

MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

SAMEN OP WEG NAAR HET DILBEEK VAN MORGEN

Waarom een Masterplan?

Dilbeek is door haar ligging vlakbij de hoordraad, door het groene landelijke karakter, het ruim cultureel en recreatief aanbod en het sociale leven aantrekkelijk om te wonen. Toch zijn er verbeteringen mogelijk. Het gemeentebestuur heeft daarom beslist om de herinrichting van de dorpskern te onderzoeken. Het resultaat van dit onderzoek zal worden vastgelegd in een zogenaamd masterplan. Dit zal bestaan uit twee grote delen:

- Een globale visie op de ontwikkeling van de kern. Deze visie geeft aan hoe de aanwezige troeven van de kern bewaard en verbeterd kunnen worden. De (opgaande) krachtigheidslijnen van de bestaande situatie en de aanwezige ruimtelijke structuur vormt hierbij het uitgangspunt.
- De beeldwaaier als aanzet voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Dit kan heel concreet gaan over de keuze van een bank en een vuilnisbak maar evenzeer of algemene inrichtingsprincipes voor de straten en pleinen van Dilbeek.

Het masterplan zal op die manier een kader en leidraad vormen voor de herinrichting van de dorpskern.

Hoe wordt het masterplan opge maakt?

De gemeente heeft MAARCH i.s.m. UforCE als ontwerper aangesteld om het onderzoek uit te voeren en het masterplan op te bouwen. Stap per stap wordt het Dilbeek van morgen uitgewerkt. Dit gebeurt in nauw overleg met de bevolking en het bestuur.

Verschiede stappen worden samen gezet.

1. In de projectdefinitie formuleren de gemeente haar ambities en verwachtingen. Het ontwerpteam heeft tijdens de wedstrijd de ambities en verwachtingen op haar manier geïnterpreteerd en vertaald. Zij identificeren drie hoofdthema's en drie figuren als basis voor een masterplan.

2. Tijdens de uitwerking van het programma van eisen zijn deze ambities en uitdagingen verder verrijkt. Het ontwerpteam voerde intensief overleg met de gemeente om een beter beeld te krijgen op de ambities in de projectdefinitie. Op het eerste publieksmoment werden de verwachtingen van de Dilbekenaar geïnventariseerd. Het resultaat werd aan het programma van eisen toegevoegd.

3. Tegelijk maakte het ontwerpteam een inventaris van de bestaande toestand. Het doel was een zo goed mogelijk overzicht te krijgen van alle elementen die het Dilbeek van vandaag vormgeven en van alle elementen die het Dilbeek van morgen kunnen/zullen beïnvloeden. De ontwerpers analyseerden hiervoor bestaande plannen, projecten en documenten. Bijkomende informatie werd verzameld a.h.w. wandelingen door Dilbeek en op het eerste publieksmoment. De verzamelde informatie geeft de ontwerpers inzicht in het belang van bepaalde aanwezige ruimtelijke elementen en relaties, mogelijkheden voor de toekomst en knelpunten van het gebied.

4. Op basis van de informatie uit de vorige stappen wordt de startnota opgemaakt. In de startnota presenteert het ontwerpteam, op basis van de verworven inzichten, concreet hoe en in welke mate de verschillende uitdagingen, ambities en verwachtingen in het master- en beeldwaaierplan Dilbeekse Kern aan bod zullen (kunnen) komen. Het geeft aan over welke ambities er duidelijkheid bestaat. Ook beschrijft het op welke manier bepaalde opties die voortvallen verder onderzocht zullen worden. De startnota wordt voorgelegd aan de bevolking van Dilbeek op een tweede publieksmoment.

5. Op basis van de startnota wordt door het ontwerpteam een voorontwerp gemaakt. Duidelijke keuzes in de startnota worden concreet vertaald naar een voorstel inrichtingsplan. Indien voor bepaalde thema's de ambities nog niet duidelijk zijn worden in het voorontwerp verschillende opties verder verkend. Op het derde publieksmoment wordt het voorontwerp voorgelegd aan de bevolking en worden de laatste knopen doorgehaakt.

6. In het ontwerp worden het voorontwerp verder geconcretiseerd aan de hand van de verzamelde opmerkingen. Het resultaat wordt gebundeld in een masterplan. Het definitieve masterplan wordt voorgelegd aan de bevolking op een vierde publieksmoment.

Vandaag is de startnota in opmaak. Het is een verslag van de verzamelde informatie. Het geeft een beeld van welke krachtlijnen duidelijk zijn. Daarnaast brengt het ook in beeld over welke thema's nog discussie bestaat en er onderzoek noodzakelijk is. Het tweede publieksmoment maakt deel uit van de opmaak van deze startnota. Het ontwerpteam wil op dit moment de verworven inzichten voorleggen en afstemmen.

— ontwerp
— startnota
● eerste of tweede (best) bevolking



MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

DILBEKENAAR GEEFT RICHTING

Niemand kent Dilbeek beter dan de Dilbekenaar. Het Dilbeek van morgen wordt dan ook gemaakt in nauw overleg. Op 23 april 2012 gaven meer dan 200 Dilbekenaren mee het startschot voor de opmaak van het masterplan. Iedereen kon zijn mening geven over de bestaande kwaliteiten, aandachtspunten en werkpunten van de kern van Dilbeek. Ook gaven de aanwezigen hun mening over een aantal mogelijke toekomstbeelden.

Het eerste publieksmoment leverde een schat aan informatie op. Het ontwerpteam heeft alle informatie verwerkt en geanalyseerd. Voor het ontwerpteam leverde het vernieuwde inzicht en kennis op.

1. De analyse van de sterktes en zwaktes volgens locatie waas de ontwerpers op specifieke TOP- en TOB-plekken binnen de gemeente. De ontwerpers willen zeker deze plekken in het masterplan verder in detail onderzoeken.

De kern van Dilbeek blijkt te beschikken over één echte TOPplek nl. het gemeentepark en bij uitbreiding het volledige groene hart. Helemaal zijn er meerdere TOB-plekken: de Verheydenstraat, de Ninoossesteenweg/NB, de Rodlandsveldwijk en de Baron De Vriantaan.

2. De analyse van de sterktes en zwaktes volgens hoofdthema leerde de ontwerpers meer over de sterke en zwakke punten van de kern vormgeven.

De voornaamste problemen voor mobiliteit die aan bod komen, zijn de plaats van de zwakke weggebruiker, het parkeren, de inrichting openbaar domein, overdreven snelheid en het sluipekeer. Daarnaast zijn er ook duidelijk troeven zoals het gratis parkeren, de bereikbaarheid en de nabijheid van Brussel, en het openbaar vervoer aanbod.

Belangrijk voor het leven en werken in de kern is de inrichting en ervaring van het openbaar domein, het winkelaanbod en de winkelomgeving. Als voornaamste troeven van de kern worden beschouwd: de sportinfrastructuur en het sportaanbod, de cultuurinfrastructuur en het cultureeraanbod en het gerestoreerde erfgoed: gemeentehuis, kasteelhoeve,...

De zachte ruggengraat/het groene hart wordt unaniem beschouwd als de troef van Dilbeek. Voornaamste aandachtspunt voor de toekomst is het behoud van deze troef. De andere belangrijkste aandachtspunten gaan over het verbeteren van de inrichting (banen, vuilnisbakken, verlichting,...) en de aandacht voor de veiligheid.

3. Het verkennen van opties op het eerste publieksmoment leerde de ontwerpers dat algemeen gezien het wandelpark en de buurtwinkelstraat de meeste positieve reacties loswekten. Daarnaast blijkt er een lichte voorkeur te zijn voor gescheiden verkeersmodi in plaats van gemengde modi en georganiseerd parkeren in plaats van vrij parkeren. Verder onderzoek naar de voor- en nadelen van deze opties moet dus nog gevoerd worden.



MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

NATUUR/OPENBAAR DOMEIN ONDER DE LOEP

UITDAGINGEN VOOR HET MASTERPLAN

Kwalitatief openbaar domein. De principes van het nieuwe beeldkwaliteitsplan leggen de basis voor een kwalitatieve en aangename openbare ruimte. Dankzij het evenwicht tussen een goede, aangename, groene herinrichting van het openbaar domein en een herinrichting die het organiseren van evenementen (biv. plaatsen van een grote feesttent) / activiteiten mogelijk maakt, ondersteunt en vergroent de herinrichting van het openbaar domein het rijk aanbod van culturele, recreatieve en sportieve activiteiten.

Het groene hart wordt nu niet beschouwd als de troef van Dilbeek. De aanwezigheid van de natuur in en rond Dilbeek - de Welispunten, Dilbeek Bos, het Sint-Alenaapark met viper, de Broekbeekvallei - wordt als positief ervaren en moet in de toekomst als troef behouden blijven en versterkt worden.

Zachte ruggengraat. Het realiseren van een groene link - door het aanslechtsakelen van bovenstaande groene stapstenen - doornheen de kern van Dilbeek met het park als paraal van het centrumgebied werkt kernversterkend.

ANDACHTSPUNTEN VOOR HET MASTERPLAN

- **Praktisch gebruik** van het openbaar domein wordt gekoppeld aan een hedendaagse efficiënte inrichting. Er moet gestreefd worden naar een inrichting van het openbaar domein die afgestemd kan worden op het gebruik door de inwoners, bezoekers en de aanwezigheid van de aansluitende functies;
- **Binnen de zachte ruggengraat** en het groene hart moet er aandacht zijn voor het verbeteren van de inrichting/ straatsubstansiële (banken, vuilnisbakken, verlichting,...), voor de trage wegen, landschappelijke integratie van het kerndoel, speelruimte en speelstructuur enz....;
- Een belangrijk punt is aandacht voor de veiligheid.

TOP(IG)LOCATES

Het Sint-Alenaapark is een TOPlocatie. De voornaamste aandachtspunten zijn dezelfde als die voor het groene hart: behoud van het groen en verbeteren van de inrichting die de beleving zo naar een nog hoger niveau zou kunnen tillen. De voorkeur gaat hierbij naar een **wandelpark**, een **oase van rust** op maat van de **voorstad**, gemeente Dilbeek. Een upgrade van het huidige park volstaat om de voornaamste verwachtingen in te lossen o.a. een meer open park, meer plaats om te spelen, extra verlichting en bijkomende banken en vuilnisbakken.



MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

WONEN EN LEVEN IN DE KERN ONDER DE LOEP

UITDAGINGEN VOOR HET MASTERPLAN

„Kwalitatief wonen en werken met behoud van een rijk cultureel, recreatief en sociaal leven moet gegarandeerd blijven.
 Door haar kwalitatieve woonomgeving is Dilbeek een plek waar men graag woont en werkt. Het centrum van de gemeente moet het kloppend hart van het openbaar leven blijven en bruikbaar voor activiteiten. Het gerestaureerde erfgoed en het openbaar aanbod van sport, cultuur en evenementen (boerenmarkt, jaarmarkt, Vijverfestival) ... worden als een troef beschouwd. Dilbeek is een dynamische gemeente.

„Een aangenaam handelscentrum. Dilbeek heeft ruud, aan een uitgebouwde handelskern waar men aangenaam kan winkelen en wandelen in een verkeersluwe omgeving.

AANDACHTSPUNTEN VOOR HET MASTERPLAN

- **Volgende (openbaar) groen** in de omgeving om de woonkwaliteit in het centrumgebied te verbeteren;
- **Hal ontwerp moet rekening houden met de evenementen die lokaal worden georganiseerd.** Het huidige zwaar te punt van de evenementen situeert zich in de zone Palaktenveld/Gemeenteplein, de wekelijkse markten bevinden zich in de Sint-Almaaan en op de parking CCD Weststrand;
- **Er valt een zekere clustering van functies rond het hart op:** cultuur en horeca ten noorden (CCD Westrand, Academie, Gemeenteplein), sporten ten westen (Roelandsveld, Boulevard), winkelen ten zuiden/zuidwesten (in en rond Verheydenstraat);
- **Hal groene hart is levens het historisch-administratief hart van de gemeente.** De aanwezigheid van (gemeentelijke en openbare) diensten in de kern moet verzekerd blijven om een goede dienstverlening te kunnen garanderen;
- **Er moet rekening gehouden worden met de tendens naar meergezinswoningen;**
- **Men wenst een (rechter) winkelomgeving met oog voor klant en middenstand,** en met een gevarieerd winkelaanbod. In de loop van 2012 zal een detailhandelsplan voor Dilbeek worden opgemaakt. De resultaten worden in het masterplan gerefereerd indien ze tijdig voor handen zijn;
- **Iets grotere handelszaken langs de N8,** kleinschaligheid en horeca in het kerngebied. Men vraagt een aangepaste inrichting en ervaring van het openbaar domein: **meer gezellige plekken** in Dilbeek, meer terrassjes, meer zitbanken en vuilbakken en af en toe een openbaar toilet;
- **Er is vraag naar meer verlichting om het veiligheidsgevoel te verhoogen,** bijk. L.H.v. de Fortis aan de doorsteek Verheydenstraat – parking en in het tunneltje onder de N8.

TOP(IG)LOCATIES

De Verheydenstraat is een TOPlocatie. Er heerst grote eensgezindheid dat de gebrekkige inrichting van de straat en het weinig gevarieerd winkelaanbod leiden tot een aantal problemen. De Verheydenstraat mist op die manier ook (teer) identiteit en uitstraling.

Een pak minder consensus heerst er over hoe hier het beste een mouw aan wordt gepast. Over opties als verkeersvrij of verkeersluw, eenrichting of dubbelrichting, groter parkeeraanbod of doordachter parkeerbeld lopen de meningen (sterk) uiteen. Vast staat wel dat een **park 'n ride aanpak / buurtwinkelstraat** de voorkeur wegdraagt en meer op maat van Dilbeek wordt beschouwd. Wel vraagt men dan een doordacht parkeerbeld. Tegensanders wijzen op de chaos, onaangenaam winkelen en onwettige situaties voor de zwakke weggebruiker.

De Baron De Vroonlaan

is een TOPlocatie. Het is er onwettig voor de zwakke weggebruiker: de fietspaden zijn onleesbaar en smal, men rijft er te snel, er zijn te weinig rebrassaden, de voet- en fietspaden liggen er niet goed bij.... Bovendien is de omgeving van de Post quasi onbereikbaar met de wagen. Je kan er ~20 licht het althans- (bijna) nooit parkeren.



MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

MOBILITEIT ONDER DE LOEP

in het centrum;

- Alle scholen liggen op een as die Dilbeek van noordwest naar zuidoost doorkruist. Het creëren van veilige wegen en het garanderen van veilige schooloroutes is dan ook van groot belang. Niet als aandacht voor meer zichtbare en veilige schooloroutes, maar door structurele maatregelen en de aanpak van de verkeerschaos rondom de schoolpoort bij aanvang en sluiting van de school. Door het stimuleren van het gebruik van parkeerterreinen in de omgeving.

- **Fuortaxi's moeten worden aangepakt, net als overdrevens snelheid.** Het respeceren van de bestaande zone 30 moet worden afgevoerd.

- Het masterplan moet rekening houden met de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer. In haar mobiliteitsvisie 2020 wil De Lijn evoluteren naar een hoogwaardig openbaar vervoer. Een nette doorstroming, bij dankzij een vijfde busbaan, vormt hier toe een voorwaarde. Het eventueel omleggen van sommige buslijnen of uitbreiden van (het aantal) lijnen dient (vorder) te worden onderzocht;

- De problematiek van circulatie en parkeren rond / door het gemeentepark is te bekijken (Aelenaan / de Heetveldlaan...);

- De plannen voor de N8 evoluteren traag. In het masterplan moet het accent gelegd worden op de knooppunten (oversteekplaatsen) en de beeldwaliteit;

- Waar mogelijk moet rekening gehouden worden met de schaars beschikbare data betreffende mogelijk **sluipverkeer**. Het gebrek aan doorstroming op de N8 gecombineerd met de aansluiting van de gemeente op de RD via maar liefst 4 afritten op minder dan 4 km (en dan vooral afrit 12 Katenbroek) wordt beschouwd als een oorzaak van het sluipverkeer;

- De **catamietroute** moet gevaarborgd blijven. Mogelijke overlast voor het centrum wordt zoveel mogelijk beperkt;

- Er wordt rekening gehouden met de **parkeerdruk**;

• angstheer de V8 Jussen de Ring en de Molenbosstraat door de aanwezigheid van verschillende handelszaken, woningen en bedrijven;

• in de Verheydenstraat: de 100 parkeerplaatsen aan de Oude Smidsstraat brengen onvoldoende verlichting van de parkeerdruk;

• rond openbare instellingen zoals de Post in de R. Baron de Vrienaan t.g.v. het niet respecteren van het kortparkeren en de vele in- en uitritten;

• in de Roelandsveldstraat/Sportlaan;

Herbij is het voeren en handhaven van een **doordacht parkeerbeleid** belangrijk. Een greep uit de suggesties: kortparkeren op specifieke plekken (Verheydenstraat. Kas-teelhoef, de post...), beperkt gratis parkeren voor niet Dilbekenaars...;

- Bijzondere aandacht dient gegeven te worden aan de problematiek van het parkeren in de buurt van de handel en de horeca en het opheffen van een carpoolparking in de parkeerstategie.

TOP(10)LOCATIES

Soneringverlaging zijn een TOBicallie
 Een getreuk aan verblifsbuine, onveilige routes ernaar toe, niet respecteren zone 30, verkeerschaos bij aanvang en sluiting van de scholen, ... Er is nood aan duidelijke ruimtelijke ingrepen, gericht op de in- en uitstroom van scholieren.

De Ninoofsestenweg / NB is een TOBicallie.

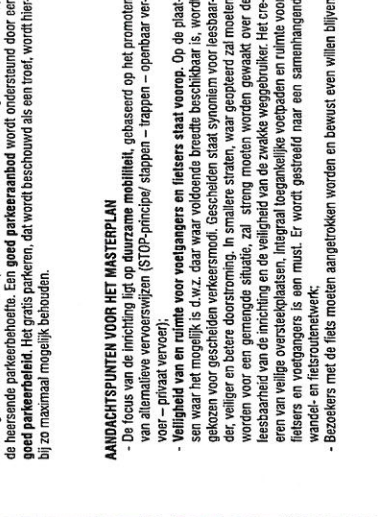
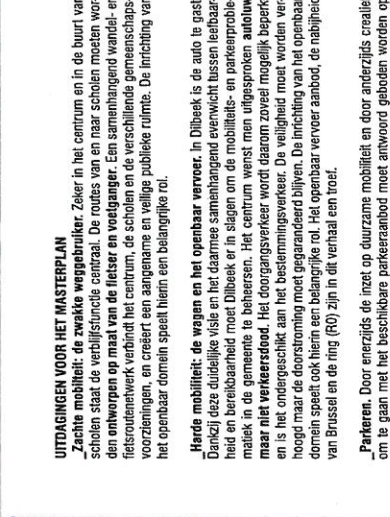
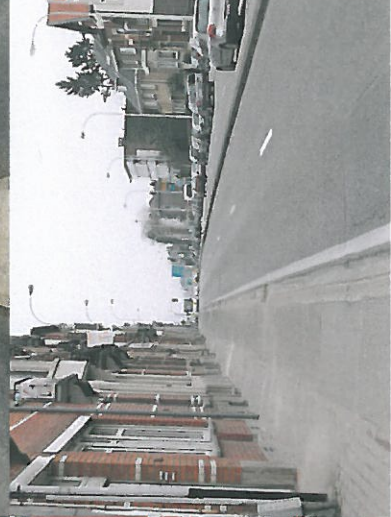
Overdrevens snelheid, slechte oversteekbaarheid, nauwelijks aandacht voor de zwakke weggebruiker, slechte doorstroming, leegstand, verkeerdereiding, barrière...
 Daarnaast wordt het plan om een vrije openbaar vervoersbaan te voorzien niet overal enthousiast onthaald.

Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) zet in op het herstructureren van deze steenweg.

De Ninoofsestenweg wordt bovendien geselecteerd als een secundaire weg met prioriteit voor openbaar vervoer en fietsverbindingen.

De Beelandsveldwijk is noch TOP-, noch TOBicallie.

De wijk is trots op haar treinen maar ziet graag acties om de overlast aan te pakken. De aanwezige sportinfrastructuur, de troef van de wijk, veroorzaakt ook overlast zoals parkendruk, onveilige situaties voor de zwakke weggebruiker (fietsen in het bijzonder, ...). Een problematiek die vooral gelinkt lijkt aan piekmomenten n.l. die momenten waarop de sportinfrastructuur maximaal in gebruik is. Hoe grondig dit vermoeden is, kan enkel een gedetailleerd parkeersonderzoek uitwijzen.



UITDAGINGEN VOOR HET MASTERPLAN

Zachte mobiliteit: de zwakke weggebruiker. Zeker in het centrum en in de buurt van scholen staat de verblifsbuine centraal. De routes van en naar scholen moeten worden ontworpen op maat van de fietser en voetganger. Een samenhangend wandel- en fietsroute netwerk verbindt het centrum, de scholen en de verschillende gemeenschapsvoorzieningen, en creëert een aangename en veilige publieke ruimte. De inrichting van het openbaar domein speelt hierin een belangrijke rol.

Harde mobiliteit: de wagen en het openbaar vervoer. In Dilbeek is de auto te gast. Dankzij deze duidelijke visie en het daarmee samenhangend overwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid moet Dilbeek er in slagen om de mobiliteits- en parkeerproblematiek in de gemeente te beheersen. Het centrum wenst men uitgesproken autoleefbaar maar niet verkeersdood. Het doorgangsverkeer wordt daarom zoveel mogelijk beperkt en is het ondergeschikt aan het bestemmingsverkeer. De veiligheid moet worden verhoogd maar de doorstroming moet gegarandeerd blijven. De inrichting van het openbaar domein speelt ook hierin een belangrijke rol. Het openbaar vervoer aanbod, de nabijheid van Brussel en de ring (R0) zijn in dit verhaal een troef.

Parkeren. Door energie te inzet op duurzame mobiliteit en door anderszits creatief om te gaan met het beschikbare parkeeraanbod moet antwoorde gevonden worden op de heersende parkeerproblematiek. Een goed parkeeraanbod wordt onderstund door een goed parkeerbeleid. Het gratis parkeren, dat wordt beschouwd als een troef, wordt hierbij zo maximaal mogelijk behouden.

AANDACHTSPUNTEN VOOR HET MASTERPLAN

- De focus van de inrichting ligt op **duurzame mobiliteit**, gebaseerd op het promoten van alternatieve vervoerswijzen (STOP-principe/ stappen – trappen – openbaar vervoer – privaat vervoer);

- **Veiligheid van en ruimte voor voetgangers en fietsers staat voorop.** Op de plaatsen waar het mogelijk is d.w.z. daar waar voldoende breedte beschikbaar is, wordt gekozen voor gescheiden verkeersmodi. Gescheiden staat synoniem voor leesbaarder, veiliger en betere doorstroming. In kleinere straten, waar geïmpreerd zal moeten worden voor een gemeenschappelijke situatie, zal streng moeten worden gemaakt over de leesbaarheid van de inrichting en de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Het ordenen van veilige oversteekplaatsen, inegraat toegankelijke voetpaden en ruimte voor fietsers en voetgangers is een must. Er wordt gestreefd naar een samenhangend wandel- en fietsroute netwerk.

- **Bezoekers met de fiets moeten aangetrokken worden en bewust even willen blijven**

REACTIEPANEEL: WELKE AANVULLINGEN OF OPMERKINGEN HEEFT U BIJ DE GEPRESENTEERDE ANALYSE?

MASTERPLAN DILBEEKSE KERN OP NAAR EEN MASTERPLAN

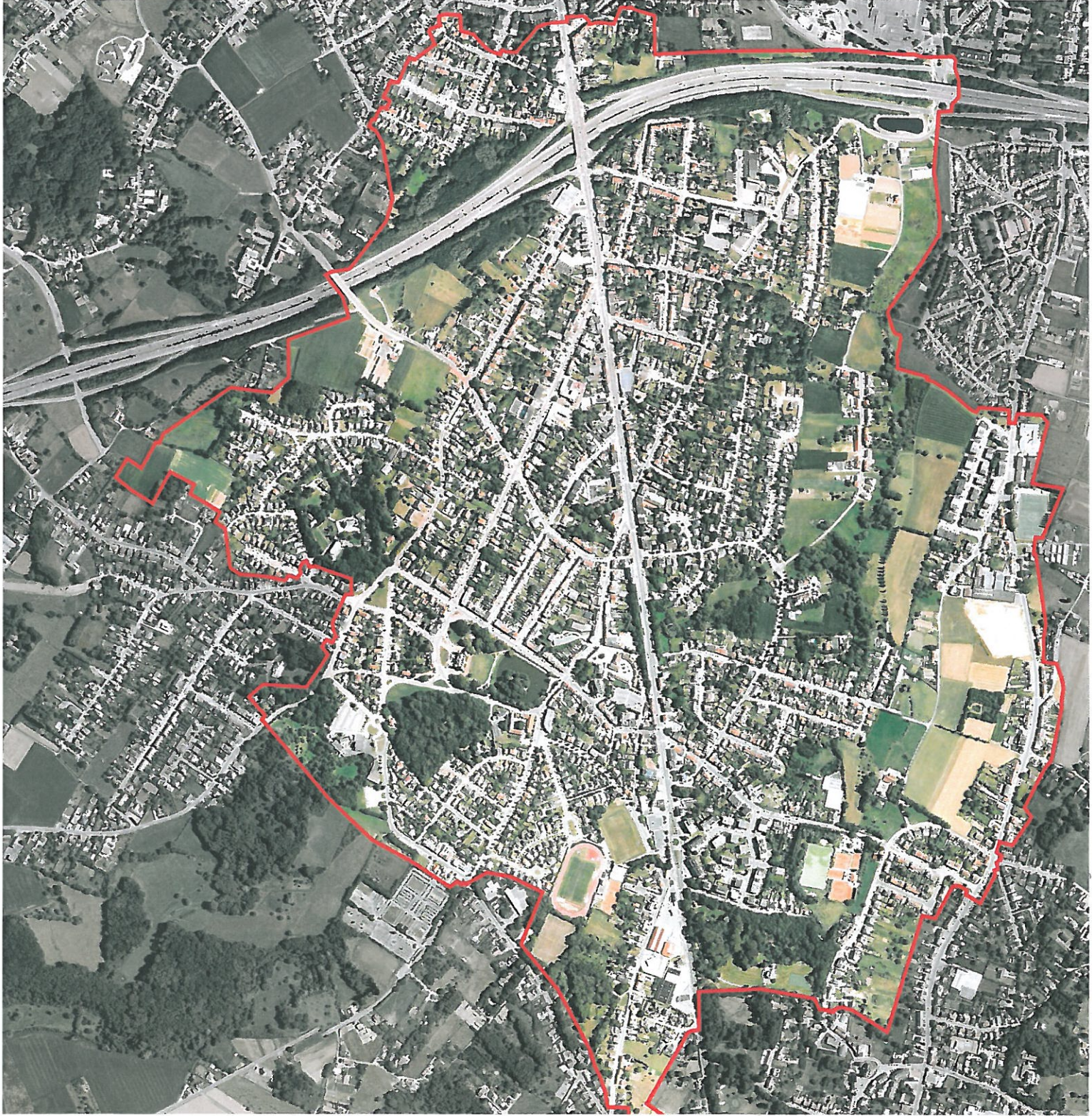
De bestaande toestand en de informatie uit het eerste publieksmoment is door het ontwerpteam geanalyseerd. De ambities en verwachtingen voor het openbaar domein/natuur, het leven in de kern en de mobiliteit zijn in beeld gebracht. Voor het ontwerpplan zijn er een aantal kerachlijnen duidelijk(er) geworden. Daarnaast zijn er nog een aantal onderwerpen waarvoor samen oplossingen moeten gezocht worden. De conclusies van het ontwerpteam worden opgenomen in de startnota. Ze worden ook voorgelegd aan het brede publiek om te controleren of de ontwerpers alles goed begrepen hebben en om samen naar oplossingen te zoeken voor bepaalde problemen. In de volgende stap zal op basis van de informatie uit het publieksmoment van 5 november een voorontwerp worden opgemaakt.

Duidelijk is dat drie figuren - de zachte ruggengraat/groen hart, de assen/lopers en de stedelijke avenue - het master- en beeldkwaliteitsplan dragen. Ze geven concreet uitdrukking aan de diverse uitdagingen en verwachtingen waar de hoofdthema's - natuur/openbaar domein, (leven en werken in) de dorpskern, mobiliteit - de Dilbeekse Kern mee confronteren. Het voorstel van de ontwerpers is om het master- en beeldkwaliteitsplan volgens deze figuren verder uit te werken en te detaileren.

De mate waarin het masterplan voor elk hoofdthema aan de uitdagingen en ambities kan beantwoorden, is sterk afhankelijk van de herkomsten die de gemeente zelf voor elke figuur in handen heeft. Dit loopt per figuur nogal sterk uiteen. Hierin wordt ingegaan in de volgende panelen. Per figuur wordt ingegaan op de herkomsten die de gemeente heeft om effectief iets in beweging te zetten. Daarnaast worden de ambities voor het masterplan samengevat zodat iedereen een duidelijk beeld krijgt van wat wel en niet verwacht mag worden van het onderzoek.

Vragen zijn er over drie thema's. Op drie panelen worden de vragen van het ontwerpteam voorgespeeld:

1. Kan en wil Dilbeek een 5-minuten-gemeente zijn?
2. Hoe moeten verkeersstromen van fietsers, openbaar vervoer en auto's voor de inwoners van Dilbeek georganiseerd worden?
3. Wat voor een handelscentrum in Dilbeek zou voor u interessant zijn?



Legend:
- blauw: water
- grijs: bebouwd gebied
- groen: park of openbaar gebied



OP NAAR EEN MASTERPLAN: DRIE FIGUREN

ZACHTE RUGGENAAT/GROEN HART

Helbomen. Voor de uitwerking van de zachte ruggengraat en de ontwikkeling van het groene hart heeft de gemeente de meeste helbomen. Het merendeel van de percelen is in gemeentelijke eigendom of gemeentelijk openbaar domein m.a.w. terrein waarover de gemeente kan beslissen.

Twee lopende studies/projecten komen als **(extra) helboom** fungeren, nl. de ambitie om aan de Sint-Ambrosiuskerk een nieuw parochiecentrum te realiseren en de studies voor de N8.

Ambities master- en beeldkwaliteitsplan:

- Van de ontwerpers wordt verwacht dat ze:
 - op basis van uitvoerend onderzoek voor de zachte ruggengraat/groen hart een concreet ontwerp- en beeldkwaliteitsvoorstel uitwerken dat aansluit op de uitdagingen en verwachtingen en dat kan worden vercald naar een aantal algemene inrichtings- en beeldkwaliteitsprincipes op het vlak van soft landscaping (park, openbaar groen, landschap...);
 - een voorstel uitwerken dat de verschillende (groene) fragmenten aaneenlijgt tot een samenhangend(en) geheel met aandacht voor inrichting/straatmeubilair, veiligheid, gezelligheid, plaats om te spelen, trage wegen, e.o.
 - voor het aaneenlijgen gebruik maken van de creatie van zowel ruimtelijke als visuele connecties. Het geheel volgt en versterkt de groene noord-zuid georiënteerde valleestructuur.
 - bij de uitwerking van het groene hart rekening houden met de uitgesproken keuze voor een wandel- en kuierpark.

ASSEN/LOPERS

Helbomen. Ook voor de aanpak van de dorpskern a.h.v. de assen/lopers heeft Dilbeek heel wat helbomen in handen. Ook hier gaat het immers vooral over gemeentelijk openbaar domein. Er ontbreekt vandaag echter ook sluitende informatie m.b.t. sommige parameters (sluipverkeer, parkeren, circulatie...). Het is aangewezen dat de gemeente zowel de lopende studies van zeer nabij opvolgt (biv. N8/sluipverkeer) met het oog op een maximale doorstroming van informatie, als bijkomende studies opstart om de ontbrekende informatie te verwerven (biv. parkeren).

Ambities master- en beeldkwaliteitsplan.

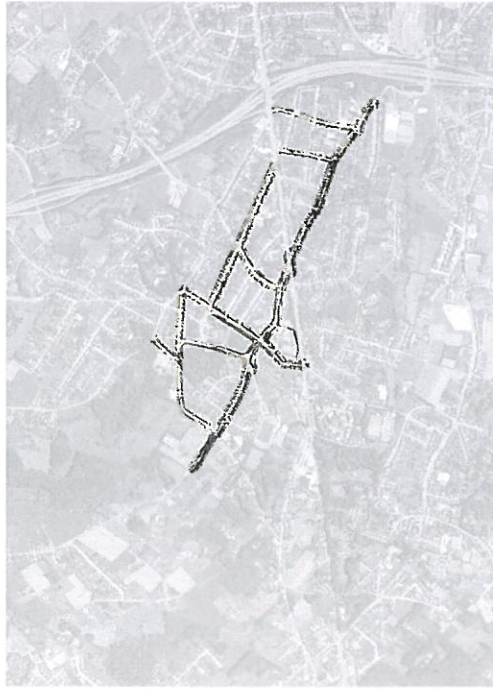
- Van de ontwerpers wordt verwacht dat ze:
 - op basis van uitvoerend onderzoek voor een aantal specifieke assen o.a. Verheydenstraat/Sint-Almalaan, Baron De Vriantaan, Kasteel / Spanheerg, / Kandenaaistraat, een concreet ontwerp- en beeldkwaliteitsvoorstel uitwerken. Hierbij moeten ze rekening houden met verschillende perspectieven zoals:
 - de zwakke weggebruiker (voet- en fietspaden, toegankelijkheid, oversteekbaarheid, schoolomgeving, veiligheid...);
 - de generoosere weggebruiker (verkeersvonnemende maatregelen, doorstroming, hennrichting kruispunten);
 - straten en pleinen in het algemeen en winkelomgeving en -omgeving in het bijzonder;
 - materiaalkeuze en straatmeubilair;
 - (groen)onderhoud en (groen)beheer.
 - de gestelde uitdagingen en verwachtingen vertalen naar algemene inrichtings- en beeldkwaliteitsprincipes op het vlak van hard landscaping (inrichting straten, pleinen, winkelomgeving...);
 - een kader voor beslissingen aanreken voor het parkeren en het sluipverkeer;
 - bij de aanpak van de winkelomgeving in de dorpskern vormt het principe van de buurtwinkelstraat het uitgangspunt;
 - bij de aanpak van de mobiliteit(sproblematiek) streven naar gescheiden modi indien de straatbreedte het toelaat.

STEDELIJKE AVENUE

Stedelijke helbomen. Voor de uitwerking van de aanpak van N8 heeft de gemeente weinig helbomen. De Vinocfsesteenweg is een gewesweg. Dit houdt in dat Dilbeek die weg niet beheert en voor de uiteindelijke hennrichting afhankelijk is van de hogere overheden (Vlaanderen) en diensten (o.a. De Lijn). De gemeente kan de voorliging en de uitkomst van dit proces onmogelijk zelf bepalen maar ze kan wel duidelijke standpunten innemen en moet er naar streven het proces zo goed mogelijk te beïnvloeden om een voor haar gunstig indresultaat te komen.

Ambities master- en beeldkwaliteitsplan.

- Van de ontwerpers wordt verwacht dat ze:
 - een (onderhandelings)kader aanreken dat door de gemeente in overleg met de hogere overheden en diensten kan worden gebruikt door
 - o.b.v. de gekende randvoorwaarden (STOP-principe, fietscorridor, stamms openbaar vervoer, integrale toegankelijkheid...);
 - voorafnams te doen op de definitieve hennrichting van de N8 zonder die hennrichting te hypotekeran;
 - a.h.v. (ontwerp)scenario's en ontwerpand onderzoek de potentiële sterktes en zwaktes van verschillende keuzes in beeld te brengen
 - bij de uitwerking van het onderhandelingskader vooral inzet op de oversteekbaarheid van de N8 en de continuïteit van de assen/lopers daar waar ze de steenweg kruisen.



KAN EN WIL DILBEEK EEN 5-MINUTEN-GEMEENTE ZIJN?

Wat is een 5-minuten-gemeente?

De 5-minuten-gemeente is een andere manier om te denken over de leefomgeving. Het basisidee is dat alle dingen van een gemeente op een maximaal 5-minuten afstand van elkaar moeten liggen. Dit kan op verschillende manieren worden bereikt, bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren.

Kan Dilbeek een 5-minuten-gemeente zijn?

Voor de gemeente Dilbeek zijn twee eisen van belang:

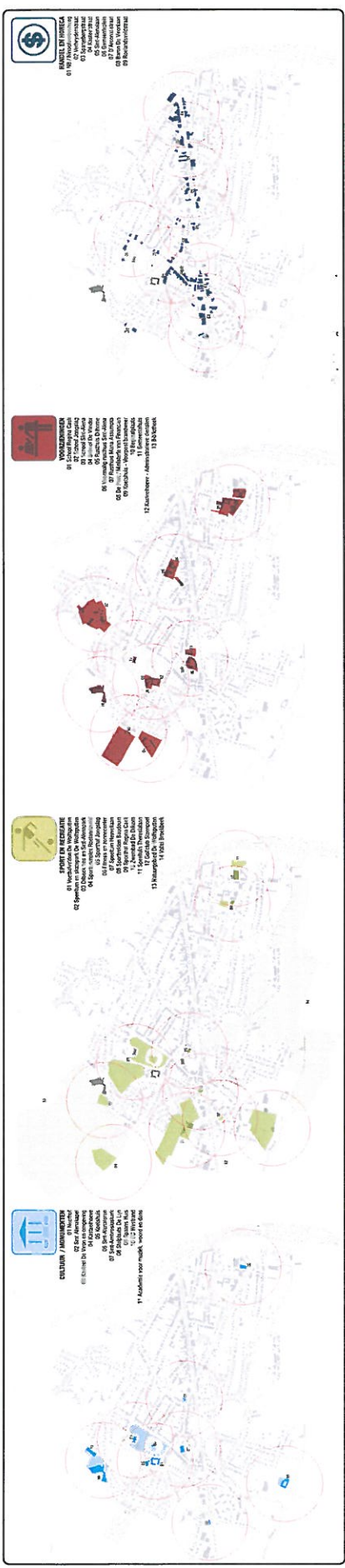
1. De spreiding van de functies en diensten van de dorpskern is in beeld gebracht (zie figuur onder). De spreiding van functies en diensten in Dilbeek wordt bepaald op basis van een ruimtelijke analyse van de huidige situatie. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren.
2. Daarnaast is ook een analyse gemaakt van de ligging van de huidige functies en diensten van de dorpskern. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren.

Deze analyse is gebaseerd op de spreiding van functies en diensten in de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren. De analyse is gebaseerd op de spreiding van functies en diensten in de gemeente. Dit kan bijvoorbeeld door de spreiding van functies en diensten in de gemeente te verbeteren.

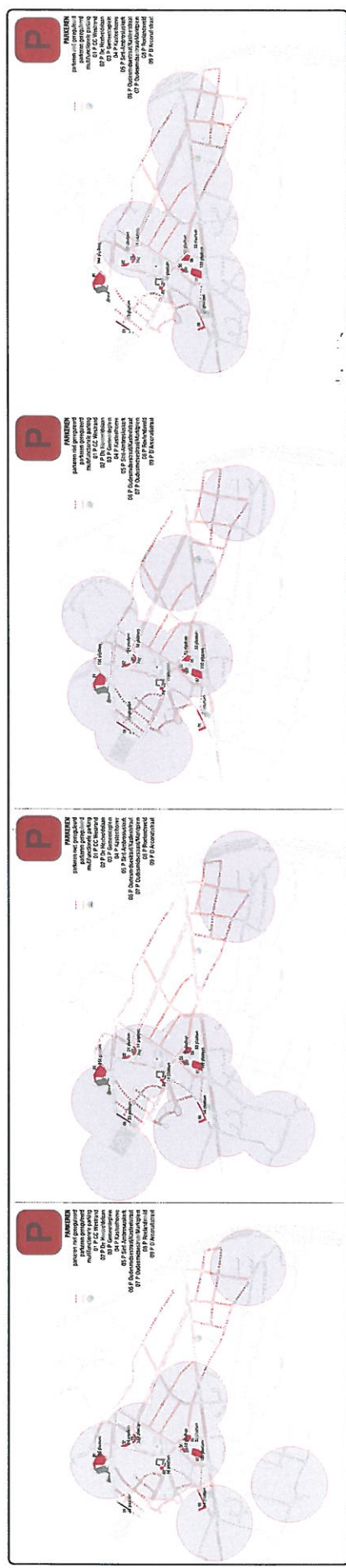
Wil Dilbeek een 5-minuten-gemeente zijn?

Deze eerste eisen zijn de start zijn van een verkenning van een aantal vragen op het gebied van de publieksoverheid.

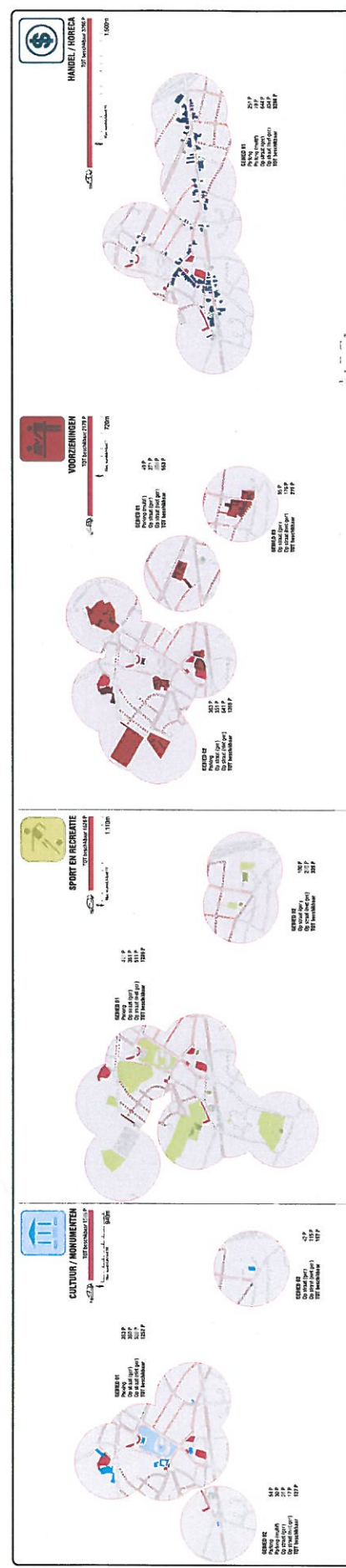
- Welke wandelafstand en parkeertijd kan als maat gebruikt worden voor de verschillende functies/diensten in de kern van Dilbeek?
- Op welke manier kan het parkeren worden verbeterd?
- Welke suggesties kunnen worden gedaan met betrekking tot het parkeren op basis van deze analyse?



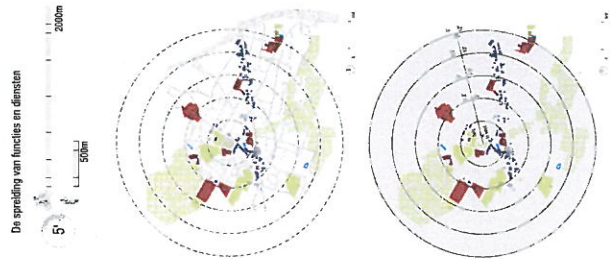
stap 1: analyse van de zones op wandelafstand rond functies en diensten (de rode cirkel = 250m = 2.5min wandelen vanuit het middelpunt)



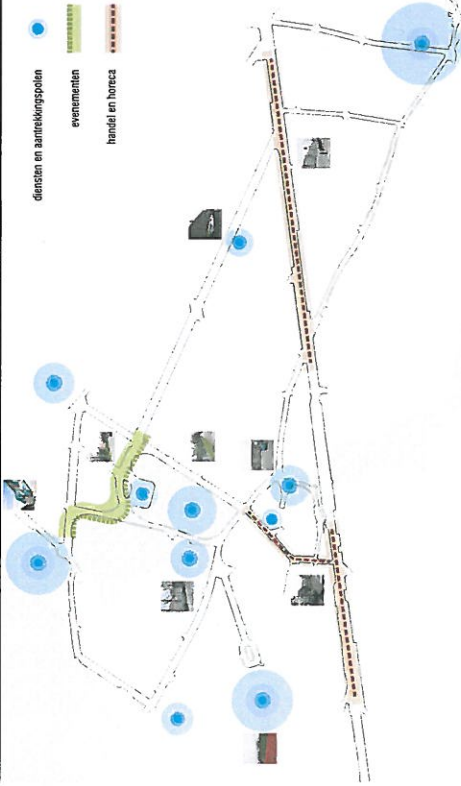
stap 2: analyse van de beschikbare parkeermogelijkheden in de invloedzones tussen de verschillende functies en diensten



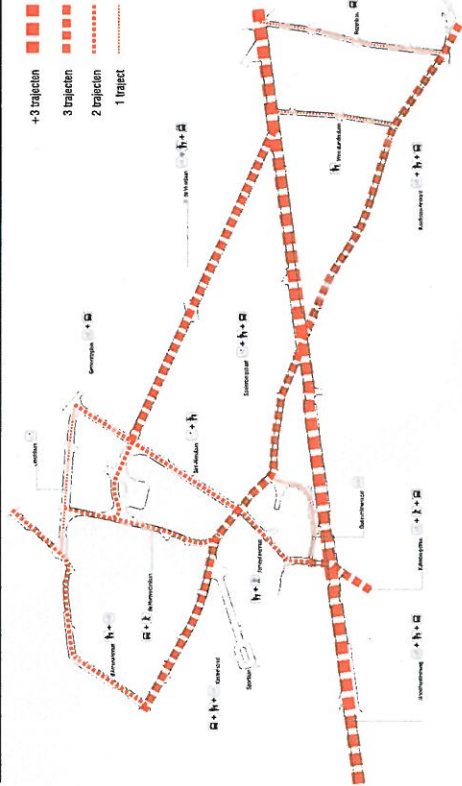
stap 3: analyse van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen en de maximale wandelafstand van de verschillende functies en diensten



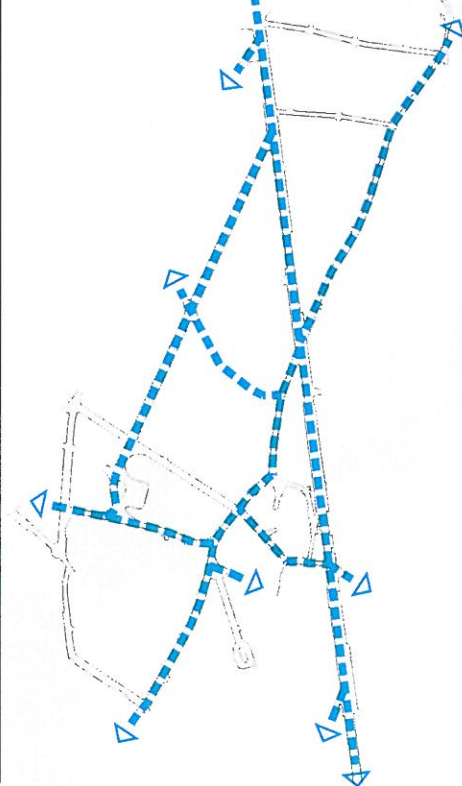
GEMEENTELIJKE ATTRACTIEPOLEN



VERBINDINGSTRAJECTEN

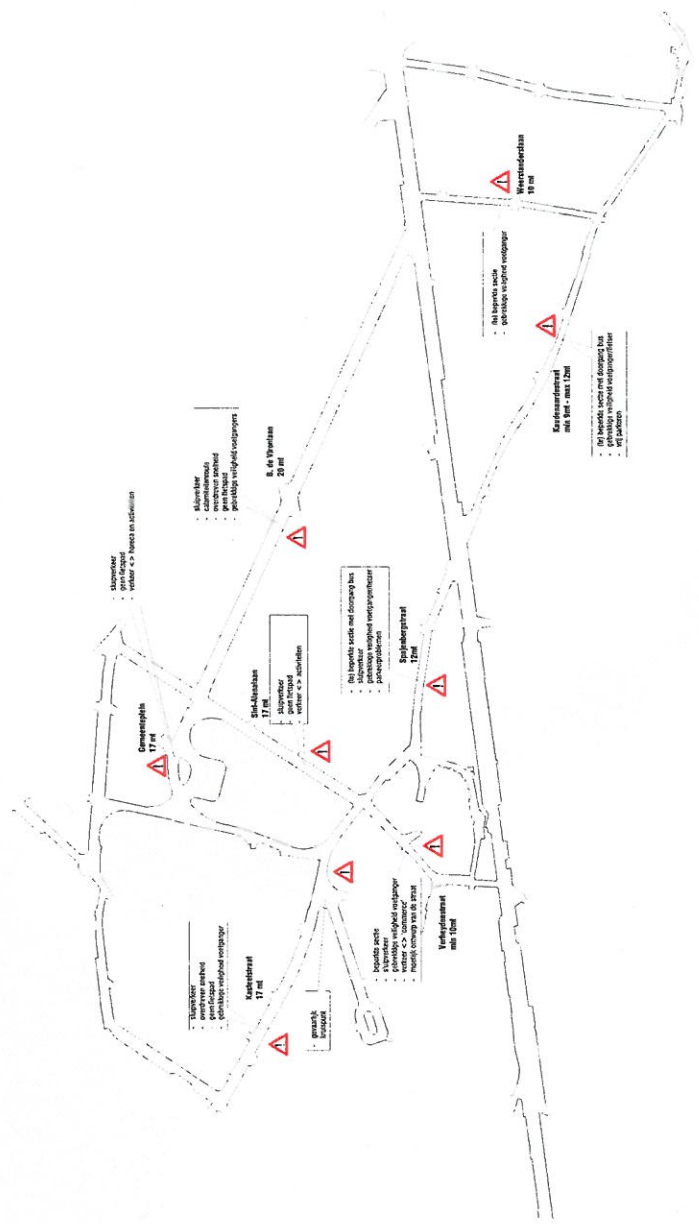


VERKEERSSTROMEN

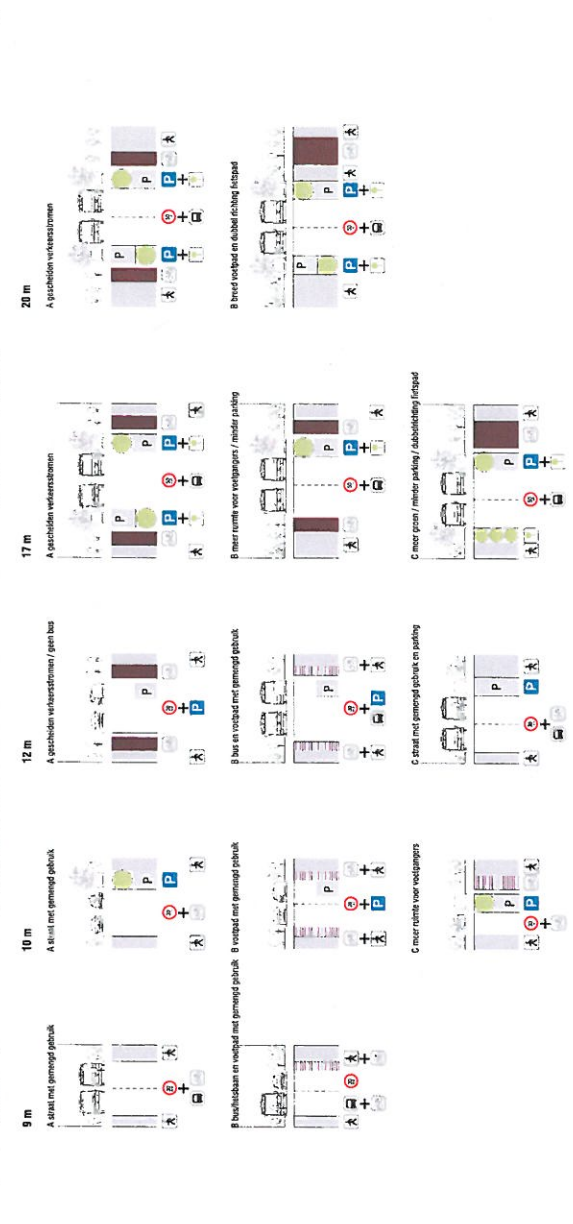


MASTERPLAN DILBEEKSE KERN

HOE MOETEN DE VERKEERSTROMEN VAN FIETSCERS, Bussen EN AUTO'S VOOR DE INWONERS VAN DILBEEK GEORGANISEERD WORDEN?



MOGELIJKE INRICHTINGSPRINCIPES (voor verschillende types verkeersstromen)

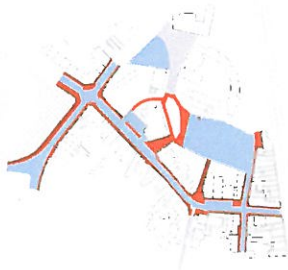
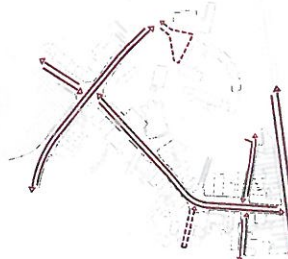


WAT VOOR EEN HANDELSCENTRUM ZOU VOOR U INTERESSANT ZIJN?

WINKELN EN ACTIVITEITEN

MOBILITEIT EN PARKEREN

RUIMTEGEBRUIK



- winkel
- restaurant/café
- kamoor/bank
- monumentvoorziening

- winkel
- restaurant/café
- kamoor/bank

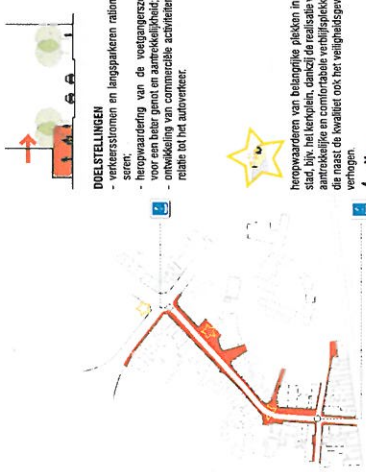
- duidelijk richting
- doelgebied

- vrij parkeren
- gereguleerd parkeren

- ruimte voor wegvoers
- ruimte voor voetgangers
- gemeenschappelijk gebruik

- park
- grasbloemenperk
- boom

SCENARIO 01
verbeteren bestaande situatie



DOELSTELLINGEN

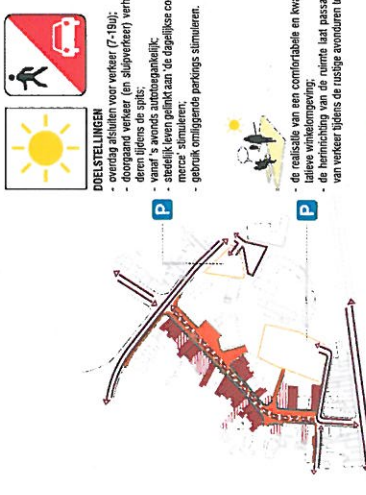
- verkeersstromen en langspaanparkeren rationaliseren;
- heropwaardering van de voetgangerszone voor een leger gevoel en aantrekkelijkheid;
- weg van commerciële activiteiten in relatie tot het autoverkeer.

Heropwaarderen van belangrijke plekken in de stad, bijvoorbeeld de realisatie van aantrekkelijke en commerciële entreeplekken, die naast de kwaliteit ook het veiligheidsniveau verhogen.

Heropwaarderen van de voetgangerszone langsheen de gebouwen, door rationalisatie van het langspaanparkeren waardoor nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de ontspanning van commerciële plekken en de toegankelijkheid voor voetgangers verbetert.



SCENARIO 02a
gereguleerd verkeer: overdag



DOELSTELLINGEN

- overdag afsluiten voor verkeer (7-19u);
- doorgaand verkeer (en sluisverkeer) verhinderen tijdens de spits;
- vanuit 's avonds autoverkeer;
- meer 'stimuleren' van de digitale commerciële activiteiten;
- gebruik omringende parkings stimuleren.

De realisatie van een comfortabele en kwalitatieve verkeerszone, die de realisatie van de herinrichting van de ruimte laat passagie van verkeer tijdens de restie avonduren toe.

(commerciële) functies stimuleren in ditlog gebied, zoals kleine winkels, kleine commerciële lokale, grote zaken en het gebruik van de straat als 'expositierruimte'.



SCENARIO 02b
gereguleerd verkeer: 's nachts



DOELSTELLINGEN

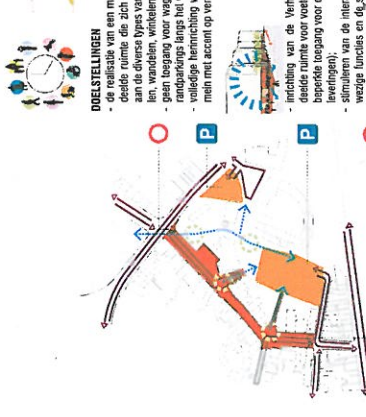
- 's avonds afsluiten voor verkeer (19-7u);
- doorgaand verkeer (en sluisverkeer) verhinderen tijdens de spits;
- stedelijk leger gevoel aan de horeca stimuleren;
- de herinrichting van de voetgangerszone in te zetten;
- gebruik omringende parkings stimuleren;
- auto toegankelijk overdag om autoverkeerheid van de winkels overdag te garanderen.

de realisatie van een aantrekkelijke stedelijke passage met voldoende verblijfsplekken en aanpassing van de herinrichting van de ruimte laat passage van (winkel)verkeer overdag toe.

horeca functies stimuleren in ditlog gebied, met de straat door het gebruik van terras en terrassen;



SCENARIO 03
voetgangersgebied



DOELSTELLINGEN

- de realisatie van een multifunctionele en gedeelde ruimte die zich gemakkelijk aanpast aan de diverse typen van ruimtegebruik (openbaar, commercieel, recreatief);
- meer toegang voor mensen en realisatie van randgebieden langs het voetgangersgebied;
- volledige herinrichting van het openbaar gebied met accent op verblijven en groen.

herinrichting van de voetgangerszone als gedeelde ruimte voor voetganger en fietsers met beperkte toegang voor de wagen (bewoners, lezingen);

stimuleren van de interactie tussen de aanwezige functies en de straat;



REACTIEPANEEL: WELKE AANVULLINGEN OF OPMERKINGEN HEEFT U OP DE GEMAAKTE KEUZES VOOR HET VERDERE ONDERZOEK?