijk betrokkenen. Resultaat van te veel meningen is meestal : weinig tot geen verkeer en veel parkeerplaatsen vlak voor de deur. Dus de problemen doorschuiven naar andere zones.
- Scholen kunnen nuttige informatie geven over "gevaarlijke uren". Tijdens deze uren kunnen speciale maatregelen gelden die niet gelden buiten deze uren.
- VOOR men met de planning begint is het nuttig om de belanghebbende te horen. De inwoners betalen (deels) en het is voor hun bedoeld, en niet voor passanten,... = Is zijn de mensen van de wijk die voor mij de belangrijkste stem mogen krijgen.
- Visie op het veld.
- Reeel oplossingen door diegene die ter plaatse zijn en niet door ambtenaren in hun ivoren toren
- Kinderen die zelfstandig naar school gaan komen in contact met het verkeer ed... Handelaars moeten zeker inspraak hebben zodat hun zaak niet in het gedrang komt bij heraanleg ed... Inwoners hebben zeker recht op inspraak in hun eigen gemeente.
- Zij kennen de dagdagelijkse problemen.
- Diverse meningen
- Zij kunnen uit hun ervaringen voorstellen doen
- Hun mening + inbreng hierover vragen
- Scholen en inwoners ondervinden dagelijks gevaarlijke situaties. Deskundigen kunnen helpen om vernieuwende ideeën aan te bieden en samen met de inwoners en scholen tot een goede oplossing te komen. Ik heb de indruk dat handelaars en bedrijven verkeersaanpassingen die het moeilijker maken voor koning auto vaak tegenhouden wegens geloof dat ze dan minder klanten gaan hebben terwijl onderzoeken het tegendeel bewijzen! Een mentaliteitsswitch is nodig! Zoals zo goed geformuleerd tijdens de actie 'Trek aan de fietsalarmbel' eind 2018 aan het gemeentehuis in Dilbeek: de negatieve spiraal moet doorbroken worden!!!! Mensen vinden het te onveilig om te fietsen, dus nemen de auto, wat weer een extra auto is die het op zijn beurt weer onveiliger maakt....
- Voorrang van rechts op sommige straten gevaarlijk. Wegenwerken altijd slecht geregeld (niet op elkaar afgestemd) Betere fietspaden
- scholen omdat ze een link hebben met de ouders, verenigingen als vertegenwoordigers van hun leden, inwoners als eerste betrokkenen, wijkplatformen omdat ze de situatie goed kennen en adviezen kunnen formuleren, handelaars / bedrijven : betrokkenen
- Omdat zij diegenen zijn die in Dilbeek leven en werken, niet veilig genoeg aan de school Sint-Alena, extra zebrapad en fietspad, niet geniet veilige parkeermogelijkheden rond de beide scholen Jongslag en Alena. Ook te weinig parking en fietsstalling in Verheydenstraat, bij de kerk en vijver.
- Hoe meer probleempunten je kent, hoe specifiek de oplossingen
- Alle gebruikers hebben recht op inspraak. Deskundigen luisteren naar behoeftes en zoeken beste oplossing.
- Ervaringsdeskundig en geconfronteerd met de beperkingen
- Groter draagvlak
- Kinderen komen misschien met originele oplossingen. Verder vind ik het de taak van de politiek om burgers uit te leggen wat deskundigen aanraden. Politici moeten niet zelf beslissen, burgers kunnen wel gehoord worden maar moeten ook niet beslissen.
- omdat al de anderen NIET deskundig zijn
- Dagelijkse ervaring

- Ze weten wat er gebeurt
- Ideeën worden best opgevraagd aan de mensen die dagelijks in het verkeer zitten, niet aan studiebureau's die geen voeling hebben met de realiteit.
- Vooral deskundigen voor visie. Inwoners en handelaars voor steun.
- Samen overleggen over de problemen van parkeren in de buurt.
- Deskundigen om hun expertise, inwoners om hun ervaringen.
- uit ervaring kunnen zij het best raad geven, vooral kinderen.
- Onze kinderen zouden niet liever dan met de fiets naar school/verenigingen gaan. Ondanks de vele en goede inspanningen zijn er nog te vaak zeer onveilige plaatsen op de route. Hun visie kan een verfrissing zijn voor beleidsmakers en experts. Verenigingen zijn een bron van informatie, zij vertegenwoordigen een groep. Inwoners 'zien' wat er rondom hun dagelijks gebeurd en experts kunnen concepten aanreiken die elders succesvol werden getest/uitgerold. De gezamenlijke input samenbrengen om tot besluiten te komen zal tot een beter resultaat leiden.
- onafhankelijk, objectief en bindend advies los van het eventuele netwerk van omwonenden
- Ervaringsdeskundigen.
- De inwoners ondervinden wat de gebreken zijn van elke dag
- Verkeerssituatie kan enkel veranderen als de automobilisten, fietsers, voetgangers zelf ervaren wat ze teweeg brengen en dat iedereen verantwoordelijk heeft in het verkeer. Nog aantrekkelijker maken van alternatieven voor autoverkeer...
- Gebruikers weten best waardet schoentje knelt
- Zeker scholen kunnen ideeën geven welke punten gevaarlijk zijn.
- De gebruikers van voetpaden kennen de problemen wel in Groot-Bijgaarden en hebben dit trouwens al meermaals gemeld ook.
- deskundigen kunnen los van het eigenbelang constructieve input geven en meer van uit een algemeen overzicht oplossingen aanbieden, ipv specifieke punten als geïsoleerde problemen en oplossingen te bekijken. Scholen kunnen meer gewicht geven aan de positie van kinderen in het verkeer, en ze een stem geven.
- Inzicht in de plaatselijke situatie
- Leer uit ervaringen van andere gemeenten, mensen die deskundig zijn bv op vlak van verkeersveiligheid. Kondig bv zoals in Gent op sympathieke manier aan (aan de hand van affiches achter de ramen) wat een fietsstraat precies betekent in plaats van een fietsende politieagent constant boetes te laten uitdelen. Wordt een straat weer maar eens plots éénrichting dan kan dat door een groot geel officieel verkeersbord 'opgelet, gewijzigde verkeerssituatie' onder de aandacht gebracht worden, in plaats van de mensen te beboeten bij aanvang van de school.
- Wie is er meer betrokken bij de situatie, dan de inwoners?
- Action en Brantano in de Roelandsveldstraat
- De bewoners kennen de gevaarlijke punten en willen inspraak voor oplossingen vooral voor veiligheid en sluisverkeer !!
- eerlijk hun mening geven.
- Veel volwassenen uit een gezin verplaatsen zich niet te voet of met de fiets. Kinderen wel en zijn vaak niet op de hoogte van de veiligste weg of fietspaden. Scholen moeten ook meer in het beleid van de zwakke weggebruiker meer gaan en zo informeren via ouders en kinderen. Inwoners lijkt me evident, wijkplatformen hebben soms beter weet van knelpunten. En deskundigen komen misschien met betere oplossingen. Zo vind ik de heraanleg kruispunt broekstraat Lambrechtslaan, evenals het verlengde van de Verheydenstraat met kruispunt Baron de Viron geweldig aangepast. Het autoverkeer wordt verplicht afgeremd, top.
- Een mogelijke out-of-the-box oplossing voor bepaalde verkeersvraagstukken.
- Zijn de mensen ter plaatse
- Om een veilige mobiliteitsplan op te bouwen zijn deze partijen noodzakelijk.
- Je kan maar iets oplossen als je het probleem en/of huidige situatie in kaart hebt gebracht
- scholen: hoe minder met auto naar school; deskundigen: ervaring uit andere gemeenten,

sectoren...wijkplatform: om oplossingen aan te reiken en uit te dragen

- Kinderen en bewoners begeven zich dagelijks op de baan dus veel praktijkervaring. Deskundigen hebben dan weer de theoretische knowledge.
- Iedereen ervaart de afrit ring, kruispunt rozenblaadjes , oversteekplaats voetgangers, fietsers als Levensgevaarlijk.
- De bewoners zijn de belangrijkste ervaringsdeskundigen en kunnen verhinderen dat onrealistische ontwerpen worden uitgewerkt (en dikwijls ook uitgevoerd) en achteraf moeten worden bijgestuurd.
- Dilbeek is groot en er zijn bepaalde wijken/straten waar het bijvoorbeeld heel veilig is voor fietsers en anderzijds straten/wijken waar het heel onveilig is, straten met veel/weinig sluipverkeer etc.. Om een volledig beeld te krijgen van wat er leeft bij ALLE inwoners is het van belang hun hierbij te betrekken.
- Kinderen = de toekomst Deskundigen om het vanuit een objectief standpunt te kunnen benaderen Handelaars, om in samenspraak tot een oplossing te komen Inwoners zelf redeneren vaak
- inwoners weten welke gevaren, gevoeligheden en incidenten in hun straat aanwezig zijn.
- Ze kunnen de noden vanuit verschillende standpunten toelichten. Kinderen rijden geen auto en kunnen dus niet anticiperen op autorijgedrag. Deskundigen die best practices van andere steden delen. Handelaars want zij horen de noden van hun klanten en personeel.jamme
- Kinderen leren steeds beter om te gaan met milieu en proberen zich op een veilige manier te verplaatsen, te voet of met de fiets. Maar het is veel te gevaarlijk, en dat ondervinden zij zelf ook. Misschien komen ze wel met goede ideeetjes.
- Veilig op weg naar school zonder een te hoge snelheid van de auto's
- Zij zijn dikwijls beter op de hoogte van de problemen.
- Scholen: zij kapteren de klachten van ouders Kinderen : zij zijn de weggebruikers als ze op zelfstandige basis naar school willen gaan Deskundigen : zij hebben de ervaring om dit soort problematiek op een goede manier aan te pakken
- Verschillende invalshoeken. Een inwoner wilt vb. geen parkingplaats terwijl de handelaar dit wel wil. En een kind heeft een ander zicht dan een volwassene.
- Het is belangrijk om iedereen hierbij te betrekken en iedereen zijn standpunten te kennen en te begrijpen. Zo kan er naar een oplossing gezocht worden waar iedereen baat bij heeft. Het doel moet inderdaad niet zijn de auto overal te verbannen, maar wel om een verkeersveilige infrastructuur te creëren voor alle weggebruikers. Ook dient er rekening gehouden te worden met de wensen en noden van inwoners en handelaars voor wat betreft parking.
- Zij kennen best de situatie in hun buurt of wijk. Kunnen de knelpunten aanhalen en mogelijke tips naar oplossingen aanbrengen
- Iedereen speelt een rol op gebied van mobiliteit, iedereen heeft zijn eigen invalshoeken.
- inwoners en kinderen: verplaatsen zich in Dilbeek en ondervinden de plaatsen waar verbeteringen mogelijk zijn wijkplatformen: zij kunnen de spreekbuis zijn van de inwoners van hun wijk verenigingen, handelaars en bedrijven: zij weten waar er parkeerplaatsen en vlotte doorgang nodig is voor hun zaak. Bovendien horen handelaars waarschijnlijk wel eens iets van de klanten over de mobiliteit.
- ervaring
- Zij kennen de zwakke plekken in de buurt
- Inzicht in toerisme en de mobiliteit die bijdraagt aan de economie van Dilbeek.
- Zij kennen de situatie ter plekke beter dan het gemeentebestuur, de politie en "deskundigen" omdat ze er dagelijks mee geconfronteerd worden
- Zij kunnen het meeste spreken uit ervaring.
- Ieder kent zijn eigen trajecten het best, soms met verschillende visies maar dat maakt het interessant...
- Het is een probleem voor iedereen
- omdat het voor hen belangrijk is dat ze leren van veilig op straat te komen
- inspraak verhoogt betrokkenheid en de verantwoordelijkheid om zelf als burger ook iets te doen (niet alles verwachten van gemeente)
- fietsende Kinderen/scholen en ouders

- Meer bussen, meer corespondenties tussen De Lijn en MIVB
- Inwoners die reeds vele jaren in een bepaalde wijk wonen kunnen over meer plaatselijk ervaring beschikken dan deskundigen.
- Uniformiteit over de gemeentegrenzen heen
- maken het dagelijks mee
- grotere consensus over de te nemen beslissingen
- Mobiliteit beperkt zich niet tot de grenzen van een gemeente
- Een breed scala van ervaringen en feiten is nodig om iedereen tevreden te stellen.
- Inwoners kunnen allerhande ideeën geven om zaken te verbeteren, kinderen ook hebben soms een andere kijk op sommige problemen, handelaars zijn belangrijk voor de burgers zoals boodschappen is een meerwaarde in je buurt
- hopelijk wensen zij ook minder en veiliger verkeer in de Kattebroestraat
- Kennis van zaken van de plaatselijke situatie en rekening houden met hun bekommernissen
- nastreven van objectiviteit en kennis van zaken en een beetje gezond verstand en egoïsme vermijden
- betrokken partijen beroep doen op deskundigheid
- - inzicht in knelpunten en oog voor haalbare oplossingen
- n
- raadplegen van bekwame en gediplomeerde verkeerskundigen.
- Know how en gebruikers
- Er is nergens genoeg parking en met grasdallen kan dat overal worden op gelost!
- Wijkverenigingen kennen de lokale situatie het best.
- Zij maken er gebruik van!
- zij weten over wat het gaat en spreken van ondervinding
- Scholen: specifieke noden, maar kunnen dan tevens gevraagd worden om ook positieve initiatieven te nemen (inspraak + verantwoordelijkheid) Kinderen: ook kinderen vormen een deel van de weggebruikers. Volwassenen kunnen heel moeilijk de situaties analyseren vanuit de ogen van een kind. Daarom mogen we hen zeker niet uitsluiten uit het debat. Verenigingen, handelaars, inwoners, wijkplatformen: idem scholen Deskundigen: gebruiken als moderator en om alles in juist perspectief te plaatsen (sturende/begeleidende taak)
- Om tot betere en concrete oplossingen te komen.
- Schoolomgevingen: vergeet de kinderen en jongeren niet, het zijn zij die er dagelijks gebruik van maken. Deskundigen lijkt me logisch: zij weten best welke vragen je moet stellen om te komen tot een goed plan
- Zijn het dichtst bij betrokken, en kennen best de lokale toestanden en bekommernissen.
- meer plaatsen voor gehandicapten ; betere toegankelijkheid
- Grondig onderzoek van de huidige situatie door deskundigen. Wijkplatform kan de nodige info geven bij de huidige situatie.
- Scholen herkennen de pijnpunten Bedrijven moeten betrokken worden in hoe zij eventuele veranderingen zien en wat het voor hen zou betekenen mochten er aanpassingen gebeurt. Iedereen mag het recht van inspraak uitoefenen Experts zijn er uiteraard nodig om de haalbaarheid van eventuele plannen in te schatten
- Iedere burger heeft recht op zijn bijdrage. Daar moet een haalbaar evenwicht uit gedistilleerd worden.
- Om een aangename en leefbare woonomgeving te hebben, moet iedereen er bij betrokken worden. Niet alleen de deskundigen en wijkplatformen of buurtcomités.
- Het zijn de belangrijkste actoren /gebruikers
- Handelaars zorgen voor een levende gemeente en hebben reeds voldoende afgezien bij vorige werken, zie aantal handelaars die ermee gestopt zijn door sterk dalende inkomsten!
- Elk kan zijn eigen steentje bijbrengen en heeft zijn eigen visie over de mobiliteit in hun buurt. Ieder heeft er zijn belang en dit moet gehoord worden.
- Zij zijn de belangrijkste gebruikers en hoeveel ouders, familie (en kind zelf) moeten zich niet verplaatsen om hun (klein)kind af te halen rond scholen?

- Bij bevragingen van de bevolking let op de opkomstpercentages van verschillende belangengroepen om te vermijden dat de inbreng te eenzijdig is. Laat daarom steeds de eindconclusies over aan de deskundigen.
- Voor een beter overzicht van het verkeer
- In feite heeft iedereen in Dilbeek een veilig gevoel nodig jong en oud..
- De rooilijn moet op veel plaatsen achteruit om in de toekomst aan een veiliger wegennet te kunnen werken. De auto weren is geen oplossing, want dan wordt er niets meer gekocht bij lokale handelaars. Je koopt pas iets als je gemakkelijk met pak en zak naar de auto kan om je inkopen te deponeren. Pak dit comfort weg en nog meer mensen gaan alles bestellen op allerlei buitenlandse sites...
- lokaal en praktisch inzicht op de zaken
- Inwoners die in een bepaalde wijk wonen hebben het beste zicht op problemen
- De inwoners kennen het best de lokale problemen
- bodegem centrum heeft nood aan een plan waar schoolomgevingen veilig zijn, nu wordt alle doorgaand verkeer langs de school gestuurd en alle banen die naar de school leiden rond de school hebben geen ruimte voor zwakke weggebruikers. de enige manier om tot een goede oplossing te komen is met de verschillende partijen samenzitten, zodat we bodegem veilig kunnen maken.
- Ervaring first line
- Bevestiging van de situatie
- De inwoners zijn de ogen van het bestuur.... Het bestuur is het breinnen hier
- zij leven in Dilbeek, dus ervaringsdeskundigen
- Ondervinding van de pijnpunten
- Omdat zij er dagdagelijks hun leven in wagen
- Deskundigheid en ervaring
- Zij kennen vaak de wegen beter dan de politici, laat fietsers en voetgangers hun woord doen.
- Boetes geven
- Scholen want de jeugd is de toekomst en deskundige hebben een neutrale mening
- Ze moeten beseffen dat het daar een gevaarlijk punt is
- Omdat zij het het meest beleven, scholieren die van en naar school gaan, ouders en scholen zelf ook alsook inwoners van bepaalde wijken...
- Kennen de straat goed dr veelvuldig gebruik
- Handelaars kennen hun werkomgeving en weten ook hun noden mbt mobiliteit. Kinderen weten de gevaarlijke punten zijn
- - wijkplatform heeft voeling met de burenl lokale burgers - handelaars/bedrijven economisch standpunt kan belangrijk zijn
- Kunnen de noden beter inschatten. Groot bijgaarden heeft andere situatie dan bijvoorbeeld Iitterbeek
- De N8 en het kruispunt met de ring moeten dringend gereorganiseerd worden ... kijk ook eens naar de resultaten van Curieuze neuzen om een beleid en de hoogdringenheid te bepalen.
- Prioriteiten in de wijk bepalen, deskundigen om verkeersstroom in te schatten/gedrag, en overzicht van alle aansluitingen van bvb fietspaden te bekijken
- Gesensibiliseerd zijn
- Deze mensen wonen en leven er elke dag.
- Wijkleden kennen hun wijk.
- Betere doorstroming van wagens en moeilijke knooppunten
- De deskundigen denken dat ze het beter weten maar de inwoners kennen de dagdagelijkse praktijk. Vb herinrichting Verheydenstraat houdt geen rekening met mensen met verminderde mobiliteit. Zij kunnen niet meer naar de lokale handelaars want moeten te ver naar de autop
- Veiligheid aan scholen
- Zij kennen de verkeerssituatie beter
- kennen de wijk goed, kunnen gerichte adviezen geven
- Zij ervaren situaties soms anders, hebben een andere kijk op gevaarlijke punten...

- Handelaars hebben het al zo moeilijk om te overleven; als de mensen dan veel te ver moeten parkeren en dan nog MET schijf, verliezen ze daardoor nog eens klanten
- Meer ideeën om het veiliger te maken.
- Iedereen moet betrokken worden. Burgerparticipatie. Mensen kunnen aangeven wat eventuele knelpunten zijn in een voorgesteld plan.
- Geen theorie maar concrete ervaring
- Scholen worden regelmatig aangesproken over problemen bij het komen en gaan naar school.
- Verenigingen : om een breder beeld te hebben Wijkplatformen : wel oppassen met straat adviezen - bv een straat doorknippen of verbieden in te rijden verlegt alleen het probleem naar andere straten.
- scholen kunnen de ouders motiveren om veiliger om te gaan met verkeer
- Zij zijn betrokken partij. Zij kunnen ook met voorstellen komen, met input van hun werknemers/leerlingen
- Iedereen heeft een andere visie. Iedereen gebruikt iets anders voor bepaalde noden. Beste om samen tot een zo ideaal mogelijke situatie te komen
- Inwoners worden vandaag niet altijd betrokken bij beslissingen die zeer grote impact hebben op de bereikbaarheid van hun woonplaats en de verkeerssituatie. Bvb: misplaatste nieuwbouw De kriebel waardoor de straat dagelijks moet worden afgesloten. Erger nog de geplande nieuwbouw kleuterschool andere kant van de straat. De bewoners worden gegijzeld. Dit alles werd beslist in de ivoren torens van Dilbeek zonder de gevoeligheden van de buurt te kennen.
- zij kennen het best de noden
- Beter inzicht en kennisverwerving gecombineerd met praktijkervaring om zo degelijke inschatting te maken en met een werkbare oplossing te komen
- Coherentie in het algemeen beleid.
- Zij zijn als rechtstreeks betrokkenen het best op de hoogte van de problemen.
- Zeker inwoners en handelaars ... Ze wonen er en werken er en aanpassingen heeft ook gevolgen hiervoor. Vb sprake om doorgang station aan savio autovrij te maken... Ik ga superveel naar bakker daar (van dessel) en frietkot en via de stationsstraat naar centrum en school. Dit zou effect hebben gezien andere handelaars dan makkelijker bereikbaar zouden zijn (brusselstraat) en ik meer kilometers zou afleggen om centrum dilbeek te bereiken. Ik ben fysiek beperkt en moet de afstanden met auto afleggen ipv fiets.
- Informatie, van hoe het er terplaatse nu eigenlijk aan toe gaat.
- Kennis van zaken over lokale situatie (praktisch vs theoretische inschatting)
- Scholen om ouders en leerlingen te informeren
- Inwoners weten beter hoe het verkeer loopt in hun straat. Deskundigen kunnen met hun kennis een goed plan kunnen opstellen.
- Ze zitten dag in dag uit in die omgeving dus kennen de knelpunten en gevaren
- Ze wonen ze en kennen situatie het beste
- Kinderen, scholen, wijkplatformen, deskundigen is toch alleen maar groene praat van mensen die tijd teveel hebben;
- Evenwichtige visie
- Mix tussen ervaring uit dagdagelijks door bewoners te betrekken en expertise van de deskundigen
- handelaars en bewoners van Dilbeek zelf weten best hoe het zit in Dilbeek. Niet een designer van Antwerpen die nooit een voet in Dilbeek gezet heeft of op een plan werkt.
- Meer ervaring bijbrengen uit het dagelijks gebruik
- Scholen zijn enorm belangrijk in de gemeenschap en de omgeving voor kinderen die van en naar het school gaan is ook heel belangrijk. Inwoners hebben hierbij dagelijks mee te maken, en deskundigen vind ik op elk vlak wel belangrijk om ze erbij te betrekken, het is namelijk nog steeds hun vak en zij kunnen meningen tot iets realistisch brengen en zo de twee werelden samenbrengen
- Kennen de situatie het best.
- Alle actoren betrekken om tot een consensus te komen. Elke partij is belangrijk
- Ze staan het korst bij de problemen en kunnen samen het project het meest praktisch uitwerken
- Beter zicht op gedrag bestuurders

- Buurtbewoners weten beter wat er in hun buurt gebeurt en welke aanpassing nodig zijn.
- Zo veel mogelijk inspraak van alle belangengroepen. Eigen inzichten van de gebruikers en niet alleen van de deskundigen.
- Scholen hebben een duidelijker zicht rond de problemen qua veiligheid rond de school. Cijfers geven soms een verkeerd beeld. Inwoners weten beter wat in hun straat leeft. Nu heerst soms een mentaliteit dat het beleid het allemaal beter weet, zonder te luisteren naar de mensen die er wonen.
- beter inzicht en begrip voor noden burger. bv niet erg slim om mob. niet integraal aan te pakken mee verschillende werken in Dilbeek op verschillende plaatsen. Te veel overlast. Waarom werd de Baron de Vironlaan en gemeenteplein niet samen aangepakt met Verheydenstraat(2 x overlast)
- - De pendelaars zijn diegenen die op piekmomenten door Dilbeek rijden. Zij kunnen best aangeven wat hun noden zijn en waar zij tegenop botsen. - Families met jonge kinderen die de moeite doen om zo veel mogelijk te voet of met de fiets te doen kunnen perfect aangeven welke hun vaakst gebruikte trajecten zijn en waar zij gevaarlijke situaties meemaken. Vergeet mensen niet die 'op de rand van de gemeente' wonen. Zij zijn eveneens bewoners van Dilbeek. - Buurgemeentes om de problematieken van de 'gedeelde straten' op te nemen, en niet telkens naar de andere te wijzen van « deze straat zit net niet bij mij ». Ik denk oa aan het stukje Moortebeekstraat dat gedeeld wordt met Molenbeek.
- Ook de ouders en groot-ouder die hun kinderen brengen / afhalen . Aan de katholieke scholen is er wel veiligheid doch bij de vlinders niets
- Ninoofsesteenweg
- misschien beletten dat quaghebuer van dilbeek een continue werf maakt,totaal voor géén rede vatbaar,zelfs niet aanspreekbaar over enkele flagrante "pijnpunten"
- Niet enkel inwoners hebben ideeën ook experts zijn nodig.
- via een overlegorgaan samen met deskundigen zou er in samenspraak met scholen en omwonenden van deze scholen een beter circulatieplan tot stand kunnen komen. Een circulatieplan dat voor alle partijen aanvaardbaar is.
- Gebruiken de wegen alle dagen. Wonen, werken en leven in deze omstandigheden.
- Kennis en dagelijkse realiteit
- Kinderen trajecten laten stappen, fietsen etc en met een deskundige of ouder hun reacties volgen/ life bevragen. Vanuit de ogen van het kind zijn bepaalde oversteekplaatsen of verkeerswaarschuwingen soms verschillende dan voor een volwassenen.
- Objectiviteit van de maatregelen, vermijden van NIMBY
- bewustwording gevaren en sensibilisering
- zodat ze wagens die verkeerd geparkeerd staan en een gevaar vormen voor de andere weggebruikers niet alleen verbaliseren maar ook takelen
- De meesten zijn op een of andere manier betrokken, maar het historisch gebrek aan ruimtelijke ordening ligt aan de basis. Dat is een opdracht voor de gemeente. Klaarblijkelijk is er een grote terughoudendheid tegenover beperkte onteigeningen die een betere wegeninrichting moeten mogelijk maken
- Woon werk verkeer met fiets via Brusselstraat wordt steeds populairder, deze verbindingsweg naar omliggende wijken en gemeenten laat veilig gebruik van de fiets gezien wildparkeren in centrum, overmatige snelheid van automobilisten richting St-U-Kappelle en afwezigheid van fietspaden echter niet toe.
- voor de bedrijven, zouden zij mee kunnen denken over het problematiek, en de deskundigen kunnen het visie toelichten!
- Zij zijn gebruikers vd openbare weg
- Kinderen zijn de meest zwakke weggebruikers.
- Zijn op de hoogte wat er in de wijk voorkomt
- Famous Grey gebruikt eerder de parkeerplaatsen rond de school opv hun eigen parking waardoor de veiligheid aan de school wordt belemmerd.
- Zij moeten er mee leven.
- Zij zitten met het probleem op hun neus, terwijl de architecten eens komen kijken, een metingen doen en ze

komen dan nog in de daluren van verkeer, want ze moeten toch kunnen meten.

- Het zijn de zwakke weggebruikers! De inwoners hebben meer weet van de zwakke punten
- Kinderen zijn eerlijk, open en enorm fantasierijk. Ze zullen misschien niet meteen de meest haalbare opties aanhalen, maar wel voor creativiteit zorgen waar de bewoners en deskundigen mee aan de slag kunnen
- gedragen oplossingen die voor iedereen helder zijn. Met helder bedoel ik dat je geen oplossingen hebt die voor iedereen duidelijk zijn, maar je moet uitleggen aan de mensen hoe die oplossingen tot stand zijn gekomen. Anderzijds, de lokale mensen hebben veel kennis van het terrein, als de deskundigen van de gemeente of de hogere overheid hun breinen samen brengen kun je mogelijk tot oplossingen komen die ze afzonderlijk niet konden bedenken.
- Info nemen in Nederland - het paradijs om te fietsen !!!! Dit is niet in Dilbeek !!!!! Promoten van de fietsen in Dilbeek terwijl er geen en/of weinig fietspaden zijn !!!
- ik vind het geen slecht idee om initiatief te nemen op buurtniveau , om een gedragen stem te hebben per buurt, zo kunnen er mss buurtvergaderingen gehouden worden en met die punten naar de gemeente getrokken worden.
- Er gaat niets boven de mening van ervaringsdeskundigen
- Inwoners en kinderen hebben belang bij minder doorgaand autoverkeer in woonwijken, vanwege luchtkwaliteit. Die is in Kaudenaardewijk behoorlijk slecht, zie Curieuzeneuzenkaart op website van De Standaard.
- Wijkplatformen zitten het dichts bij de problematiek. Deskundigen op voorwaarde dat deze van de gemeente zijn, geen dure buitenstaanders die onmogelijk de complexiteit van de site kunnen vatten.
- Het zijn veelal de ouders die kinderen naar school brengen die veel te gehaast zijn en fietsers in gevaar brengen. Ook buiten de school uren wordt er te snel gereden. Dit is een woonwijk met kinderen en een schoolomgeving. Ook na 16 uur
- Scholen moeten zelf meer inspanningen doen om mobiliteit te verbeteren - meer en betere ride en kiss-zones aanleggen op eigen gronden
- Zij zouden zich gehoord voelen en minder kritiek hebben wanneer er iets ingrijpend in Dilbeek plaatsvindt, dat de gemeente alleen maar ten goede komt.
- Onafhankelijke deskundigen slagen er wellicht in voorstellen te formuleren die niet lijden aan het NIMBY-syndroom.
- Bereikbaarheid
- Vooral de gebruikers weten best waar het probleem zit. Laat de pannelikkers niet alleen beslissen aub.
- Scholen: ken de specifieke situaties en noden rond schoolomgevingen Kinderen: hebben ook hun wensen en het is niet omdat ze geen belastingen betalen en niet mogen gaan stemmen dat er met hen geen rekening gehouden moet worden. Vaak zien we de problemen/mogelijkheden enkel door onze eigen bril. Verschillende bevolkingsgroepen consulteren opent dat perspectief Verenigingen/wijkplatformen: zij verzamelen heel wat actieve Dilbekenaren en bouwen elk een beetje meegaan de samenleving van Dilbeek. Zij weten daarom ook beter dan wie dan ook wat leeft in deze gemeente/wijk. Hen niet consulteren is een groot verlies aan inzichten maar ook aan erkenning voor wat ze voor deze gemeente doen Handelaars en bedrijven: ook hun bijdrage voor de gemeente mag niet worden onderschat. Hen niet consulteren is een groot verlies aan inzichten maar ook aan erkenning voor wat ze voor deze gemeente doen Deskundigen: zij dienen de nodige kanttekeningen te maken bij de wensen van de verschillende groepen en dien innovatieve ideeën aan te brengen waarmee de verschillende groepen aan het werk kunnen/kunnen discuten over de beste invulling
- Omdat ze mee kunnen denken aan een constructieve oplossing
- Zeker de scholen (fietsende ouders en kinderen) Jongslag en Sint-Alena en Regina Caeli en De Vlinder en wijkbewoners.
- Zij die er wonen en werken zijn uiteindelijk de gebruikers, voor hen moet het werken
- Om de inwoners er in te betrekken en niet iets te laten beslissen door mensen die hier niet wonen.
- Zijn er elke dag
- Inwoners weten welke noden er zijn

- Scholen: veiligheid voor schoolgaande jeugd is prioritair. Rekening houden met veiligheid op momenten zoals start en einde schooldagen. Inwoners: (on)veiligheidsgevoelens, zij hebben het beste zicht op knelpunten inzake lokale mobiliteit (deze bevraging bijvoorbeeld) Deskundigen: Eens de knelpunten duidelijk zijn, hoe aanpakken? Bijvoorbeeld sluijverkeer en Waze, op welke manier kan dit aangepakt worden... Handelaars en bedrijven: voornamelijk zwaardere verkeer (vrachtwagens e.d.) afspraken over laden en lossen, tijdstippen (buiten momenten waar jeugd naar school gaat e.d.)
- Scholen kunnen proberen ouders te sensibiliseren om de kinderen niet vóór de schoolpoort af te zetten zodat het voor kinderen veiliger wordt om vanaf een bepaalde leeftijd te voet of met de fiets te gaan.
- hebben meestal veel inzicht rond de school
- Zoveel mogelijk mensen bereiken Mensen mobiliseren
- Inwoners kunnen de noden aangeven. Deskundigen kunnen hun ervaring delen en toepassen.
- breed draagvlak is noodzakelijk.
- lokale inwoners zijn beste raadgever
- Betrokkenen binnen een wijk kennen het best de verkeersproblemen
- Mensen uit de buurt hebben meer ervaring dan eenmalige controle
- Mensen die dag in, dag uit dezelfde problemen ervaren dienen gehoord te worden. Nu lijkt het alsof er lukraak maatregelen worden genomen die eerder problemen creëren dan er op te lossen. Zie parkeerproblemen Verheydenstraat, Marktplaats, Kasteelstraat,... is grootste verkeersader van het centrum geworden en onveilig voor de aanpalende scholen. Tevens is men ook zinnens de Vergelstlaan en Broekstraat verder te veranderen, dit is echter absoluut geen oplossing. Dit is een wijk waar de wegen ingericht werden in de jaren '60, '70 toen ieder huis al dan niet over een wagen beschikte, en als dat reeds het geval was, slechts 1. Nu heeft ieder gezin twee, drie wagens en die staan overal geparkeerd. Dit is de realiteit en deze capaciteit mag niet afgenomen worden, want hierdoor wordt het probleem enkel verlegd naar aanpalende straten.
- De oplossingen moeten zo breed mogelijk gedragen worden
- Inzicht van iedereen
- De dagelijkse ervaring met de werkelijkheid
- Deskundigen zien het hele plaatje.
- omwille van objectiviteit
- Werkende inwoners met kinderen en een druk schema: deze hebben geen tijd om naar al die sessies en vergaderingen te komen maar worden wel het meeste getroffen door alle mobiliteitsbeperkende maatregelen. Niet de mensen die op hun gemak met de fiets kunnen boodschappen kunnen doen en om de hoek werken of de hele dag thuis zitten en dus alleen voor HUN deur geen enkele auto willen ...
- Kennen beter de reële situaties doordat ze deze dagelijks aan den lijve ondervinden. Minder politiek gebonden oplossing.
- Inwoners kennen het beste de lokale wegen en problemen op bepaalde tijdstippen van de dag.
- Ervaring ter plaatse van inwoners lijkt mij cruciaal.
- Bewoners kennen meestal hun wijk en omgeving het best. Deskundigen hebben steeds een belang en een doel voor ogen (maximalisatie van de winsten)
- samen bespreken
- Op die manier zouden alle geïnteresseerden, weggebruikers, samen naar een oplossing kunnen zoeken en vooral ieders wegbeleving eens horen zodat elkeen er in de toekomst misschien rekening mee houdt...
- Scholen weten op welke plaatsen het 's ochtends en 's avonds druk is en waar er veel kinderen rondlopen. Het is belangrijk om daar volop in te zetten op veiligheid. Handelaars willen graag bereikbaar zijn: dat hoeft niet per se met de auto mits er goede alternatieven zijn. Inwoners kunnen het best zeggen wat hun stoort of hebben misschien al persoonlijk een ongeval meegemaakt. Deskundigen kunnen spreken uit ervaring.
- Inwoners: Ervaring met gebruik van wegen te Dilbeek, Scholen/kinderen: luisteren naar de noden, Deskundigen: nood aan deskundigheid voor uitwerken goede/veilige wegeninfrastructuur
- Kinderen moeten veilig naar school kunnen gaan en het is hier niet het geval. Het school moet aangeven wat ze willen rondom hun school.

- Veel handelaars verdwenen door werken in centrum!
- Kinderen zijn belangrijk voor het aangeven van de onveilige zones rondom de scholen of voor het traject van de school naar vrijetijdsactiviteiten. Het is vooral goed om hun perceptie te bevragen. Scholen zien soms minder veilige situaties in hun omgeving en vooral wat de impact is als ze met grotere groepen op stap gaan.
- Aandacht kunnen vestigen op de belangrijkheid ervan zoals voetgangers en respect voor voetpaden en veiligheid en respecteren toegelaten snelheid, meestal hun eigen kinderen die er komen en negeren het
- Inwoners wonen er en deskundigen kunnen voorstellen doen vanuit een neutraler standpunt.
- Omdat dat meestal de mensen zijn die ofwel de zaak goed onderzoeken, ofwel uit eigen ondervinding spreken. De stem van de inwoners moet prioriteit zijn. Niet enkel die van de economie.
- Alle hierboven vermelde instanties . Ze kunnen m.i. allemaal een bijdrage leveren aan de mobiliteitsvraagstukken.
- Bevragen wat zij nodig hebben om zich veilig naar school te begeven.
- Weg naar school. Te voet of per fiets richting Jongslag of Sint-Altena.
- Ieder heeft zijn noden en inzichten en die te kennen is belangrijk voor de coalitie.
- Omdat zij de eerste betrokkenen zijn.
- Mensen die er wonen en dagelijks door het verkeer moeten, hebben meer en andere inzichten dan deskundigen die er "passeren" of net op die tijdstippen komen wanneer het niet hectisch is.
- Belangrijk om betrokken mensen advies te vragen, en ook deskundigen kunnen de zaken vooruithelpen
- kennis van de plaatselijke problemen
- Constructieve discussies zowel van mensen die de situaties aan den lijve ondervinden als van deskundigen die deze in concrete projecten kunnen vertalen
- De uitwerking van het masterplan van Dilbeek centrum is niet logisch, op sommige plaatsen zijn voetpaden ongelofelijk breed en op andere plaatsen versmallen de fietspaden op onbegrijpelijke manier (door fouten in het plan)
- Iedereen bekijkt mobiliteit vanuit zijn eigen beleving, dus hoe meer gebruikerstypes er aan tafel zitten, hoe realistischer
- De pijnpunten benoemen en beargumenteren waarom een punt aan verbetering toe is. Dit zijn de gebruikers die dagelijks op weg zijn, dus zij weten het best waar het schoentje knelt.
- Om de noden volledig in kaart te brengen en deskundigen om de praktische oplossingen te vinden
- omdat iedereen zijn mening belangrijk is en naar de verkeerssituatie op een andere manier kan kijken. mogelijk komt je zo tot de best mogelijk oplossingen voor iedereen.
- Mensen die er dagdagelijks voorbij komen, kunnen nuttige informatie doorgeven
- Zowel professioneel advies als persoonlijke ervaringen combineren om tot leefbare oplossing te komen
- Wijkplatform centraliseert reeds de mening van de bewoners en is een goed aanspreekpunt waar mee de schepen van mobiliteit rekening kan houden
- Vooral de betrokken partijen waarbij er een vraagstuk over mobiliteit is, in de nabijheid van scholen zijn zij ook betrokken partijen, kinderen zijn hierbij ook betrokken omdat zij dagelijks in het verkeer zich bevinden zodat we beter kunnen inzien waar zij onveilige locaties ondervinden en wat beter kan. Kinderen hebben soms een beter oplossingsgericht inzicht dan volwassenen bij zulke problematiek. Wanneer men mobiliteit aanpakt dien men ook inspraak te geven aan de handelaars en bedrijven zodat zij ook inzicht kunnen geven welke noden er zijn voor hun zaak. In feite een positieve aanpak kan men stellen ivm de ondertunneling van het station van Dilbeek, dit geeft meer inzicht en inspraak van de burgers, handelaars, betrokken partijen,.....
- Zij zijn de betrokkenen
- visie die het eigenbelang (van scholen, handelaars enz...) overstijgt
- Inwoners van een straat/wijk hebben naar mijn inziens een betere kijk op de noden van die straat/wijk. Tevens geldt dit ook voor scholen. Een school heeft zicht op de eerste rij als er problemen zijn in de schoolstraat qua mobiliteit.
- Iedereen kan een visie geven over hoe het voor de bepaalde doelgroepen beter kan

- Deskundigen hebben beter zicht op alle mogelijkheden bvb slimme voetpaden
- Praktijkervaring en dagdagelijkse gevaarlijke situaties aankaarten
- De inwoners en scholen zien wat er verkeerd loopt.
- Inwoners die wekelijks voetpaden, wegen in hun buurt gebruiken kennen de gevaren.
- Zij maken (dagelijks) gebruik van de lokale wegen en kennen de situatie dus goed.
- Zij hebben zicht op totaalplaatje en kunnen met kennis van zaken ingrepen doen die voor elkeen goed zijn.
- Iedereen is betrokken.
- komen er dagelijks mee i aanraking
- dit zijn al groepen die ofwel alles al bekeken en bestudeerd hebben of ze hebben al kennis van de zaken - iedereen er bij betrekken brengt je nergens, dan wordt er teveel gediscussieerd over pietluttigheden en vooral persoonlijk gewin
- ?
- mensen wonen in de buurt en kennen de situatie goed
- hun ervaring is zeer kostbaar, ook zij maken deel uit van een straat en zorgen ervoor dat de straat leefbaar blijft, zij zijn vaak thuis en vormen een onmisbare schakel in het leven van de buurt.
- deskundigheid
- Ik denk dat zij het meeste kennis van zaken hebben. Scholen verdedigen de belangen van de kinderen en de ouders. Deskundigen weten wat mogelijk is. Inwoners vullen de gaten op.
- Delen van opinies is belangrijk teneinde de beste oplossing uit te werken
- Handelaars omdat het belangrijk is dat zij bereikbaar zijn en er voldoende parkeerplaatsen overblijven in de buurt van hun zaak en inwoners omdat het voor hen minstens even belangrijk is om mee hun visie te kunnen geven.
- Zij kennen de situatie
- Deskundigen hebben verstand van zaken en zijn niet vooringenomen. Ze kijken objectieve naar de zaken en zijn niet gestimuleerd door persoonlijke en/of politieke voordelen.
- Ervaringsdeskundigen
- Deze groepen hebben het meeste baat en ervaring met eventuele knelpunten.
- ervaringsdeskundigen
- Zij zijn grote gebruikers van de openbare weg. Een actie door de scholen is meteen zichtbaar en voelbaar bv. door de openbare weg af te sluiten
- de inwoners weten hoe het in realiteit aan toe gaat, wat dikwijls in tegenspraak bij steekproeven
- Deskundigen zouden goede informatie en kennis moeten hebben. Via vereniging en handelaars heb je mensen die belang hebben bij een goede mobiliteit in Dilbeek.
- Onderzoek naar wel vervoermiddel frequentete verbinding vn centrum dilbeek naar station kan bieden zonder al teveel lege plaatsen. Bv shuttlediensten ipv grote lijnbussen?
- de handelaars moeten leven van de inwoners in dilbeek!
- Kennis van de buurt, hun kennis van hun klanten en hun vervoers/verplaatsingsmiddelen
- Hun mening hun visie hun ideeën
- Inwoners weten het best wat er in hun omgeving gebeurt
- Ze zitten dagelijks in de situatie
- Zij kunnen hun wijk bevragen en die conclusies doorgeven aan het gemeentebestuur. Betere doorstroming van de info.
- zij kennen het best de situatie
- Betrek sowieso deskundigen zodat er geleerd wordt van experts en andere gemeenten. Inwoners zijn nuttig om de problemen aan te reiken, deskundigen om ze op te lossen.
- omdat ze elk een waardevolle bijdrage kunnen leverene vanuit hun beleving van de mobiliteit
- Deskundigen en inwoners / scholen / verenigingen (= de ervaringsdeskundigen) hebben vanuit hun ervaring vaak een andere kijk op de problemen dan politici die enkel kijken naar hun imago en hun eigen problemen.
- Iedereen op Hoogveld is het eens dat er te snel gereden wordt.

- Scholen beseffen goed wat er rond hun scholen gebeurt. Inwoners zijn diegene die dagelijks de baan op gaan en geconfronteerd worden met de ongemakken.
- De inwoners kennen beter de problemen dan jullie schepen van mobiliteit
- Scholen : omwille van uitwerken van circulatieplatform en afstemmen begin en einduren scholen
Wijkplatformen: zij kunnen draagvlak in de wijk creeëren deskundigen: zij kunnen objectief advies verlenen
- Objectiviteit, denken in algemeen belang en niet dat van enkelingen
- Kunnen onze handelaars hun inkomen verzekeren. Onze bevolking wordt steeds ouder en de verplaatsing naar de handelaars is niet evident. Hoge bustreden, beperkte parkeermogelijkheden!
- De inwoners vragen reeds via diverse petitie's om de overlast in de Kasteelstraat aan te pakken. De School "De Vlinder" is zeker betrokken partij in de veiligheid. De kinderen omdat zij ook betrokken zijn bij de veiligheid én de drukte van de auto's (ook de vervuilde lucht). Sommige ouders staan reeds een uur op voorhand aan de schoolen in de winter is het koud. Dan laten ze de motor van de auto draaien om het warm te houden....
- Handelaars moeten genoeg klanten hebben en die klanten willen kortbij parkeren zowel met de auto als met de fiets. Inwoners moeten kunnen bezoek ontvangen zonder dat die telkens hun schijf moeten verzetten (2 u is te kort voor bezoek)
- Deskundigen hebben een grondige opleiding gehad en beschikken over de nodige ervaring.
- Mensen die er wonen, kennen de gevaarlijke plekken en de noden
- eerst de kleine vervelende punten aanpakken ipv grootse megalomane projecten op te starten die jaren duren bijvoorbeeld het masterplan in Dilbeek-centrum
- Die weten hoe het er echt aan toe gaat en niet enkel tijdens controles !
- Nu zijn er nog te veel projecten waar enkel de omwonenden worden uitgenodigd op infovergaderingen, vb. herinrichting Gemeenteplein Groot-Bijgaarden terwijl er toch een massa gebruikers zijn die daar niet vlak bij wonen. Wel duidelijk stellen in welke fase een project is
- Locale of bijzonder kennis
- zij weten wat moet en politiciers die ergens anders wonen niet
- Bewustwording en leren van 'best practises' in andere gemeenten, landen, etc
- Kinderen ervaren de fietsonveiligheid aan den lijve. Bewoners Palokewijk voelen zich al jaren stiefmoederlijk behandeld, het is alsof die van de overkant van de Ring er niet echt bijhoren.
- Inwoners, handelaars, scholen & wijkplatformen zodat je de belangen van iedereen meehebt. Deskundigen omdat zij een overkoepelend beeld vormen en een groter geheel zien.
- Toekomstvisie
- deskundigen weten wat de mogelijkheden zijn, wat de effecten zijn en wat de kostprijs is.
- Kinderen (en scholen, de plekken waar kinderen verzamelen) weten als geen ander hoe het verkeer bij een kind overkomt. Als volwassene kunnen we volgens mij niet inschatten hoe eng bepaalde plekken overkomen. Daarnaast denk ik dat het vooral deskundigen moeten zijn die beslissingen nemen omtrent de mobiliteit. Inwoners en dus ook de wijkplatformen denken vaak niet ver genoeg en hebben onvoldoende kennis over de dynamiek van het verkeer om slimme beslissingen te nemen. (bv. het kan over het algemeen alleen maar gunstig zijn om ergens de parkeerplaatsen weg te nemen, maar de inwoners zullen hier altijd tegen protesteren als dat betekent dat ze hun auto niet voor hun huis kunnen parkeren).
- Zin of onzin van de aanpassingen. Suggesties.
- Beter de problemen van de inwoners inschatten en zich bevragen bij de inwoners.
- Zij bekijken problematieken van andere kant , creatief, ...
- Teveel appartementen en grote winkels bijgebouwd waardoor er onvoldoende parkeerplaats is voor de inwoners!
- Bevraging naar alternatieven voor autogebruik
- Echte participatie
- lokale bedrijven : behalve in industrieparken zijn lokale bedrijven soms moeilijk/slecht bereikbaar voor vrachtwagens landbouwers (en loonwerkers) rijden met grote machines en op veel plaatsen (vooral wegversmallingen en/of drempels of te smalle wegen ,of te veel aan weerszijden van een straat

geparkeerde wagens) veroorzaken nogal problemen bussen van De Lijn ondervinden veel hinder van wegenwerken de bussen v/d De Lijn ondervinden veel hinder en oponthoud

- de voor te stellen oplossingen moeten in de mate van het mogelijke beantwoorden aan de verwachtingen van alle stakeholders .
- De lokale bevolking kent het verkeer en de snelheid van hun straat beter dan andere. Experts kunnen voetgangersoplossingen vinden en het verkeer en de snelheid van onbewuste automobilisten verminderen.
- Handelaars input: lokaal promoten en vermijden dat zij wegtrekken door een slecht mobiliteitsplan. Inwoners: zijn de dagelijkse gebruikers van het wegennet en kunnen samen met deskundigen een beter en leefbaar mobiliteitsplan uitwerken.
- Beter zicht op dagelijks doorkomend verkeer
- Zij kennen de situatie het beste
- deze zijn het best geplaatst om probleemtoestanden te duiden....
- Scholen om de omgeving te schetsen. Kinderen: kunnen beter de gevaarlijke situaties inschatten, ze zitten er vaak zelf in Deskundigen: vanuit hun ervaring Inwoners en wijkplatformen ed bekijken dit volgens mij te zeer vanuit hun woonsituatie
- Deskundigen --> Zij weten normaal waarover ze praten Scholen --> veilige omgeving is belangrijk Het gevaar van inwoners en wijkplatformen teveel te betrekken is dat het individuele voor- of nadeel misschien teveel door zal wegen t.o.v. het algemene belang (NIMBY...)
- Omdat de inwoners, mensen die in de buurt wonen, dagelijks ondervinden welke problemen er zich voordoen
- Beste kennis van de situatie ter plaatse
- hun ervaring en kennis
- Het is belangrijk dat iedereen gehoord wordt zo krijgen we een compleet plaatje; en samen hebben we ook meteen een maximaal aantal antwoorden op de problematieken
- Gedragen oplossingen door de inwoners
- Dat men tot het besef komt dat deze afrit geen enkel nut heeft, en dat het een rustige woonwijk moet zijn en geen sluiptweg.
- omdat ik alleen maar kan melden, zonder resultaat, daar zij mij doorverwijzen naar de gemeente, die er niets aan verandert.
- Omdat deze partijen ervaringen en deskundigheid en noden kunnen formuleren waar rekening mee MOET gehouden worden.
- De beste mening ligt in de ervaring
- Hebben meestal geen economische voordelen erbij dus zijn iets objectiever
- In de eerste plaats de bewoners en de gebruikers als ervaringsdeskundige. In de laatste plaats deskundigen, om samen met de anderen te kijken wat werkbaar is. In die volgorde, niet omgekeerd.
- Scholen --> veilige schoolomgeving Kinderen --> zij moeten een leerproces doorlopen (aangepast aan hun leeftijd) Handelaars en bedrijven --> het gaat om hun economisch overleven (en om de economische leefbaarheid van de gemeente
- Wijzelf hebben een werkgroep Verkeersveiligheid op 't Keperke Veek is al verwezenlijkt, maar de parking is 1 grote ramp Er zou meer politie moeten staan of gemeentewacht die gasboetes mogen uitdelen, want vele mensen zijn hardleers
- Omdat dit normaal en noodzakelijk is .
- Zijn dichts betrokken bij de lokale situatie
- De pijnpunten bespreekbaar maken, rekening houden met alle deelgemeenten
- Better dienstverlening
- Kennen best de plaatselijke situatie als dagelijkse gebruikers
- zij zijn rechtstreeks betrokken en kunnen de frequentie bevestigen
- Iedereen zijn mening en ervaring kan van belang zijn
- Haalbaarheid checken, creatieve ingevingen.
- Verplaatsen zich dagelijks

- Veilige straat voor kinderen en zwakke weggebruikers + minder geluidsoverlast ...
- Misschien meer "out of the box" denken om nieuwe ideeën aan te brengen ivm met veilige mobiliteit. Met altijd in het achterhoofd dat zolang je de auto als prioritair aanziet er niets zal veranderen bij de mentaliteit van de mensen. Kijk maar naar de mentaliteitswijziging van het rookbeleid. Oorspronkelijk was het een schande dat men op restaurant niet meer mocht roken, nu is dat intussen de normaalste zaak van de wereld, in tegendeel, het zou grote verontwaardiging opwekken moest iemand nog een sigaret opsteken op restaurant.
- Hiervoor zijn professionele oordelen nodig gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en geen gevoel van mensen die te nauw betrokken zijn
- Bewoners kennen de situatie alle uren van de dag, deskundigen kunnen de juiste oplossingen bieden.
- Jongeren zijn diegene die in Dilbeek het meest met de fiets rijden, hierdoor genieten ze immers van hun vrijheid. Zij hebben goed zicht op (on) veiligheid op straat overdag en 's nachts.
- U kan gemakkelijk verschillende meldingen bekijken en onderzoeken. Het platform Hoplr kan hier perfect voor zijn
- Betere inzicht en standpunten
- Deskundigen van buitenaf die objectief de situatie kunnen inschatten en evalueren
- Zij weten waar de zwakke punten liggen. De andere moeten hier beter naar luisteren. In bodegem trek het voetpad bv op niets. Ik ben een jonge vrouw wat moet dit zijn voor ouderen? En met een rolstoel op de voetpaden is het gevaarlijk of de rolstoel past niet op het voetpad
- Al deze groepen hebben expertise van of hoe de dagdagelijkse situatie is of over hoe verder te gaan met deze problemen.
- Hebben meer inzicht in dagelijks gebruik in eigen omgeving
- Praktijksituaties
- Inwoners worden elke dag met hun specifieke situatie geconfronteerd en kunnen het beste zeggen wat er volgend hen wel of niet werkt in hun buurt. Mensen moeten zelf spreken, niet verenigingen etc. errond die een herkauwde mening brengen. Specialisten kunnen die meningen interpreteren en de echte issues prioriteren.
- Scholen voor verkeersveiligheid kinderen Wijkplatformen voor ervaring op het terrein Deskundigen voor onbevooroordeeld oplossend denkvermogen Voor de rest vooral proberen niet te betrekken: de luidste roepers / lobby en degenen die vooral individueel belang nastreven
- Zij ervaren het elke dag
- Iedereen is verantwoordelijk voor de veiligheid in de gemeente, zowel buitenstaanders als inwoners.
- Grotere druk op gemeente om meer en vluggere maatregelen te nemen
- Meer druk uitoefenen op de gemeente om vluggere en betere maatregelen te nemen
- Ouders van kinderen zouden perfect kunnen aangeven waarom hun kinderen niet met de fiets naar school gaan
- Omdat zij hun wijk kennen en de pijnpunten kunnen weergeven.
- De kinderen zijn de toekomst en kunnen mee hun steentje bijdragen
- Sneller het probleem aanpakken. Wisselende versmallingen plaatsen op de Molenstraat (bloembakken), geen drempels vanwege het lawaai en trillingen die deze veroorzaken.
- Deskundigen kunnen objectief redeneren
- kennen de wijk, weten wat er kan veranderen en wat er al goed is
- zij zijn het best geplaatst om de problematiek weer te geven
- Hoe meer mensen hun zegje doen, hoe meer ideeën en waarschijnlijk ook een betere kijk op de problemen en een betere aanpak hiervoor.
- Kennen het beste het verkeer in de omgeving
- Kan je over de problemen discussieren . Zonder er politiek bij te betrekken . Nu wordt alles over onze hoofden beslist..
- de realiteit in de buurt....brusselstraat...
- Om te horen of de plaatselijke inwoner er ook zo over denkt of evt met andere suggesties afkomen.

Verkeersdeskundigen hebben bepaalde expertise.

- zij kennen hun wijk en zien misschien beter de gebreken i.v.m. mobiliteit
- wie hier woont, ziet waar er verbetering nodig is;
- Motiveren van de nood. Deskundigheid op dat gebied.
- Scholen hebben misschien al van ouders gehoord wat gevaarlijk is en wat beter kan en ze maken de mobiliteitssituatie elke dag zelf mee. Wijkplatformen kennen hun eigen wijk dan weer het beste en weten waar de pijnpunten liggen.
- omdat zij het dorp doen leven
- de mensen die wonen en werken weten wat nodig is om leefbare omgevingen te maken
- hun dagelijkse ervaringen
- Bedrijven: maak bv noordkustlaan beter bereikbaar met bus en veiliger met fiets
- De jeugd doet heel veel met de fiets, ze willen onafhankelijk zijn...En toch ben ik als ouder nooit gerustgesteld wanneer ik zie langs waar ze moeten fietsen om naar school te gaan, of naar de muziekschool, sportclub enz.... Onze jongeren worden dagelijks met gevaarlijke situaties geconfronteerd en kennen dus zeer goed de gevaarlijke punten in Dilbeek.
- Om de geïnformeerde groep, en bij uitbreiding het draagvlak, zo groot mogelijk te maken.
- Iedereen heeft zijn eigen invalshoek. Omgekeerd, waarom zou iemand uitgesloten worden? (Indien het natuurlijk in eigen omgeving gebeurt.)
- Samen met alle belanghebbenden gaan voor de beste oplossing.
- -
- Zij zouden kunnen wijzen op het probleem "voor hen"
- Inwoners zijn het best geplaatst om te weten wat zich afspeelt in hun straat wat betreft mobiliteit en veiligheid. Wijkplatformen kanaliseren de standpunten van de inwoners uit een wijk. Handelaars en bedrijven moeten bereikbaar blijven en deskundige kunnen deskundig advies verlenen zonder dit op te dringen en door eerst goed te luisteren naar de inwoners, wijkplatforme, handelaars en bedrijven.
- experten: hun kennis ; scholen: de leefbaarheid van de schoolomgeving ; wijkplatformen: specifieke bezorgdheden per wijk
- om bewust te worden van de gevaren van snel fietsen op de weg of op een wandelweg zonder verwittigingsmechanisme voor zwakke weggebruikers die ze voorbijrijden
- Ieder verdedigt zijn eigen belang; soms terecht, soms onterecht. Verschillende meningen leiden tot een groter draagvlak.
- deskundigen hebben waarschijnlijk al meerdere knelpunten opgelost en kunnen vanuit ervaringen in andere gemeenten een bijdrage leveren, de mensen die in de wijk leven kunnen het beste de heikele punten verwoorden en input leveren
- Gebruikers moeten mee beleid bepalen
- Bekommernis om de leefbaarheid
- Het zijn zij die de problemen ondervinden en AL JAREN VRAGEN OM VAN DE KASTEELSTRAAT EEN RUSTIGE, VEILIGE EN AUTOLUWE STRAAT TE MAKEN.
- Inwoners hebben meer zicht op hoe een verkeerssituatie dan ieder ander
- Inwoners ervaren de problemen die zich dagdagelijks stellen; experts en overlegplatformen hebben dan weer een bredere visie op de mobiliteit in een buurt of gemeente
- omdat ze er meer van zouden moeten weten dan ik
- beste oplossing zoeken om een vlotte maar veilige doorstroming te garanderen, alternatieve vervoersmiddelen zoals fiets of te voet aangenamer & toegankelijker te maken (en het gebruik ervan veiliger te maken)
- Kinderen, omdat hun zicht anders is dan volwassenen, zij kunnen andere problemen boven brengen. De inwoners daar zij dagelijks de problemen ervaren.
- Zij kennen de situatie in hun buurt/wijk het beste.
- Kunnen advies geven
- Zij moeten ervoor zorgen dat hun leerlingen,leerkrachten en ouders op een veilige wijze de Steenweg

kunnen oversteken. Dat geldt ook voor het wijkplatform. Zij moeten als drukkingsgroep optreden. De deskundigen moeten druk uitoefenen op de provincie en de Vlaamse Gemeenschap om de Ninoofsesteenweg veiliger en netter te maken. Veilige oversteekplaatsen, vooral aan de Antoon, fietspaden en voetpaden op heel de Ninoofsesteenweg. Dit wordt echt tijd.

- het zou goed zijn om ieders stem eens te horen
- Zo weinig mogelijk betrokkenen. Resultaat van te veel meningen is meestal : weinig tot geen verkeer en veel parkeerplaatsen vlak voor de deur. Dus de problemen doorschuiven naar andere zones.
- Scholen kunnen nuttige informatie geven over "gevaarlijke uren". Tijdens deze uren kunnen speciale maatregelen gelden die niet gelden buiten deze uren.
- VOOR men met de planning begint is het nuttig om de belanghebbende te horen. De inwoners betalen (deels) en het is voor hun bedoeld, en niet voor passanten,... = Is zijn de mensen van de wijk die voor mij de belangrijkste stem mogen krijgen.
- Visie op het veld.
- Reeële oplossingen door diegene die ter plaatse zijn en niet door ambtenaren in hun ivoren toren
- Kinderen die zelfstandig naar school gaan komen in contact met het verkeer ed... Handelaars moeten zeker inspraak hebben zodat hun zaak niet in het gedrang komt bij heraanleg ed... Inwoners hebben zeker recht op inspraak in hun eigen gemeente.
- Zij kennen de dagdagelijkse problemen.
- Diverse meningen
- Zij kunnen uit hun ervaringen voorstellen doen
- Hun mening + inbreng hierover vragen
- Scholen en inwoners ondervinden dagelijks gevaarlijke situaties. Deskundigen kunnen helpen om vernieuwende ideeën aan te bieden en samen met de inwoners en scholen tot een goede oplossing te komen. Ik heb de indruk dat handelaars en bedrijven verkeersaanpassingen die het moeilijker maken voor koning auto vaak tegenhouden wegens geloof dat ze dan minder klanten gaan hebben terwijl onderzoeken het tegendeel bewijzen! Een mentaliteitsswitch is nodig! Zoals zo goed geformuleerd tijdens de actie 'Trek aan de fietsalarmbel' eind 2018 aan het gemeentehuis in Dilbeek: de negatieve spiraal moet doorbroken worden!!!! Mensen vinden het te onveilig om te fietsen, dus nemen de auto, wat weer een extra auto is die het op zijn beurt weer onveiliger maakt....
- Voorrang van rechts op sommige straten gevaarlijk. Wegenwerken altijd slecht geregeld (niet op elkaar afgestemd) Betere fietspaden
- scholen omdat ze een link hebben met de ouders, verenigingen als vertegenwoordigers van hun leden, inwoners als eerste betrokkenen, wijkplatformen omdat ze de situatie goed kennen en adviezen kunnen formuleren, handelaars / bedrijven : betrokkenen
- Omdat zij diegenen zijn die in Dilbeek leven en werken, niet veilig genoeg aan de school Sint-Alena, extra zebrapad en fietspad, niet geniet veilige parkeermogelijkheden rond de beide scholen Jongslag en Alena. Ook te weinig parking en fietsstalling in Verheydenstraat, bij de kerk en vijver.
- Hoe meer probleempunten je kent, hoe specifiek de oplossingen
- Alle gebruikers hebben recht op inspraak. Deskundigen luisteren naar behoeftes en zoeken beste oplossing.
- Ervaringsdeskundig en geconfronteerd met de beperkingen
- Groter draagvlak
- Kinderen komen misschien met originele oplossingen. Verder vind ik het de taak van de politiek om burgers uit te leggen wat deskundigen aanraden. Politici moeten niet zelf beslissen, burgers kunnen wel gehoord worden maar moeten ook niet beslissen.
- omdat al de anderen NIET deskundig zijn
- Dagelijkse ervaring
- Ze weten wat er gebeurt
- Ideeën worden best opgevraagd aan de mensen die dagelijks in het verkeer zitten, niet aan studiebureau's die geen voeling hebben met de realiteit.
- Vooral deskundigen voor visie. Inwoners en handelaars voor steun.

- Samen overleggen over de problemen van parkeren in de buurt.
- Deskundigen om hun expertise, inwoners om hun ervaringen.
- uit ervaring kunnen zij het best raad geven, vooral kinderen.
- Onze kinderen zouden niet liever dan met de fiets naar school/verenigingen gaan. Ondanks de vele en goede inspanningen zijn er nog te vaak zeer onveilige plaatsen op de route. Hun visie kan een verfrissing zijn voor beleidsmakers en experts. Verenigingen zijn een bron van informatie, zij vertegenwoordigen een groep. Inwoners 'zien' wat er rondom hun dagelijks gebeurd en experts kunnen concepten aanreiken die elders succesvol werden getest/uitgerold. De gezamenlijke input samenbrengen om tot besluiten te komen zal tot een beter resultaat leiden.
- onafhankelijk, objectief en bindend advies los van het eventuele netwerk van omwonenden
- Ervaringsdeskundigen.
- De inwoners ondervinden wat de gebreken zijn van elke dag
- Verkeerssituatie kan enkel veranderen als de automobilisten, fietsers, voetgangers zelf ervaren wat ze teweeg brengen en dat iedereen verantwoordelijk heeft in het verkeer. Nog aantrekkelijker maken van alternatieven voor autoverkeer...
- Gebruikers weten best waardet schoentje knelt
- Zeker scholen kunnen ideeën geven welke punten gevaarlijk zijn.
- De gebruikers van voetpaden kennen de problemen wel in Groot-Bijgaarden en hebben dit trouwens al meermaals gemeld ook.
- deskundigen kunnen los van het eigenbelang constructieve input geven en meer van uit een algemeen overzicht oplossingen aanbieden, ipv specifieke punten als geïsoleerde problemen en oplossingen te bekijken. Scholen kunnen meer gewicht geven aan de positie van kinderen in het verkeer, en ze een stem geven.
- Inzicht in de plaatselijke situatie
- Leer uit ervaringen van andere gemeenten, mensen die deskundig zijn bv op vlak van verkeersveiligheid. Kondig bv zoals in Gent op sympathieke manier aan (aan de hand van affiches achter de ramen) wat een fietsstraat precies betekent in plaats van een fietsende politieagent constant boetes te laten uitdelen. Wordt een straat weer maar eens plots éénrichting dan kan dat door een groot geel officieel verkeersbord 'opgelet, gewijzigde verkeerssituatie' onder de aandacht gebracht worden, in plaats van de mensen te beboeten bij aanvang van de school.
- Wie is er meer betrokken bij de situatie, dan de inwoners?
- Action en Brantano in de Roelandsveldstraat
- De bewoners kennen de gevaarlijke punten en willen inspraak voor oplossingen vooral voor veiligheid en sluipverkeer !!
- eerlijk hun mening geven.
- Veel volwassen uit een gezin verplaatsen zich niet te voet of met de fiets. Kinderen wel en zijn vaak niet op de hoogte van de veiligste weg of fietspaden. Scholen moeten ook meer in het beleid van de zwakke weggebruiker meer gaan en zo informeren via ouders en kinderen. Inwoners lijkt me evident, wijkplatformen hebben soms beter weet van knelpunten. En deskundigen komen misschien met betere oplossingen. Zo vind ik de heraanleg kruispunt broekstraat Lambrechtslaan, evenals het verlengde van de Verheydenstraat met kruispunt Baron de Viron geweldig aangepast. Het autoverkeer wordt verplicht afgeremd, top.
- Een mogelijke out-of-the-box oplossing voor bepaalde verkeersvraagstukken.
- Zijn de mensen ter plaatse
- Om een veilige mobiliteitsplan op te bouwen zijn deze partijen noodzakelijk.
- Je kan maar iets oplossen als je het probleem en/of huidige situatie in kaart hebt gebracht
- scholen: hoe minder met auto naar school; deskundigen: ervaring uit andere gemeenten, sectoren...wijkplatform: om oplossingen aan te reiken en uit te dragen
- Kinderen en bewoners begeven zich dagelijks op de baan dus veel praktijkervaring. Deskundigen hebben dan weer de theoretische knowledge.
- Iedereen ervaart de afrit ring, kruispunt rozenblaadjes , oversteekplaats voetgangers, fietsers als

Levensgevaarlijk.

- De bewoners zijn de belangrijkste ervaringsdeskundigen en kunnen verhinderen dat onrealistische ontwerpen worden uitgewerkt (en dikwijls ook uitgevoerd) en achteraf moeten worden bijgestuurd.
- Dilbeek is groot en er zijn bepaalde wijken/straten waar het bijvoorbeeld heel veilig is voor fietsers en anderzijds straten/wijken waar het heel onveilig is, straten met veel/weinig sluisverkeer etc.. Om een volledig beeld te krijgen van wat er leeft bij ALLE inwoners is het van belang hun hierbij te betrekken.
- Kinderen = de toekomst Deskundigen om het vanuit een objectief standpunt te kunnen benaderen Handelaars, om in samenspraak tot een oplossing te komen Inwoners zelf redeneren vaak
- inwoners weten welke gevaren, gevoeligheden en incidenten in hun straat aanwezig zijn.
- Ze kunnen de noden vanuit verschillende standpunten toelichten. Kinderen rijden geen auto en kunnen dus niet anticiperen op autorijgedrag. Deskundigen die best practices van andere steden delen. Handelaars want zij horen de noden van hun klanten en personeel.jamme
- Kinderen leren steeds beter om te gaan met milieu en proberen zich op een veilige manier te verplaatsen, te voet of met de fiets. Maar het is veel te gevaarlijk, en dat ondervinden zij zelf ook. Misschien komen ze wel met goede ideeetjes.
- Veilig op weg naar school zonder een te hoge snelheid van de auto's
- Zij zijn dikwijls beter op de hoogte van de problemen.
- Scholen: zij kapteren de klachten van ouders Kinderen : zij zijn de weggebruikers als ze op zelfstandige basis naar school willen gaan Deskundigen : zij hebben de ervaring om dit soort problematiek op een goede manier aan te pakken
- Verschillende invalshoeken. Een inwoner wilt vb. geen parkingplaats terwijl de handelaar dit wel wil. En een kind heeft een ander zicht dan een volwassene.
- Het is belangrijk om iedereen hierbij te betrekken en iedereen zijn standpunten te kennen en te begrijpen. Zo kan er naar een oplossing gezocht worden waar iedereen baat bij heeft. Het doel moet inderdaad niet zijn de auto overal te verbannen, maar wel om een verkeersveilige infrastructuur te creëren voor alle weggebruikers. Ook dient er rekening gehouden te worden met de wensen en noden van inwoners en handelaars voor wat betreft parking.
- Zij kennen best de situatie in hun buurt of wijk. Kunnen de knelpunten aanhalen en mogelijke tips naar oplossingen aanbrengen
- Iedereen speelt een rol op gebied van mobiliteit, iedereen heeft zijn eigen invalshoeken.
- inwoners en kinderen: verplaatsen zich in Dilbeek en ondervinden de plaatsen waar verbeteringen mogelijk zijn wijkplatformen: zij kunnen de spreekbuis zijn van de inwoners van hun wijk verenigingen, handelaars en bedrijven: zij weten waar er parkeerplaatsen en vlotte doorgang nodig is voor hun zaak. Bovendien horen handelaars waarschijnlijk wel eens iets van de klanten over de mobiliteit.
- ervaring
- Zij kennen de zwakke plekken in de buurt
- Inzicht in toerisme en de mobiliteit die bijdraagt aan de economie van Dilbeek.
- Zij kennen de situatie ter plekke beter dan het gemeentebestuur, de politie en "deskundigen" omdat ze er dagelijks mee geconfronteerd worden
- Zij kunnen het meeste spreken uit ervaring.
- Ieder kent zijn eigen trajecten het best, soms met verschillende visies maar dat maakt het interessant...
- Het is een probleem voor iedereen
- omdat het voor hen belangrijk is dat ze leren van veilig op straat te komen
- inspraak verhoogt betrokkenheid en de verantwoordelijkheid om zelf als burger ook iets te doen (niet alles verwachten van gemeente)
- fietsende Kinderen/scholen en ouders
- Meer bussen, meer correspondenties tussen De Lijn en MIVB
- Inwoners die reeds vele jaren in een bepaalde wijk wonen kunnen over meer plaatselijk ervaring beschikken dan deskundigen.
- Uniformiteit over de gemeentegrenzen heen

- maken het dagelijks mee
- grotere consensus over de te nemen beslissingen
- Mobiliteit beperkt zich niet tot de grenzen van een gemeente
- Een breed scala van ervaringen en feiten is nodig om iedereen tevreden te stellen.
- Inwoners kunnen allerlei ideeën geven om zaken te verbeteren, kinderen ook hebben soms een andere kijk op sommige problemen, handelaars zijn belangrijk voor de burgers zoals boodschappen is een meerwaarde in je buurt
- hopelijk wensen zij ook minder en veiliger verkeer in de Kattebroestraat
- Kennis van zaken van de plaatselijke situatie en rekening houden met hun bekommernissen
- nastreven van objectiviteit en kennis van zaken en een beetje gezond verstand en egoïsme vermijden
- betrokken partijen beroep doen op deskundigheid
- - inzicht in knelpunten en oog voor haalbare oplossingen
- n
- raadplegen van bekwame en gediplomeerde verkeerskundigen.
- Know how en gebruikers
- Er is nergens genoeg parking en met grasdallen kan dat overal worden opgelost!
- Wijkverenigingen kennen de lokale situatie het best.
- Zij maken er gebruik van!
- zij weten over wat het gaat en spreken van ondervinding
- Scholen: specifieke noden, maar kunnen dan tevens gevraagd worden om ook positieve initiatieven te nemen (inspraak + verantwoordelijkheid) Kinderen: ook kinderen vormen een deel van de weggebruikers. Volwassenen kunnen heel moeilijk de situaties analyseren vanuit de ogen van een kind. Daarom mogen we hen zeker niet uitsluiten uit het debat. Verenigingen, handelaars, inwoners, wijkplatformen: idem scholen Deskundigen: gebruiken als moderator en om alles in juist perspectief te plaatsen (sturende/begeleidende taak)
- Om tot betere en concrete oplossingen te komen.
- Schoolomgevingen: vergeet de kinderen en jongeren niet, het zijn zij die er dagelijks gebruik van maken. Deskundigen lijkt me logisch: zij weten best welke vragen je moet stellen om te komen tot een goed plan
- Zijn het dichtst bij betrokken, en kennen best de lokale toestanden en bekommernissen.
- meer plaatsen voor gehandicapten ; betere toegankelijkheid
- Grondig onderzoek van de huidige situatie door deskundigen. Wijkplatform kan de nodige info geven bij de huidige situatie.
- Scholen herkennen de pijnpunten Bedrijven moeten betrokken worden in hoe zij eventuele veranderingen zien en wat het voor hen zou betekenen mochten er aanpassingen gebeuren. Iedereen mag het recht van inspraak uitoefenen Experts zijn er uiteraard nodig om de haalbaarheid van eventuele plannen in te schatten
- Iedere burger heeft recht op zijn bijdrage. Daar moet een haalbaar evenwicht uit gedistilleerd worden.
- Om een aangename en leefbare woonomgeving te hebben, moet iedereen er bij betrokken worden. Niet alleen de deskundigen en wijkplatformen of buurtcomités.
- Het zijn de belangrijkste actoren /gebruikers
- Handelaars zorgen voor een levende gemeente en hebben reeds voldoende afgezien bij vorige werken, zie aantal handelaars die ermee gestopt zijn door sterk dalende inkomsten!
- Elk kan zijn eigen steentje bijbrengen en heeft zijn eigen visie over de mobiliteit in hun buurt. Ieder heeft er zijn belang en dit moet gehoord worden.
- Zij zijn de belangrijkste gebruikers en hoeveel ouders, familie (en kind zelf) moeten zich niet verplaatsen om hun (klein)kind af te halen rond scholen?
- Bij bevestigingen van de bevolking let op de opkomstpercentages van verschillende belangengroepen om te vermijden dat de inbreng te eenzijdig is. Laat daarom steeds de eindconclusies over aan de deskundigen.
- Voor een beter overzicht van het verkeer

- In feite heeft iedereen in dilbeek een veilig gevoel nodig jong en oud..
- De rooilijn moet op veel plaatsen achteruit om in de toekomst aan een veiliger wegennet te kunnen werken. De auto weren is geen oplossing, want dan wordt er niets meer gekocht bij lokale handelaars. Je koopt pas iets als je gemakkelijk met pak en zak naar de auto kan om je inkopen te deponeren. Pak dit comfort weg en nog meer mensen gaan alles bestellen op allerlei buitenlandse sites...
- lokaal en praktisch inzicht op de zaken
- Inwoners die in een bepaalde wijk wonen hebben het beste zicht op problemen
- De inwoners kennen het best de lokale problemen
- bodegem centrum heeft nood aan een plan waar schoolomgevingen veilig zijn, nu wordt alle doorgaand verkeer langs de school gestuurd en alle banen die naar de school leiden rond de school hebben geen ruimte voor zwakke weggebruikers. de enige manier om tot een goede oplossing te komen is met de verschillende partijen samenzitten, zodat we bodegem veilig kunnen maken.
- Ervaring first line
- Bevestiging van de situatie
- De inwoners zijn de ogen van het bestuur.... Het bestuur is het brein

Tekstantwoorden i.v.m. 4.2.13. Heb je nog een opmerking of idee rond het mobiliteitsbeleid?

Aantal inzendingen: 254

- p Brusselstraat 30 zone van begin tot einde
- Er wordt heel hard gewerkt in Dilbeek centrum maar niet echt daarbuiten
- alles gaat te traag, er is weinig of geen controle
- Meer boetes en controle op roekeloos rijgedrag. Koning auto weren uit het centrum
- Investeren in veilige fietspaden en oversteekplaatsen moet absoluut prioritair zijn!
- Goed bezig zijn!
- Meer voetpaden zowiezo en misschien ook bij afgelegen straten camera's. Er hangen vreemde mensen rond...
- Auto's moeten NIET op het voetpad parkeren!
- Rode lichten zetten en meer verkeersagenten
- De heraanleg van het centrum is fijn al vind ik dat er te weinig groen voorzien werd en de auto's nog te gemakkelijk door het centrum kunnen rijden. Maak het centrum aantrekkelijk als flaneerplaats -het park is daarvoor uitstekend geschikt- wat dan weer volk aantrekt waardoor de handelaars ook tevreden zijn... De tekeningen waren veelbelovend, de realisatie is minder spectaculair
- Veiligheid op de gevaarlijke steenweg
- Verkeersluwe zones of trage zones (30) mr nieuwe parkings voorzien
- Duidelijke keuzes maken.
- Begaanbare voetpaden! Geen voetpaden die veel te schuin lopen. Denk aan mensen met rollators, rolstoelen, slecht ter been zijn.
- Parking aan het station
- Veiligheid voor fietsers en voetgangers verhogen in en naar de dorpskernen

- meer parkeerplaatsen en fietsenstallingen dicht bij de winkels, vooral Verheydenstraat en Kasteelstraat
- Ik hoor vaak dat ze overal zone 50 willen maken, ik ben meer op mijn snelheidsmeter aan het kijken dan op de baan. Aub waar er zo een mooi goede fietspaden zijn, laat zone 70! Vb Lennikse Baan, Ijsbergstraat, Jan de troch!!
- We hopen al 30 jaar op verandering, om moedeloos van te worden
- Een veilig pad van aan het kerkhof van Gr-Bijg naar de lagere school zodat de ouders de nieuwenbos niet meer in moeten zijden. Maak de spoorweg in het verlengde van de kloostermuur open zodat het sluipverkeer via die weg doorkan en gr-bijg beter verbonden wordt met centrum dilbeek Veilig fietsen pakeren aan stations. Waarom niet in het station zelf, als in een gesloten box (cfr NL) eventueel mits een kleine bijdrage? Wie durft zijn elek fiets vandaag aan een station te parkeren? Idem aan Westrand en andere dorpskernen. Waarom heeft men van de Brusselstraat een autostrade gemaakt?
- Frequenter openbaar vervoer! Hoe moeilijk is het om in Ternat te geraken? Eens openbaar vervoer nodig is af te wijken van de Ninoofse steenweg is het een ramp
- de openbaar vervoer meer verspreiden in centrum en niet alleen door de Sint Alenalaan maar ook door de Heetveldelaan te laten rijden.
- beter verlichte oversteekplaatsen voor voetgangers en fietser
- Zou van het idee moeten afstappen van per se de achterstand van Dilbeek i.v.m. wegeaanleg in te moeten halen. Prioriteiten vastleggen die onderworpen zijn aan prioriteiten van milieubeleid
- Fietspad / voetpad Ninoofsesteenweg tussen Itterbeek en centrum is een ramp en levensgevaarlijk
- Het is heel fijn om het fietsen aan te moedigen maar er zijn ook heel wat oude mensen. Plus ik zelf ben jong maar heb wel lichamelijke beperkingen waardoor de auto voor mij echt onmisbaar is. Daar wordt echt weinig rekening mee gehouden. Wordt heel vaak gezegd "gebruik de fiets"... Maar niet iedereen is in die mogelijkheid. De wagen moet voor mij persoonlijk ook een plaats krijgen in het mobiliteitbeleid. Daarnaast is het openbaar vervoer nihil. Om naaf Brussel met de trein te gaan heb je buiten spits 1 trein per uur. Ook met bus om naar Asse, schepdaal ed zich te vervoeren zijn er niet veel bussen op een uur.
- Lijnbussen 136, komen geregeld niet door, waardoor soms 2u, gewacht moet worden op een bus die er wel had moeten zijn.
- Als Dilbeek iets aan het klimaat wil doen moet er eens gekeken worden naar sommige eenrichtingsstraten waar weinig verkeer doorkomt. voor de bewoners in die straten soms telkens een omweg met meer co2 uitstoot tot gevolg .Waarom niet op drukke uren eenrichtingsverkeer en de rest van de dag tweerichtingsverkeer.
- Snelheidsduivels weren in Kloosterstraat, rijden soms meer dan 100 ... vertragend installeren ...
- Stop met de automobilist te pesten! Afrit 12 moet open blijven!
- Stoppen met alle werken gelijktijdig uit te voeren . Momenteel echt blijk van amateurisme
- Handelaars moeten meer bereikbaar zijn en parking voor mensen die slecht te been zijn of mindervaliden.
- Liever een schepen die luistert naar de bewoners.
- De term mobiliteit wordt misbruikt. Mobiliteit betreft vlotte en veilige doorstroming van alle verkeer, niet enkel voetgangers en fietsers.
- De straten worden als lappendeken opgelapt. Bvb de Brusselstraat. Zou beter eens eens volledig worden herlegd. Idem Bodegemstraat
- Beter openbaar vervoer naar Brussel en meer parking aan het station. Brussel ligt op 10 km van dilbeek en met het openbaar vervoer duurt het langer om er te geraken dan iemand die van Gent komt. Moeilijk te begrijpen.
- Mobiliteit staat niet gelijk aan de auto's bannen en het hen zo moeilijk mogelijk maken. Vaak denkt iedereen aan het "niet in mijn straat"-principe. Niet iedereen heeft de luxe om lokaal te kunnen werken. Een vlotter verkeer is sowieso beter voor het milieu en de mens.
- Het mobiliteitsplan werd opgesteld door mensen zonder voeling met Dilbeek. Er staan voorstellen in die dat duidelijk aantonen (bv Oudesmidsestraat). Het zou verstandig zijn dit in vraag te durven stellen, in plaats van er bij elke actie naar te verwijzen zonder enige kritische noot.

- Graag groenere, aangenamere, meer veilige Ninoofsesteenweg... met minder verkeerslichten, meer rotondes, meer groen , BEGAANBARE voetpaden, sensibilisatie van bewoners om zelf leefbaarheid aangenamer te maken (acties tegen zwerfvuil, aanmoedigen nette gevels en stoepen en zorgen voor beplantingen, ... of is Dilbeek geen dorp meer?
- minibus direct vanuit Dilbeek centrum naar station en minibus direct van Dilbeek centrum naar metro Denk niet dat mijn opmerking ivm gevaarlijk punt Baron de Vironlaan werd bewaard vandaar: Baron de Vironlaan zwaar verkeer omleiden en max 30 km uur, minder doorgang. De straat is zwaar belast door té veel verkeer vanuit centrum, doorgang, cafés ... en te hard rijden en te weinig parkeerruimte voor bewoners. Bewoners moeten ook voorrang krijgen om hun auto voor hun woning te plaatsen.
- Bedankt dat jullie hier werk van maken. Heel tof om te zien dat er echt iets beweegt! Goe bezig!
- Veel fietspaden zijn nog in slechte staat. Onaangepaste snelheid van sluipverkeer op kleine baantjes
- Mobiliteitsaanpassingen vernoemen naar ere burgers van de directe omgeving. Betrokkenheid zo aanwakkeren.
- Betrek de wijkagenten in het verhaal
- zone 30 kan algemeen beter gesensibiliseerd en waar nodig geverbaliseerd worden
- de doorstroming van het verkeer verbeteren, minder obstakels maken, maar beter controleren. mooie fietspaden en voetpaden aanleggen.
- De herinrichting van het centrum is een goede stap.
- Een overkoepelend masterplan voor centrum Groot-Bijgaerden + omliggende verbindingswegen dient doordacht te gebeuren met toevoegen van openbare parkeergelegenheid (niet zoals nu aan de kant van de weg (Brusselstraat) maar op een afgesloten parkeergelegenheid die voetgangers en gehandicaptentoegeankelijk is. De vrijgekomen ruimte dient mijn inziens te worden ingenomen door fietspaden en dit niet enkel in het centrum zelf maar op de grote invalswegen.
- Veel duidelijke signalisatie van wegenwerken, is echt schrijnend hoe slecht dit aangegeven staat.
- Jullie kunnen misschien in het vervolg de werkzaamheden beter plannen
- Ikzelf ben gehandicapt, ik zit hier hele dagen thuis. Met de wagen rijden kan ik nog, maar dan heb ik een parkeerplaats nodig die voor de deur of toch dicht genoeg ligt om ergens te kunnen naartoe gaan. Stappen lukt mij maar enkele stappen, een 10 tal meter. Waar kan ik plaatsen vinden waar ik mijn parkeerkaart voor gehandicapten kan gebruiken? Waar heb ik stap of wandelpaden waar ik bij elke stap niet kan vallen, als is het maar 10 meter ver dat ik moet gaan?
- Voorstander van de zones 30 en eenrichtingsverkeer!
- voorlopig niet
- Minder verkeer. Met verkeer bij 30km/u. Nieuwe trottoirs, een richting voor de verkeer en een versmalling van de weg.
- Reeds doorgegeven via de 'raad van straten'.
- Nee de werken van de Dansaertlaan gaan goed vooruit, goed bezig Dilbeek!
- Het geschrinkt parkeren aan Hockey Baudouin zorgt nodeloos voor stress, files en auto's die zich vastrijden, op een plaats waar geen huizen staan. Ik begrijp die ingreep niet goed. Waarom geen vlotte doorstroming van verkeer daar? Het is een belangrijke verbinding tussen dat deel van Itterbeek en de Ninoofsesteenweg.
- Bermen tussen de straten en grachten verlagen en/of geulen trekken zodat de straten geen waterlopen zijn.
- eerst voorrang geven aan de zwakke weggebruikers
- Meer fietspaden Meer bescherming langs de voetpaden van de scholen aanbieden.
- Het nieuwe voetpad in de Alenalaan is zeer breed en zou gemakkelijk kunnen worden opgesplitst in een deel voetpad en een deel fietspad, wat de veiligheid voor schoolgaande kinderen en begeleidende ouders zeer zou verhogen.
- Mensen informeren over verkeersregels, vb voorrang kant zonder obstakels in Kaudenaardestraat, hoffelijk rijgedrag, e.d.
- Vele straten worden vernieuwd. Fietspaden zijn er niet , wel 30 km per uur , maar wie rijdt aan 30 km per uur. Ze rijden zelfs op het voetpad. En de bus heeft het voor het zeggen, die is koning.
- Meer bussen langs stationstraat

- Meer en adequatere politiecontrole. De Brusselstraat is een ramp voor voetgangers en fietsers. Verkeerd parkeren, op de stoep parkeren. Vooral aan de nachtwinkels. Bij de wisseling van parkeerkaart blijven de voertuigen soms een ganse dag langs de verkeerde kant geparkeerd staan. Strenge politiecontrole is VEREIST ! En natuurlijk parkeergelegenheid. Centrum Groot-Bijgaarden is een ramp.
- In samenwerking met het Brussels gewest zou men pendelbussen kunnen inleggen (zelfs een aparte busbaan op de Ninoofse steenweg) om Dilbekenaren snel en goedkoop naar metrostation Beekant of Weststation te brengen.
- Trage wegen beleid zeker meenemen in elke wijziging.
- zorg voor een ring rond de masterplan center in WIJZERIN ipv iedereen van de steenweg naar fietstraat te sturen!!!!!!!!!!!!!!
- Zie Kader hierboven
- Indien de ouders in de toekomst hun kinderen in een school moeten inschrijven en dus niet echt kunnen kiezen voor een school in de buurt, moeten we als gemeenschap zorgen voor vervoer naar de verschillende scholen: kan de gemeente Dilbeek zorgen voor 'schoolvervoer' vanuit de verschillende wijken naar de scholen?
- Een algemene afschaffing van de voorrang van rechts zou volgens mij het verkeer veiliger en vlotter laten verlopen.
- Ik vind dat er niet genoeg rekening wordt gehouden met de werkende mensen die niet IN Dilbeek werken en vlot de gemeente uit willen, die hun kinderen van her naar der moeten brengen binnen de gemeentegrenzen. Lokaal verkeer is GEEN sluipverkeer, de grote wegen zijn al gesatureerd en hoe meer beperkingen jullie overal invoeren (bv afsluiten van een op/afrit, éénrichtingsverkeer) hoe meer miserie de werkende mensen over zich krijgen om zich te verplaatsen en hoe minder tijd ze kunnen besteden aan hun gezin. Ondanks alles blijft de fiets spijtig genoeg een gevaarlijk vervoermiddel heden want er is overal te veel verkeer en niet iedereen raakt op zijn werk met openbaar vervoer ...
- Herziening centrum Groot-Bijgaarden. Meer controle op het zwaar verkeer. Duidelijk dat enkel verkeersborden niet helpen.
- Betreurenswaardig hoe de auto nog steeds voorrang krijgt. Hopelijk verandert er écht wat in de toekomst. Verder kunnen scholen ook beter bereikbaar worden gemaakt door "trage wegen voor de fiets". Veel kinderen gaan gewoon nooit met de fiets naar school omdat er niets gedaan wordt aan het woon-schoolverkeer. Het gaat niet enkel om de schoolomgeving. Dit is ruimer te bekijken!
- Op de Sint Alenalaan is er een breed voetpad. Mij lijkt het dat hier zeker ruimte was om het fietspad van het kruispunt bovenaf door te trekken naar beneden. Hier was ruimte voor.
- Trajectcontrole op de ninoofsesteenweg beter aanduiden. Een versmalling van de steenweg aan het centrum zou ook een betere levenskwaliteit betekenen voor de inwoners en de handelaars. Het voetpad is daar zo smal en het zwaar vervoer zo dicht en snel dat het niet aangenaam is om er te shoppen. Terwijl Dilbeek toch troeven heeft om een winkelcentrum uit te bouwen (zeker voor fietsers indien zij er veilig zouden geraken)
- Samenwerken met de stad Brussel om ervoor te zorgen dat je veilig en zonder al te veel auto-uitlaatgassen Brussel kan binnen fietsen. Als ik momenteel met de fiets naar Brussel rijdt langs de Ninoofsesteenweg voel ik mij op het einde van de rit ongezonder ondanks dat ik met de fiets ben maar door al die uitlaatgassen.
- Meer én veilige fietsparkings voorzien (bijv. aan het treinstation van Dilbeek) opdat mensen meer de fiets zouden nemen. Ook oplaadpunten voor E-bikes voorzien.
- Graag overal goede en veilige fietswegen.
- Ouders zitten gewrongen tussen milieubewust zijn (de auto aan de kant) en veiligheid van hun kinderen (te gevaarlijk om met jonge kinderen naar school te fietsen op piekuren).
- behoud parkeermogelijkheden in centra
- Laat bij elk kruispunt een verkeersdeskundige oordelen of het veilig is, ook voor voetgangers en/of fietsers, en voer de nodige aanpassingen uit, zeker in de buurt van scholen zodat meer kinderen naar school fietsen. Promoot meer de wandelpaadjes, en onderhoud ze (zoals Goudveerdegemkerkweg aan de Ninoofsesteenweg). Zo zullen meer mensen deze paadjes gebruiken, ook op weg naar school of werk. Maar

een overwoekerd of moeilijk begaanbaar pad nodigt niet uit, zeker niet voor kinderen, zelfs als je een beetje avontuurlijk bent.

- Effectief fietspaden maken ipv een fiets te schilderen op de weg - in de eerste plaats denken aan alle partijen in het verkeer. Bv :door de nieuwe wegen in centrum Dilbeek is het moeilijker om te fietsen door de verhoging van een stuk van de weg.
- Ik vind het heel positief dat de gemeente input vraagt via informatieavonden. Ik weet niet of er echt en oprecht rekening mee gehouden wordt, maar er kunnen nieuwe inzichten door ontstaan.
- Ja. Mijn broer zit in de hoge school in Dilbeek. Hij woont in Lennik en heeft nog geen auto. De busritten duren uren vanuit Lennik. Jammer van 'de slechte' verbinding ondanks Lennik zo kort gelegen is tegen Dilbeek.
- Algemeen: meer fiets, minder auto!
- Veilige fietsenstalling voorzien in centrum Dilbeek
- Er is een positieve evolutie geweest op vlak van mobiliteit in Dilbeek, doe zeker zo voort met de aanleg van fietspaden en voetpaden en het verbeteren van de infrastructuur. De perceptie bij mij leeft nog wel dat er te weinig controle is op vlak van snelheid en bv foutparkeren op voetpaden, fietspaden,.....
- Sluipverkeer dat de ring vermijdt en zo door woonstraten rijdt, moet beter aangepakt worden
- Terug bussen voor 7u en na 19u in Dilbeek
- Het is een schande dat er langsheen de Ninoofsesteenweg steenweg geen voetpad-verbinding is tussen Itterbeek en Dilbeek. Het fietspad dat er ligt is te smal en overgroeid met struiken : weg ermee en vervang het door een voetpad links en een goed fietspad rechts
- Ja, het niet naleven van verkeersregels zorgt voor veel frustraties bij mensen die zich wel houden aan de regels. Treedt meer op tegen verkeersinbreuken: parkeren waar men het denkt, dubbelparkeren, snelheid, voorrang van rechts, gsm achter het stuur, asociaal verkeersgedrag... een beetje meer discipline mag!
- Het voetpad aan de kant van slagerij de munck en moderna is erg gevaarlijk. Onveilig om over te steken met wabdelwagens.
- Er zijn de laatste tijd flinke verbeteringen geboekt qua nieuwe fietspaden en vernieuwing van wegen. Realisaties zoals Ijsbergstraat, Roomstraat zijn erg geslaagd. Zo zou het best nog verder mogen.
- Betere signalisatie van wegenwerken.
- in mobiliteitsbeleid moet het in de eerste plaats over MOBILITEIT gaan en niet over wie waar het meeste wint. belangrijk dus om alles met een neutrale bril te bekijken in veel straten staan heel veel wagens buiten, terwijl de mensen wel vaak een garage hebben. in de bouwvergunningen wordt een (al of niet inpandige) garage verplicht, maar eens de mensen er wonen, wordt de garage niet gebruikt of voor andere doeleinden dan het stallen van de auto. er is geen controle op.
- zorg dat de ninoofsesteenweg niet de bidonville van Brussel wordt. Alle grote tot zeer grote vrachtwagens die zomaar geparkeerd staan aan de Ninoofse steenweg, vervoerbedrijven krijgen hier gratis heel wat parkeerruimte waarvoor ze zelf dienen te zorgen. Goedkoop voor het bedrijf maar ten koste van de bewoners.
- meer en beter beveiligde fietsenstallingen. Altijd uitgerust met camera's. Fietsendiefstallen zijn een sterke rem op het fietsgebruik.
- er is in Dilbeek geen fietsbeleid. Ik daag iedereen uit om eens een fietstochtje (met gewoon dagelijks fiets) te doen
- Bezint eer ge begint. Vanuit Itterbeek is er weinig mogelijkheid om vlot in Dilbeek te geraken. Weinig openbaar vervoer, verbindingen die niet aansluiten. Wanneer fietsen of stappen geen mogelijkheid is, dan is de weg naar Dilbeek eentje van éénrichtingsstraten en voetganger/fietsstraten. (Omleidingen van de laatste periode buiten beschouwing.) Mijn wagen kan ik dan ook niet achterlaten of toch niet lang, tussen het punt van achterlaten en de winkels is er dan weer een afstand te stappen en dan ben ik weer bij af, dat stappen ging moeilijk. Gevolg, ik ga mijn boodschappen liever richting Anderlecht doen. Ook een Oxfam, bereikbaar met 4 bussen per uur, ook boutiques en ook leuke eet-en drinkgelegenheden. Mobiliteit in Dilbeek geeft op dit moment het gevoel dat ze liever hebben dat je ergens anders gaat.
- Voetpaden voor rolstoelgebruikers zijn niet altijd even veilig
- De scholen en vooral hun leerlingen meer betrekken bij de gemeente dilbeek

- Wegen en fietspaden dienen onderhouden te worden
- Zou goed zijn om de 'omleiding' aanwijzingen op elkaar in te stellen. Sommige 'omleidingen' zijn echt ridicuul en doen ons alleen maar in 't rond draaien
- véél meer 1-richtingsstraten in Bodegem, dit zorgt voor een vlotte doorstroming van het verkeer. Fietspaden zijn geen veredelde voetpaden, het 'fietspad' op de Bodegemstraat is levensgevaarlijk en ontoegankelijk als fietser. Zorg voor meer mobiele flitscamera's die je regelmatig kan verplaatsen.
- Meer controle op snelheid en voertuigen die getuned zijn om extra lawaai te maken.
- Meer lichte rond de busstoppen. 'S morgens/ 's avonds is het te donker om alleen veilig (en lang!) wachten.
- Te weinig gefocust op de zwakke weggebruiker en openbaar vervoer (multimodale punten). Er wordt te veel geïnvesteerd in camera's, maar dat verandert weinig aan het gebruik van de auto en de omschakeling naar het openbaar vervoer.
- Schepen van Mobiliteit Quaghebeur wil van Hoogveld een ring rond Groot-Bijgaarden maken zonder met onze eisen rekening te houden. Wij straffen dit electoraal totaal af.
- Meer 1-richtingsverkeer en sensibilisering
- De Brusselstraat in EEN RAMP voor fietsers. ZEER slechte fietspaden. Jullie zouden moeten beschaamd zijn!!!!
- Meer zebrapaden voorzien Meer fietsenstallingen voorzien Meer controle in zone 30 Verkeerslichten kruispunt ninoofsteenweg thv ring langer op groen voor voetgangers op schoolpiekuren
- Graag werk maken van metro vanuit Groot-Bijgaarden. Dit kan leiden tot beter toerisme in Dilbeek (slapen in rustig groen en op een tel van Brussel), minder vervuilde auto's op de Brusselse Ring (waar alle vervuilde lucht Dilbeek wordt ingeblazen), de prijzen van bouwgrond in Dilbeek naar omhoog brengen, comfort voor de Dilbeekse burger die in Brussel werkt.
- Ik vind het belangrijk als er bij de heraanleg voldoende groen overblijft ipv overal verharding hetgeen niet het geval is in bv de Verheydenstraat
- • Afremmende middelen aan oversteekplaats (zebrapad) ter hoogte van de school De Vlinder in de Kasteelstraat. Dit kan bvb door een versmalling van de weg op die plaats, zodat de auto's moeten afremmen.....ook een verkeerslicht (enkel "pinklicht" als waarschuwing van de oversteekplaats. Dat zebrapad (nabij de Thirimontlaan) wordt heel vaak gebruikt als de kinderen bvb naar de bibliotheek (Westrand) gaan, of naar een cultureel evenement of naar de markt enz.... • De foutparkeerders nabij de school zouden best een boete krijgen. Dan zal dat snel de ronde doen in de school (het zijn de ouders van de kinderen die slecht parkeren) en zal er meer opgepast worden. De politie is wat te tolerant....ook in het centrum van Dilbeek.
- Veel bredere straten. Dit is nodig omdat de meesten toch in hele grote jeep-modellen rijden.
- Dilbeek ligt zo dicht tegen Brussel en we hebben slechts 1 trein per uur naar de hoofdstad. Juist tussen 7u en 9u 's morgens (idem 's avonds) zijn er 2 treinen per uur met een kwartier verschil -> niet echt logisch!
- De metro in Groot Bijgaarden, trams, meer bussen
- Dilbeek maakt mooie vorderingen en investeert duidelijk in betere & veiligere wegen, dus well done! Misschien best de werken verder te zetten en investeren in ondergrondse parkeerplaatsen zodat we voor lange tijd eenvoudigweg kunnen genieten, niet alleen van het centrum maar ook van het groen.
- Overleg met Brussels Gewest en met aangrenzende gemeenten zoals Sint-Agatha-Berchem en Molenbeek. Mobiliteitsproblemen zijn gemeente-overschrijdend.
- Onderhoud van de wegen in Dilbeek (zoveel putten) moet beter en een herkenbare visie over het hele grondgebied (niet ad hoc stijlen zoals nu)
- Durf alstublieft keuzes maken en erachter blijven staan. In de Verheydenstraat bijvoorbeeld zie je dat er een goed, ambitieus plan was om de straat verkeersvrij te maken en meer gericht op voetgangers. Echter, zoals het nu is uitgevoerd blijft er een duidelijke winnaar: koning auto. Heel erg jammer dat dit niet is doorgezet. De straat is niet aangenamer geworden sinds de werken, terwijl ik denk dat het echt wel anders had gekund. (Kijk bijvoorbeeld naar de Elsensesteenweg in Elsene. Daar heeft het bestuur wel gedurfd. Nu is het er erg duidelijk dat voetgangers op de eerste plaats komen. In de Verheydenstraat blijft de plaats van de voetganger, hoe het nu is uitgevoerd, duidelijk op het voetpad dat beduidend minder plaats inneemt dan de plaats die de auto krijgt toegewezen.)

- Graag meer openbaar vervoer met meer stopplaatsen binnen de dorpskernen vooral overdag.
- Goed doelstellingen omschrijven en niet alleen vanuit favoritisme, clientisme of persoonlijke belangen handelen. Niet laten afschrikken door negatieve leringen die tegen alle verandering zijn en alleen 'autogemak' denken. Durven 20-30 jaren vooruit te denken
- Zie op dit ogenblik het mobiliteitsbeleid niet vertaald in de werkelijkheid. Bijv. Nieuwe autoparkings in centrum, maar nauwelijks plaats om fietsen te stallen. Fietspaden Bodegemstraat = weg met de voetpaden. Enz. En-en-en- beleid is vaak voor niemand voordeel. Ik mis echte keuzes.
- -organiseer voor alle Dilbeekse scholen een ophalingsplan waar (groot)- ouders op vooraf aangeduide plaatsen hun kinderen op een bus kunnen zetten zodat het verkeer aan de scholen drastisch kan verminderen en dus veiliger wordt -eigenaars van woningen met een voortuin maar wiens auto ('s) steeds op straat staan verplichten om een parking aan te leggen in de voortuin zodat minder auto's op straat blijven staan ,het zou de doorstroming van het verkeer ,vooral van zware en grote voertuigen ,verbeteren
- Overlast vliegtuigen niet meer mogelijk bij mooie weder te genieten van de tuin om de 2min een vliegtuig heel laag en wat met de vervuiling en schade aan woning
- Creëren van een fiets voetpad op het sheutbos reservaat voor de veiligheid van zwakke gebruikers. In samenwerking met IBGE. Maak straatverkortingen om de snelheid te verlagen. Beperking tot lokaal verkeer.
- Betere dienstverlening openbaar vervoer
- Meer parkings+autoluwe/autovrije zones
- Nog meer veralgemenen van voorrangswegen, nu heerst er soms nog verwarring. Wanneer autovrije zones voorzien worden --> voorzien van ruim voldoende parkeergelegenheid. Dit geldt ook aan de stations en andere plaatsten waar veel mensen het openbaar vervoer nemen. Zo moedig je hen aan ipv te ontmoedigen EN blijft het voor de buurtbewoners ook leefbaar.
- tram 19 is enkel te bereiken met bus 355 zondagdienst delijn is wel heel pover bus 810 gaat via st guidon naar halle, = trage omweg en idem als 116,117,118 er is nood aan een snellere busverbinding naar halle, rechtstreeks via terminus81, M eddy merckx, erasmus, ikea enz..., en niet nogeens via centrum anderlecht. Met de nieuwe ring tram, bus 820 moet sneller vb dilbeek centrum, station, terminus 19, berchem station Uz jette. De 136 rijdt dan maar door naar zellik ipv terminus aan bierschuur. frequentie trein moet omhoog. Fietsbrug tss geraardbergsestraat en overkant spoorweg is fundamenteel om een veilig netwerk te creëren. schepdaal - Dilbeek met de fiets ? ik denk het niet. alsook een veilige fietssverbinding tss dilbeek en Station is primordiaal.
- camera's met nummerherkenning plaatsen , heel handig bij sluitstorting en zware verkeersovertredingen
- Er is niet één oplossing; de oplossing ligt vooral in het aanpakken van verschillende probleemgebieden tegelijkertijd in onze gemeente; in mijn geval bvb. ik zou de auto meer thuis laten indien ik rustiger en ontspannender zou kunnen fietsen (zonder alle uitlaatgassen onderweg te moeten inademen) en vervolgens wetende dat ik mijn fiets kan stallen en er gerust in zijn dat ik hij er nog staat nadat ik gewandeld, gewinkeld of naar een event geweest ben in Dilbeek.
- Het verkeersbeleid van Dilbeek in haar totaliteit beter aanpakken. Snelheid afremmen.
- Zorg dat je op elk voetpad vlot met kinderwagen/rolstoel kan rijden. Dwz breed genoeg, zonder al te veel putten, zonder grote borduren/met overgangen om op en af te rijden
- Gebruikers worden niet gehoord
- Trek de kaart van openbaar vervoer en tweewielers/voetgangers. Voorzie het wegennet hiervoor van gepaste infrastructuur.
- Texaco niet knippen
- Het zou m.i veel beter zijn dat de gemeente lokalen en administratieve hulp ter beschikking stelt van wijkleden en bewoners. Zij kunnen dan in eerste instantie zelf uitwerken wat zij veranderd willen zien in hun straat of wijk. Zwakke, maar ook goede punten zullen op die manier veel duidelijker worden, dan wanneer er eerst een planbureau aan het werk gezet wordt, dat de bewoners en gebruikers van een straat/wijk al met redelijk gevorderde tekeningen confronteert.

- sensibiliseren zone 30 duidelijker maken en niet enkel door verkeersborden bij het begin en einde zone schoolomgevingen duidelijker maken zoals bij Klein Klein Kleutertje Controle op parkeren want de foutparkeren belemmeren het zicht In het algemeen meer zebrapaden
- Ik wandel zeer veel --> vaak rijden automobilisten verloren en moeten de weg vragen (en niet alleen bij wegenwerken) --> meer en betere signalisatie en wegwijzers Als voetganger ben ik vragende partij voor meer zebrapaden (in het bijzonder in en rond het centrum)
- Fiets autostrades voor het eind van deze eeuw
- Bewonersparkeren en parkeerplaatsen voor pendelaars gescheiden houden.
- Fietspad op Brusselstraat, vermijden dat auto's op het voetpad rijden als ze elkaar kruisen
- Meer flitsauto's in heel Dilbeek en alcoholcontroles
- Vooral inzetten op fietspaden, liefst afgeschermd met een haag.
- Zorg voor goede en veilige fiets en voetpaden. En bekeur voldoende de foutparkeerders.
- Beveiligde (camera?) fietsenstalling aan het station
- Meer goede fietsstallingen. Om te beginnen aan de treinstations. Als mensen er met een gerust hart hun fiets kunnen achterlaten, moeten er ook veel minder autoparkeerplaatsen voorzien worden. Verder ook veilige fietsstallingen aan jeugdhuizen, sportverenigingen, cultureel centrum,...
- Aandacht voor de fietser, dit werd in het verleden al te vaak vergeten.
- Het is heel onduidelijk om te begrijpen wat het idee precies is achter het masterplan van de dorpskern. Er is weinig ingezet om het gezelliger te maken en onbegrijpelijk dat het stukje voor gemeentehuis niet verkeersvrij wordt gemaakt, waardoor we een gezellig en levendige kern zouden kunnen hebben, aangevuld met bankjes om op te zitten om wat gezellig te kletsen. Niet gewoon zitplaatsen om een per een ergens te gaan zitten zoals ik eens op een plan zag.
- Beter parkeerbeleid en toezicht is noodzakelijk. Parkeren in de Broekstraat en haar zijstraten is vaak problematisch. Dit is deels te wijten aan stedenbouwkundige vergunningen voor nieuwbouwwoningen voor gezinswoningen (gezinnen met typisch 2 wagens) zonder oprit. De overvloed aan geparkeerde auto's maakt rijden, wandelen en fietsen in de straat soms gevaarlijk, en ook poorten worden regelmatig geblokkeerd.
- Meer rotonde's i.p.v. verkeerslichten
- Strenger straffen van bvb parkeren op voetpaden, voetpaden beschouwen als rijweg, gebruik gsm achter het stuur
- Mobiliteit rond het station van Bodegem is echt een prioriteit. Op een dag gaan er doden vallen gezien het verbale en zelfs al fysieke geweld van de bestuurders. Ook moeten de werken beter gecoördineerd worden. Nu werken jullie overal tegelijkertijd. 6 maanden geleden geraakte ik zelfs niet meer thuis met de auto. Er werd gewerkt op alle in en uitwegen!!!
- Wisselende versmallingen plaatsen op de Molenstraat (bloembakken), geen drempels vanwege het lawaai en trillingen die deze veroorzaken.
- Werk een visie uit obv het STOP-principe voor knooppunten en schoolomgevingen. Handhaaf snelheid en leg die op, bv met flitscamera's, voldoende borden, knipperborden die een te hoge snelheid meteen aangeven zoals in Spanjeberg (waar inrijdende bussen de 30 per uur niet respecteren). Wees consequent in uw zone 30-beleid (er staan te weinig borden).
- station in schepdaal. Als openbaar vervoer is er maar de lijn. We zijn nu maarbegin juni en ik heb al 4 dagen verlof moeten nemen omdat de lijn in staking was!!!!
- Speelstraten maken voor de woensdagnamiddag en de zondag, sluipverkeer aanpakken, kinderen de kans geven om veilig te kunnen rond fietsen
- Voetpaden dringend aan herstel toe. Groot-Bijgaarden is zeer verwaarloosd.
- controles aan stations ...snelheid controle
- Vergeleken met Brussel Centrum wordt hier bij zebrapaden zelden gestopt om voetgangers over te laten steken. Soms stopt een auto, maar in tegenovergestelde richting wordt doorgereden. Dit is vooral het geval op de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden.
- Vind het vooral gevaarlijk in drukke groot Bijgaarden.
- 3 op- en afritten en de verbreding vd R0 zijn niet nodig (combinatie van gemeentelijk en Vlaams beleid).

- Er is al (heel) veel gebeurd in onze buurt, maar het kan nog altijd beter, en de N8 is niet altijd te vermijden, dus ook daar veilig kunnen fietsen, mét voldoende ruimte voor een goeie doorstroming van de auto's (2 x 2 rijstroken moeten behouden blijven) zou een grote stap vooruit zijn.
- Als ik naar Brussel ga, gebruik ik graag de tram en de metro. Maar daarvoor ben ik verplicht om de auto te nemen om tot aan het Dansaertpark te rijden. Ik vind dat de tram zou moeten doorgetrokken worden tot aan Savio. Veel mensen die in het Savio wonen zouden die dan kunnen gebruiken. Ook een tram of bus op een eigen bedding op de Ninoofsesteenweg vind ik echt noodzakelijk. (zie Stallestraat in Ukkel) Nu staat de bus ook in de file en doe je er nog langer over dan met de auto. Er moeten dan wel, langs de steenweg parkings komen voor de tram of busgebruikers.
- STOP principe correct toepassen, dwz vergeet niet de stappers. Vandaag staat enkel de fietser centraal.
- Fietspaden moet een absolute prioriteit worden gecombineerd met fatsoenlijke voetpaden waar deze ontbreken.
- de gemeente dient meer controle & handhaving te doen van verkeersregels (bvb zone 30, foutparkeren) ; fietsen in de gemeente aantrekkelijker maken; er dienen ook meer oversteekplaatsen te komen voor voetgangers
- serieuze opvoeding in bewustwording van wat snelheid met een fiets kan teweegbrengen aan schade aan anderen
- neen
- Graag veel aandacht aan de anders- dan - met - de auto - manieren om op een veilige en vlotte wijze naar Brussel (werk, school...) te geraken. En ook terug! Dat laatste is immers moeilijker dan gedacht, zowel qua openbaar vervoer, aansluitingen, als qua fietsroutes.
- Meer spreiden van werken zodat de ene omleiding niet naar andere leidt (ook voor werken niet georganiseerd door gemeente). Coördinatie is nodig
- Ja, het verkeer id Brusselstraat in Groot-Bijgaarden is een probleem. Vnl id buurt van de 2 frituren tov elkaar en de nachtwinkel. Deze trekken ook 'raar' volk aan dat zich niet veel aantrekt van snelheids- en parkeerregels. Ook id buurt vd Aldi loopt het soms mis tgv parkeersstroken aan beide zijden vd rijbaan met als gevolg te weinig plaats voor tweerichtingsverkeer en onveilig oversteken voor voetgangers. Thv Don Bosco komen ouders na schooltijd parkeren id Pampoelstraat. Daar dienen de parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners. Tenslotte wil ik graag nog melden dat wij als gezin van 6 graag méér zouden fietsen maar dat dit id Brusselstraat gewoon zelfmoord is, zéker voor kinderen...
- Ja, kunnen de problemen in de Brusselstraat in centrum Groot-Bijgaarden aangepakt worden aub? Het is er echt niet veilig, noch aangenaam om je te verplaatsen... Veel andere centra zijn zo mooi heraangelegd ikv het Masterplan. Kan de Brusselstraat ook aan de beurt komen ajb? De gemeente zal veel dankbaarheid oogsten bij de kersverse, veelal Nederlandstalige, bewoners van t Lindendreef! Ik ben er ook zeker van dat er geëngageerde inwoners zijn die mee willen nadenken over de heraanleg. Alvast bedankt!
- MINDER SLUIPVERKEER en EEN RUSTIGER EN VEILIGER DILBEEK
- Maak fietspaden en stoepen beter zodat jeugd veilig alleen weg kan. Zo moeten ouders niet rijden. Maak aub een voetpad in de isidoor van beverenstraat tot aan Zellik
- We moeten af van het idee dat de auto prioriteit heeft in onze manier van verplaatsen. Openbaar vervoer, fiets, te voet moeten op de eerste plaats komen, en als het echt niet anders kan moet je er met de auto geraken. Mensen moeten aan den lijve ondervinden dat ze sneller en makkelijker ergens kunnen geraken zonder auto, zeker in onze druk bewoonde gemeente.
- Slechte schepen
- ja, bij heraanleg hou eens rekening met kwaliteits groen. Bomen mogen. het verschil met hoe Brussel stadsinplanning aanpakt en vlaanderen is enorm. Heraanleg van Dansaertlaan, dorpsplein Bodegem, bodegemstraat, Stationsplein, allemaal gemiste kansen om de buurt mooier te maken met echte bomen en geen per ongeluk door gebrek aan onderhoud. Ik snap verder niet waarom er zo strikt gehouden wordt aan het vlaams fietsvademecum wat betreft de aanliggende of afgescheiden fietspaden. Als het kan moeten fietspaden ALTIJD afgescheiden zijn. Niet enkel bij zone 70. in dat opzicht snap ik van de heraanleg van de dansaertlaan helemaal niks

- Meer snelheidscontrole. Overal wordt er te snel gereden. Zone 30 zou veel beter zichtbaar gemaakt moeten worden. eventueel andere kleur van de rijbaan.
- Meer controles en boetes voor snelheid, foutparkeren, fietsers inhalen in fietsstraat,
- Werk maken van een veilig fietsverkeer l en voetgangersverkeer langs heel de Ninoofsesteenweg.
- reeds goed werk geleverd !!! maar tussen 7.00 en 8.00 en tussen 15.00 en 19.00 h is er in onze wijk teveel en gevaarlijk sluipverkeer
- Inzetten mobiele ANPR camera's om verkeersstromen in kaart te brengen. Doorstroming hoofdwegen verbeteren door minder hindernissen (van asverschuivingen tot geparkeerde wagens). Dilbeek is al goed begonnen door het afschaffen van de voorrang van rechts op bepaalde hoofdwegen. Voor zover ik het kan beoordelen gaat dit veel vlotter zonder dat er noemenswaardig sneller gereden wordt. Intelligente verkeerslichten die het verkeer meten en niet op vaste tijdstippen van kleur veranderen. Ik rij zelf veel in Zeeland. Indien er geen verkeer is staan alle richtingen op rood. Bij het naderen springt 'uw' richting op groen en dadelijk terug op rood. Bij druk verkeer wordt de hoofdstroom regelmatig slechts enkele seconden om zijverkeer toe te laten in te voegen. Daar ziet ge geen roodrijders omdat er geen nutteloze wachttijden zijn.
- Geen Beton-autostrades creeren AUB! cf dansaert laan. Een haagje is 1000 maal beter dan een halve meter betonstreep tussen fiets en rijweg. Fiets en voetpaden mogen hetzelfde zijn, geen nood aan 2 verschillende paden naast elkaar. 1 breder fietspad in beide richtingen bied heel veel voordelen en neemt minder plaats in (waar het kan uiteraard), smallere rijvakken voor de auto's, grasdals bij parkingen verplichten, veel meer bomen langs de weg,.. Er zijn veel kansen om het transport aangenamer en groener te maken. MARR ik ben wel algemeen tevreden met het Dilbeekse beleid ivm transport
- Er ontbreken fietspaden.
- Sluipverkeer is problematisch, snelheid in woonwijken
- Ik vind dat heel veel autos, bussen de laatste tijd op de stoepen rijden. De Brusselstraat is een zeer drukke baan en als er autos geparkeerd staan is doorrijden moeilijk... Ook vind ik de straat die van het dorpsplein naar de manège en kasteel gaat zeer gevaarlijk, geen voetpaden en weinig verlichting .
- Stop met autobashen - al dan niet vermomd!
- Ik ben heel blij met de inspanningen die de afgelopen jaren al gedaan zijn voor fietsers. Er is nog veel werk aan de winkel, dus blijf verder doen! Informatieverspreiding omtrent bepaalde fietsregels is nodig. Fietsers mogen bijvoorbeeld wettelijk gezien in bebouwde kom met twee naast elkaar rijden maar krijgen nog te vaak autobestuurders achter of naast zich die met veel getuter boos worden op de fietsers die eigenlijk niets verkeerd doen...
- Ik vind de nieuwe aanpassing aan het kruispunt Baron de viron en Alena heel gevaarlijk met 2 stops. Ook geen mooi fietspad op Alenalaan, een ontgoocheling
- Jullie zijn al goed bezig! Doe zo voort. Probeer niet blind te zijn voor de grootstad naast ons. Transitpunten om over te schakelen op het stadsnet zullen toch ooit eens moeten werkelijkheid worden.
- Strenger optreden tegen foutparkeerders, hardrijders, gsmgebruik tijdens rijden, onbeschoft gedrag
- trekt op geen K
- Alle verkeer naar de grote assen is een oplossing tegen sluikverkeer maar wat is de visie op volle grote verkeersaders?
- De regels beter toepassen (snelheid), flitspaal, parking voor bewoners, hek op voetpad voor veiligheid, ...
- Sneller invoeren beloofde fietsstraten
- Dringend een bus vanaf station St. Martens-Bodegem naar Dilbeek centrum en andere deelgemeenten
- Foutparkeren aanpakken en niet gedogen aub.
- Goede inhaalbeweging, nu doorzetten en verder investeren.
- behoudt voorrang van rechts op alle lokale kruispunten
- Snelheid op wegen zonder voetpad en fietspad zou -zeker in een dorp als Bodegem- veel lager moeten liggen. Dit werkt onmiddellijk ontradend voor het sluipverkeer en is veel veiliger voor inwoners, wandlaars, fietsers.
- De politie moet optreden bij overtreding en niet voorbij rijden!
- Genoeg politiecontrole (snelheid, foutparkeersers, schoolomgeving,.....)

- Als er maatregelen (enkel richting) getroffen worden, moet men ook het nodige doen om deze te laten naleven. Ik denk daarbij aan het eventueel plaatsen van een (tijdelijke) camera op een strategische plaats. Geef de verkeerd parkeerders en verkeerde richtingrijders dan liefst een gepeperde boete, blijkbaar is dat het enige middel om het verstaanbaar te maken.
- In de Roelandsveldstraat mag men maar 30 km/uur rijden!!!! Hier vlammen ze door! Flitspalen zetten en/of camera's AUB, DRINGEND Het is ook sluikverkeer vanaf de Bodegemstraat uit Bodegem, dan via vijver en gemeentehuis naar Kattebroek en zo de Ring op!
- Geef de burger meer inspraak via de wijkplatformen !!
- Iedereen moet een deel van de overlast dragen. niet alleen een deel van de bevolking die hier niet om gevraagd heeft en waar een aantal individuen hun machtsmisbruik botvieren. is deze bevraging terug bedoeld om hun wil door te drijven en informatie te vergaren ?
- Schaf beurtelings parkeren af. Leidt 2-maal per maand tot absurde situaties aangezien bv praktisch niemand weet tss welke uren men van kant moet veranderen.
- Verbod op parkeren voor vrachtwagens.
- Dansaertlaan werken blijven (te lang) duren... groot impact op brusselstraat
- Op zich goed bezig sinds 2012...
- meer fietspaden; treinfrequentie verhogen tijdens spits; kernen autoluw
- Moet dringend aangepast worden aan de zwakke weggebruikers en niet aan de auto
- In "Onze visie" bovenaan staan twee grote leugens: 1. het plan is eerder een immobiliteitsplan dan een mobiliteitsplan; 2. het is wel degelijk tegen de auto want er worden op alle manieren stokken in de wielen gestoken van een vlot verkeer en, bewust en onbewust, valstrikken opgezet om de automobilist het leven zuur te maken; de enige auto die zich volgens het immobiliteitsplan niet op de verkeerde plaats bevindt, is die die in de garage staat of op een betalende parkeerplaats.
- veiligheid is niet enkel belangrijk in het centrum of schoolomgeving, kinderen moeten daar ook eerst geraken op een veilige manier
- Het mobiliteitsplan houdt geen rekening met de plaatselijke gevoeligheden. Het zou goed zijn dat dit als leidraad gebruikt wordt, maar wel aangepast kan worden indien nodig.
- Beperking tot 30 km per uur in woonwijken. Invoering van meer eenrichtingsverkeer. Fietspaden in woonwijken.
- In het algemeen is het in Dilbeek niet voldoende veilig om je kind op zelfstandige basis te laten verplaatsen
- Fietspaden beter op elkaar laten aansluiten zodat men effectief van begin tot eindpunt op een fietspad zich kan verplaatsen. Het liefst een fietspad dat afgeschermd is van de weg. Zolang dit er niet komt zullen noch ik, noch mijn kinderen de fiets nemen, de huidige infrastructuur is gewoon niet veilig. Zeker niet voor kinderen.
- Ik merk dat aanpassingen aan de straat nog vaak onpraktisch zijn: het kruispunt aan de Baron de Vironlaan met de Sint-Alenalaan, straathoeken die recht afgemaakt worden terwijl ze beter afgerond zijn om vlot en veilig een bocht te kunnen nemen (zonder halverwege op het tegenovergestelde rijvak te moeten zijden), het voetpad in de Verheydenstraat waarvan je niet ziet dat het een voetpad is. Vandaar dat ik bij de vorige vraag geen deskundigen aangeduid heb. Zij laten te vaak merken dat ze niet zo deskundig zijn.
- Molenstraat is dringend aan vervanging toe!
- Autosluw = ok, maar niet ten koste van parkeerplaatsen in de NABIJE omgeving
- Openbaar vervoer in gemeente zelf...vb iemand die geen auto heeft en slecht te been is en in Iitterbeek woont...St Anna pedegeen enkele winkel bereikbaarkan er geen busdienst zijn die de straten doet zodat die mensen tenminste boodschappen kunnen doen
- Meer inzetten op ontrading dan controles. Want controles hebben enkel een tijdelijk effect.
- Misschien een sensibilisering rond het dragen van een helm en zichtbaarheid in het verkeer (op scholen). Leerlingen in RC zijn met hun donkere kledij weinig zichtbaar.
- Beter verbanden met omliggende gemeentes met het openbaar vervoer.
- zeker samenwerken met buurgemeenten, gewesten en instanties NMBS, DeLijn, MIVB...
- ja kan VEEL beter alhoewel er nu wel aan wordt gewerkt

- Veel Schepdaalnaren nemen de trein in S-M-Bodegem en gaan tot daar met de auto, jammer dat er geen opstapplaats voorzien werd door Infrabel in Schepdaal. Hier zouden we met de fiets of te voet naar toe kunnen. Graag blijven vragen naar station in Schepdaal ook om verkeer op de N8 te ontlasten.
- tunnel onder spoorweg station dilbeek
- Gevaarlijke putten in de weg moeten zo vlug mogelijk gedicht worden (bv. op verschillende plaatsen in de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden en in de bocht van de Hendrik Placestraat)
- wat onze famiulie betreft is zijn we redelijk blij met onze bussen
- Waarom Verheydenstraat en Spanjebergstraat eenrichting naar de Ninoofse steenweg? Beter Spanjeberg richting steenweg en Verheydenstraat richting park, zo wordt ook de schoolbuurt veel veiliger
- verbindingen openbaar vervoer voorzien tussen de deelgemeenten en trachten het NMBS station Schepdaal te openen
- neen
- Al proficiat aan Burgemeester Willy Seghers en Stijn Quagebuur dat al de banen worden aangepakt, na 25 jaar niets doen! , hopelijk komt de Langeveldstraat in S.M.Bodegem ook vlug in aanmerking want dat is meer dan nodig, ge rijd er u auto hopeloos kapot van al de putten die je niet meer kunt ontwijken.
- Meer openbaar vervoer en aansluiting met fiets/openbaar vervoer draagt bij tot minder gebruik van de eigen wagen en komt ons klimaat en veiligheid van de kinderen ten goede!
- het gelijklopen van de verkeerslichten A en over 100meter B aan de school op de Brusselstraat in Groot-Bijgaarden is tegen het doorgaand verkeer als iemand op de knop van A drukt om over te steken gaat het licht A en B rood en houdt het verkeer tegen op twee plaatsen terwijl het maar moet voor een plaats namelijk A begrijpe wie kan? twee lichten op rood ,moet een auto stoppen aan
- Wat meer openstaan voor burgerparticipatie denken in plaats van te verwachten dat consultancy bedrijven de specifieke situaties correct inschatten en oplossen. Draagkracht is nodig om de mindset van de bevolking te wijzigen en wordt niet altijd bereikt via dure mobiliteitsstudies, veeleer door echt te luisteren naar de bevolking en hen te durven wijzen op mogelijkheden/verplichtingen
- Rekening houden met opmerkingen van mensen die dagelijks geconfronteerd worden met het verkeer!
- enorm veel
- Luister naar je burgers. Als er onderzoek gebeurt , let erop dat alle factoren mee worden opgenomen.
- Momenteel niet
- Men maakt plannen op langere termijn, dat is goed. Maar men moet ook korter op de bal spelen door sneller (tijdelijke) oplossingen te voorzien.
- ik vind het heel jammer dat bij de voorstellen van her aanleg van straten, enkel wordt gedacht aan fietspaden en dat voetgangers nergens kunnen gaan behalve op de fietspaden waar ze dan voortdurend alert moeten zijn - concreet is dit nu het geval voor de her aanleg van Hoogveld en Molenberg. Ik vraag echt om dit te herzien!
- Er zijn dringend nog meer investeringen nodig voor vernieuwing. Vele straten in Dilbeek zijn in te slechte staat en daardoor alleen al gevaarlijk. Dit staat volledig los van grote structurele veranderingen. Grote mobiliteitsvraagstukken worden beter aangepakt op nationaal niveau (openbaar vervoer, doorstroming van de Ring, etc...). Schoenmaker blijf bij je leest !
- De Koudenaerdestraat eenrichting maken
- Werken in Dilbeek spreiden ipv allemaal tegelijkertijd
- Bussen zijn altijd te laat.
- Sluipverkeer is vervelend, maar ook zeer leuk voor de dilbeekenaren die ondanks de files toch snel overal geraken. Dus ik ben absoluut tegen om de brug aan de Texaco/E40 af te sluiten.
- Ja Groot-bijgaarden wordt volgebouwd. Het is onrealistisch om alle verkeer op de hoofdbanen te willen houden. Tijdens de spitsen loopt dat fout. Sluipverkeer is onvermijdelijk. Zelfs in mijn straat , groenstraat, is dat zo. Maar dat ik ok. Alles beter dat ik weet niet hoe lang aan te schuiven op de hoofdbaan. NI de brusselstraat. Verschuif aub niet alles naar centrum groot bijgaarden. Ik ben geboren en getogen in deze gemeente. Op 53 jaar is er veel veranderd maar hou het centrum aub leefbaar door de inwoners alternatieven toe te laten. Lazt daarom aub de brug op richting zellik. Ik moet daar elke dag over om te

gaan werken. En ja, dit wordt ook als sluipteg gebruik... do what.. zoveel autos minder in het centrum of andere op en afritten. Het is dilbeek die de bouwvergunningen toelaat... laat dan aub aan al die inwoners een manier om zich vrij te bewegen en niet alleen de hoofdweg die nu al vol zit. Centrum Bijgaarden is nu al hectisch. Er moeten absoluut meer veilige fietspaden komen eodan we auto meer kunnen laten staan. Dit is niet opwille van luiheid.. wel veiligheid

- Meer aandacht voor voetgangers en voetpaden a.u.b.