

# **SAMEN OP WEG NAAR HET DILBEEK VAN MORGEN**

Ruimtelijke visie en beeldkwaliteitsplan  
voor de Dilbeekse Kern



# COLOFON

## OPDRACHTGEVER

Gemeentebestuur Dilbeek  
Gemeenteplein 1 - 1700 Dilbeek

## OPDRACHT

002009: de 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 in het centrum

## EXTERN ONTWERPTEAM

**MAARCH** ARCHITECTUUR.LANDSCHAP.URBAN DESIGN  
Andrea Carlesso, Steven Geeraert, Stefano Peluso  
Ginevra Ballarini, Alessandra Godi

**UForcE**  
Jan Vincke

## STUURGROEP

Laurent Coppens, Raymond De Brabanter, Frank De Dobbeleer, Marc De Meulemeester, Luc Deleu, Ellen Deruyck, Ilse Eylenbosch, Stijn Quaghebeur, Jozef Raes, Marianne Vanden Houte, Jef Vandroost, Björn Verhofstede, Mieke Verschaffel

## FOTOGRAFIE/SCHEMA'S/VERWERKING DATA

**VERSIE** Augustus 2014

## **I\_INLEIDING**

- I.1\_Een Ruimtelijke Visie en Beeldkwaliteitsplan voor de Dilbeekse Kern
- I.2\_(Samen) Op Weg naar het Dilbeek van Morgen

## **II\_RUIMTELIJKE VISIE Dilbeekse KERN**

- II.1\_Inleiding
- II.2\_Drie Figuren: Ambities en Mogelijkheden
- II.3\_Strategieën voor een Ruimtelijke Visie

## **III\_PROJECTEN**

- III.1\_Zachte Ruggengraat/Groene Hart
- III.2\_Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk
- III.3\_Stedelijke Avenue
- III.4\_Mobiliteit
- III.5\_Parkeren
- III.6\_Realisatie en Fasering

## **IV\_BEELDKWALITEIT**

- IV.1\_Uitgangspunten en principes
- IV.2\_Zachte Ruggengraat/Groene Hart
- IV.3\_Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk
- IV.4\_Stedelijke Avenue









### Studiegebied en programma van eisen

Dilbeek is door haar ligging vlakbij de hoofdstad, door het groene landelijke karakter, het ruim cultureel en recreatief aanbod en het sociale leven aantrekkelijk om te wonen. Toch zijn er verbeteringen mogelijk. Dilbeek wil immers meer zijn dan een goed ontsloten slaapgemeente in de rand van Brussel. Het gemeentebestuur besliste daarom om de herinrichting van de dorpskern te onderzoeken. Dilbeek legde hiervoor een *projectperimeter* vast en stelde een *programma van eisen* op.

### Ruimtelijke visie en een beeldkwaliteitsplan

MAARCH i.s.m. Uforce maakte hiervoor een ruimtelijke visie en beeldkwaliteitsplan op.

De *ruimtelijke visie* op de ontwikkeling van de kern geeft aan hoe de aanwezige troeven van de kern bewaard en verbeterd kunnen worden. De (ongekende) kracht/kwaliteit van de bestaande situatie en de aanwezige ruimtelijke structuur vormt hierbij het uitgangspunt.

De *beeldkwaliteit* is een aanzet voor de (her)inrichting van de openbare ruimte, het opladen van de stedelijke ruimte en een bijdrage aan de identiteit van Dilbeek. Dit kan heel concreet gaan over de keuze van een bank en een vuilnisbak, over de algemene inrichtingsprincipes voor de straten en pleinen van Dilbeek maar evenzeer gaat het plan op zoek naar een toekomstbeeld dat vernieuwend en flexibel moet zijn om de kwaliteitsambities van de gemeente waar te maken.

Het is een grondige denkoefening waarbij verleden, heden en toekomst worden gecombineerd en vertaald in een duurzame visie voor de gemeente. Een visie die zich vertaalt in o.a. richtlijnen, principeschetsen, ontwerpvoorbeelden, profielen en referenties voor het studiegebied, echter zonder een hypotheek te leggen op de toekomstige ontwikkelingen. De ruimtelijke visie en beeldkwaliteitsplan zullen op die manier een kader en leidraad vormen voor de huidige en toekomstige ontwikkeling van de Dilbeekse kern en inspiratiebron zijn voor de herinrichting van de andere deekernen van de gemeente..

Uit de wedstrijdanalyse blijkt enerzijds dat alle uitdagingen en aandachtspunten thematisch kunnen worden geïnventariseerd volgens *drie hoofdthema's of ecologieën*.

Anderzijds onderscheidt de analyse *drie figuren* waarbinnen deze uitdagingen en aandachtspunten in de eerste plaats tastbaar tot uiting komen. Deze drie figuren dragen de ruimtelijke structuur van Dilbeek. Als dragers leggen ze als het ware de basis voor het master- en beeldkwaliteitsplan.

### Drie hoofdthema's of ecologieën

volgens dewelke alle uitdagingen en aandachtspunten zoals geformuleerd in het projectdossier, gegroepeerd zijn: *natuur/openbaar domein; leven en werken in de dorpskern; en mobiliteit*. Samen definiëren deze ecologieën de complexe structuur van de Dilbeekse kern. De term ecologie verwijst naar de wijze waarop de thema's elkaar beïnvloeden en met elkaar interageren. Het is de beste manier om te omschrijven hoe zij Dilbeek vormgeven. Die manier is zeer vergelijkbaar met deze van de ecologieën uit de biologie.

Vandaag ontbreekt het Dilbeek aan *identiteit*. Het hele openbaar domein van de gemeente is ontworpen op maat van de auto: brede wegen, smalle voetpaden, nauwelijks fietspaden, sluijverkeer, overcapaciteit aan parkeerplaatsen... . In die mate zelfs dat andere bestaande

## I.1\_Ruimtelijke Visie en Beeldkwaliteitsplan voor de Dilbeekse Kern

kwaliteiten – die wel degelijk aanwezig zijn en evenzeer de identiteit van de gemeente bepalen – volledig uit het oog worden verloren.

De ruimtelijke visie en het beeldkwaliteitsplan willen vanuit de drie figuren daarop inzetten, verbanden herstellen en zo een unieke en doorlopende open ruimte creëren. De plekken waar de figuren raken, spelen hierin zoals eerder gezegd een belangrijke rol.

### Drie figuren

De *Zachte Ruggengraat/Groene Hart* bestaat uit een reeks van bestaande groen-blauwe fragmenten (landbouwgebied, tuinen, pleinen, bos, park ...) die Dilbeek langs de noord-zuid as doorkruisen.

Het doel van het project is om door visuele en ruimtelijke connecties één groen-blauw netwerk doorheen het centrum te creëren met het Dilbeek Bos en het Sint-Alenapark als kloppend *Groene Hart*. Hiervoor wordt een hele reeks principes en interventies voorgesteld zoals het knippen van de de Heetveldelaan die het bos en het park momenteel scheidt, vergroenen van straten en pleinen, ... . Dankzij de Zachte Ruggengraat en het Groene Hart wordt het omliggende landschap (te rug) zichtbaar in de kern.

De *Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk* vormen de tweede figuur. Hiermee wordt ingezet op de zwakke weggebruiker. In de toekomst is koning auto te gast. Straatprofielen en pleinen worden herkend in relatie tot hun voornaamste gebruik: zo wordt doorgaand verkeer geweerd of ontmoedigd (zowel door inrichting als uitgekende keuzes qua rijrichting), zo wordt de Verheydenstraat autoluw, krijgt de as die de scholen van de gemeente met elkaar verbindt een inrichting op maat van de voetganger en fietser, zo wordt de parking op het Gemeenteplein (weer) plein, worden de woonstraten ingericht op maat van de bewoners i.p.v. het doorgaand verkeer ... . Naast het sleutelen aan de ruimtelijke ervaring en het ruimtegebruik doet het plan ook voorstellen naar parkeren en parkeerbeleid.

De derde drager is de *Stedelijke Avenue* die de gemeente van oost naar west doorsnijdt. Er is geen relatie met de omgeving en de overstekbaarheid is dramatisch.

De Ninoofsesteenweg/N8 moet een meer aangename en veiligere plaats worden voor iedereen maar in de eerste plaats voor de zwakke weggebruiker. Bus en/of tram krijg(t)en meer prioriteit door doorstromingsbevorderende maatregelen. De volledige herontwikkeling gebeurt met speciale aandacht voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en trekt zo meer de kaart van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Kort samengevat kan men stellen dat Dilbeek de ambitie heeft de N8 om te vormen van een Vlaamse steenweg tot *Viale Urbano*: een stedelijke avenue, een weg vol stedelijkheid.

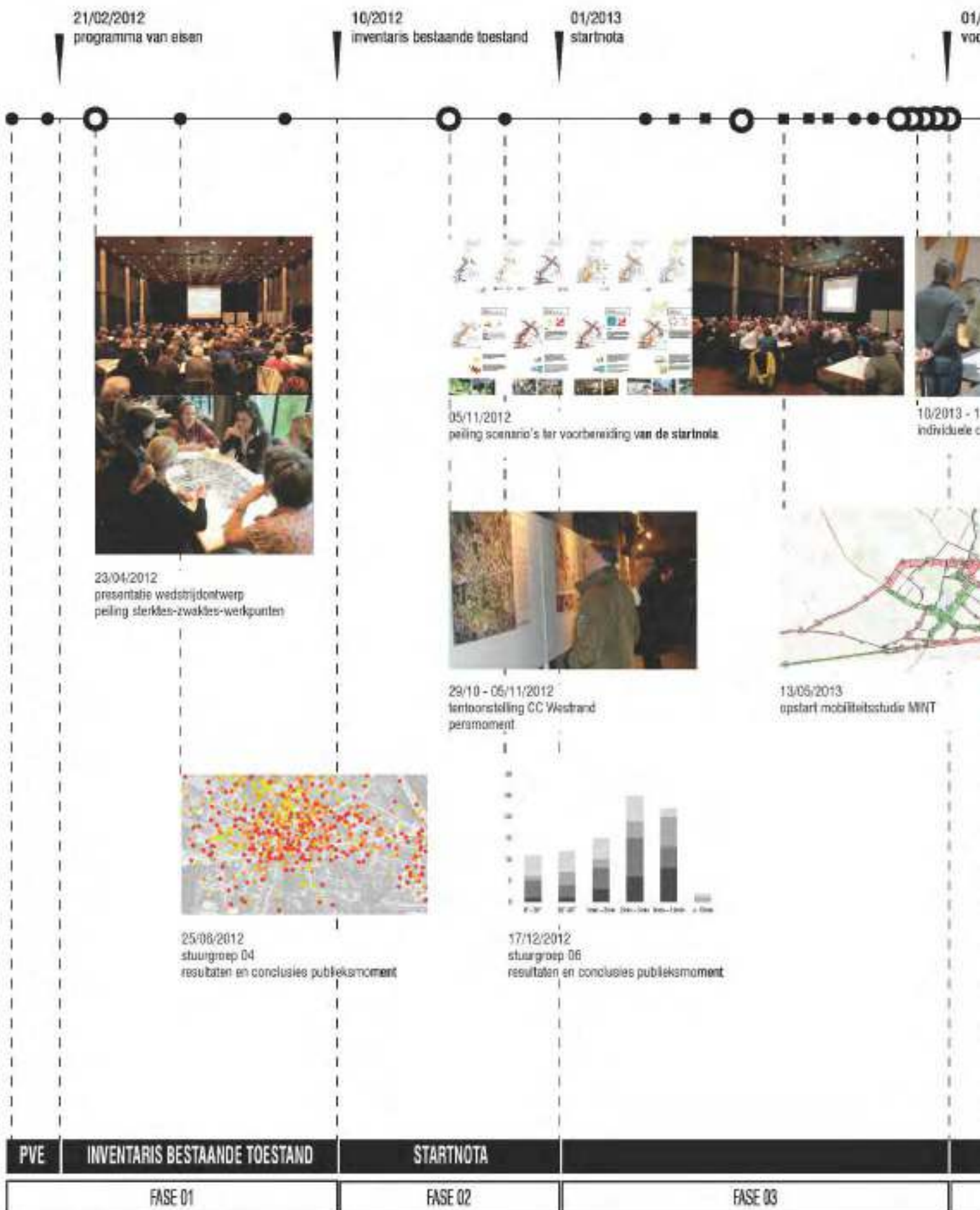
Een sleutelrol hierin is weggelegd voor de bus/tramhaltes die naar het midden van de steenweg worden verplaatst: de gemeente krijgt hierdoor opeens terug een gezicht, het autoverkeer wordt vertraagd en de overstekbaarheid wordt vergroot.

### Proces

Stap per stap werd het Dilbeek van Morgen uitgewerkt. Dit gebeurde in nauw overleg met de bevolking, de actoren, de betrokken administraties en het bestuur (zie hierna).







## I.2\_(Samen) Op Weg naar het Dilbeek van Morgen



Zoals hiervoor aangehaald is de uitwerking van de ruimtelijke visie en het beeldkwaliteitsplan stap voor stap en in nauw overleg verlopen. Er werd hierbij op *maat van het project en convergerend* te werk gegaan: naarmate het proces vorderde, werden er meer zaken afgekipt en vastgeklikt om uiteindelijk met een gedragen voorstel te landen.

Volgende stappen zijn samen gezet:

In de *projectdefinitie* formuleerde de gemeente haar ambities en verwachtingen. Het ontwerpteam heeft tijdens de wedstrijd die ambities en verwachtingen geïnterpreteerd en vertaald in een wedstrijdvoorstel. MAARCH identificeerde drie hoofdthema's (natuur/publieke ruimte, wonen/werken/leven in de kern en mobiliteit) en drie figuren (zachte ruggesraat/Groene Hart; assen, lopers en woonstraten/poreus netwerk; stedelijke avenue) als basis voor het ruimtelijke visie en beeldkwaliteitsplan. Het zijn de dragers van de visie.

Tijdens de uitwerking van het *programma van eisen* zijn deze ambities en uitdagingen verder verlijnd en aangevuld met de verwachtingen van de Dilbekenaar zelf. Dit *programma van eisen +* is het resultaat van intensief overleg met de gemeente (bestuur en diensten) en het eerste publieksmoment.

Tegelijk werd een *analyse en inventaris van de bestaande toestand* opgemaakt. 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. Hiervoor werden bestaande plannen, projecten, documenten enz... geanalyseerd. Bijkomende informatie werd verzameld aan de hand van wandelingen door Dilbeek en op het eerste publieksmoment. De verzamelde informatie verschaftte inzicht in het belang van bepaalde aanwezige ruimtelijke elementen en relaties, mogelijkheden voor de toekomst en knelpunten van het gebied.

Op basis van de informatie uit de vorige stappen werd een *startnota* opgemaakt. Deze nota presenteerde, op basis van de verworven inzichten, concreet hoe en in welke mate de verschillende uitdagingen, ambities en verwachtingen in de ruimtelijke visie en het beeldkwaliteitsplan Dilbeekse Kern aan bod konden komen. De nota gaf aan over welke ambities er duidelijkheid bestond en wat er nog verder onderzocht diende te worden. De *startnota* werd aan de bevolking van Dilbeek voorgelegd op een tweede publieksmoment in CCD Westrand. Dit moment werd eveneens aangegrepen om een aantal bijkomende zaken af te toetsen. Voorafgaand aan dit moment werd een tentoonstelling georganiseerd om de inhoud van de *startnota* beter te duiden.

Op basis van de *startnota* werd het voorontwerp uitgewerkt. Duidelijke keuzes in de *startnota* werden concreet vertaald naar een eerste inrichtingsplan. Voor bepaalde thema's waren de ambities nog niet duidelijk en werden in het voorontwerp verschillende opties verder verkend. Op het derde publieksmoment werd het voorontwerp voorgelegd aan de bevolking en werden de laatste knopen doorgehakt. In het *ontwerp* werd het voorontwerp verder geconcretiseerd in de *ruimtelijke visie en het beeldkwaliteitsplan voor de Dilbeekse Kern*.

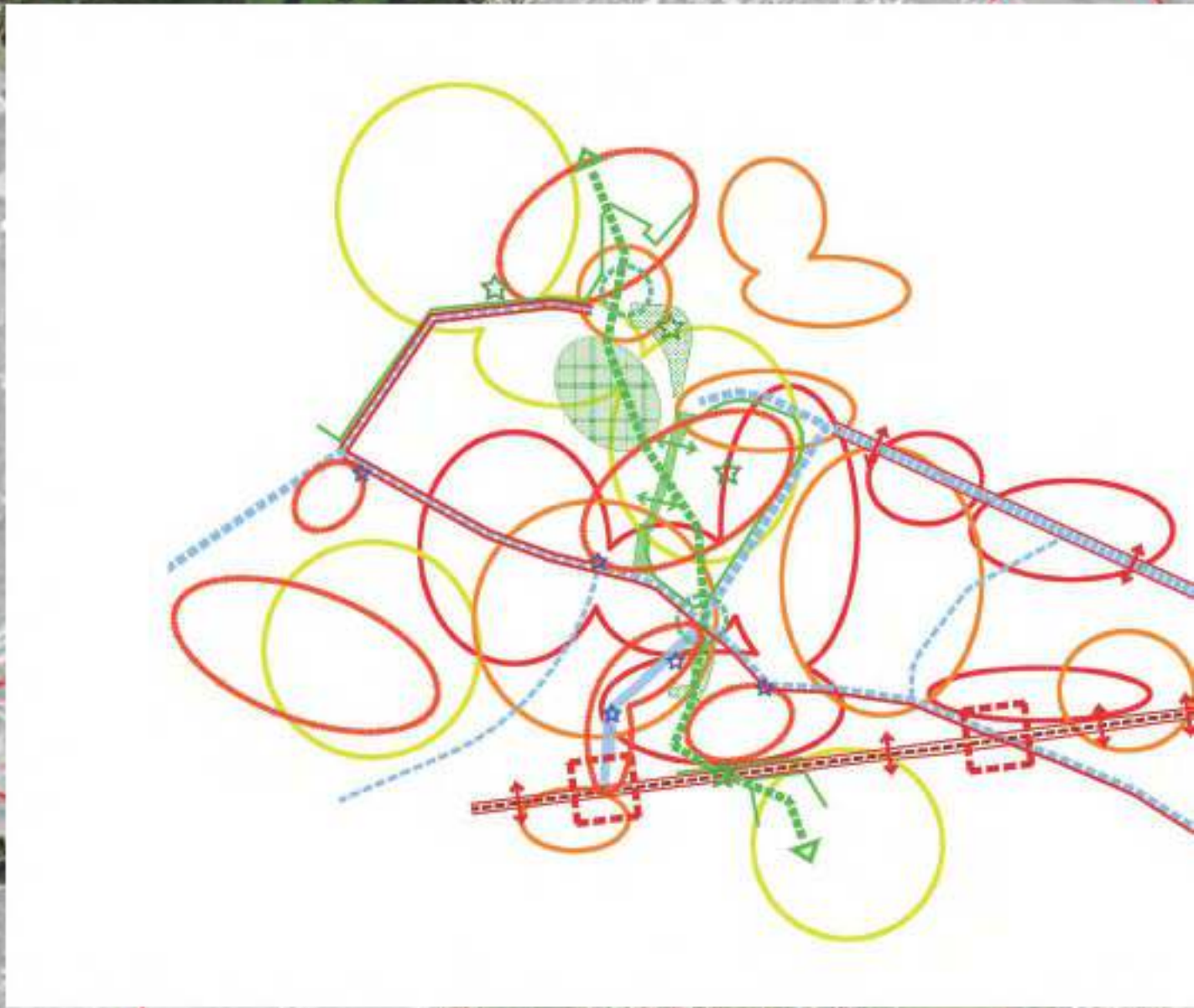
Het definitief plan werd op een vierde publieksmoment, dat was opgevat als een infomoment, aan de Dilbekenaar voorgesteld.













De drie figuren vormen de basis voor de ruimtelijke visie voor de kern. Men onderscheidt een zacht systeem, een hard systeem en een poreus systeem. De namen van de figuren staan voor het karakter en de ambitie van elke figuur. Deze drie figuren vormen ook het kader voor alle lopende en toekomstige ontwikkelingen.

Inzetten op deze figuren heeft dus een meervoudig resultaat:

- het versterken van het kader voor de lopende en toekomstige ontwikkelingen en het initiëren van toekomstige ontwikkelingen, beiden door strategische punctuele ingrepen in het stadsweefsel.
- het uitwerken van de drie figuren zal bovendien leiden tot de ontwikkeling van een beeldkwaliteitsplan dat als leidraad kan worden gebruikt bij die ontwikkelingen.

#### Identiteit

Dilbeek heeft best wat plekken die interessante kwaliteiten hebben en die als troef voor Dilbeek kunnen worden uitgespeeld. Helaas zijn die niet altijd even leesbaar. Hun kwaliteiten lijken voortdurend ondergesneeuwd te raken in de *monotonie/grijsheid* van de omgeving. Een omgeving meestal volledig op maat van de auto ontworpen.

Het ontbreekt – ondergesneeuwd – de gemeente in het algemeen, en de verschillende interessante plekken in het bijzonder, momenteel aan een uitgesproken identiteit die voor dat 'tikkeltje meer' zorgt en die zorgvuldig kan worden uitgespeeld, niet alleen om '(nieuwe) mensen van buiten Dilbeek' aan te trekken maar ook om de huidige inwoners er op te wijzen dat er best heel wat zaken zijn waar ze als inwoner trots op mogen zijn.

Dat is de ambitie van de ruimtelijke visie:

- Dilbeek lees- en (be)leefbaarder maken (en zo ook Dilbeek/de Dilbekenaar trotser maken);
- op basis van deze drie figuren, met dit kader, de aanwezige mogelijkheden benutten, en Dilbeek in het algemeen en de diverse individuele plekken in het bijzonder terug een eigen identiteit geven.

#### Ruimte

Aan de hand van weloverwogen ruimtelijke ingrepen wil de visie aanwezige kwaliteiten oplichten, ruimtelijke kwaliteit toevoegen. Door bijvoorbeeld:

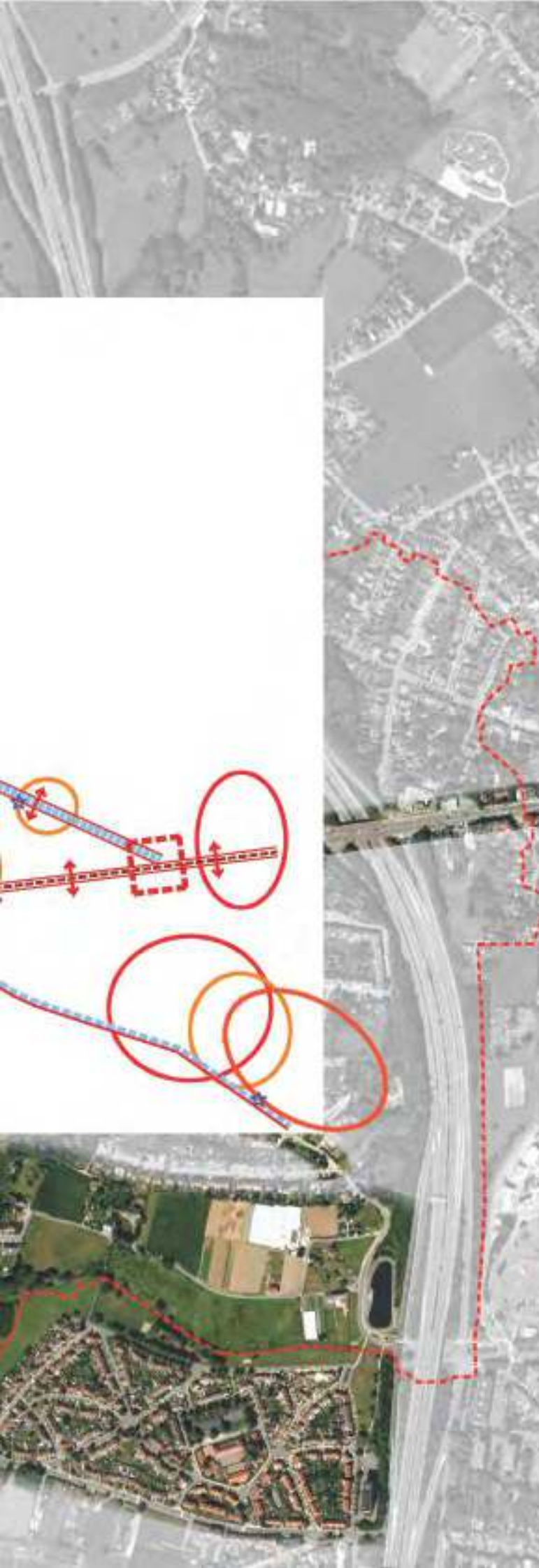
- de plaats die momenteel wordt gereserveerd voor de wagen en de zwakke weggebruiker te herzien;
- parkeerplaatsen te herschikken;
- meer ruimte te voorzien voor groen, voor de zwakke weggebruiker;
- mobiliteitsregimes in te voeren en ruimtelijk (=door inrichting) af te dwingen;
- enkelrichtingsstraten in te voeren;
- bepaalde straten te knippen ...

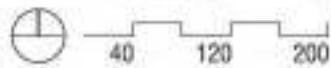
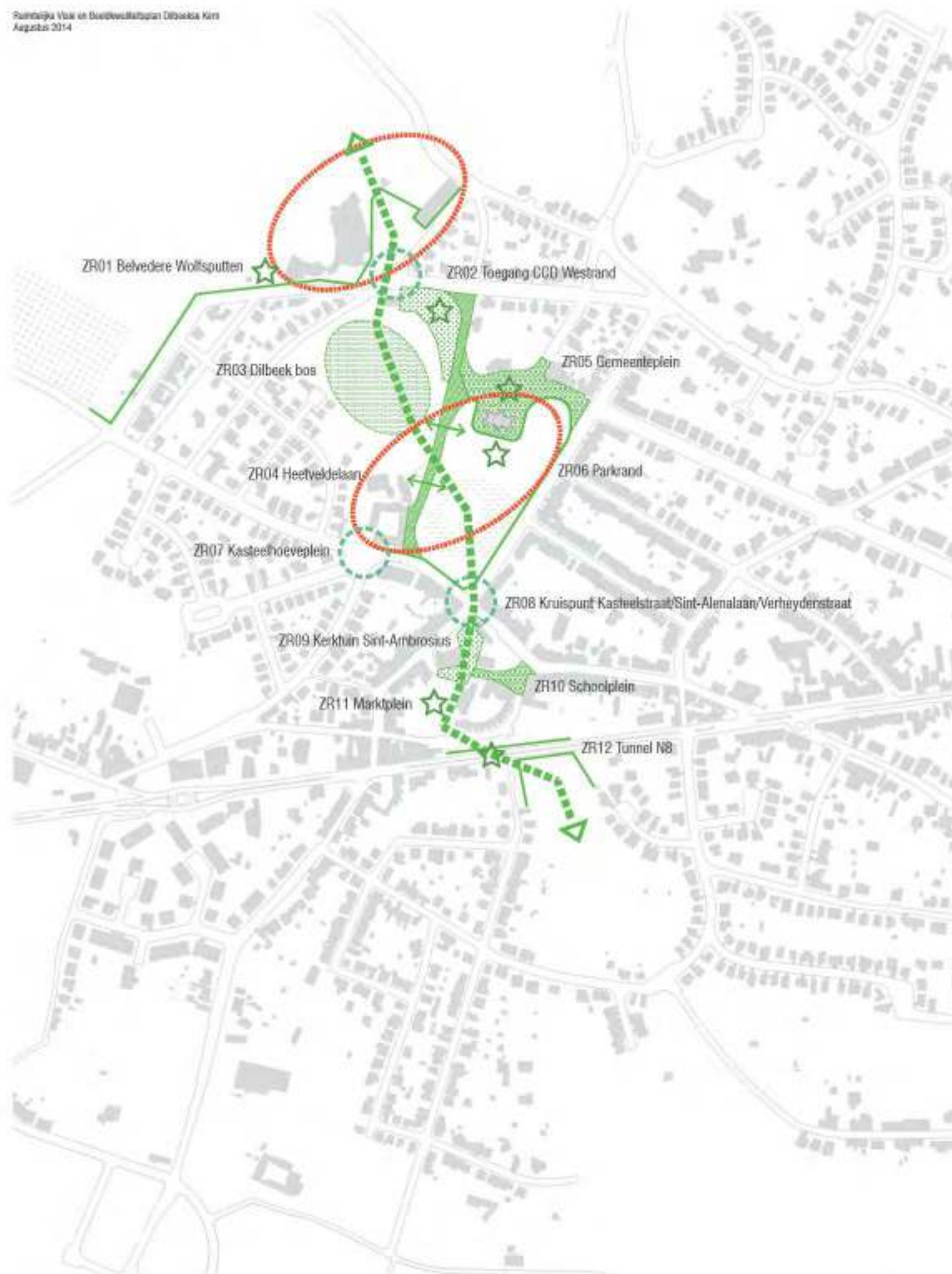
#### Mobiliteit

Naast identiteit en ruimtelijke kwaliteit speelt ook de auto/mobiliteit een belangrijke rol in dit verhaal.

Sterker nog, *het (ruimtelijke) identiteitsverhaal en het mobiliteitsverhaal zijn zeer sterk met elkaar verweven*. Wanneer men het profiel van een straat herbekijkt, grijpt men niet alleen ruimtelijk in maar beïnvloedt men ook de mobiliteit.

Niet alleen ruimte en identiteit maar ook ruimte en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.







## ZACHTE RUGGENGRAAT/GROENE HART

**Een zacht noord-zuidstelsel**

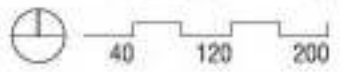
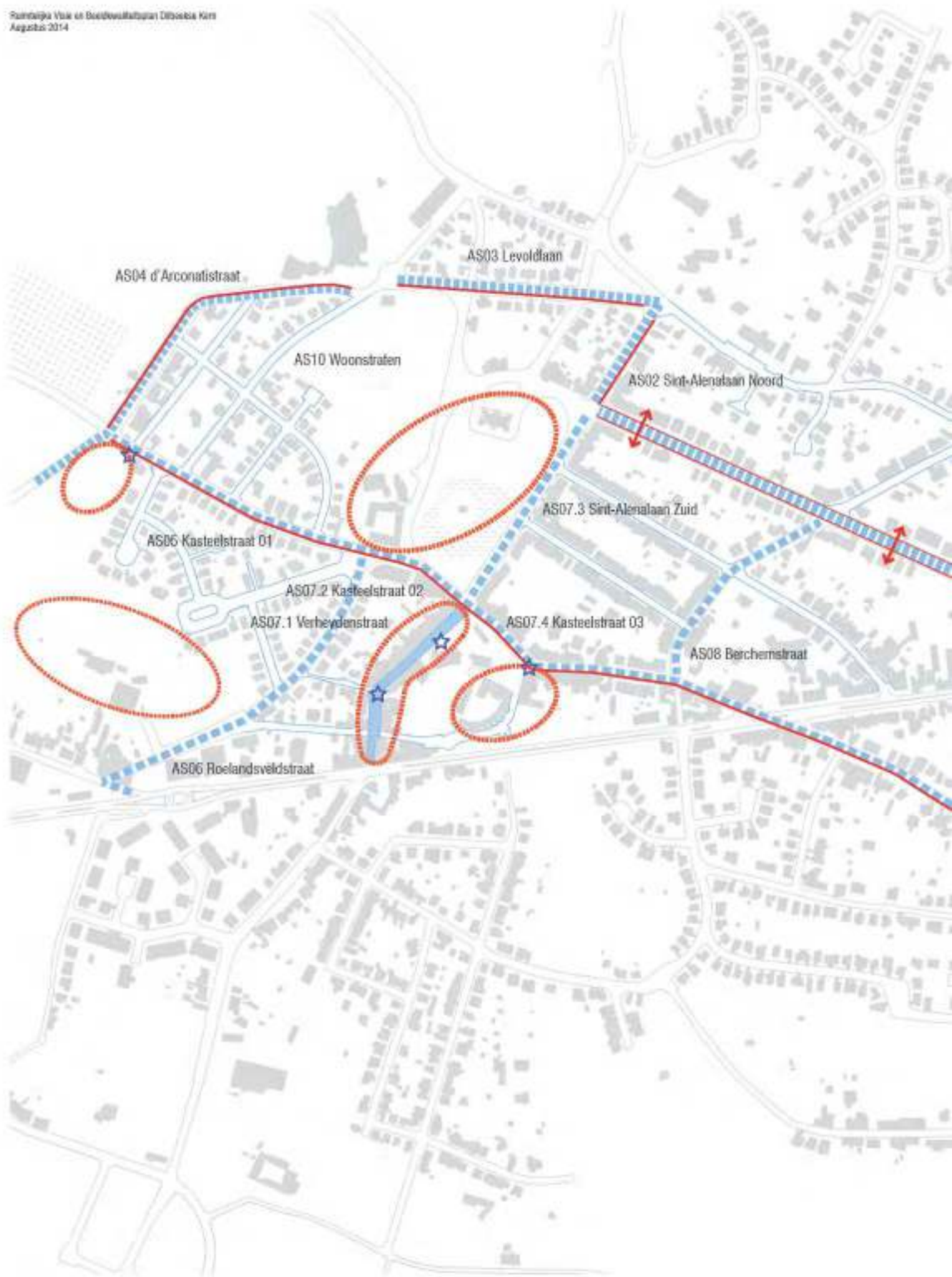
Een *zacht netwerk* van natuurgebied (o.a. de Wolfspuiten), bossen (o.a. Sint-Annabos), parken (o.a. Sint-Alenapark en de kasteelparken), divers openbaar groen (bijv. patattenveld), (private) tuinen, landbouwgebied en beekvalleien (o.a. vallei van de Broekbeek en Pippezijsje) doorkruist de Dilbeekse kern van noord naar zuid. Het gaat hier over wat in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) wordt omschreven als *ruimte voor water, open ruimtenetwerken en rijke natuur/rijke cultuur*. Omwille van haar zachtheid is de figuur niet altijd even herkenbaar en komt ze soms in de verdrukking zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de parking Oudesmidsestraat en de NB waar de verbinding -via de tunnel- naar de vallei van de Broekbeek niet heel duidelijk is. Dit is de *Zachte Ruggengraat/het Groene Hart* van Dilbeek.

**Ambities**

- *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 (bijv. plaatsen van een grote feesttent) / activiteiten mogelijk maakt, ondersteunt en vergroot de herinrichting van het openbaar domein het rijk aanbod van culturele, recreatieve en sportieve activiteiten in de gemeente.
- *Versterken Groene Hart*. Het Groene Hart wordt unaniem beschouwd als dé troef van Dilbeek. De aanwezigheid van de natuur in en rond Dilbeek - de Wolfspuiten, Gemeentebos, het Sint-Alenapark met vijver, de Broekbeekvallei - wordt als positief ervaren en moet in de toekomst als troef behouden blijven en versterkt worden. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de uitgesproken keuze voor het park als *wandel- en kuierpark*.
- *Aaneenlijgen Zachte Ruggengraat*. Het realiseren van een *groene link* doorheen de kern van Dilbeek met het Groene Hart als parel van het centrumgebied werkt kernversterkend. De verschillende (groene) fragmenten worden aaneengeregen tot een (meer) samenhangend geheel met aandacht voor inrichting/straatmeubilair, veiligheid, gezelligheid, plaats om te spelen, trage wegen, e.d. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de creatie van zowel ruimtelijke als visuele connecties. Het geheel volgt en versterkt de groene noord-zuid georiënteerde valleestructuur;
- Vertalen van het concreet ontwerp- en beeldkwaliteitsvoorstel voor de Zachte Ruggengraat/Groene Hart naar een *aantal algemene inrichtings- en beeldkwaliteitsprincipes op het vlak van soft landscaping* (park, openbaar groen, landschap...).

**Mogelijkheden/Interventies (zie ook III\_Projecten)**

- ZR 01 - Belvédère Wolfspuiten: verweving landschap en kern;
- ZR 02 - Toegang CCD Westrand: de oversteek naar cultuur;
- ZR 03 - Dilbeek bos: een parkbos voor Dilbeek;
- ZR 04 - de Heetveldelaan: een wandelboulevard in het Groene Hart;
- ZR 05 - Gemeenteplein: een kloppend hart;
- ZR 06 - Parkrand;
- ZR 07 - Kasteelhoeveplein: een plein voor de Kasteelhoeve;
- ZR 08 - Kruispunt Kasteelstraat/Sint-Alenalaan/Verheydenstraat;
- ZR 09 - Kerktuin: Sint-Ambrosiuskerk in het groen;
- ZR 10 - Schoolplein: veilig spelen en toekomst;
- ZR 11 - Marktplein: een multifunctioneel plein waarop men ook kan parkeren;
- ZR 12 -Tunnel N8: de link met landschap van de Broekbeekvallei.





## ASSEN, LOPERS EN WOONSTRATEN/POREUS NETWERK

**Een poreus systeem**

Poreus zoals een spons. Deze figuur is met voorsprong de minst leesbare. Ze refereert naar het dagdagelijkse leven, naar de *stedelijke sfeer* (GRS), naar het geheel van activiteiten en diensten die zich in Dilbeek bevinden en afspelen: handel, horeca, openbare diensten, scholen, cultuur, administratie, ... noem maar op. Dit systeem treffen we dus aan verspreid over het hele grondgebied van de gemeente. Het is daardoor niet altijd overal even afleesbaar en op specifieke plekken in het weefsel toont het zich meer dan op andere. Het is een uitkristallisatie van de verschillende trajecten die men tussen de verschillende activiteiten en diensten aflegt. Opvallend hierbij is dat een groot deel van de activiteiten en diensten zich concentreert langs een aantal specifieke assen in het gebied. Die daardoor als het ware oplichten. Deze assen fungeren als ware assen/(rode) lopers voor Dilbeek. Voorbeelden zijn de routes van en naar de scholen, de Baron de Vironlaan of het winkelen in de Verheydenstraat.

**Ambities**

- *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 bruisen van activiteit. Het gerestaureerde erfgoed en het gevarieerd aanbod van sport, cultuur en evenementen (boerenmarkt, jaarmarkt, Vijverfestival)... worden als een troef beschouwd. Dilbeek is een dynamische gemeente.
- *Een aangenaam handelscentrum*. Dilbeek heeft nood aan een uitgebouwde handelskern waar men aangenaam kan winkelen en wandelen in een verkeersluwe omgeving.
- *Poreus Netwerk op maat van de gebruiker*. Rekeninghoudend met verschillende algemene perspectieven zoals:
  - de zwakke weggebruiker (voet- en fietspaden, ev. fietsstraten, integrale toegankelijkheid, oversteekbaarheid, schoolomgeving, veiligheid,...);
  - de gemotoriseerde weggebruiker (verkeersremmende maatregelen, eenrichtingsstraten, doorstroming, herinrichting kruispunten, (doorgaand) verkeer sturen, parkeren en parkeerbeleid...);
  - straten en pleinen in het algemeen en winkelomgeving en -atmosfeer in het bijzonder;
  - materiaalkeuze en straatmeubilair;
  - (groen)onderhoud en (groen)beheer.
- Vertalen van het concreet ontwerp- en beeldkwaliteitsvoorstel voor een aantal specifieke assen zoals Verheydenstraat/Sint-Alenalaan, Baron De Vironlaan, Kasteel- / Spanjeberg- / Kaudenaardestraat, het Gemeenteplein en de woonstraten naar *een aantal algemene inrichtings- en beeldkwaliteitsprincipes op het vlak van hard landschap* (inrichting straten, pleinen, winkelomgeving,...);

**Mogelijkheden/Interventies (zie ook III\_Projecten)**

- AS 01 - Baron de Vironlaan: de toegang tot de gemeente;
- AS 02 - Sint-Alenalaan Noord;
- AS 03 - Levoldlaan;
- AS 04 - d' Arconatstraat;
- AS 05 - Kasteelstraat 01: deel 1 van de scholenas;
- AS 06 - Roelandsveldstraat;
- AS 07.1 - Verheydenstraat
- AS 07.2 - Kasteelstraat 02: een terras met zicht op het park
- AS 07.3 - Sint-Alenalaan Zuid: wandel- en kulerzone langs het park
- AS 07.4 - Kasteelstraat 03: de link met het Schoolplein
- AS 08 - Berchemstraat;
- AS 09 - Kaudenaardestraat: deel 2 van de scholenas;
- AS 10 - Woonstraten.

SA01 Aandacht zwakke weggebruiker, openbaar vervoer en oversteekbaarheid langs de N8

SA03 Kruispunt Spanjebergstraat, N8/Kaudenaardestraat

SA02 Kruispunt N8/Verheydenstraat



## STEDELIJKE AVENUE

**Een hard oost-weststelsel**

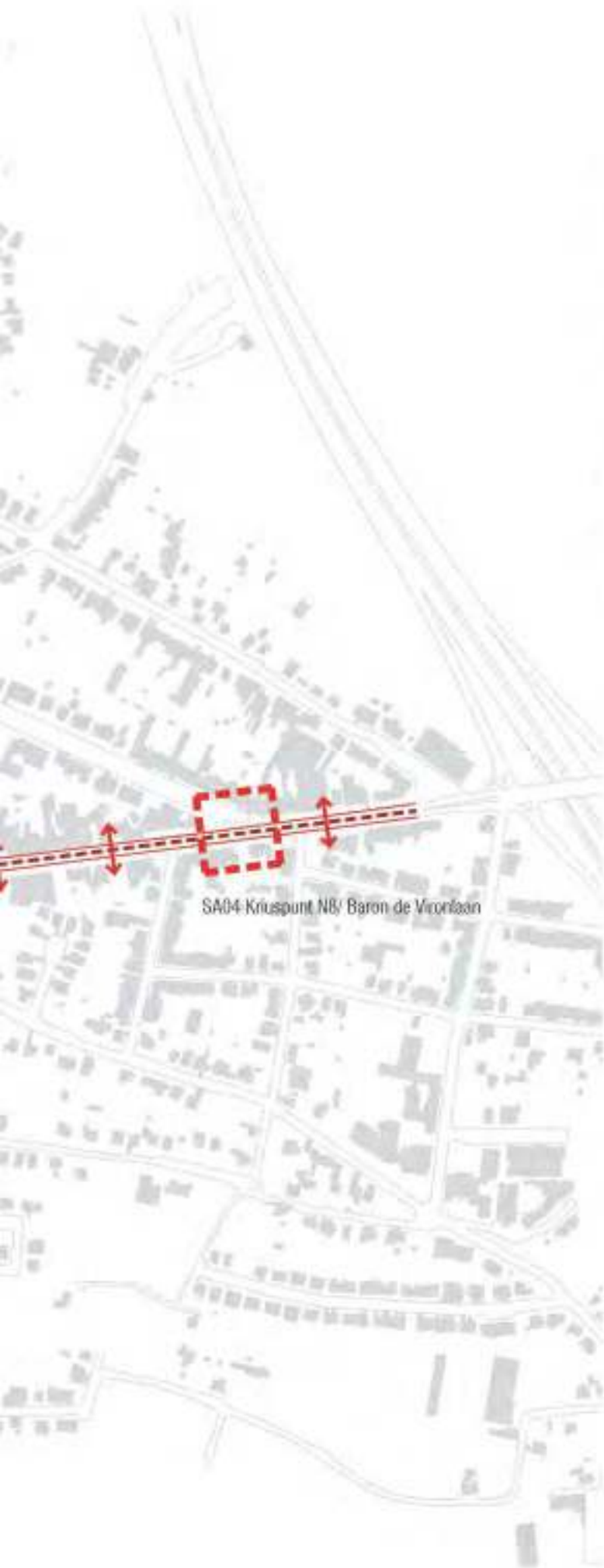
In schril contrast en loodrecht op deze zachte drager staat een figuur die de gemeente van oost naar west doorsnijdt: de N8 of Ninooftsesteenweg. Deze historische verbindingsweg tussen Ninove en Brussel loopt als een kaarsrechte lijn door het landschap. Het is als het ware een soort corridor, een soort tunnel: de gemiddelde mens die zich langsheen deze as verplaatst, heeft geen notie van wat er zich langs het traject afspeelt. In tegenstelling tot wat men zou willen en ook zou verwachten is de N8 vandaag geen *gezicht voor Dilbeek (GRS)*, maar karakteriseert hij wel het weefsel. Nochtans zou dit de *stedelijke avenue* van Dilbeek kunnen zijn.

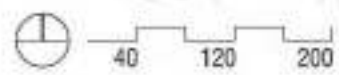
**Ambities**

- Een *(onderhandelings)kader* aanreiken dat door de gemeente in overleg met de hogere overheden en diensten kan worden gebruikt door
  - op basis van de gekende randvoorwaarden (STOPprincipe, fietscorridor, stamas openbaar vervoer, integrale toegankelijkheid, ...) voorafnames te doen op de definitieve herinrichting van de N8 zonder die herinrichting te hypothekeren;
  - aan de hand van (ontwerp)scenario's en ontwerp onderzoek de potentiële sterktes en zwaktes van verschillende keuzes in beeld te brengen.
- bij de uitwerking van het onderhandelingskader vooral inzetten op de oversteekbaarheid van de N8 en de continuïteit van de assen/lopers daar waar ze de steenweg kruisen.

**Mogelijkheden/Interventies (zie ook III\_Projecten)**

- AS01 - Aandacht zwakke weggebruiker, openbaar vervoer en oversteekbaarheid N8;
- AS 02 - Kruispunt N8/Verheydenstraat;
- AS 03 - Kruispunt Spanjebergstraat/N8/Kasteelstraat;
- AS 04 - Kruispunt N8/Baron de Vironlaan.







De ambities en mogelijkheden opgeelijst voor elk van de drie figuren definiëren een algemeen plan van aanpak voor de herontwikkeling van stedelijke ruimten in de Dilbeekse kern.

Het resultaat is een herinrichtingsproject voor die kern dat enerzijds de bestaande – reeds in het stedelijke weefsel aanwezige – kwaliteiten valoriseert en anderzijds toelaat om voor de gemeente en haar inwoners een reeks toegankelijke en aantrekkelijke plaatsen, momenteel niet zelden gekoloniseerd door de invasieve stroom auto's, terug te winnen. Hierbij wordt zo ineens meer ruimte vrijgemaakt voor de trage mobiliteit, voetganger en fietser, met als doel om de veiligheid van de bestaande fiets- en voetgangersverbindingen te verbeteren en de toegankelijkheid van het Groene Hart in de Dilbeekse kern te bevorderen.

De beste recente Europese stadsvernieuwingsprojecten tonen een hernieuwde aandacht voor de rol van de publieke ruimte als sociale ontmoetingsplek – als het ware de herontdekking van de publieke ruimte haar oudste rol als basis voor het gebouwde en podium voor de voornaamste publieke activiteit – zonder hierbij de rol van de auto, nog steeds een belangrijk vervoersmiddel in onze huidige samenleving, te negeren.

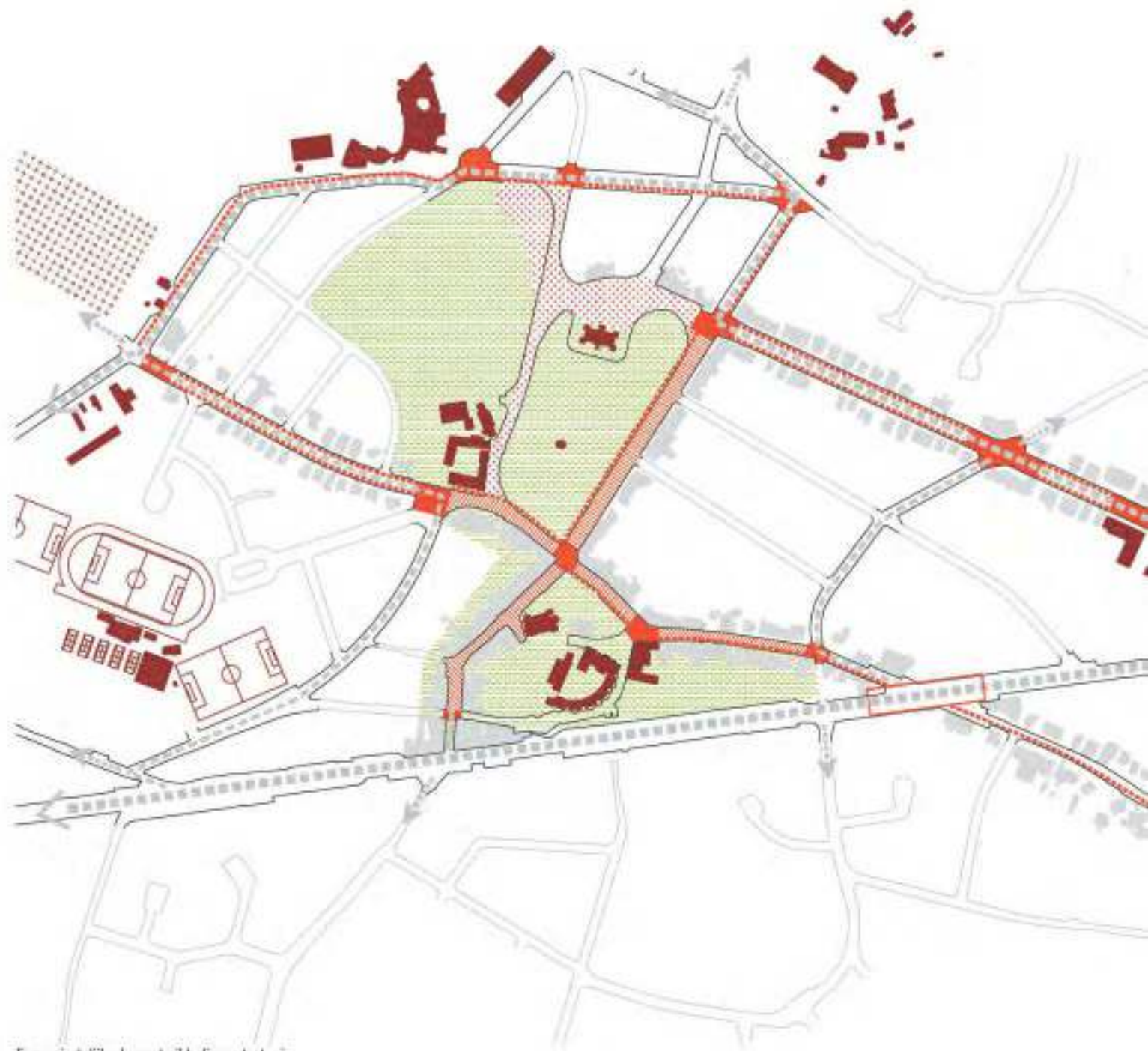
Het uitgangspunt is dus niet alle autoverkeer *tout court* te bannen uit de meest waardevolle stedelijke ruimten, maar daarentegen op zoek gaat naar manieren om de verschillende modi maximaal in dezelfde ruimte samen te brengen, ten voordele van de zwakkere weggebruiker. Dit principe van de rijweg als flexibel oppervlak maakt van de volledige publieke ruimte een multifunctionele ruimte.

Het is dit principe dat het startpunt vormt bij de ontwikkeling van een visie voor de Dilbeekse kern die toelaat het programma van eisen, de geformuleerde ambities en mogelijkheden te vertalen in een project voor die kern.

Een project dat gekenmerkt door twee interventiestrategieën:

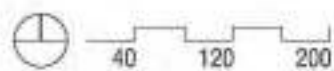
- Een ruimtelijke herontwikkelingsstrategie
- Een toegangsstrategie tot het centrum





Een ruimtelijke herontwikkelingsstrategie

-  plateau
-  voetganger - zone30
-  ruimte voor evenementen
-  gang langzaam
-  kruispunt N8



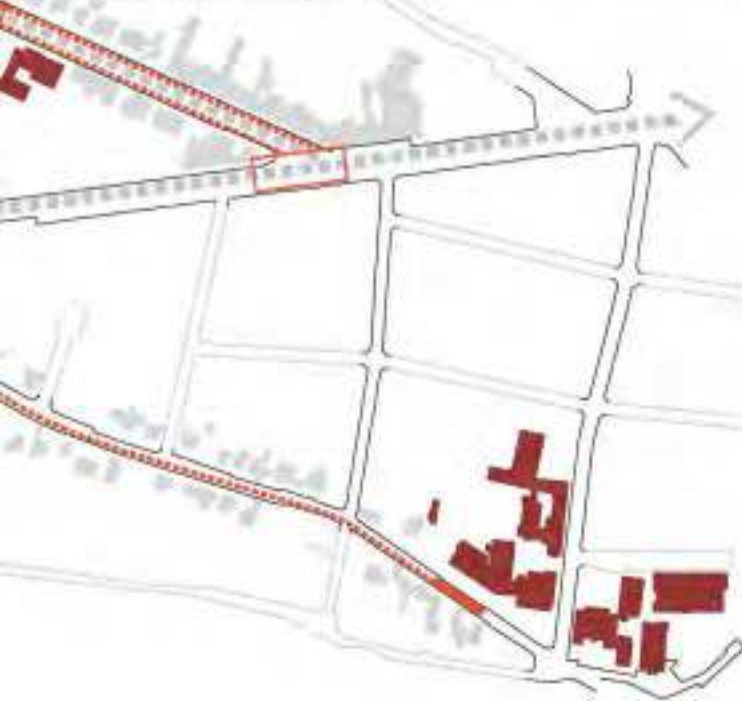


## EEN RUIMTELIJKE HERONTWIKKELINGSSTRATEGIE

De ruimtelijke herontwikkelingsstrategie vertrekt vanuit de als strategisch geselecteerde plekken in het Dilbeekse weefsel waarbij de toepassing van de principes met betrekking tot de flexibele oppervlakte en de integratie van de diverse verkeersmodi een eerste stap zijn in de herontwikkeling van de Dilbeekse kern.

Een reeks plekken die samen een continu en doorwaadbaar netwerk (van oppervlaktes) vormen dat de kern van Dilbeek doorkruist, de belangrijkste publieke gebouwen met elkaar verbindt – en tegelijkertijd hun uitstraling en toegankelijkheid naar een hoger niveau tilt –, en aan de basis ligt van een systeem van centrale ruimten dat de voornaamste activiteiten onmisbaar in het stedelijke leven van de gemeente, met elkaar verbindt.

De interventies die deel uitmaken van de ruimtelijke herontwikkelingsstrategie zullen, op basis van de specifieke karakteristieken en mogelijkheden van elke site, meer of minder ingrijpend en/of zichtbaar zijn: van een eenvoudig verhogen van de rijweg tot stoepniveau met het oog op een maximaal samengaan van de verschillende modi, tot de transformatie van een bestaande straat in een autovrije multifunctionele ruimte voor evenementen.



### De plateaus

De eenvoudigste ingrepen zijn de plateaus. Door de rijbaan op niveau van het voetpad te brengen ter hoogte van belangrijke kruispunten of belangrijke publieke gebouwen transformeert deze ruimte in een stedelijke plein dat de oversteekbaarheid voor fietser en voetganger verbetert en tegelijk een vertragend effect heeft op de wagen.

### Passages voor traag verkeer

Een reeks voetgangers- (annex fiets)zones perfect op maat om een comfortabele doorgang van hun gebruikers te garanderen, verbinden de verschillende plateaus met elkaar. Deze passages voor traag verkeer volgen de routes die men bij voorkeur gebruikt om het Dilbeekse weefsel te doorkruisen. Deze passages worden uitgewerkt als echte (rode) lopers waarlangs de zachte weggebruiker zich in alle rust en veiligheid kan verplaatsen en en waar hij kan verblijven.

### Het voetgangersgebied

Daar waar het Poreus Netwerk de Zachte Ruggengraat kruist, pal in het midden van de kern, bevindt zich het voetgangersgebied, t.t.z. een zone met prioriteit voor de voetganger. Deze interventie beoogt het autovrij maken van een aantal voor de auto gereserveerde gebieden en het afremmen van het autoverkeer, en heeft tot doel om in de Dilbeekse kern een serie van plekken te realiseren waarvan het immer flexibelere oppervlak een maximale vermenging van de verschillende verkeersmodi toelaat. Hierdoor krijgt de viersprong Kasteelstraat/Verheydenstraat/Spanjebergstraat/Sint-Alenalaan het karakter van een stedelijke boulevard.

### Ruimte voor evenementen

Van alle interventies die de ruimtelijke herontwikkelingsstrategie omvat, is die voor de de Heetveldelaan en het Gemeenteplein, en hun omgeving, misschien wel de meest ingrijpende.

Het volledig autovrij maken van het gebied, de laan en het plein inbegrepen, laat de ruimte toe haar *ware natuur* te tonen: een kloppend hart voor de gemeente met ruimte voor evenementen, zowel formele (georganiseerd) als informele (toevallig). Daarnaast is er de verweving van de de Heetveldelaan en het Gemeenteplein met het Dilbeek bos en het Sint-Alenapark waardoor dit deel van de gemeente langzaam wordt getransformeerd in het *levendige en kloppende hart van de gemeente*.

### De oversteekplaatsen op de N8

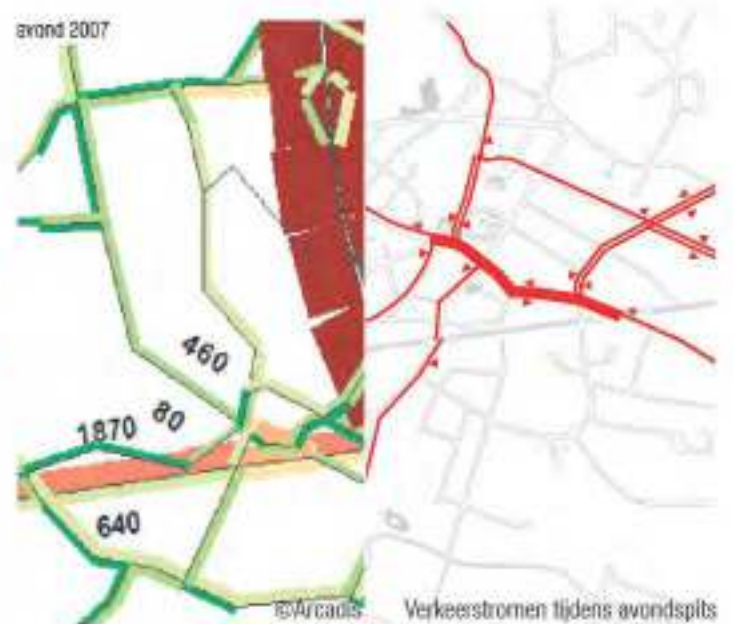
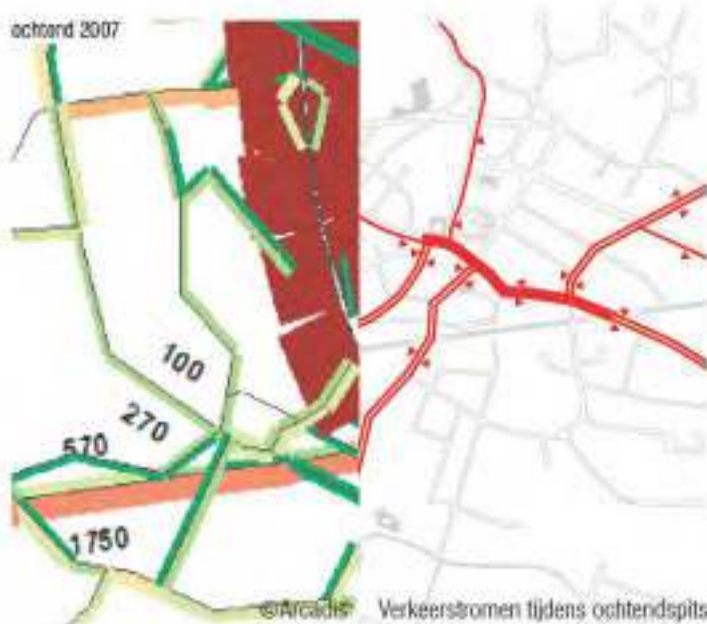
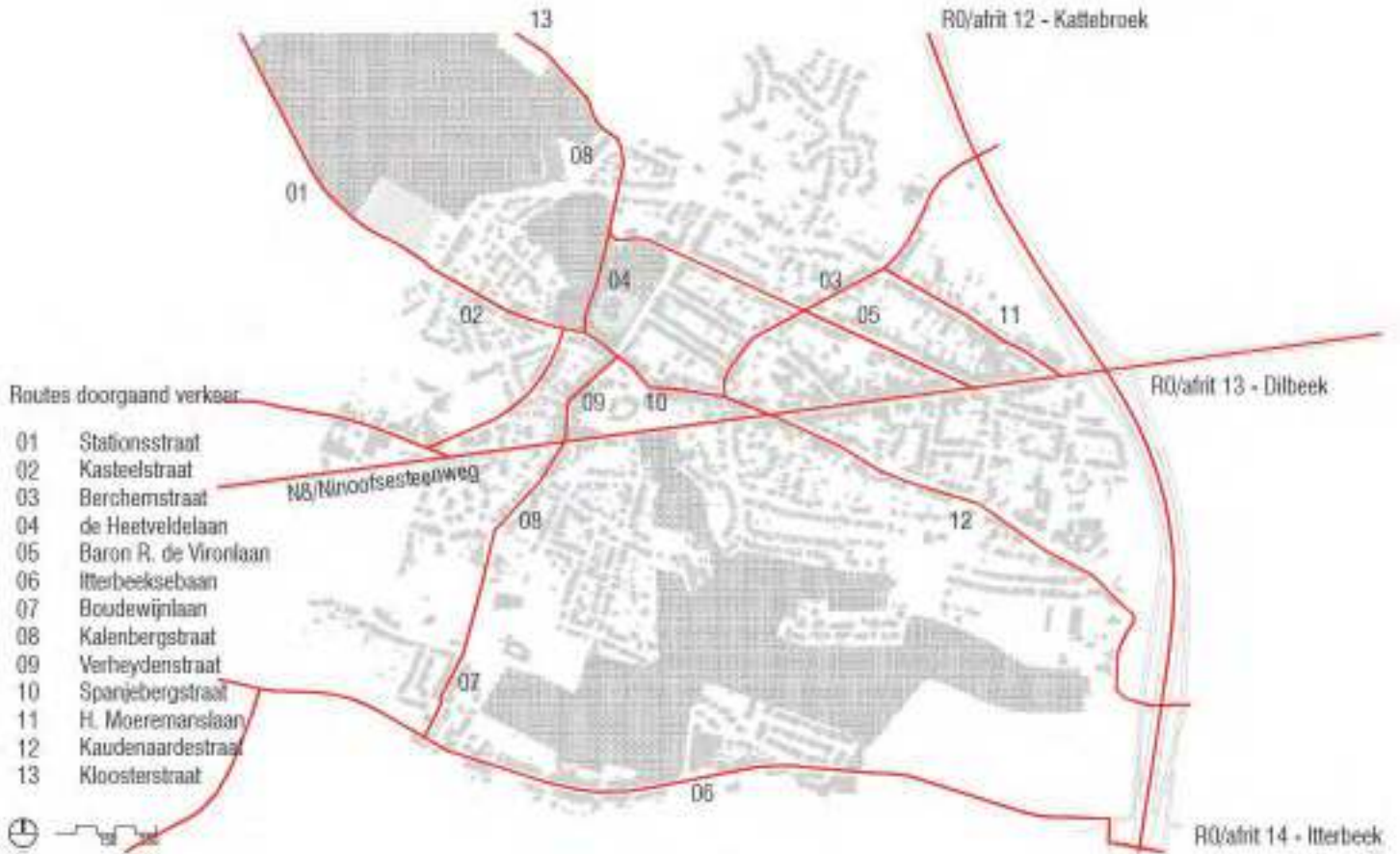
Daar waar het Poreus Netwerk de Ninoofsesteenweg met zijn massa doorgaand verkeer snijdt, wordt aandacht besteed aan de oversteekplaatsen. De snijpunten worden knooppunten tussen de openbaar vervoersstroom langs de N8 en de kruisende voetgangersstroom. Naast deze uitwisseling wordt ook veel aandacht besteed aan de oversteekbaarheid voor voetganger en fietser.



Ninove - Brussel

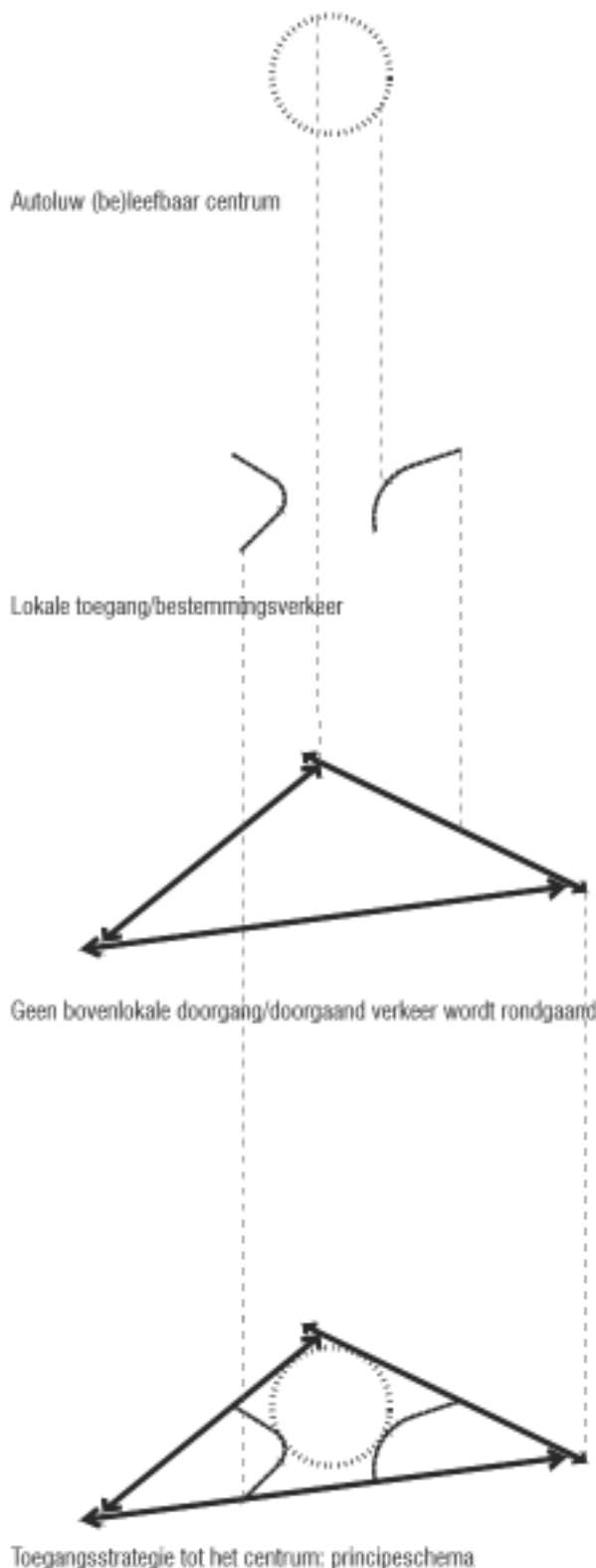


Maaswilde netwerk





#### EEN TOEGANGSSTRATEGIE TOT HET CENTRUM



#### Ambities

- *Zachte mobiliteit: de zwakke weggebruiker.* Zeker in het centrum en in de buurt van scholen staat de verblijfsfunctie centraal. De routes van en naar scholen moeten worden *ontworpen op maat van de fietser en voetganger*. Een samenhangend wandel- en fietsroutenetwerk 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: integrale toegankelijkheid, oversteekbaarheid, veiligheid,... ;
- *Harde mobiliteit: de wagen en het openbaar vervoer.* In Dilbeek is de auto te gast. Dankzij deze duidelijke visie en het daarmee samenhangend evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid moet Dilbeek er in slagen om de mobiliteits- en parkeerproblematiek in de gemeente te beheersen. De dorpskern/het handelscentrum wenst men *uitgesproken autoluw maar niet verkeersdood*. Het (doorgaand) (sluip)verkeer wordt daarom zoveel mogelijk beperkt en is ondergeschikt aan het bestemmingsverkeer. De veiligheid moet worden verhoogd maar de *doorstroming moet gegarandeerd* blijven. *Doorgaand verkeer wordt rondgaand verkeer*. 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;
- *Diverse mobiliteitsmodi geven ruimte aan elkaar;*
- *Parkeren.* Door enerzijds de inzet op duurzame mobiliteit en door anderzijds creatief om te gaan met het beschikbare parkeeraanbod moet antwoord geboden worden op de heersende parkeerbehoefte. *Een goed parkeeraanbod* wordt ondersteund door een *goed parkeerbeleid*. Het gratis parkeren, dat wordt beschouwd als een troef, wordt hierbij zo maximaal mogelijk behouden.

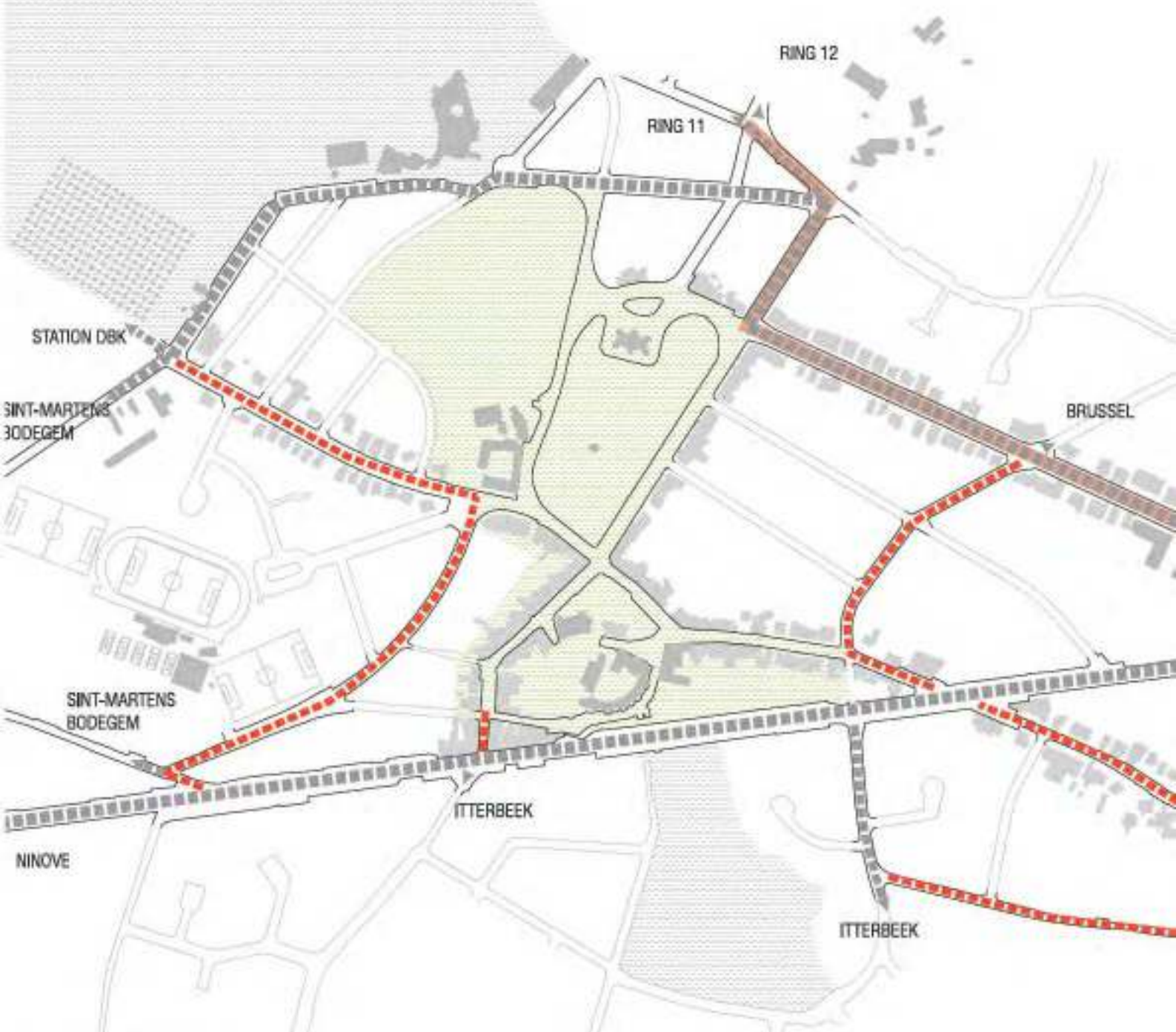
#### Mogelijkheden

Zoals aangegeven in de *startnota* overstijgt de problematiek van het sluipverkeer niet alleen de scope van deze visie. Bovendien beschikt de gemeente ook lang niet over alle hefboomen om erop in te grijpen. Zo beschikt ze bijvoorbeeld noch over de autoriteit, noch over de legitimiteit om een of meerdere af- en opritten van de R0 af te sluiten. Daarnaast geeft de beschikbare studie van Arcadis in het kader van de herinrichting van de N8, niet overal uitsluitend over<sup>1</sup>.

Het is, de actuele situatie in acht genomen, m.a.w. niet mogelijk om op dit moment deze problematiek effectief tot op het bot te kunnen onderzoeken. Het is daarom realistisch aan te nemen dat een doorgedreven aanpak van het (vermoedelijke) doorgaand (sluip)verkeer nog even op zich zal laten wachten. Een oplossing dient met deze wetenschap rekening te houden. Concreet betekent dit dat men vandaag (nog) niet in staat is om eventuele sluipverkeerstromen te stoppen maar men kan ze wel proberen daar te brengen/laten passeren waar men het wil/het het meest opportuun, d.w.z. met de minste overlast voor Dilbeek zelf, acht.

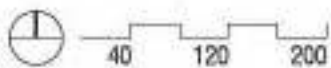
*(Sluip)verkeer.* De studie van Arcadis stelt dat er drie trajecten zijn tussen Ninove en Brussel waarbij vooral het traject langs de N8 van belang is voor Dilbeek. Ze stelt ook dat de *fijnmazigheid van het netwerk* indien nodig heel wat alternatieve routes toelaat. Wat in geval van

<sup>1</sup> Er werd geen onderzoek gedaan naar de herkomst en de bestemming van de wagens waardoor het niet mogelijk is na te gaan hoeveel doorgaand verkeer werkelijk sluipverkeer is (en of het gegeven van het sluipverkeer objectief of eerder subjectief is).  
Arcadis Belgium nv, Herinrichting N8 Dilbeek-Ninove: presentatie gemeente Dilbeek, 09.03.2010



Een toegangsstrategie tot het centrum

-  door-/rondgaand verkeer
-  toegangsstraat/bestemmingsverkeer
-  zachte ruggengraat/Groene Hart
-  calamiteitsroute
- 







een verhinderde doorstroming langs de N8 mogelijk sluipverkeer door de Dilbeekse kern kan verklaren.

Deze fijnmazigheid zou voornamelijk het gevolg zijn van de vele op- en afritten die Dilbeek met de R0 verbinden: 5 afritten over 7 kilometer, waarvan maar liefst 3 afritten op de 2,5 kilometer binnen het projectgebied! Sommigen van die op- en afritten zouden volgens het mobiliteitsplan sluipverkeer genereren<sup>2</sup>.

Op basis van de beschikbare gegevens<sup>3</sup> blijkt het merendeel van deze alternatieve routes samen te komen in Dilbeek centrum en meer bepaald t.h.v. de Kasteelstraat/Spanjebergstraat op het stuk tussen de Kasteelhoeve en de Berchemstraat/N8. Dat traject lijkt de wisselaar tussen de meeste routes. Alle doorgaande verkeersstromen passeren m.a.w. door het centrum i.p.v. errond. De kern is niet autoluw maar integendeel *autovol*. Dit staat haaks op de gestelde ambities en heeft een enorme impact op de *(be)leefbaarheid van de ganse kern*: een levendig aantrekkelijk handelscentrum, veilige (fiets)routes van en naar school...

Wat de studie van Arcadis ook toont, is welke de voorkeurstrajecten zijn die het (boven)lokaal doorgaand verkeer gebruikt om in de kern toe te komen en/of de kern te doorkruisen.

Het toekomen is een lokaal gegeven en moet behouden blijven, het doorkruisen is bovenlokaal en moet worden aangepakt met het oog op een (be)leefbare autoluwe kern.

#### Gewenste situatie

wordt gekenmerkt door drie aspecten

1. (be)leefbare autoluwe kern;
2. lokale toegang;
3. geen bovenlokale doorgang.

die zich ruimtelijk vertalen in de volgende drie mobiliteitsniveaus tot in de Dilbeekse kern:

1. doorgaand verkeer (dat *ronddoorgaand* zou moeten zijn) op de tangenten (N8, d'Arconatstraat-Kamerijklaan, calamiteitenroute) aan de kern;
2. bestemmingsverkeer dat vanop de tangenten de kern binnendrijft. Deze bestemmingsroutes bedienen ook de verschillende parkings die zich als randparkings rond de Dilbeekse kern situeren;
3. autoluw (be)leefbaar centrum.

<sup>2</sup> D+A Geraet nv (2002), Mobiliteitsplan Dilbeek-Fase 3 Selectieplan, p20. Monitoren (Juli 2014) wordt het mobiliteitsplan herzien door MINT nv.

<sup>3</sup> Er werd geen onderzoek gedaan naar de berikbaarheid van de bestemming van de wegen waardoor het niet mogelijk is na te gaan hoeveel doorgaand verkeer werkelijk sluipverkeer is (en of het gegeven van het sluipverkeer objectief of eerder subjectief is).

Arcadis Belgium nv, Herinrichting NS Dilbeek-Bilhouze, presentatie gemeente Dilbeek, 09/03/2010.





#### EEN RUIMTELIJKE VISIE

De ruimtelijke visie is het resultaat van het kader dat wordt geschapen door de drie figuren - Zachte Ruggengraat/Groene Hart; Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk; Stedelijke Avenue - waarbinnen volgens de twee geformuleerde strategieën ruimte is voor een hele reeks bestaande en toekomstige projecten die deze figuren, de dragers van de ruimtelijke visie maar ook van het Dilbeekse weefsel, vormgeven en op die manier mee bouwen aan de identiteit waaraan het Dilbeek op dit moment ontbreekt.











## III.1\_Zachte Ruggengraat/Groene Hart



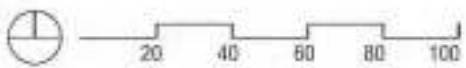
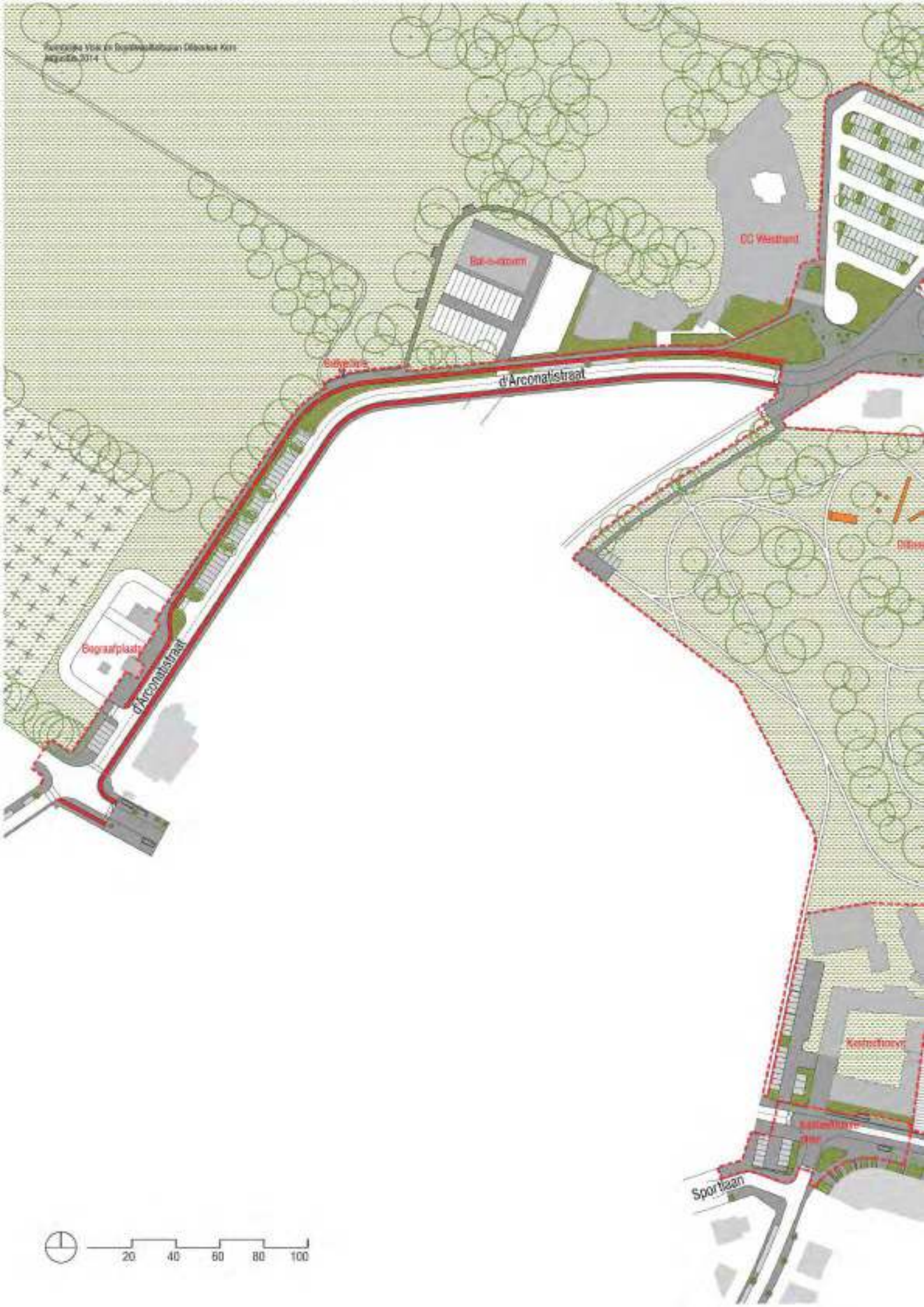
De Zachte Ruggengraat is een complex systeem van groene ruimten dat zich uitstrekt langs de vallei die de Dilbeekse kern - volgens de natuurlijke orografie van het terrein - van noord naar zuid doorkruist . De vele, reeds aanwezige, natuurlijke en ecologische elementen geven de vallei een herkenbare structuur bestaande uit natuurgebied, grote grasvlakten en bossen, vijvers en rivieren, openbare tuinen en landbouwgrond. Samen vormen deze elementen *één doorlopende groene figuur* die vanaf het natuurreservaat De Wolfspuiten over/onder de infrastructuur van de Ninoofsesteenweg tot aan de vallei van de Broekbeek loopt. Binnen deze groene figuur situeren zich vele van de voornaamste openbare gebouwen van de gemeente, zoals CCD Westrand, het Gemeentehuis, de Kasteelhoeve en de Sint-Ambrosius-kerk.

Van noord naar zuid is de Zachte Ruggengraat opgebouwd uit volgende opeenvolgende elementen: het natuurreservaat De Wolfspuiten, het kerkhof, de groene (rest)ruimtes rond het cultureel centrum, de parking t.h.v. CCD Westrand en de nieuwe Academie voor Muziek, Woord en Dans; Dilbeek Bos met in het midden de grote *krater*; het gras- en evenementenplein het Patattenveld; de de Heetveldelaan die de Levoldlaan verbindt met het nieuwe administratief centrum in Kasteelhoeve; het Gemeenteplein met het Kasteel; het Sint-Alenapark met de Sint-Alenatoren en de vijver; na het kruispunt Kasteelstraat - Sint-Alenalaan – Verheydenstraat loopt de Zachte Ruggengraat verder via de tuin rondom de Sint-Ambrosius-kerk; de grote ruimte met in het midden de plataan begrensd door de pastorijtuin; de gemeentelijke lagere school Jongslag en de Vrije basisschool Sint-Alena; de parking Oudesmidsestraat met de bomen rondom; via een tunnel onder de N8 worden de scholen en de parking Oudesmidsestraat verbonden met de vallei van de Broekbeek en het omringende agrarische landschap. De opeenvolging van al deze elementen definieert een *groene sequens van plekken met stuk voor stuk een sterke identiteit* – gaande van de meest groene tot de meest stedelijke atmosfeer, van de meest groene tot de meest verharde plekken. Desondanks (b)lijkt het een opeenvolging van losse fragmenten.

Het project tracht daarom aan de hand van een paar eenvoudige interventies die enerzijds voor visuele en ruimtelijke verwevenheid zorgen, en anderzijds een functionele reorganisatie beogen, een doorlopende reeks van verschillende – maar daarom niet ‘alleenstaand/los/losstaand’ – plekken op te bouwen die op een nieuwe manier (kunnen) worden ervaren en tegelijkertijd een duidelijke eenheid geven aan dit complex systeem van groene ruimten.

In die zin zijn interventies, zoals het Belvédère langs de Wolfspuiten, de transformatie van een aantal kruispunten in voetgangerspleinen, het omvormen van de de Heetveldelaan tot een nieuwe wandelboulevard en de herinrichting van de tunnel onder de N8, gericht op het herstel van de verschillende groene atmosferen, terwijl de nieuwe voetgangerszone die CCD Westrand, over het Gemeenteplein en langs het Sint-Alenapark met het Schoolplein verbindt, het verbindende element wordt binnen het hele systeem van de Zachte Ruggengraat.

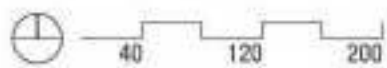
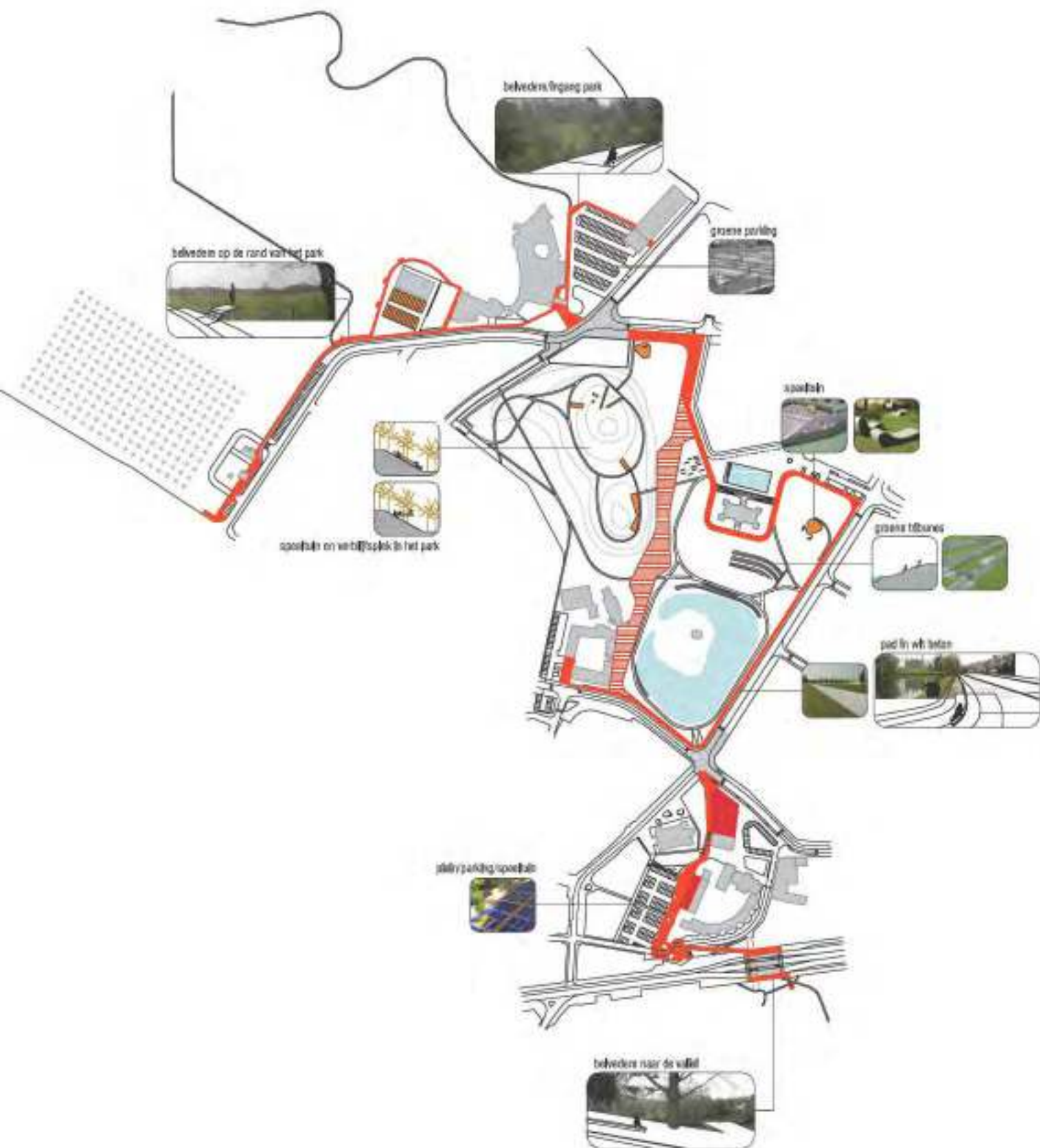








Van de Wolfspuiten tot Sint-Alena Park





## VAN DE WOLFSPUTTEN TOT SINT-ALENA PARK

**Belvédère langs het natuurgebied de Wolfspuiten**

De eerste interventie om het groene systeem van de Zachte Ruggengraat te herstellen is de realisatie van een nieuw Belvédère langs de rand van het natuurgebied de Wolfspuiten. Hoewel het natuurgebied in het residentiële weefsel van de gemeente doordringt richting centrum maakt het geen rechtstreekse aansluiting met het weefsel: de as d'Arconatistraat-Kamerijklaan fungeert namelijk als een barrière die een rechtstreekse aansluiting tussen de Wolfspuiten en het nabijgelegen Dilbeek Bos verhindert.

Langs deze grens bevinden zich drie openbare gebouwen – de nieuwe Academie voor Muziek, Woord en Dans, CCD Westrand en meer naar het westen de toegangsgebouwen van de begraafplaats – als voorboden van de verweving tussen het stedelijke weefsel en de natuur.

Net deze drie gebouwen zullen de basiselementen vormen van het nieuwe Belvédère: een nieuwe voetgangersroute verbindt de drie functies en fungeert als een soort van filter tussen het natuurlijke en het stedelijk weefsel. De grens met de Wolfspuiten wordt zo zeer doorwaadbaar.

Rustplaatsen langs het pad zullen nieuwe visuele connecties met de natuurlijke omgeving mogelijk maken, terwijl enkele lokale verbredingen een aantal bestaande onverharde toegangen tot de vallei valoriseren. Tegelijk is het pad ook de toegang tot de nieuwe publieke functies die (in de toekomst zullen) worden gerealiseerd langs de rand van het natuurgebied zoals vandaag reeds de nieuwe Bal-o-droom.

Doordat het pad zich licht losmaakt van de aanliggende straat ontstaat ruimte voor bloemen en bomen die de *groene perceptie* van de as d'Arconatistraat – Kamerijklaan versterken. Op gelijkaardige wijze wordt het Belvédère de aanleiding tot de herinrichting van de huidige parking ter hoogte van CCD Westrand en de Academie voor Muziek, Woord en Dans: dankzij een vereenvoudigde toegang tot de parking en het cultureel centrum wordt het mogelijk de bestaande parkeerplaatsen rationeler te ordenen waardoor ruimte ontstaat voor groene plekken met bomen. De bestaande parking wordt zo getransformeerd in een *multifunctioneel groen plein* waarop ook geparkeerd wordt.

**De nieuwe toegang tot CCD Westrand**

Het versterken van de groene figuur, aangevat met de ontwikkeling van het Belvédère, omvat ook de herorganisatie van de hoofdingang van CCD Westrand. Uitgangspunt hierbij is het grondig herbekijken van de wijze waarop men met de wagen toekomt ten voordele van de voetganger en de fietser. Niet alleen de toegang tot de parking maar ook het volledige kruispunt d'Arconatistraat-Kamerijklaan-Levoldlaan incl. de rotonde wordt herbekeken met het oog op een *betere oversteekbaarheid en continuïteit*.

Door het omvormen van de bestaande rotonde tot een plateau op stoephoogte gecombineerd met het versmallen van de rijbaan in ruil voor een royalere doorgang voor voetgangers en fietsen, wordt op een nieuw stedelijk plein gecreëerd dat het Belvédère, en dus het gebied van de Wolfspuiten met het Sint-Alenapark verbindt en dat voorrang geeft aan de zachte (weggebruiker)verbinding tussen de Levoldlaan en CCD Westrand (en vice versa). Door de rationalisering van de ruimte voor de wagen ontstaat een nieuwe en betere toegang tot CCD Westrand, opgevat als een natuurlijke uitbreiding van het stedelijke plein. Een rij bomen markeert visueel de ingang. De lange bank waarop men in de schaduw van enkele bomen kan verpozen, transformeert het plein in een echte ontmoetingsplek.

De bestaande parkeerplaatsen worden, zoals gezegd, herschikt zonder verlies van aantal plaatsen. De nieuwe configuratie laat toe om de plek te vergroenen met bomen. Goed materiaalgebruik geeft deze heringerichte ruimte het karakter van een multifunctioneel plein waarop men ook kan parkeren.

**Dilbeek bos**

Een *parkbos in het (Groene) Hart van het Dilbeek centrum*. Een parkbos waar men kan wandelen en rondwalen in de schaduw, maar waar men ook voortdurend nieuwe spelaanleidingen ontdekt tussen de bomen. Dit is wat het project van de Zachte Ruggengraat voor ogen heeft voor Dilbeek Bos.

Een netwerk van paden, bestaande en nieuwe, dat rond en door het bos loopt om uiteindelijk te leiden naar de *krater* in het midden van het bos. Deze natuurlijke depressie is de ideale (natuurlijke) uitleefplek: vol spelaanleidingen; mogelijkheden om op avontuur te trekken tussen de bomen en de natuur te ontdekken; om te picknicken; of om zich eenvoudigweg neer te zetten en de stilte van deze plek op een steenworp het centrum te herontdekken.

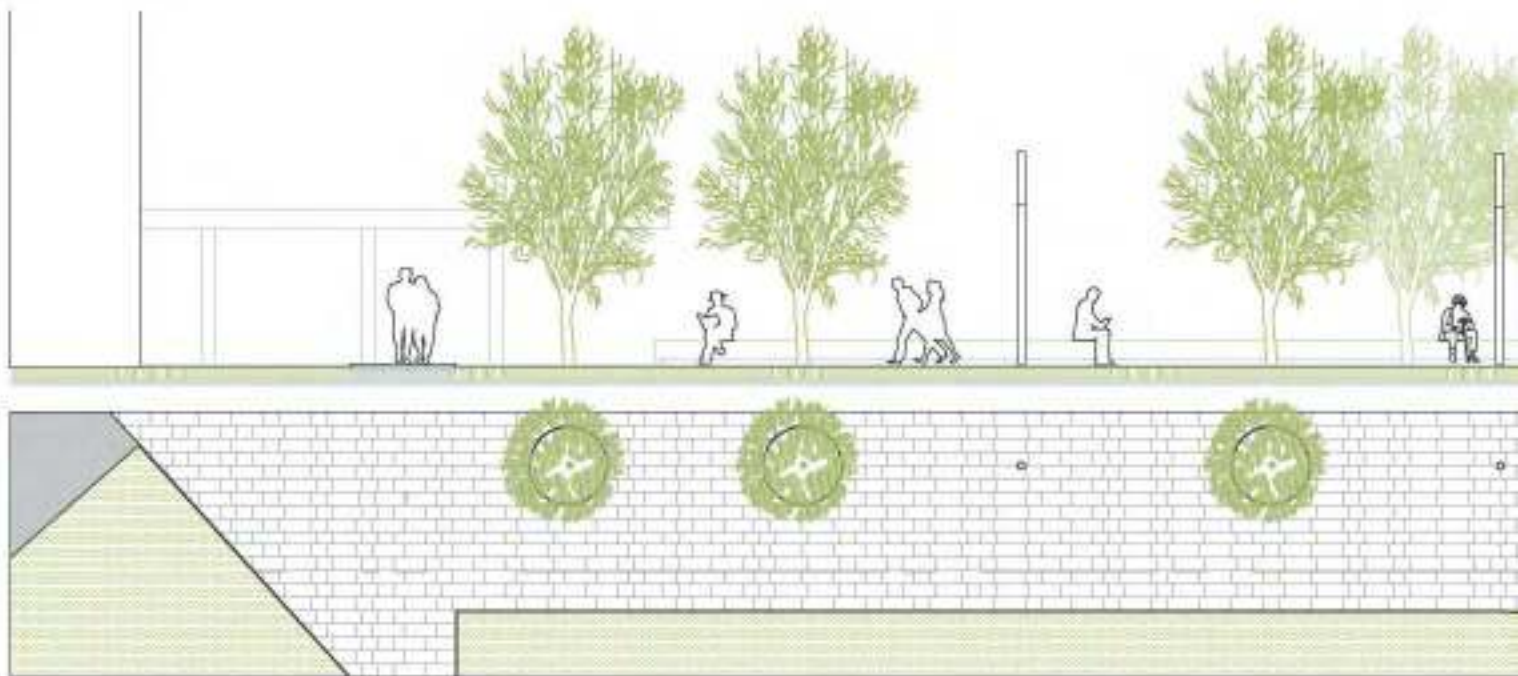
**Wandelboulevard de Heetveldelaan/Rand Sint-Alenapark**

Tussen Dilbeek Bos en het Sint-Alenapark doorsnijdt de de Heetveldelaan het Groene Hart: vanuit ruimtelijk oogpunt een opvallende breuk in het Groene Hart, vanuit verkeersoogpunt een handige, maar niet noodzakelijke, verbinding tussen de Levoldlaan en de Kasteelstraat.

Door de straat te knippen voor alle gemotoriseerd verkeer – bustrajecten door het Groene Hart worden verplaatst naar de Sint-Alenalaan aan de rand van het hart – wordt deze as omgevormd tot een *multifunctionele voetgangersruimte*: een nieuw element van continuïteit en overgang tussen de twee parken die het Groene Hart van de gemeente vorm geven; een *wandelboulevard* die de belangrijkste openbare gebouwen (CCD Westrand, Kasteel/Gemeentehuis, Kasteelhoeve/gemeentelijke administratie) van de gemeente met elkaar verbindt; een multifunctionele ruimte voor seizoensgebonden evenementen en de wekelijkse markt.

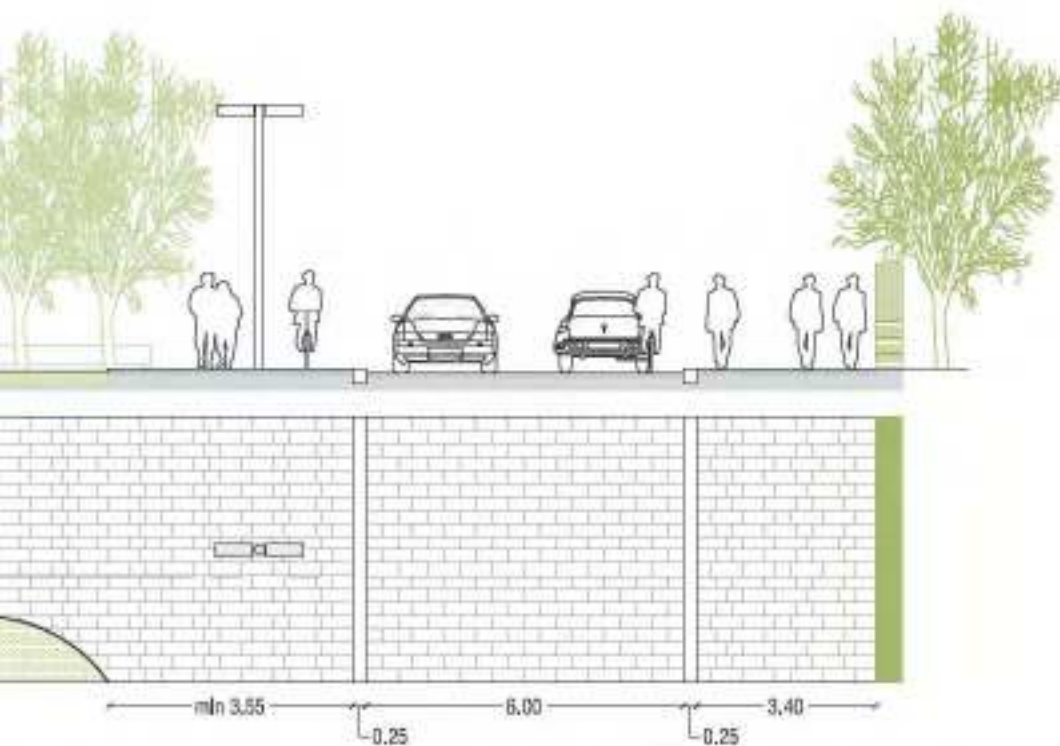
De nieuwe de Heetveldelaan wordt uitgevoerd in betonplaten. De minimale breedte van de ruimte is 10m – dit is de minimale breedte voor een markt. In deze minerale zone bevindt zich alle straatmeubilair nodig voor het (functioneel) gebruik van de ruimte. Ter hoogte van de ingangen van de parken of ter hoogte van andere (openbare) functies (bijv. de Kasteelhoeve) verbreedt de wandelboulevard. In de overgangszones ontstaat zo ruimte voor een speeltuin of een bank.

Het struikgewas en de lage beplanting die de Heetveldelaan momenteel scheiden van het Sint-Alenapark worden verwijderd zodat, net als langs de rest van de parkrand, een *continue visuele en functionele verbinding* ontstaat tussen de twee ruimtes: kuierend langs de wandelboulevard zal men eindelijk zicht krijgen op de vijver met in het midden de historische Sint-Alenatoren of zal men de kans krijgen het Kasteel de Viron op de heuvel aan het einde van het park te bewonderen. In het stuk tegen de Levoldlaan loopt langs de wandelboulevard een brede overrijdbare stoep die toelaat dat het Gemeenteplein bereikbaar blijft en desgevallend samen met het Patattenveld aan de overzijde van de boulevard, occasioneel één grote evenementenzone kan vormen indien nodig.



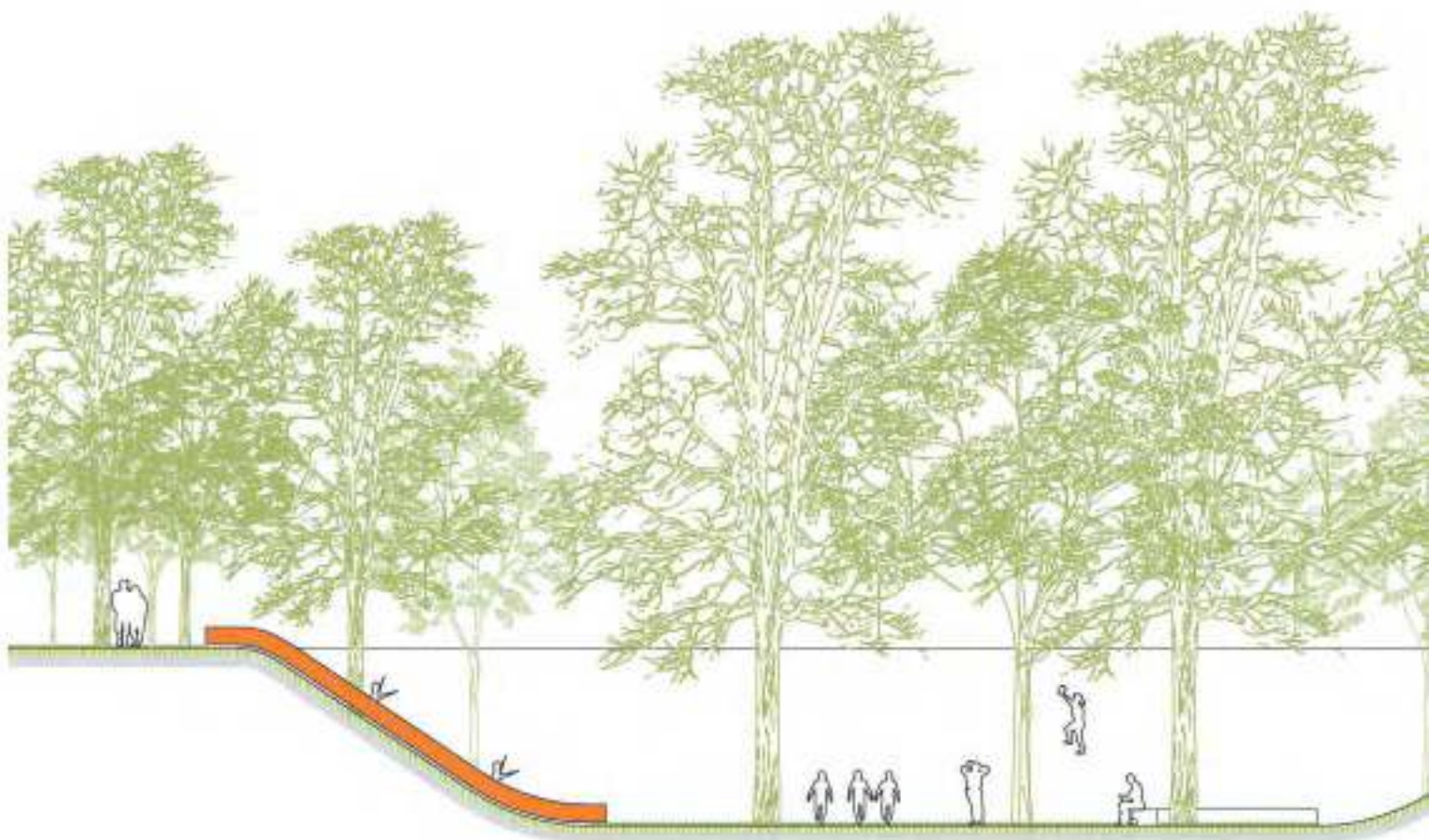


Nieuwe toegang tot CCD Westrand: impressie



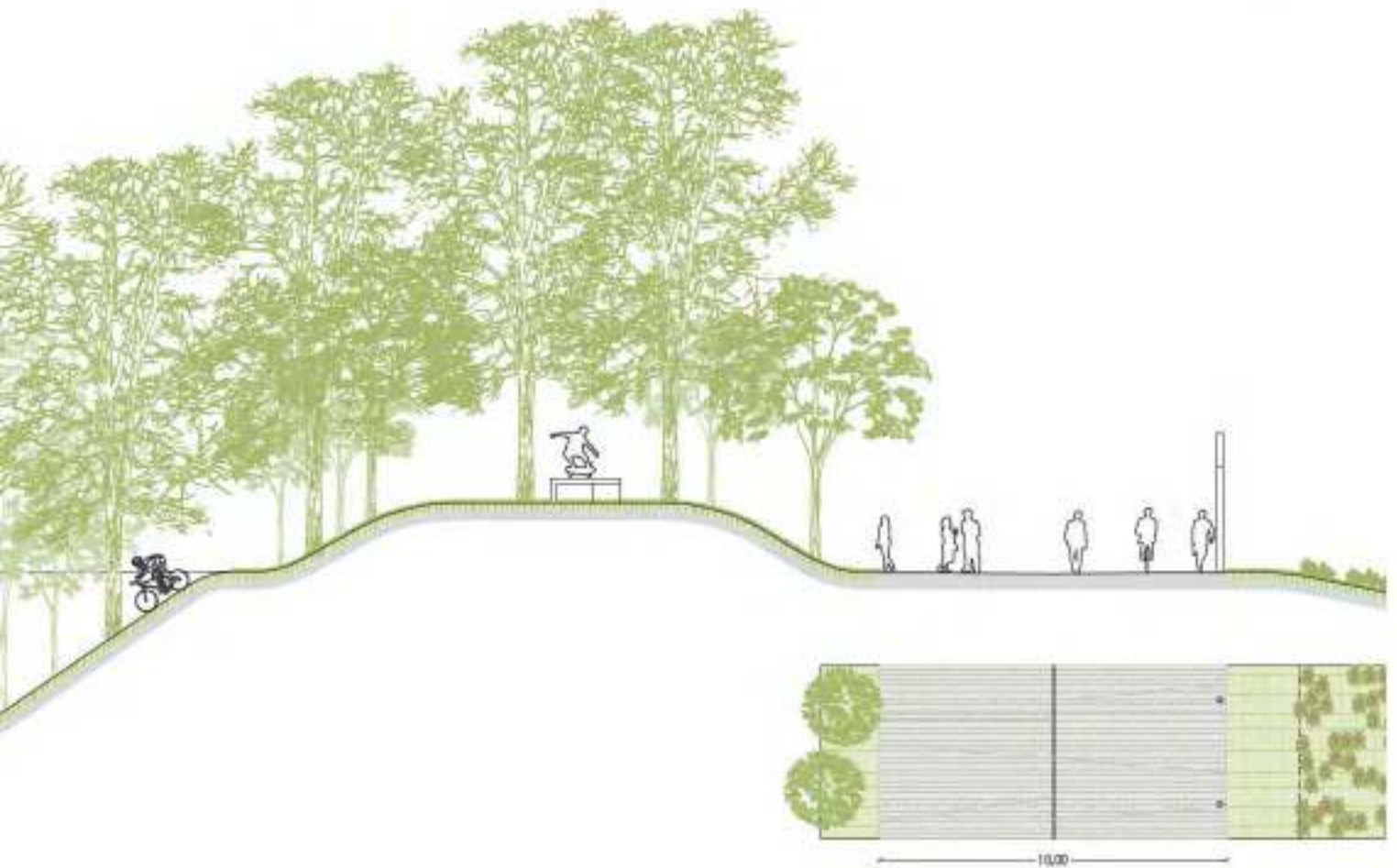
Nieuwe toegang tot CCD Westrand: langssnede





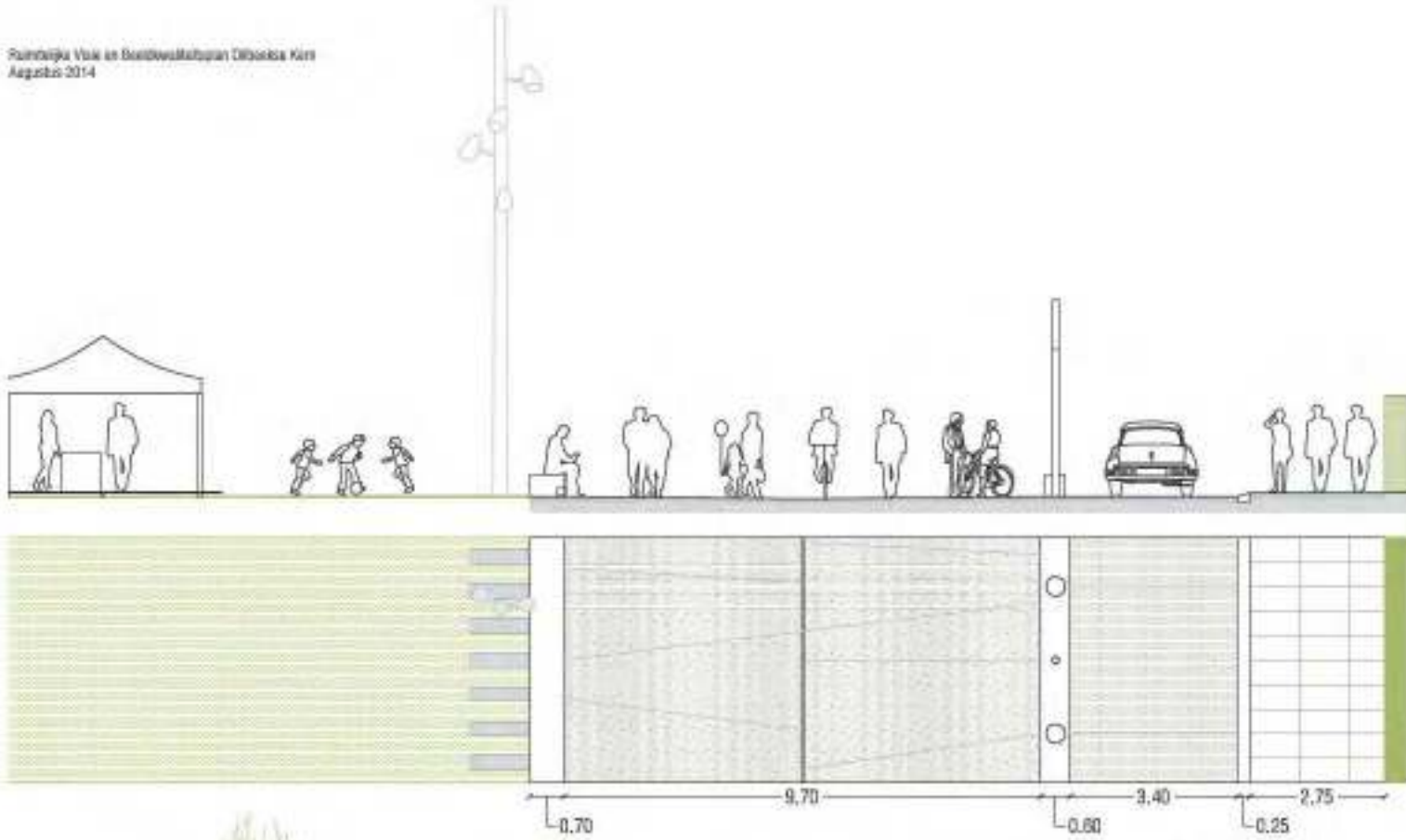


Dilbeek bos - De Krater; impressie



Dilbeek bos - De Krater; principesnede





de Heetveldelaan: principesnede over Pataterveld



de Heetveldelaan: typesnede





de Heetveldelaan: bestaande situatie



de Heetveldelaan: impressie







## DE RUIMTE ROND HET SINT-ALENAPARK

In de sequentie van groene ruimten die deel uitmaken van de Zachte Ruggengraat speelt de herontwikkeling van de elementen en ruimtes die behoren tot de rand van het Sint-Alenapark een strategische rol bij de realisatie van de belangrijkste verbinding tussen het noorden en het zuidelijke deel van het groene systeem in Dilbeek.

Het gebied vanaf de zone tussen het kasteel/gemeentehuis en het tegenoverliggende gevelfront, over het voetpad dat rond het park loopt tot het kruispunt voor Kasteelhoeve wordt grondig heringericht met het oog op de realisatie van een comfortabele en gemakkelijke voetgangersverbinding die tegelijkertijd de relatie van het Sint-Alenapark met haar omgeving een nieuw elan geeft en tevens zorgt voor nieuwe en onverwachte doorzichten nu de bestaande haag en struikgewas rondom het park worden verwijderd. Een nieuwe minerale parkrand slingert zich als een halssnoer van het Patattenveld over het Gemeenteplein, langs de Sint-Alenalaan en de Kasteelstraat richting Kasteelhoeve.

### De heraanleg van het Gemeenteplein

Vandaag is het Gemeenteplein, gelegen tussen het kasteel en gevelfronten aan de overzijde, één grote – op twee *graseilanden* na – verharde ruimte op maat van de wagen die elke relatie tussen het plein en de gevels die het plein definiëren ontkent.

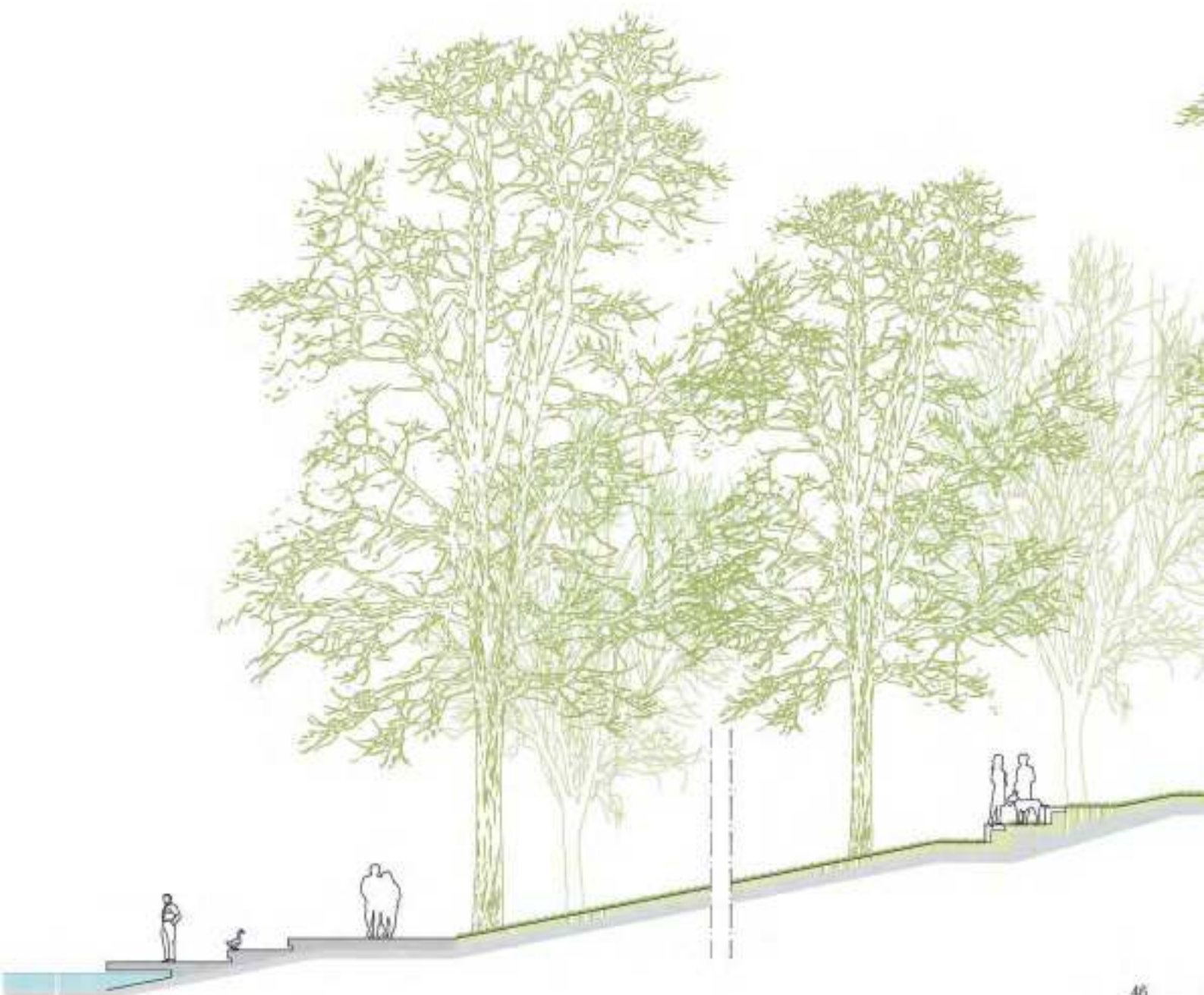
Op oude postkaarten en foto's is te zien hoe het Kasteel De Viron, dat ooit vanop de heuvel over Dilbeek uitkeek, stap voor stap zijn allure verloren is. Eerst wordt de kasteeltuin aan de voorzijde verkaveld waardoor het kasteel een soort enorme voortuin met toegangsweg krijgt. Dit wordt later het Gemeenteplein. In naam van parking en bereikbaarheid wordt de voortuin langzaam maar zeker verder verhard. Totdat de verharde ruimte met groene plekken op maat van de auto zoals we die vandaag kennen overblijft. Het kasteel staat wezenloos op de rand.

Het project voor het Gemeenteplein heeft de ambitie om *het kasteel op hedendaagse wijze in zijn allure te herstellen* en om van de gemeenteparking een gemeenteplein te maken zodat *kasteel en plein een aantrekkelijke ontmoetingsplek in het centrum* van Dilbeek worden.

Dankzij een aantal ingrepen zoals het knippen van het doorgaand verkeer (vooral tussen de Baron de Vironlaan en de de Heetveldelaan) en een rationele herorganisatie van de overal verspreide parkeerplaatsen wordt het ruimtegebruik sterk geoptimaliseerd en ontstaat letterlijk en figuurlijk de ruimte om het Gemeenteplein herin te richten als *één continu en homogeen oppervlak* dat van het Kasteel tot tegen de tegenoverliggende gevels loopt. Zo spreekt deze ingreep het onderbenutte potentieel van de plek aan en vormt het de plek om tot het nieuwe hart van de gemeente.

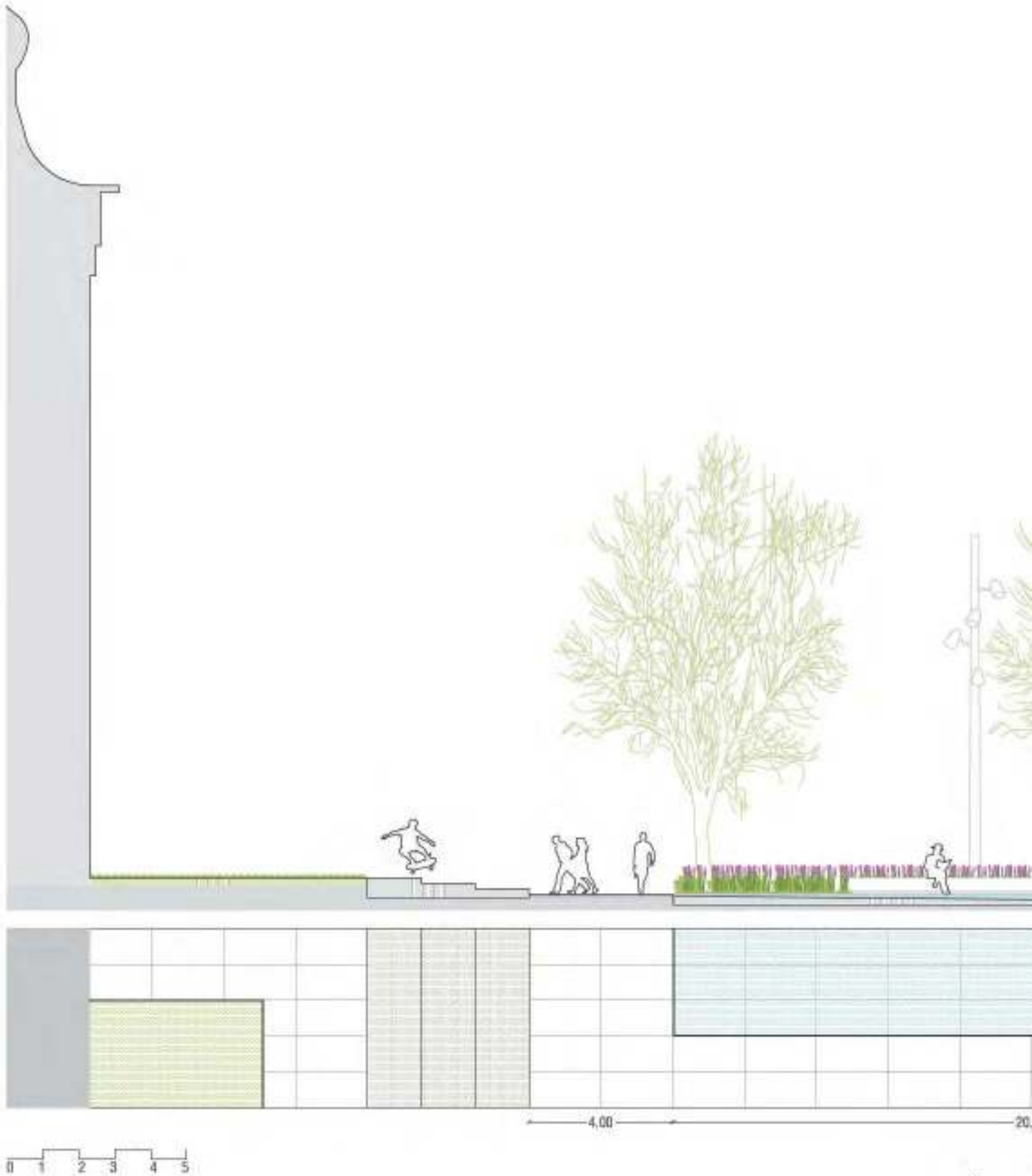
Door hierbij slim gebruik te maken van de aanwezige topografie wordt het kasteel op *een podium* geplaatst, ongeveer één meter boven het niveau van de rest van het plein. Deze ingreep brengt hiërarchie op het plein en het gebouw herwint zo zijn *prominente plaats in de ruimte*. Het krijgt hierdoor ook een meer majestueuze toegang. Een trappenpartij, met zachte helling, die zich uitstrekt over de ganse breedte van het podium verbindt beide vlakken. De bestaande trap en de toegang voor mindervaliden worden hierin geïntegreerd.











Het geheel krijgt *extra allure door de waterspiegel* die voor het podium wordt voorzien. Hier wordt de reflectie van het kasteel zichtbaar en wordt de verhouding tussen het kasteel en het plein visueel benadrukt. De waterpartij kan tijdens de warme zomermaanden voor verfrissing zorgen. Doordat de spiegel slechts enkele centimeters diep is, is er enerzijds geen gevaar voor spelende kinderen en is er anderzijds enkel een nauwelijks zichtbaar hoogteverschil aanwezig op het pleinoppervlak. Het hele plein blijft daardoor bruikbaar als evenementenzone (nadat men de waterspiegel heeft laten leeglopen).

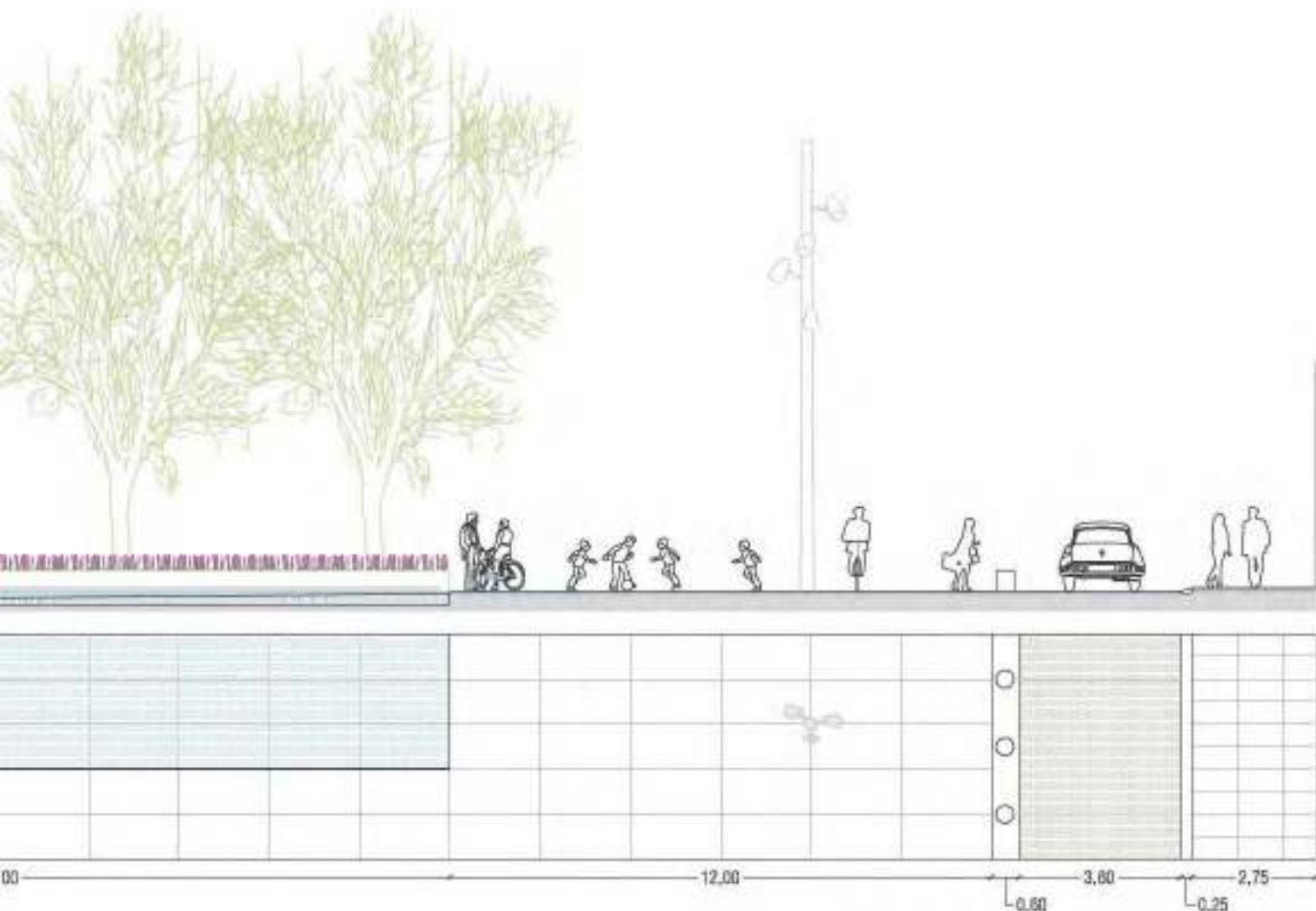
Langs de zuidkant lopen plein en podium via de parkrand *naadloos* over in het park. Ter hoogte van de tuinen en de parking aan de zijde van de Baron de Vironlaan (zie verder) zit de rand gelijkgronds om aan het kasteel langzaam te beginnen stijgen tot op het niveau van het podium (dit is het huidige niveau van de achterzijde van het kasteel). Tussen het plein/podium en het park is er aan de achterzijde van het kasteel een klein hoogteverschil van 45 à 50cm. De parkrand fungeert hier als terrasrand en als zitbank vanwaar het park in al zijn schoonheid te bewonderen is. De parkrand wordt zo de eerste van een reeks *zitplaatsen* die als tribune worden aangebracht in de helling richting vijver die te gelegener tijd immers ook dienst doet als natuurlijke tribune bij evenementen, festivals en openluchtconcerten zoals het Vijverfestival.

In oostelijke richting loopt het plein door tot tegen de horecazaken en verder tot aan de Baron de Vironlaan. Deze zone wordt een ideale plek om elkaar op informele wijze te ontmoeten en te ontspannen. Er ontstaat meer ruimte voor terrasjes en een aantal bloementuinen met banken in het verlengde zorgen voor een aantal intiemere plekken op het plein.

Midden op het plein op het kruispunt van de zone voor terrassen, de tuinen en de ruimte gedefinieerd voor het kasteel en zijn podium staat *één boom* met daaronder een bank, geprivilegeerd uitzichtpunt vanwaar men zicht heeft op het hele systeem van verschillende atmosferen die het Gemeenteplein rijk is. Samen met het podium, het water en de tuinen definieert hij de ruimte: uitgestrekt voor evenementen, intiemer voor terrassen en tuinen...

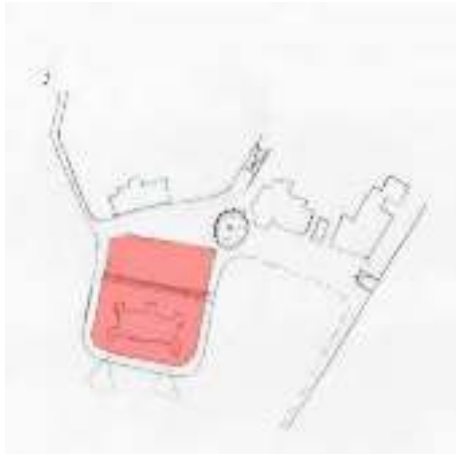
Het plein zelf wordt *autovrij*. Bereikbaarheid van de woningen en de horecazaken blijft gegarandeerd dankzij de enkelrichtingslus vanuit de Sint-Ambrosiusstraat naar de Levoldlaan. Voor leveringen wordt aan de zijde Baron de Vironlaan een verdwijnpaal voorzien die toelaat om tot bij de horecazaken te komen. Ook het gemeentehuis wordt op deze manier autobereikbaar voor bijvoorbeeld trouwers.

Op de kop van de Baron de Vironlaan wordt een parking voorzien. Door het verwijderen van de bestaande haag wordt de huidige parking in de noordwestelijke hoek van het plein zichtbaar en bij het plein betrokken.

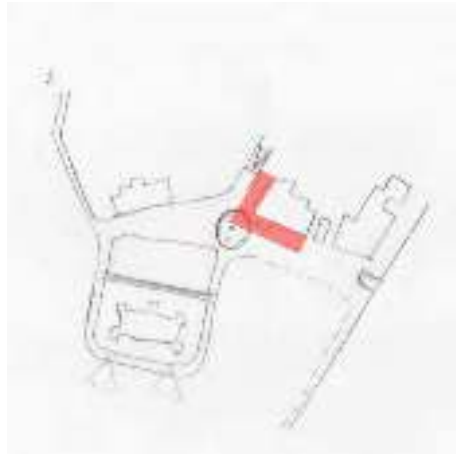


Gemeenteplein: principesnede over de plein naar gevelfront

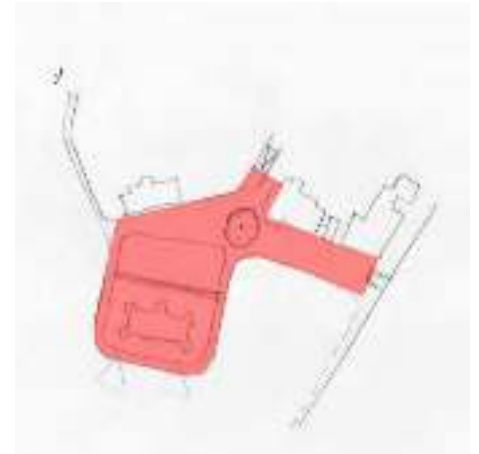




Gemeenteplein: podium



Gemeenteplein: terrassen



Gemeenteplein: plaats voor activiteiten/  
om te spelen





Gemeenteplein: verweven gemeenteplein en park

### De nieuwe parkrand van het Sint-Alenapark

Verderop langs de Sint-Alenalaan geeft *een nieuw en royaal, ongeveer 4.00m breed, voetpad* de rand van het park vorm. Door het rooien van de bestaande haag en het bijhorende struikgewas ontstaat een open park dat naadloos op de parkrand aansluit. De plaats van de haag wordt nu ingenomen door een lange bank waarop men kan verpozen en vanwaar men over het park uitkijkt. Zo ontstaat een *mooie en aangename wandelas* tussen het Gemeenteplein met het kasteel, het *horecahart* van de gemeente en de Verheydenstraat, het *winkelhart* van de gemeente.

Op het kruispunt met de Kasteelstraat en de Verheydenstraat verbreedt de parkrand tot een voetgangersplateau. Dat doordat het enerzijds de toegang tot het park markeert en zich anderszijds naar tuin van de Sint-Ambrosiuskerk oriënteert, de continuïteit onderstreept tussen het Sint-Alenapark en de kerktuin (zie hierna). Door het geheel op niveau van het voetpad te brengen, verhoogt de oversteekbaarheid en wordt de wandelroute tussen het park en de kerk en de parking Oudesmidsestraat versterkt. De ruimtelijke continuïteit tussen de rand van het park en de voetgangersgebieden rondom de kerk wordt verder benadrukt door de continuïteit van het materiaal dat gelijk is voor alle oppervlakken, het plateau inbegrepen.

### Het nieuwe plein aan de Kasteelhoeve

Na het kruispunt en de toegang tot het park loopt het voetpad als *volwaardig terras met zicht op het park en de vijver* door richting Kasteelhoeve: de breedte van het pad, hier bijna 5.50 meter, maakt het mogelijk om het deel aan de kant van het park in te richten als terras voor de aanwezige horeca en de handelszaken. Sporadisch worden langs het terras een aantal bomen voorzien die op warme momenten voor wat schaduw kunnen zorgen.

De verbreding voor de Kasteelhoeve daarentegen wordt opgevat als een *intieme en gezellige plek* die de ruimtelijke relatie tussen de gevel van de Kasteelhoeve en het nieuwe plein ervoor beter definieert.

De oppervlakte die vandaag gebruikt wordt voor/door de auto wordt sterk verminderd ten gunste van de voetgangers en de fietsers. Aan de ingang van de Kasteelhoeve wordt de rijweg verhoogd tot het niveau van de stoep. Zo wordt ook hier een plateau gecreëerd omgeven door nieuwe bomen die de ruimte visueel afbakenen.

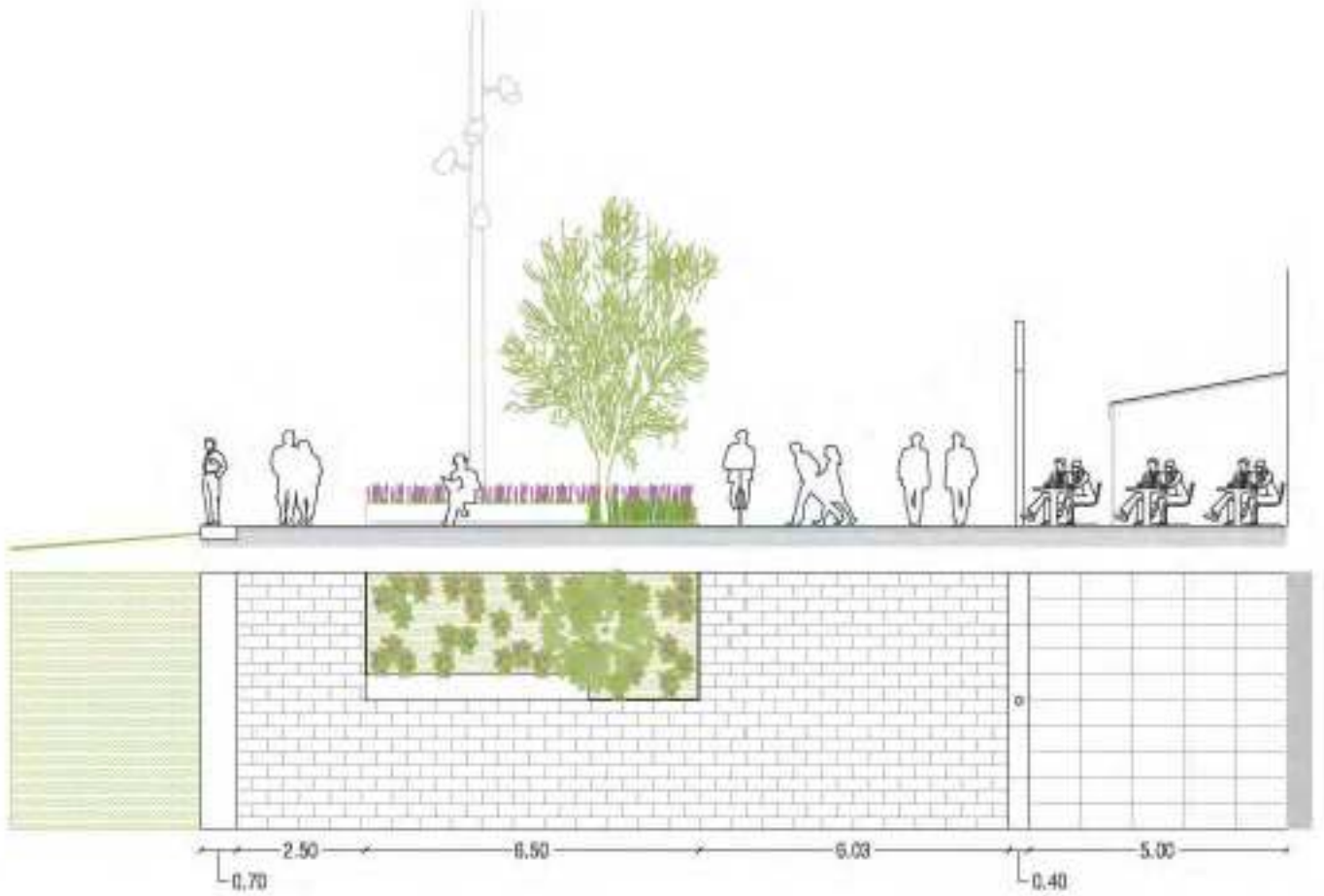
De huidige parkeerplaatsen krijgen een nieuwe plek in de *groene poche*, recht tegenover de bestaande parking aan de Kasteelhoeve. Op deze manier krijgt ook het toekomen van de Kasteelstraat op het plateau vorm.

Aan de voorkant van de Kasteelhoeve eindigt de parkrand in een bank die de grens markeert tussen het grastapijt voor het gebouw en de stedelijke ruimte van het plein.

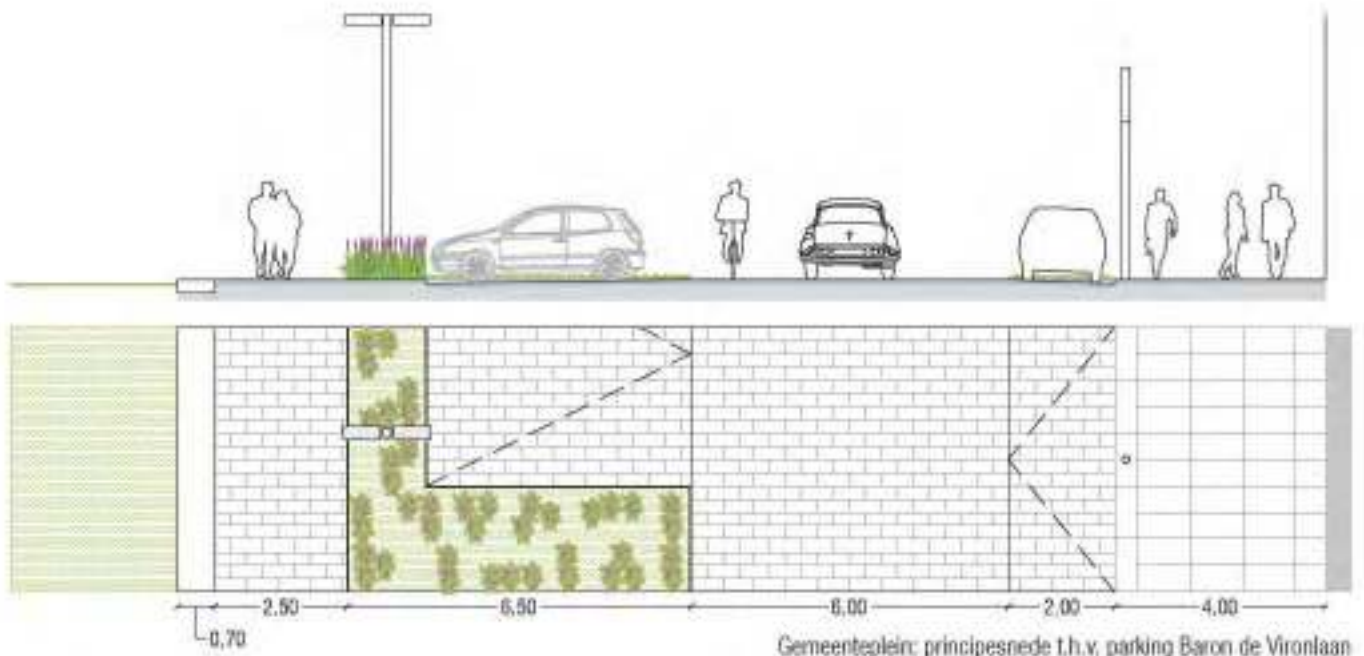


Gemeenteplein: impressie richting Kasteel





Gemeenteplein: principesnede t.h.v. terrassen



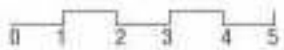
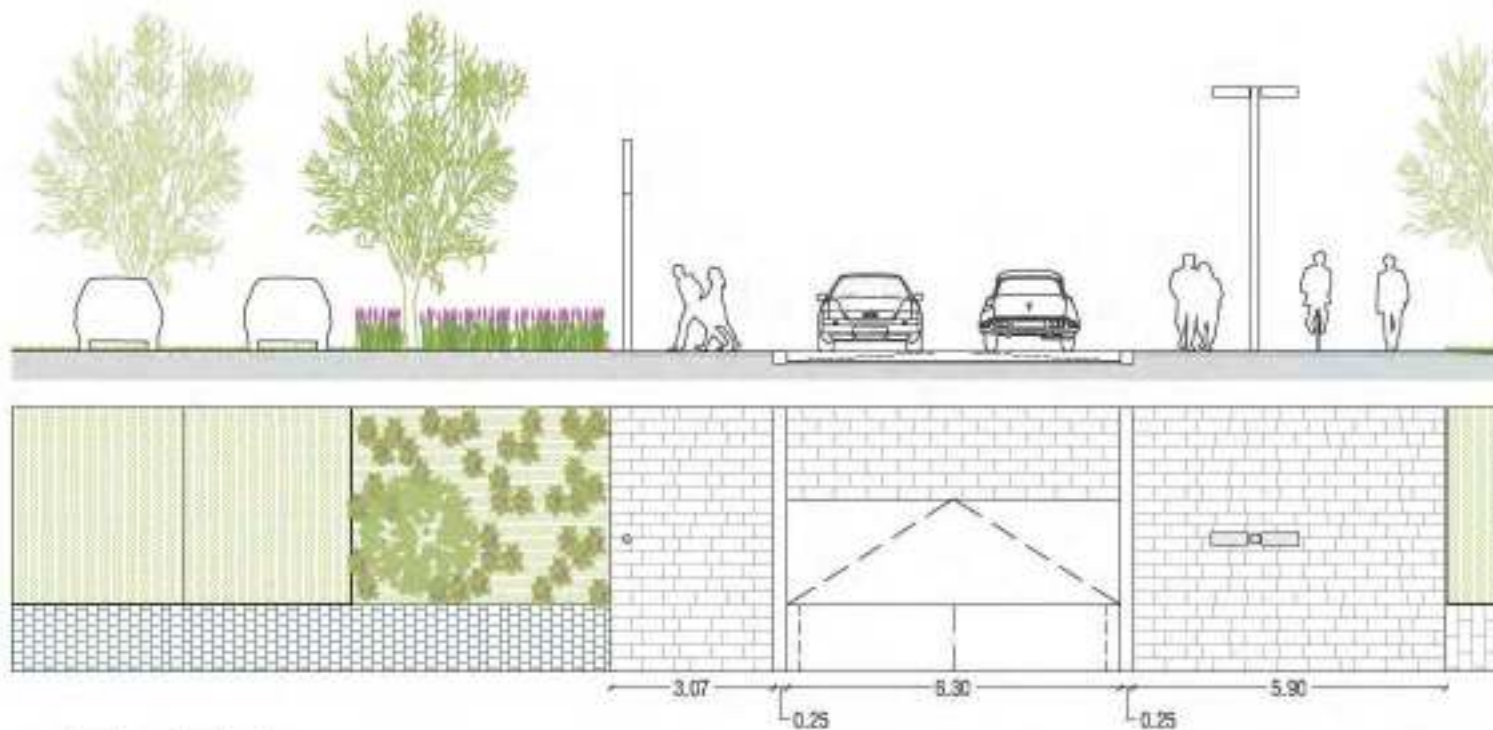
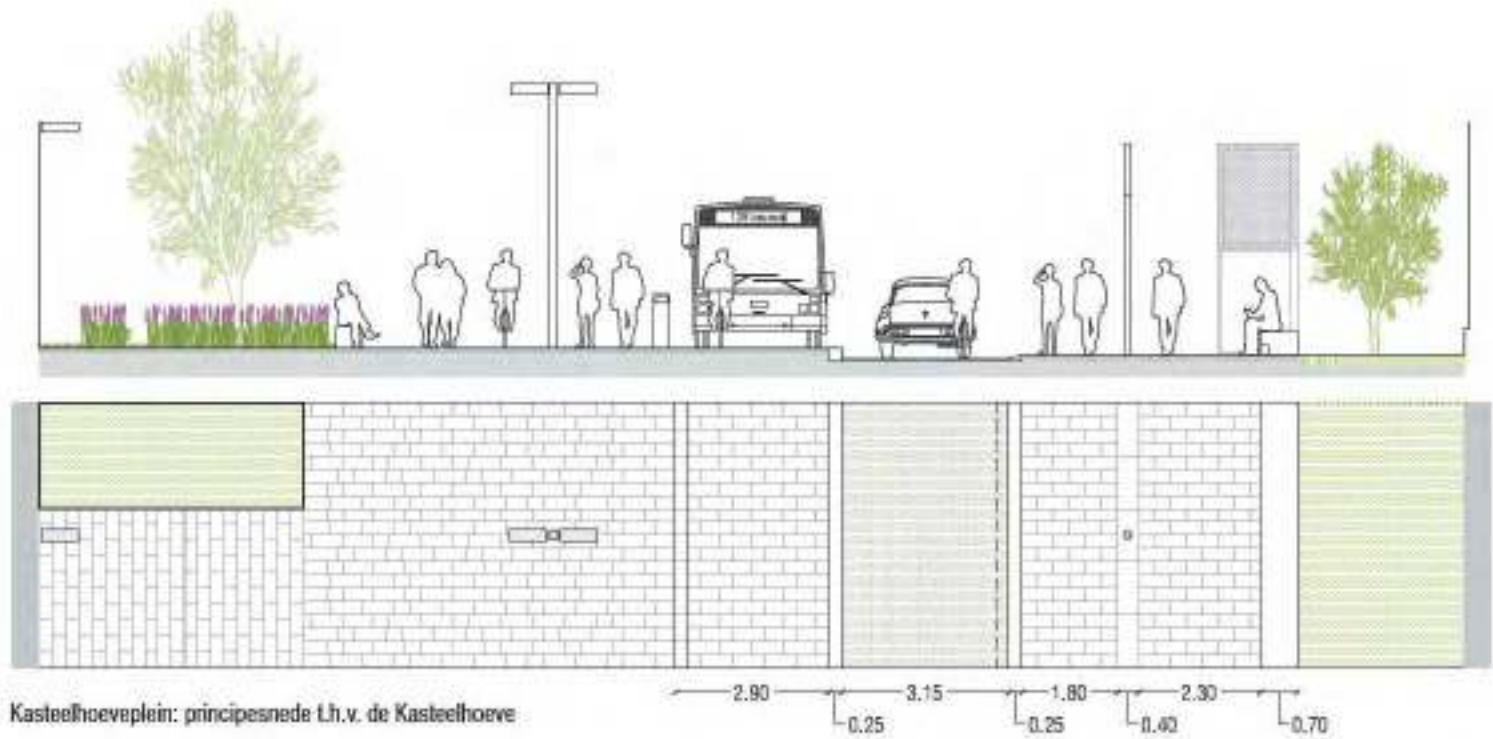
Gemeenteplein: principesnede t.h.v. parking Baron de Vironlaan





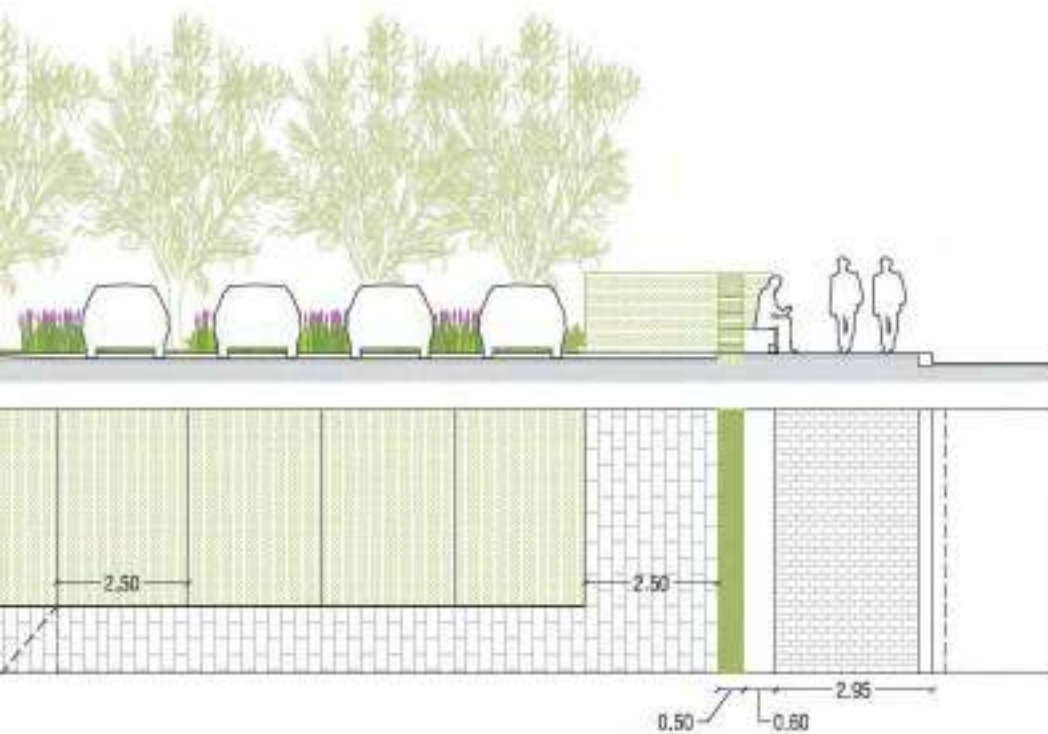
Gemeenteplein: impressie







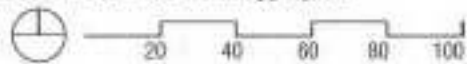
Kasteelhoeveplein: impressie richting parkvijver



Kasteelhoeveplein: principesnede t.h.v. parkings



Straten binnen de Zacht Ruggengraat



STRATEN BINNEN DE ZACHTE RUGGENGRAAT<sup>1</sup>

De *Zachte Ruggengraat* die van noord naar zuid door de gemeente loopt, kruist ter hoogte van haar zwaartepunt het netwerk van straten die het centrum mee bepalen: de Sint-Alenalaan, de Kasteelstraat, de Verheydenstraat en de Spanjebergstraat vormen samen de 'toegangsknoop' voor alle mobiliteitsstromen – auto's, fietsers en voetgangers – tot de *Zachte Ruggengraat*. Tegelijkertijd vormt dit raakpunt het brandpunt van het systeem. Het kruispunt van deze vier wegen vormt als het ware een hart in het *Groene Hart* van Dilbeek en wordt dan ook als dusdanig behandeld: wat vandaag nog een gewoon kruispunt is, wordt met een weloverwogen interventie getransformeerd in een stedelijk plein dat de continuïteit garandeert tussen het park en het kasteel aan de ene kant, en de tuin van de kerk en de ruimtes achter de kerk aan de andere kant. Op gelijkaardige wijze worden de vier armen van het kruispunt belangrijke elementen die het noordelijk deel van het groen systeem verbinden met het zuidelijke deel.

Zoals het geval is bij alle straten gebeurt de globale inrichting en de uitwerking van de snedes van de respectievelijke straten volgens dezelfde algemene principes die voor de toegangssassen en de woonstraten worden gehanteerd.

**Kasteelstraat Oost (L.h.v. Sint-Alenapark)**

Het stuk Kasteelstraat dat het Kasteelhoeveplein verbindt met het kruispunt vormt de toegang tot het hart vanuit het westen. Naast het brede voetpad van bijna 5.50 meter dat als terras aan het park grenst, wordt de rijbaan grondig heringericht zodat ook de gewijzigde verkeerssituatie – enkelrichting wagen (centrumuitwaarts), dubbelrichting openbaar vervoer – helder afleesbaar is. Centrumuitwaarts blijft de situatie ongewijzigd. In de andere richting wordt de rijweg op niveau van het voetpad gebracht. Dit deel is enkel toegankelijk voor openbaar vervoer en betekent de facto een verbreding van het voetpad langs de gevels. Deze wordt in eerste plaats benut door de fietsers. Een strook van 0.40m scheidt het wagen- en voetgangersgedeelte en kan worden gebruikt voor de inplanting van divers straatmeubilair. De bestaande parkeerplaatsen worden verplaatst richting Kasteelhoeve. Op die manier ontstaat een doorlopend en materiaalgevoel homogeen oppervlak dat een aangename passage mogelijk maakt zowel aan de park- als aan de gevelzijde.

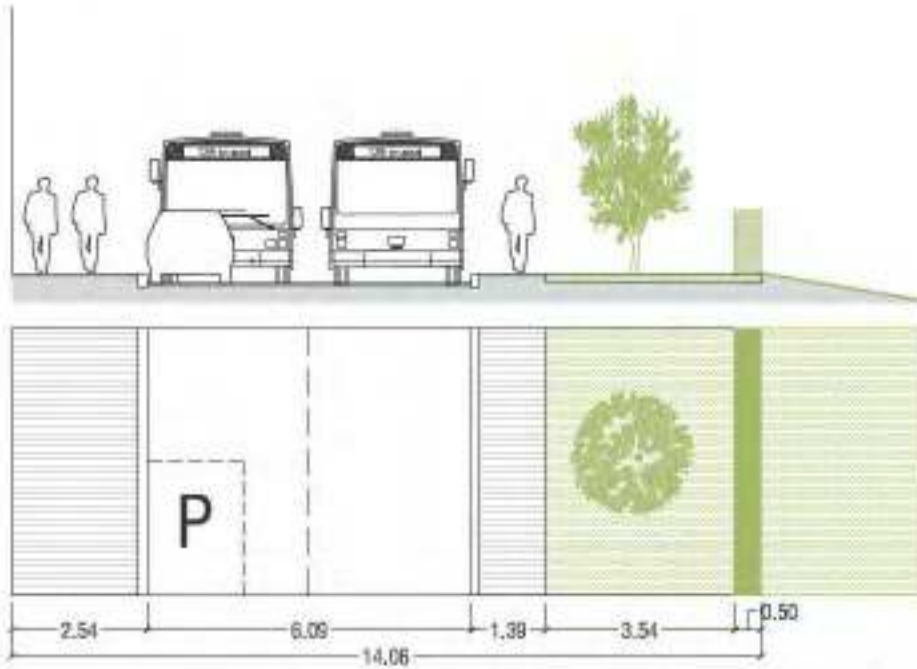
**Spanjebergstraat**

Net als de Kasteelstraat, wordt ook de Spanjebergstraat een toegang tot het hart. Ook hier wordt de huidige inrichting grondig aangepakt om de nieuwe (verkeers)situatie voldoende leesbaar te integreren: dubbele richting openbaar vervoer, enkelrichting (tot kruispunt met de Berchemstraat) centrumuitwaarts voor de wagen. Vanaf het kruispunt met de Berchemstraat wordt dus enkel nog openbaar vervoer richting centrum toegestaan. Bij de herinrichting worden dezelfde principes gehanteerd (maar gespiegeld) zoals hiervoor beschreven voor de Kasteelstraat: het rijweggedeelte centrumwaarts wordt op niveau van de stoep gebracht waardoor het voetpad visueel sterk wordt verbreed. Een (veiligheids)zone van 0.40m scheidt beide zones (bus-voetganger). Als één doorlopend oppervlak tussen de twee gevelfronten strekt de voetgangerszone zich vervolgens uit in zuidelijke richting. Hier aan de overzijde bevindt zich, op hetzelfde niveau, een voetpad van tenminste 1.80m breed dat overgaat in een 2.00m brede strook waarin parkeerplaatsen en nieuwe boomaanplanten elkaar af-

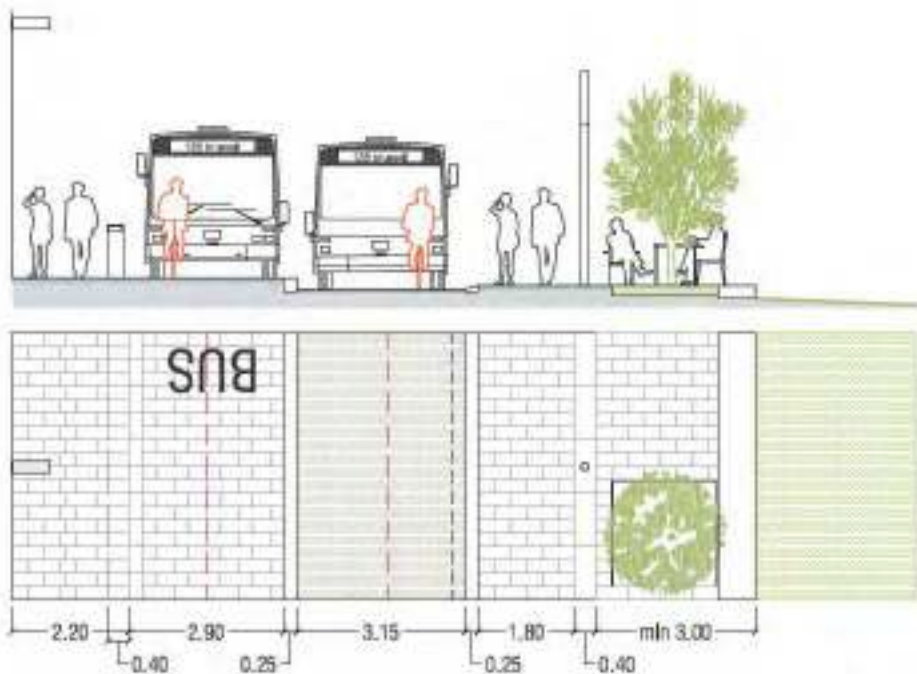
<sup>1</sup> De algemene inrichtingsprincipes voor straten binnen de kern die in het hoofdstuk over de woonstraten (zie verder) naar worden geschreven, worden ook hier toegepast. Voor meer detail, zie Woonstraten.



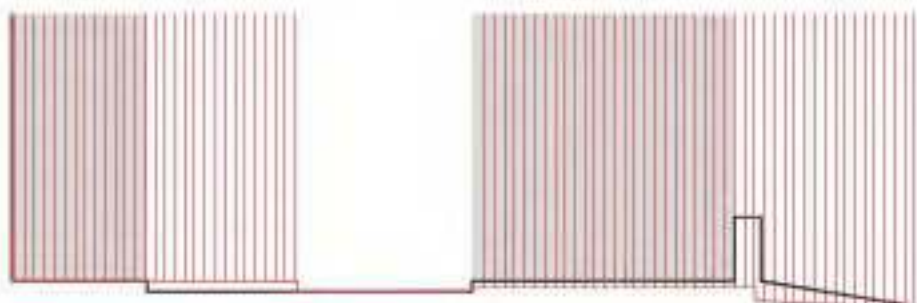




Kasteelstraat Oost (t.h.v. park): typesnede bestaand



Kasteelstraat Oost (L.h.v. park): typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



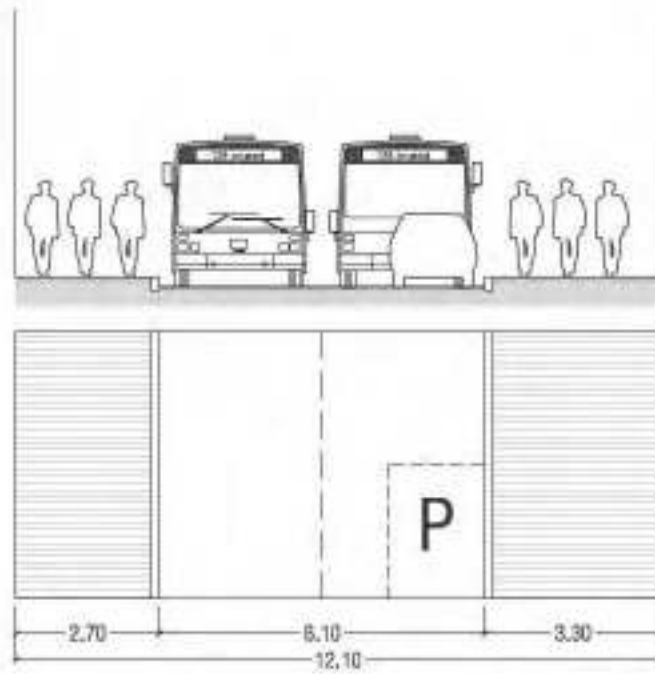


Kasteelstraat Oost (t.h.v. park) bestaande situatie

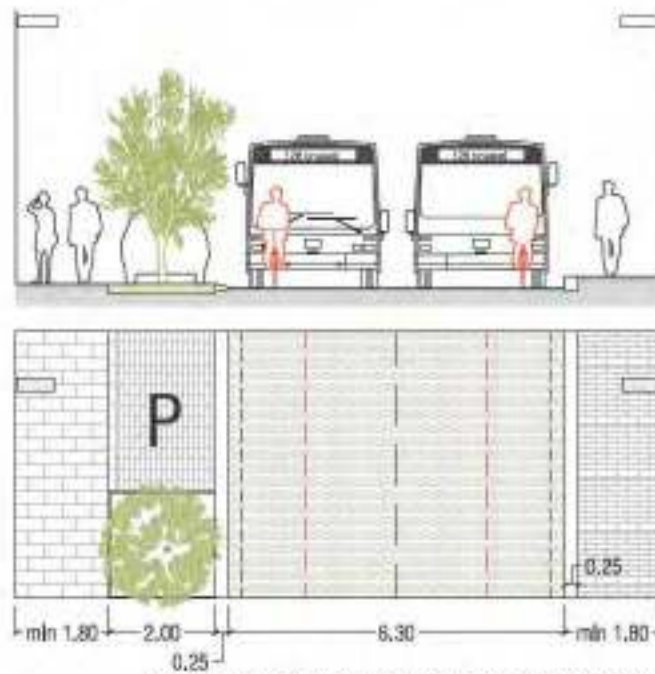


Kasteelstraat Oost (t.h.v. park): impressie





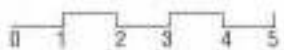
Kasteelstraat Oost (t.h.v. Schoolplein): typesnede bestand



Kasteelstraat Oost (t.h.v. Schoolplein): typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestand vs project



wisselen. Enkel de rijweg centrumuitwaarts ligt lager, als een uitsnede in het oppervlak.

Uitgenomen de rijweg wordt het gehele oppervlak van gevel tot gevel in eenzelfde materiaal uitgevoerd waardoor de straat de atmosfeer van een voetgangersgebied met *intiem karakter* krijgt.

In het stuk voor het Schoolplein (= Kasteelstraat) wijzigt de sectie van de straat licht. Vanaf dat punt zal de rijbaan in beide richtingen lager liggen t.o.v. de voetpaden, in dit stuk blijft de dubbele rijrichting immers behouden.

#### **Sint-Alenalaan Zuid (t.h.v. het Sint-Alenapark)**

De toegang tot het hart vanuit het noorden loopt via de Sint-Alenalaan. Het quasi 4.00m brede voetpad langs het park richting de Verheydenstraat vormt de ware wandeling langs en naar het hart van de gemeente. Van hier heeft men uitzicht op de kerk, op het park met vijver, en op het kasteel. Een systeem van verticale verlichting accentueert het traject waardoor het ook 's avonds een aangename wandeling is. De rijbaan wordt licht aangepast om een vlotte doorgang van het openbaar vervoer te garanderen: ze wordt 0.20m verbreed tot 6.30m. Het voetgangersgebied aan de gevelzijde van de straat wordt 6.70m breed en bestaat uit een strook van 4.80m, waarop haaks geparkeerd kan worden, en een autovrije zone van 1.90m langs de huizen. Binnen de strook worden de parkeerzones afgewisseld met ruimte voor bomen en verlichtingsarmaturen. De breedte van dit platform maakt een *multifunctioneel gebruik* van de ruimte mogelijk en laat toe het gebruik af te stemmen op de 'nood van het moment', bijvoorbeeld overdag speelplaats, 's avonds parkeerplaats...

#### **Verheydenstraat**

Binnen het netwerk van straten die de Zachte Ruggengraat doorkruisen is de Verheydenstraat een uitzondering. De Verheydenstraat is om meerdere redenen uniek. Ze is uniek omwille van de diverse functies die erlangs liggen, en omwille van de mogelijkheden waarover ze (nog) beschikt.

De concentratie aan commerciële en horeca activiteiten op de gelijkvloerse verdieping langs weerszijden maken van deze straat het *commerciële hart van Dilbeek*.

Helaas zorgt de huidige inrichting niet voor het type beleving dat men zou (mogen) verwachten in een straat waar soortgelijke functies aanwezig zijn: een in verhouding brede rijweg met doorgaand tweerichtingsverkeer gecombineerd met smalle voetpaden zijn niet de ingrediënten die comfortabel kuieren langs de winkels of een moment van gezelligheid garanderen.

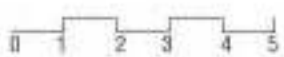
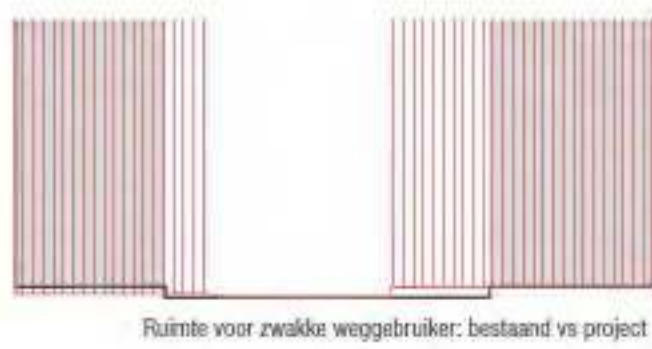
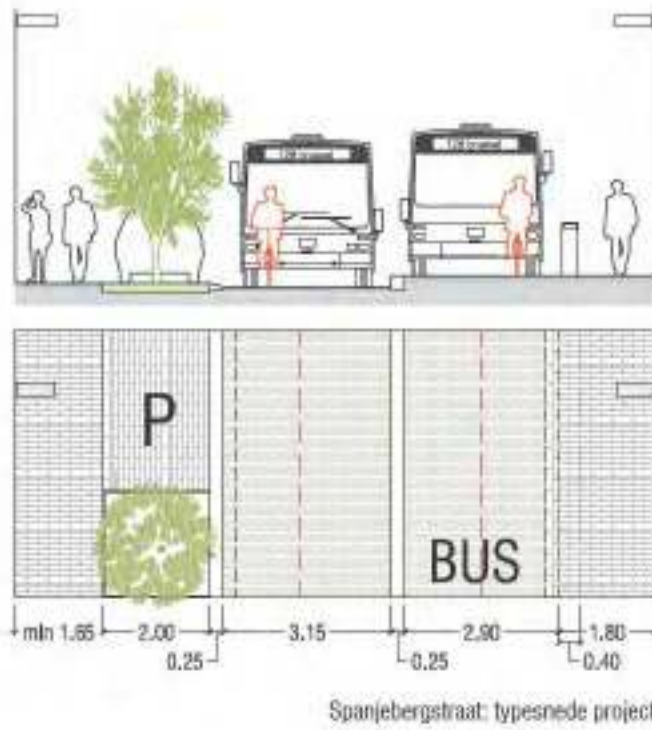
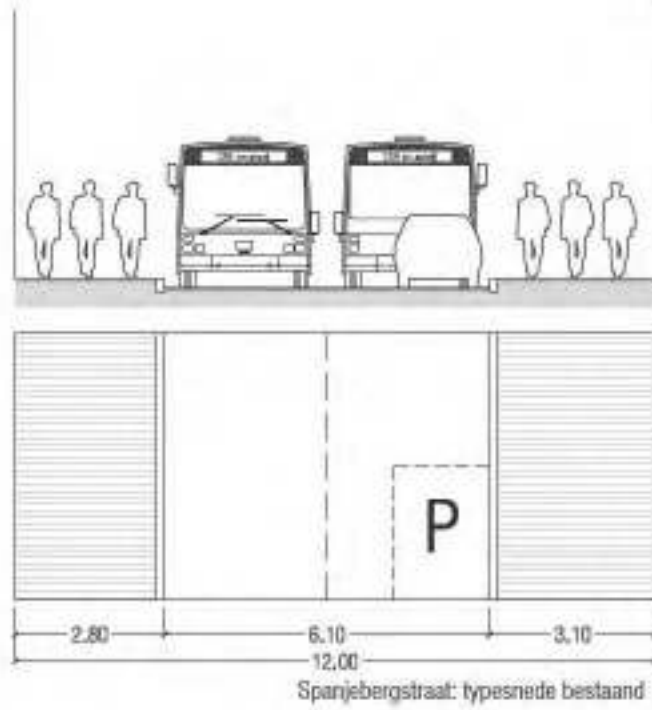
Daarom wordt voorgesteld de ruimte van gevel tot gevel herin te richten als één doorlopend oppervlak, quasi zonder hoogteverschillen, waarop de voetgangers zich vrij en zorgeloos kunnen bewegen in harmonie met de wagens.

De breedte van de rijbaan wordt hiertoe drastisch verminderd: van de huidige 6.50m tot 4.00m. Volgende voor de passage in één rijrichting gecombineerd met ruimte voor fietsers. Hierdoor wordt het mogelijk aan beide zijden een wandel- en kuierstrook te realiseren van tenminste 2.60m breed. Een eenvoudige verschil van een paar centimeter, gemarkeerd met bijv. een stalen band, geeft de overgang aan tussen zone waar ook wagens mogen komen en de rest van de straat, terwijl de uniformiteit van het materiaal over de volledige breedte de Verheydenstraat *allure* geeft, en aangenaam en aantrekkelijk maakt.

Plantvakken met wilde bloemen, banken en ander straatmeubilair markeren de overgangzone terwijl de bestaande parkeerplaatsen worden gerationaliseerd en geherorganiseerd op die plekken waar de (breedte van de) sectie het toelaat.

Ter hoogte van de Sint-Ambrosiuskerk verbreedt de straat tot een echt Kerkplein met een lange bank voor de ingang van de kerk. Hier kan men gaan zitten om te verpozen en te genieten van de rust van deze plek. Het plein kan ook een geweldige plek worden waarop de terrassen van de nabijgelegen bars en restaurants zouden kunnen aansluiten.





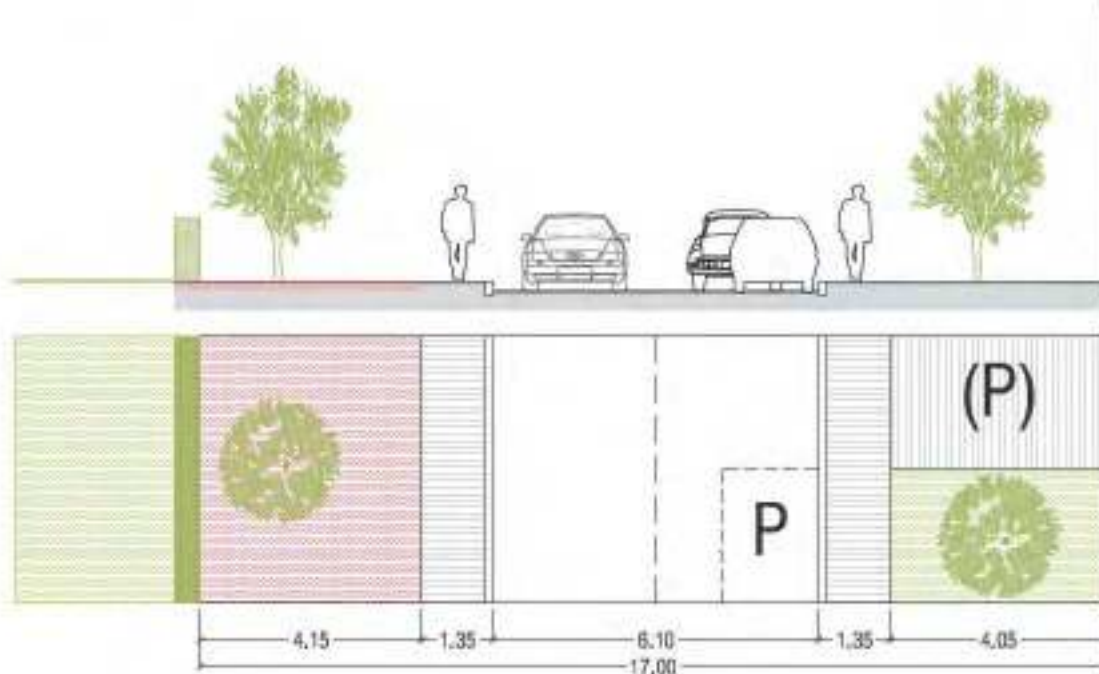


Spanjebergstraat: bestaande situatie

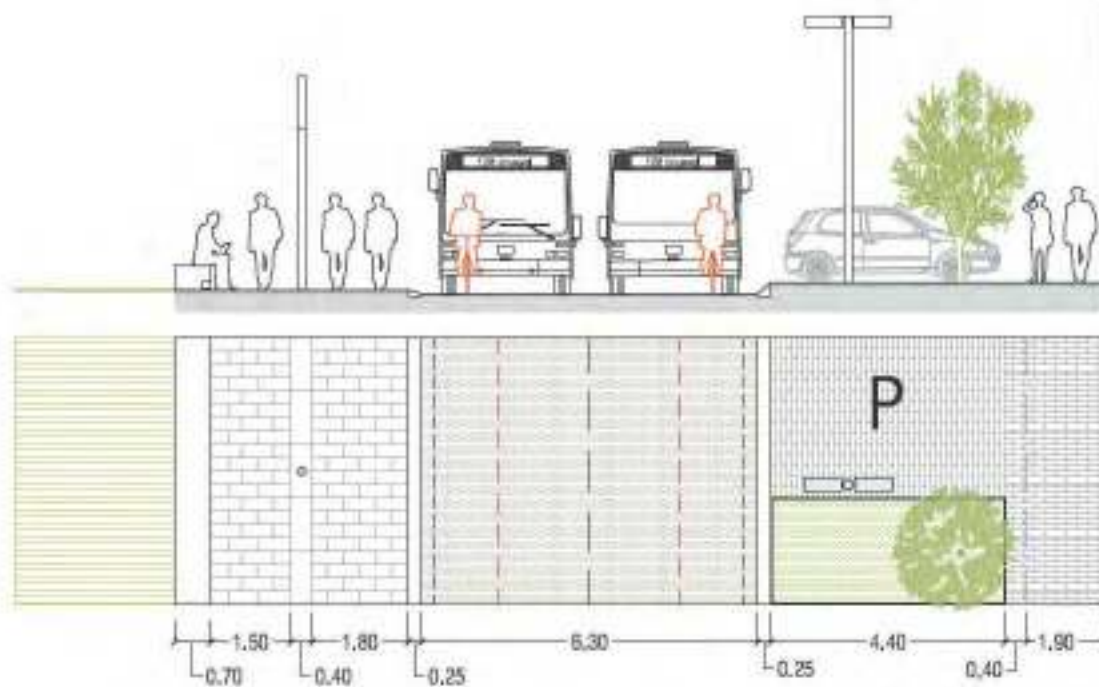


Spanjebergstraat: impressie





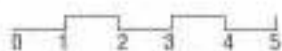
Sint-Alena Zuid: typesnede bestaand



Sint-Alena Zuid: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



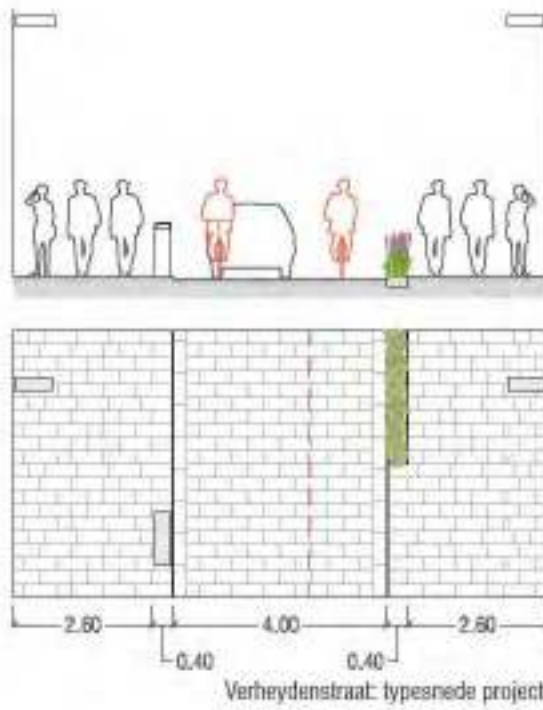
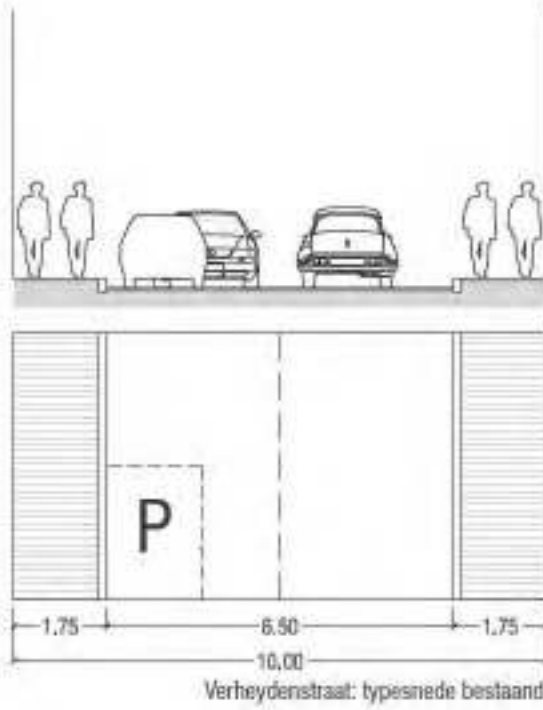


Sint-Alenalaan Zuid: bestaande situatie



Sint-Alenalaan Zuid: impressie





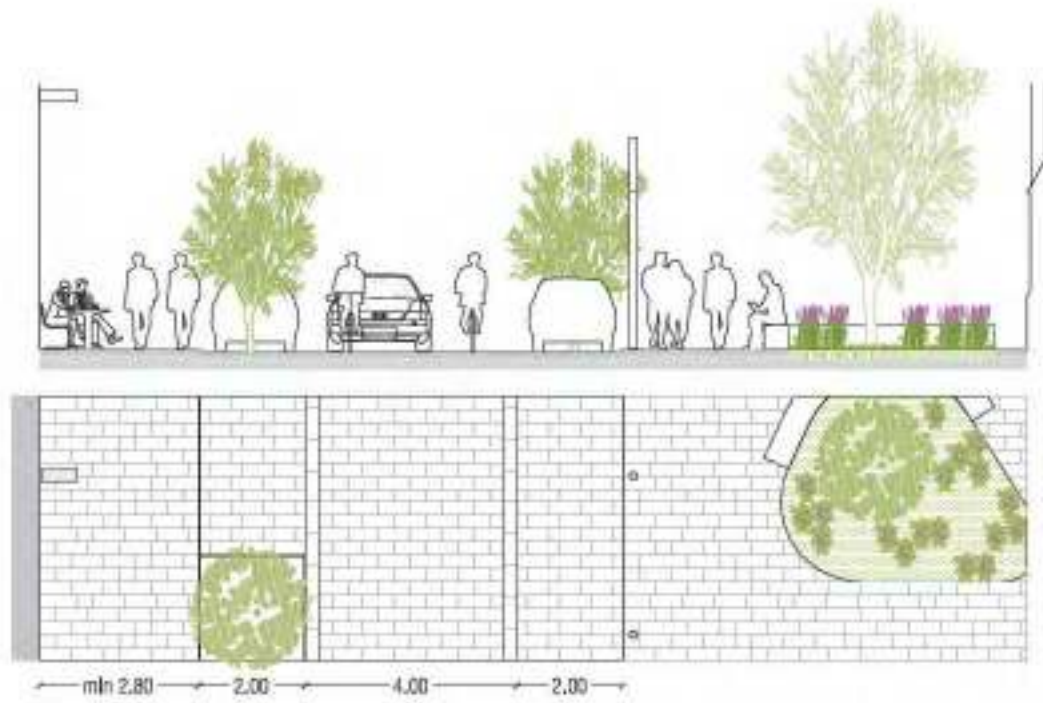


Verheydenstraat: bestaande situatie

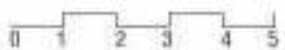
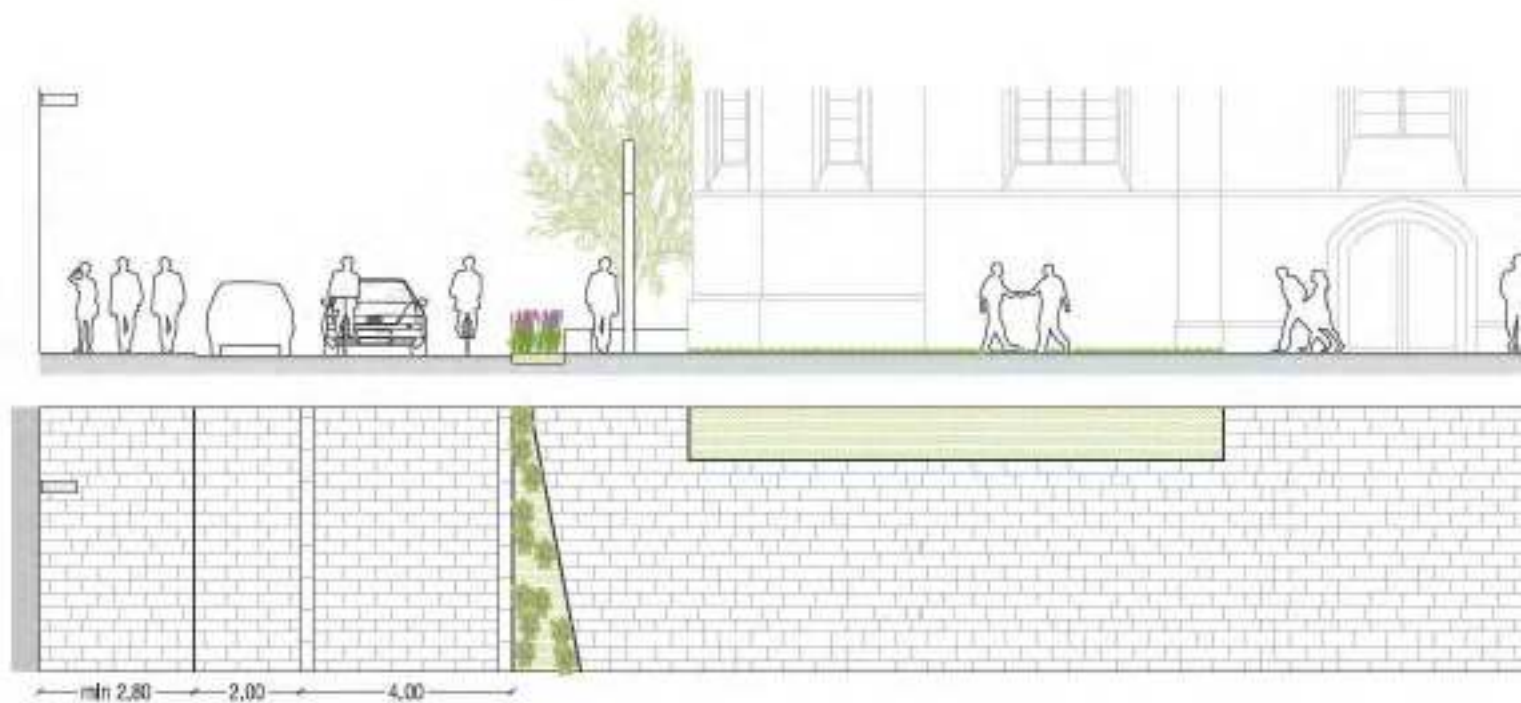


Verheydenstraat: impressie



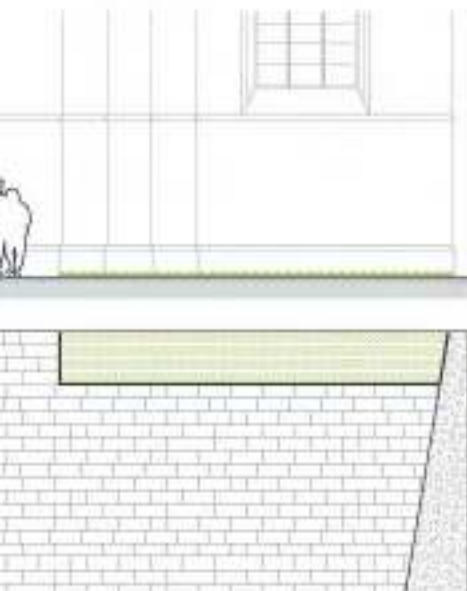


Verheydenstraat parkeerplaatsen Sint-Ambrosiuskerk: typesnede project





Verheydenstraat Kerkplein: impressie



Verheydenstraat Kerkplein: typesnede project



Puinruimte voor de Bestuurlijke Organisatie van de Kerk  
Augustus 2014

Kastelhoeve

Kastelhoeve  
poort

Wijk  
aan

Kastelstraat

Sint-Alexandraan

Vermeijestraat

Sint-Andreas  
kerk

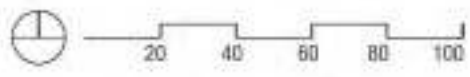
Kastelstraat

Spaerbergstraat

Dijkzandstraat

Tunnel NB

Kalenderstraat





#### VAN DE SINT-AMBROSIUSKERK TOT AAN DE N8

##### **De kerktuin rond de Sint-Ambrosiuskerk**

Voorbij het kruispunt loopt de Zachte Ruggengraat door met de tuin rond de Sint-Ambrosiuskerk. Een plek die reeds vandaag gekarakteriseerd wordt door een *intieme en ontspannen atmosfeer*. Dit is vooral zo in het gedeelte aan de achterzijde van de kerk waar de bestaande muur de ruimte mooi afbakt. Dit karakter gaat aan de zijde Verheydenstraat echter verloren doordat de aanwezige vegetatie en de aanwezige parking het zicht op de tuin en de kerk sterk hinderen.

De selectieve kap van een deel van de aanwezige vegetatie, gecombineerd met de transformatie van de parking in een plein laat toe om de ontbrekende visuele linken te herstellen en te versterken; een nieuwe breed pad tussen de kerk en (toekomstige) gebouwen van de parochie, dat het plateau op het kruispunt verbindt met de gebieden achter de N8, bakent de tuin af en vormt het verbindend scharnier tussen het groen van het park, de tuin van de kerk en de parking Oude-smidsestraat. Dankzij een reeks integraal toegankelijke comfortabele hellingen worden de aanwezige hoogteverschillen overwonnen.

##### **Het Schoolplein**

Het geheel van openbare gebouwen – de parochie, Vrije Katholieke Basisschool Sint-Alena en de Gemeentelijke Lagere School Jongslag – gelegen tussen de kerktuin en de Kasteelstraat definieert samen een ruimte die dienst doet als *ontmoetingsplaats voor de kinderen* bij het brengen en halen van de school, en als openbare parking langs de Kasteelstraat – hiervan afgeschermd door een haag en een rij bomen. Feit is dat deze plek vandaag wordt ervaren als een gefragmenteerde ruimte zonder echte identiteit die aanspoort tot een sterk publiek gebruik van de plek. Het project van de Zachte Ruggengraat wil daarom deze hoek herontwikkelen door in te zetten op de verschillende gebruiken van de plek en door nieuwe visuele linken te creëren van en naar de omringende context.

De halte voor de schoolbus die zich momenteel pal in het midden op het plein bevindt, wordt verplaatst naar de rand, het groene scherm langs de Kasteelstraat wordt gerooid en de bestaande parking gerationaliseerd. Hierdoor ontstaat één groot plein dat naadloos aansluit op de Kasteelstraat en de ruimtes rond de kerk. De hiervoor beschreven functies blijven hierbij behouden. Minimale hoogteverschillen en subtiele plooien in het oppervlak gecombineerd met een minimum aan meubilair en groen definiëren de verschillende atmosferen die dit plein vormgeven zonder dat de samenhang van de plek verloren gaat: de tuin met bomen, aan de rijweg afgelijnd met een bank, wordt de plek voor de kinderen om te spelen en voor de ouders om te ontspannen; een subtiele insnijding met op de verschillende hoeken een boom geeft de parking vorm; een licht hellend pleinoppervlak verbindt tenslotte de bushalte langs de Kasteelstraat met de schoolgebouwen en de trappen richting kerk(tuin).



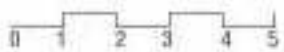
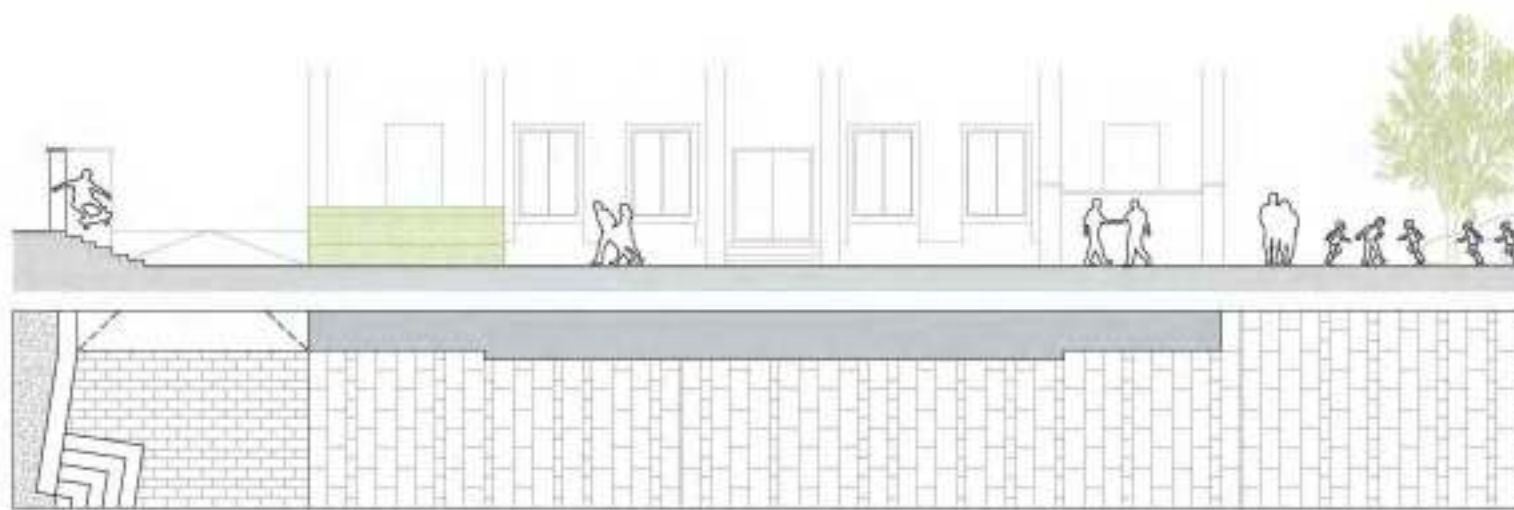
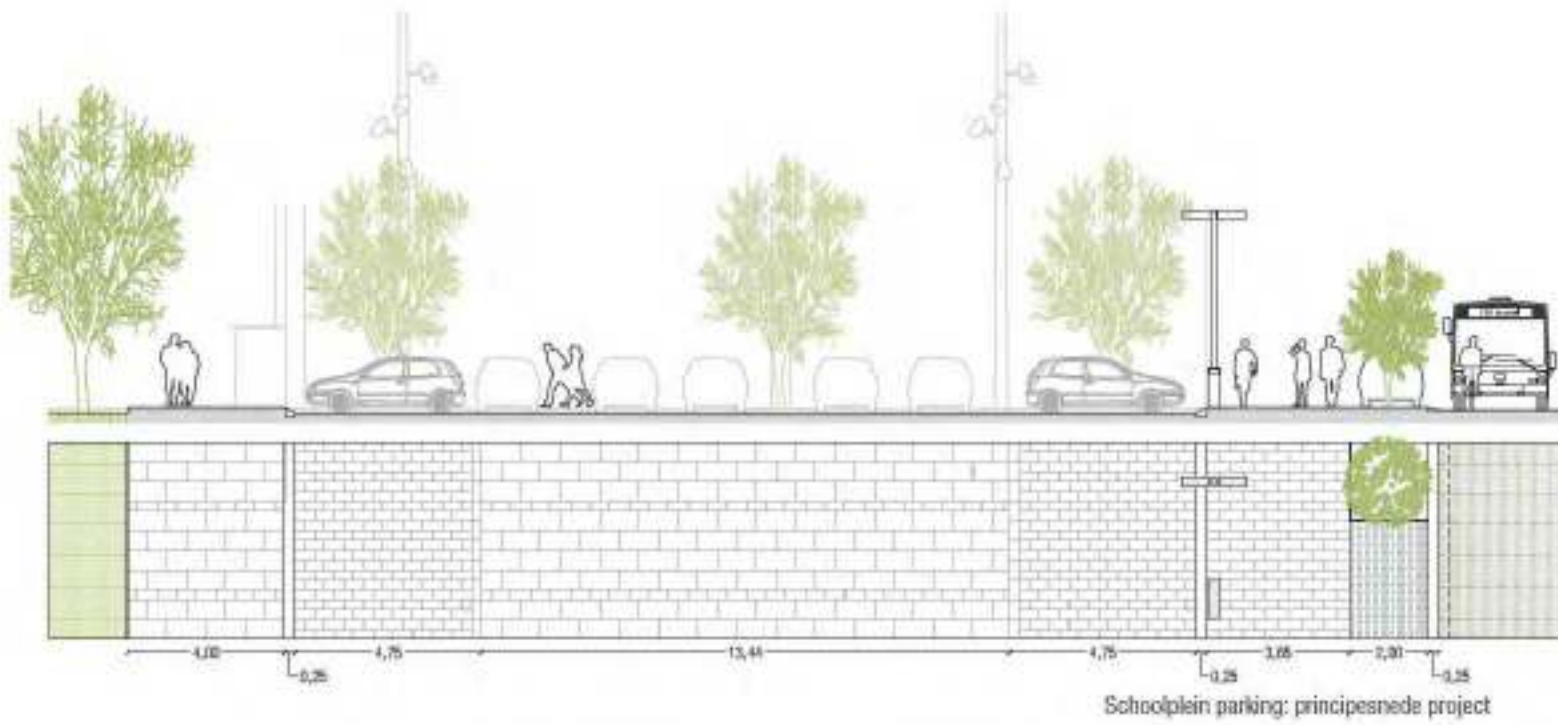


**De herinrichting van de Parking Oudesmidsestraat**

De herinrichting van de bestaande publieke ruimte wordt voortgezet aan de achterzijde van de kerk. De bestaande parkeerplaatsen die momenteel de gehele oppervlakte van de parking Oudesmidsestraat innemen, worden herschikt zonder verlies van aantal plaatsen. De nieuwe configuratie laat toe om het plek te *vergroenen* met bomen. Goed materiaalgebruik geeft deze heringerichte ruimte het karakter van een *multifunctioneel plein waarop men ook kan parkeren*. Waar de parking Oudesmidsestraat grenst aan de Gemeentelijke Lagere School Jongslag passeert het wandelpad dat daar ontworpen wordt als *één lineaire speeltuin*. Op die manier ontstaat een publieke ruimte los van de zone waar geparkeerd kan worden waar de kinderen (van de scholen) zorgeloos kunnen spelen.

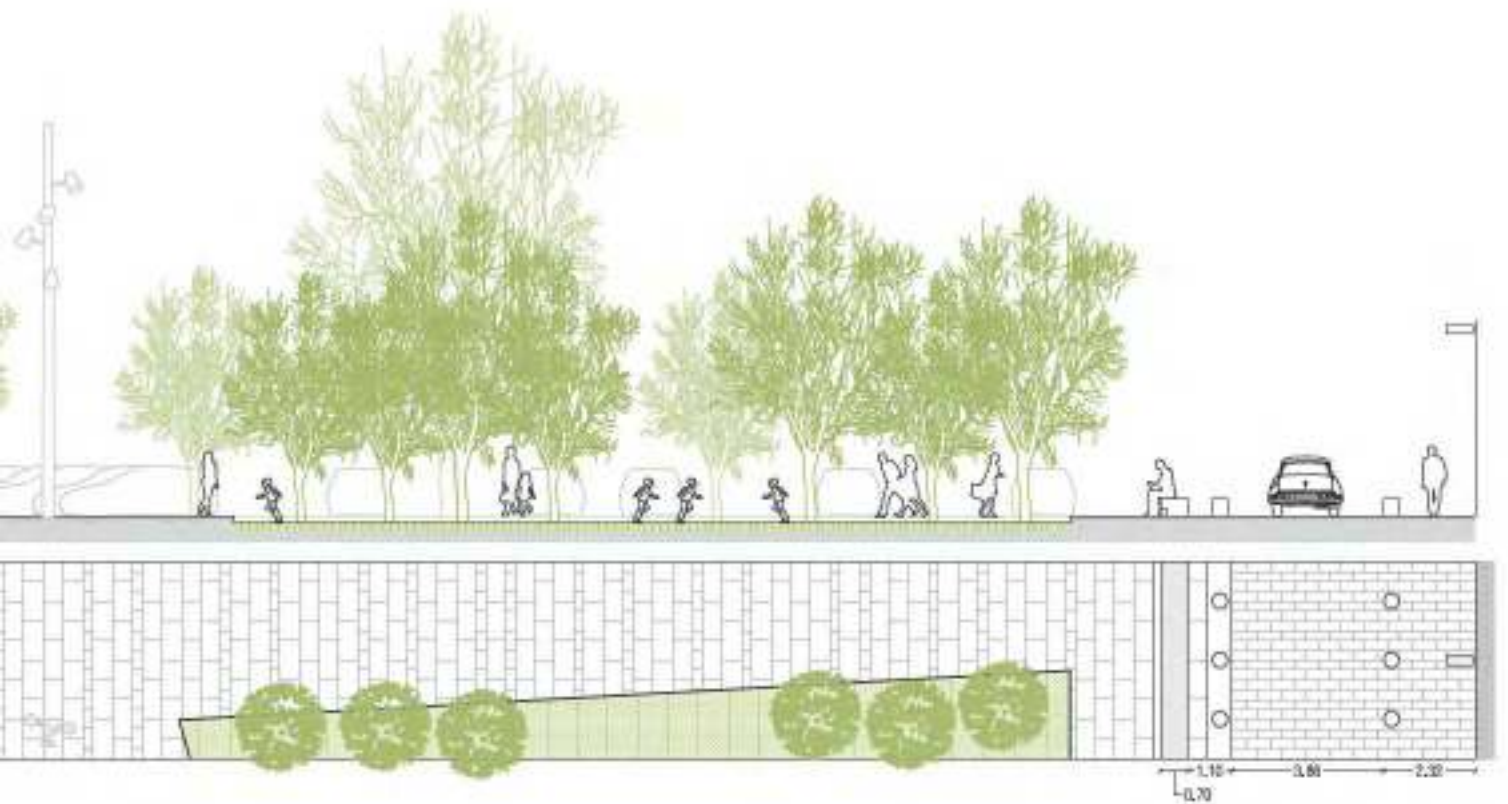
Aan de overzijde zorgt een L-vormige luifel voor een overdekte passage naar de kerktuin. Tegelijkertijd herdefinieert deze luifel zowel de parking Oudesmidsestraat als de huidige achterkanten van percelen langs de Verheydenstraat. De achterkanten kunnen voorkanten worden: de luifel kan etalages bevatten en toegangen tot de winkels waardoor langs de parking Oudesmidsestraat een hele nieuwe commerciële gevel ontstaat. Door deze ingreep wordt bovendien de *winkellus Verheydenstraat-Oudesmidsestraat-Marktplein-Kerkplein* (= *plein voor Sint-Ambrosius-kerk*) gesloten.







Schoolplein: impressie



Schoolplein zone voor de parochie: principesnede project







Parking Oudesmidsestraat: impressie



Parking Oudesmidsestraat: snede





De tunnel onder de N8: bestaande situatie



De tunnel onder de N8: impressie

**De herinrichting van de tunnel**

De tunnel onder de Ninoofsesteenweg/Stedelijke Avenue verbindt het Schoolplein en bij uitbreiding het volledige groen systeem van de Zachte Ruggengraat ten noorden van de N8 met de vallei van de Broekbeek en het landbouwgebied ten zuiden.

Het is zonder twijfel een *strategische schakel binnen de Zachte Ruggengraat* noodzakelijk om de barrière die de N8 is te overwinnen. Maar zoals zo vaak het geval is met dit type plekken wordt de plek vooral als gevaarlijk en onveilig ervaren. Voornaamste oorzaken zijn de slechte verlichting en het gebrek aan passage in de onmiddellijk omgeving.

Aan de hand van een aantal eenvoudige ingrepen moet het mogelijk zijn deze ondergrondse passage om te vormen tot een aangename en aantrekkelijke onderdoorgang. Het schilderen van muren, vloer en plafond waardoor een *gekleurde doos* ontstaat en het toevoegen van een goede verlichting die tegelijk het plafond karakter geeft, zijn misschien al voldoende om het beoogde effect te bereiken.

Een bijkomende wandbekleding in micro-geperforeerde staalplaat laat toe om vandalismebestendig verlichting en signalisatie te voorzien. Tegelijk kunnen echte lichtschachten worden gerealiseerd t.h.v. de bovenliggende bushalte (zie Project N8) waardoor niet alleen *natuurlijke verlichting* in de tunnel wordt ingebracht maar er ook een *visuele link* ontstaat.

Een lift die de tunnel verbindt met de bovenliggende bushalte is in de eerste plaats heel handig voor mindervaliden om op eenvoudige wijze de N8 te bereiken vanop het niveau van de Parking Oudesmidsestraat en dus van het dorp, maar kan er bovendien ook voor zorgen dat deze plek meer gefrequeenteerd wordt en dat ze een belangrijkere rol gaat spelen in de voetgangersstromen binnen de gemeente.





## III.2 Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk

Parallel aan de herontwikkeling van het complexe systeem van groene ruimten van de Zachte Ruggengraat is er een tweede vernieuwingsproject van de publieke ruimte nl. de aanpak van de belangrijkste routes, zowel van harde als van zachte mobiliteit, waarlangs men zich in Dilbeek verplaatst en die samen het netwerk vormen dat enerzijds de toegang tot het centrum van de gemeente faciliteert en anderzijds de verschillende publieke functies die verspreid liggen in het bebouwde weefsel met elkaar verbindt.

Zoals reeds aangehaald in II Ruimtelijke Visie Dilbeekse Kern resulteert de realisatie van een algehele ruimtelijke herinrichting in een *volledig herdenken van het 'mobiliteitssysteem'* dat het Groene Hart van Dilbeek omringt en doorkruist. Hoofdpopzet is enerzijds de *ruimte voor de zachte/zwakke weggebruiker te maximaliseren* en anderzijds een reeks van *gemakkelijk toegankelijke en aantrekkelijke (bestaande) centraliteiten binnen de kern te herstellen en te versterken*. Meer ruimte voor de zachte weggebruiker zorgt voor veiligere fiets- en wandelroutes, en voor een vlottere (zachte) toegang tot het kern.

Het project van de Assen, Lopers en Woonstraten streeft daarom naar een *nieuwe hiërarchie op mobiliteitsvlak*. Uitgangspunten hierbij zijn de maximale integratie van de verschillende (auto-, fiets- en voetgangers)stromen – ten voordele van de zwakste – en de multifunctionaliteit van de beschikbare oppervlakte *straat*. Integratie en multifunctionaliteit nemen toe richting centrum waar de snelheid en doorstroming, zowel van *privaat als publiek vervoer*, omgekeerd evenredig zijn met de oppervlakte ingenomen door en ter beschikking van de zachte weggebruiker – voetganger en fietser.

Hiërarchisch heeft het systeem van de Assen, Lopers en Woonstraten *drie graden van doorlaatbaarheid*:

- Een *lus voor doorgaand verkeer* die als een driehoek rond het centrum ligt en waarop alle verkeer van buiten Dilbeek uiteindelijk toekomt. In tegenstelling tot de huidige situatie wordt langs deze lus extra aandacht besteed aan de zwakke weggebruiker en wordt er vanuit veiligheidsoverwegingen naar gestreefd, overal waar mogelijk, autoverkeer maximaal te scheiden van fiets- en voetgangersverkeer;
- Twee *toegangssassen* verbinden de lus met het (groene) hart van de gemeente. Het streven naar een toenemende integratie tussen de verkeersstromen leidt tot een ingrijpende herstructurering van het weggedeelte;
- Verspreid in het stedelijk weefsel van de gemeente, tenslotte, liggen de *woonstraten*. De breedte van de rijweg is hier minimaal. Bij de herinrichting van de straten wordt gestreefd naar een maximale multifunctionaliteit van de ruimte en een maximale integratie en overlap van de verschillende verkeersstromen.

Elk van de drie systemen heeft dan wel specifieke ruimtelijke karakteristieken, toch zijn er ook een aantal inrichtingsprincipes die ze gemeen hebben. In de eerste plaats alle interventies gericht op het realiseren van *één continue ruimte voor traag verkeer langs het ganse netwerk, ongeacht of het een afgeschermd pad of een voetgangerszone betreft*. Zo wordt er bij de ontwikkeling van de verschillende (type)doorsnedes prioriteit gegeven aan de verbreding van de bestaande voetpaden zodat *steeds langs ten minste één straatzijde een integraal toegankelijk voetpad van niet minder dan 1,80m<sup>2</sup> kan worden gerealiseerd*.

1. De minimaal vereiste obstakelvrije breedte om integrale toegankelijkheid te garanderen bedraagt 1,30m. Op een voetpad zijn altijd objecten – kantenbakken, verlichting, groen, – aanwezig. De Ruimtelijke Visie wil dit gegeven minimaal ondervangen door een bepaalde overbreedte van 0,50m te voorzien waarin deze objecten een plaats kunnen krijgen:  $1,00 + 0,30 = 1,30m$ .

Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Gemeenschap, Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling verkeerskunde, Vlaamsecom Toegankelijk publiek domein via [www.toegankelijkvoorsgeving.be/](http://www.toegankelijkvoorsgeving.be/)





Aanpak van de Berchemstraat, Dr. J. Appelmanslaan en Spanjebergstraat  
september 2014

Sint-Albanslaan

Baron H. de Vriesslaan

Berchemstraat

Berchemstraat

Spanjebergstraat

Spanjebergstraat

Dr. J. Appelmanslaan

Ook prioritair is de aanleg van fietspaden waar nodig én mogelijk. Dit is in eerste instantie het geval langs de *lus voor doorgaand verkeer* en daarnaast daar waar de beschikbare breedte het toelaat. Een breedte van 1.75m<sup>2</sup> wordt voorzien in elke richting.

Een logisch gevolg van deze prioriteiten is het *beperken van de breedte van de rijweg tot het noodzakelijk aanvaardbare minimum*: van 6.30m in de straten met dubbele rijrichting en busverkeer tot 5.50m in een tweerichtingsstraat zonder bus of frequent zwaar verkeer. Opzet is de rijsnelheid te beperken en tegelijk een vlotte doorstroming te garanderen.

Het *verlagen van de doorgangssnelheid* behoort eveneens tot de doelstellingen van de herinrichting van de Assen, Lopers en Woonstraten. Het resultaat is tweeledig: het wordt veiliger voor fietser en voetganger, en het laat beter toe de verschillende verkeersstromen met elkaar te verweven.

Ook het op stoepniveau brengen van de parkeerplaatsen – afgescheiden van de rijbaan d.m.v. een schuine (45°) boordsteen – past in dit verhaal. Het is een eenvoudige ingreep die toelaat om de ruimte voor de wagen/rijweg gevoelsmatig te vernauwen (en dus de doorgangssnelheid te doen dalen) en tegelijk de ruimte voor de zachte weggebruiker gevoelig te vergroten. Op momenten dat er niet geparkeerd wordt, kunnen de parkeerplaatsen dienst doen als extra plaats om te spelen of als plek om te verpozen.

files/default/files/2010-10-21\_vademecum\_2\_1.pdf, geraadpleegd op 26-07-2014  
 Z. Aanbevelen minimumbreedte vrijliggend enklerichting fietspad. Zie ook: Misdade van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vademecum Rijvoorzieningen, maart 2014

De realisatie van *plateaus op niveau van de voetpaden ter hoogte van alle belangrijke punten in het netwerk* is een laatste principe dat alle interventies gemeen hebben: op alle raakpunten tussen de drie systemen en ter hoogte van alle publieke functies wordt de rijbaan tot op het niveau van het voetpad gebracht waardoor er multifunctionele plateaus ontstaan waarop de verschillende verkeersstromen elkaar vrij kunnen kruisen. Deze plateaus transformeren de rijweg lokaal in echte *stedelijke pleinen* die als focuspunten alle belangrijke bezienswaardigheden en raakpunten in het weefsel van Dilbeek markeren. Daarnaast werkt de aanwezigheid van de verhogingen verkeersremmend.

Ook natuurlijke elementen, zoals bomen, spelen een belangrijke rol bij de herinrichting van de Assen, Lopers en Woonstraten. Afwisselend wordt punctueel maximaal groen toegevoegd tussen de parkeerplaatsen waardoor een groen systeem ontstaat dat de opbouw van één doorlopende ruimte voor het traag verkeer ondersteunt.

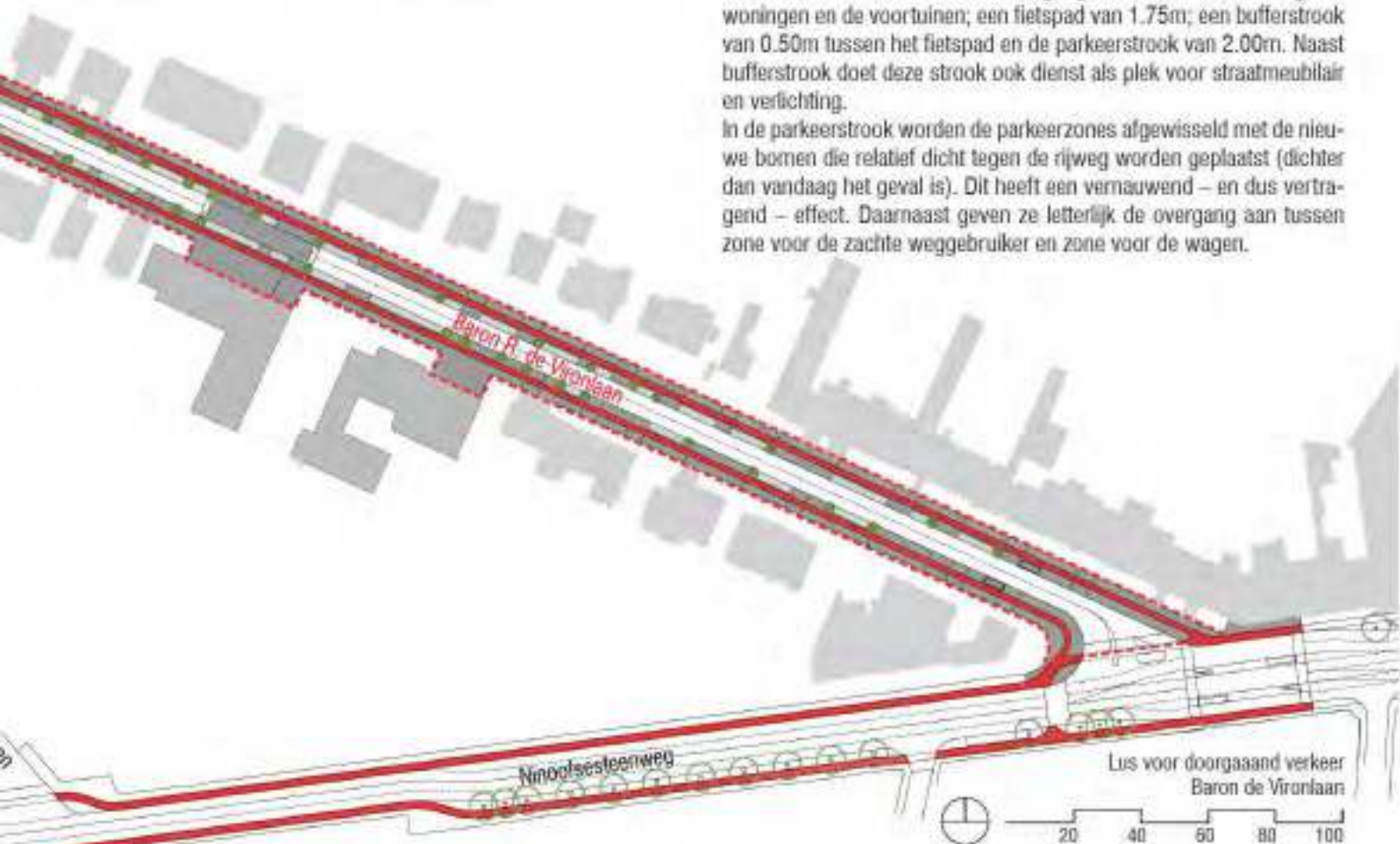
#### DE LUS VOOR DOORGAAND VERKEER

##### Baron R. de Vironlaan

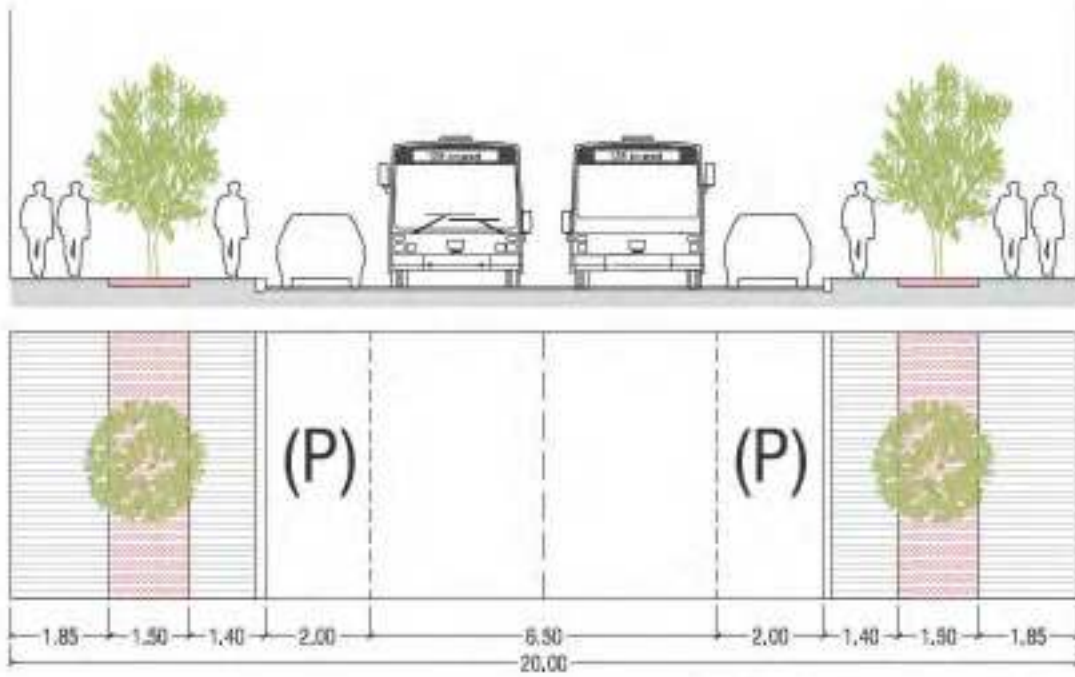
Het eerste segment van de *lus voor doorgaand verkeer* verbindt de N8 met het noordelijk deel van de kern en bestaat uit de Baron de Vironlaan en het noordelijkste stuk van de Sint-Alenalaan. Dit deel van de *lus* is ook onderdeel van de zgn. calamiteitenroute parallel aan de R0. Het voorstel voor de Baron de Vironlaan omvat de realisatie van een royale ruimte voor de zachte weggebruiker(s) aan beiden zijden van de rijweg. Breedte: ongeveer 6.85m aan elke kant. De eigenlijke rijbaan wordt versmald tot 6.30m, een aanvaardbaar minimum voor een straat met dubbele rijrichting, langsparkeren en busverkeer.

Beide trottoirs bestaan uit: een voetgangerszone van 2.35m langs de woningen en de voortuinen; een fietspad van 1.75m; een bufferstrook van 0.50m tussen het fietspad en de parkeerstrook van 2.00m. Naast bufferstrook doet deze strook ook dienst als plek voor straatmeubilair en verlichting.

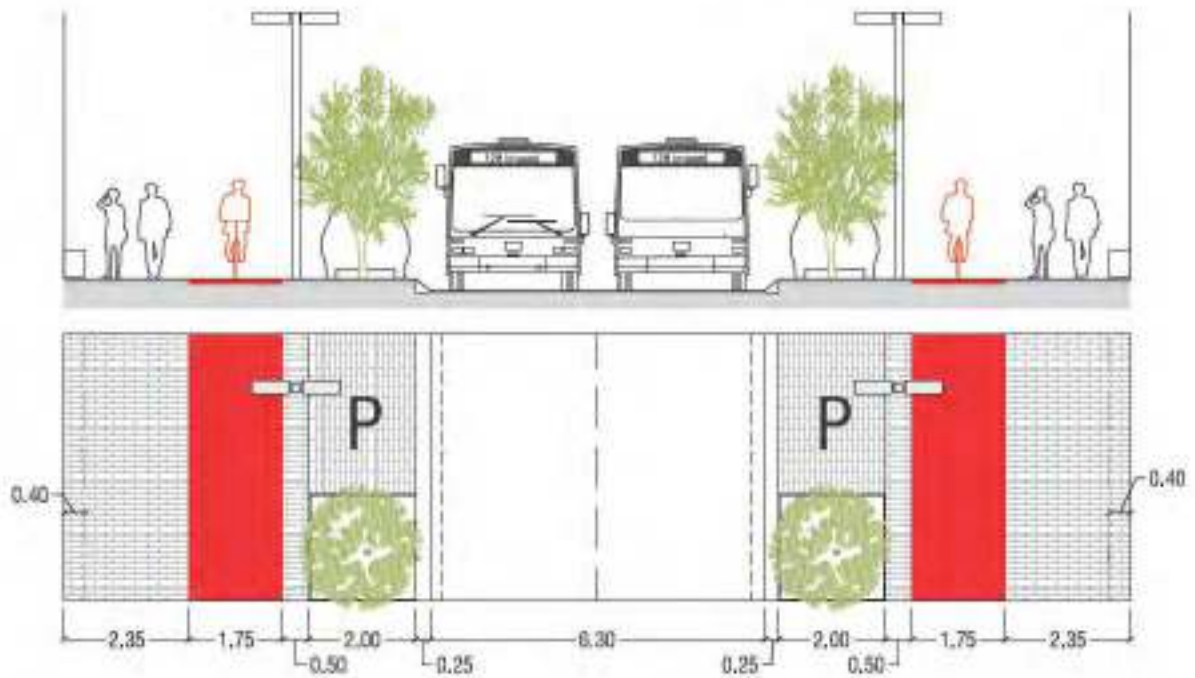
In de parkeerstrook worden de parkeerzones afgewisseld met de nieuwe bomen die relatief dicht tegen de rijweg worden geplaatst (dichter dan vandaag het geval is). Dit heeft een vernauwend – en dus vertragend – effect. Daarnaast geven ze letterlijk de overgang aan tussen zone voor de zachte weggebruiker en zone voor de wagen.







Baron R. de Vironlaan: typesnede bestaand



Baron R. de Vironlaan: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



Baron R. de Vironlaan: bestaande situatie



Baron R. de Vironlaan: impressie



### Sint-Alenalaan Noord

De herontwikkeling van het noordelijke deel van Sint-Alenalaan gebeurt volgens dezelfde principes als de Baron de Vironlaan maar wordt aangepast aan de beschikbare breedte – er is minder plaats. Zo is het in dit geval niet mogelijk aan beide zijden van de weg een royale parkeer-, fiets- en voetgangerszone te voorzien. Er wordt geopteerd voor een breder voetpad aan de oostzijde. Aan de overzijde wordt de ruimtelijke continuïteit met parkrand in het zuidelijk deel van de laan bewaard.

Van oost naar west is de snede als volgt opgebouwd: een brede zone voor zacht weggebruik bestaande uit een voetgangersstrook van 2.25m, een fietspad van 1.75m en een parkeerstrook van 2.00m met een nieuwe rij bomen. De rijbaan wordt verbreed tot 6.30 meter om de passage van zwaar verkeer (calamiteitenroute) en bijgevolg ook openbaar vervoer (bus) mogelijk te maken. Aan de overzijde blijft zo ruimte voor een fietspad (1.75m) en een voetpad van ten minste 1.80m breed.

### Levoldlaan

Het tweede segment van de lus wordt gevormd door de Levoldlaan en de d'Arconatstraat, en loopt van oost naar west tussen het park en de Wolfspuiten. Alle toekomstig verkeer vanuit het noorden komt hierop toe.

De sectie van de Levoldlaan bestaat momenteel uit een overgedimensioneerde rijbaan (+/- 8.00m) met aan weerszijden een 6.00m brede

strook die in eerste plaats gebruikt wordt als parkeerzone waardoor er aan beide zijden een kleine 1.50m overblijft voor de voetganger. De voetgangersstrook bevindt zich bovendien langs de kant van de rijweg i.p.v. de huizen.

De herinrichting van de laan heeft tot doel de beschikbare ruimte optimaal te benutten en te herorganiseren in overeenstemming met het werkelijke gebruik. De rijbaan wordt versmald tot een breedte van 6.00m – 6.00m is nodig om op een eenvoudige wijze in en uit de haakse parkeerplaatsen te rijden (zie verder) – en tegelijk wordt het parkeren gerationaliseerd. Hierdoor komt er meer ruimte vrij voor de voetgangers waardoor de voetgangerszone comfortabeler en functioneler wordt.

Het voetpad aan de noordzijde van de rijbaan is 3.90m breed en ligt langs de voortuinen van de huizen. Daarnaast, op hetzelfde niveau, een parkeerstrook van 2.00m breed voor langsparkeren. De parkeerplaatsen worden ook hier afgewisseld met bomen. Aan de overzijde blijft het haaks parkeren behouden (5.00m). De parkeerstrook wordt echter tegen de rijbaan gebracht zodanig dat ook aan deze kant een voetgangersstrook van 2.50m tegen de huizen kan worden gerealiseerd. De uiteindelijke breedte van de voetgangersstroken zal variëren afhankelijk van het gebruik van de parkeerstroken: wanneer er niet geparkeerd wordt, ontstaat wederom ruimte voor sport en spel of om te verpozen. Aan weerszijden scheidt een strook van 0.40m de parkeerstroken van de voetgangersstroken. Hier is ruimte voor het nodige straatmeubilair en/of de nodige verlichtingsarmaturen.

Ook het Moeremansplein en het kruispunt met de Sint-Alenalaan wor-





den onder handen genomen. De verhoogde toegang tot de straat t.h.v. de Sint-Alenalaan markeert de toegang tot de straat en leidt tegelijkertijd niet lokaal doorgaand verkeer richting Kloosterstraat. Door de bushalte en het groen, opgevat als bloementuin, in het geheel te integreren wordt hun toegankelijkheid en hun bruikbaarheid verhoogd.

Ter hoogte van het Patattenveld versmalt de Levoldlaan met de parkeerplaatsen en de uitloper van het Gemeenteplein. De twee platformen nl. de uitloper van het Gemeenteplein en het plein voor CCD Westrand zorgen voor een maximale overstekbaarheid en een vertraging van het doorgaand verkeer in dit stuk.

#### d'Arconatistraat

De d'Arconatistraat bestaat uit twee delen met zeer uiteenlopende kenmerken: één voor en één na het kruispunt met de Kasteelstraat. Het eerste deel, tussen CCD Westrand en de Kasteelstraat, is quasi 16.00m breed en loopt langs het Belvédère met prachtig uitzicht op de Wolfspuiten. Het tweede deel, tussen de Kasteelstraat en de Molenbergstraat, ligt in een meer residentiële omgeving. Opvallend is het feit dat de doorsnede hier sterk versmalt en uiteindelijk zelfs halveert tot een kleine 8.00m.

Het masterplan voorziet daarom in twee interventies op maat van de lokale karakteristieken van de sectie. Beiden zijn totaal verschillend van aard wat resulteert in twee totaal verschillende segmenten: het eerste deel maakt deel uit van de lus voor doorgaand verkeer, terwijl ook het tweede deel een verbindende functie heeft met een veel lokaler

residentiele karakter.

De eerste interventie trekt de principes gehanteerd in de Baron de Vironlaan verder door: een ruime fiets- en voetgangerszone aan beide zijden met in het midden een minimale maar voldoende brede rijbaan (voor doorgaand verkeer). In dit geval betekent dit dat de bestaande breedte van de rijweg, 6.00m, behouden blijft. Specifiek voor dit stuk is de variërende breedte van de fiets- en voetgangerszone over de ganse lengte van de interventie. Langs de Wolfspuiten (noordzijde) is ruimte voor een fietspad (1.75m), een voetgangersstrook van ten minste 2.00m met lokale verbredingen t.h.v. rustplaatsen met zitbanken en een bloementapijt van minimum 2.00m breed dat het fietspad scheidt van de rijweg. Het tapijt versterkt de atmosfeer en aanwezigheid van de Wolfspuiten. Geïntegreerd in het bloementapijt bevinden zich sporadisch een aantal parkeerplaatsen.

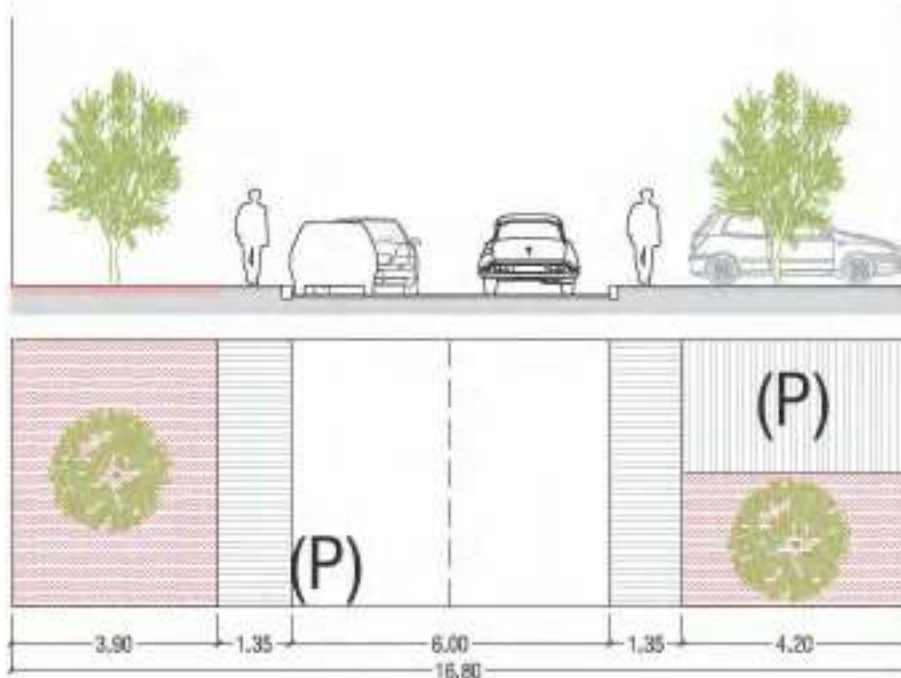
Aan de kant van de woningen krijgen we een fietspad van 1.75m en een voetpad van ten minste 1.50m breed.

De tweede heeft omwille van de beperkte beschikbare breedte – 8.00m op het smalste punt! – eerder het karakter van een woonstraat. In dit deel wordt de rijbaan teruggebracht tot een breedte van 5.50m. In de smalste delen is noch plaats voor aparte fietspaden, noch plaats voor een integraal toegankelijk voetpad aan weerszijden. Daarom worden fiets- en autoverkeer gemengd en wordt ten minste langs één zijde een integraal toegankelijk voetpad voorzien (1.80m). Waar mogelijk zal de stoep verbreden en kunnen parkeerplaatsen afgewisseld met bomen in de sectie worden opgenomen. De breedte van de parkeerstrook is ook hier 2.00m.

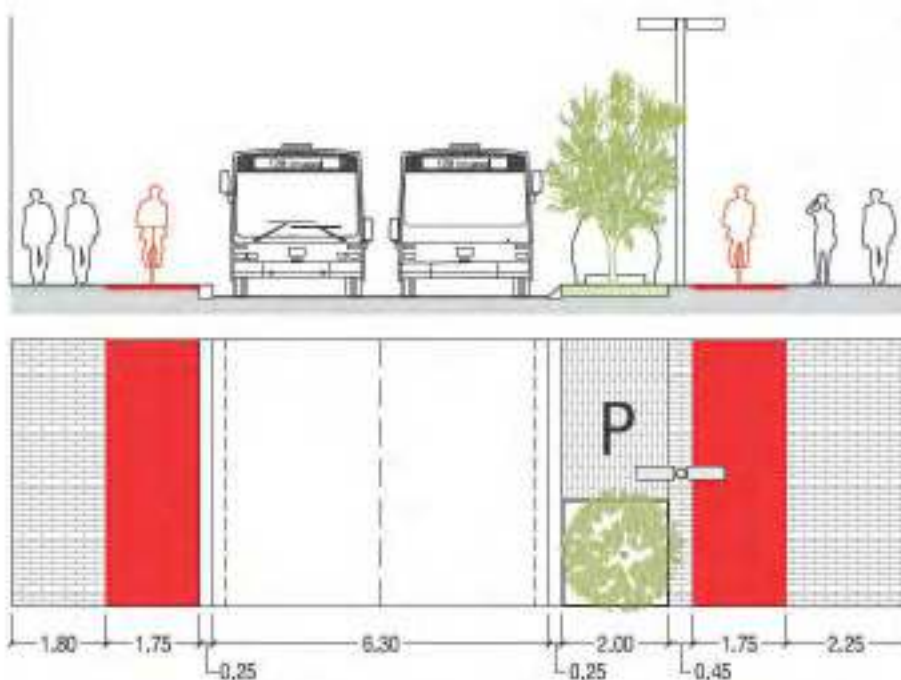


Lus voor doorgaand verkeer  
Sint-Alene Noord/Levoldlaan/d' Arconatistraat

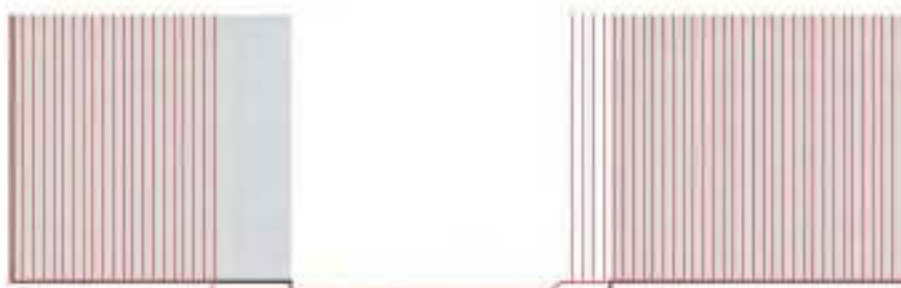




Sint-Alenalaan Noord: typesnede bestaand



Sint-Alenalaan Noord: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



Sint-Alenalaan Noord: bestaande situatie

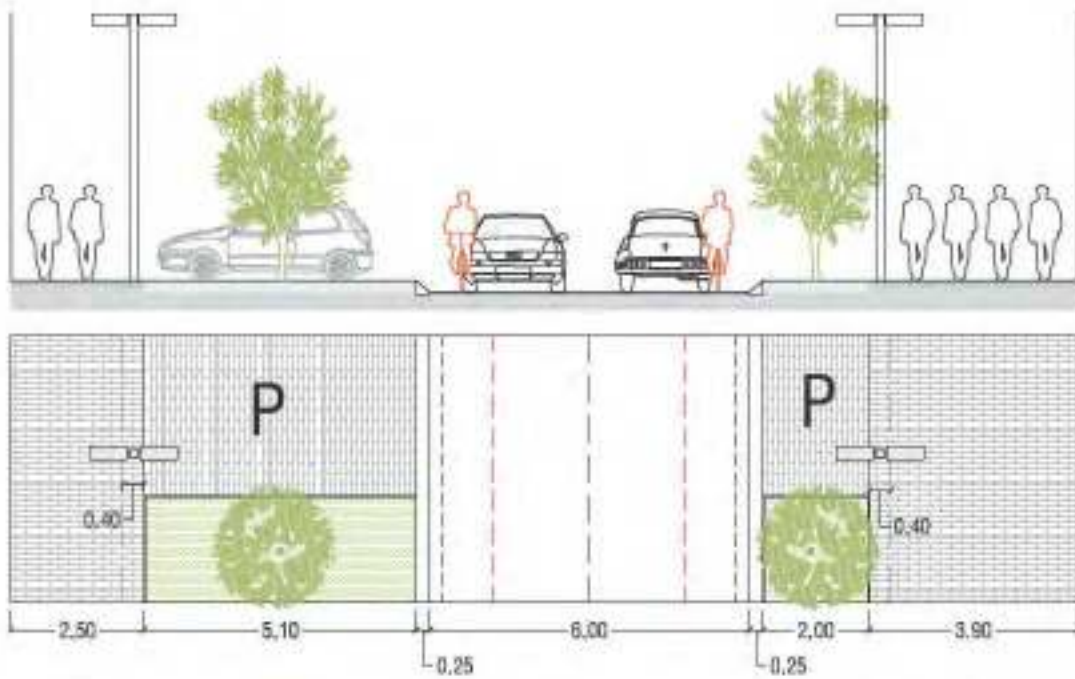


Sint-Alenalaan Noord: impressie

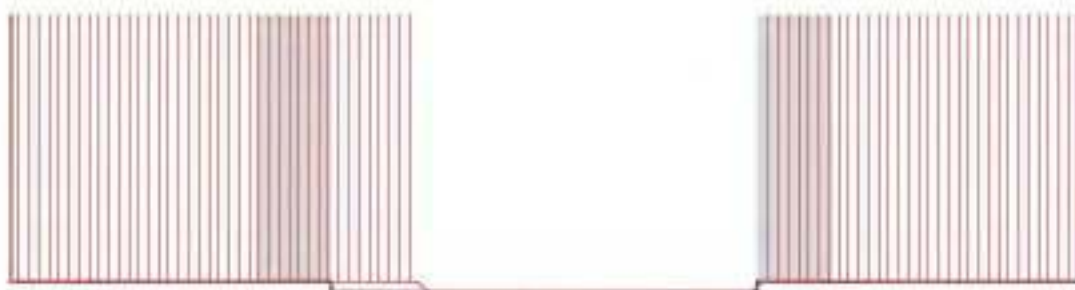




Levoldflaen: typesnede bestaand



Levoldflaen: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

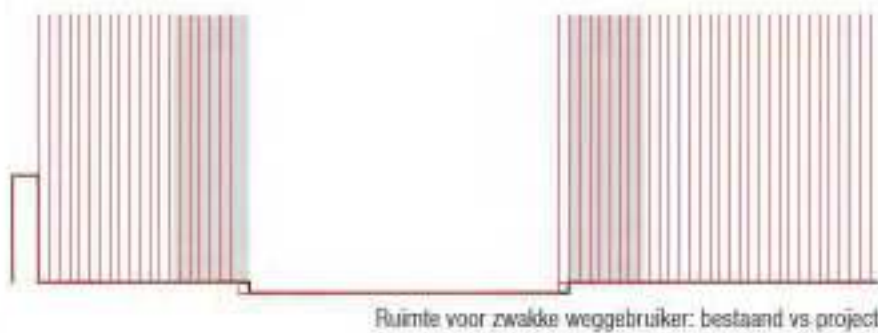
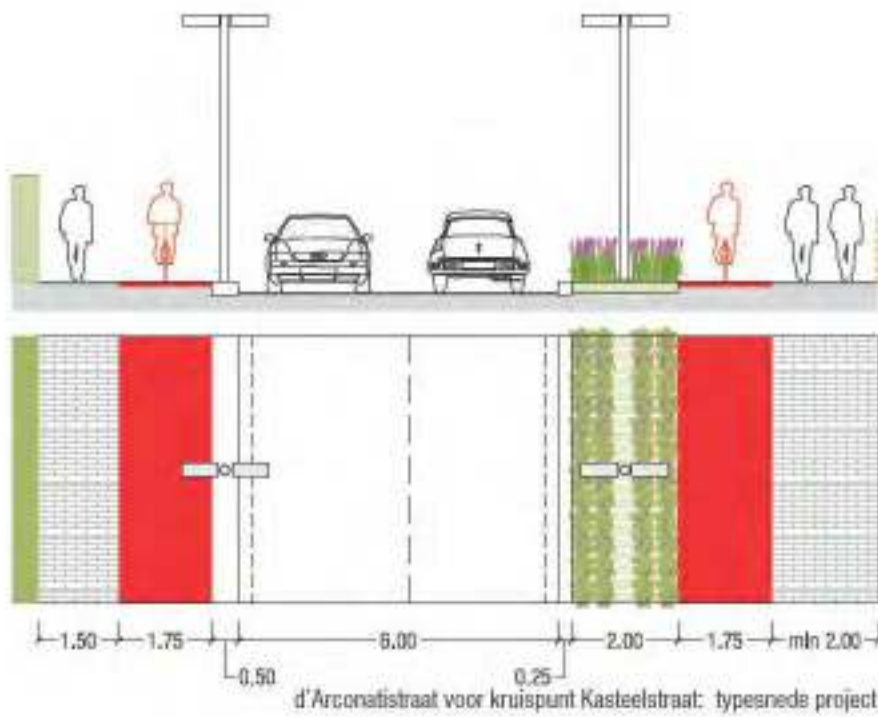
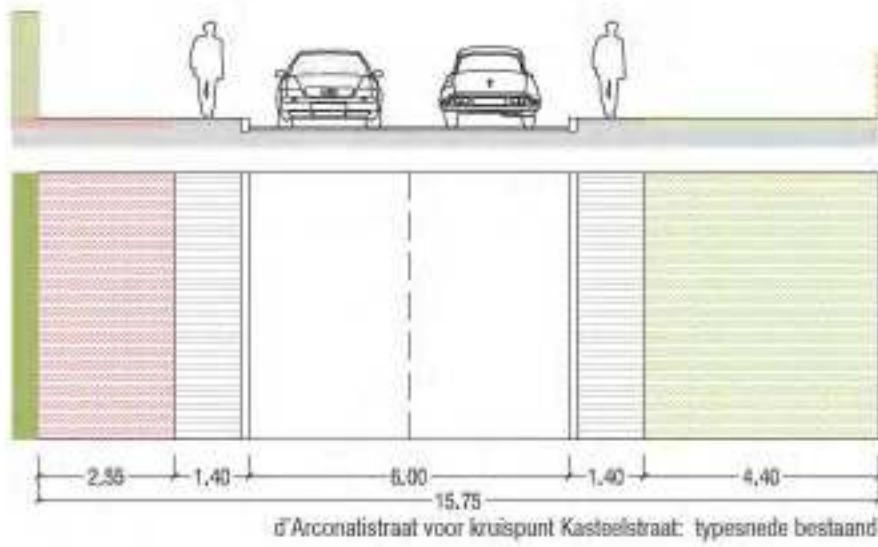


Levoldlaan: bestaande situatie



Levoldlaan: impressie





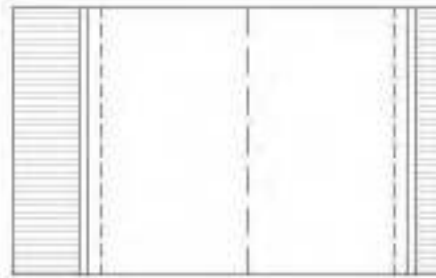
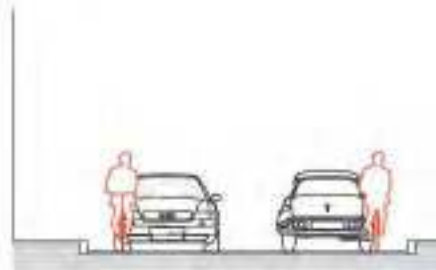


d'Arconatistraat voor kruispunt Kasteelstraat: bestaande situatie



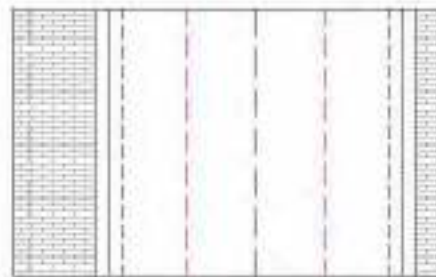
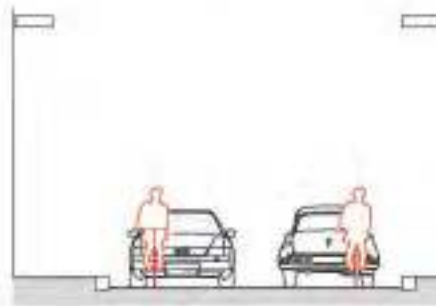
d'Arconatistraat voor kruispunt Kasteelstraat: impressie





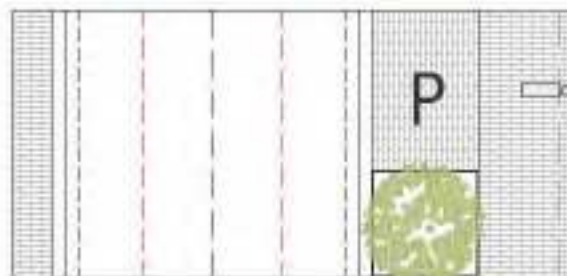
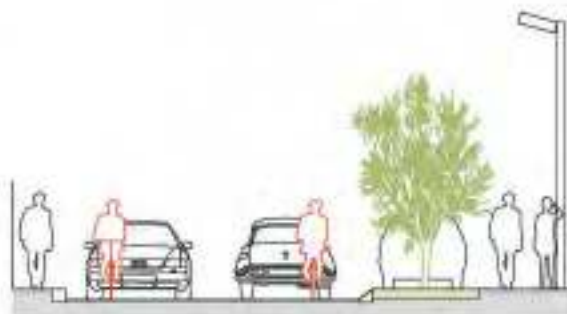
d'Arconatstraat na kruispunt Kasteelstraat:  
 typesnede bestaand

1,40      6,00      0,65  
 8,06

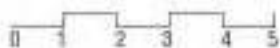


d'Arconatstraat na kruispunt Kasteelstraat:  
 typesnede project met en zonder parkeerplaatsen

min. 1,80      5,50      min. 0,75



min. 1,00      5,50      2,00      1,00  
 min. 10,55      0,25



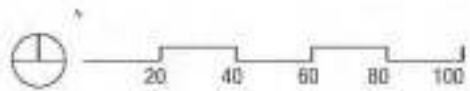


d'Arconatistraat na kruispunt Kasteelstraat: bestaande situatie



d'Arconatistraat na kruispunt Kasteelstraat: impressie





## DE TOEGANGSASSEN

Het systeem van toegangsassen dat toegang geeft tot het waardevolste en kostbaarste deel van de Dilbeekse kern, nl. het Groene Hart/de Zachte Ruggengraat, bestaat uit twee L-vormige trajecten waarlangs het geleidelijk 'mengen' van de verschillende verkeersstromen bepalend is bij het herdenken van de inrichting.

Als algemene principe geldt dat *auto en fietser de rijbaan delen*. De breedte van de rijbaan is minimaal maar voldoende comfortabel voor gemengd verkeer. Dit laat tevens toe de toegangssnelheid te beperken. Aan weerszijden wordt een voetgangerszone voorzien waarin parkeerplaatsen en nieuwe bomen worden geïntegreerd. Op die manier ontstaat op basis van het gebruik van de ruimte een dynamisch oppervlak.

*De eerste toegang* omvat de Kasteelstraat, de Roelandsveldstraat en een klein stukje Molenbergstraat. Deze route verbindt de Stationsstraat langs de Kasteelhoeve met de N8.

*De tweede toegangsas* loopt via de Berchemstraat en het laatste stuk Spanjebergstraat. Het traject linkt de N8 met de Baron de Vironlaan.

**Kasteelstraat West**

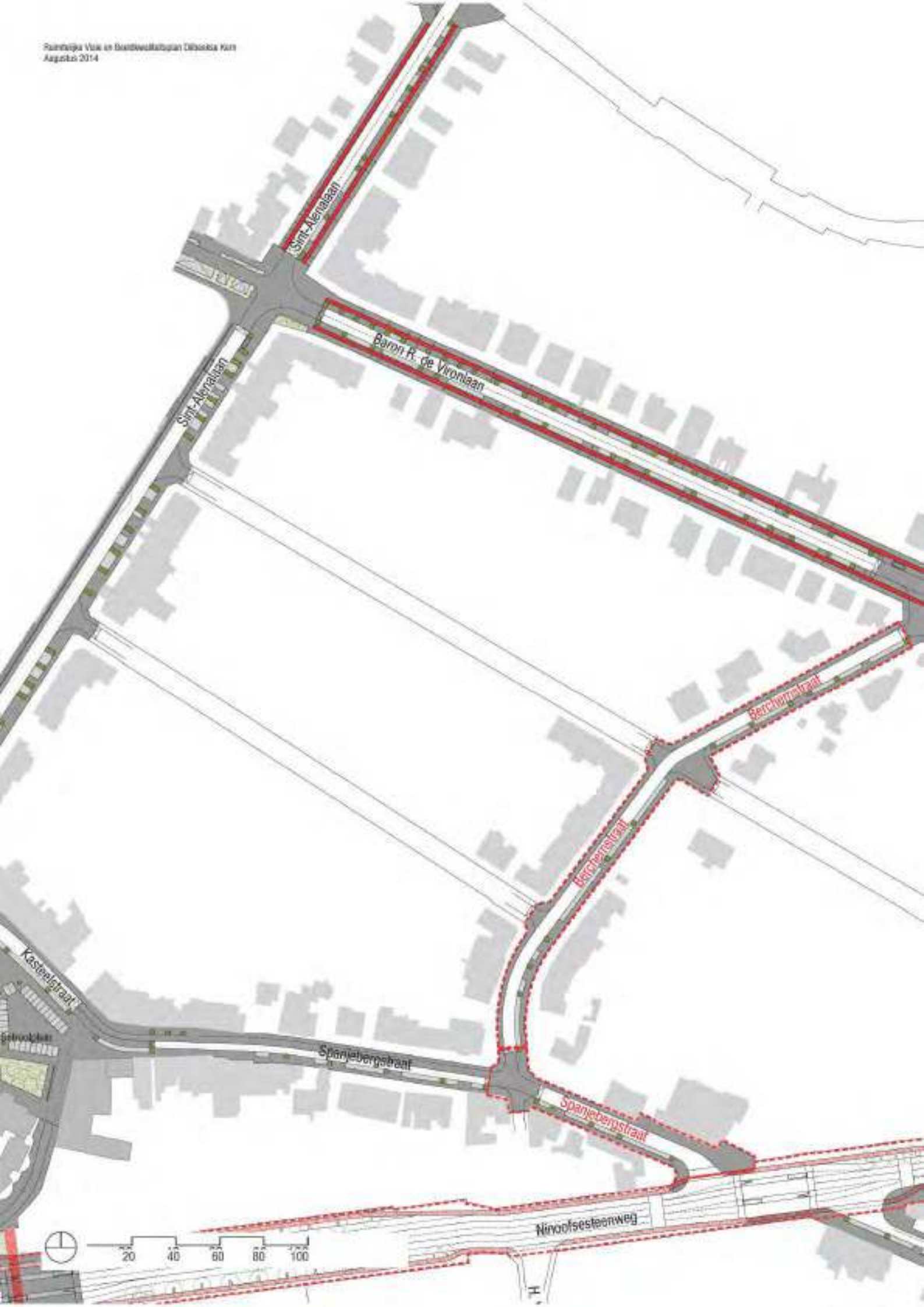
Het stuk Kasteelstraat dat deel uitmaakt van de *toegangsas* is momenteel samengesteld uit een 8.00m brede rijbaan en twee trottoirs van ongeveer 4.00m waarvan de smalle wandelstrook langs de kant van de weg gelegen is, de rest van het voetpad bestaat uit rode gravel. De aanzienlijke breedte van de huidige sectie en een aantal specifieke randvoorwaarden zoals de doorgang van de bus en het intens fietsgebruik op dit traject t.g.v. de aanwezigheid van verschillende scholen, dwingt bijna om de hierboven geformuleerde algemene principes voor de toegangsassen te herbekijken. De heraanleg voorziet in de aanleg van twee voet- annex fietspaden die alle zachte modi een vlotte en veilige toegang tot de kern garanderen, en in een rijbaan van 6.30m, rekeninghoudend met passage van openbaar vervoer. Het noordoostelijke pad is ongeveer 4.10 m breed en opgebouwd als volgt: een integraal toegankelijke voetgangersstrook van ten minste 1.80m en een fietspad van 1.75m gescheiden van de rijweg door een strook van 0.35+0.25m, hier is ook plaats voor de verlichtingselementen. De overzijde (zuidwest kant) van de straat is breder, 6.40m, en omvat naast een integraal toegankelijk voetpad (min. 1.80m) en een fietsstrook (1.75m), ook een 2.00m brede zone met afwisselend parkeerplaatsen en boomplantvakken. Een strook van 0.60m die ruimte biedt voor verlichting en straatmeubilair, scheidt de strook van de rest van het voet- annex fietspad. Ter hoogte van de openbare gebouwen/functies aan het begin (Basisschool De Vlinder) en aan het einde van de Kasteelstraat (Kasteelhoeve) verbreden de voetpaden tot plateaus – de rijweg wordt op niveau van de stoep gebracht. *Dit bevordert de oversteekbaarheid, werkt verkeersremmend en markeert de toegang tot de gebouwen én de straat.*

Ter hoogte van de zijstraten loopt het voetpad gewoon door op hoogte, hierdoor ontstaat een drempel die enerzijds toegang tot de achterliggende residentiële wijken letterlijk visueel en fysiek markeert en anderzijds verkeersremmend werkt.



Toegangsstraten  
Kasteelstraat





Sint-Amanduslaan

Baron R. de Vironlaan

Berchemstraat

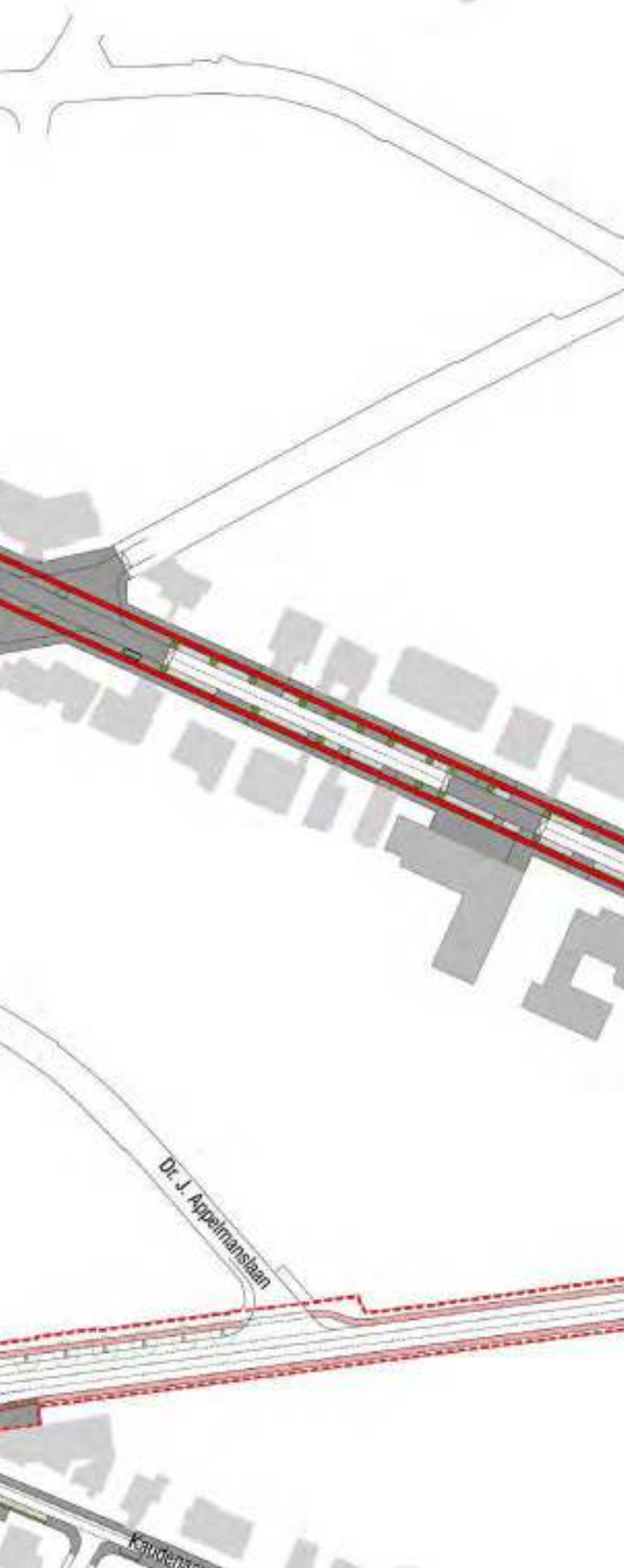
Kasteelstraat

Spangenbergstraat

Spangenbergstraat

Nivoofsesteenweg





### Roelandsveldstraat

De Roelandsveldstraat is een toegangsstraat met een sterk residentiële karakter. Haar breedte, 12.00m, laat toe om met een minimum aan ingrepen beide functies – toegangsas en rustige woonstraat – probleemloos te combineren.

Zo worden de huidige rode kiezelstroken aan beide zijden van de rijweg verhard. De rijweg wordt versmald (5.50m) waardoor de voetpaden aan weerszijden kunnen worden verbreed tot 3.25m. De versmalde rijweg gecombineerd met het gemengd verkeer – fietser en wagen delen dezelfde bedding – matigt de rijsnelheid.

Er wordt naar gestreefd de bestaande bomen die de ruimte vandaag karakteriseren maximaal in de nieuwe sectie te integreren. Ondanks de gelijke breedte hebben beide zijden van de straat een verschillend karakter. De oostkant wordt gekenmerkt door een obstakelvrije voetgangersstrook van 1.80m breed, terwijl de westzijde opgebouwd is uit een voetgangerszone van 1.00m en een parkeerstrook (afgewisseld met boomplantvakken) van 2.00m.

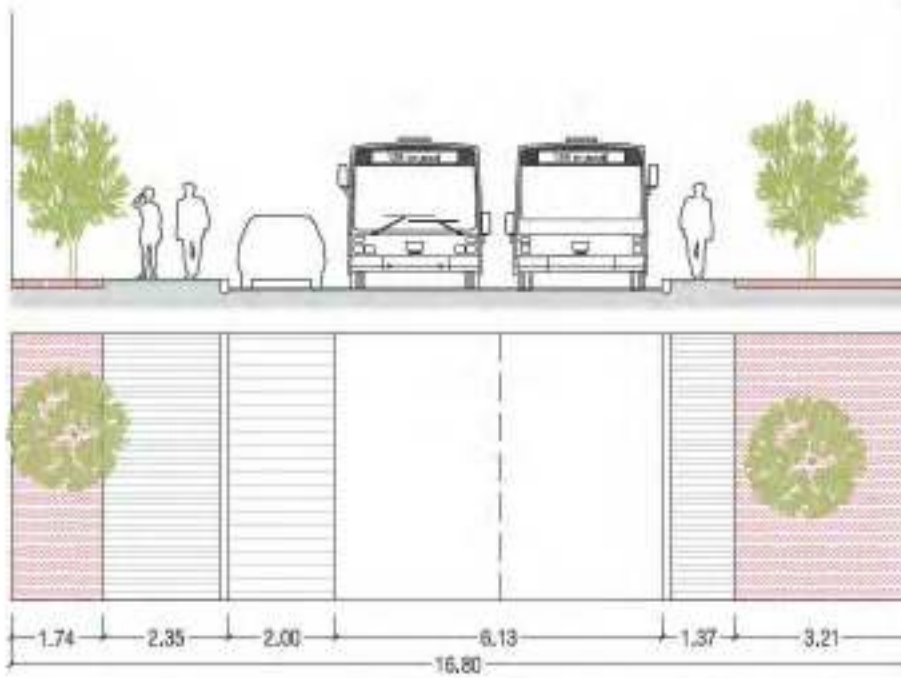
### Berchemstraat

De Berchemstraat en de Roelandsveldstraat vertonen sterke gelijkenissen: beiden hebben een sectie van ongeveer 12.00m, hun voetpaden bestaan uit rode kiezels en ze hebben een uitgesproken residentiële karakter.

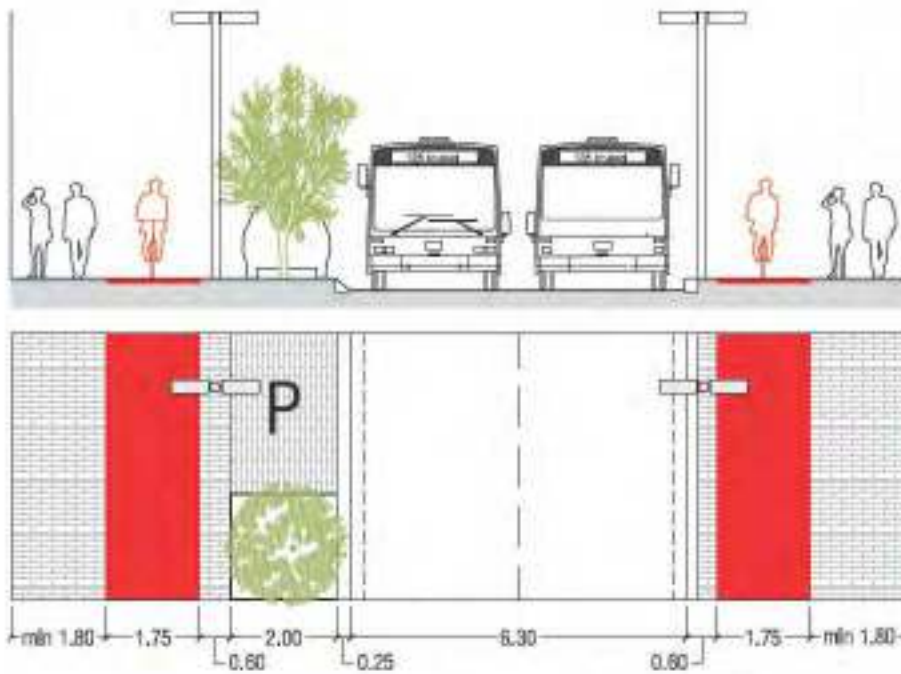
De herinrichting van dit segment vertoont dan ook sterke gelijkenissen met de aanpak van Roelandsveldstraat: de voetpaden worden verhard en verbreed (tot 2.10m), de rode kiezel verdwijnt; de rijweg versmalt tot 5.50m en krijgt gemengd verkeer, wat ook vertragend werkt; en aan een van beide zijden (de oostzijde) wordt een parkeerstrook voorzien punctueel afgewisseld met bomen.

Het stukje Spanjebergstraat richting N8 dat deze toegangsas vervolledigd, wordt, omwille van de gelijkaardige afmetingen en karakteristieken, op gelijkaardige wijze heringericht.





Kasteelstraat West: typesnede bestaand



Kasteelstraat West: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

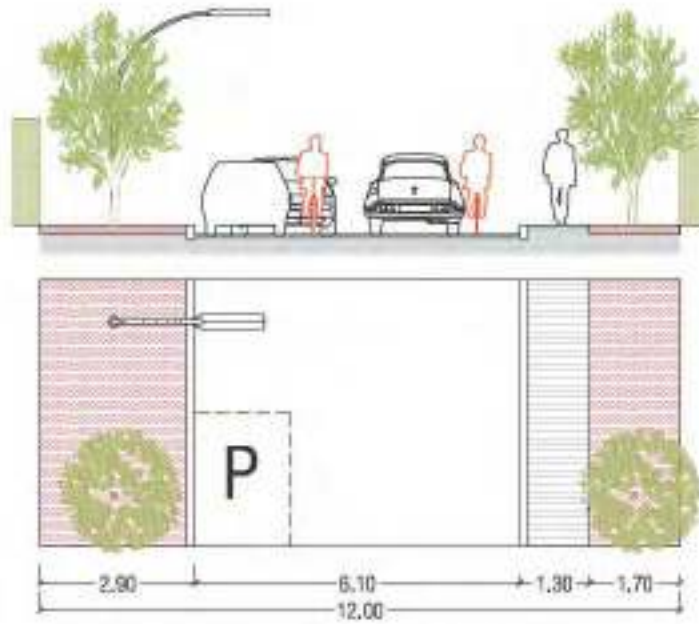


Kasteelstraat West: bestaande situatie

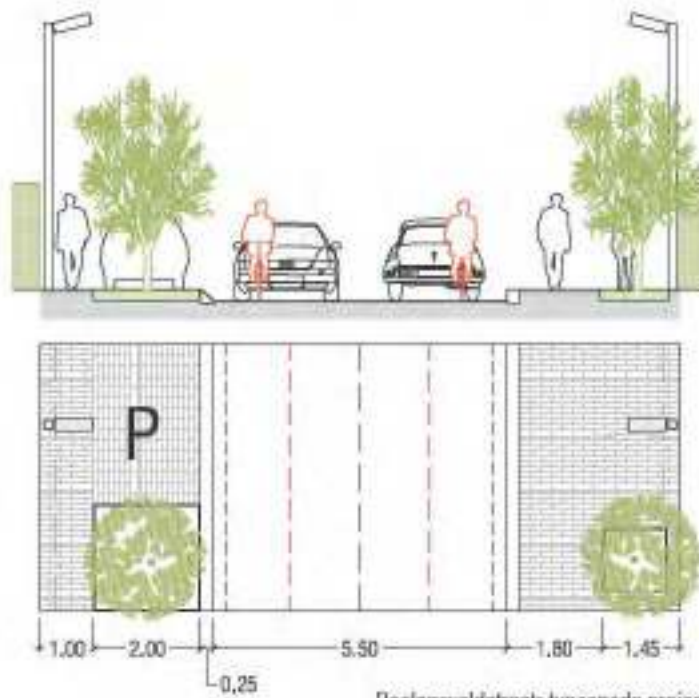


Kasteelstraat West: impressie





Roelandsveldstraat: typesnede bestaand



Roelandsveldstraat: typesnede project.



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

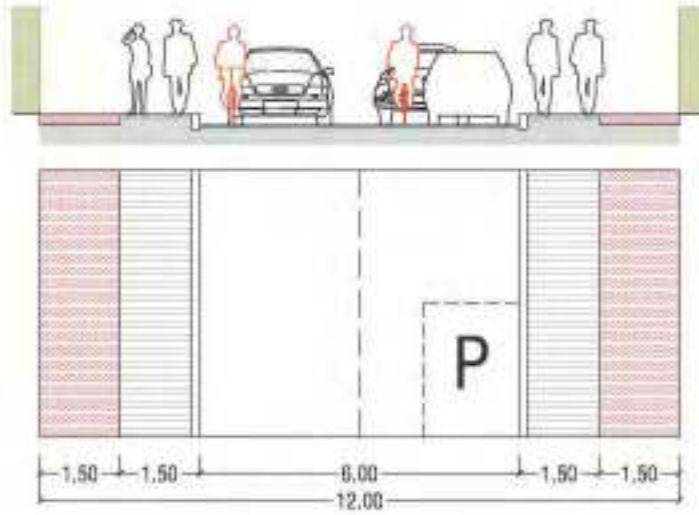


Roelandsveldstraat: bestaande situatie

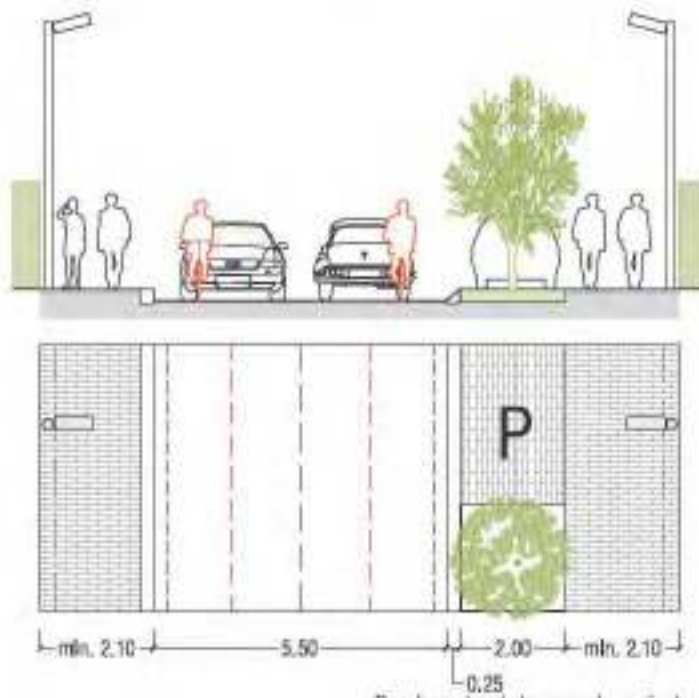


Roelandsveldstraat: ontwerpsituatie

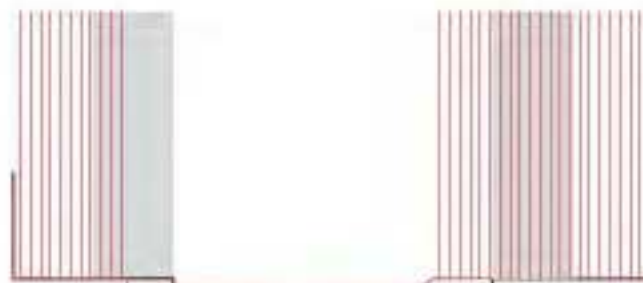




Berchemstraat: typesnede bestaand



Berchemstraat: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



Berchemstraat: bestaande situatie



Berchemstraat: impressie





### Kaudenaardestraat

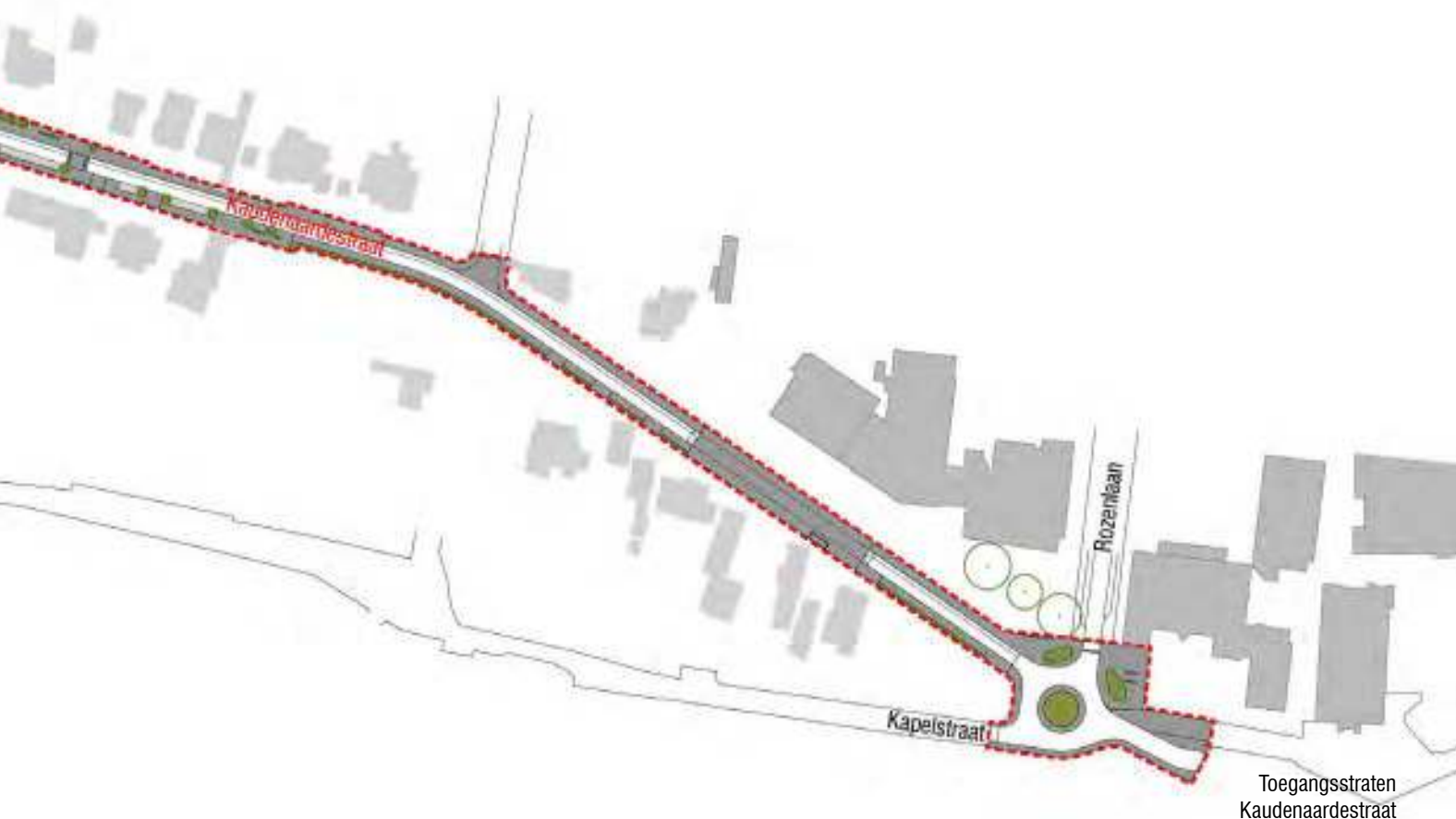
De Kaudenaardestraat verdient extra aandacht omwille van de (bijkomende) rol die ze vervult als *fiets- en openbaar vervoeras* van en naar de school. De beschikbare breedte van de Kaudenaardestraat varieert voortdurend over de ganse lengte van het traject: van min. 9.00m tot max. 13.00m. Daarnaast blijkt de rijweg prioritair waarbij, zeker op de smallere stukken, de ruimte voor voetgangers wordt gereduceerd tot een smalle onveilige strook.

Het project voorziet daarom een *versmalling van de rijbaan tot 4.00m*. De vrijgekomen ruimte laat toe twee voetpaden van min. 1.80m te realiseren. *Fiets- en autoverkeer worden gemengd*. Het gemengd verkeer vertraagt de doorgangssnelheid en verleent de straat het karakter van een autoluwe centrumstraat. Er zou kunnen worden overwogen Kaudenaardestraat hierbij lokaal enkelrichting te maken voor wagens. Waar mogelijk verbreden de voetpaden en komt er ruimte voor groen, voor een rustplaats met een bank of voor parkeerruimte.

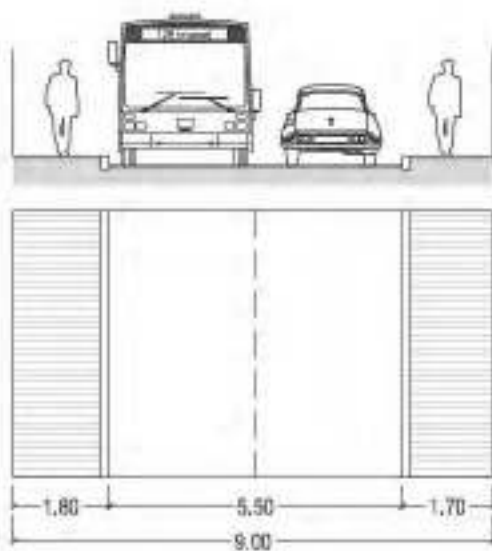
Ter hoogte van de school komt een verhoogd (niveau voetpaden) platform dat als een stedelijk plein de aanwezigheid van de school markeert en zorgt voor een optimale oversteekbaarheid.

De Kaudenaardestraat verbindt in quasi één rechte lijn de Ninoofsteenweg/N8 met de cluster van publieke functies – scholencomplex Regina Caeli en het zwembad – t.h.v. het rondpunt met de Kapelstraat en de Rozenlaan. Samen garanderen ze de toegankelijkheid van de gelijknamige wijk in het zuid-oosten van Dilbeek.

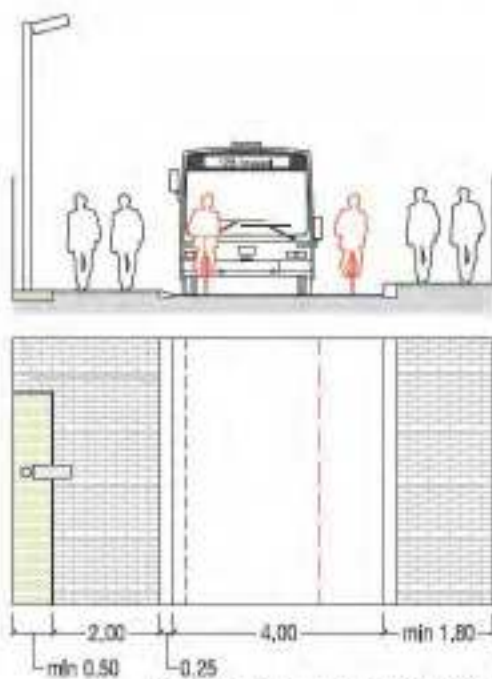
Hoewel ze geen deel uitmaken van het systeem van toegangsassen tot de Dilbeekse kern, kunnen deze straten, omwille van hun rol en functie in het weefsel, op gelijkaardige wijze worden gezien als de reeks assen die toegang verschaffen tot dit deel van het Dilbeekse weefsel. Ze kunnen worden heringericht volgens dezelfde principes die werden toegepast bij de aanpak van de Roelandsveldstraat en de Berchemstraat.



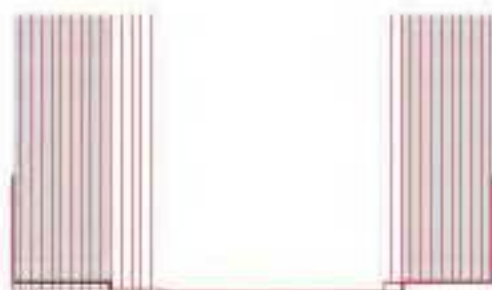




Kaudeaardestraat: typesnede bestand



Kaudeaardestraat: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

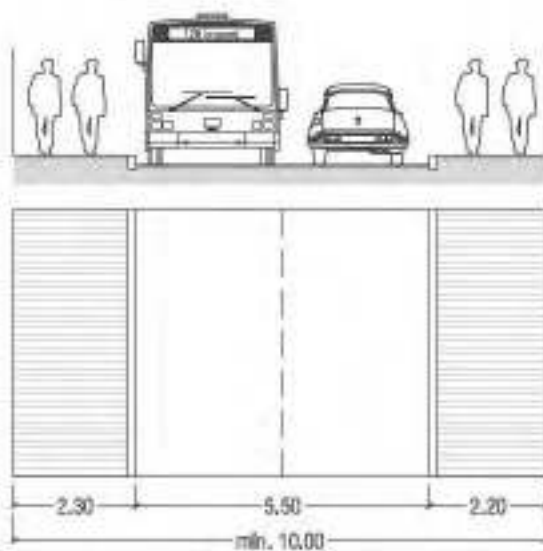


Kaudenaarstraat: bestaande situatie

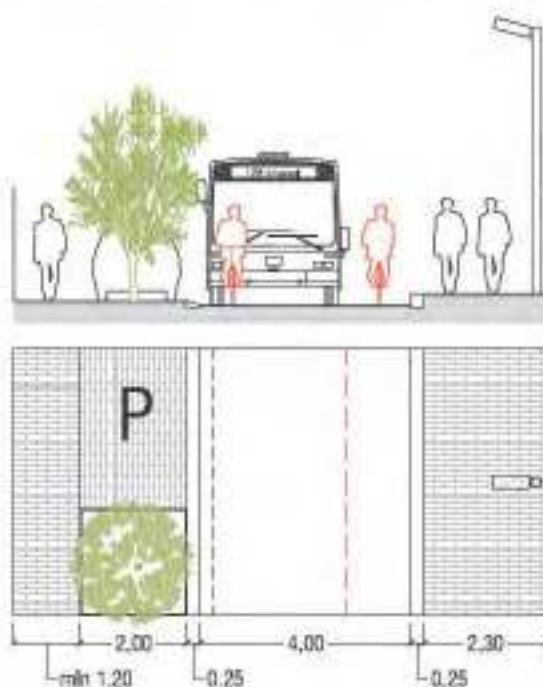


Kaudenaarstraat: impressie

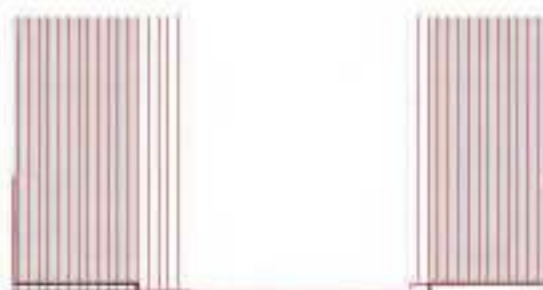




Kaudenaarstraat met ruimte voor parking: typesnede bestaand



Kaudenaarstraat met ruimte voor parking: typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

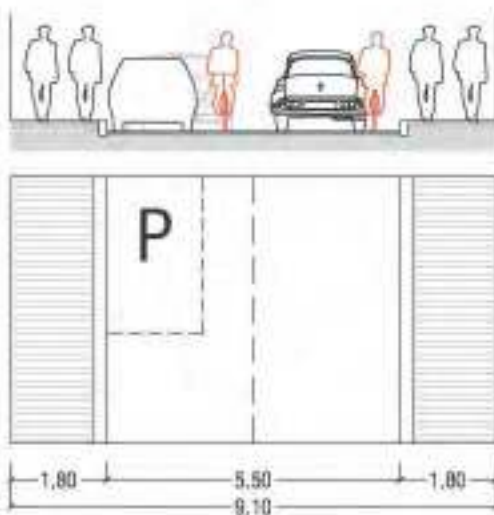


Kaudenaardestraat met ruimte voor parking: bestaande situatie



Kaudenaardestraat met ruimte voor parking: ontwerpsituatie

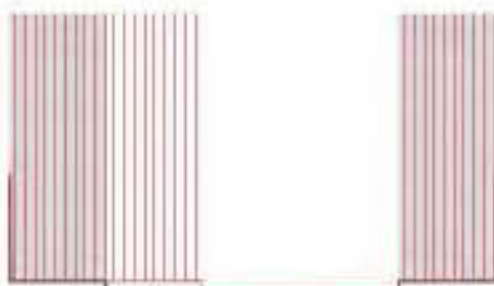




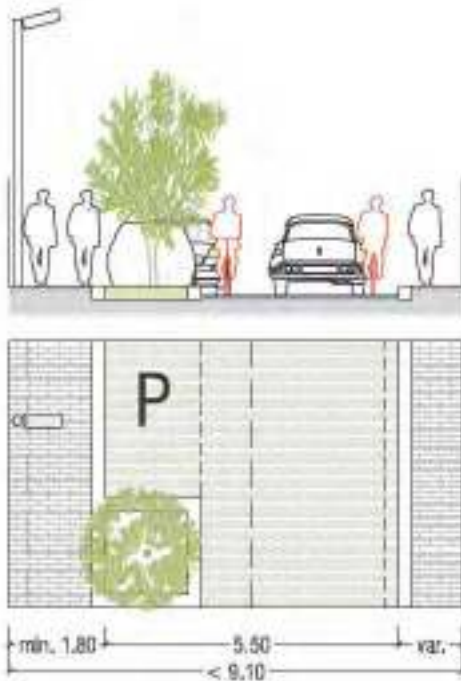
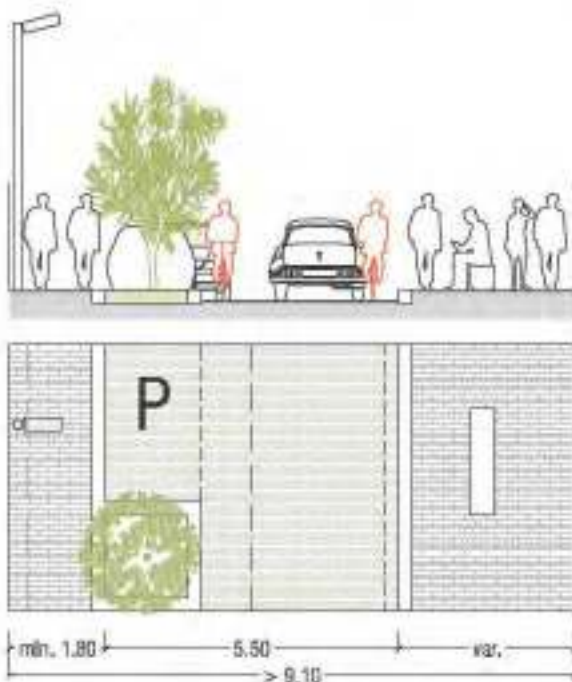
Woonstraat (b=9.10m): typesnede bestaand



Woonstraat (b=9.10m): typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project

Woonstraat ( $b < 9.10\text{m}$ ): typesnede projectWoonstraat ( $b > 9.10\text{m}$ ): typesnede project

## WOONSTRATEN

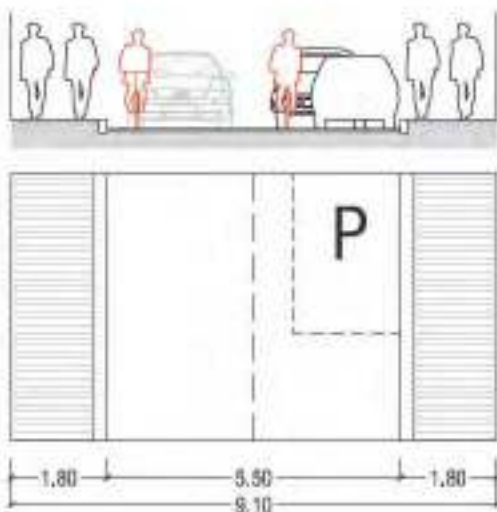
De *toegangsassen* verlenen niet enkel toegang tot het hart van Dilbeek, althans het meest openbare en toegankelijke hart, maar ze brengen je desgewenst ook tot diep in het private hart van het Dilbeekse woonweefsel via een diffuus, capillaire netwerk van straten, secundair vanuit verkeersoogpunt maar niet minder fundamenteel in het verhaal van de herinrichting van de Dilbeekse kern.

Sterker nog, het is juist hier dat de grootste mogelijke integratie tussen de mobiliteitsstromen nodig is om de gestelde ambitie(s) waar te maken: geen exclusieve ruimte voor de auto's meer maar multifunctionele oppervlakken waar alle verkeersstromen (auto en langzaam verkeer) naadloos mengen en waar vooral ruimte is voor ontmoeting en beleving.

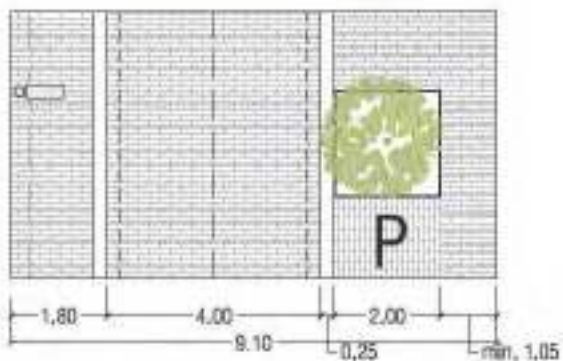
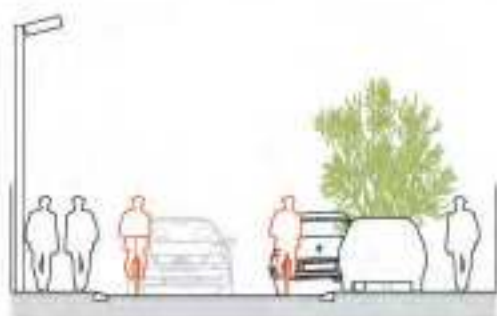
In globo hebben alle woonstraten gelijkaardige karakteristieken: geen overdreven brede secties; voldoende brede maar echter vaak als parkeerplaats opgeëiste voetpaden; een gebrek aan groen/het ontbreken aan bomen.

De herontwikkeling van de woonstraten start van een type-inrichting. Deze type-inrichting heeft volgende minimum dimensies als basis: voetpaden van ten minste 1.80m (waarvan minimaal één obstakelvrij) en een rijbaan van 5.50m waarbij deze wordt opgevat als een *flexibele ruimte* waar wagen, fiets, parkeerplaats en groen in harmonie hun plaats vinden. De aanwezigheid van al deze vreemde elementen op de rijweg benadrukt het statuut van de wagen als indringer en zorgt voor een drastische vermindering van de rijnsnelheid, quasi stapvoets. Brede(re) straten zijn in het voordeel van de voetganger: op dat moment ontstaat er meer ruimte voor rustplaatsen en ontmoetingsplekken.

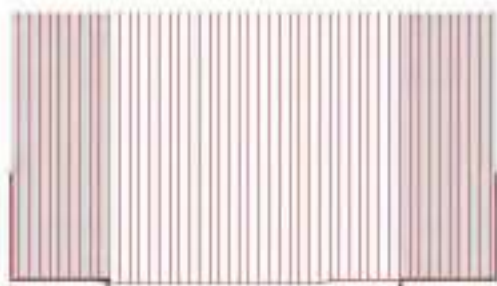




Woonstraat (doodlopend): typesnede bestaand



Woonstraat (doodlopend): typesnede project



Ruimte voor zwakke weggebruiker: bestaand vs project



Woonstraat: bestaande situatie



Woonstraat: impressie





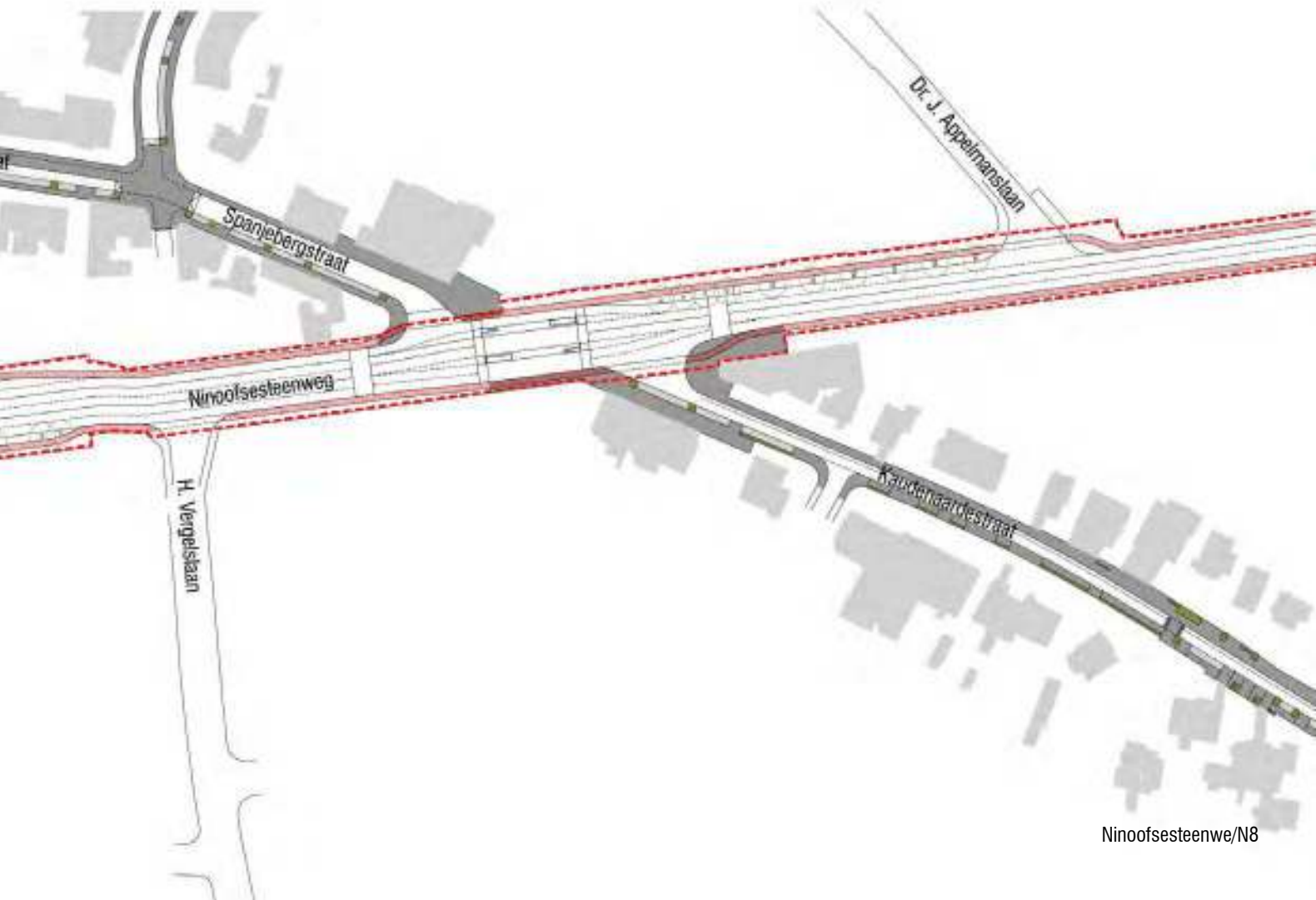
#### DE STEDELIJKE AVENUE

N8, *een gezicht voor Dilbeek*. Voor wat betreft de Ninoofsesteenweg heeft de gemeente duidelijke ambities: herinrichting vanuit een duurzaam mobiliteitsconcept met meer aandacht voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

De Ninoofsesteenweg/N8 moet een aangenamere en veiligere plaats worden voor iedereen maar in de eerste plaats voor de zwakke weggebruiker. Bus en/of tram krijg(t) (en) meer prioriteit door doorstromingsbevorderende maatregelen. De volledige herontwikkeling gebeurt met speciale aandacht voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en trekt zo meer de kaart van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Kort samengevat kan men stellen dat Dilbeek de ambitie heeft de N8 om te vormen van een Vlaamse steenweg tot *Viale Urbano: een stedelijke avenue*, een weg vol stedelijkheid.

Voor de uitwerking van de aanpak van N8 heeft de gemeente *weinig hefboomen*. De Ninoofsesteenweg is een gewestweg. Dit houdt in dat Dilbeek deze weg niet beheert en voor de uiteindelijke herinrichting afhankelijk is van de hogere overheden (Vlaanderen) en diensten (o.a. De Lijn). De gemeente kan de voortgang 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 tot een voor haar gunstig eindresultaat te komen.





- Stappa  
 ulazni i izlazni saobraćaj
- Trappers  
 ulazni i izlazni saobraćaj
- Openbaar vervoer  
 ulazni i izlazni saobraćaj
- Približni saobraćaj
- Izlazni saobraćaj



- 0-10,00m
- ▨ 10,50-15,00m
- ▩ 15,50-20,00m
- ▧ 20,50-25,00m
- ▦ 25,50-30,00m
- ▤ 30,50-35,00m



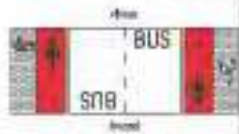
stappers



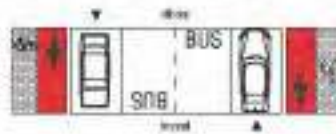
trappers



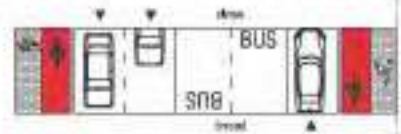
openbaar vervoer



2x1

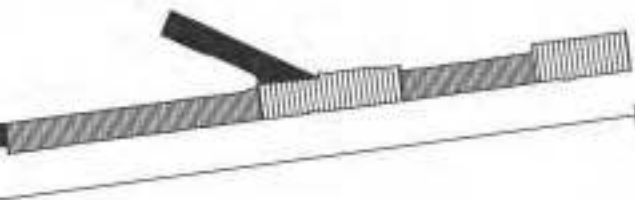


1x2 + 1x1





concept: minimale ruimte voor voetgangers en fietser/  
plaats voor openbaar vervoer



beschikbare breedte

### Ruimtegebruik

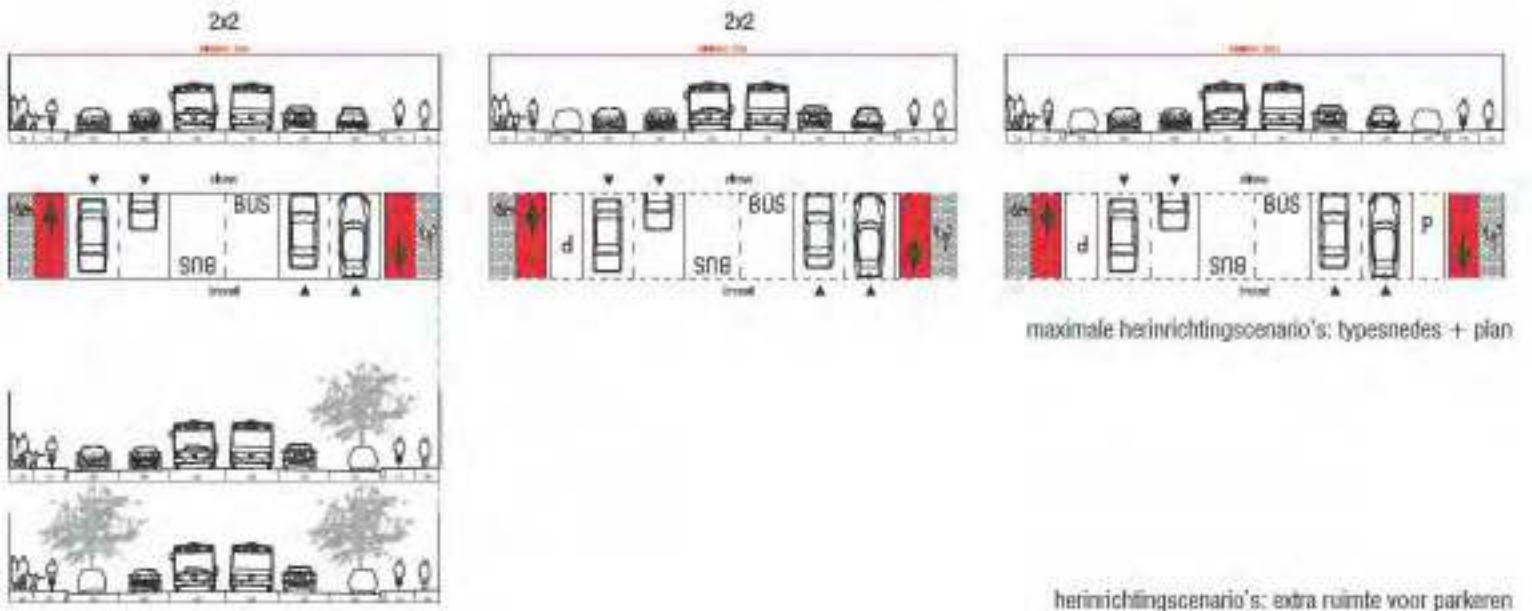
De lopende mobiliteitsstudies (sluipverkeer, streefbeeldstudie Arcadis, ...) maken een volledige definitieve beslissing over de herinrichting van de Ninoofsesteenweg vandaag niet mogelijk. De volledige set randvoorwaarden zal immers pas later gekend zijn.

Een aantal randvoorwaarden is echter vandaag wel gekend. De duidelijke ambitie in te zetten op de zwakke weggebruiker en het feit dat het hier een fietscorridor en een stamas openbaar vervoer betreft, laat toe een aantal voorafnames te doen op de definitieve herinrichting van de N8 zonder deze te hypothekeren. De minimale comfortruimte voor voetganger en fietser, resp. 150cm obstakelvrij (cfr. vademecum toegankelijkheid) en 175+25cm fietscorridor (cfr. vademecum fietsers) kunnen ondubbelzinnig worden vastgelegd en waar mogelijk gerealiseerd.

De verdere invulling van de beschikbare ruimte zal afhangen van de beschikbare breedte, de gekozen rijstrookconfiguratie en de maatregelen die genomen zullen worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen.

### Snelheidsregime

Een snelle berekening leert ons dat men aan 70km/u ongeveer anderhalve minuut nodig heeft om de afstand R0 - busstelplaats te overbruggen terwijl het aan 50km/u minder dan een minuut langer duurt. Het verschil naar veiligheidsgevoel en verblijfswaarde voor de zwakke weggebruiker is echter wel significant. Daarom wordt voor de passage door Dilbeek een snelheidsregime van 50km/u te behouden.



maximale herinrichtingsscenario's: typesnedes + plan

herinrichtingsscenario's: extra ruimte voor parkeren

overgangscenario's: gemengd gebruik

breedte interval





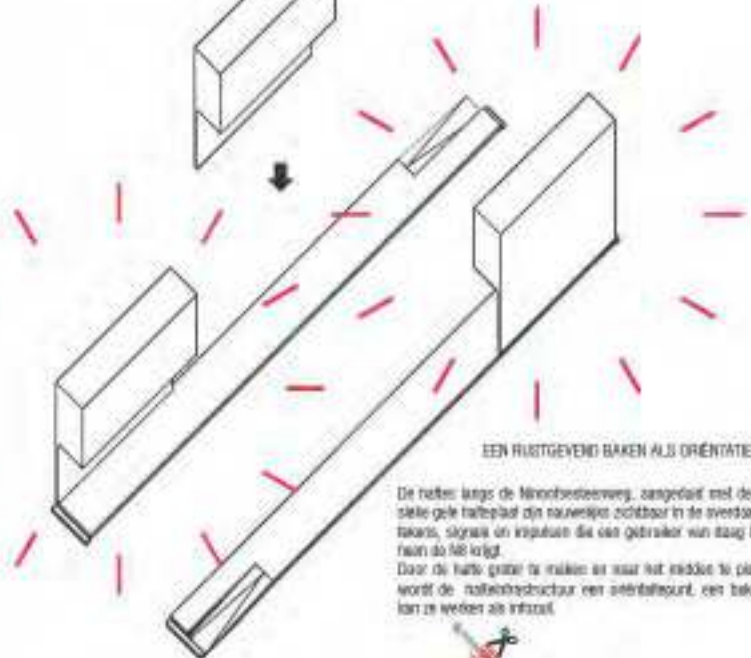
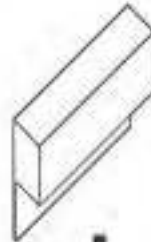
**TOEGANGELIJKHEID**

Door de hanteerbaarheid wordt een vooraf vastgestelde toegangsruimte bereikbaar.

5% max

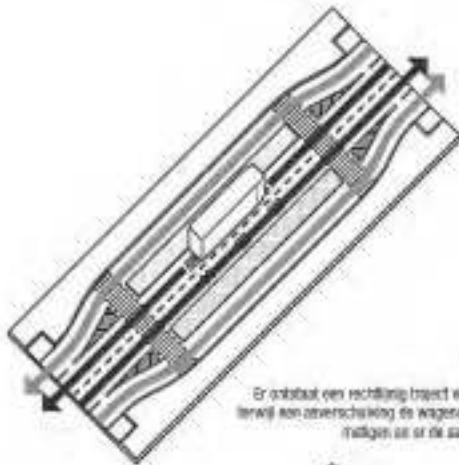
**TOEGANGELIJKHEID PERRON**

Aan beide zijden van het perron wordt een track toegevoegd. Bovendien wordt een hoek ontlast gemaakt waardoor een integraal toegankelijke halte ontstaat die toegang voor iedereen garandeert.



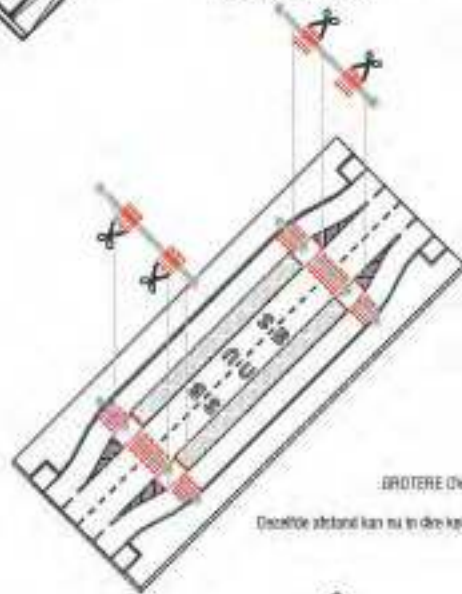
**EEN RUSTGEVENDE BAKEN ALS ORIENTATIEPUNT**

De hanteerbaarheid langs de Minrebroekeweg, aangevuld met de klassieke gele hanteerbaarheid zijn nauwkeurig zichtbaar in de overheid van toekenning, signalen en ingang die een gebrek van deze langzaam doorgaat.  
Door de hanteerbaarheid te maken en naar het midden te plaatsen wordt de hanteerbaarheid een oriëntatiepunt, een baken en kan te worden als infrastructuur.



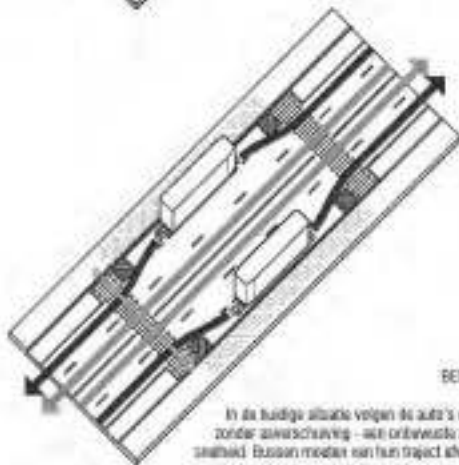
**ASVERSCHUWING**

Er ontstaat een rechtlijnig traject voor openbaar vervoer terwijl een overdwarsing de wagons verplicht omhoog te rijden en de sanderij te houden.



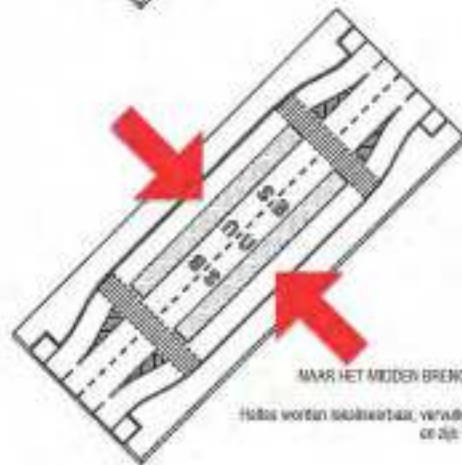
**GROTERE OVERSTEGBAARHEID**

Dezelfde afstand kan nu in drie keer worden overbrugd.



**BESTAANDE TOESTAND**

In de huidige situatie volgen de auto's een kaarsrecht traject zonder asverschuiving - een oriëntatiepunt dat overduidelijk is. Dit kan worden van hun traject afgevoerd om te herstellen, een richtpunt voor in het voortdurende verkeer in de oogen. Voetgangers en fietsers dienen, al dan niet met behulp van verkeerslichten, de vooraf vastgestelde in een keer te dwalen.



**MAAR HET MIDDELIJN BRENGEN VAN DE HALTES**

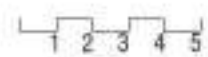
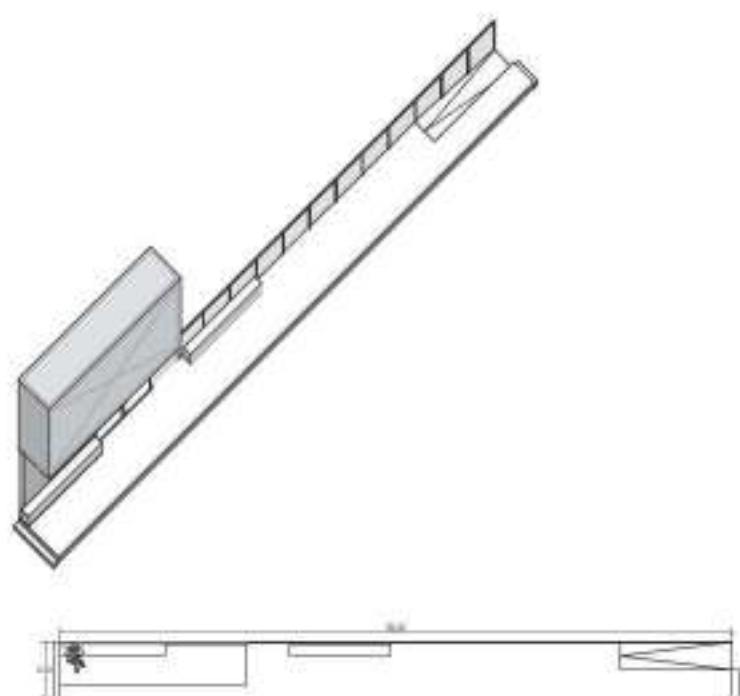
Haltes worden herontworpen, vervullen een signalfunctie en zijn nu niet meer alleen.

**Bus/tramhaltes in het midden**

Het bestaande wegprofiel werd ontworpen op maat van koning auto. In de huidige situatie volgt hij een kaarsrecht traject zonder asverschuiving -een onbewuste aanzet tot overdreven snelheid- terwijl bussen van hun traject moeten afwijken om te halteren en naderhand weer moeten invoegen in het voorbijrazende autoverkeer. De bushaltes zelf zijn bovendien slecht lokaliseerbaar.

Voetgangers en fietsers dienen, al dan niet met behulp van verkeerslichten, de volledige wegbreedte ineens te dwarsen. Deze afstand loopt ter hoogte van kruispunten op tot 30m.

Door de haltes naar het midden van de Ninoofsesteenweg te verplaatsen, slaan we meerdere vliegen in één klap. Bussen volgen nu een continu traject, dubbel geparkeerde wagens hinderen elkaar en niet de bus. Het traject van de auto krijgt een asverschuiving wat hem aanzet zijn snelheid te matigen. Bovendien gebeurt de verschuiving ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers waardoor die duidelijker worden gesignaleerd. De oversteekbaarheid zelf vergroot vermits de weg in drie stappen kan worden overgestoken. De haltes, tenslotte, worden makkelijk lokaliseerbaar, zijn maximaal zichtbaar en zijn *meer dan een halte alleen*.









#### Meer dan een halte

Door de nieuwe positie en de uitwerking als sculpturaal object wordt de combinatie van twee haltes een *sterk oriëntatiepunt* langsheen de Ninoofsesteenweg. We willen ze daarom inzetten om belangrijke punten in de gemeente aan te geven. Hier gebeurt iets.

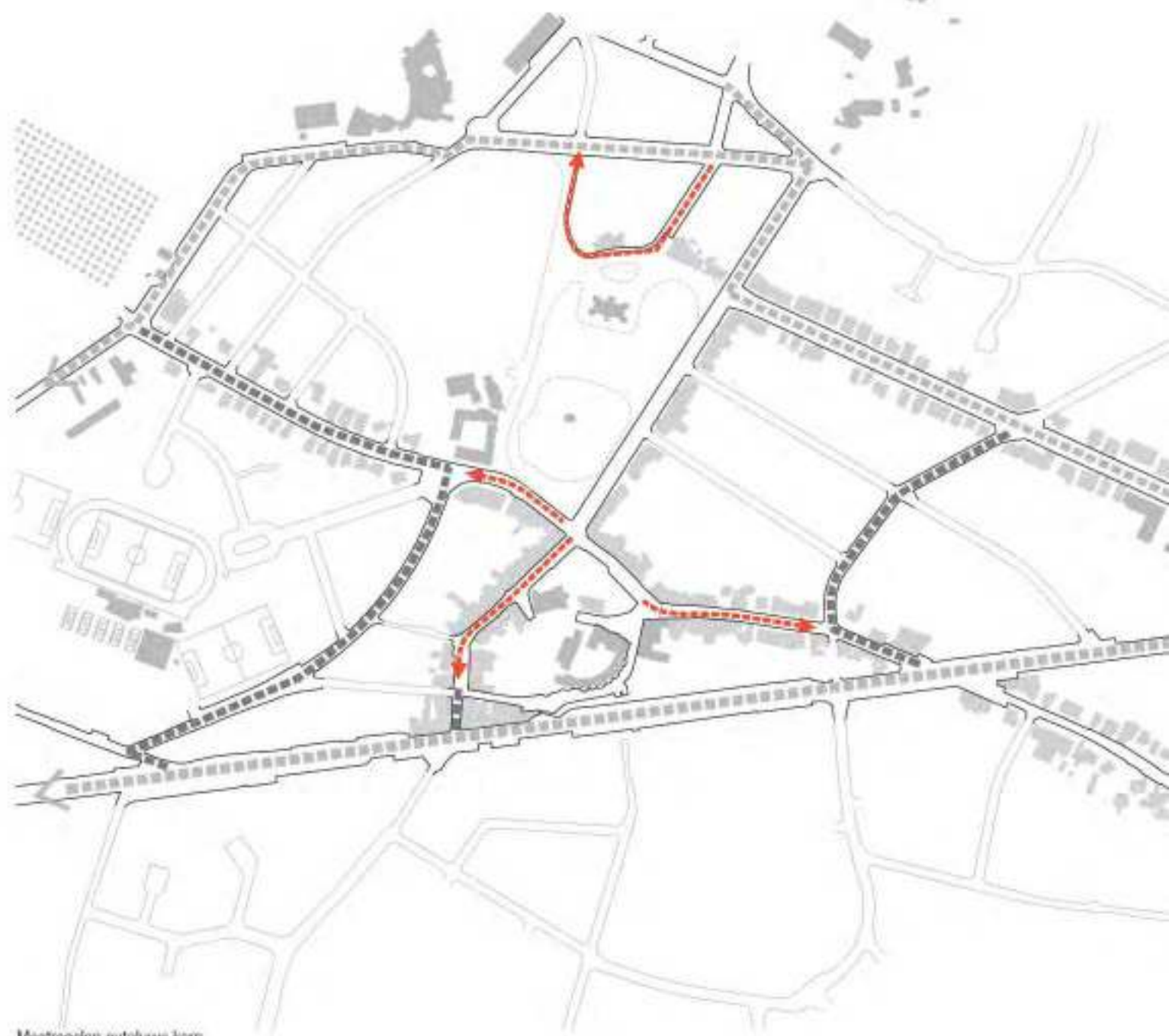
's Avonds en 's nachts kunnen de haltes lichtbakens worden langs de N8, de materiaalkeuze houdt hier rekening mee. Er werd namelijk gekozen om bovenaan te werken met strekmetaal terwijl onderaan geperforeerde staalplaat wordt voorgesteld. Streckmetaal is transparant en kan met de juiste belichting perfect fungeren als lichtbakens. De geperforeerde staalplaat is meer gesloten en zorgt voor een minimum aan beschutting en geborgenheid voor de wachtende reiziger.

Een of meerdere zijden zouden kunnen worden uitgewerkt als informatiepanelen, die dan gebruikt kunnen worden om activiteiten aan te kondigen maar even goed om een dynamische verkeersregeling mogelijk te maken waardoor het ruimtegebruik verder kan worden gemaximaliseerd.

Het halteplatform is *maximaal toegankelijk*. Het wordt uitgevoerd in ter plaatse gestort beton, net als de zone tussen de twee tegenover elkaar liggende haltes en als de rijweg rondom wat de leesbaarheid in het wegprofiel vergroot. Het beton sluit aan bij de kleur van de bestrating die vanuit de verschillende Assen/Lopers de straat oversteekt.

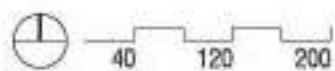
De contactpunten tussen de verschillend systemen krijgen op deze wijze een gezicht. De halte aan de Baron de Vironlaan markeert de toegang tot de gemeente, het gemeentehuis en het cultureel centrum; aan de Spanjebergstraat-Kaudenaardestraat wordt het kruispunt met de schoolas gesignaleerd en t.h.v. de parking Oudesmidsestraat tenslotte markeert de halte-infrastructuur de toegang tot de parking Oudesmidsestraat en het centrum enerzijds en de vallei anderzijds.





Maatregelen autoverkeer kern

-  Doorgaand verkeer
-  Toegangsstraat
-  Traag verkeer: enkelrichting (nieuw!)



#### GEWENSTE SITUATIE

Zoals reeds aangegeven in II.3 Strategieën voor een Ruimtelijke Visie

- is de gewenste mobiliteitssituatie er één die enerzijds zo goed mogelijk komaf kan maken met het doorgaand verkeer in de kern (1) zonder aan de toegankelijkheid van de kern in se te raken – winkels, horeca en woningen mogen niet aan bereikbaarheid inboeten – (2), en anderzijds in die autoluwe bereikbare kern maximaal de kaart van de zachte weggebruiker trekt (3);
- beschikt de gemeente niet over alle hefboomen om de doorgaande verkeersstromen ten gronde aan te pakken maar kan ze, in afwachting, wel de routes waarlangs ze passeren duidelijker (proberen) vast (te) leggen door weloverwogen ingrepen in het Dilbeekse weefsel.

Deze ingrepen proberen maximaal rekening te houden met (zie hiervoor ook III Projecten):

- het huidige gebruik: reeds vandaag doorgangsroute, toegangsweg, lokale woonstraat, ...;
- de specifiek ruimtelijke mogelijkheden van elke plein/straat in het netwerk.

*Ruimte en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, net als de concepten rondgaand verkeer, gegarandeerde toegang en autoluwe kern.*

Creëren van een mobiliteitshiërarchie (misschien wel de grootste boosdoener) staat of valt met de ruimtelijke hiërarchie. *Er is ruimtelijke hiërarchie nodig om mobiliteitshiërarchie te realiseren.* Het volstaat niet om (zoals nu) wegen te categoriseren en snelheidszones in te stellen zonder dat dat ook als dusdanig ruimtelijk wordt ervaren. Dat werkt vandaag niet of toch op zijn minst gebrekkig.

De studie van Arcadis<sup>1</sup> leert ons dat volgend netwerk van straten wordt gebruikt om in het centrum toe te komen en/of Dilbeek te doorkruisen: Kasteelstraat, Roelandsveldstraat, Spanjebergstraat, Heetveldefaan, Sint-Alenalaan, Verheydenstraat, Baron de Vironlaan en Berchemstraat.

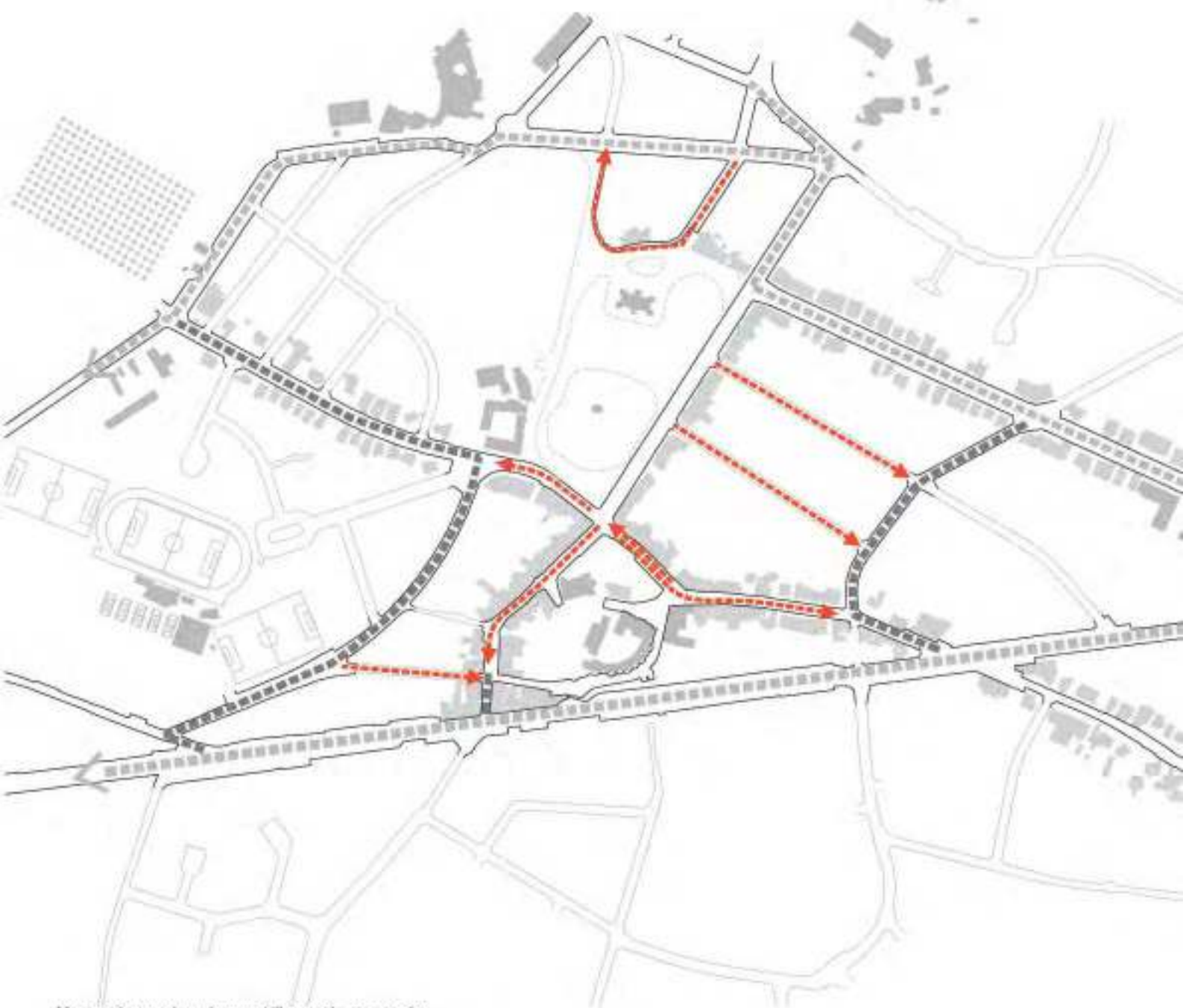
Binnen dat netwerk fungeert het Sint-Alenapark als groot rond punt en doet de as Kasteelstraat-Spanjebergstraat dienst als een soort wisselaar. De routes Roelandsveldstraat-Kasteelstraat (tussen Roelandsveldstraat en d'Arconatistraat) en Berchemstraat-Spanjebergstraat (tussen Berchemstraat en N8) garanderen de toegang tot het woonweefsel dat zich resp. ten westen en ten oosten van de Zachte Rugengraat/het Groene Hart situeert.

*Het toekomen is een lokaal gegeven en moet behouden blijven, het doorkruisen is bovenlokaal en moet worden aangepakt met het oog op een (be)leefbare autoluwe kern. In samenwerking met studie bureau MINTnV werd onderzocht hoe dit het beste kon worden gerealiseerd.*

<sup>1</sup> Zie ook II Strategieën voor een Ruimtelijke Visie.

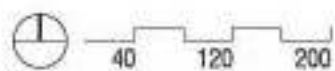
Arcadis Belgium nv, Herenweg 69 Dilbeek, filiaal: provinciale gemeente Dilbeek, 26/01/2012

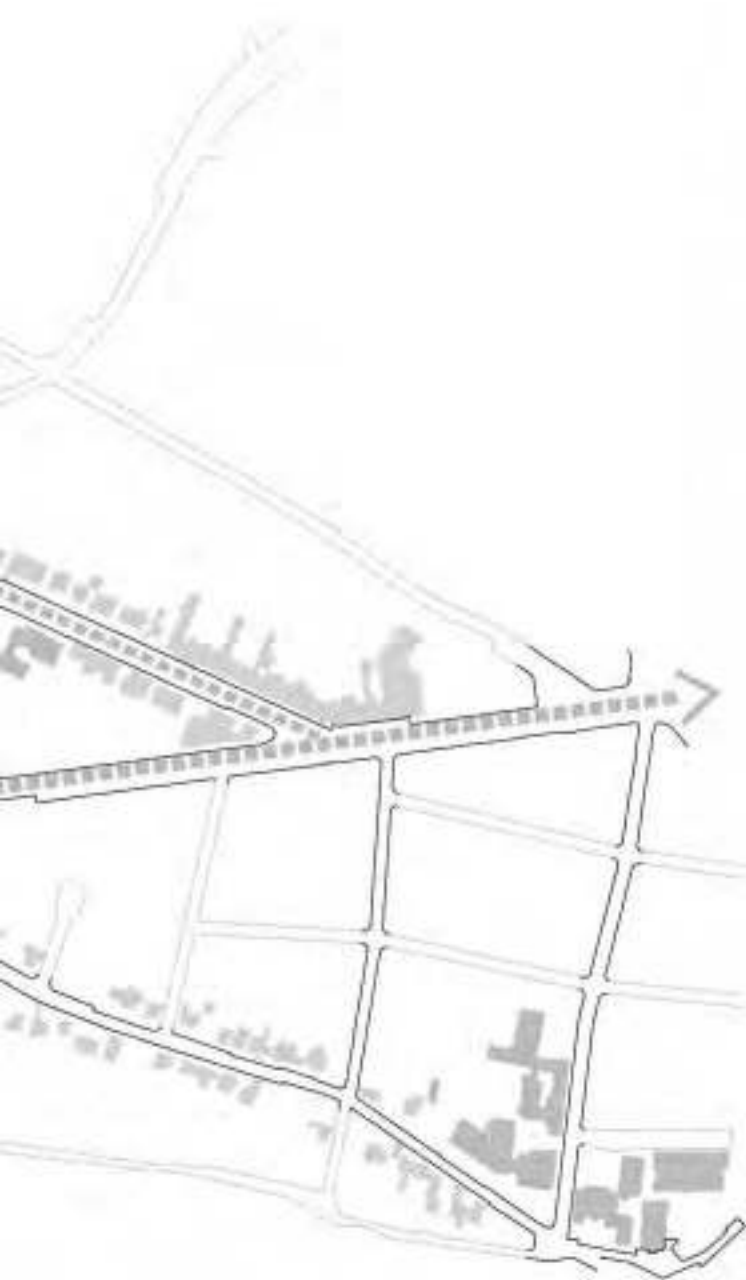




Maatregelen autokeuze kern en bijkomende maatregelen

-  Doorgaand verkeer
-  Toegangsstraat
-  Traag verkeer: enkelrichting (nieuw!)
-  Traag verkeer: dubbelrichting





Door het doorgaand verkeer in de kern te ontmoedigen dwingt men de chauffeurs eigenlijk die beslissing al bij hun vertrek te maken met als gevolg dat er eigenlijk ook nauwelijks nog doorgaand verkeer zal zijn in het centrum. Let op: doorgaand verkeer ontmoedigen is niet hetzelfde als een onbereikbare kern. Het hart van de kern wordt zone 30 en dus een gebied waar de zwakke weggebruiker voorrang heeft op het gemotoriseerd vervoer. Vanuit de omliggende woonwijken zal de kern altijd vlot bereikbaar blijven en de bezoekers zullen automatisch naar één van de parkings en de parkeerroute worden geleid die vlot van buiten de kern bereikbaar is en die zich rond het hart bevindt (zie II.5\_Parkeren).

Dit resulteert in een ruimtelijke aanpak in twee stappen:

1. *Knippen de de Heetveldelaan en Gemeenteplein* (zie ook III.1\_Zachte Ruggengraat/Groene Hart): Dit versterkt de Zachte Ruggengraat/Groene Hart. Het Sint-Alenapark verliest haar rotondefunctie. Er komt meer ruimte voor de zachte weggebruiker en het maakt het doorkruisen van de kern minder evident;
2. *Eenrichtingsverkeer centrumuitwaarts* in Kasteelstraat (tussen Kasteelhoeve en Verheydenstraat), Verheydenstraat (tussen Kasteelstraat en Oudesmidsestraat), Spanjebergstraat (tussen Oudesmidsestraat en Berchemstraat): Het wordt zo nog moeilijker de kern vrijblijvend te doorkruisen. De toegankelijkheid van zowel omringend woonweefsel als van de kern blijft via resp. de trajecten Kasteelstraat-Roelandsveldstraat, Berchemstraat-Spanjebergstraat en de Sint-Alenalaan gegarandeerd;

Aanvullend worden op basis van de informatie vergaard tijdens de vele overlegmomenten, zowel met de administratie als met de handelaars en de bevolking, volgende *bijkomende maatregelen* voorgesteld:

- Oudesmidsestraat: eenrichtingsverkeer van aan Roelandsveldstraat tot Verheydenstraat;
- Dr. J. Appelmansstraat en Oudstrijdersstraat: eenrichtingsverkeer vanaf Sint-Alenalaan tot Berchemstraat.





© MINT nv

Basistoestand  
 Verkeersbelasting 08.00 - 09.00u



© MINT nv

Verschilplot Voorkeurscenario Lov. Basistoestand  
 Verkeersbelasting 08.00 - 09.00u

## STUDIE MINT

MINT nv verifieerde hoe groot en welke de exacte effecten waren van de voorgestelde ingrepen. Hiertoe werd een unimodaal macroscopisch model opgemaakt voor de Dilbeekse Kern (= ten noorden van de N8) dat de wijzingen in de verkeersstromen ten gevolge van de voorgestelde ingrepen in kaart brengt.

Dankzij deze studie kon worden nagegaan of de ruimtelijke ingrepen ook effectief het gewenste mobiliteitseffect hadden.

In het weerhouden scenario onderzocht MINT nv de impact van volgende maatregelen:

- de Heetveldelaan: knip;
- Gemeenteplein: knip
- Verheydenstraat: enkelrichting centrumuitwaarts tussen Kasteelstraat en Oudesmidsestraat;
- Kasteelstraat: enkelrichting centrumuitwaarts tussen Verheydenstraat en Roelandsveldstraat;
- Spanjebergstraat: enkelrichting centrumuitwaarts tussen Oudesmidsestraat en Berchemstraat;
- Dr. J. Appelmansstraat en Oudstrijdersstraat: enkelrichting van Sint-Alenalaan tot Berchemstraat;
- Kern zone 30.

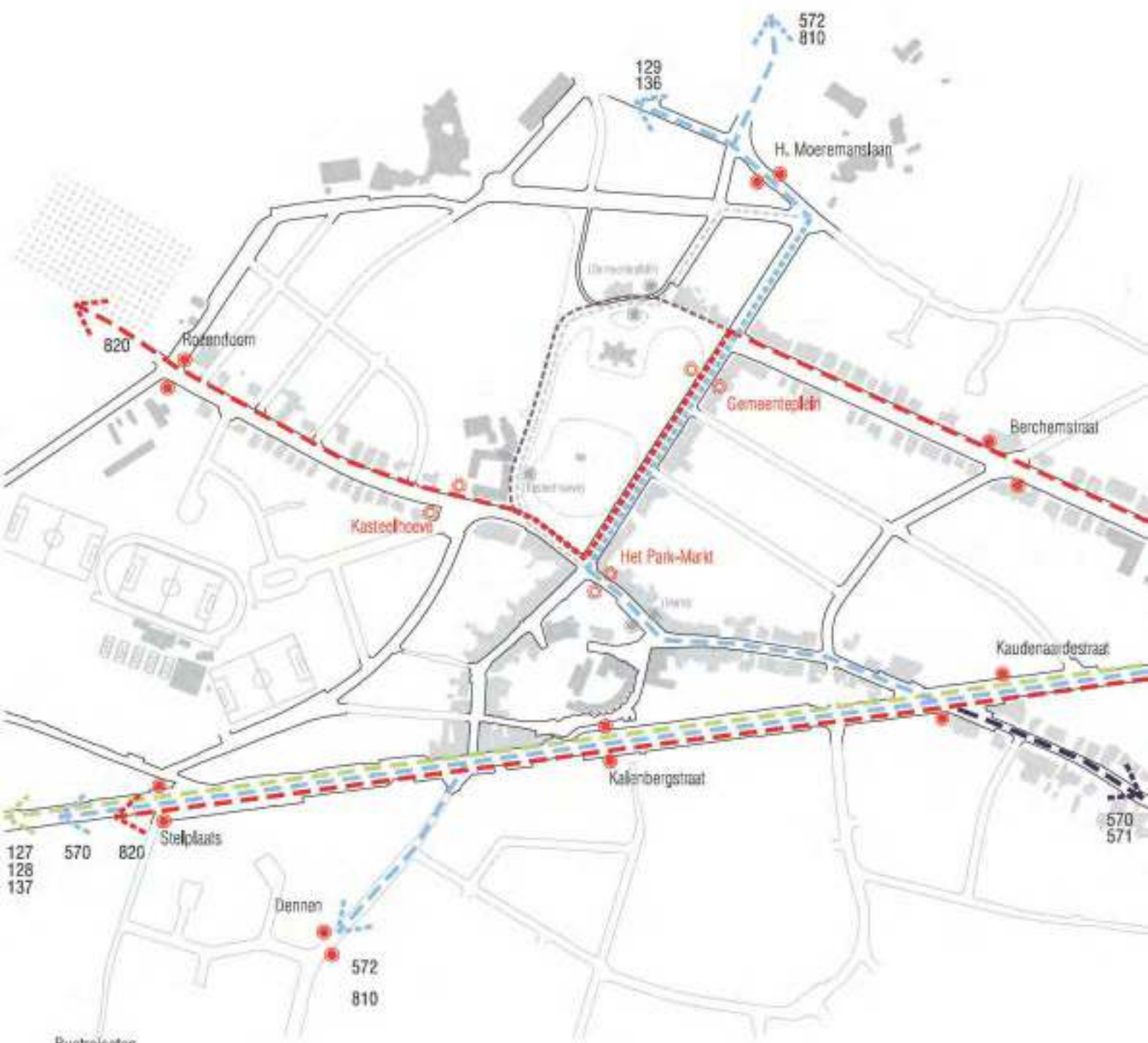
De verificatie door MINTnv toont hoe ten gevolge van de maatregelen:

- het doorgaand verkeer in de kern daalt;
- tegelijk ziet men het verkeer rond de kern toenemen: het doorgaand verkeer is rondgaand geworden en maakt hierbij gebruik van straten wiens sectie (zie III.2\_Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk) dit toelaat;
- het verkeer op de meeste toegangsassen neemt eveneens toe.

De schema's links tonen de basistoestand tussen 08.00 - 09.00u (ochtendspits), natuurlijk werd ook de avondspits (17.00 - 18.00u) onder de loep genomen. Deze resultaten zijn zeer gelijklopend.

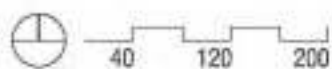
Als gevolg van deze ingrepen ontstaat een nieuwe ruimtelijke en mobiliteitshierarchie. Dit zal gevolgen hebben voor het busnetwerk, voor de fietsroutes/paden en voor het snelheidsregime in de kern.





Bustrajecten

-  traject bestaan
-  traject geschrapt
-  traject nieuw
-  bushalte bestaand
-  bushalte afgeschaft
-  bushalte nieuw

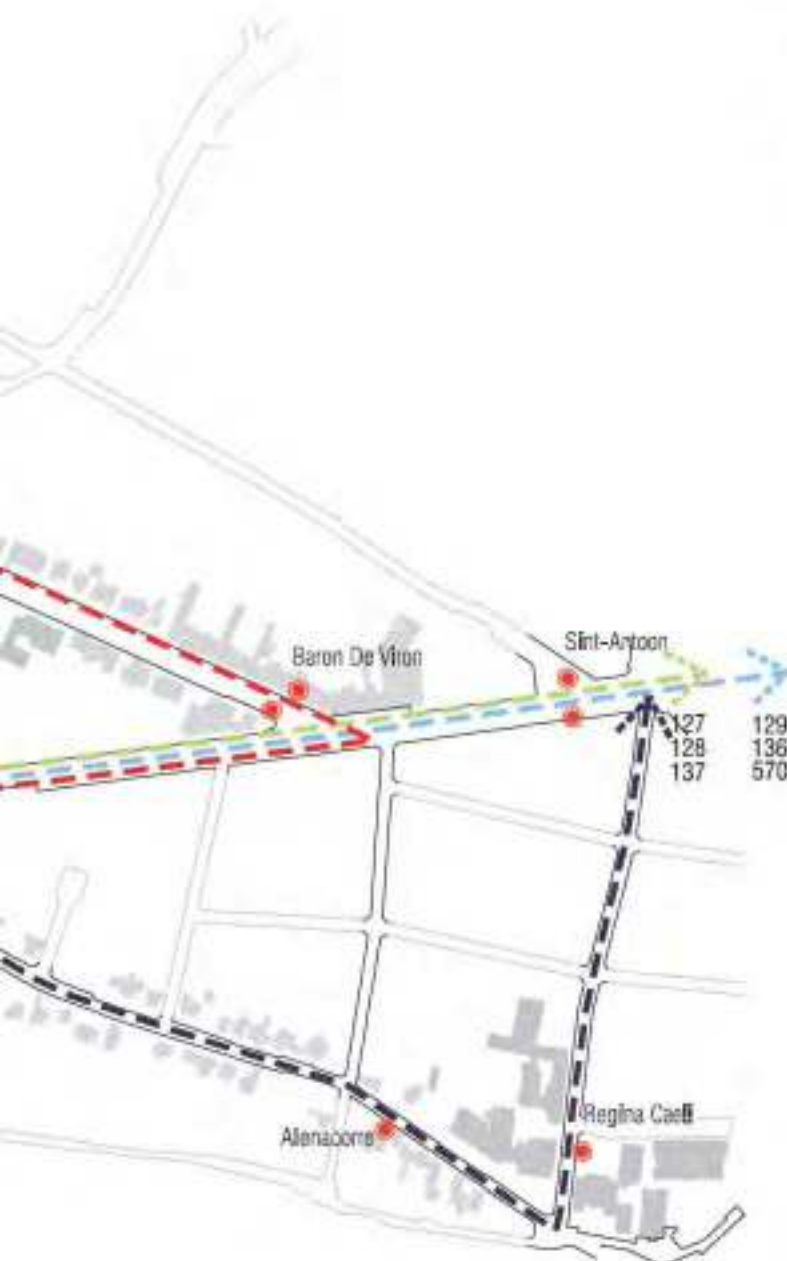


#### BUS/OPENBAAR VERVOER

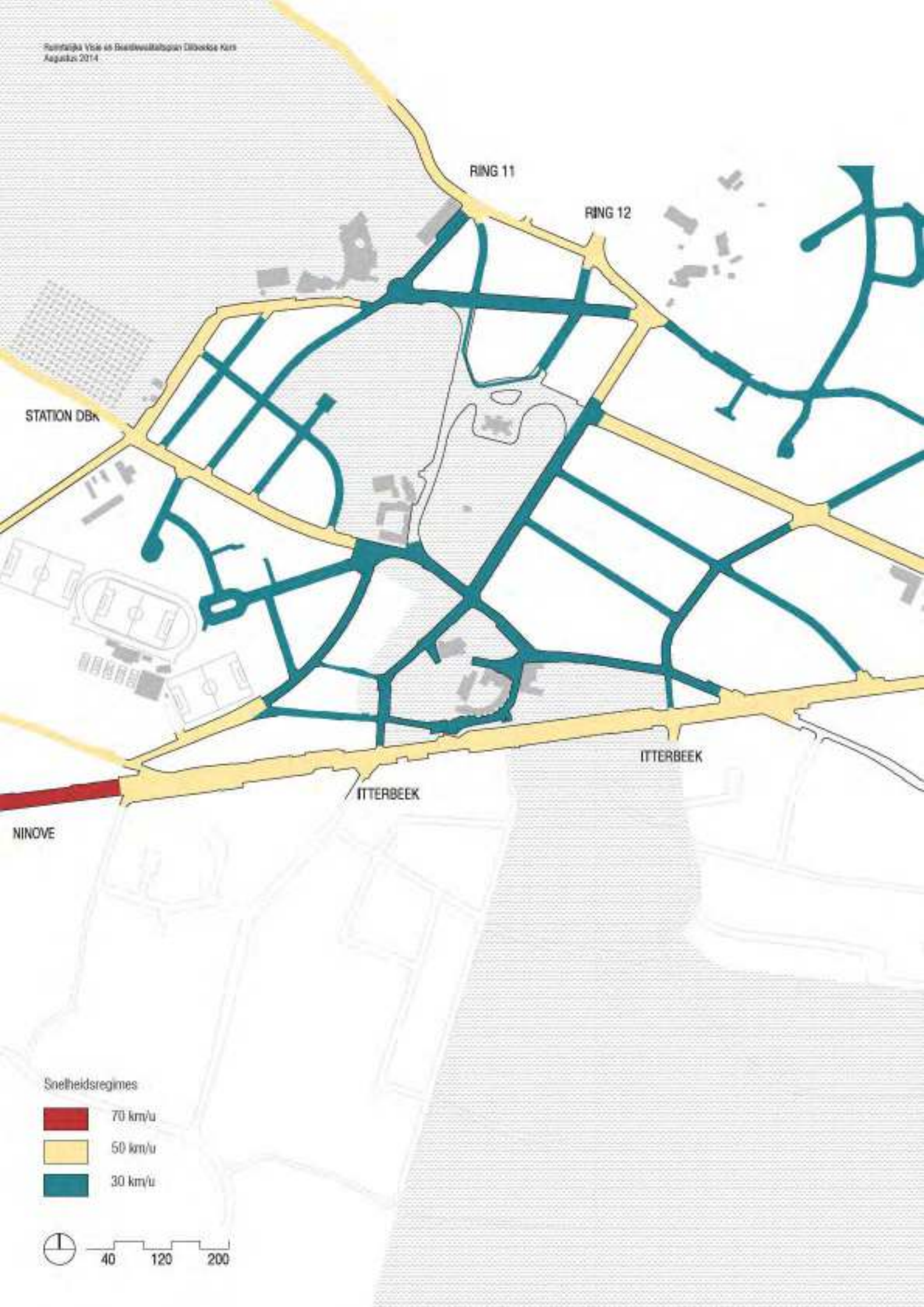
De nieuwe verkeerssituatie in het centrum heeft een *lichte hertekening van de trajecten in en rond het park* tot gevolg. Samengevat komt het er op neer dat de trajecten die vandaag het centrum doorkruisen via de as de Heetveldelaan – Sint-Ambrosiuslaan t.g.v. het knippen van de de Heetveldelaan en het Gemeenteplein, verlegd worden langs het park in de Sint-Alenalaan.

Het betreft de trajecten van bussen 129-136-572-810-820.

Samen met de trajecten worden ook de haltes Gemeenteplein, Markt en Kasteelhoeve verplaatst.





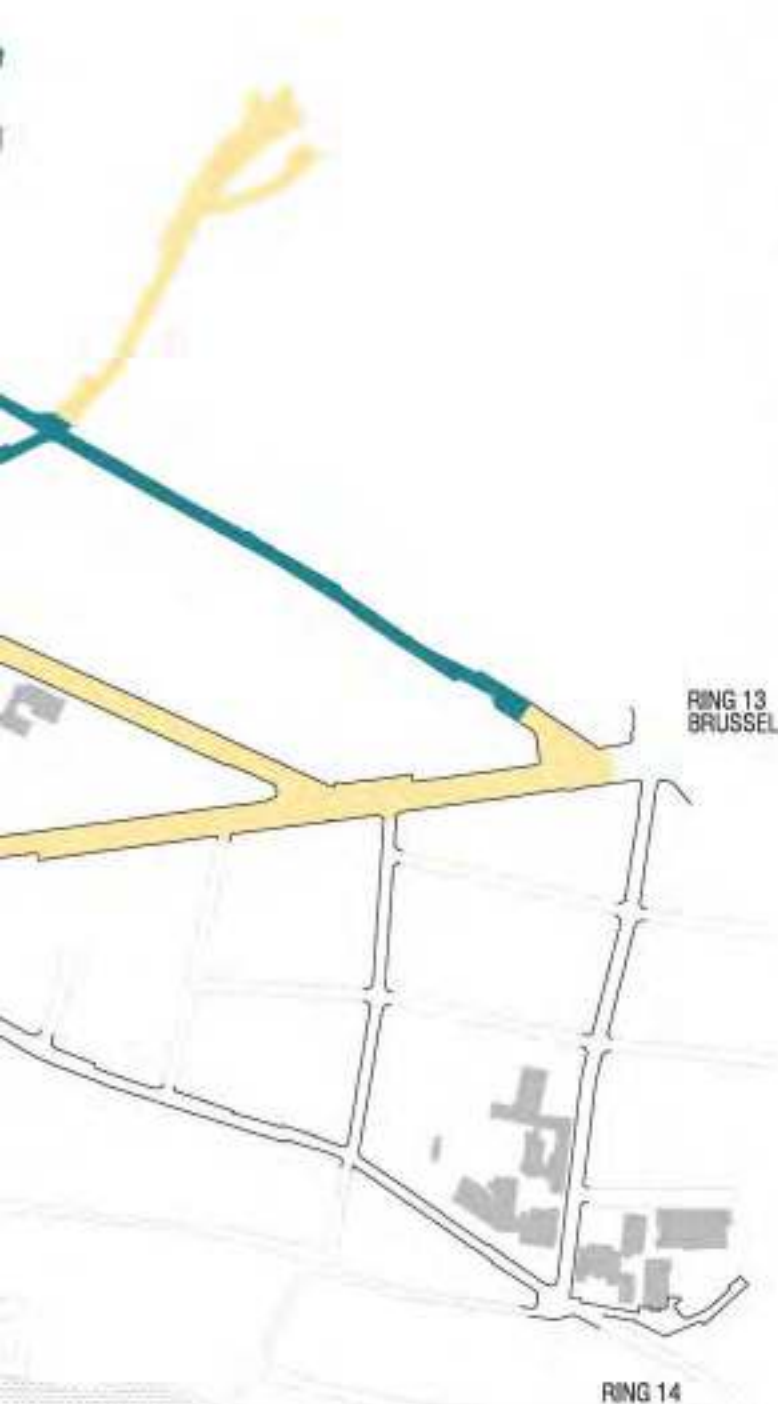


#### SNELHEIDSREGIME

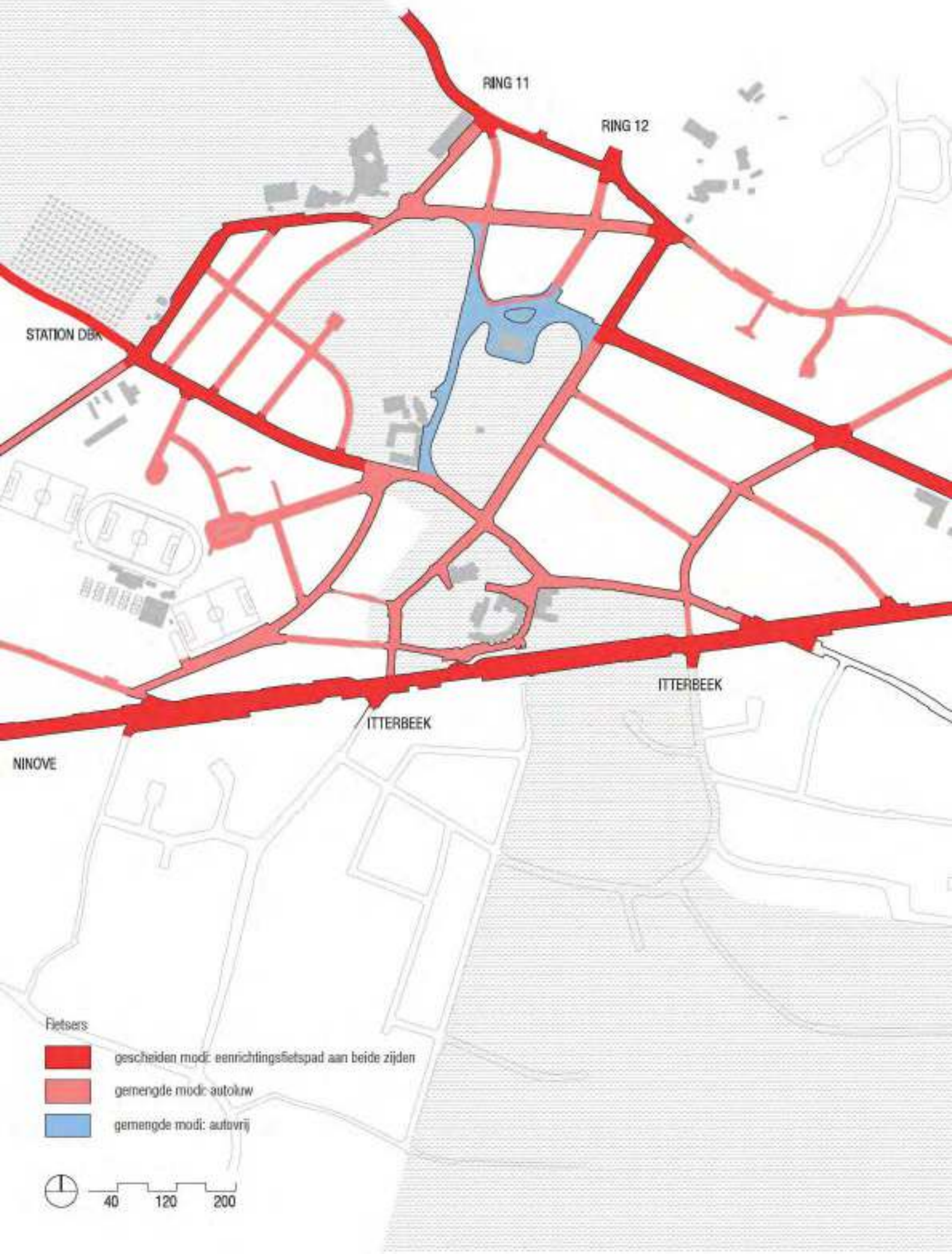
Algemeen geldt dat in het *Groene Hart* en binnen het residentiële weefsel de kaart van de zachte weggebruiker wordt getrokken. Er wordt daarom eenduidig gekozen voor een zone 30 met gemengd verkeer. Op de lus voor rondgaand verkeer is het belangrijk een goede doorstroming van de wagen te garanderen zonder hierbij de veiligheid van de zachte weggebruiker in gevaar te brengen. Op deze assen is een snelheid van 50km/u toegelaten, de verkeersmodi worden gescheiden.

Tenslotte bevestigen twee uitzonderingen de algemene regels: de Kasteelstraat (tussen d'Arconatistaat en Kasteelhoeve) en de Levoldlaan. De Kasteelstraat zorgt samen met de Stationsstraat voor een rechtstreekse verbinding tussen de Dilbeekse Kern en Dilbeek Station. Gezien de breedte van de Kasteelstraat het toelaat, wordt ervoor gekozen om, mits toevoeging van een aantal verkeersremmende ruimtelijke ingrepen (zie III.2 Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk), een gelijkaardige sectie te hanteren tot aan de Kasteelhoeve.




De Levoldlaan is een uitzondering in de omgekeerde zin. De straat maakt niet alleen deel uit van de lus voor doorgaand verkeer maar vervult gezien haar positie en inrichting een scharnierfunctie in de Zachte Ruggengraat, bovendien is het een straat voor lokaal rondgaand verkeer. Daarom maakt ze deel uit van de zone 30. De inrichting van de straat stimuleert het bovenlokaal doorgaand verkeer via de Kloosterstraat Dilbeek te verlaten.

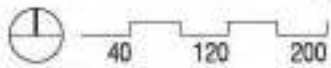






Fietsers

-  gescheiden modi: eenrichtingsfietspad aan beide zijden
-  gemengde modi: autokw
-  gemengde modi: autovrij

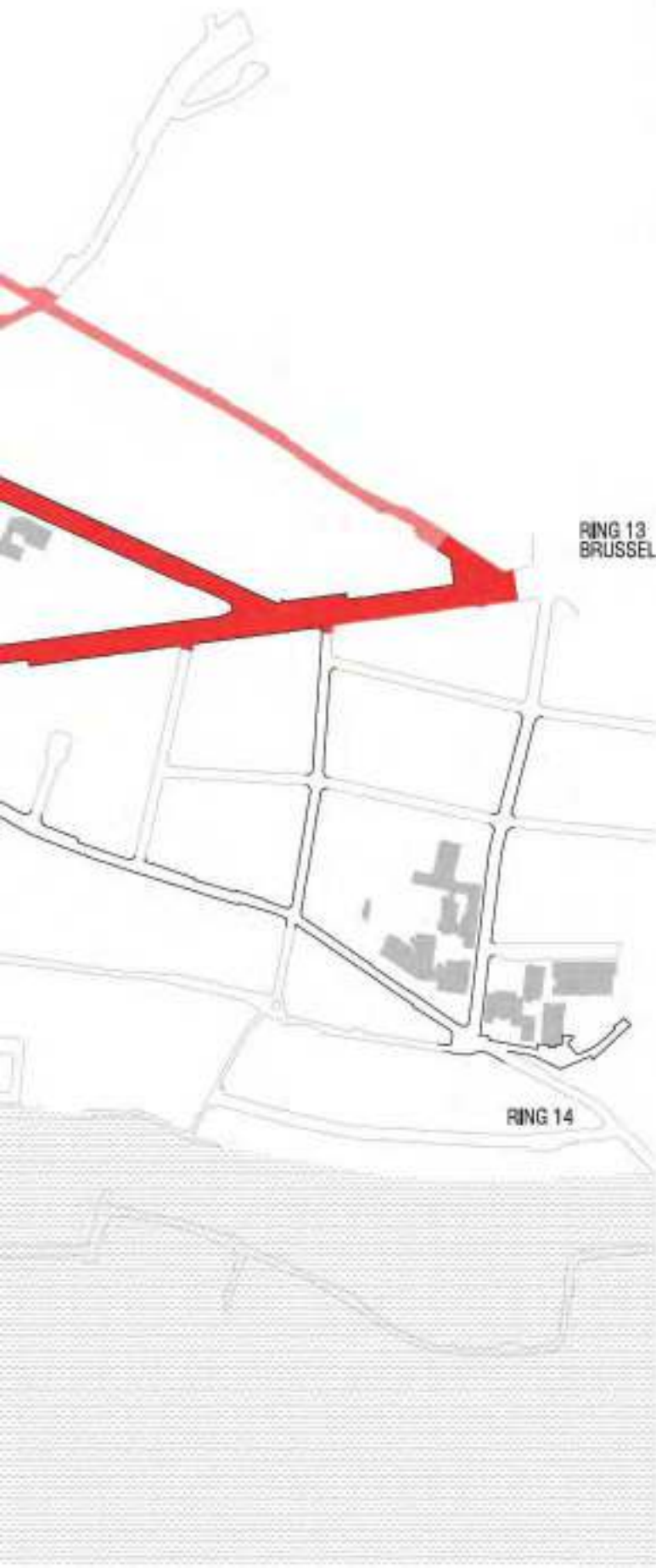


### FIETSERS

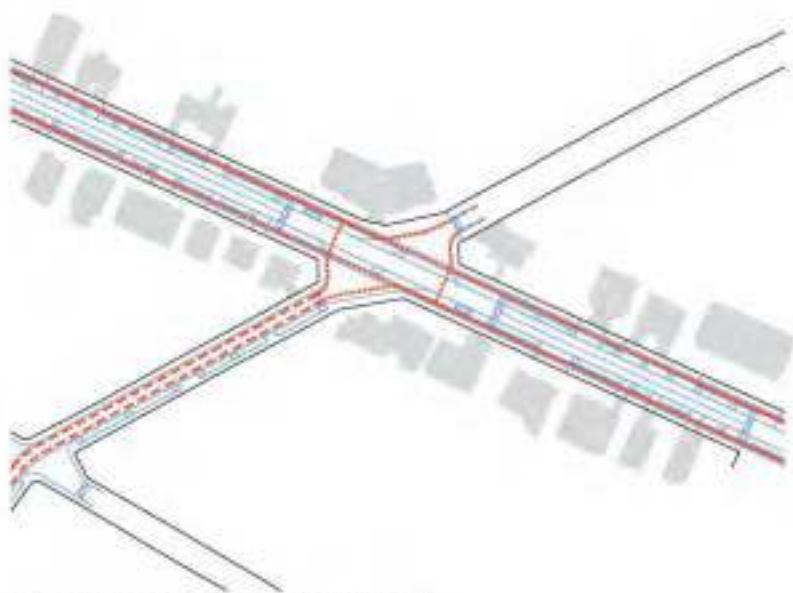
De uitgangspunten met betrekking tot de snelheidsregimes en de (ver-eiste) fietsvoorzieningen gaan quasi hand in hand.

Overal waar mogelijk worden langs de lus voor doorgaand verkeer vrijliggende eenrichtingsfietspaden voorzien aan beide zijden van de weg. Gezien het snelheidsregime van 50 km/u in de Kasteelstraat worden ook hier fietspaden voorzien. Wetende dat het hier ook een deel van een doorgaande functionele fietsroute en van de route tussen de scholen betreft, is dit zeker geen slecht idee.

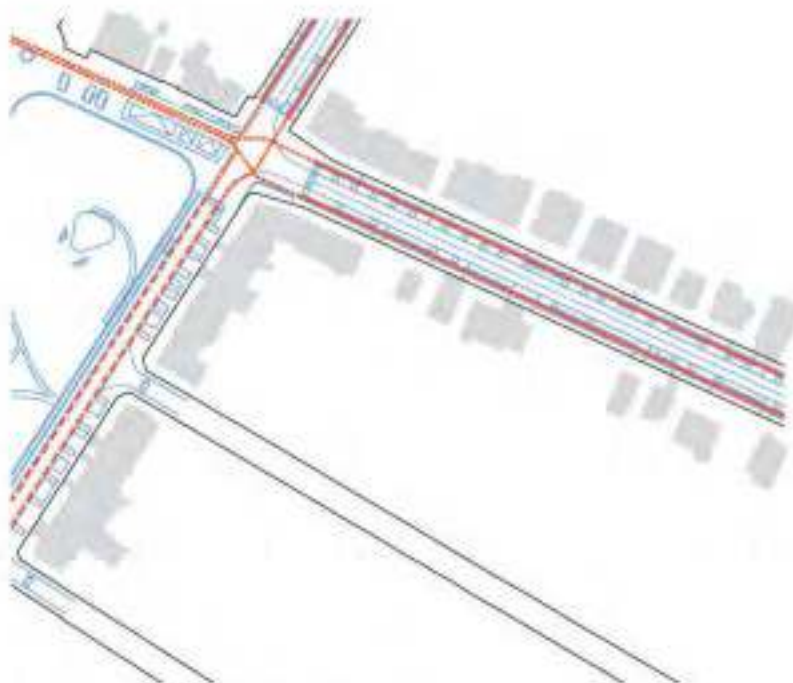
Eens in de zone 30 moet worden/wordt geopteerd voor maximale ver-menging van de verkeersmodi, zoals ook wordt voorgeschreven door de wet.





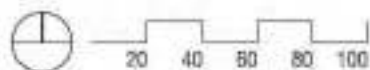


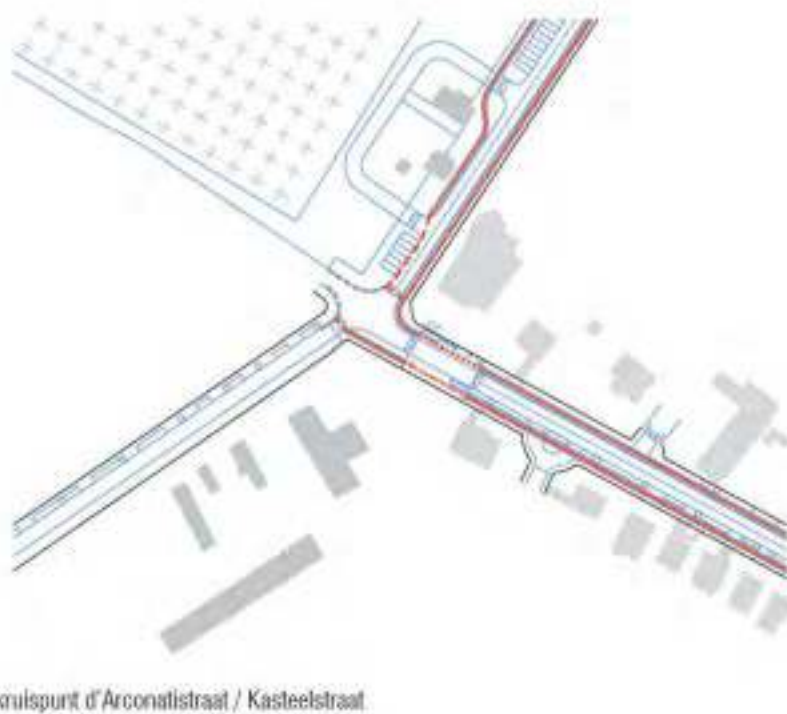
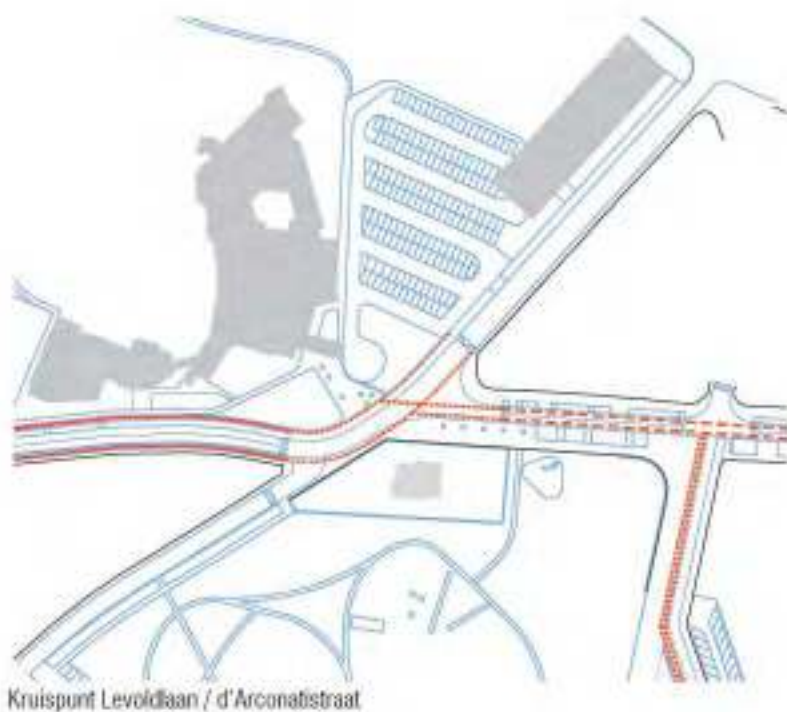
kruispunt Baron de Vironlaan / Berchemstraat



Kruispunt Baron de Vironlaan / Sint-Alenslaan

- |   |  |
|---|--|
|  Fietzers op fietspad  |  Fietzers op platform |
|  Fietzers op de rijweg |  Bestaande fietsroute |

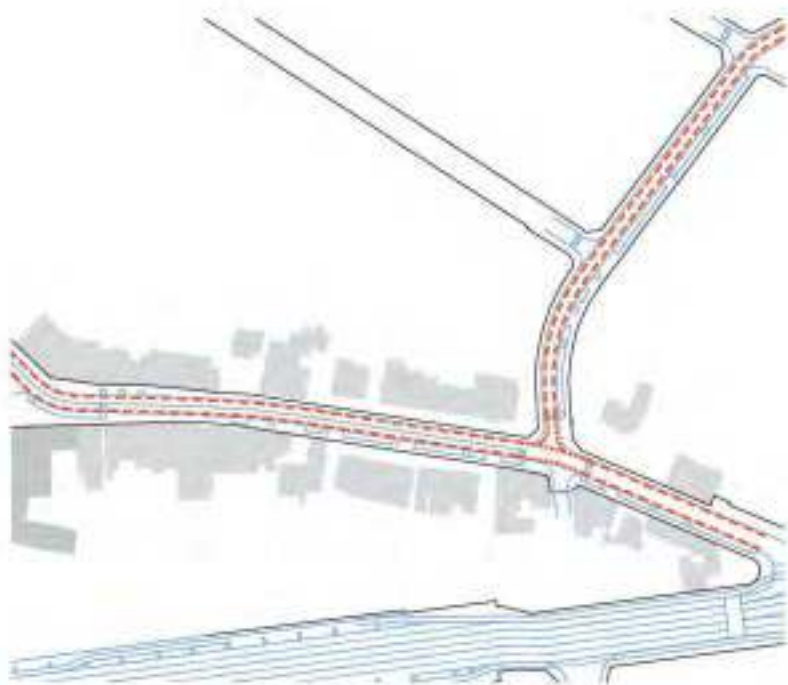










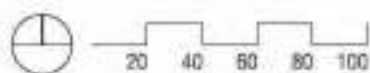


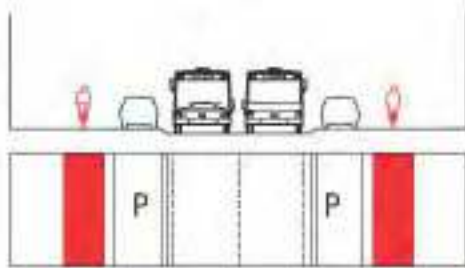
Kruispunt Kasteelstraat / Sint-Alenlaan / Verheydenstraat



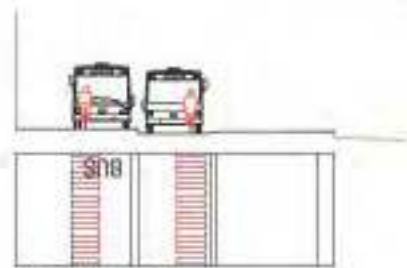
Kruispunt Spanjebergstraat / Berchemstraat

- |   |  |
|---|--|
|  Fietzers op fietspad  |  Fietzers op platform |
|  Fietzers op de rijweg |  Bestaande fietsroute |





Baron de Vironlaan



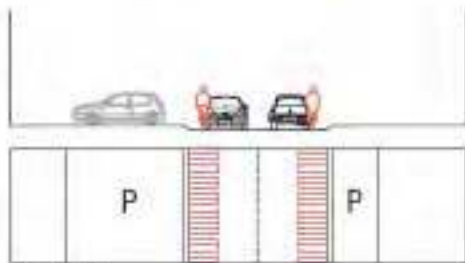
Kasteelstraat Oost



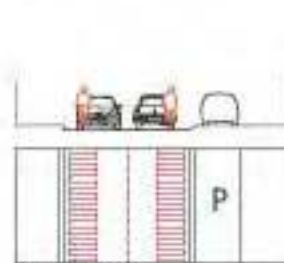
Sint-Alenlaan Noord



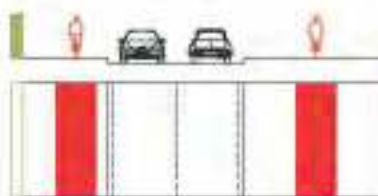
Spanjebergstraat



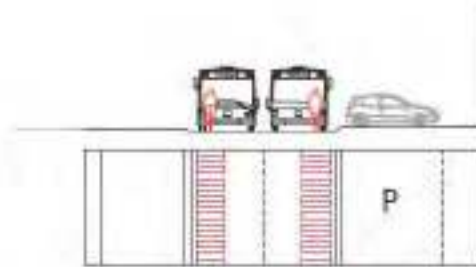
Levoldlaan



Berchemstraat



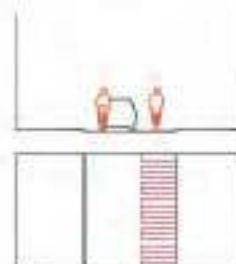
d'Arconatstraat



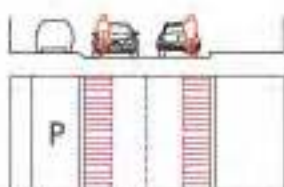
Sint-Alenlaan Zuid



Kasteelstraat West

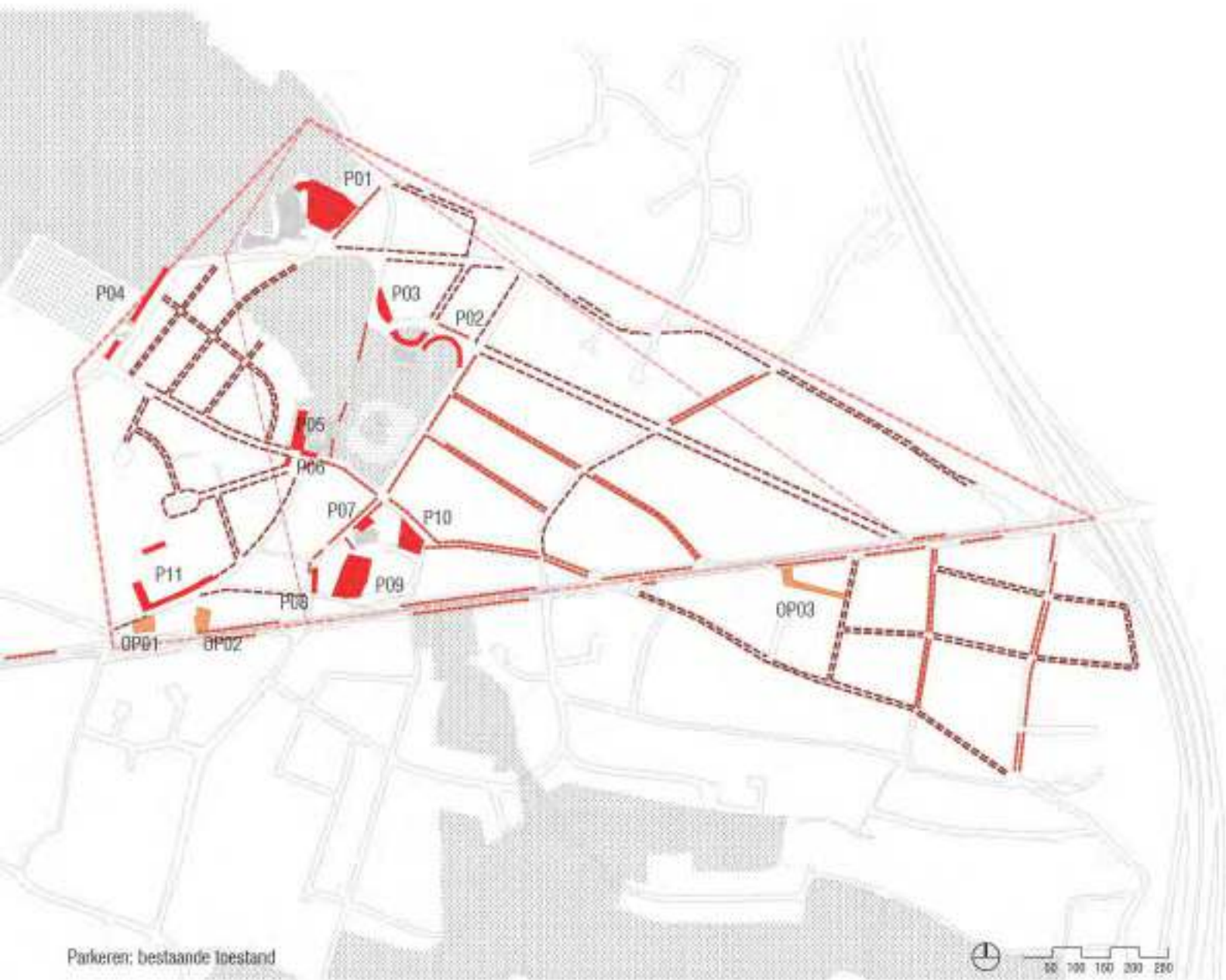


Verheydenstraat



Roelandsveldstraat





- langsparkeren
- gereguleerd parkeren
- parking
- overloopparking
- projectgebied kern initieel
- projectgebied kern uitgebreid

- P01 CCD Westrand
- P02 Gemeenteplein
- P03 Gemeenteplein Hoek Heetveldelaan
- P04 d'Arconalstraat Begraafplaats
- P05 Kasteelhoeve
- P06 Kasteelhoeve Kruispunt
- P07 Verheydenstraat Kerk
- P08 Verheydenstraat Hoek Oudesmidsestraat
- P09 Oudesmidsestraat Markt
- P10 Oudesmidsestraat Jongslag
- P11 Roelandsveld
- OP01 Aldi
- OP02 Brantano
- OP03 Colruyt



## BESTAANDE TOESTAND

### Vraagvolgend parkeerbeleid

Parkeren in de Dilbeekse kern zou geen probleem mogen zijn. De gemeente lijkt ontworpen op maat van de wagen en het huidige parkeerbeleid kan worden omschreven als vraagvolgend<sup>1</sup>.

Parkeren is in Dilbeek in alle straten toegelaten (behalve voor garages). Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen straten waar het parkeren wordt *gereguleerd* en straten waar het gewoon is toegestaan. Gereguleerd betekent: geschilderde parkeerplaatsen, kort parkeren, wisselend parkeren, parkeerschijf,...

Daarnaast telt de kern, verspreid, 11 parkings in de buurt van de diverse gemeenschapsvoorzieningen.

Deze versnippering moedigt echter ook parkeerplaatszoekverkeer aan en vergroot zo de verkeersdruk<sup>2</sup>.

Naast deze parkings zijn er ook de parkings van de baanwinkels Aldi, Brantano en Colruyt die voor en na de uren als *overloopparkings* ter beschikking (zouden) kunnen worden gesteld. Een mooi voorbeeld van *dubbel gebruik* is de parking van Colruyt die als kiss'n ride parking dient voor het Regina Caeli lyceum.

### Geen structureel parkeerprobleem

In tegenstelling tot wat veel inwoners intuïtief lijken aan te voelen, heeft *Dilbeek niet te kampen met een structureel parkeerprobleem*<sup>3</sup>. Het feit dat op bepaalde plekken parkeerproblemen worden ervaren, is niet het gevolg van een reëel tekort aan parkeerplaatsen maar wel van een *onrechtmatig gebruik van de beschikbare plekken*. Zo zijn er bijvoorbeeld de langparkeerdere die de meest bevoorrechte plaatsen bezetten in de buurt van winkelactiviteiten rond de Verheydenstraat, terwijl de parking thv het Roelandsveld bij wijze van spreken leeg is.

Dus niet het realiseren van extra parkeerplaatsen maar het (beleidsmatig) aansturen op een *beter gebruik van de bestaande parkeercapaciteit*<sup>4</sup> biedt de sleutel tot een duurzame oplossing voor het probleem. *Daarbij zal het stand-still principe gehanteerd worden. Dit betekent dat het huidig aantal parkeerplaatsen naar de toekomst toe niet kan worden uitgebreid. [...] Ook op lange en middellange termijn dient de parkeercapaciteit status quo te blijven.*<sup>5</sup>

1 D+A Consult nv (2002), *Mobiliteitsplan Dilbeek-Fase 3 Beleidsplan*, p.48

2 Idem

3 D+A Consult nv (2002), *Mobiliteitsplan Dilbeek-Fase 3 Beleidsplan*, p.49

4 Idem

5 Idem



Plein van de Vrijheid  
Augustus 2014



d'Arconatstraat, za. 07/09/13 - 18.00u



d'Arconatstraat, do. 05/09/13 - 21.30u



d'Arconatstraat, wo. 30/04/14 - 10.00u



Gemeenteplein, za. 07/09/13 - 18.00u



Gemeenteplein, za. 07/09/13 - 08.00u



Gemeenteplein Hoek do. 23/04/13 - 10.00u



Kappelhoeve, wo. 30/04/14 - 11.00u



Kappelhoeve, za. 07/09/13 - 11.00u



Kappelhoeve woensdag, do. 15/05/13 - 10.00u



Verheydenstraat, do. 05/09/13 - 15.00u



Verheydenstraat, za. 07/09/13 - 18.00u



Verheydenstraat, za. 07/09/13 - 11.00u



Oudesmidestraat Markt, za. 07/09/13 - 18.00u



Oudesmidestraat Markt, wo. 30/04/14 - 11.00u



Oudesmidestraat Markt, do. 05/09/13 - 08.00u



Rowlandswijk, do. 05/09/13 - 19.30u



Rowlandswijk, do. 05/09/13 - 19.30u



Gemeenteplein, za. 07/09/13 - 18.00u



III. PROJECTEN  
III.5 Parkeren



Gemeenteplein do. 05/09/13 - 10.00u



Gemeenteplein do. 05/09/13 - 19.30u



Gemeenteplein wo. 23/04/14 - 12.00u



Gemeenteplein Hoek wo. 23/04/13 - 12.00u



Gemeenteplein Hoek do. 07/09/13 - 18.00u



Kasteelhoeve do. 05/09/13 - 09.00u



Kasteelhoeve knooppunt wo. 30/04/13 - 11.00u



Kasteelhoeve za. 07/09/13 - 08.00u



Verheydenstraat do. 05/09/13 - 10.00u



Verheydenstraat wo. 30/04/13 - 11.00u



Verheydenstraat do. 05/09/13 - 19.30u



Oudesmidsstraat Markt do. 05/09/13 - 15.00u



Oudesmidsstraat Jongslag wo. 23/04/14 - 13.45u



Oudesmidsstraat Jongslag za. 07/09/13 - 08.00u



Oudesmidsstraat Jongslag do. 05/09/13 - 10.00u



OGD Westrand wo. 23/04/14 - 12.00u

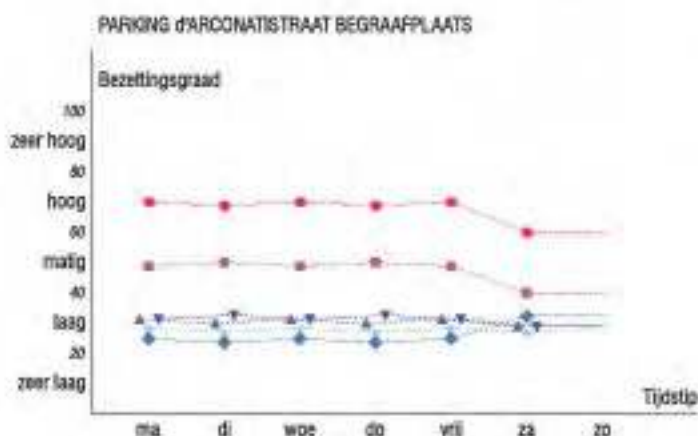
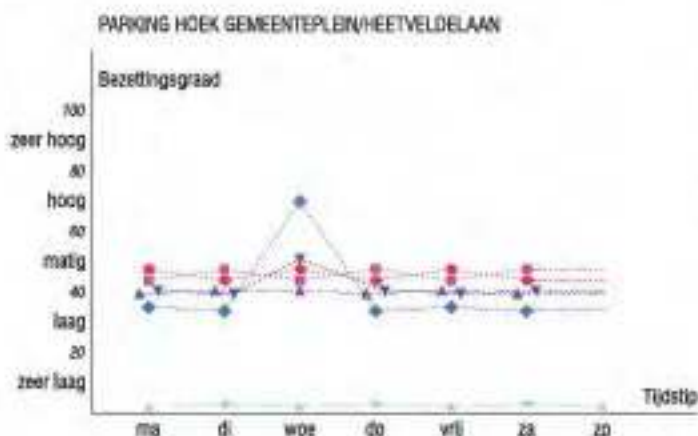
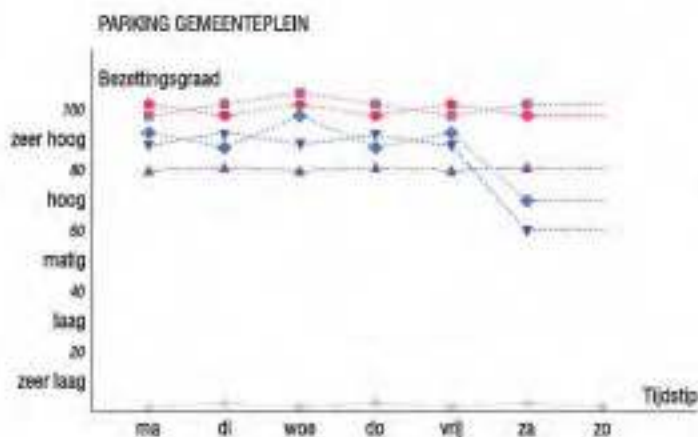
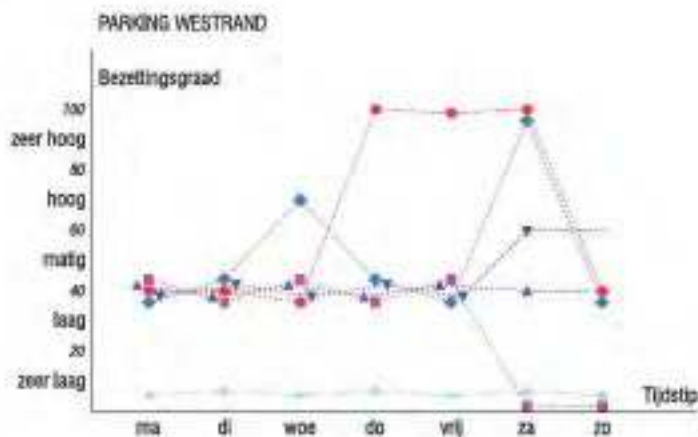


OGD Westrand za. 07/09/13 - 11.00u



OGD Westrand do. 05/09/13 - 15.00u





## INVENTARIS

Binnen het kader van het masterplan werd geen volledig parkeeronderzoek uitgevoerd. Wel werden op basis van terreinbezoek, fotomateriaal en gesprekken met actoren de karakteristieken van verschillende parkings binnen de gemeente geïnventariseerd en geanalyseerd met het doel een beter inzicht te krijgen op het dagdagelijks gebruik van elke parking op vlak van capaciteit, bezettingsgraad, parkeertijden,... Dit laat toe het gebruik van de beschikbare plaatsen te optimaliseren en een oplossing te bieden voor die plekken waar, ondanks de overvloed aan plaatsen, toch een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Het betreft hier o.a. de omgevingen van de Kasteelhoeve, het Gemeenteplein en de Verheydenstraat.

### P01\_CCD Westrand

**Aantal**  
160 parkeerplaatsen.

#### Bezettingsgraad

Matig (overdag) tot zeer laag ('s nachts) met pieken. Enkel op 'culturele piekmomenten' (=voorstellingen, meestal op donderdag, vrijdag en/of zaterdagavond) en tijdens de Boerenmarkt (zaterdag) wordt de volle capaciteit van de parking gebruikt.

#### Opvallend

Weinig langparkeerders.  
Lichte stijging in bezetting tijdens markt.  
Geen noemenswaardig toename op uitgaansavonden.

### P02\_Gemeenteplein

**Aantal**  
20+ 15 parkeerplaatsen.

#### Bezettingsgraad

Heel hoog gedurende de ganse dag en avond.

#### Opvallend

Langparkeerders op de bezoekersplaatsen gemeentehuis.

### P03\_Gemeenteplein Hoek Heetveldelaan

**Aantal**  
24 parkeerplaatsen.

#### Bezettingsgraad

Matig (overdag) tot zeer laag ('s nachts).

#### Opvallend

Onderbezetting parking ondanks centrale ligging.

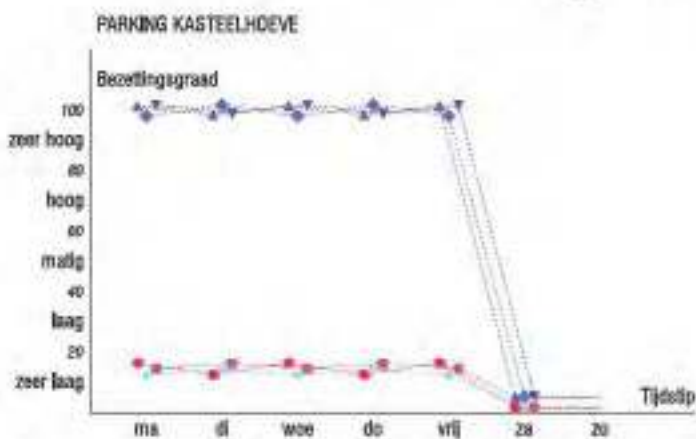
- ◆ 09.00 - 12.00u
- ▼ 12.00 - 14.00u
- ▲ 14.00 - 18.00u
- 18.00 - 20.00u
- 20.00 - 00.00u
- + 00.00 - 09.00u

**P04\_d'Arconalstraat Begraafplaats**

*Aantal*  
33 + 6 parkeerplaatsen.

*Bezettingsgraad*  
Laag (overdag) tot hoog ('s avonds wanneer de horeca opent).

*Opvallend*  
Nauwelijks langparkeerders.

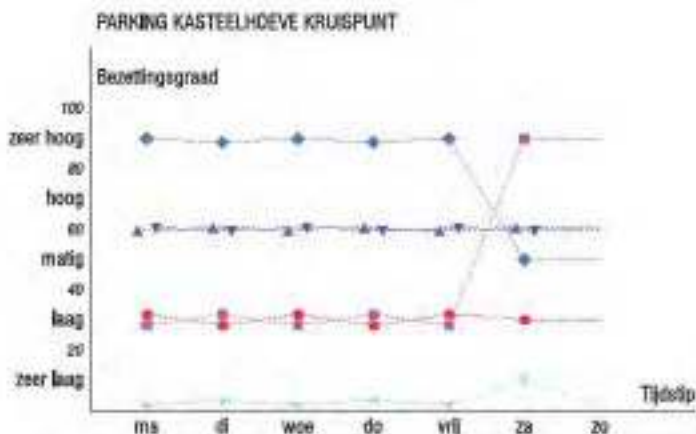


**P05\_Kasteelhoeve**

*Aantal*  
24 parkeerplaatsen.

*Bezettingsgraad*  
Zeer hoog (tijdens de werkuren) tot zeer laag.

*Opvallend*  
Veel langparkeerders op de bezoekersplaatsen.

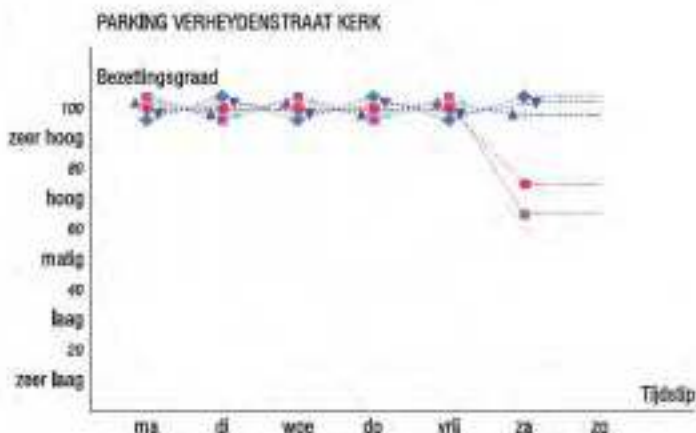


**P06\_Kasteelhoeve Kruispunt**

*Aantal*  
18 parkeerplaatsen.

*Bezettingsgraad*  
Variabel doorheen de dag.  
Zeer hoog in de voormiddag, matig in de namiddag en laag tot zeer laag 's avonds en 's nachts.

*Opvallend*  
Zeer hoge bezetting tijdens de bezoeken (09.00-12.00u).

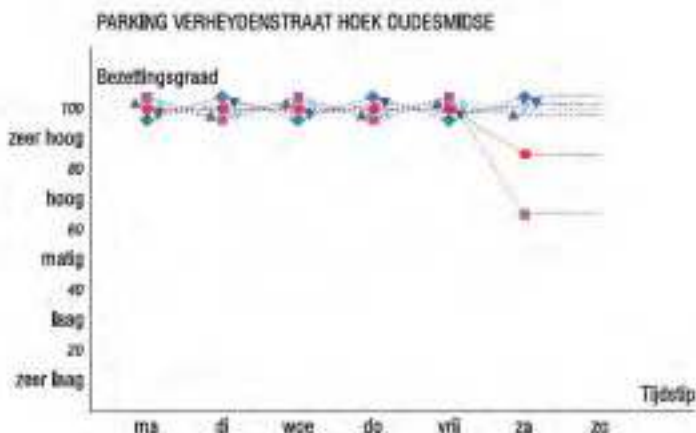


**P07\_Verheydenstraat Kerk**

*Aantal*  
12 parkeerplaatsen.

*Bezettingsgraad*  
Zeer hoog.

*Opvallend*  
Langparkeerders tijdens de winkel- en kantooruren.



**P08\_Verheydenstraat Hoek Oudesmidsestraat**

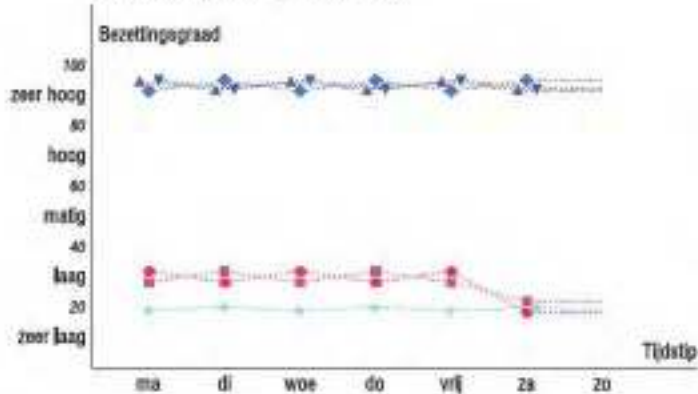
*Aantal*  
12 parkeerplaatsen.

*Bezettingsgraad*  
Zeer hoog.

*Opvallend*  
Langparkeerders tijdens de winkel- en kantooruren.



**PARKING OUDSMIDSESTRAAT MARKT**



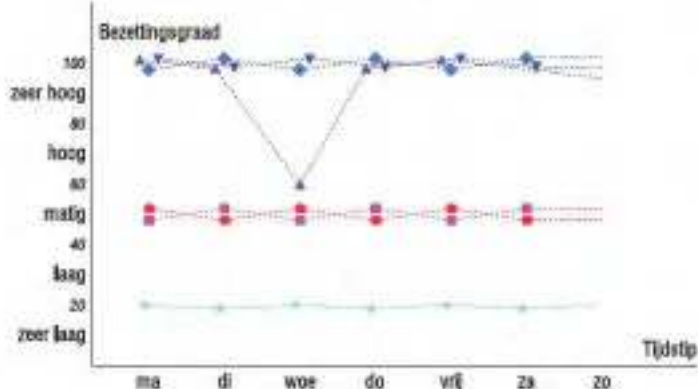
**P09\_Oudesmidsestraat Markt**

Aantal  
 86 parkeerplaatsen.

Bezettingsgraad  
 Zeer hoog tijdens de winkel-/werkuren.  
 Laag tot zeer laag daarbuiten.

Opvallend  
 Langparkeerders tijdens de winkel- en kantooruren.  
 Heel goede roulatie op de parking ondanks de zeer hoge bezetting en de langparkeerders

**PARKING OUDSMIDSESTRAAT JONGSLAG**



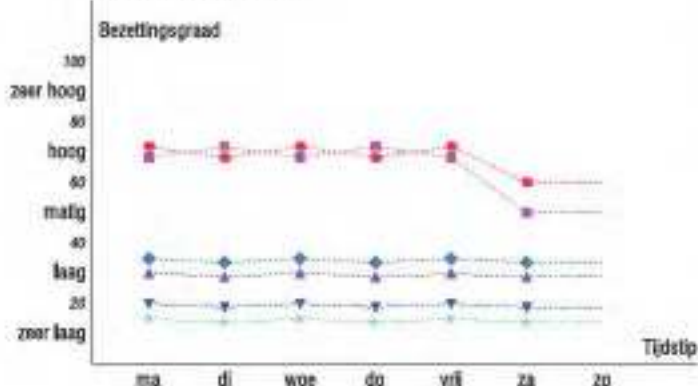
**P10\_Oudesmidsestraat Jongslag**

Aantal  
 33 parkeerplaatsen.

Bezettingsgraad  
 Zeer hoog tijdens de schooluren.  
 Matig 's avonds en laag 's nachts

Opvallend  
 Langparkeerders tijdens de schooluren.  
 Dip in bezetting op woensdagnamiddag.

**PARKING ROELANDSVELD**



**P11\_Roelandsveld**

Aantal  
 73 parkeerplaatsen.

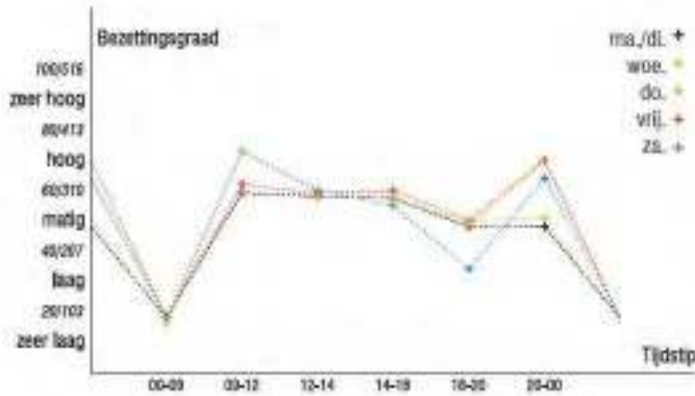
Bezettingsgraad  
 Hoog 's avonds.  
 Laag tot zeer laag overdag.

Opvallend  
 /

**OP\_Overloopparkings**

Aldi: 15 parkeerplaatsen  
 Brantano: 34 parkeerplaatsen  
 Colruyt: 48 parkeerplaatsen



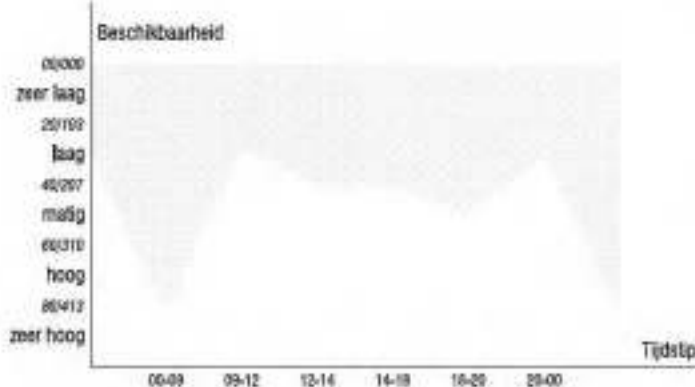


### Beschikbare parkeercapaciteit

De bestaande parkeercapaciteit verspreid over de hiervoor vermelde 11 parkings bedraagt 516 plaatsen.

Daarnaast beschikt de gemeente met de drie overloopparkings over een bijkomende capaciteit van 97 parkeerplaatsen.

Zonder inzicht in bezetting en gebruik van de verschillende parkings zeggen deze absolute cijfers in feite niets. Het is namelijk op basis van de bezetting en het gebruik dat men daadwerkelijk een antwoord krijgt op de vraag of er al dan niet sprake is van een tekort of een overschot aan parkeerplaatsen.



### Bezetting

Een analyse<sup>6</sup> van de totale bezetting leert dat er op elk moment van de week ongeveer ten minste 30% van de bestaande parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Concreet betekent dit dat er op om het even welk moment een parking ter grote van de parking CCD Westrand on(der) benut blijft/leeg staat!

### (Onrechtmatig) gebruik

Op basis van veldonderzoek valt onrechtmatig gebruik op het Gemeenteplein, ter hoogte van de Kasteelhoeve, in de Verheydenstraat, aan Oudesmidsestraat Markt en de Oudesmidsestraat Jongslag. Personeel, winkeliers en leraars parkeren er op plaatsen die voorbehouden zijn voor hun klanten.

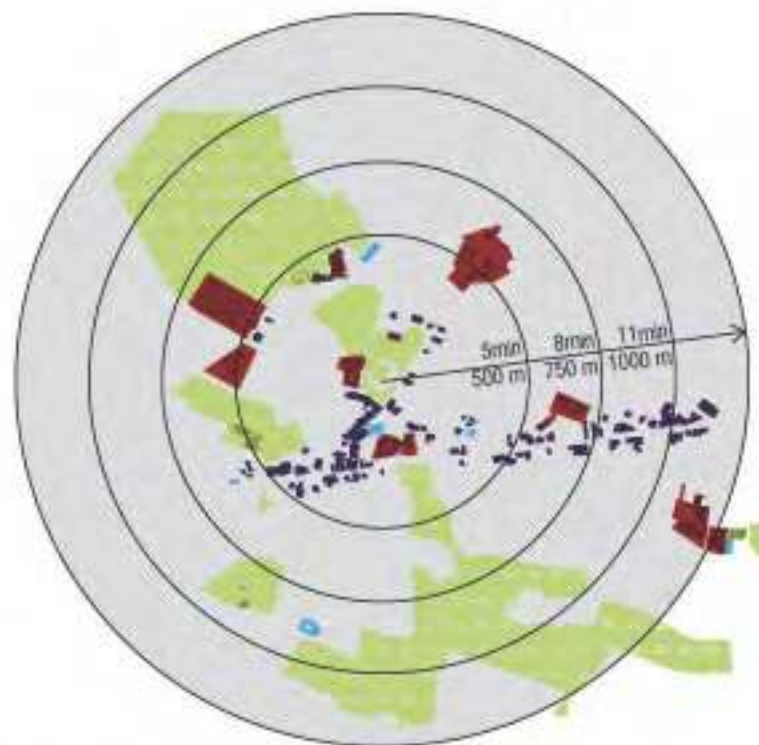
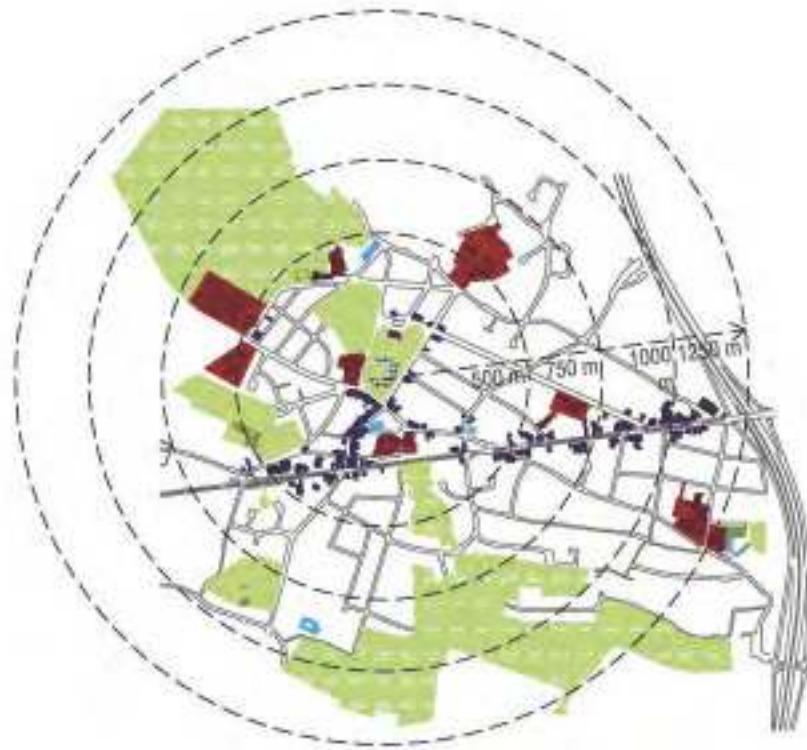
Dit *foute* gebruik van de beschikbare capaciteit creëert de perceptie dat er op sommige plekken een tekort zou zijn aan parkings terwijl dat in werkelijkheid niet zo is. Een *klantvriendelijk parkeerbeleid* kan hierin sturend werken.

<sup>6</sup> Empirische vaststellingen op basis van fotografische steekproef en veldonderzoek.

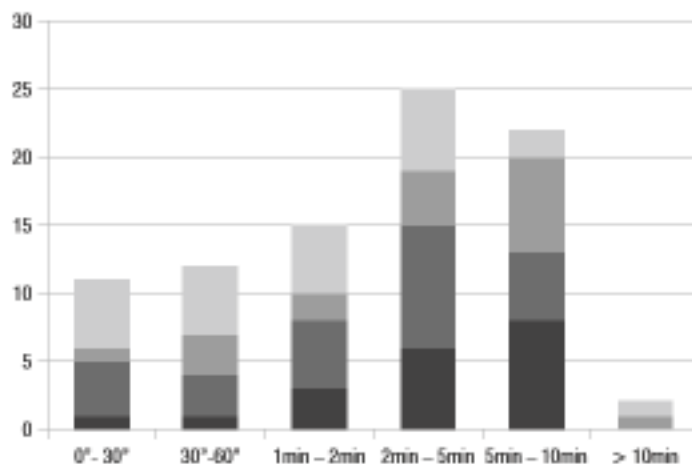
- ◆ 09.00 - 12.00u
- ▼ 12.00 - 14.00u
- ▲ 14.00 - 18.00u
- 18.00 - 20.00u
- 20.00 - 00.00u
- ◆ 00.00 - 09.00u



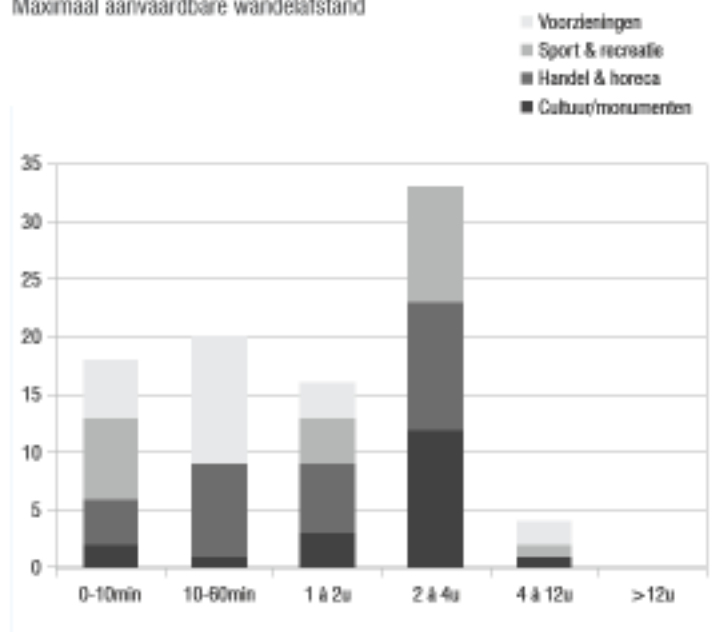




Vijf-minuten-gemeente



Maximaal aanvaardbare wandelafstand



Minimaal noodzakelijke parkeertijd

### VIJF-MINUTEN-GEMEENTE<sup>1</sup>

#### Wat is een vijf-minuten-gemeente?<sup>2</sup>

De vijf-minuten-gemeente is een andere manier om naar de mobiliteit in een gemeente te kijken. Het basisidee is dat alle delen van de gemeente op relatief korte tijd - een 5-tal minuten - te voet of per fiets bereikbaar zijn. Op basis van een eenvoudige analyse kunnen zo mobiliteitskeuzes gemaakt worden (vb. ruimtelijke inplanting van diensten, aanbod parkeerplaatsen, ...)

#### Dilbeek wil een vijf-minuten-gemeente zijn<sup>3</sup>

Het masterplan vraagt zich af welke plekken en functies binnen de gemeente wel en welke niet binnen vijf minuten bereikbaar zouden moeten zijn.

Op die manier kan worden nagegaan waar welke parkeercapaciteit het beste wordt gelokaliseerd en hoe het beleid het gebruik van deze beschikbare capaciteit kan (en moet) sturen.

Uit de antwoorden tijdens het publieksmoment van 05/11/2012<sup>4</sup> blijkt dat de aanvaardbare wandelafstand toeneemt met de maximaal noodzakelijke parkeertijd.

Langere wandelafstanden (2-10 min.) worden aanvaard voor horeca, cultuur, sport en recreatie. Wanneer men daarentegen winkelt of gebruik maakt van diensten, parkeert men bij voorkeur niet te ver (2-5 min.).

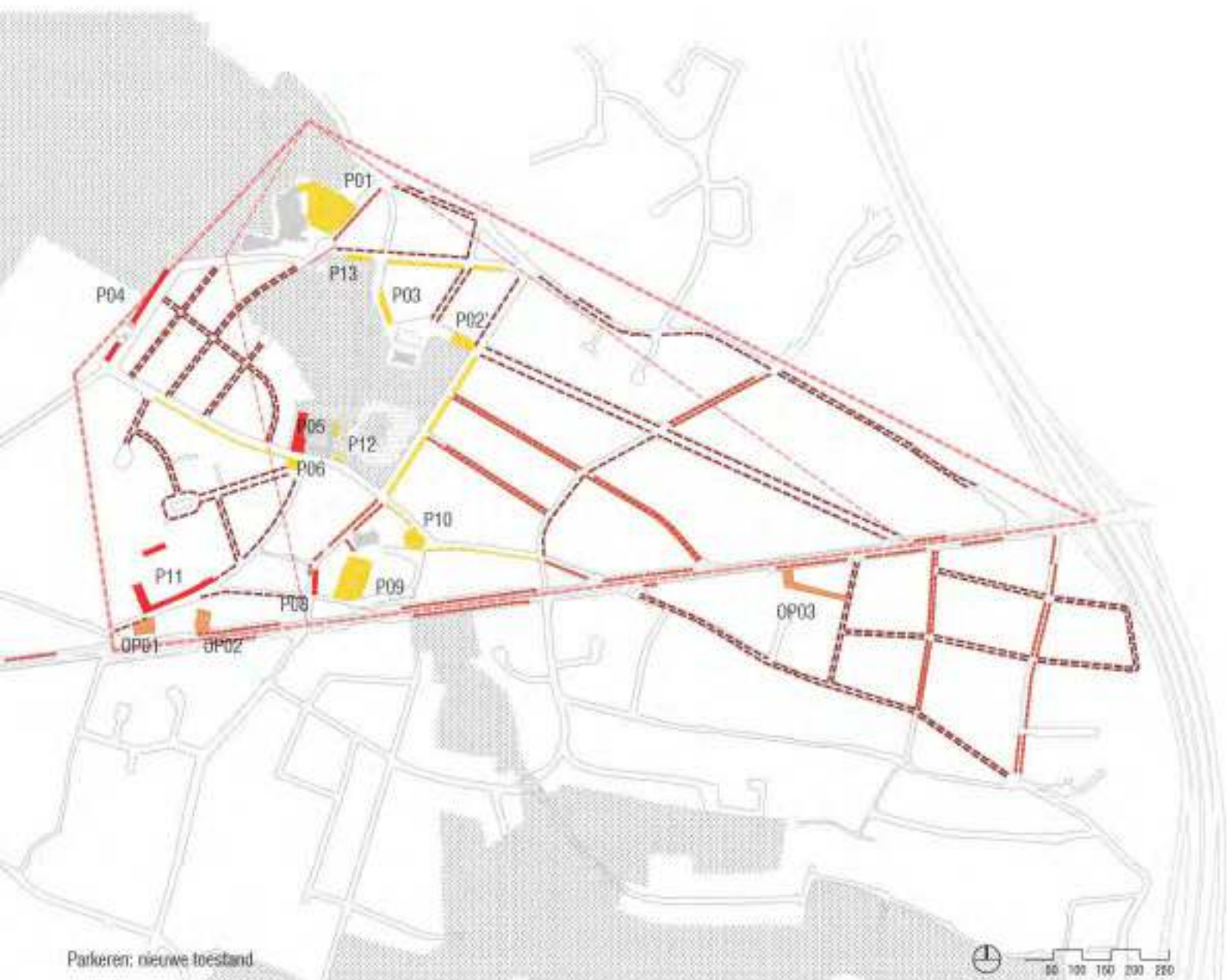
Heel kort samengevat aanvaardt de Dilbekaar een korte wandeling wanneer hij/zij uitgaat op het Gemeenteplein of in CCD Westrand, maar wenst hij/zij zo dicht mogelijk te kunnen parkeren bij een bezoek aan het gemeentehuis of voor boodschappen in de Verheydenstraat. Bij het uitzetten van een klantvriendelijk parkeerbeleid zal hiermee rekening worden gehouden.

<sup>1</sup> Tijdens een internationale workshop georganiseerd door het Berlage Instituut (Rotterdam), Fundació Mies van der Rohe (Barcelona) en Institut Français d'Architecture (Paris) in 2002 gaf Winy Maas (MVRDV) de deelnemers de uitdagende opdracht Rotterdam en Manhattan te herontwerpen zodat alles in de stad binnen vijf minuten bereikbaar zou zijn. Het masterplan nuanceert dit uitgangspunt maar vraagt zich af welke plekken en functies binnen de gemeente wel en welke niet binnen de vijf minuten bereikbaar zou moeten zijn. Zie ook MAAS, W. (2003). *Five Minutes City: Architecture and (in)mobility*. Forano & Workshop Rotterdam 2002, Post Editioes, Rotterdam.

<sup>2</sup> Voor meer info zie ook MAARCH. (2012). *Startnota Masterplan Dilbeekse Kern*. Opendaande Investies. 5.4\_Kan en wil Dilbeek een vijf-minuten-gemeente zijn?, Antwerpen.

<sup>3</sup> Idem.  
<sup>4</sup> Idem.





Parkeren: nieuwe toestand

- langsparkeren
- gereguleerd parkeren
- langsparkeren nieuw/gewijzigd
- haaks parkeren nieuw
- parking
- overloopparking
- parking nieuw/gewijzigd
- projectgebied kern initieel
- projectgebied kern uitgebreid

- P01 CCD Westrand
- P02' Gemeenteplein Baron de Viron
- P03 Gemeenteplein Hoek Heetveldelaan
- P04 d'Arconatistraat Begraafplaats
- P05 Kasteelhoeve
- P06' Kasteelhoeve *Kruispunt*
- P07 Verheydenstraat-Kerk
- P08 Verheydenstraat Hoek Oudesmidsestraat
- P09 Oudesmidsestraat Markt
- P10 Oudesmidsestraat Jongslag
- P11 Roelandsveld
- P12 Kasteelhoeve Park
- P13 Levoldlaan Patattenveld
- OP01 Aldi
- OP02 Brantano
- OP03 Colruyt

## PARKEERBALANS

Voorstaande cijfers/vaststellingen bevestigen wat reeds eerder werd aangekaart/gesteld: er is geen structureel parkeerprobleem in Dilbeek. Uitgaande van de absolute cijfers kent de gemeente een overschot aan parkeerplaatsen groter of gelijk aan de parking van CCD Westrand. Natuurlijk is naast het aantal ook de situering van de diverse parkeerplaatsen belangrijk. Samengevat kan men in absolute cijfers vaststellen dat er een *parkeeroverschot* is in Dilbeek.

Desondanks wordt de parkeerdruk op bepaalde plekken als (zeer) hoog ervaren. Merkwaardig genoeg bevinden zich op wandelafstand van deze *overbelaste* plekken meestal meerdere onderbenutte parkeerplaatsen, wat de overbelasting dan weer enigszins lijkt te relativeren. Subjectief is er sprake van een tekort, in werkelijkheid blijkt er wel plaats genoeg te zijn.

Tegelijk stelt men vast dat - de occasionele piekmomenten niet te na gesproken - hoofdzakelijk het *onrechtmatig gebruik* voor een (in wezen *onnodige*) *parkeerdruk* zorgt terwijl er zich door de band vlakbij tal van onbenutte plaatsen bevinden.

### “Design cities for people, not cars”<sup>7</sup>

Na een jarenlang vraagvolgend parkeer- en mobiliteitsbeleid pleit voorliggende ruimtelijke visie voor Dilbeekse kern, in navolging van het mobiliteitsplan<sup>8</sup>, voor een *sturend parkeer- en mobiliteitsbeleid*.

Door in te zetten op het rechtmatig gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen (en dus van de voor het parkeren beschikbare ruimte) en vanuit de vijf-minuten-gemeente benadering wordt de sterk op de auto georiënteerde kern ruimtelijk herschikt.

De sleutel hiertoe is een klantvriendelijk parkeerbeleid. Er worden bewust geen bijkomende plaatsen gecreëerd met het oog op de occasionele piekmomenten, wel worden oplossingen aangereikt om deze occasionele drukte te kunnen opvangen.

De auto heeft in het auto-omarmende Dilbeek nog steeds zijn plaats maar is te gast. De vrijgekomen ruimte wordt maximaal ingezet om *én* de leefbaarheid en veiligheid van de kern te verhogen *én* de identiteit van de kern te versterken.

Concreet betekent dit dat de beschikbare parkeercapaciteit aanwezig blijft maar er door de beheersing van de beschikbare parkeerruimte tegelijkertijd toch meer ruimte ter beschikking komt die anders kan worden gevuld.

<sup>7</sup> GEHL, J. (2011). *Life Between Buildings, Using Public Space*, Island Press, Washington.

<sup>8</sup> D+A Consult nv (2002), *Mobiliteitsplan Dilbeek-Fase 3 Beleidsplan*, p.49

Een overzicht<sup>9</sup>:

### P01\_CCD Westrand

#### Geschrap/verdwenen

De huidige parking wordt heringericht en vergroend.

Er worden noch parkeerplaatsen toegevoegd, noch geschrap.

#### Nieuw

/

#### Bijkomend/gerecupereerd

De occasionele parkeerproblemen die zich op piekmomenten voordoen kunnen worden ondervangen door gebruik te maken van de parkings P04\_d'Arconatistraat Begraafplaats (39 plaatsen), P03\_Gemeenteplein Hoek Heetveldelaan (24 plaatsen), P13\_Levoldlaan Patattenveld (13 plaatsen) en van de parkeerplaatsen in de Levoldlaan (12 plaatsen).

Balans: 0

### P02' Gemeenteplein Baron de Viron

#### Geschrap/verdwenen

- 35-tal plaatsen verspreid op en rond het huidige Gemeenteplein.

#### Nieuw

- 16 plaatsen op de (bezoekers)parking t.h.v. de Baron de Vironlaan  
- 13 plaatsen op P13\_Levoldlaan Patattenveld (zie verder).  
- 14 plaatsen op P03\_Gemeenteplein Hoek Heetveldelaan (zie verder). Deze wordt in het plein geïntegreerd. De haag verdwijnt zodat het onveiligheidsgevoel wordt aangepakt en de bezettingsgraad van stijgt van 40% naar 100%.

#### Bijkomend/gerecupereerd

- de parking van CCD Westrand (160 plaatsen, gemid. bezettingsgraad rond de 40%) bevindt zich tevens op horecawandelafstand (cfr. vijf-minuten-gemeente filosofie)

Balans: +

### Levoldlaan

#### Geschrap/verdwenen

/

#### Nieuw

- 12 plaatsen extra door invoeren haaksparkeren aan de zuidkant.

#### Bijkomend/gerecupereerd

/

Balans: +

<sup>9</sup> Empirische vaststellingen op basis van fotografische steekproef en veldonderzoek. Enkel de parkings en straten waar (schijnbaar) met de parkeerplaatsen en/of de parkeercapaciteit wordt geschoven, komen aan bod. Plekken waar niet aan de capaciteit wordt geraakt, worden niet mee in de balans opgenomen daar deze per definitie 0 is.



### **P05\_Kasteelhoeve**

Geschrapt/verdwenen

/

Nieuw

/

Bijkomend/gerecupereerd

- onrechtmatig gebruik van de bezoekersparking wordt aangepakt. Op termijn wordt een nieuwe personeelsparking voorzien op de terreinen van de brandweer, in afwachting kan het personeel gebruik maken van de vrije plaatsen op de parkings CCD Westrand of d'Arconatistraat Begraafplaats die zich op wandelafstand bevinden.

Balans: +

### **P06\_Kasteelhoeve Kruispunt**

Geschrapt/verdwenen

- 18 plaatsen op het kruispunt.

Nieuw

- 11 plaatsen op de nieuwe parking.

Bijkomend/gerecupereerd

De aanpak van het onrechtmatig gebruik van de bezoekersparking zal ook positieve gevolgen hebben voor de bezetting op het kruispunt zelf.

Balans: 0

### **Sint-Alenalaan Zuid**

(tussen B. de Vironlaan en Verheydenstraat)

Geschrapt/verdwenen

/

Nieuw

- 8 tal plaatsen door het invoeren van het haaksparkeren aan de kant van de woningen.

Bijkomend/gerecupereerd

/

Balans: +

### **Verheydenstraat**

Geschrapt/verdwenen

- 12 plaatsen parking Verheydenstraat Kerk.

- 7 plaatsen tussen Kerk en Schoolstraat.

Nieuw

/

Bijkomend/gerecupereerd

- 15-tal plaatsen door de aanpak van het onrechtmatig parkeergebruik tijdens de winkeluren - goed voor 50% van de bezetting<sup>10</sup>. Langparkeerders kunnen tijdens de winkel- en kantooruren gebruik maken van de vrije parkeerplaatsen aan de Parking Roelandsveld die zich op wandelafstand bevindt.

- de parking Oudesmidsestraat Markt kent een hoge bezettingsgraad maar ook een hoge rotatie waardoor men ook hier meestal plaats vindt.

- de tijdens de winkeluren (zeer) laag bezette parking Roelandsveld bevindt zich eveneens op wandelafstand.

Balans: 0

### **P09\_Oudesmidsestraat Markt**

Geschrapt/verdwenen/nieuw

De huidige parking wordt heringericht en vergroend.

Er worden noch parkeerplaatsen toegevoegd, noch geschrapt.

Bijkomend/gerecupereerd

/

Balans: 0

### **P10\_Oudesmidsestraat Jongslag**

Geschrapt/verdwenen

- 5 plaatsen bij herinrichting plein.

Nieuw

/

Bijkomend/gerecupereerd

- Tijdens de schooluren kent de parking een hoge bezettingsgraad o.a. omdat veel leerkrachten er parkeren, buiten de schooluren wordt maximaal 50%<sup>11</sup> van de beschikbare plaatsen benut. Langparkerende leerkrachten kunnen tijdens de schooluren gebruik maken van de vrije parkeerplaatsen aan de Parking Roelandsveld die zich op wandelafstand bevindt. Op die manier blijft meer ruimte over voor bijv. ouders de hun kinderen naar de school brengen, om ze af te zetten.

Balans: 0

<sup>10</sup> Empirische vaststellingen op basis van fotografische steekproef en veldonderzoek.  
<sup>11</sup> Idem.

### **Spanjebergstraat/Kasteelstraat**

(tussen Verheydenstraat en N8)

#### Geschrapt/verdwenen

- wisselend parkeren wordt geschrapt bij de herinrichting.
- 5-tal parkeerplaatsen tussen Spanjebergstraat nr. 5 en Minerva om ondanks de beperkte breedte en een vlotte doorstroming en voldoende voetgangersruimte te garanderen;

#### Nieuw

/

#### Bijkomend/gerecupereerd

- 5-tal plaatsen door het verplaatsen van de bushalte richting centrum
- Parking Oudesmidsestraat Jongslag: gezien de matige tot lage bezetting buiten de schooluren (15 tal of meer vrije plaatsen)<sup>12</sup>.

Balans: 0

### **Kasteelstraat**

(tussen de Vlinder en Verheydenstraat)

#### Geschrapt/verdwenen

- 11 plaatsen t.h.v. het park.
- dubbelzijdig langsparkeren

#### Nieuw

- 7 plaatsen voor de Kasteelhoeve, zijde de de Heetveldelaan.
- 4 plaatsen aan de vijver, zijde de de Heetveldelaan.

#### Bijkomend/gerecupereerd

- De Kasteelstraat kent tussen de Vlinder en de Kasteelhoeve een zeer lage bezettingsgraad waardoor het parkeren zonder problemen langs een zijde kan worden georganiseerd<sup>13</sup>.

Balans: 0

### **De Heetveldelaan**

#### Geschrapt/verdwenen

- De de Heetveldelaan wordt geknipt en in het Groene Hart geïntegreerd.

#### Nieuw

/

#### Bijkomend/gerecupereerd

De wagens in de de Heetveldelaan blijken nagenoeg allen wagens van gemeentepersoneel. In het kader van de aanpak van het onrechtmatig parkeergebruik zullen zij gebruik maken van de vrije plaatsen op de parkings CCD Westrand of d'Arconatistraat Begraafplaats die zich op wandelafstand bevinden.

Balans: 0

### **Totale parkeerbalans**

De beschikbare parkeercapaciteit van de 11 parkings ligt 43 plaatsen of 8,3% lager na de herinrichting. In de omringende straten worden echter 21 bijkomende plaatsen gecreëerd. In absolute cijfers verdwijnen er dus 22 parkeerplaatsen.

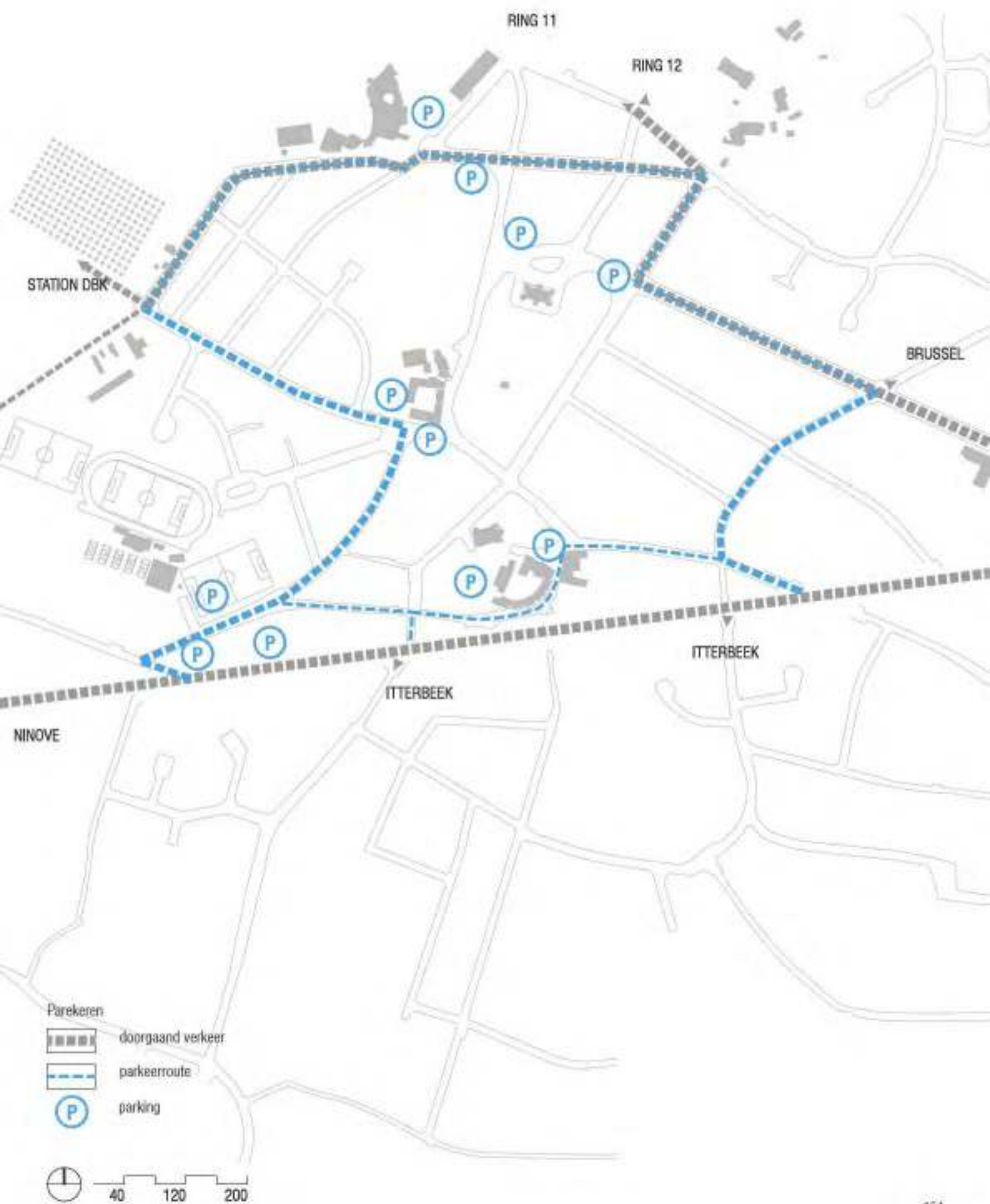
Toch zullen deze plaatsen niet voor (bijkomende) parkeerdruk zorgen. Er bevinden zich immers voldoende vrije plaatsen op wandelafstand (vijf-minuten-gemeente) en een klantvriendelijk parkeerbeleid vermijdt onrechtmatig gebruik van de beschikbare plaatsen.

Daarnaast maakt de ruimtelijke opwaardering van Dilbeek centrum het tot een aangename plek om te wandelen en te kuieren, wat de afstand tussen parkeerplek en bestemming veraangenaamd en verder verkleint.

<sup>12</sup> Idem.

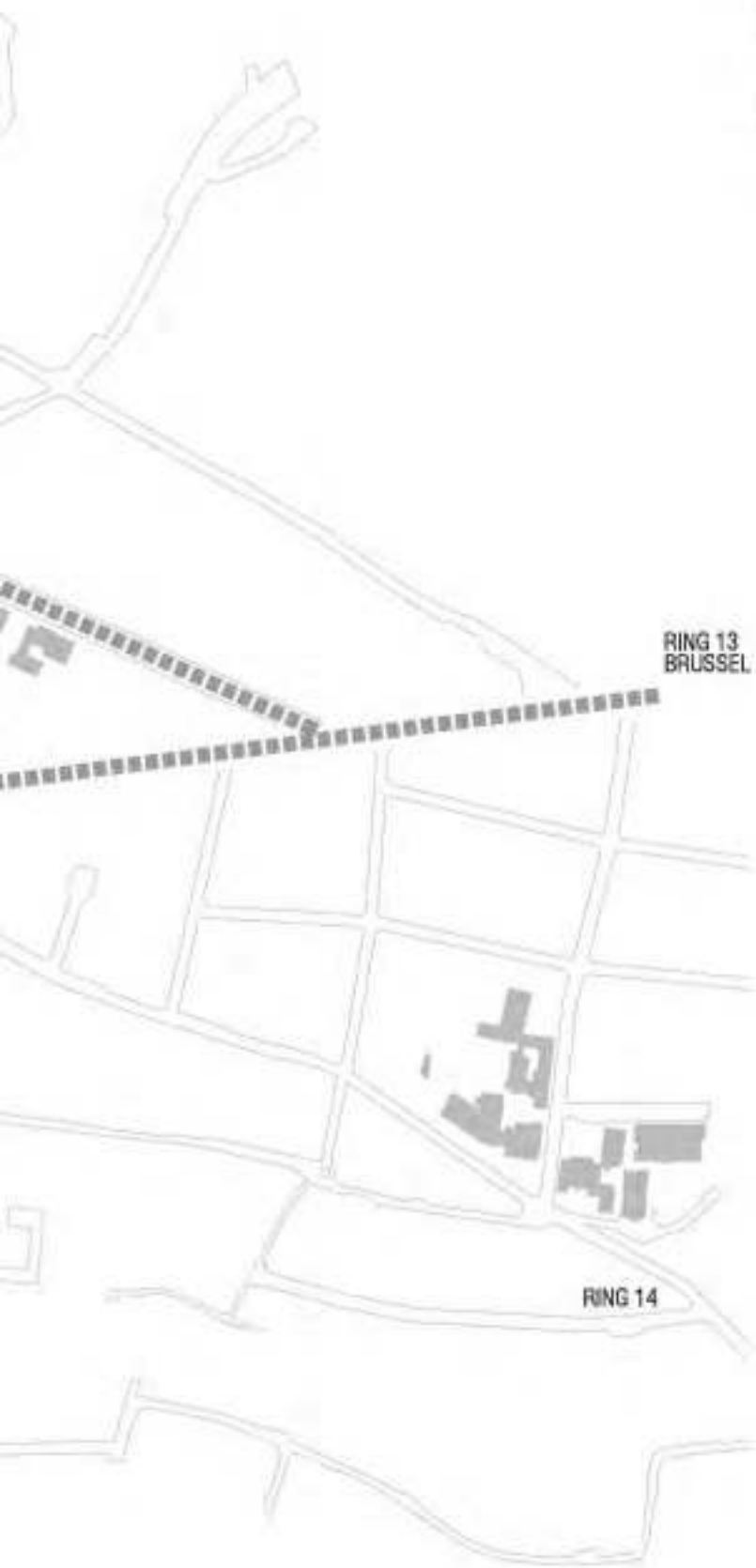
<sup>13</sup> Idem.





#### PARKEERROUTE

Door de lus voor doorgaand verkeer in combinatie met de invoering van de enkelrichtingstraten in het centrum en in de Oudesmidsestraat (tussen de Roelandsveldstraat en de Verheydenstraat) ontstaat er binnen de Dilbeekse kern op natuurlijke wijze een parkeeroute die de verschillende nieuwe en bestaande parkings met elkaar verbindt.







- Zone 1 - max. 30min., duurste tarief
- Zone 2 - max. 3u, gemiddeld tarief
- Zone 3 - Gratis
- Zone S - Parkeerverbod bij aanvang en einde school

## PARKEERBELEID: AANZETTEN EN SUGGESTIES

### Klantvriendelijk en sturend

Een *klantvriendelijk* parkeerbeleid probeert voor elke plek na te gaan welke de *bevoorrechte categorie gebruikers* is die in eerste instantie gebruik zouden moeten kunnen maken van de voorziene plekken. In een tweede stap doet het voorstel van parkeerbeleid een aantal suggesties om het gebruik van de diverse parkings zo goed mogelijk te sturen met het oog op de gewenste invulling door de bevoorrechte gebruikers.

Zo is de bezoekersparking aan het Kasteel of aan de Kasteelhoeve geen personeelsparking voor het gemeentepersoneel maar een parking voor de burger die er occasioneel op bezoek komt, of zo zijn de parkings in de Verheydenstraat niet voor de handelaars maar voor hun klanten, net zoals de plekken het dichtste bij de scholen niet voor de leraars zijn maar misschien eerder voor de mensen die hun kinderen komen afzetten en ophalen, ...

Met de gemeente werd reeds overeengekomen dat het personeel niet op de bezoekersplaatsen staat maar verderop t.h.v. CCD Westrand of op de toekomstige personeelsparking eens de brandweer verhuisd is. Gelijkaardige oplossingen dienen te worden gezocht in samenspraak met de scholen en met de handelaars en bedienden in de Verheydenstraat.

### Mobiliteitsplan in opmaak

Wat hierna volgt zijn in *eerste instantie suggesties* met betrekking tot het parkeerbeleid en de handhaving. Ze illustreren een aanzet tot een voorstel van aanpak dat binnen het mobiliteitsplan in opmaak zou kunnen worden meegenomen. Het is een pleidooi voor een *klantvriendelijk parkeerbeleid*.

### Bewonerskaarten

Er wordt voorgesteld per gezin één bewonerskaart te voorzien. De bewonerskaart is de symbolische reservering van de parkeerplaats voor de deur van de woning. Deze parkeerplaats komt +/- overeen met de breedte van de gevel van een doorsnee rijwoning. Een garage/oprit reserveert 'automatisch' diezelfde plek voor de deur. Daarom zijn er twee types bewonerskaarten: één algemene en één voor gezinnen met een garage.

Met de algemene kaart kan je overal in je straat staan, behalve voor garages, met de andere kaart kan je enkel gratis voor je garage staan. De bewonerskaart is overal van toepassing behalve op een aantal uitzonderlijke plekken (zie hierna).

### Betalend parkeren - Tariefzones

Er zijn drie tariefzones van toepassing.

#### Zone 1

Zone voor kort parkeren (max.30 min.): 09.00-18.00u, duurste tarief. Gratis voor bewonerskaarten met (gratis) ticket.

#### Zone 2

Max. 3u: ma. t/m za., 09.00-22.00u; gemiddeld tarief. Gratis voor bewonerskaarten met parkeerschijf.

#### Zone 3

Gratis.

#### Zone S

Schoolomgeving.

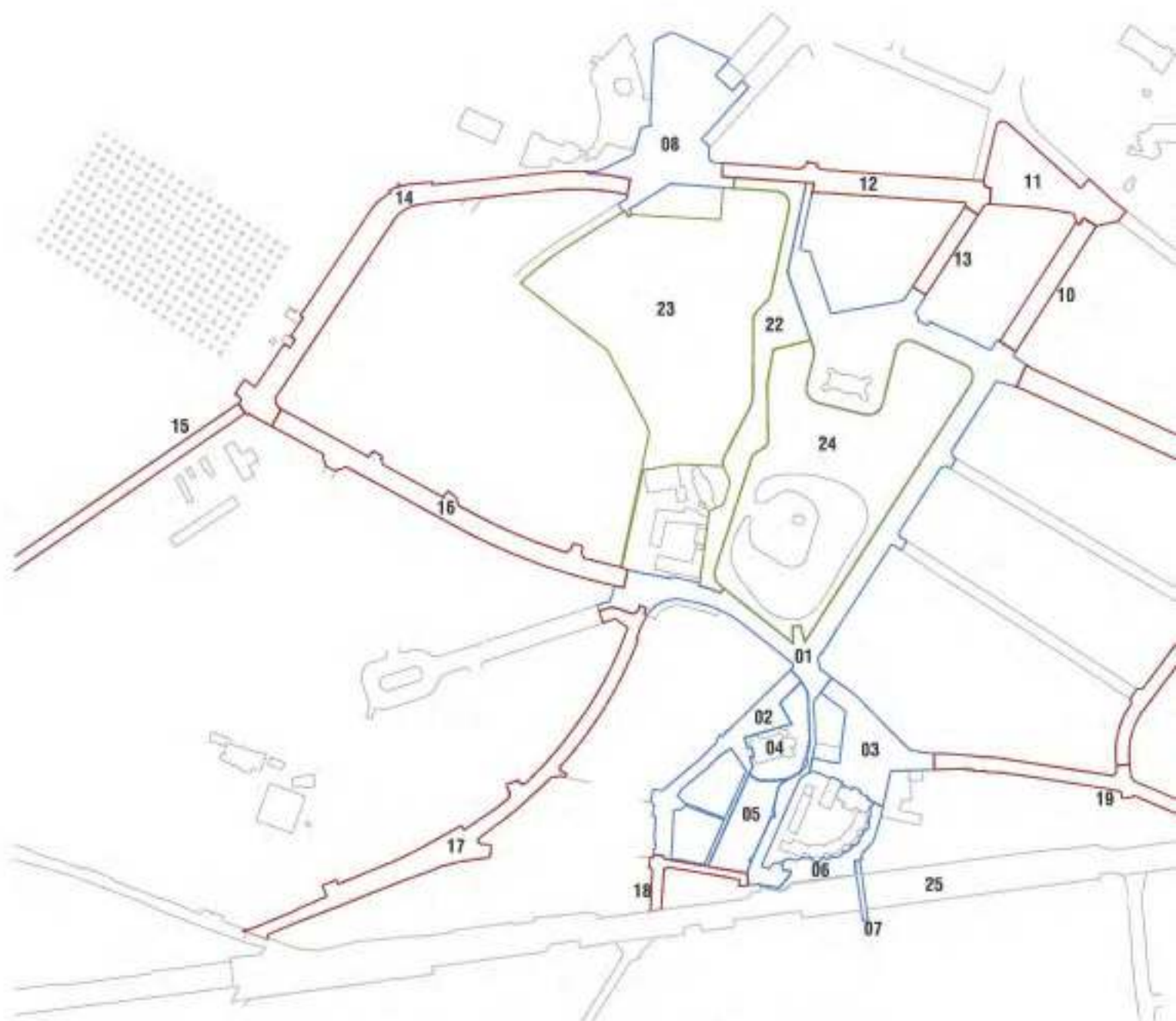
Bij aanvang en einde school parkeerverbod, enkel K&R.

### Handhaving

Een (klantvriendelijk) parkeerbeleid staat of valt met de handhaving ervan. Dit kan met *eigen* middelen (politie) of men kan beroep doen op een private firma waarmee men een overeenkomst sluit.

Een *garantie van handhaving* is onontbeerlijk bij de implementatie van het parkeerbeleid.



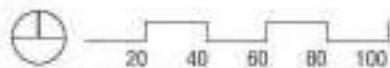


01 Gemeenteplein/Sint-Alena/Kasteelhoeve  
 02 Verheydenstraat 01  
 03 Schoolplein  
 04 Kerktoin Sint-Ambrosius  
 05 Markplein  
 06 Oudesmidsestraat  
 07 Tunnel NB  
 08 CCD Westrand

09 Baron R. de Vironlaan  
 10 Sint-Alena Noord  
 11 Moeremansplein  
 12 Levoldlaan  
 13 Sint-Ambrosiuslaan  
 14 d'Arconatistraat 01  
 15 d'Arconatistraat 02  
 16 Kasteelstraat

17 Roelandsveldstraat  
 18 Verheydenstraat 02  
 19 Spanjebergstraat  
 20 Berchemstraat  
 21 Kaudenaardestraat  
 22 de Heetveldlaan  
 23 Dilbeek bos

24 Sint-Alena park  
 25 Ninooftseslaenweg



#### De realisatie van een Ruimtelijke Visie: 25 interventiezones

Het realisatieproces van een ruimtelijke visie/masterplan als dat voor de herontwikkeling van de Dilbeekse Kern is zeker niet voor de hand liggend zowel omwille van de omvang van het project en het grote aantal betrokken sites, als omwille van de thematieken aan de orde. Thematieken die reeds eerder in dit hoofdstuk werden aangesneden.

Het lijkt bijna als vanzelfsprekend te stellen dat een stedelijke herontwikkelingsaanpak, zoals degene die hier voorligt en die ingrijpende veranderingen voorstelt zowel op vlak van mobiliteit als op vlak van aanpak van de publieke ruimte, nood heeft aan een overkoepelende ruimtelijke visie die het geheel overschouwt en die de hele realisatie, waarin elk individueel project sterk vervlochten is met het totaalproject en omgekeerd, opvolgt.

Omgekeerd lijkt het even evident dat er nood is aan de uitvoering van een reeks individuele projecten, zonder de overkoepelende visie uit het oog te verliezen, die de verdere afwikkeling van de ruimtelijke visie op (middel)lange termijn ongetwijfeld zullen sturen.

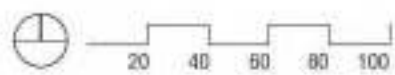
De aanpak waarbij de overkoepelende *ruimtelijke visie* gedragen wordt door *drie figuren* sluit hierbij aan. Ze laat toe om de totale complexiteit van het project te beheersen aan de hand van drie macro projectzones – *Zachte Ruggengraat/Groene Hart*; *Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk*; *Stedelijke Avenue* - die elk op hun beurt zijn opgebouwd uit een reeks interventies van beheersbare omvang. Interventies die rekening houden met de vastgelegde principes op het vlak van *Soft en Hard landschaping* (zie IV.1 Uitgangspunten en Principes) zoals samenhang van het ruimtelijke karakter, materiaalgebruik, functionaliteit enz...

Dit resulteert in 25 interventiezones:

- 8 binnen de Zachte Ruggengraat
- 3 voor het Groene Hart
- 13 voor de figuur Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk
- 1 voor de NB







### Een strategische kaart met de prioritaire interventies

Het werken met interventiezones laat toe de ruimtelijke visie a.d.h.v. autonome projecten te realiseren. Maar op welke wijze en op welke termijn zal dit gebeuren? En welke interventies zullen als eerste worden gerealiseerd?

Het antwoord op deze vragen staat of valt met enerzijds de *financiële middelen* die het beleid ter beschikking wil/kan stellen, en van anderzijds de *urgentie* waarmee men prioritair strategische plekken in het weefsel wenst/plant uit te voeren. Zonder deze zaken is het moeilijk om een haalbare planning op te maken in de tijd met het oog op de volledige realisatie van de ruimtelijke visie.

Desondanks kan men op basis van ontwerpkeuzes op rijwegniveau, gecombineerd met het belang van bepaalde plekken in het Dilbeekse weefsel l.o.v. anderen – zo blijkt de herinrichting van het kruispunt tussen de Zachte Ruggengraat en het Poreus Netwerk fundamenteel om een hele reeks andere interventies in gang te zetten – , een eerste strategische kaart met de prioritaire interventies uittekenen die als leidraad kan dienen voor het beleid bij het maken van toekomstige keuzes. Prioritaire keuzes niet zozeer in termen van tijd maar wel in termen van strategisch belang binnen de totale realisatie van de ruimtelijke visie.

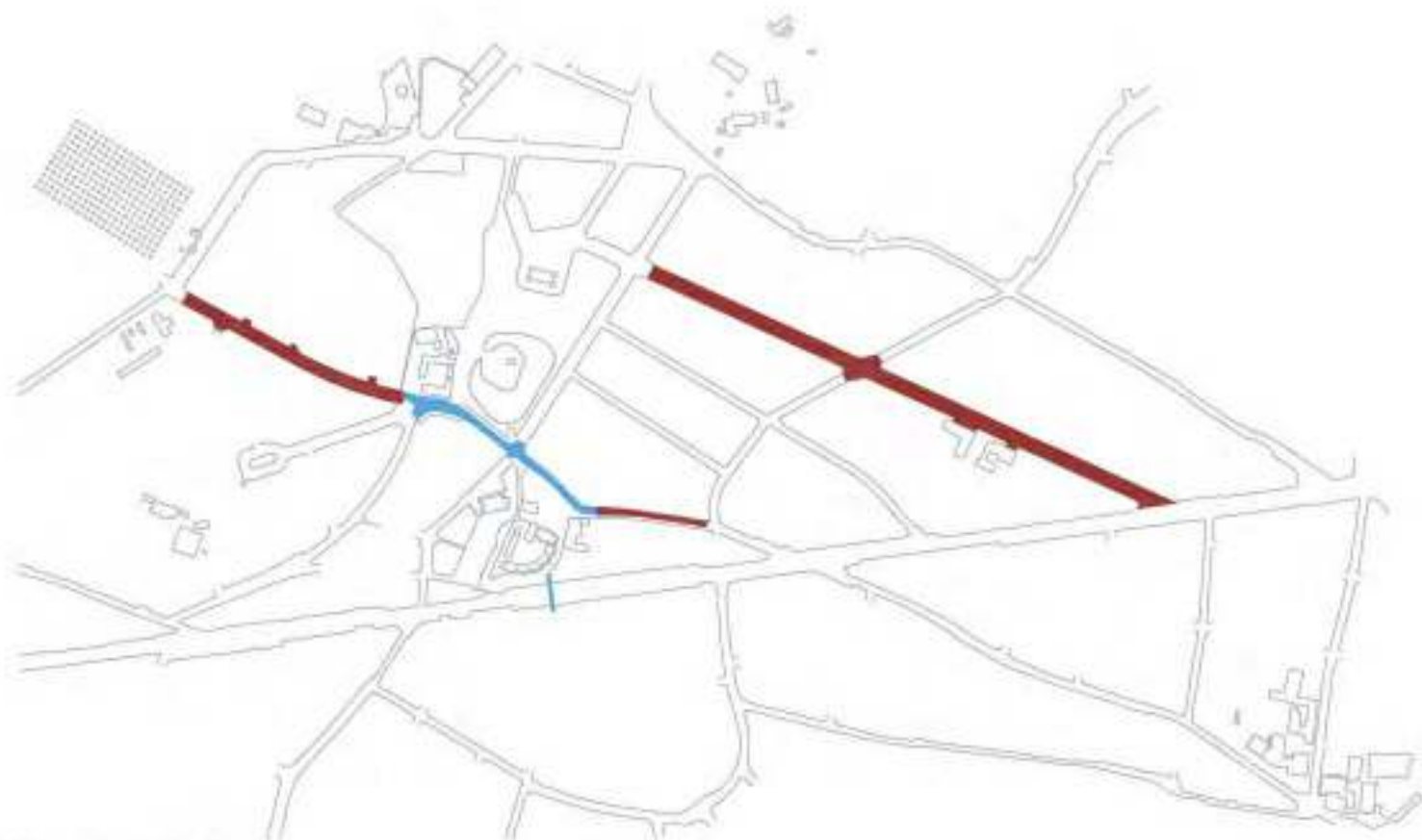
Aan de hand van een kleurgradiënt wordt binnen elk macro-gebied/ elke figuur de belangrijkheid van de verschillende interventies/interventiezones aangegeven. Hoe donkerder de kleur, hoe hoger de prioriteit van het project/de interventie.

Het is duidelijk dat de herontwikkeling van het centrale deel van de ruimtelijke visie – met het kruispunt Zachte Ruggengraat/Poreus Netwerk – , samen de herontwikkeling van de toegangssassen fundamenteel zijn voor de herorganisatie van de mobiliteit en het verbeteren van de voetgangersvriendelijkheid en – toegankelijkheid van de Dilbeekse kern. Daarna volgen de inrichting van de lus voor doorgaand verkeer, de aanpak van de stedelijke ontmoetingsplekken en ten slotte alles met betrekking tot de upgrade van de verschillende groene ruimtes. Dit is de aanzet tot (mogelijke) fasering die in bijhorende schema's wordt meegegeven.

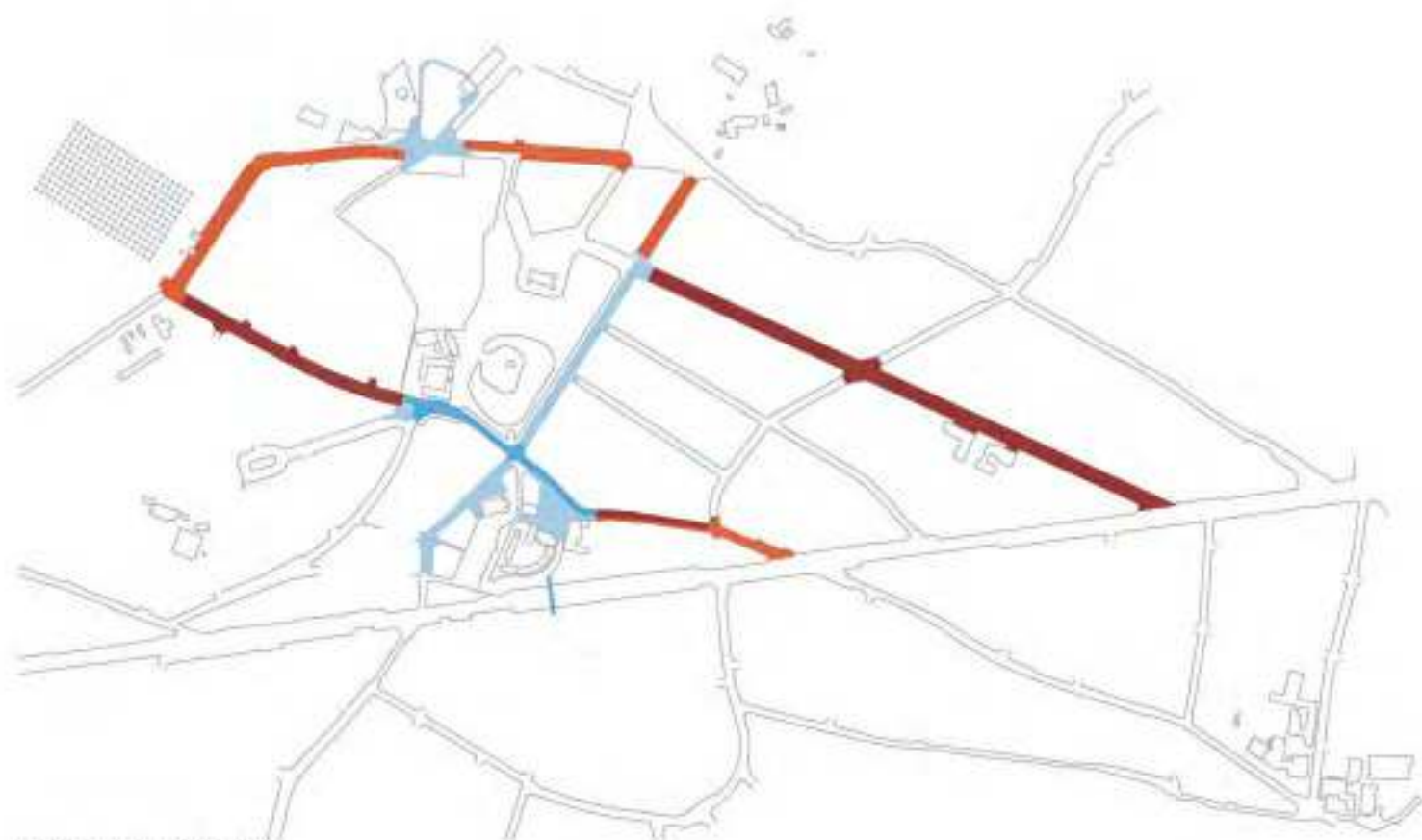
Deze strategische kaart en fasering is een voorzet voor een mogelijke realisatie, aangereikt vanuit een ruimtelijke visie op de Dilbeekse Kern. Een ander belangrijk gegeven is de (lokale) staat van sommige straten en pleinen, en dit zowel ondergronds als bovengronds. Deze evaluatie is op dit moment niet beschikbaar maar het spreekt voor zich dat de staat van de weg een bepalende factor zal zijn binnen de uiteindelijke fasering die het bestuur in sommige gevallen zal dwingen een andere stappenplan te volgen dan datgene dat hier als suggestie voorligt.

Daarnaast is het onmogelijk in de toekomst te kijken. Het is best mogelijk dat de voorliggende leidraad op basis van voortschrijdend inzicht wordt bijgesteld.

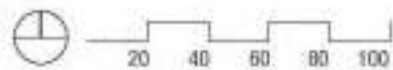


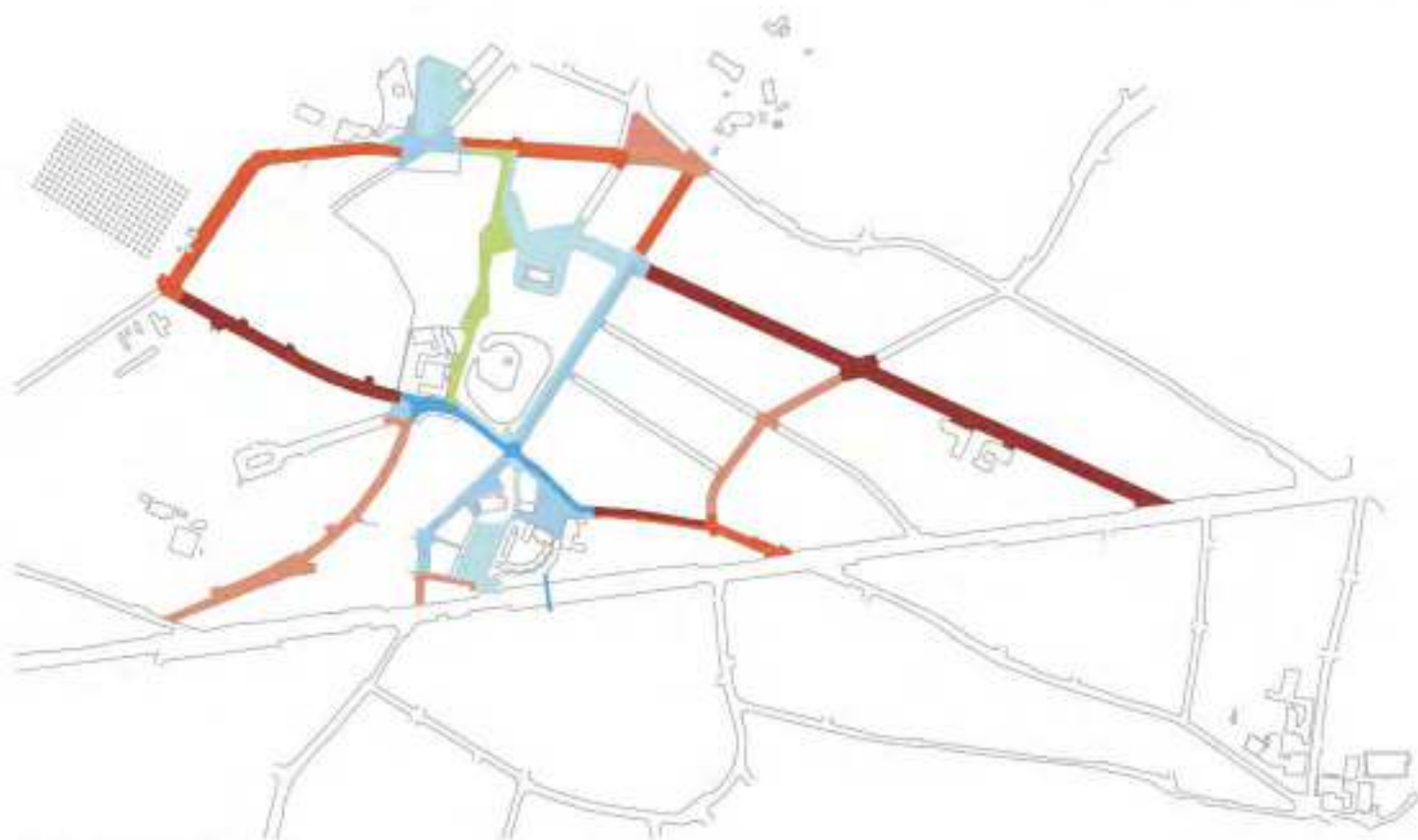


Prioriteit interventies: fase 01

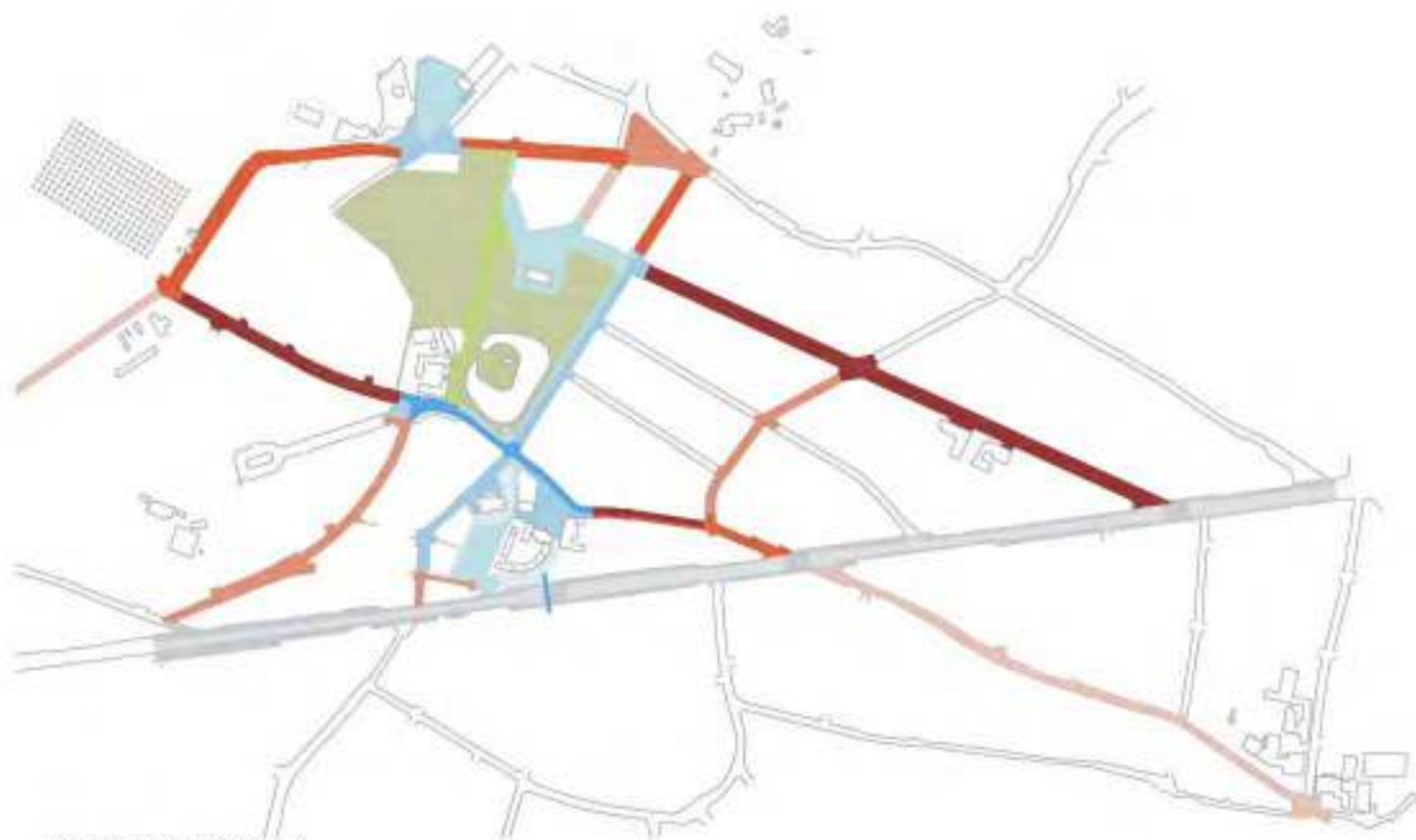


Prioriteit interventies: fase 02





Prioriteit interventies: fase 03



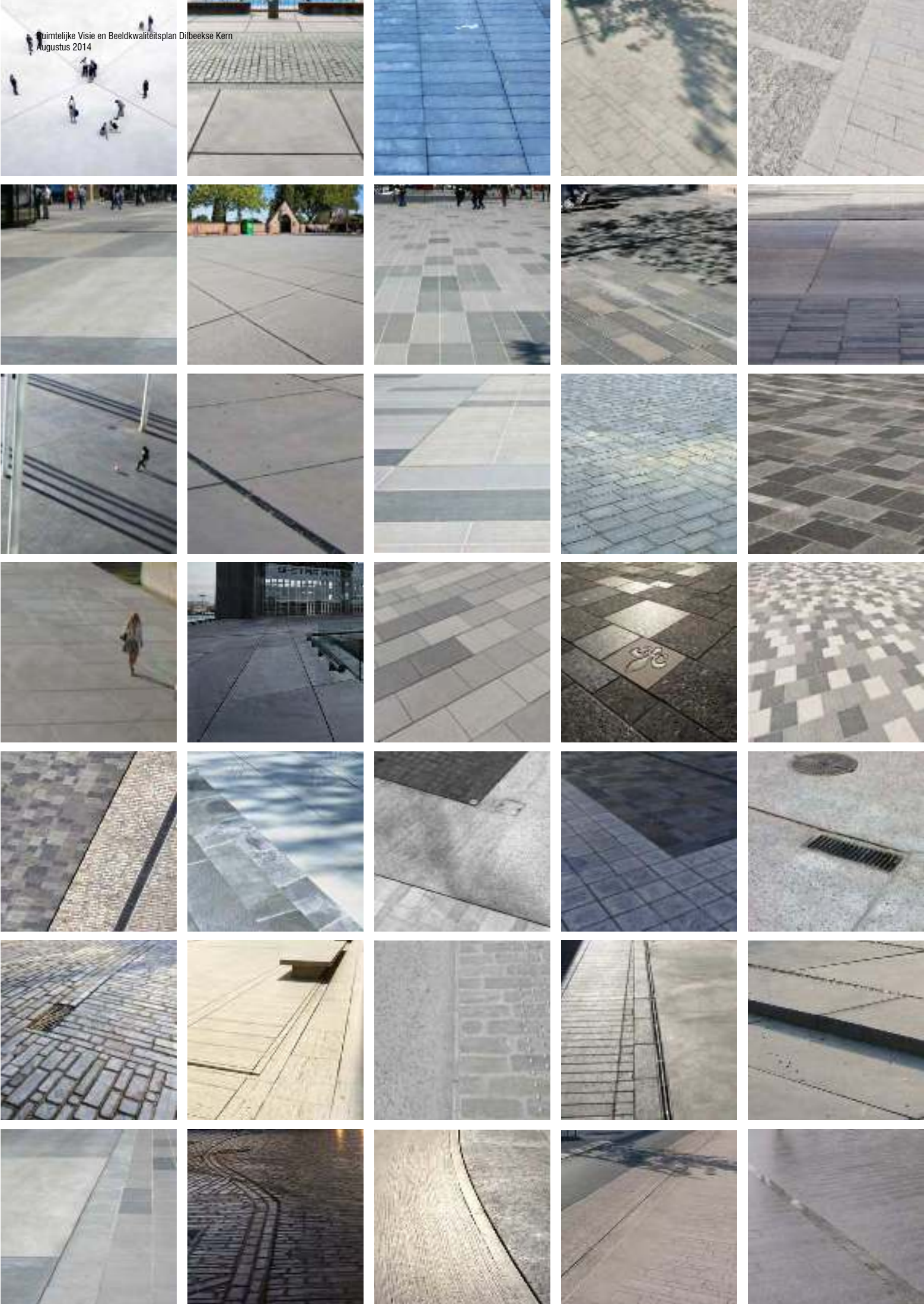
Prioriteit interventies: fase 04











1.01	1.02	1.03	1.04	1.05
1.06	1.07	1.08	1.09	1.10
1.11	1.12	1.13	1.14	1.15
1.16	1.17	1.18	1.19	1.20
1.21	1.22	1.23	1.24	1.25
1.26	1.27	1.28	1.29	1.30
1.31	1.32	1.33	1.34	1.35

afb. 1.01-1.20: formaten en legverbanden

afb. 1.21-1.35: materiaalovergangen

## INLEIDING

Elke plek wordt gekenmerkt door zijn eigen karakter, zijn eigen atmosfeer. Elke plek is uniek maar maakt tegelijk deel uit van eenzelfde geheel dat Dilbeek heet. *Verscheidenheid in eenheid*. Verschillende delen/plekken met een eigen identiteit maken deel uit van een of meerdere figuren die het masterplan identificeren en dragen.

De openbare ruimte is een belangrijke drager/onderlegger van het beeldkwaliteitsplan en de ruimtelijke visie, en daarom een bepalende factor in het karakter en de identiteit van Dilbeek in het algemeen, en van de individuele plekken in het bijzonder.

De beeldkwaliteit gaat daarom uit van een *gemeenschappelijke ondertoon* zowel op vlak van wat wordt omschreven als *hard landscaping* en op vlak van wat wordt omschreven als *soft landscaping* waarbinnen dankzij genuanceerde differentiatie/subtiele variatie elke plek een eigen identiteit krijgt en de atmosferen die het verdient. *Eenheid in verscheidenheid*.

Dit hoofdstuk gaat eerst dieper in op de algemene kenmerken, zowel voor hard als soft landscaping, van die gemeenschappelijke ondertoon. Daarna wordt aanvullend per plek aan de hand van korte omschrijving in combinatie met (referentie)beelden de gewenste *atmosfeer en identiteit* van de individuele plek in de de grotere omgeving te schetsen.

## HARD LANDSCAPING

### Uitgangspunten

De openbare ruimte is een belangrijke drager/onderlegger van het beeldkwaliteitsplan en de ruimtelijke visie en daarom een bepalende factor in het karakter en de identiteit van Dilbeek in het algemeen en van de individuele plekken in het bijzonder.

#### Dilbeekse kern en omgeving: verschillende identiteiten

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de Dilbeekse kern en woonweefsel rondom. In tegenstelling tot een willekeurige Dilbeekse straat vormt de kern voor elke Dilbekenaar een aaneenschakeling van bijzondere en herkenbare plekken in de gemeente. Het zijn plaatsen met een grote betekenis en uitstraling. De kern ademt centraliteit en ontmoeting. In de kern is er plaats voor vele types gebruikers, ... . De kern is van en voor iedereen. Dit vertaalt zich zowel in de ruimtelijke uitwerking als in de materialisatie van de plek.

Ook elke individuele straten kunnen een grote betekenis hebben maar in eerste instantie voor de inwoners van die straat zelf en slechts in mindere mate voor de andere Dilbekenaars.

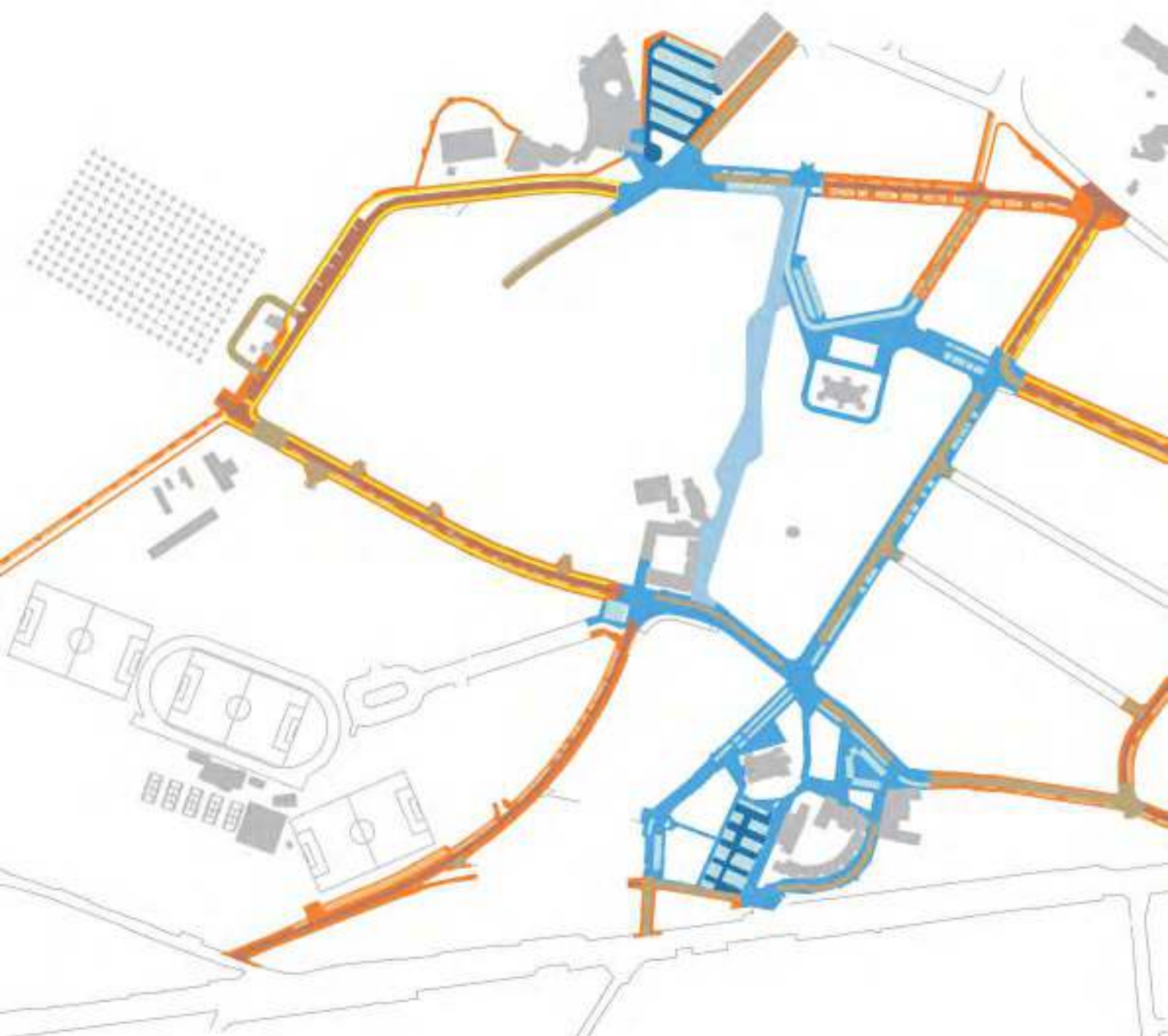
#### Genuanceerde differentiatie

De keuze voor een eenvoudig materiaal- en kleuren pallet staat voor de zoektocht naar enerzijds genuanceerde differentiatie en anderzijds eenheid. Het benadrukt de samenhang en de leesbaarheid van de ruimte zonder monotoon te worden: *verscheidenheid in eenheid*.

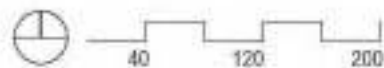
Kiezen voor een eenvoudige en begrijpbare grammatica verhoogt niet alleen de samenhang en de leesbaarheid van de omgeving maar heeft bovendien het voordeel *overal toepasbaar* te zijn.

- 1.01 BRUCE NAUMAN, Square Depression, Münster/D via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.02 Duinstraat, Borgerhout/BE via [www.eurodal.be](http://www.eurodal.be)
- 1.03 SECCHI-VIGANÒ, Openbaar Domein Lamotsite, Mechelen/BE
- 1.04 Stalenstraat, Waterschei/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)
- 1.05 Dorpsplein, Kaulille/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)
- 1.06 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.07 Paddenhoek, Tessenderloo/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)
- 1.08 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.09 Ibid.
- 1.10 Ibid.
- 1.11 SECCHI-VIGANÒ, Herinrichting Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE
- 1.12 Ibid.
- 1.13 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.14 Meiveld, Veldhoven (NL) via [www.vancamp.be](http://www.vancamp.be)
- 1.15 CARDINAL HARDY, Place d'Armes, Montréal/CA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.16 via [www.eurodal.be](http://www.eurodal.be)
- 1.17 OMA, G-STAR RAW Headquarters, Amsterdam/NL via [www.designboom.com](http://www.designboom.com)
- 1.18 /
- 1.19 CARDINAL HARDY, Place d'Armes, Montréal/CA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.20 Zijpestraat en Bethanienstraat, Mechelen/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)
- 1.21 CARDINAL HARDY, Place d'Armes, Montréal/CA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.22 TOPTÉK 1, Federal Railway Estate, Berlijn/D
- 1.23 ANDREA OLIVA, piazza XXIV maggio, Reggio Emilia/IT via [www.jarnozaffelli.it](http://www.jarnozaffelli.it)
- 1.24 CARDINAL HARDY, Place d'Armes, Montréal/CA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.25 ROBBRECHT- DAEM ARCHITECTEN ism M.-JOSÉ VAN HEE / WIRTZ INTERNATIONAL Kobra, Gent/BE
- 1.26 CHRISTIAN KIECKENS i.s.m. GRONTMIJ, Herinrichting Machelendorp, Zulte/BE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.27 LOUIS I. KAHN, Salk Institute, La Jolla, California/USA
- 1.28 ROBBRECHT- DAEM ARCHITECTEN ism M.-JOSÉ VAN HEE / WIRTZ INTERNATIONAL Kobra, Gent/BE
- 1.29 SECCHI-VIGANÒ, Openbaar Domein Lamotsite, Mechelen/BE
- 1.30 SECCHI-VIGANÒ, Herinrichting Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE
- 1.31 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.32 CHRISTIAN KIECKENS i.s.m. GRONTMIJ, Herinrichting Machelendorp, Zulte/BE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 1.33 CHIARA LOCARDI.LLAB, Piazza 4 venti, Gorgonzola/IT via [www.europaconcorsi.com](http://www.europaconcorsi.com)
- 1.34 Stalenstraat, Waterschei/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)
- 1.35 ELCH LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, Landhauspark and promenade Linz, Linz/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)





-  toegangs- en woonstraten; hoofdz. standaardmaterialen bijv. betonstraatstenen in diverse (eerder kleinere) formaten  
*onderschil = duidelijk te onderscheiden zones d.m.v. subtiële variaties, ...*
-  fietspaden: rode asfalt of roodkleurige uitgewassen beton
-  rijbaan toegangsstraten: asfalt
-  rijbaan Groene Hart/woonstraten: uitgewassen beton
-  Groene Hart en zachte ruggengraat: beton en natuursteen (grotere en middelgrote formaten/op maat)  
*onderschil = duidelijk te onderscheiden zones d.m.v. subtiële variaties, ...*



*Duurzaamheid*

Bij gebruik van materialen is het belangrijk hun impact op de omgeving na te gaan, zowel tijdens hun productie als op de plek waar ze worden gebruikt. Een maximaal gebruik van *natuurlijke producten* is daarom aangewezen waarbij de voorkeur uitgaat naar *vormvaste* en *kleurvaste producten*. De verlieswaarde hiervan is beperkt. Zij kunnen bij een latere herinrichting eventueel worden herbruikt en de kleurvastheid biedt mogelijkheden naar een gefaseerde uitvoering omdat in principe geen kleurverschil optreedt.

De keuze van het materiaal wordt *afgestemd op de gebruiker en de beheerder*. Beiden zijn experts in hun 'vakgebied' en zijn de voornaamste toekomstige gebruikers. Zo zal bijvoorbeeld de keuze voor kleinschalige(re) materialen in de woonstraten meer aangewezen zijn iwm nutsleidingen en vraagt een route voor zwaar verkeer extra aandacht...

Het is belangrijk een draagvlak voor de materiaalkeuze te creëren door in eerste instantie met hen te overleggen. Dit overleg biedt de garantie op een integraal toegankelijk en beheer(s)baar openbaar domein.

**Principes**

De implementatie van de uitgangspunten vertaalt zich naar volgende principes:

*Beperkte materiaalkeuze, vele verschijningsvormen*

Als basismateriaal wordt gekozen voor *beton* en *natuursteen* in al hun verschijningsvormen: groot/klein, tegels/platen/straatstenen, geprefabriceerd/ter plaatse gestort...

*Het kleurenpalet varieert van licht- over blauwgris tot antraciet en zwart.*

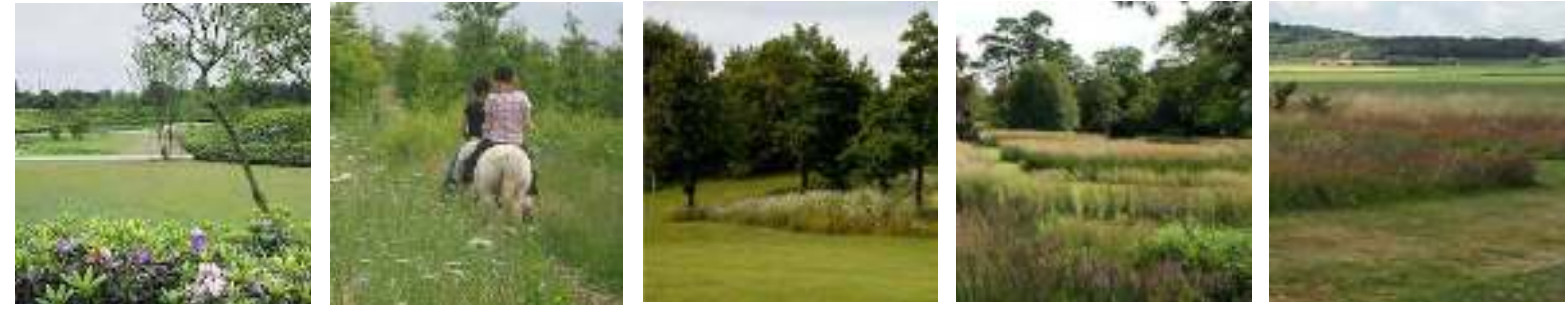
*Subtiele variaties/spelen met type materiaal, legverband, formaat, textuur, hoogteverschillen*

vormen de sleutel in de zoektocht naar de gewenste genuanceerde differentiatie en laten toe voor elke plek bij te dragen aan het karakter en de identiteit van de plek. Daarnaast zijn deze variaties ook even zo belangrijk voor de praktische leesbaarheid van elke plek: wat is voetgangersgebied; waar is ruimte voor gemengd verkeer; waar mag men parkeren; hoe ver komt de zone voor terrassen enz...

*Uniek in de kern, (een) standaard in de woonomgeving*

Binnen het voorgestelde gamma van materialen stelt het beeldkwaliteitsplan voor het gebruik van *grotere (eventueel niet standaard) formaten en vormen te reserveren voor de kern* en, *langs de assen en in de woonstraten te opteren voor interessante variaties van (kleinere) standaardformaten* en om te spelen met legverbanden en eventueel ook de materiaalkeuze.







2.01	2.02	2.03	2.04	2.05
2.06	2.07	2.08	2.09	2.10
2.11	2.12	2.13	2.14	2.15
2.16	2.17	2.18	2.19	2.20
2.21	2.22	2.23	2.24	2.25
2.26	2.27	2.28	2.29	2.30
2.31	2.32	2.33	2.34	2.35

2.01	Groene parking via <a href="http://www.gettyimages.com">www.gettyimages.com</a>
2.02	BUREAU BAS SMETS, Parking Centrum, Ingelmunster/BE via <a href="http://www.dagvandearchitectuur.be">www.dagvandearchitectuur.be</a>
2.03	GAUTIER+CONQUET ARCH., Avenues Mermoz et Pinel, Lyon/FR via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.04	AGENCE TER, Boulevard de la Métallurgie, Saint-Denis/Paris/FR via <a href="http://www.agenceter.com">www.agenceter.com</a>
2.05	Eco parking via <a href="https://commons.wikimedia.org">commons.wikimedia.org</a>
2.06	HTA LANDSCAPE, Stevenage Town Centre Gardens, Stevenage/UK via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.07	MADE ASSOCIATI, Empty Spaces, Cavallino Treporti/Venezia/IT via <a href="http://www.europaconcorsi.com">www.europaconcorsi.com</a>
2.08	ROBIN WINOGROND LANDSCHAFTSARCH., Cantonal High School Wil, Wil/CH via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.09	ROBBRECHT & DAEM ARCH., Leopold De Waelplaats, Antwerpen/BE
2.10	LOLA DOMENECH, Remodelling of Passeig de St Joan boulevard, Barcelona/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.11	HASSELL, Macquarie University Courtyard, Sydney/AUS via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.12	PAYSAGES, Renovation of the Beaulieu neighbourhood, Chartres/FR via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.13	SECCHI-VIGANÒ, Herinrichting Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE
2.14	Ibid.
2.15	PETER ZUMTHOR, Kolumba Kunstmuseum, Köln/DE
2.16	/
2.17	RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.18	/
2.19	STUDIO BASTA, Private tuin, Ingelmunster/BE via <a href="http://www.studiobasta.be">www.studiobasta.be</a>
2.20	/
2.21	ALVARO SIZA, Paesaggio per il museo di Serralves, Oporto/PT
2.22	Boomgaard via <a href="http://www.sintpietersabdijgent.be">www.sintpietersabdijgent.be</a>
2.23	Rosendals trädgård via <a href="http://buroclubbers.tumblr.com">buroclubbers.tumblr.com</a>
2.24	/
2.25	Sint-Alenapark, Dilbeek/BE
2.26	/
2.27	ILEX PAYSAGE URBANISME, Feysine Park, Villeurbanne/FR via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
2.28	GILLES CLEMENT, Parc André Citroën, Paris/FR via <a href="http://www.designboom.com">www.designboom.com</a>
2.29	SECCHI-VIGANÒ, Stedelijk Landscapspark Spoor Noord, Antwerpen/BE
2.30	/
2.31	WEST 8, Maximapark, Utrecht/NL via <a href="http://www.west8.nl">www.west8.nl</a>
2.32	Ibid.
2.33	GILLES CLEMENT, Jardin de l'Arbre Ballon, Brussel/BE via <a href="http://fr.academic.com">fr.academic.com</a>
2.34	PIET OUDOLF, Trentham Gardens, Trentham/UK via <a href="http://www.oudolf.com">www.oudolf.com</a>
2.35	STUDIO BASTA, Calender Garden, Heuveland/BE via <a href="http://www.studiobasta.com">www.studiobasta.com</a>

## SOFT LANDSCAPING

**Uitgangspunten**Maximaal vergroenen openbaar domein

"Mensen stellen vandaag hoge eisen aan hun leefomgeving. Zeker in een sterk verstedelijkte, dichtbevolkte omgeving, klinkt steeds nadrukkelijker de roep naar meer natuur, meer groen. Projecten van openbaar groen kunnen het sociale comfort in belangrijke mate verbeteren."<sup>1</sup>

"Openbaar groen vereist een investering, maar de maatschappelijke baten zijn talrijk. Tal van internationale wetenschappelijke studies stellen dat de aanwezigheid van visueel aantrekkelijk en goed onderhouden openbaar groen een positief effect heeft op de gezondheid, het maatschappelijke gedrag en op de materiële waarde van de omgeving."<sup>2</sup>

"Een doordacht vergroende omgeving zal zowel bewust als onbewust bijdragen aan ecologisch inzicht en blijvende betrokkenheid..."<sup>3</sup>

De zachte ruggengraat en omgeving: verschillende identiteiten

De ruimtelijke visie maakt een onderscheid tussen de Zachte Ruggengraat/Groene Hart en de openbare ruimte in het algemeen.

Vandaag lijkt de aanwezigheid van het groene landschap in en rond Dilbeek eenvoudigweg aan de meeste inwoners voorbij te gaan. Nochtans brengt de Zachte Ruggengraat de kwaliteiten van het omringende landschap, het Pajottenland, geruisloos de gemeente binnen. Door in te zetten enerzijds op het versterken van de kwaliteiten van de Zachte Ruggengraat en van het Groene Hart, en anderzijds op het vergroenen van de openbare ruimte ontstaat een boeiend samenspel tussen het omliggende landschap, het openbaar groen en de bebouwde omgeving. Het landschap structureert (mee) de ruimte. De kern onderscheidt zich hierbij van het omringende woonweefsel.

Genuanceerde differentiatie

Ook hier kiest het beeldkwaliteitsplan voor een eenvoudige en begrijpbare grammatica die op sommige plaatsen op formele wijze (uitgelijnd, strakke bomenrijen, 'strak getrimde' gazon...) wordt toegevoegd en op andere, waar een inrichting met een lossere karakter gewenst is, een eerder informele manier (lossere plant- en bomengroepen, bloemenweides, ...). Op die manier ontstaat een reeks openbare ruimtes met een verschillend karakter maar een herkenbare 'gemeenschappelijke' basis. Het groen wordt zo tegelijk een verbindend en onderscheidend thema tussen de verschillende plekken: eenheid in verscheidenheid.

Duurzaamheid

De plant- en boomkeuze moet duurzaam zijn. Ze draagt bij tot het behoud en herstel van de kwaliteit van de natuur, het landschap en het milieu. Dat houdt in: de juiste plant op de juiste plaats<sup>4</sup>, natuurgericht beheer<sup>5</sup>, sociaal veilig en gebruiksvriendelijk.

1 [www.openbaargroen.be/index.cfm?fuseaction=artprub&c=9,geraadpleegd/24/06/2014](http://www.openbaargroen.be/index.cfm?fuseaction=artprub&c=9,geraadpleegd/24/06/2014)

2 [www.openbaargroen.be/index.cfm?fuseaction=art&art\\_id=2273](http://www.openbaargroen.be/index.cfm?fuseaction=art&art_id=2273)

- Gezondheid: mensen hebben minder last van stress, ziekteverzuim neemt af, herstel van ziekte verloopt vlotter, ...

- Maatschappelijk gedrag: minder zwerfvuil, vandalisme, agressie, ...

- Waarde van de omgeving: onroerend goed stijgt in waarde wanneer het zich in een straal van een halve kilometer van aantrekkelijke, goed onderhouden groenaanplantingen bevindt

3 [www.lne.be/themas/natuur-en-milieueducatie/nmerond/vergroening/starten/waarom-vergroenen,geraadpleegd/23/06/2014](http://www.lne.be/themas/natuur-en-milieueducatie/nmerond/vergroening/starten/waarom-vergroenen,geraadpleegd/23/06/2014)

4 Groenhabitats

De natuurlijke groeiplaats van planten geeft aan in welke habitats ze best gedijen (bos, bosrand, grasland, vegetatie op stenig bodem, oevers...).









Elk habitat heeft specifieke ecologische standplaatseigenschappen en een typische begroeiing. Groenelementen in openbaar groen (bijv. boomspiegel, beplanting op rotonde, heestermassief...) kunnen beschouwd worden als afgeleiden van die habitats. Voor de plantenkeuze in groenelementen kan de typische begroeiing van het corresponderende habitat als inspiratiebron gebruikt worden. <http://www.natuurenbos.be/-/media/Files/Themas/Groen/beheer/VastePlanten3.pdf>

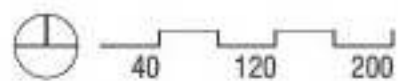
5 'Natuurgericht beheer' kan worden geïnterpreteerd als een combinatie van 'milieuvriendelijk beheer' en 'natuurvriendelijk beheer' in steeds wisselende verhoudingen afhankelijk van het gewenste eindbeeld.

Een milieuvriendelijk beheer is een beheer dat zich via het gebruik van milieuvriendelijke technieken richt op het





- |  |                             |   |                                   |
|--|-----------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Natuurgebied De Wolfspuiten |  | Bloemenweide - Bloemrijk Grasland |
|  | Parkbos                     |  | Sport/Spel/Recreatie              |
|  | Park                        |  | Water                             |
|  | Wandelboulevard             |  | Boom                              |





## Principes

De implementatie van de uitgangspunten vertaalt zich naar volgende principes:

### De juiste plant op de juiste plaats

Dit houdt o.a. in dat de basis wordt gevormd door *inheemse soorten*<sup>6,7</sup>,

realiseren of behouden van vooraf vastgestelde soortensamenstellingen en eindbeelden.

Bij een natuurvriendelijk beheer wordt de nadruk gelegd op een bewust gebruik van natuurlijke processen. De natuurontwikkeling van het groen wordt begeleid en er wordt alleen ingegrepen als er overlast ontstaat. Het beeld van het groen verandert na verloop van tijd (Hermly, p 35 - 36). In een natuurvriendelijk groenbeheer staat de spontane ontwikkeling van flora en fauna, uitgaande van de natuurlijke mogelijkheden van het terrein, voorop. Dit wil niet zeggen dat men alles aan de natuur overlaat en niet kan ingrijpen. Er wordt wel gestreefd naar gewenste beelden, maar de soortensamenstelling staat van tevoren niet geheel vast.

[www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Groen/beheer/Brochure%20HPG.pdf](http://www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Groen/beheer/Brochure%20HPG.pdf) geraadpleegd 24/06/2014

<sup>6</sup> zie ook [www.lne.be/themas/natuur-en-milieueducatie/nmerond/vergroening/kiezen/soortenlijsten](http://www.lne.be/themas/natuur-en-milieueducatie/nmerond/vergroening/kiezen/soortenlijsten), geraadpleegd 23/06/2014

<sup>7</sup> [Niet-inheemse] soorten kunnen een zeer dominant en agressief karakter tonen, en kunnen hierdoor een bedreiging vormen voor het natuurlijk karakter van de inheemse ecosystemen. Ze mogen maar in die mate voorkomen dat ze het inheemse parkkarakter niet fundamenteel in gevaar brengen. Door zo veel mogelijk te werken met inheemse en standplaatsgeschikte soorten wordt getracht stabiele ecosystemen te ontwikkelen die maximaal weerstand kunnen bieden aan dergelijke externe verstoringfactoren.

[www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Groen/beheer/Brochure%20HPG.pdf](http://www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Groen/beheer/Brochure%20HPG.pdf), geraadpleegd 23/6/2014

dat rekening wordt gehouden met de eigen groeidynamiek<sup>8</sup> van de gekozen planten en dat aandacht wordt besteed aan de omgeving waarin de soorten (moeten kunnen) gedijen<sup>9</sup>.

Een goede plantenkeuze vermijdt in grote mate latere overmatige waterbehoefte, ziektegevoeligheid, slechte groei enz. Men haalt hierbij zijn inspiratie uit de natuur en de omgeving. De bestaande begroeiing - 'dat wat reeds aanwezig is' - vormt hierbij het eerste aanknopingspunt om inzicht te krijgen in de lokale omstandigheden (vochtig/droog; licht/schaduw; open/windluw; warm/koud; bodemtype enz.) op basis waarvan de uiteindelijke plantenkeuze zal moeten worden gemaakt.

### Subtiele variaties: variëren met formeel en informeel groen; intelligent combineren van intensieve en extensieve aanpak.

Door op intelligente wijze in te spelen op de aanwezige natuurlijke dynamieken (en dus in feite de natuur met haar eigen natuurlijke processen te sturen) kan een gerichte beheersaanpak nieuwe uitgangssituaties creëren waardoor nieuwe plantencombinaties kunnen ontstaan. Graslandvegetatie is hiervan een mooi voorbeeld. Het successiestadium van graslandvegetatie (grassen en graslandkruiden), dat aan een *intensief* beheer (wekelijks maaien) onderworpen wordt, leidt tot het klassieke *gazon*. Een graslandvegetatie die aan een *extensief* beheer onderworpen wordt, kan – met een goede aanpak – leiden tot een *bloemenweide* (ook wel *bloemrijk grasland* genoemd)<sup>10</sup>. Bloemrijke graslanden vormen een belangrijk onderdeel van de natuur en bezit ten een hoge natuurwaarde. Ze zijn zeer belangrijk voor het voortbestaan van veel plant- en diersoorten.

Goed overleg met de groendienst van de gemeente is noodzakelijk. Hun capaciteit en kunnen zal bepalend zijn bij het vastleggen van de *correcte intelligente combinatie*. Daarnaast vormen ook de principes van het harmonisch park- en groenbeheer een belangrijke leidraad<sup>11</sup>.

### Forme(e)l(er) groen in de straten, informe(e)l(er) in de Zachte Rug-gengraat en het Groene Hart.

Indien de breedte het toelaat worden in de straten aan beide zijden (formele) bomenrijen voorzien, al dan niet gecombineerd met parkeren. Bomen<sup>12</sup> zorgen voor een vergroening van de openbare ruimte en vernauwen de ervaren straatbreedte, wat een vertragend effect heeft op eventueel doorgaand verkeer.

Over het algemeen worden straten, parkings en pleinen *formeler* aangelegd dan bossen en parken waar meer ruimte is om in te zetten op natuurlijke processen.

[www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Bos/Bosbeheer/Brochure%20beheervisie.pdf](http://www.natuurenbos.be/~media/Files/Themas/Bos/Bosbeheer/Brochure%20beheervisie.pdf), geraadpleegd 23/6/2014

<sup>8</sup> De combinatie van groeikracht, groei ritme en groeivorm bepaalt of twee of meerdere soorten naast mekaar kunnen bestaan of veeleer de neiging zullen hebben om mekaar weg te concurreren. Eenjarige kruiden worden bijvoorbeeld gekenmerkt door een grote groeidynamiek (logisch, ze hebben immers maar één groeiseizoen de tijd voor hun hele levenscyclus!). Bomen zitten aan het andere uiterste en kennen een zeer trage dynamiek.

Brochure "De Ecologische Siertuin" via [www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/leefomgeving/natuur/documents/leefomgeving/ecotuin/brochureecotuin.pdf](http://www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/leefomgeving/natuur/documents/leefomgeving/ecotuin/brochureecotuin.pdf), geraadpleegd 23/06/2014

<sup>9</sup> Belangrijk hierbij is bijvoorbeeld het onderscheid tussen de verharde straat- en pleinomgeving en onverharde bos- en parkomgeving:

Straatplanten wordt gedefinieerd als beplanting in een verstedelijkte context. Ze staan in een plantvak of een plantstrook omgeven door verharde oppervlaktes of in een berm, maar altijd in een door de mens beïnvloede omgeving met vaak verdichte bodems, wegfunderingen, rioleringen, huizen, opritten, voet- of fietspaden, nutsleidingen, enz. Dit brengt een aantal specifieke aandachtspunten met zich mee. Zo moet beplanting in verstedelijkte context beter bestand zijn tegen zwerfvuil, strooizouten, ...

<sup>10</sup> Brochure "De Ecologische Siertuin" p37 via <http://www.west-vlaanderen.be/kwaliteit/leefomgeving/natuur/documents/leefomgeving/ecotuin/brochureecotuin.pdf>, geraadpleegd 23/06/2014

<sup>11</sup> [www.natuurenbos.be/nl-BE/natuurbeleid/groen/harmonisch\\_park\\_en\\_groenbeheer/visie](http://www.natuurenbos.be/nl-BE/natuurbeleid/groen/harmonisch_park_en_groenbeheer/visie), geraadpleegd 23/06/2014

<sup>12</sup> "Bomen, zeker solitaire maar ook bomengroepen, dreeven en laan- en straatbomen bepalen in grote mate het beeld en de structuur van een park, het openbaar groen en van de publieke ruimte. Zij zijn beeldbepalend. Het behouden en waar nodig aanvullen van deze beeldbepalende bomen is dan ook uitermate belangrijk wil men de park- of landschapstructuur behouden, herstellen of versterken.

Bomen in een stedelijke omgeving hebben een belangrijke educatieve functie. Zij zijn in zekere zin de 'belichaming' van natuur in de stad." in Agentschap voor Natuur en Bos (2008), Technisch Vademecum Bomen - Harmonisch Park- en Groenbeheer, Geraadpleegd op 29/07/2014 via [www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/technisch-vademecum-bomen-harmonisch-park-en-groenbeheer](http://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/technisch-vademecum-bomen-harmonisch-park-en-groenbeheer)







3.01	3.02	3.03	3.04
		3.05	3.06
3.07	3.08	3.09	3.10
	3.11	3.12	3.13
3.15		3.16	3.17
	3.18	3.19	3.20
	3.21		3.22

afb. 3.01-3.04: Het Belvédère

afb. 3.05-3.06: Toegang CCD Westrand

afb. 3.07-3.14: Gemeenteplein - Plein

afb. 3.15-3.22: Gemeenteplein - Podium

afb. 3.16 / 3.18: Gemeenteplein - Zee van groen rond het Kasteel

## BELVEDERE

Het Belvédère slingert zich als een lang terras – in beton of natuursteen – langs de rand van Dilbeek vanwaar men uitzicht heeft over de vallei van de Wolfspuiten, een natuurgebied dat als uitloper van het Pajottenland tegen de gemeente aanschurkt. Het Belvédère verbindt als een halssnoer toegangen tot de Wolfspuiten, nieuwe functies zoals de Bal-o-droom en rust- en uitzichtpunten over het omringende landschap.

Het terras gaat geleidelijk over in het voetpad, uitgevoerd in hetzelfde materiaal. Het fietspad is in rood asfalt. De bloemenstrook heeft een karakter gelijk aan het groen en de tuinen op het Gemeenteplein (zie hierna): bloemenrijk en wisselend met de seizoenen.

## TOEGANG CCD WESTRAND

De hertekende toegang tot CCD Westrand vormt de schakel tussen het Belvédère en het Gemeenteplein. Zowel qua sfeer als in de materialisatie van de plek is dit afleesbaar. De grondtoon is gelijklopend, aan de hand van subtiele variaties, bijv. middelgrote formaten, krijgt ook deze plek haar eigenheid.

## GEMEENTEPLEIN

### Plein

Het Gemeenteplein is een plein voor alle Dilbekenaars. Het nodigt uit om er te verblijven, om er iets te drinken, om er te spelen,...Het is een smeltkroes van diverse atmosferen waar elke gebruiker zich thuisvoelt: het spelende kind, de kuierende senior, de *hangende* jeugd, de aperitievende dertiger,... Op het gemeenteplein is er werkelijk een plek voor iedereen.

Basismateriaal van het plein is beton en/of natuursteen. Ter plaatse gestort of grotere formaten. De kleinere formaten, zoals die van de standaard betonstraatstenen die o.a. in de woonstraten worden toegepast, worden hier niet gebruikt. Op die manier ontstaat een duidelijk onderscheid tussen de kern en de omgeving.

Het plein loopt door van gevel tot gevel en tot aan de rand met het park. Hoogteverschillen zijn onbestaande of minimaal. De rijweg, de parkeerplaatsen e.d. onderscheiden zich dankzij de subtiele variaties binnen het gekozen materiaalpallet.

De de Heetveldelaan die vanuit de Sint-Ambrosiusstraat over het plein naar de Levoldlaan loopt, blijft bestaan als lokale ontsluiting en is afleesbaar op het plein zonder dat de continuïteit van de ruimte hierdoor wordt verbroken. Dit kan door wijzigingen in type of formaat materiaal, legverband, textuur, gebruik van aanrijdpaaltjes, ... (zie ook Hard Landscaping in 4.1\_Principes en Uitgangspunten). Hetzelfde geldt o.a. voor de parkeerplaatsen t.h.v. de Baron de Vironlaan.

De Noordoostzijde van het Gemeenteplein vormt de grens met het bestaande weefsel. Dit is de zijde met de bars en de restaurants van waar men vanop de terrasjes het plein overschouwt. Aan de zuidzijde bevindt zich het Gemeentehuis dat op een sokkel staat. Daarachter en daarnaast zorgen de gearticuleerde parkrand en de tuinen op het plein voor een naadloze overgang tussen Gemeenteplein en Gemeentepark.

- 3.01 ARCHIPLANSTUDIO, Cultural Landscape Path in the Lower Minciovia, Mantova/IT [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.02 LJB AS, Vedahaugane, Aurlandsfjellet/NO via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.03 GILLES CLEMENT, Le Belvedere Des Lichens, Saint Mélarly/Ardeche/FR via [www.surlesentierdeslauzes.fr](http://www.surlesentierdeslauzes.fr)  
 3.04 MICHAEL VAN GESSEL., Stronghold Grebbeberg, Grebbeberg/NL via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.05 GEHL ARCHITECTS, New Road, Brighton/UK via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.06 HASSELL, Wesley Quarter, Perth/AUS via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.07 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.08 Ibid.  
 3.09 Ibid.  
 3.10 Plaza Mayor, Burgos/ES  
 3.11 CARDINAL HARDY, Place d'Armes, Montréal/CA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.12 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 3.13 Ibid.  
 3.14 Sint-Gillis Voorplein/Parvis de Saint-Gilles, Brussel/BE ©Markus Franklin via [www.flickr.com](http://www.flickr.com)  
 3.15 ©Caledosusan via [www.flickr.com](http://www.flickr.com)  
 3.16 OFFICE KGDVS, Villa, Buggenhout/BE via [www.asiaarq.blogspot.com](http://www.asiaarq.blogspot.com)  
 3.17 /  
 3.18 PIETER LEGGE ASSOCIATES, Casa Mullaghmore, Mullaghmore/IRL via [www.plaarchitects.ie](http://www.plaarchitects.ie)  
 3.19 Parthenon, Athene/GR  
 3.20 LUDWIG MIES VAN DER ROHE, Farnsworth House, Plano/Illinois/USA via [KSarch.com](http://KSarch.com)  
 3.21 Schloss Sanssouci, Potsdam/DE  
 3.22 LUDWIG MIES VAN DER ROHE, Neue Nationalgalerie, Berlin/DE via [www.smb.museum](http://www.smb.museum)







4.01		4.02	
4.03	4.04		
4.05	4.06		4.07
4.08	4.09	4.10	
4.12			4.13
4.14	4.15		4.17
4.18	4.19	4.20	4.21

afb. 4.01-4.07: Gemeenteplein - Waterpartij/- spiegel

afb. 4.09 / 4.15: Gemeenteplein - Centrale Boom

afb. 4.10 / 4.11 / 4.13 / 4.16 / 4.17: Gemeenteplein - Tuinen / Groen parkings

afb. 4.18-4.21: Gemeenteplein - Parkrand

afb. 4.08 / 4.12 / 4.14 / 4.18: Gemeenteplein - Aanrijdpaaltjes

### Podium

Naar analogie van tal van andere monumenten wordt het kasteel op een verhoog geplaatst. Het podium wordt uitgevoerd in *hetzelfde basismateriaal als het plein*: beton en/of natuursteen, ter plaatse gestort of in grotere formaten.

Het kasteel zelf staat in een *zee van groen*. Dit groen is van hetzelfde type als de tuinen.

### De waterpartij/-spiegel

reflecteert en zorgt voor een zekere *monumentaliteit*. Het geheel wordt uitgevoerd in *hetzelfde basismateriaal als het plein* i.e. beton of natuursteen. Naast spiegel is het oppervlak een geliefd *zomers speelobject* bij kinderen op wie fonteinen, mistwolken e.d. een onweerstaanbare aantrekkingskracht hebben.

### Eén centrale boom

Op het Gemeenteplein, op het punt waar diverse ruimtes en atmosferen samenkomen (terrassen – plein – parkrand/tuinen), wordt één grote inlandse boom voorzien (bijv. Quercus Robur, Fagus Sylvatica, Platanus Acerofilia...). Deze vervult een belangrijke rol: hij *structureert* niet alleen de ruimte maar is tevens *de belangrijkste ontmoetingsplek op het plein*. Onder deze boom wordt afgesproken, gekeuveld en gekust.

### Een zee van groen rond het kasteel, de tuinen en de beplanting rond de parkings

Deze zijn kleur- en/of bloemenrijk: veldbloemen, prairietuinen.... Hun karakter en uitzicht wisselt met de seizoenen en verveelt nooit. Samen met de parkrand zorgen ze voor een naadloze overgang tussen Gemeenteplein en Gemeentepark.

### Parkrand

Ook de parkrand wordt uitgevoerd in hetzelfde materiaal als het plein. Hij articuleert binnen het Groene Hart de overgang tussen het Gemeentepark en de omliggende straten en pleinen. De parkrand neemt over zijn volledige lengte verschillende vormen aan: terrasboord, tribune, bank, boord(steen).... Ter hoogte van het Gemeenteplein fungeert de parkrand t.h.v. de tuinen als een brede boordsteen – park en Gemeenteplein lopen via de parkrand, hoogteverschil 0cm, naadloos in elkaar over – die t.h.v. het Gemeentehuis een terrasboord/zitbank – hoogteverschil Gemeenteplein/park: 45 à 50cm – wordt vanwaar men het hele park en de vijver kan overschouwen (zie ook snedes in III.1\_Zachte Ruggengraat/Groene Hart).

### Straatmeubilair

De banken zijn sober qua materialisatie en vorm. Ze worden uitgevoerd in gelijkaardig materiaal als het plein.

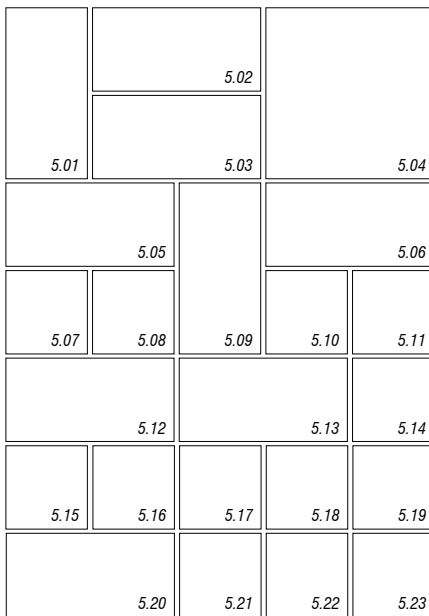
De aanrijdpaaltjes zijn rond en hebben een hoogte (+/- 40-45cm) en een diameter (bijv. 40-80cm) waardoor ze ook als zitelement kunnen worden gebruikt. Indien geopteerd wordt voor verdwijnpalen, hebben deze hetzelfde uitzicht als de aanrijdpaaltjes. De aanrijdpaaltjes zijn bij voorkeur of in hetzelfde basismateriaal als het plein (beton of natuursteen) of eventueel in inox.

- 4.01 CRISTINA IGLESIAS, Deep Fountain, Antwerpen/BE
- 4.02 STUDIEGROEP OMGEVING, Abdijplein Averbode, Scherpenheuvel-Zichem/BE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 4.03 MICHEL CORAJOU, Aménagements paysagers des quais Rive Gauche de la Garonne, Bordeaux/FR
- 4.04 SECCHI-VIGANÒ, Stedelijk Landschapspark Spoor Noord, Antwerpen/BE
- 4.05 TVK ARCHITECTES URBANISTES, Place de la République, Parijs/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 4.06 CRISTINA IGLESIAS, Deep Fountain, Antwerpen/BE
- 4.07 GILLES CLEMENT, Parc André Citroën, Paris/FR
- 4.08 SECCHI-VIGANÒ, Grote Markt, Mechelen/BE
- 4.09 GROSS.MAX., Windrush Square, Brixton/UK via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 4.10 SECCHI-VIGANÒ, Herinrichting Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE
- 4.11 Ibid.
- 4.12 SECCHI-VIGANÒ, Grote Markt, Mechelen/BE
- 4.13 AAUPC, Redevelopment of the "Trapèze", Boulogne-Bilancourt/FR via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 4.14 SECCHI-VIGANÒ, Heraanleg Damplein, Antwerpen/BE
- 4.15 Place du Village via [Talonshauts-et-sacados.com](http://Talonshauts-et-sacados.com)
- 4.16 Bloemenweide via [www.tuinadvies.be](http://www.tuinadvies.be)
- 4.17 Ibid.
- 4.18 SECCHI-VIGANÒ, Heraanleg Damplein, Antwerpen/BE
- 4.19 SECCHI-VIGANÒ, Stedelijk Landschapspark Spoor Noord, Antwerpen/BE
- 4.20 ALLESWIRDGUT, Voetgangersgebied Innichen, San Candido Bolzano/IT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)
- 4.21 ELCH LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, Landhauspark and promenade Linz, Linz/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)









afb. 5.01-5.04 / 5.06 / 5.11-5.14: Formeel gras - Informeel gras

afb. 5.10 / 5.13 / 5.14: Paden halfverharding

afb. 5.04 / 5.11: Paden in het (hoge) gras

afb. 5.05 / 5.08-5.09: Groen amfitheater

afb. 5.21-5.22: Vijver met eiland

afb. 5.18 / 5.19 / 5.23: Pontons

afb. 5.15-5.20: Spelaanleidingen

## SINT-ALENAPARK

Sint-Alenapark is het *formelere openere deel van het Groene hart*. Het is de plaats om te kuieren, te genieten, uit te rusten, te zonnen, ... Jaarlijks vindt er ook het Vijverfestival plaats.

Met het wegnemen van de bestaande haag en struikgewas ontstaat een open park: een groot grasveld met bomen en een vijver, doorkruist door paden. Punctuele ingrepen/aanvullingen op het grasveld en langs de vijver benadrukken en verbeteren de bestaande kwaliteiten.

### Paden

De bestaande padenstructuur blijft behouden. Nieuwe paden worden gelijk aan de bestaande paden uitgevoerd. Dat wil zeggen: ze hebben een vergelijkbare breedte en worden eveneens gerealiseerd in een halfverharding (grijze dolomiet *Merlemont* of schelpen).

Daarnaast kunnen in grote extensief onderhouden delen (zie hierna) olifantenpaden in het hoge gras worden gemaaid.

### Het grasveld

is en blijft de groene basislaag van het park. Op sommige plaatsen, bijv. onder de bomen, maakt de (*formele*) strak getrimde gazon plaats voor *wildere en hogere extensief* onderhouden bloementapijten.

### Groen amfitheater

Jaarlijks zet o.a. het Vijverfestival de mogelijkheden van de natuurlijke helling tussen het Kasteel en de vijver in de verf maar ook op een doordeweekse zonnige dag is het er fijn toeven. Om het zitcomfort te vergroten kan de helling plaatselijk – het is niet de bedoeling om van de volledige helling een groene tribune te maken- getrapt worden uitgevoerd waardoor confortabele(re) zitplaatsen ontstaan.

### Vijver met eiland

Ter hoogte van de vijver kan de uitwerking van een trappen/tribune-structuur bijv. in het verlengde van de groene helling, de aanwezigheid van het water tastbaarder maken.

Het eiland met de Sint-Alenatoren wordt opnieuw toegankelijker gemaakt. Aan de rand van het eiland –dat tot de rustigste plekken van het park behoort- kunnen in het water kleine informele houten pontons worden voorzien. Deze kunnen worden gebruikt door vissers, verliefde koppels, dichters ...

### Spelaanleidingen

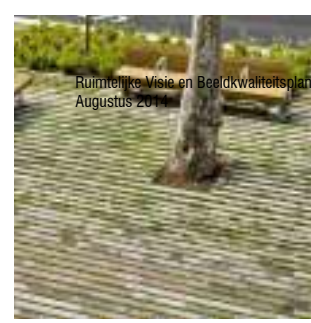
Met een combinatie van opvallende installaties en gewone speeltuigen worden in het park de nodige speelaanleidingen voorzien.

### DE HEETVELDELAAN

De nieuwe wandelboulevard wordt uitgevoerd in beton(platen). De minimale breedte van de laan is 10m. De overgang tussen het pad en het omringende bos en park verloopt geleidelijk: het betonnen pad lost op in het groen en vice versa. De nieuwe wandelroute verweeft bos en park. Ze gaat volledig op in haar omgeving en biedt tegelijk ruimte aan evenementen.

- 5.01 STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCH., Schloss Dyck, Kreis Neuss/DE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 5.02 GILLES CLEMENT, Jardin de l'Arbre Ballon, Brussel/BE via [fr.academic.ru](http://fr.academic.ru)  
 5.03 Sint-Alenapark, Dilbeek/BE via [krisclaeye.skynetblogs.be](http://krisclaeye.skynetblogs.be)  
 5.04 DESVIGNE & DALNOKY, Parc de la Théols, Issoudun/FR via [www.dalnoky.com](http://www.dalnoky.com)  
 5.05 CHRISTIAN KIECKENS i.s.m. GRONTMIJ, Herinrichting Machelendorp, Zulte/BE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 5.06 via [www.tuymansenzoon.be](http://www.tuymansenzoon.be)  
 5.07 CARL TH. SØRENSEN, Universiteitscampus, Aarhus/DK via [serafinoutsights.tumblr.com](http://serafinoutsights.tumblr.com)  
 5.08 RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 5.09 Mainau Island Lake Constance, Konstanz/DE via [www.vulgare.net](http://www.vulgare.net)  
 5.10 SECCHI-VIGANO, Stedelijk Landscapspark Spoor Noord, Antwerpen/BE  
 5.11 GILLES CLEMENT, Jardin de l'Arbre Ballon, Brussel/BE  
 5.12 Parco Sempione, Milano/IT  
 5.13 Rahilly Park, Merced/USA via [www.mercedcountyevents.com](http://www.mercedcountyevents.com)  
 5.14 Sint-Alenapark, Dilbeek/BE  
 5.15 via [www.lne.be](http://www.lne.be)  
 5.16 B+B, Valkenbergpark, Breda/NL via [www.bplusb.nl](http://www.bplusb.nl)  
 5.17 ANN VERONICA JANSSENS, Tennismuur Middelheim Beeldenpark, Antwerpen/BE  
 5.18 RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 5.19 T. ANDERSSON with SWECO ARCH., Campus Park Umeå Universiteit, Umeå/SE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 5.20 5-5 DESIGNSTUDIO, Parc de La Ferté-Vidame, La Ferté Vidame/FR via <http://www.5-5designstudio.com>  
 5.21 AI WEI WEI, Brug Middelheimpark, Antwerpen/BE ©Joris Casaer via [www.middelheimmuseum.be](http://www.middelheimmuseum.be)  
 5.22 Sint-Alenapark, Dilbeek/BE  
 5.23 TURENSCAPE LANDSCAPE ARCH., Tianjin Qiaoyuan Park, Tianjin/CN via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)







6.01	6.02	6.03	6.04
6.05	6.06	6.07	
	6.08	6.09	6.10
6.12	6.13	6.14	
6.15	6.16	6.17	6.18
	6.19	6.20	6.21
6.22	6.23	6.24	6.25
			6.26

afb. 6.01-6.04: Heetveldelaan

afb. 6.01-6.02: Heetveldelaan: beton en groen gaan in elkaar op

afb. 6.18 / 6.21 / 6.25 - 6.26: Bodembedekkers

afb. 6.05 / 6.08 / 6.12 / 6.16-6.17 / 6.19 / 6.22-6.24:

Sport- en spelaanleidingen

afb. 6.14-6.15 / 6.20: Meubilair

afb. 6.06 / 6.09 / 6.13 / 6.24: Paden

6.01	LOLA DOMENECH, Remodelling of Passeig de St Joan boulevard, Barcelona/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.02	EMF LANDSCAPE ARCH., Laroque Des Alberes Kerkhof, Laroque Des Alberes/FR via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.03	TECHNUM, Maria Hendrikapark, Oostende/BE
6.04	via <a href="http://www.overuit.nl">www.overuit.nl</a>
6.05	TURENSCAPE, Red Ribbonpark, Qinhuangdao/CN via <a href="http://www.archdaily.com">www.archdaily.com</a>
6.06	Dilbeek Bos
6.07	via <a href="http://www.techbeats.co.uk">www.techbeats.co.uk</a>
6.08	via <a href="http://www.escofet.com">www.escofet.com</a>
6.09	LAND, Vasaparken, Stockholm/SE via <a href="http://www.europaconcorsi.com">www.europaconcorsi.com</a>
6.10	JON PAISECKI, Stone River, New York/USA via <a href="http://www.asla.org">www.asla.org</a>
6.11	/
6.12	via <a href="http://thequietus.com">thequietus.com</a>
6.13	SUBSTANCE, Dzintaru Mežaparks, Jurmala/LV via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.14	MDLANDSCHAPSARCHITECTEN, Hommage to a Duch Decoy, Glimmen/NL via <a href="http://www.landzine.com">www.landzine.com</a>
6.15	RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.16	via <a href="http://www.kompan.nl">www.kompan.nl</a>
6.17	RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.18	Hallerbos, Boshyacint via <a href="http://www.sgoovy.files.wordpress.com">www.sgoovy.files.wordpress.com</a>
6.19	Speelbos via <a href="http://www.jellewouters.be">www.jellewouters.be</a>
6.20	RCR ARCHITECTES, Area Deportiva, Tussols/ES via <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a>
6.21	Bosanemoon ©Misjel Decler via <a href="http://www.kunstfotografie.be">www.kunstfotografie.be</a>
6.22	via <a href="http://www.destentor.nl">www.destentor.nl</a>
6.23	/
6.24	Dilbeek Bos
6.25	Bosanemoon ©Misjel Decler via <a href="http://www.kunstfotografie.be">www.kunstfotografie.be</a>
6.26	Vrouwenmantel via <a href="http://www.kwekerijdetuinbloem.nl">www.kwekerijdetuinbloem.nl</a>

## DILBEEK BOS

Dilbeek bos is het *informelere geslotenerde deel van het Groene Hart*, zowel in uitzicht als in gebruik. Het is de plaats om te sporten, te spelen, te ravotten.

### Beplanting en topografie

De bestaande beplanting en topografie spelen een belangrijke rol in de beleving van de plek. Het *benutten en versterken van deze aanwezige kwaliteiten in het bestaande bos wordt aangemoedigd*. Liggende stammen, takkenhopen, struikengroepen en natuurlijk de bestaande 'krater' vormen perfecte natuurlijke spelaanleidingen.

Waar mogelijk kan worden nagedacht om de aanwezige fauna en flora te verrijken en het bos van enkele kleuraccenten te voorzien door een of meerdere tapijten van bodembedekkende planten (Boshyacint, Daslook, Bosanemoon,...) toe te voegen.

### Sport- en spelaanleidingen/Meubilair

Naast de bestaande beplanting en topografie (zie hoger) kunnen punctueel bijkomende spelaanleidingen worden toegevoegd. Dit kan gaan van een eenvoudig set opstaande balken, over een zwevend vlonderspad tot multifunctionele lig- en zitelementen. Uitgezonderd een of twee accenten zijn de aanvullingen bij voorkeur sober en gaan ze op in het bos. Het actuele karakter van het bos primeert. Een overdaad aan opvallende elementen is bijgevolg te vermijden. Materialen zoals natuursteen, beton, hout en/of corten staal benaderen deze 'boskarakteristieken' het best. Bovenstaande is eveneens van toepassing op banken en ander meubilair of op andere objecten die eventueel worden toegevoegd.

Bij de (her)inrichting mag niet uit het oog worden verloren dat in het bos ook gemountainbiket wordt en er jaarlijks een veldrit en veldloop door passeert.

### Paden

De bestaande padenstructuur, een combinatie van paden in halfverharding en olifantenpaden in aarde, vormt de basis. Deze structuur kan worden versterkt en eventueel aangevuld met nieuwe accenten (zie hierboven). De paden worden voorzien in dezelfde *halfverharding* (dolomiet, schelpen,...), voor de accenten kan eventueel worden gedacht aan materialen die de *boskarakteristieken* het beste benaderen (zie hoger).

### SINT-ALENA ZUID

Hoewel opgebouwd uit drie delen – de wandeling langs het park, de uitgesneden rijweg en het platform – wordt deze nieuwe voetgangerasas uitgevoerd als een continue ruimte waarbij over de ganse breedte hetzelfde materiaal – beton en/of natuursteen – wordt gebruikt. Deze keuze sluit naadloos aan bij de grammatica van de aanliggende ruimtes (Gemeenteplein, Kasteelstraat/Kasteelhoeveplein,...). De verschillende functionele zones onderscheiden zich dankzij subtiele variaties op vlak van formaat, legverband, textuur,...

De rijweg wordt uitgevoerd in uitgewassen beton.







7.01	7.02	7.03	
7.04	7.05	7.06	
7.07	7.08	7.09	
7.10	7.11	7.12	7.13
7.14	7.15	7.16	
7.17	7.18	7.19	7.20
7.21	7.22	7.23	7.24

afb. 7.01-7.05: Parkrand: Sint-Alena Zuid / Kasteelstraat Oost

afb. 7.06-7.09 / 7.12: Kasteelhoeveplein

afb. 7.10-7.12 / 7.14: Verheydenstraat - Kerkplein

afb. 7.12-7.24: Verheydenstraat

afb. 7.15 / 7.21 / 7.22: Verheydenstraat - Plantvakken

afb. 7.13 / 7.24: Verheydenstraat - Meubilair

## KASTEELSTRAAT OOST

Is een terras op het park, t.h.v. het Sint-Alenapark. Dit traject maakt deel uit van de parkrand die zich als een aantrekkelijke wandel- en kuierzone rond het Groene Hart slingert. Qua materiaalgebruik sluit de uitvoering van het terras bijgevolg ook aan op de materialisatie van de Sint-Alenalaan die vanaf het Gemeenteplein langs het park afdaaft tot aan de Kasteelstraat/Verheydenstraat.

De rijweg wordt voorzien in uitgewassen beton en is 'uitgesneden' net zoals in de Sint-Alenalaan.

## KASTEELHOEVEPLEIN

Qua karakter, zowel atmosfeer als materieel, vertoont dit plein sterke gelijkenissen met het plein dat toegang verschaft tot CCD Westrand. Het betreft in beide gevallen een plein dat de ruimtelijke continuïteit/oversteekbaarheid binnen de Zachte Ruggengraat maximaliseert, in beide gevallen gaat het over een plein dat toegang verschaft, enerzijds op niveau van de gemeente tot het binnenrijden van de kern, anderzijds op niveau van het openbare gebouw waarvoor ze zich situeren. De tuinen en bloemenpartijen sluiten dan weer aan bij wat wordt toegepast op het Gemeenteplein.

## VERHEYDENSTRAAT

### Straat

De Verheydenstraat is de winkelstraat van Dilbeek en maakt deel uit van de kern. Ze is opgevat als *één autoluwe ruimte* die van gevel tot gevel loopt en uitnodigt van winkel naar winkel te kuieren. Ter hoogte van de Sint-Ambrosiuskerk verwijdt de straat tot een waar plein voor de kerk.

Als deel van de kern is het basismateriaal van de Verheydenstraat beton en/of natuursteen, ter plaatse gestort of in (middel)grotere formaten. Een variant van wat ook op het Gemeenteplein gebruikt is en t.h.v. de toegang tot CCD Westrand. De kleinere formaat standaard betonstraatstenen die worden toegepast in 'de omgeving', worden hier niet gebruikt.

Automobilist, fietser en voetganger delen de beschikbare ruimte. Rijweg en parkeerplaatsen zijn afleesbaar zonder dat de continuïteit van de ruimte wordt verbroken. Dit kan door wijzigingen in type of formaat materiaal, legverband, textuur, minimale hoogteverschillen... (zie ook Hard Landscaping in 4.1 \_Principes en Uitgangspunten). Er wordt geen gebruik gemaakt van aanrijdpaaltjes. De plantvakken en het voorziene meubilair nemen hier deze functie over.

### Plantvakken

zijn kleur- en/of bloemenrijk: veldbloemen, prairietuinen.... Hun karakter en uitzicht wisselt met de seizoenen en verveelt nooit. Ze vormen één geheel met de overige plantvakken en tuinen van de kern (o.a. Gemeenteplein).

### Meubilair

is sober en in harmonie met de rest van de ruimte.

- 7.01 GUSTAFSON PORTER, Cultuurpark Westergasfabriek, Amsterdam/NL via [www.westergasfabriek.nl](http://www.westergasfabriek.nl)  
 7.02 Ibid.  
 7.03 ELCH LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, Landhauspark and promenade Linz, Linz/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.04 via [www.middelheimmuseum.be](http://www.middelheimmuseum.be)  
 7.05 ATELIER LOIDL, Park am Gleisdreieck, Berlin/DE via [www.royalboroughofkensingtonandchelsea.com](http://www.royalboroughofkensingtonandchelsea.com)  
 7.06 ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA, London/UK via [www.europaconcorsi.com](http://www.europaconcorsi.com)  
 7.07 Parkeerpoche, Kasteelhoeve, Dilbeek/BE  
 7.08 via [www.howwedrive.com](http://www.howwedrive.com)  
 7.09 HASSELL, Wesley Quarter, Perth/AUS via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.10 WBP LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, St Urbanus Kirchplatz, Gelsenkirchen/DE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.11 SCHONHERR LANDSCAPE ARCHITECTURE, Ribe Cathedral Square, Esbjerg/DK via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.12 GEHL ARCHITECTS, New Road, Brighton/UK via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.13 SECCHI-VIGANO, Heraanleg Grote Markt - Veemarkt, Mechelen/BE  
 7.14 ALLESWIRDGUT, Voetgangersgebied Innichen, San Candido Bolzano/IT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.15 SECCHI-VIGANO, Heraanleg Grote Markt - Veemarkt, Mechelen/BE  
 7.16 GEHL ARCHITECTS, New Road, Brighton/UK via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.17 ALLESWIRDGUT, Voetgangersgebied Innichen, San Candido Bolzano/IT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.18 ALLESWIRDGUT, Maria Theresien Straße, Innsbruck/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.19 Ibid.  
 7.20 RUSH WRIGHT, Grounds of Hargreaves Mall, Victoria/AUS via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.21 ELCH LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, Landhauspark and promenade Linz, Linz/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.22 GRONTMIJ, Herinrichting Stationsstraat, Sint-Niklaas/BE via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 7.23 via [www.architecturenorway.no](http://www.architecturenorway.no)  
 7.24 via [www.sion-lier.be](http://www.sion-lier.be)







	8.01	8.02		8.03
		8.04	8.05	8.06
8.07		8.08		8.09
	8.11	8.12	8.13	8.14
	8.15		8.16	8.17
		8.18	8.19	8.20
8.21		8.22	8.23	8.24

afb. 8.01: Kerktuin Sint-Ambrosius

afb. 8.02-8.14: Marktpllein/CCD Westrand

afb. 8.03 / 8.06: Marktpllein - Luifel

afb. 8.02 / 8.04-8.05 / 8.07 / 8.10-8.12 / 8.14: Marktpllein/CCD Westrand - Vergroenen

afb. 8.08-8.09 / 8.13: Marktpllein/CCD Westrand - Parking wordt podium

afb. 8.15-8.22: Schoolplein

afb. 8.23-8.24: Tunnel

## KERKTUIN SINT-AMBROSIUS

Deze is kleur- en/of bloemenrijk: veldbloemen, prairietuinen.... Het karakter en uitzicht wisselt met de seizoenen en verveelt nooit. Het intensieve groen kan worden afgewisseld met extensieve vlekken waarop men zich kan neervlijen bij wijze van pauze. Twee types groen: het formele gras van het park en de informele bloemenvegetatie van de parkrand komen hier samen.

## MARKTPLEIN/PARKING CCD WESTRAND

De eerste gelegen in het zuiden van de kern, de tweede in het noorden. Beiden zijn opgevat als pleinen waarop *ook geparkeerd kan worden*. Hoewel ze veruit het eerste gebruik is wil dit zeggen dat de parkeerfunctie als belangrijk maar toch secundair wordt beschouwd. De mogelijkheden van de plek wanneer er geen auto's staan worden (even) belangrijk(er) geacht. Het zijn dus niet louter parkings en ze worden dan ook niet als dusdanig ontworpen. De parkeerfunctie wordt in het plein geïntegreerd en indien er geen wagens (mogen) staan, mag de ruimte niet als parking worden ervaren. Op dat moment wordt de ruimte een podium, een picknickplek, een sportveld, ... Beiden maken prominent deel uit van de zachte ruggengraat en dus zal de herinrichting streven naar een maximale vergroening van de plekken. Vergroening gebeurt in de eerste plaats a.d.h.v. bomen maar ook door maximaal te vergroenen en ook hier te werken met bloemrijk grasland o.i.d. dat de loop van de seizoenen volgt en daardoor zorgt voor een blijvend veranderend karakter van de plek.

## SCHOOLPLEIN

Het nieuwe Schoolplein loopt van gevel tot gevel en wordt gekenmerkt door een intieme en geborgen atmosfeer van een dorpsplein. Gelegen tussen de schoolgebouwen is het in de eerste plaats het terrein van de leerlingen, het is een *buitenspeelplaats*. De tuin is een letterlijk een *speeltuin tussen de bomen* die ook buiten de schooluren kan worden gebruikt. Het is een speeltuin voor de buurt. Parkeren gebeurt op een daartoe voorziene plek die integraal deel uitmaakt van het plein en die in afwezigheid van geparkeerde wagens ook als podium kan dienst doen.

De materiële basislaag is die van de kern: beton en/of natuursteen. De genuanceerde differentiatie en de subtiele variaties zorgen ervoor dat elke deelruimte zijn bijhorende atmosfeer krijgt.

De rijweg, dubbele richting, in het stuk (Kasteel)straat (Oost) wordt volledig uitgevoerd in uitgewassen beton.

## TUNNEL

wordt geschilderd en afgewerkt met micro-geperforeerd strekmetaal. Lichtschachten gecombineerd met een uitgekiende verlichting doen de passant vergeten dat hij/zij in een koker de N8 aan het kruisen is.

- 8.01 Bloemenweide via [www.tuinadvies.be](http://www.tuinadvies.be)  
 8.02 CMG LANDSCAPE ARCHITECTURE, Crack Garden, San Francisco/CA/USA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.03 /  
 8.04 via [www.ecovegetal.fr](http://www.ecovegetal.fr)  
 8.05 BUREAU BAS SMETS, Parking Centrum, Ingelmunster/BE via [www.dagvandearchitectuur.be](http://www.dagvandearchitectuur.be)  
 8.06 /  
 8.07 /  
 8.08 ©Julie Roth via [www.florianriviere.fr](http://www.florianriviere.fr)  
 8.09 IDEALICE LANDSCAPE ARCHITECTURE, Centrum Odorf, Odorf/AT via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.10 BUREAU BAS SMETS, Parking Centrum, Ingelmunster/BE via [www.dagvandearchitectuur.be](http://www.dagvandearchitectuur.be)  
 8.11 Eco parking via [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)  
 8.12 CMG LANDSCAPE ARCHITECTURE, Crack Garden, San Francisco/CA/USA via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.13 SECCHI-VIGANÒ, Herinrichting Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE  
 8.14 BUREAU BAS SMETS, Parking Centrum, Ingelmunster/BE via [www.dagvandearchitectuur.be](http://www.dagvandearchitectuur.be)  
 8.15 HASSELL, Macquarie University Courtyard, Sydney/AUS via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.16 ANDREA OLIVA, piazza XXIV maggio, Reggio Emilia/IT via [www.janozaffelli.it](http://www.janozaffelli.it)  
 8.17 ROBIN WINOGROND, Central Plaza: Cooperative Housing Katzenbach, Zurich/CH via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.18 PEPE GASCÓN, Places in Puigcerda, Girona/ES via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.19 EARTHSCAPE, LaLaport Toyosu, Tokyo/JP via [www.landezine.com](http://www.landezine.com)  
 8.20 via [theglobaltraveler.files.wordpress.com](http://theglobaltraveler.files.wordpress.com)  
 8.21 ANDREA OLIVA, piazza XXIV maggio, Reggio Emilia/IT via [www.janozaffelli.it](http://www.janozaffelli.it)  
 8.22 PETER ZUMTHOR, Kolumba Kunstmuseum, Köln/DE  
 8.23 EDUARDO SOUTO DE MORA, Porto Metro, Porto/PT via [www.enor.es](http://www.enor.es)  
 8.24 PANJEL DE SOLA MORALES, Onderdoorgang station Leuven, Leuven/BE ©lvo Stroobants



Parriskja Viki og Sundsvallstígurinn Ólafskirkju Korti  
Agustín 2014



9.01	9.02		
9.03	9.04	9.05	
9.06	9.07	9.08	9.09
9.10	9.11	9.12	
9.13	9.14	9.15	
9.18	9.19	9.16	9.17
		9.20	9.21

afb. 9.01 - 9.02: Woonstraat - Materialisatie

afb. 9.03 - 9.04: Toegangs- en doorgangsstraat - Materialisatie

afb. 9.06 - 9.07: Toegangs- en doorgangsstraat - Fietspad

afb. 9.05 / 9.08-9.09 / 9.12: Vergroenen

afb. 9.10 - 9.11 / 9.13: Uitgewassen beton

afb. 9.12: Rijweg in asfalt

afb. 9.14-9.21: Woonstraat

In tegenstelling tot de kern/Zachte Ruggengraat/Groene Hart wil het beeldkwaliteitsplan in het geval van de figuur van de Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Weefsel een stap verder gaan.

Zoals reeds aangegeven is er een verschil in (collectieve) betekenis en identiteit van de plek wanneer men deze van de kern vergelijkt met die van een toegangsas of een woonstraat. De eerste maakt deel uit van het collectieve geheugen en betekent waarschijnlijk iets voor elke Dilbekenaar.

De toegangsas of de woonstraat is daarom niet minder waardevol maar in tegenstelling tot bijv. het Gemeenteplein waarover iedereen vermoedelijk wel een mening heeft, is de situatie zeker in het geval van de woonstraat persoonlijker en vooral van belang voor de inwoners van de straat zelf.

Voor beide situaties lijkt dan ook een verschillende aanpak aangewezen. Voor de Kern/Zachte Ruggengraat/Groene Hart schuift het beeldkwaliteitsplan een aantal duidelijke inrichtingsprincipes (cfr. subtiele variaties enz...) en basisrichtlijnen met betrekking tot materiaalkeuze en -gebruik naar voor, en schetst het daarnaast a.d.h.v. referentiebeelden op doorgedreven wijze de gewenste atmosfeer van elke plek. Het beeldkwaliteitsplan wil op deze manier duidelijke krijtlijnen aanreiken waarbinnen de door de gemeente aangestelde ontwerper voldoende vrijheid vindt om een uitdagend voorstel te doen, maar die tegelijk binnen elke figuur ook de samenhang en continuïteit tussen de individuele projecten onderling bewaken.

In het geval van de (toegangs)assen en zeker van de woonstraten is het minder voor de hand liggend dat de gemeente voor elke straat een ontwerper aanstelt. De krijtlijnen waarbinnen te opereren zijn daarom ook best van in het begin concreter. Men kan stellen dat het beeldkwaliteitsplan in geval van de (toegangs)assen en de woonstraten een eerste voorontwerp naar voor schuift dat niet alleen ondubbelzinnige uitspraken doet over de algemene inrichting (rijbaan-fietspad-parking-voetpad enz...) maar ook reeds zeer concreet is met betrekking tot zaken als bijvoorbeeld materiaalkeuzes en legverbanden. Indien gewenst is een onmiddellijke doorvertaling naar een technisch dossier mogelijk.

De algemene inrichtingsprincipes voor het Poreus Netwerk werden toegelicht in III.2\_Assen, Lopers en Woonstraten/Poreus Netwerk.

Zoals reeds aangegeven in IV.1\_Uitgangspunten en principes wordt voor de Assen, Lopers en Woonstraten geopteerd te werken met kleinschaligere standaardformaten van in eerste instantie betonstraatstenen.

9.01 Stalenstraat, Waterschei/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)

9.02 Ibid.

9.03 SECCHI-VIGANÒ, Openbaar Domein Lamotsite, Mechelen/BE

9.04 SECCHI-VIGANÒ, Heraanleg Theaterplein en omgeving, Antwerpen/BE

9.05 via [www.nieuwsblad.be](http://www.nieuwsblad.be)

9.06 Heraanleg Rubenslei, Antwerpen/BE

9.07 Ibid.

9.08 via [www.ite.org](http://www.ite.org)

9.09 via [4.bp.blogspot.com](http://4.bp.blogspot.com)

9.10 /

9.11 ROBBRECHT- DAEM ARCHITECTEN ism M.-JOSÉ VAN HEE / WIRTZ INTERNATIONAL Kobra, Gent/BE

9.12 /

9.13 /

9.14 via [www.gentblogt.be](http://www.gentblogt.be)

9.15 via [www.heusden-zolder.eu](http://www.heusden-zolder.eu)

9.16 via [www.de-held.nl](http://www.de-held.nl)

9.17 ©Leo Divendal via [www.leodivendal.nl](http://www.leodivendal.nl)

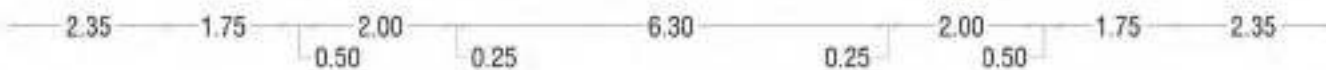
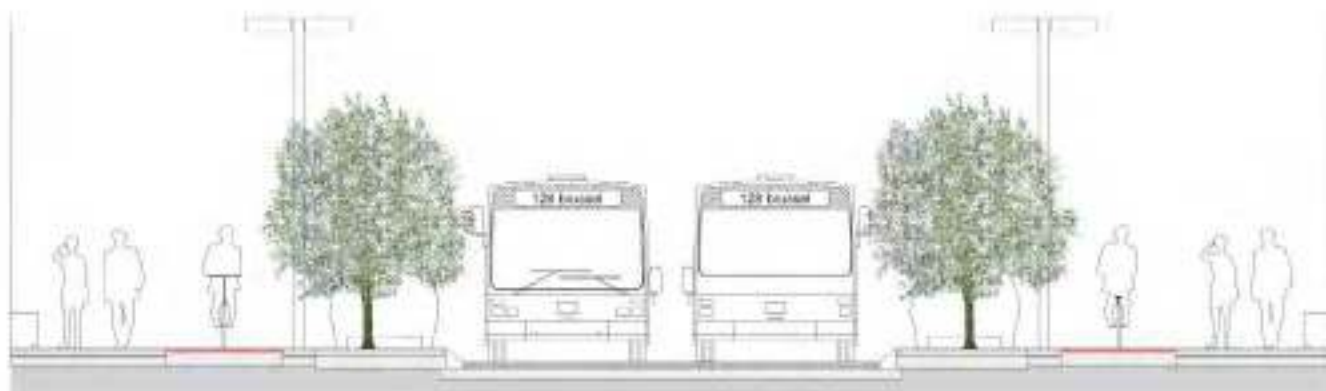
9.18 via [assets.inhabitat.com](http://assets.inhabitat.com)

9.19 Stalenstraat, Waterschei/BE via [www.ebema.be](http://www.ebema.be)

9.20 ©Marko Stanic via [www.twitter.com](http://www.twitter.com)

9.21 via [www.degemeenteschool.be](http://www.degemeenteschool.be)





Baron de Vironlaan: materialisatie/uitwerking toegangsstraat/doorgangstraat

**Lus voor rondgaand verkeer**

De hele oppervlakte voor de zachte weggebruiker, uitgezonderd eventueel aanwezige fietspaden, wordt uitgevoerd in één en hetzelfde type materiaal. Parkeerplaatsen, inritten e.d. worden gemarkeerd door gebruik te maken van een gewijzigd legpatroon – subtiele variatie. Er wordt voorgesteld te werken met langwerpige standaard betonstraatstenen formaat 40x10. Er wordt blokverband voorgesteld als legpatroon. Ter hoogte van de parkeerplaatsen, inritten enz... blijft het blokverband behouden maar wordt het ook 90° gedraaid.

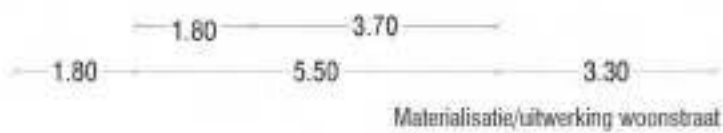
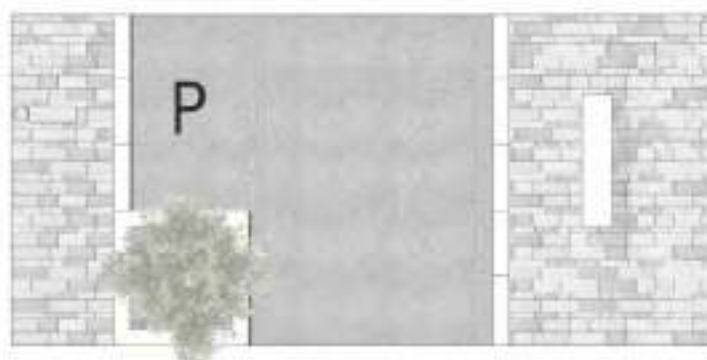
De gekozen kleur situeert zich aan de donkerdere zijde van het kleurenspectrum en sluit aan bij het kleurenpatroon van de kern. Alle stenen hebben dezelfde kleur. Ook de boordstenen zijn in beton van dezelfde kleur. Ze zijn afgeschuind aan de kanten waar geparkeerd wordt. De rijweg wordt uitgevoerd in zwart asphalt. De platformen die de oversteekbaarheid verhogen en de belangrijke publieke functies langs de diverse assen markeren, worden uitgevoerd in uitgewassen beton.

Voor de bomen wordt geselecteerd voor een inheemse soort. Het is belangrijk dat na enige tijd een laan-effect kan ontstaan. Dit zorgt niet alleen voor een aangenamere atmosfeer maar werkt ook ruimtelijk versmallend en dus vertragend.

**Toegangsassen**

De materialisatie van de toegangsassen is quasi identiek aan die van de lus voor rondgaand verkeer. Enige verschil is dat er van gevel tot gevel wordt geselecteerd voor één materiaal: beton. Weliswaar in verschillende verschijningsvormen: uitgewassen voor de rijweg en eventuele platforms, betonstraatstenen 40x10 voor de rest van het oppervlak, uitgezonderd de rode fietspaden. De voorgestelde kleur en legverbanden zijn identiek, net als de types boordstenen. De bomen tussen de parkeerplaatsen zijn inheems en van dezelfde soort als die die worden gebruikt langs de lus voor rondgaand verkeer.





### **Woonstraten**

Ook in de woonstraten wordt geopteerd voor beton van gevel tot gevel. Ook hier: uitgewassen beton voor de rijweg en betonstraatstenen voor de voetgangerszones.

Er wordt echter geopteerd voor een wildverband van diverse formaten, eventueel geaccentueerd met lichte tintverschillen in kleur. De voorgestelde kleur sluit aan bij het lichte grijs van de standaard uitgewassen beton van de rijweg.

De bomen zijn inheems maar van een ander type dan diegene gekozen voor de lus en de toegangsassen. Het beoogde effect – versmallen, dus vertragen – is ook hier van toepassing. De woonstraten zijn immers straten waarin men woont, verblijft, speelt.... In dat opzicht is een vlotte toegankelijke straat belangrijk, maar is een vlotte doorgankelijke straat van absoluut ondergeschikt belang. Dat is de gewenste atmosfeer in elke woonstraat.





Gemaente Dillbeek

**MAARCH**  
MUNICIPAL ARCHITECTURE

Rebokstraat 31 - 2000 Berchem  
+32473501157 | info@maarch.eu

**UForce**

E. Pecheurstraat 4 - 2000 Antwerpen  
+32486660004 | uforce.jinx@gmail.com