

## Dilbeek

volledige studieopdracht voor de opmaak van een ruimtelijke visie en beeldkwaliteitsplan voor de Dilbeekse kern en voor de uitvoering van een eerste fase van de publieke ruimte

RONDLOPEN EN RONDKIJKEN

DRIE FIGUREN/DRIE DRAGERS

TWEE SPOREN

EEN RUIMTELIJKE VISIE

# RONDLOPEN EN RONDKIJKEN

# DRIE FIGUREN/DRIE DRAGERS

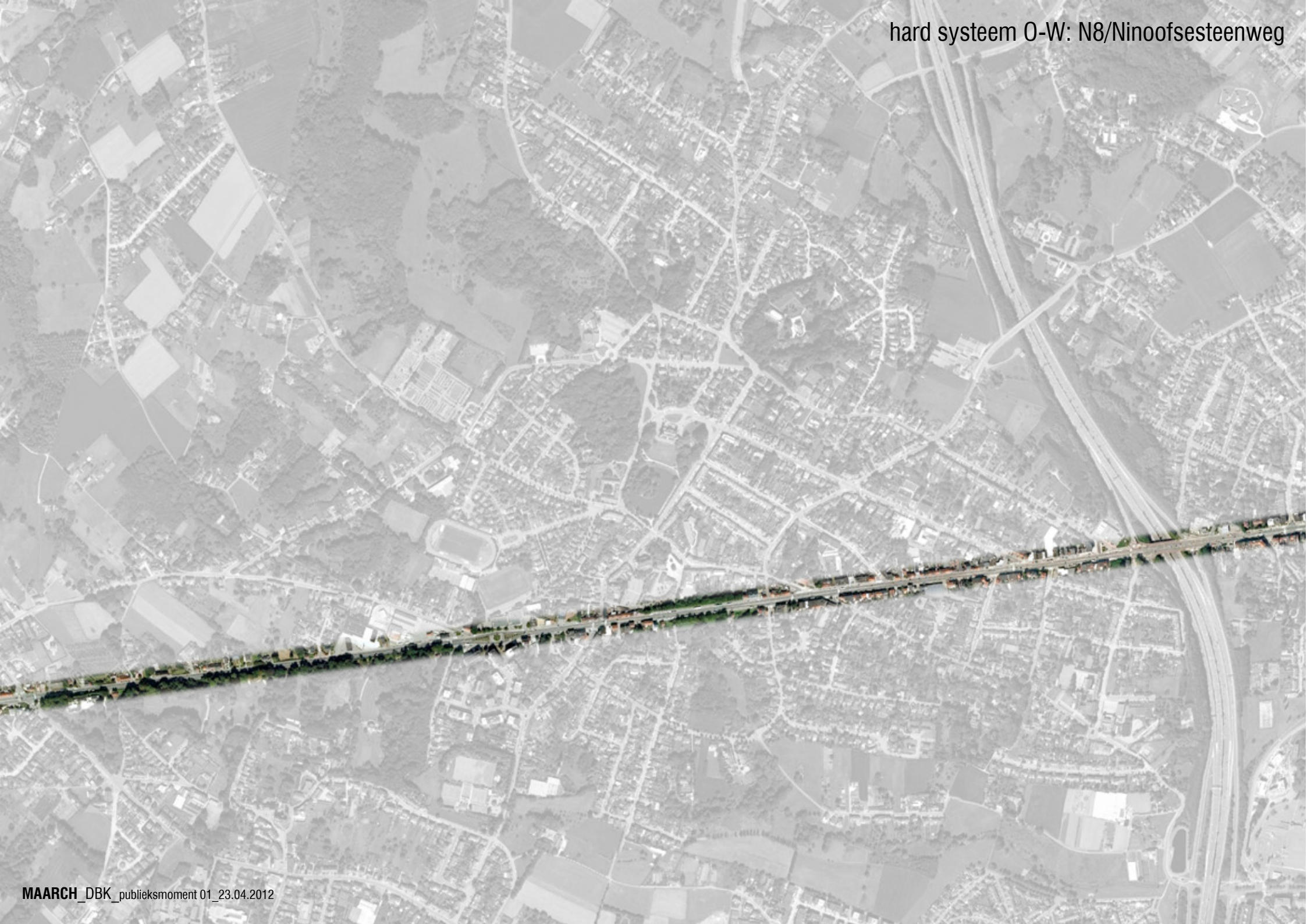




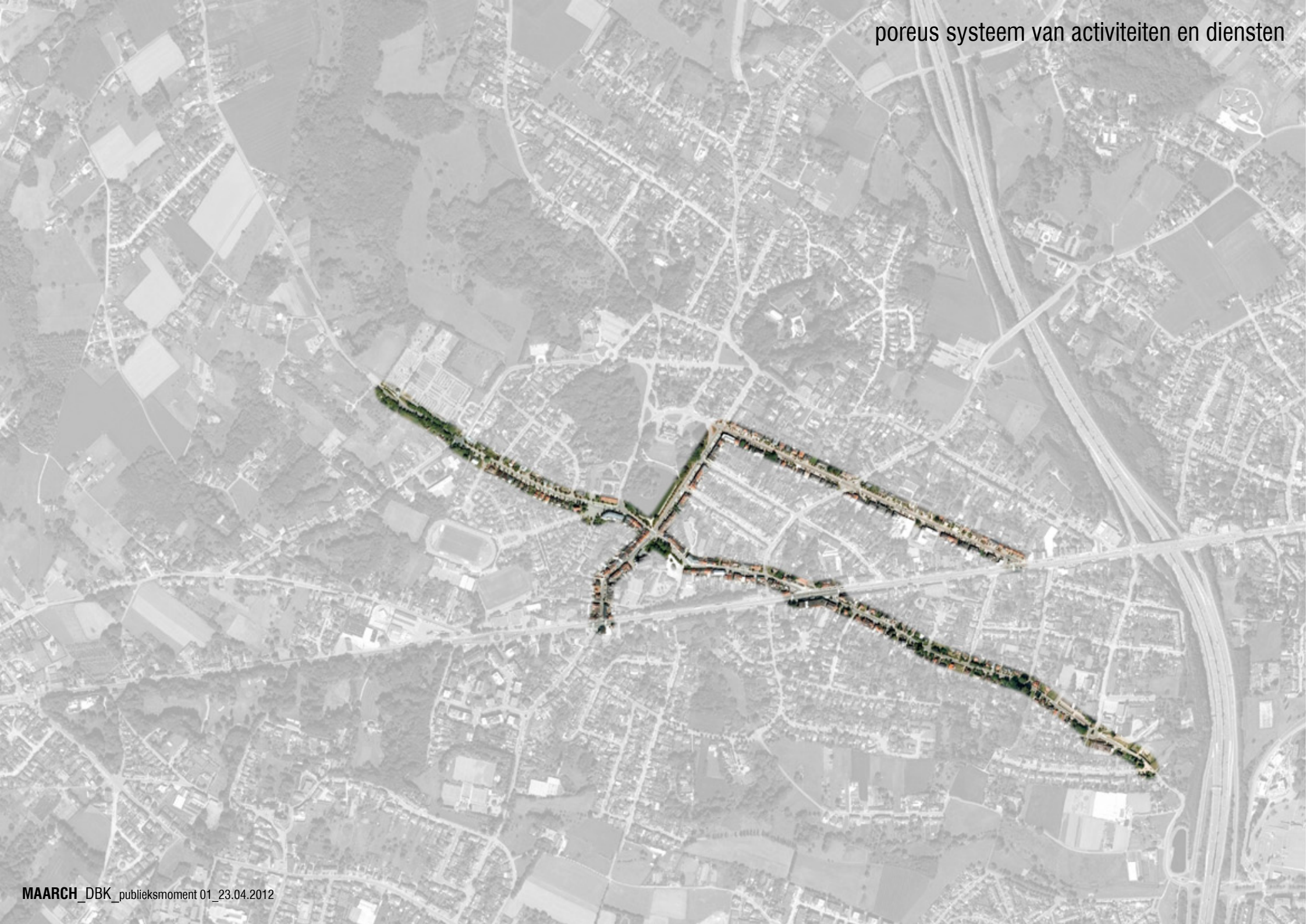










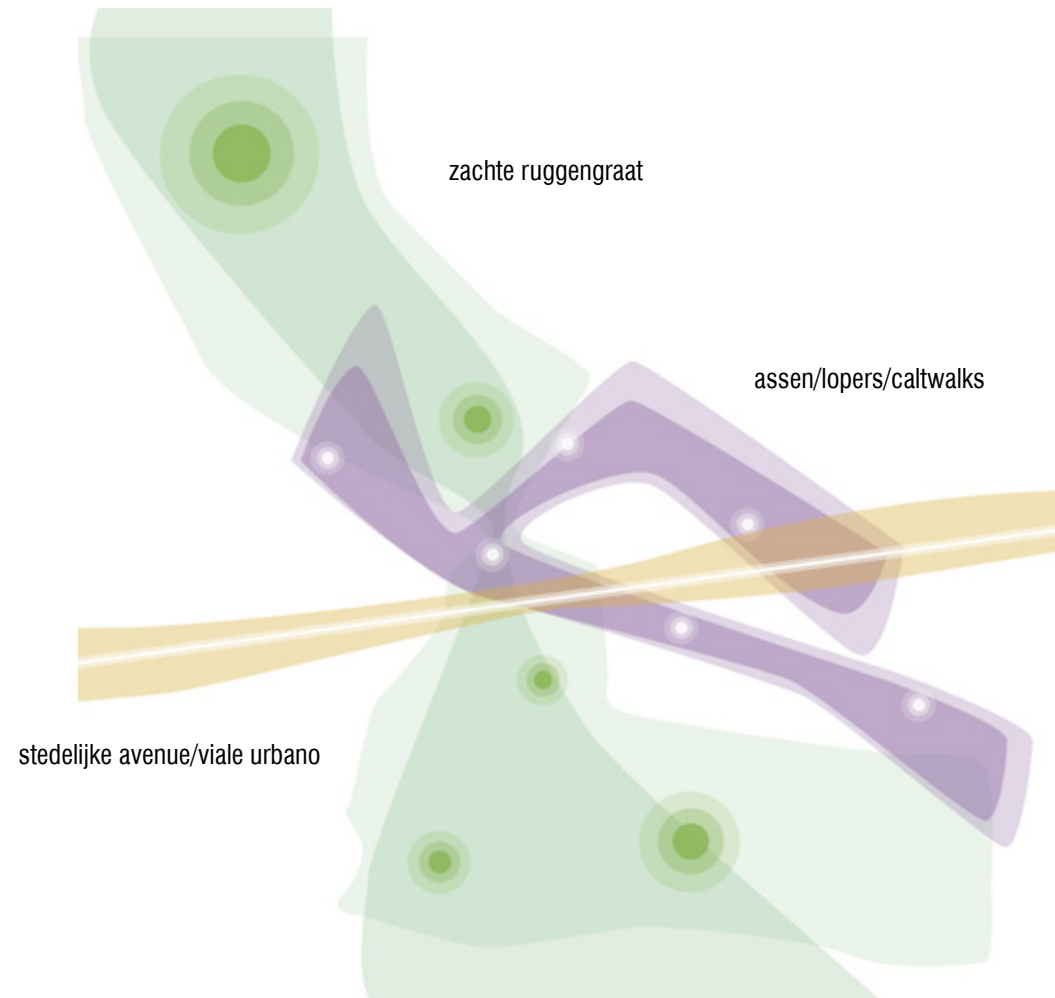




ruimtelijke structuur van de kern: drie dragers







deze drie figuren leggen de basis voor het masterplan

# TWEE SPOREN

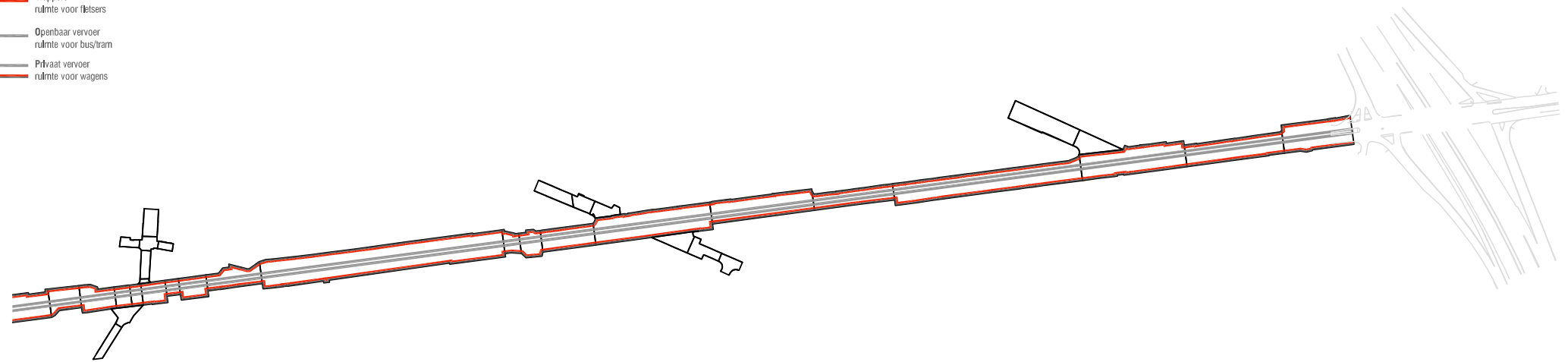
1/ HERINTERPRETATIE VAN DE DRAGERS

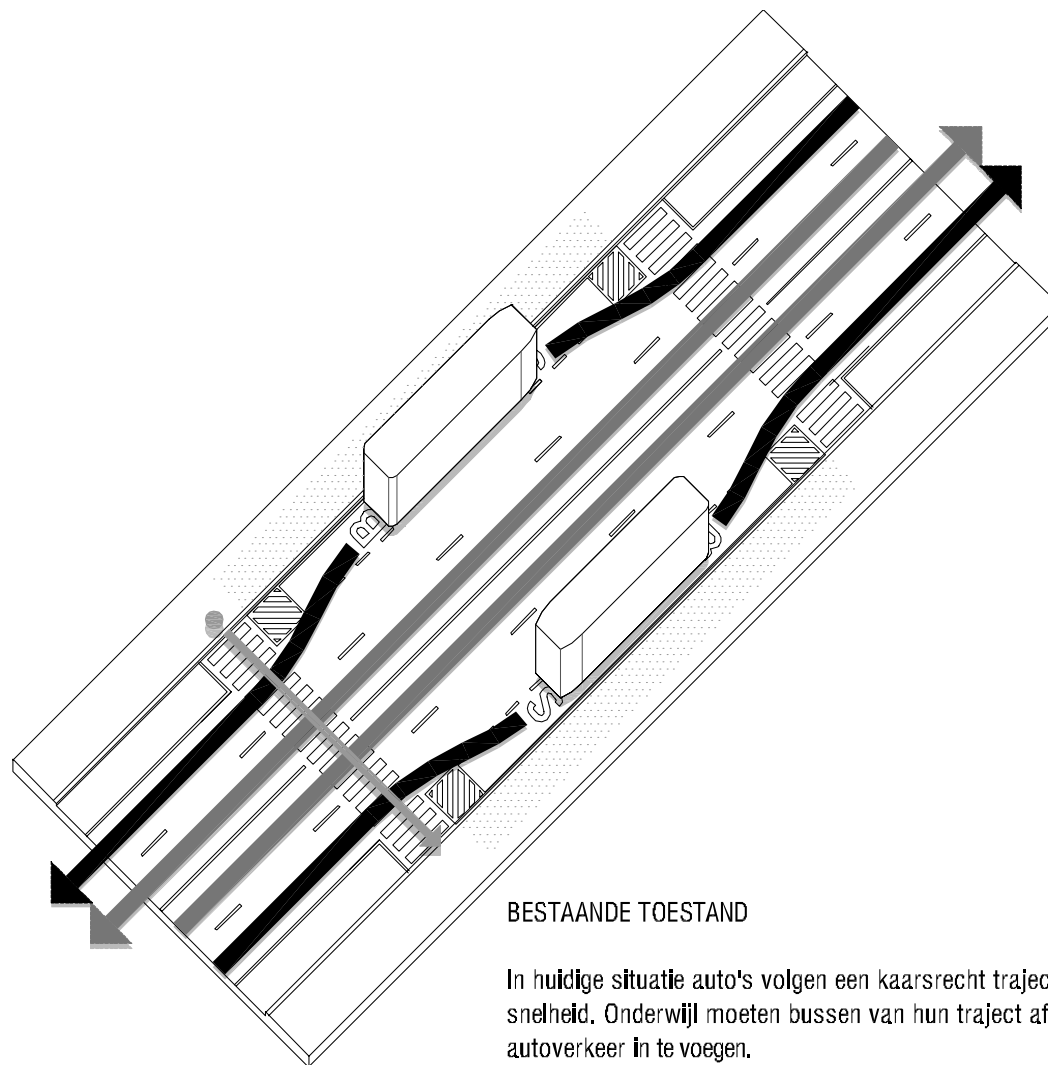
2/ INZETTEN OP DE RAAKPUNTEN TUSSEN DE DRAGERS





- Stappers  
ruimte voor voetgangers
- Trappers  
ruimte voor fietsers
- Openbaar vervoer  
ruimte voor bus/tram
- Privaat vervoer  
ruimte voor wagens

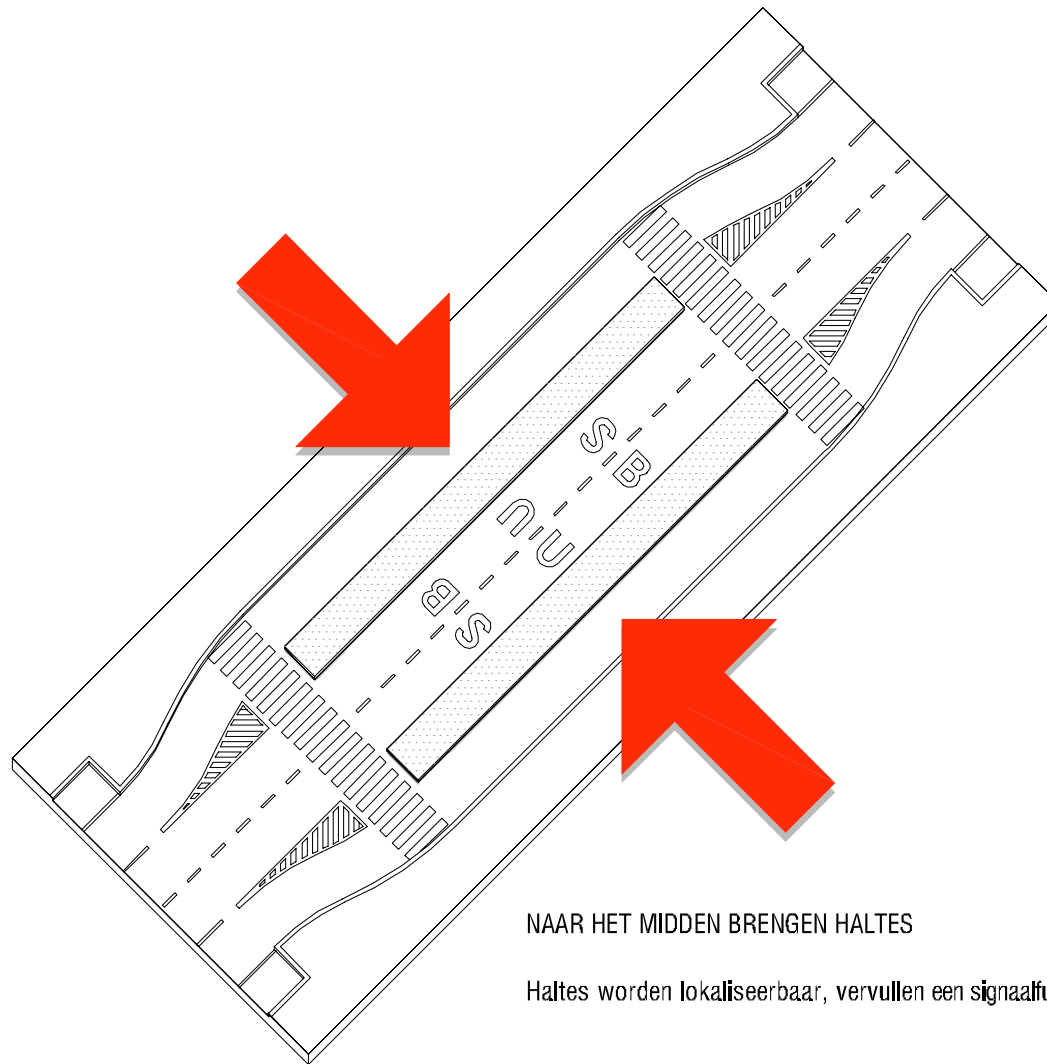




**BESTAANDE TOESTAND**

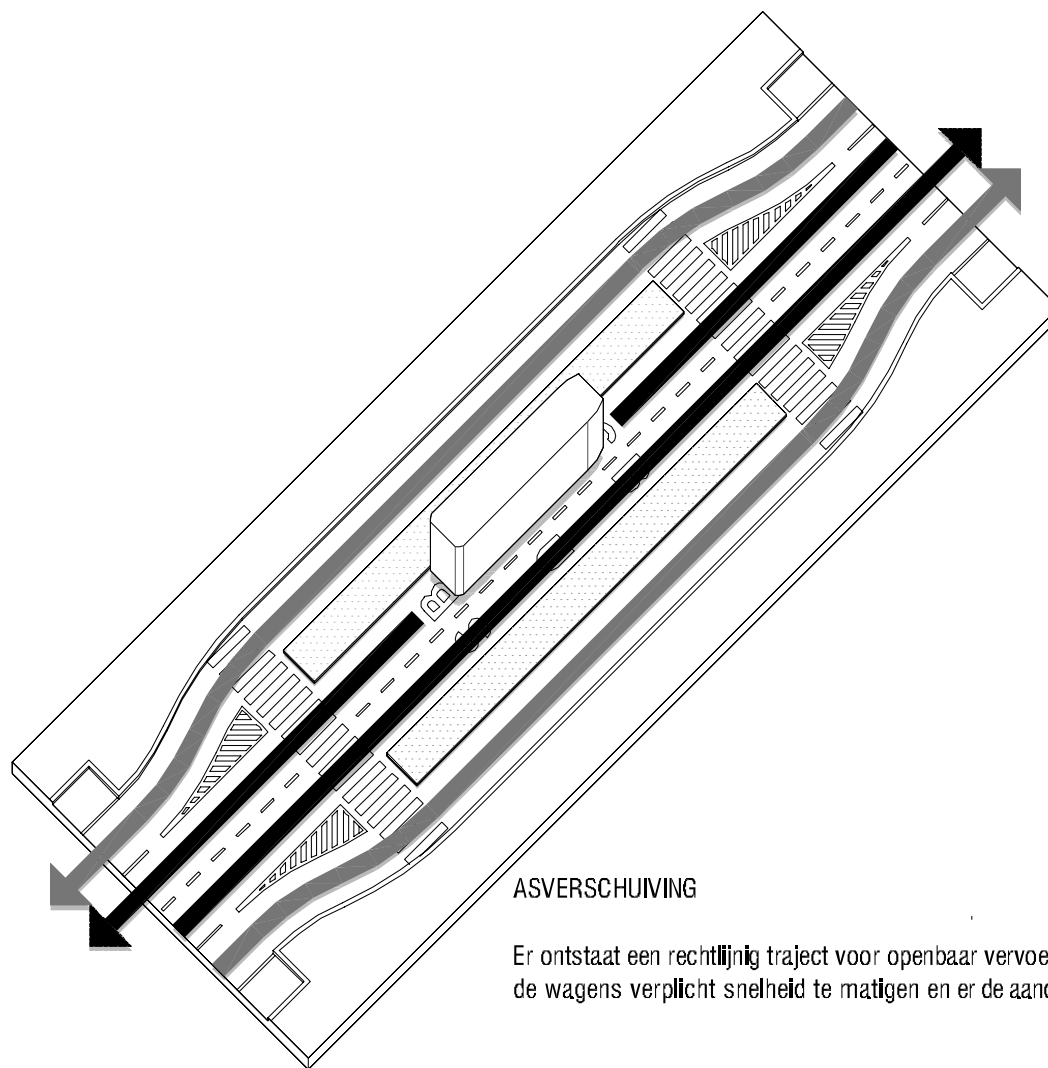
In huidige situatie auto's volgen een kaarsrecht traject zonder asverschuiving -een onbewuste aanzet tot overdreven snelheid. Onderwijl moeten bussen van hun traject afwijken om te halteren, om naderhand weer in het voorbijrazende autoverkeer in te voegen.

Voetgangers en fietsers dienen, al dan niet met behulp van verkeerslichten, de volledige wegbreedte ineens te dwarsen.



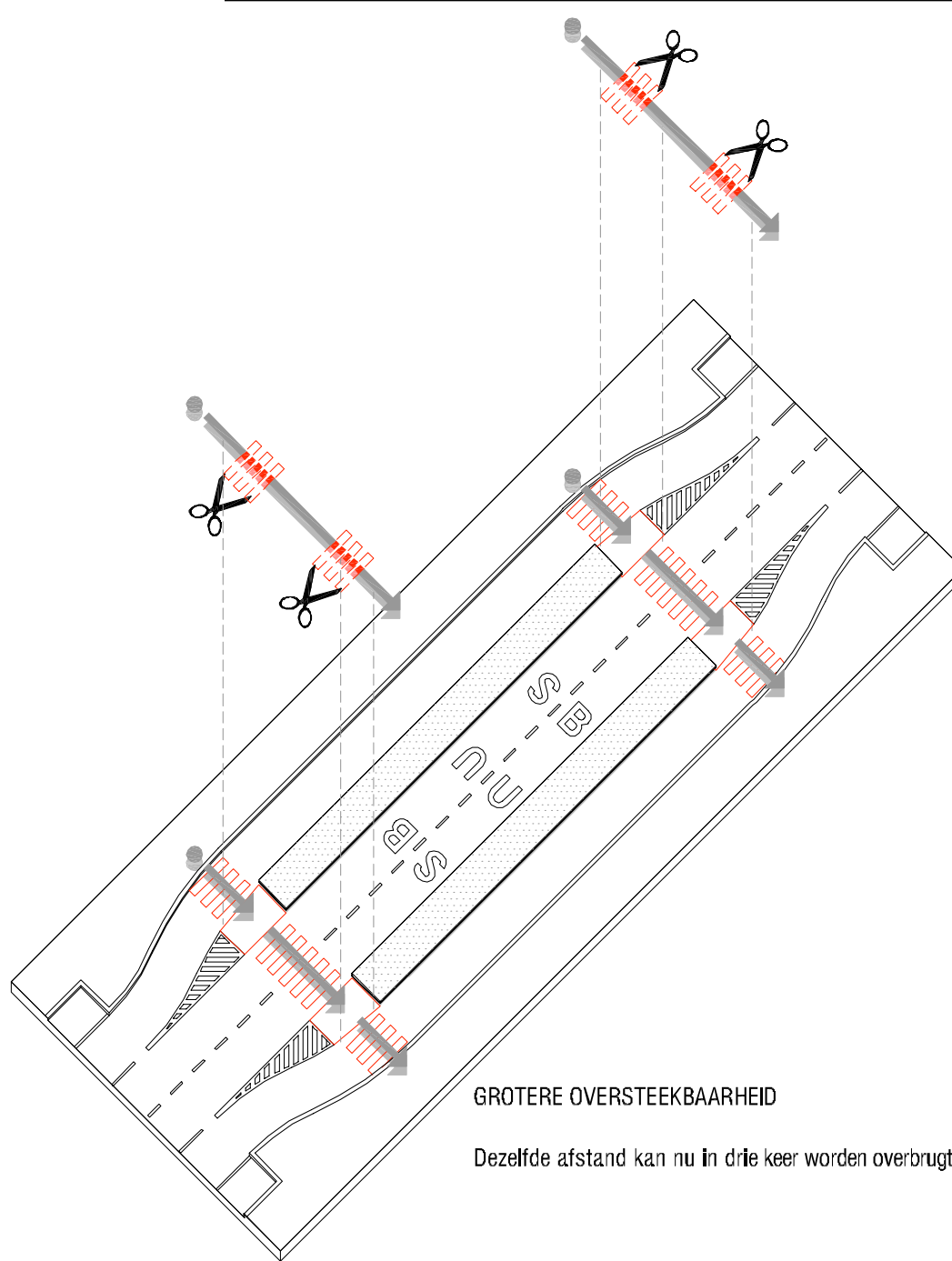
NAAR HET MIDDEN BRENGEN HALTES

Haltes worden lokaliseerbaar, vervullen een signaalfunctie en zijn 'meer dan een halte'



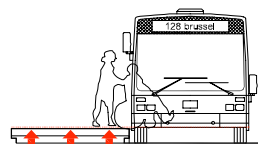
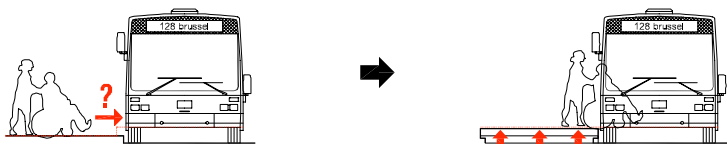
**ASVERSCHUIVING**

Er ontstaat een rechtlijnig traject voor openbaar vervoer terwijl een asverschuiving de wagens verplicht snelheid te matigen en er de aandacht bij te houden.



GROTERE OVERSTEEKBAARHEID

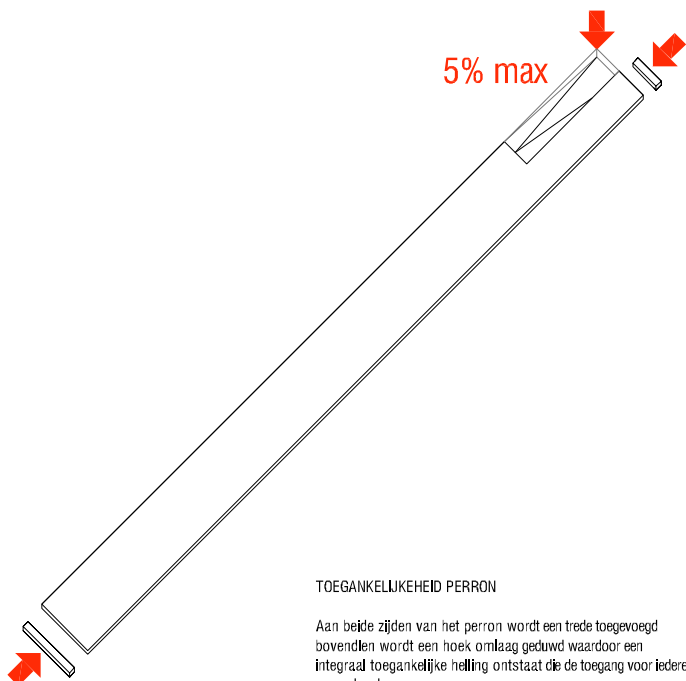
Dezelfde afstand kan nu in drie keer worden overbrugt.



TOEGANKELIJKHEID BUS/TRAM

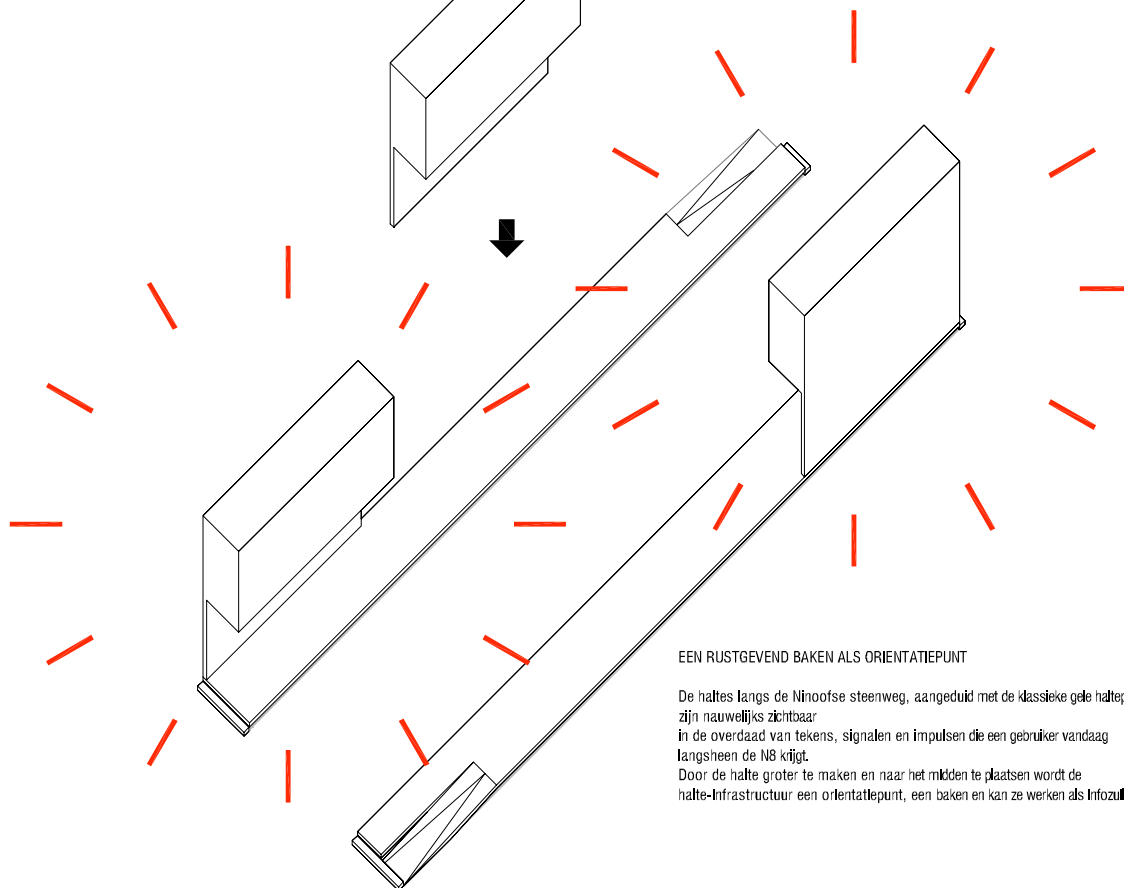
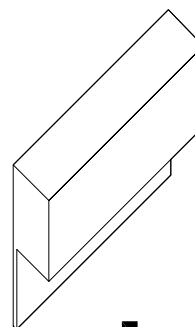
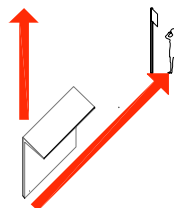
Door de halte op te tillen wordt een voor mindervaliden onontbeerlijke gelijkgrondse toegang tot de voertuigen gerealiseerd

5% max



TOEGANKELIJKHEID PERRON

Aan beide zijden van het perron wordt een trede toegevoegd bovendien wordt een hoek omlaag geduwd waardoor een integraal toegankelijke helling ontstaat die de toegang voor iedereen garandeerd.



EEN RUSTGEVEND BAKEN ALS ORIENTATIEPUNT

De haltes langs de Ninoofse steenweg, aangeduid met de klassieke gele haltepaal zijn nauwelijks zichtbaar in de overdaad van tekens, signalen en impulsen die een gebruiker vandaag langsheen de N8 krijgt. Door de halte groter te maken en naar het midden te plaatsen wordt de halte-infrastructuur een oriëntatiepunt, een bak en kan ze werken als Infozuil.



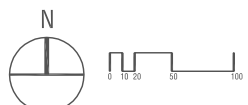
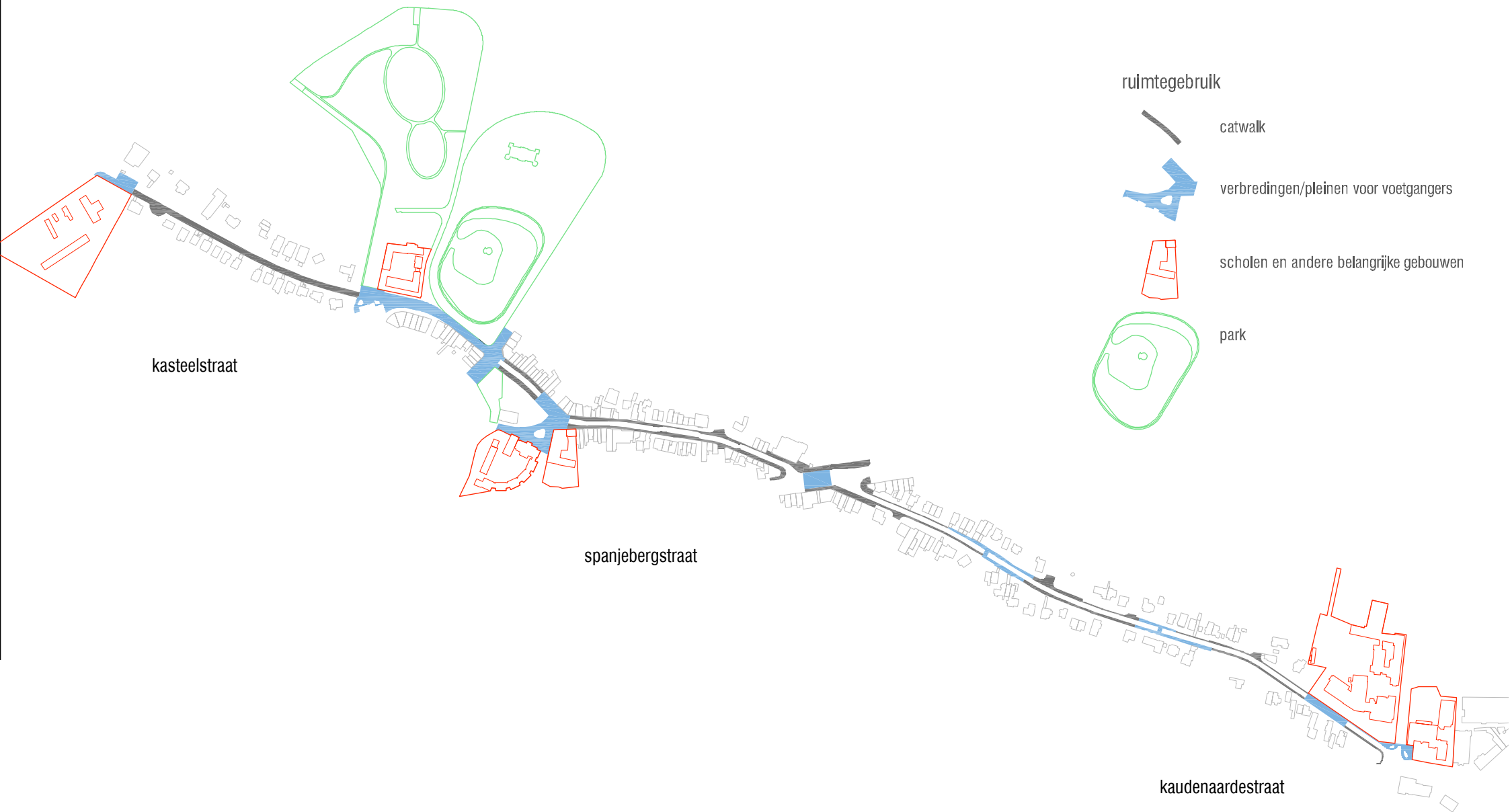


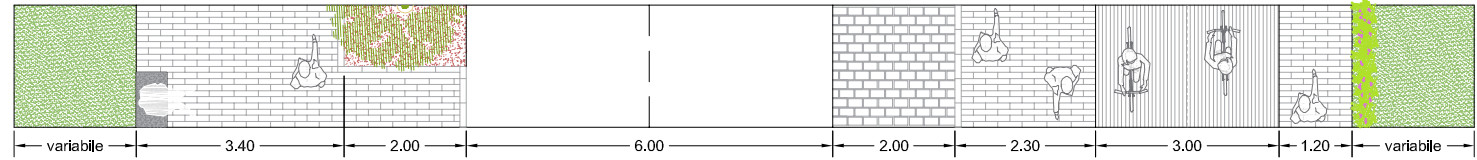
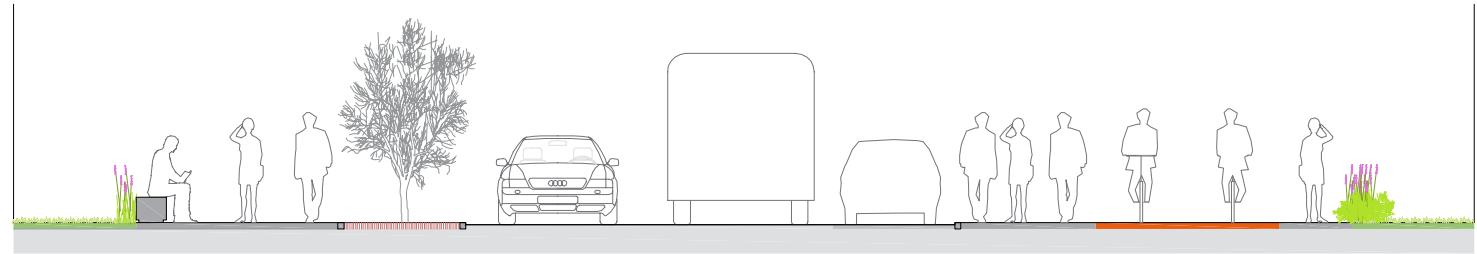
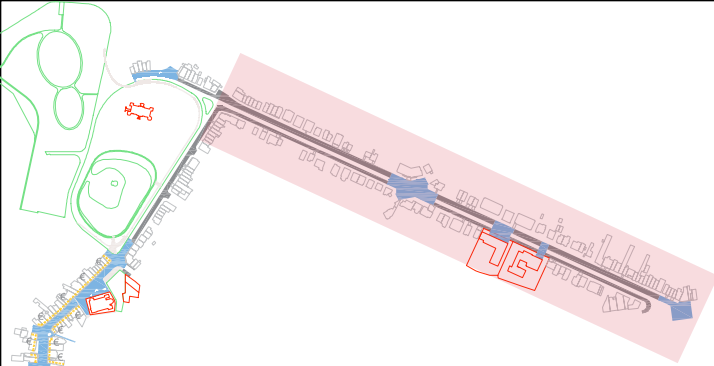




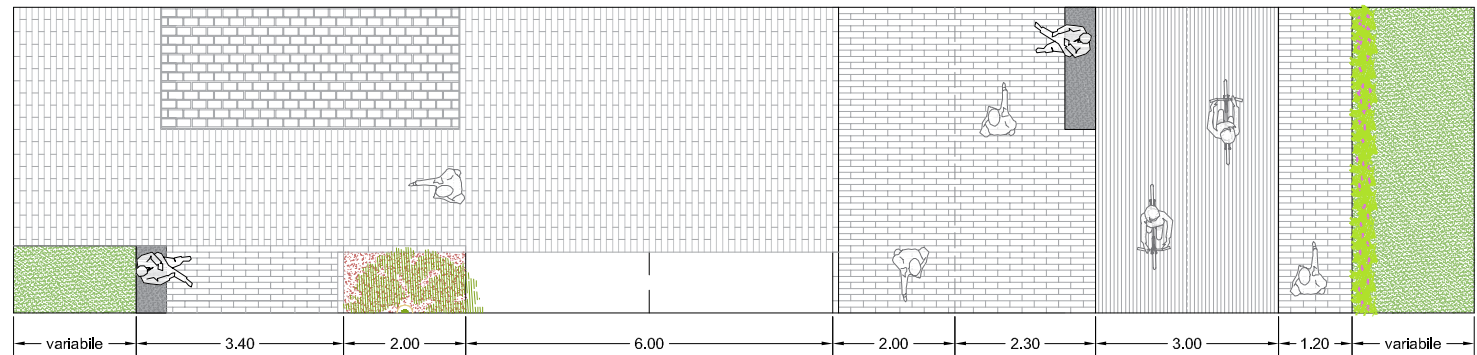
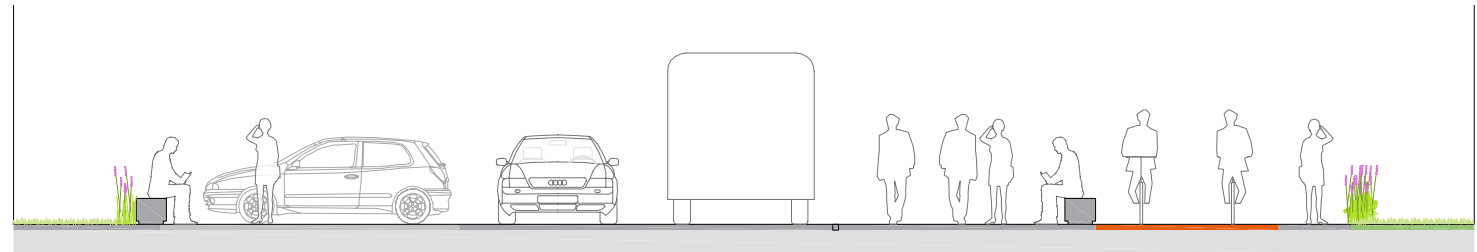
1. maximaal inzetten op een veilige en comfortabele ruimte voor voetgangers en fietsers
2. één grammatica van materialen en straatmeubilair voor een herkenbare en leesbare stedelijke ruimte.
3. belangrijke punten en functies die langs de assen liggen worden door de introductie van lineaire pleinen gemarkeerd en meer op het openbaar domein betrokken.
4. de rode lopers worden weer echt 'rood'

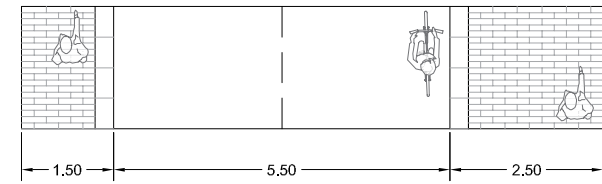
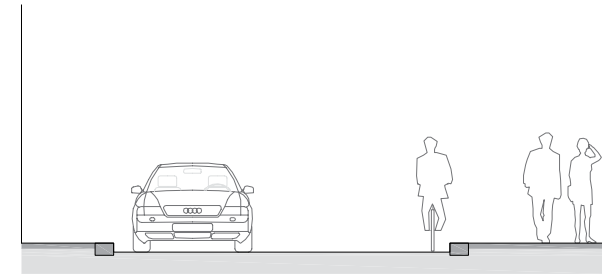
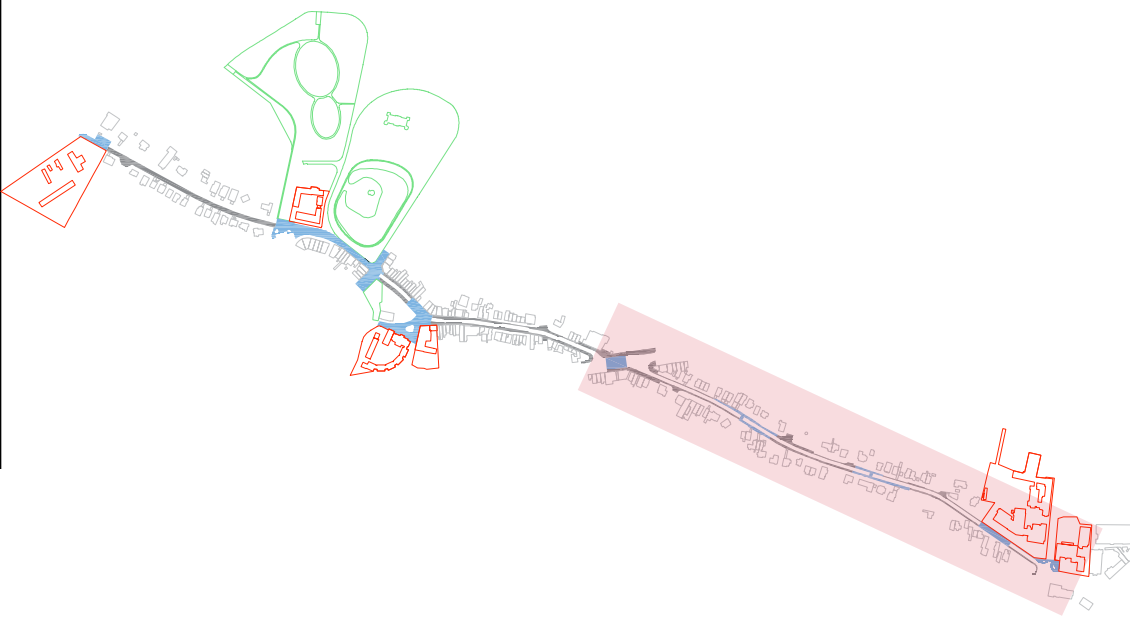




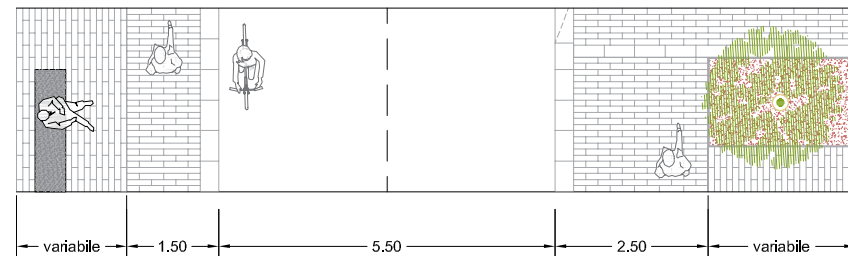
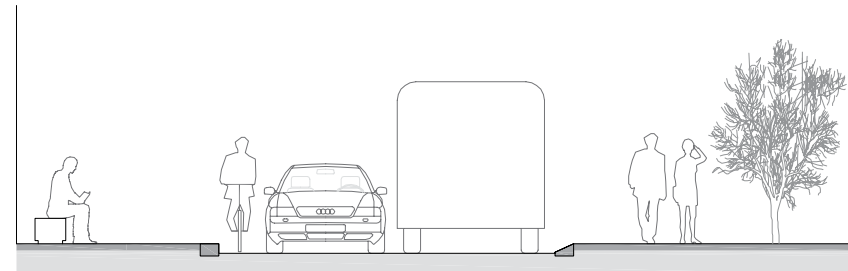


Baron Robert de Vironlaan typesnede



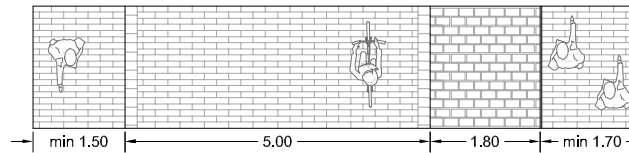
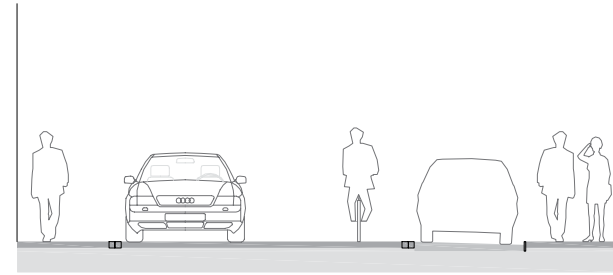
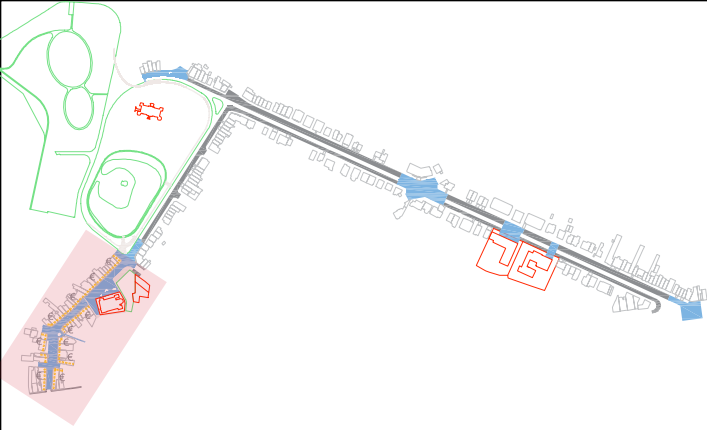


Kaudenaardestraat typesnede

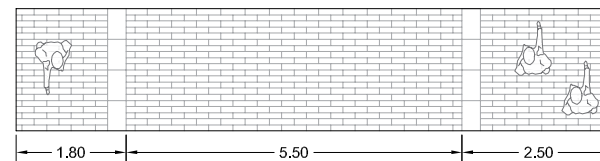
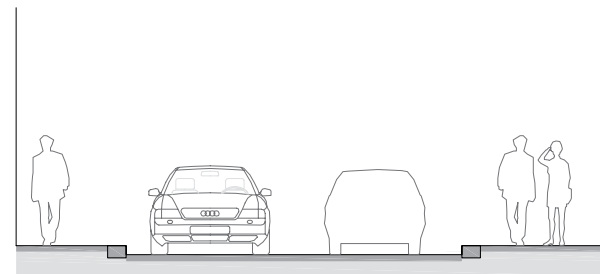


Kaudenaardestraat snede met voetpadverbreding





Verheydenstraat typesnede



Verheydenstraat section near N8

Kunnen sommige delen in de kern enkelrichting worden?

Moet er overal in de kern langsparkeren mogelijk zijn?

Kunnen parkeerplaatsen gegroepeerd worden?

Sommige delen van de kern autoluw?

Autovrij? ...

Welke plekken?

Waar?

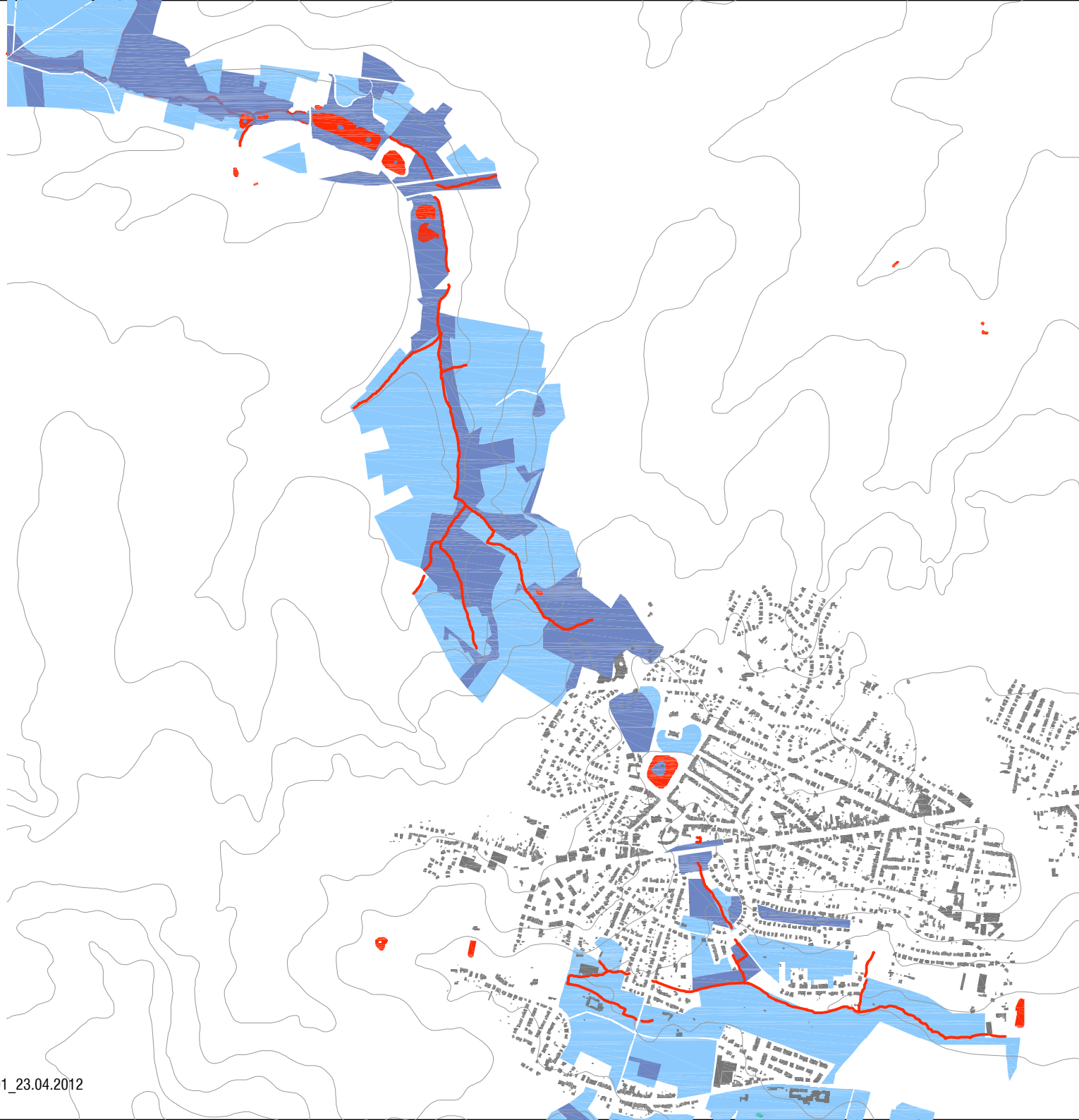






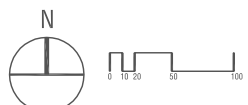
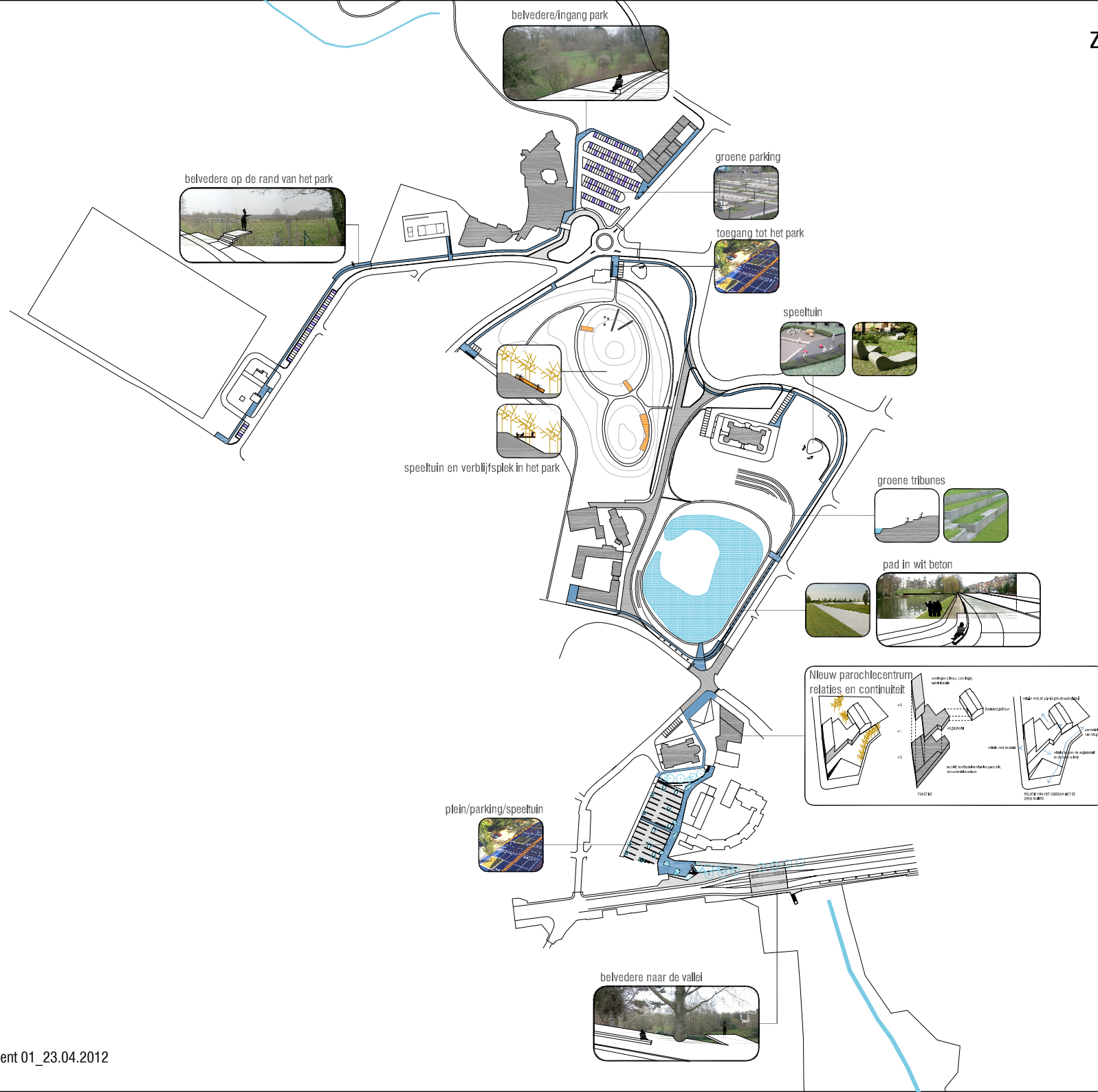


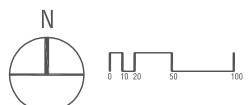
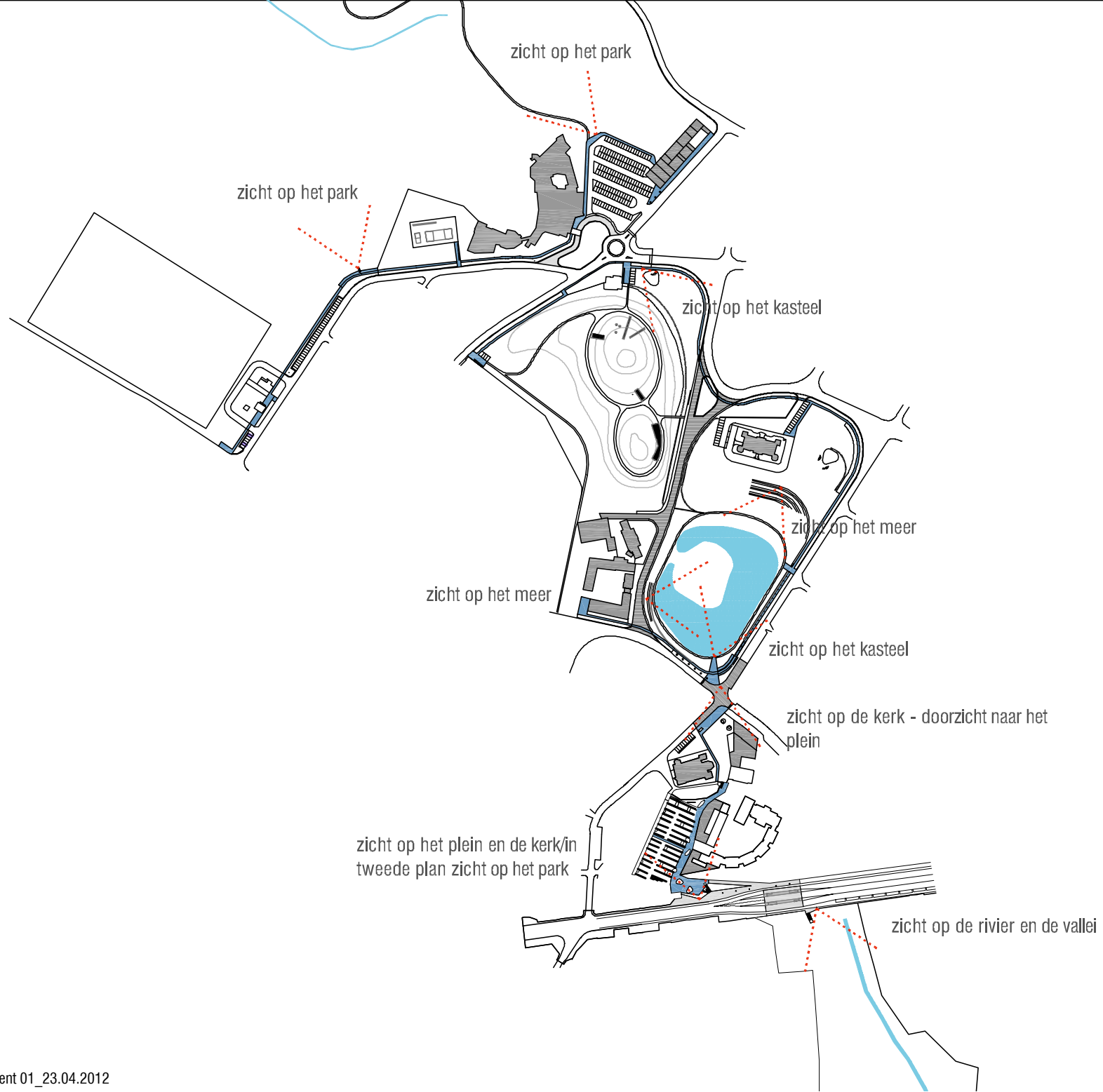


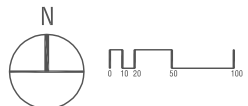
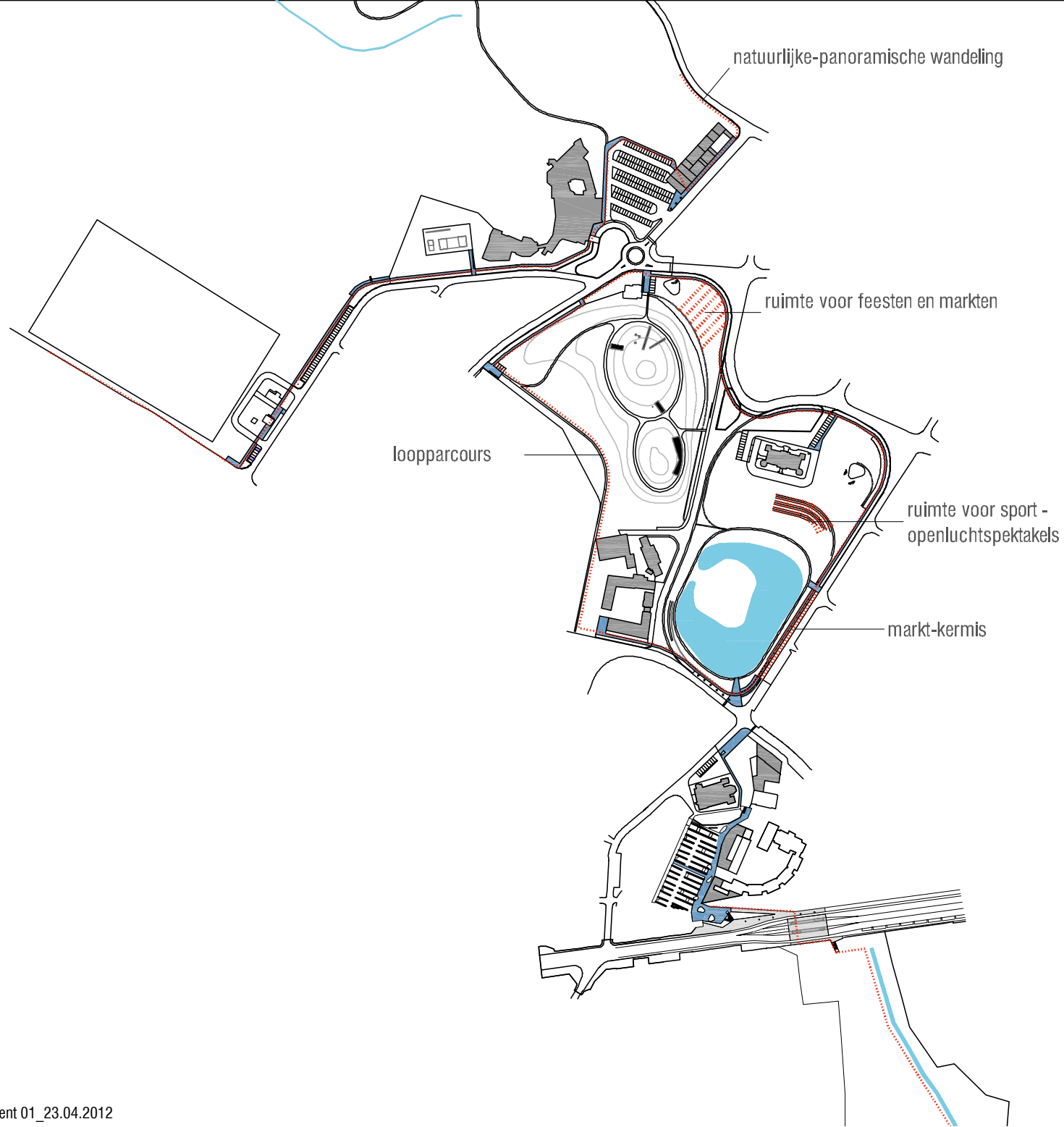


1/ een multifunctioneel pad dat langsheen de verschillende plekken loopt, de randen markeert en met elkaar verbindt en aaneenrijgt.

2/ versterken van de groenstructuur







Welk type groen hart wensen we?

Wandelpark?

Speelpark?

Recreatief park?















# EEN RUIMTELIJKE VISIE



