

LEEFBUURTPLAN

Palokewijk



VECTRIS®

Dilbeek

COLOFON

Titel	Leefbuurt Palokewijk
Projectcode	1439
Datum	20 juni 2023
Opdrachtgever	Gemeente Dilbeek De Heetveldelaan 4 1700 Dilbeek
Contactpersoon	Irini Raeymaekers - Vincent Van Der Meiren 0491/961211 irini.raeymaekers@dilbeek.be vincent.vandermeiren@dilbeek.be www.dilbeek.be
Opdrachthouder	Esmée Hof - Koen Stuyven VECTRIS Vital Decosterstraat 67A/ 0201 3000 Leuven 016/319100 info@vectris.be www.vectris.be

INHOUDSTABEL

INLEIDING 7

Leefbuurten	8
Palokewijk	8
Bouwstenen	10
Leeswijzer	11

PROCES 13

Tijdslijn	14
Voortraject Levuur	16
Leefbuurtplan i.s.m. VECTRIS	16

ECOLOGIE 19

Uitdagingen	20
Antwoorden rond regenwater	22
Antwoorden op teveel verharding	26

ESTHETIEK 31

Uitdagingen	32
Van verkeersruimte naar verblijfsgebied	32
Leefbaarheidsklassen	34
Drie soorten straten in de wijk	36
Inrichtingsprincipes	38

BEREIKBAARHEID 43

Uitdagingen rond parkeren	44
Parkeeronderzoek	45
Parkeercomfort verhogen	46
Blaauwe zone	47
Deelwagens	48

Efficiënt ruimtegebruik voor parkeren	49
---------------------------------------	----

Uitdagingen rond duurzaam verplaatsingsgedrag	50
---	----

Weerstand tegen doorgaand verkeer	50
-----------------------------------	----

Snelheidsremmers + poorteffecten	51
----------------------------------	----

NABIJHEID 53

Uitdagingen	54
-------------	----

De straat als buurtplek	54
-------------------------	----

Buurt(speel)plekken	55
---------------------	----

SYNTHESE - MASTERPLAN 57

Spelregels	58
------------	----

Masterplan	59
------------	----

Synthese	60
----------	----

Fasering uitvoering	62
---------------------	----

Strategisch project	64
---------------------	----

BIJLAGEN 67



INLEIDING

In dit hoofdstuk wordt meer uitleg gegeven over het concept 'Leefbuurten', de Palokewijk en de uitdagingen waar de wijk voor staat.

LEEFBUURTEN

De 'Leefbuurten' zijn een initiatief van het Team Vlaams Bouwmeester i.s.m. het Fietsberaad, Agentschap Binnenlands Bestuur en Vlaams Minister van Binnenlands Bestuur, Bart Somers.

Het idee ontstond voor de periode van de coronacrisis. Tijdens de lockdown werden leefbare buurten steeds relevanter. De afwezigheid van het, anders constant aanwezige, gemotoriseerd verkeer zorgde er namelijk voor dat veel bewoners hun eigen buurt hebben herontdekt. Er was minder geluidsoverlast en meer ruimte voor fietsers en voetgangers op het openbaar domein. Bewoners kwamen ook meer naar buiten en het besef groeide dat de openbare ruimte misschien toch niet enkel voor de auto was.

Daarenboven komt er steeds meer een bewustzijn dat er ingezet moet worden op waterinfiltratie en hittebestrijding. We leven namelijk in tijden van extremen met hevige regenbuien en lange droogteperiodes. Dit komt mede door de sterke verharding van het openbaar en privé domein. Als één van de meest verharde gebieden in Europa, is Vlaanderen de koploper op dit vlak. Ongeveer 1/7 van Vlaanderen is verhard en 2/3 hiervan zijn wegen en opritten.

*Leefbuurten zijn levendige,
klimaatrobuuste en autoluwe buurten
waar het aangenaam wandelen, fietsen
én wonen is.*

- Team Vlaams Bouwmeester



Figuur 1: Infomoment in de Palokewijk

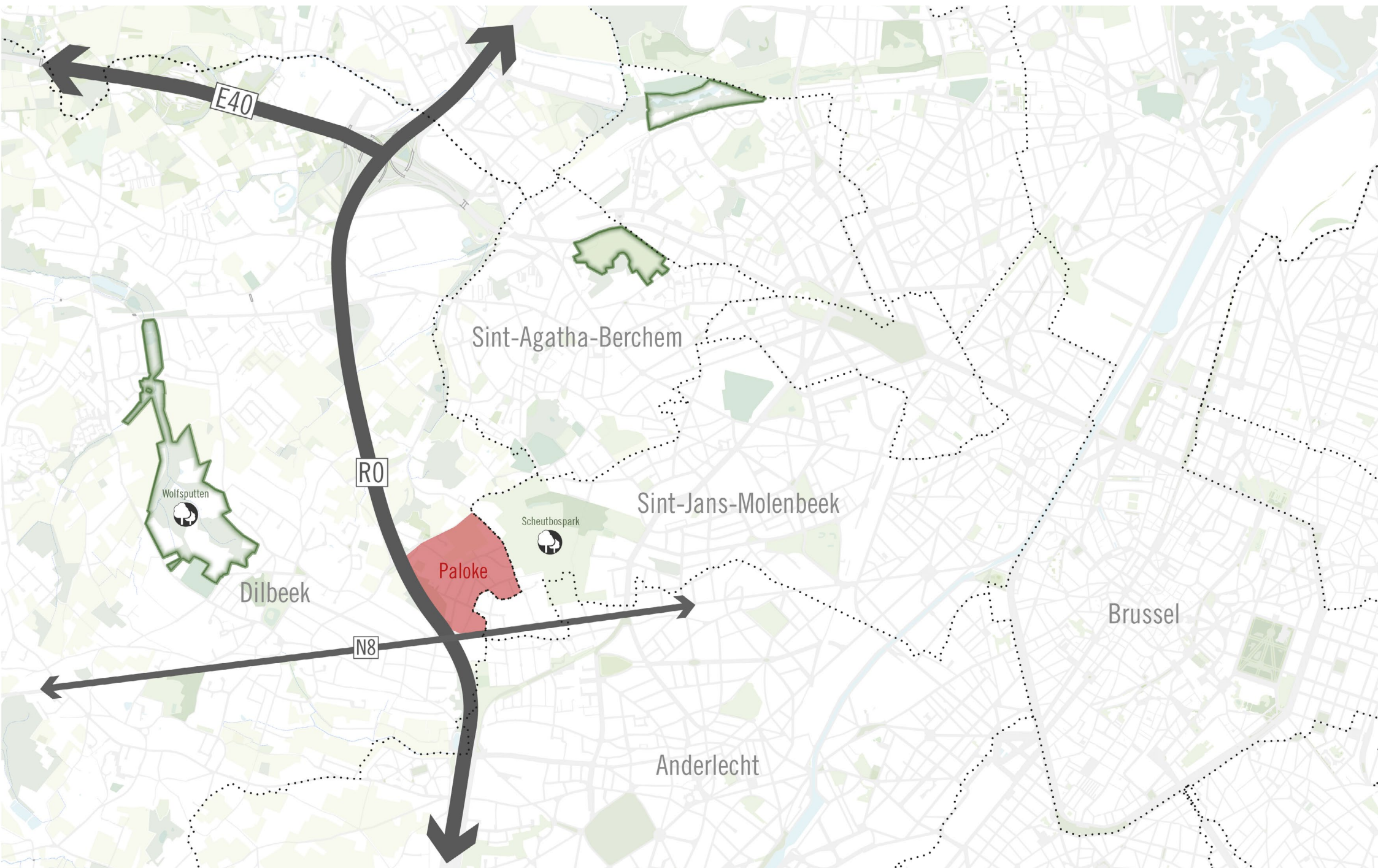
PALOKEWIJK

De Palokewijk is een wijk gelegen in het oosten van de gemeente Dilbeek, op fietsafstand van Dilbeek centrum (1,7km) en Brussel centrum (6km).

De wijk wordt enerzijds begrensd door groene gebieden (Scheutbosspark), die een buffer vormen, en anderzijds door grotere barrières, zoals de E19 en de N8.

Niet enkel deze fysieke elementen zorgen voor een contrast in de wijk, ook de gewestgrens die door de wijk loopt, laat sporen na in het straatbeeld (bv. herinrichtingsprojecten op grondgebied Sint-Jans-Molenbeek).

De wijk heeft voornamelijk een residentiële functie. Enkel de Scouts zijn in het noordwesten van de wijk gevestigd. Op het grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek bevinden zich 3 scholen, een kerk en een woonzorgcentrum. Langs de N8 zijn er wel meer voorzieningen aanwezig, zoals een tankstation, een nachtwinkel, apotheek, etc.



Figuur 2: Ligging Palokewijk op macroschaal

BOUWSTENEN

Om te garanderen dat zowel de verkeersvraagstukken, als de ecologische, sociaal-economische en andere maatschappelijke vraagstukken gelijkwaardig behandeld worden, ontwikkelden Team Vlaams Bouwmeester en Fietsberaad 5 bouwstenen die de leidraad vormen in een Leefbuurten-traject.

Deze bouwstenen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en gelijkwaardig. Ze zijn gebruikt om het Leefbuurtplan voor de Palokewijk vorm te geven, en ook bij de interne en de externe communicatie.

PROCES

= een wijk die samen- en meewerkt aan een betere omgeving

ECOLOGIE

= een wijk met aandacht voor groen, water, lucht, bodem en circulariteit

ESTHETIEK

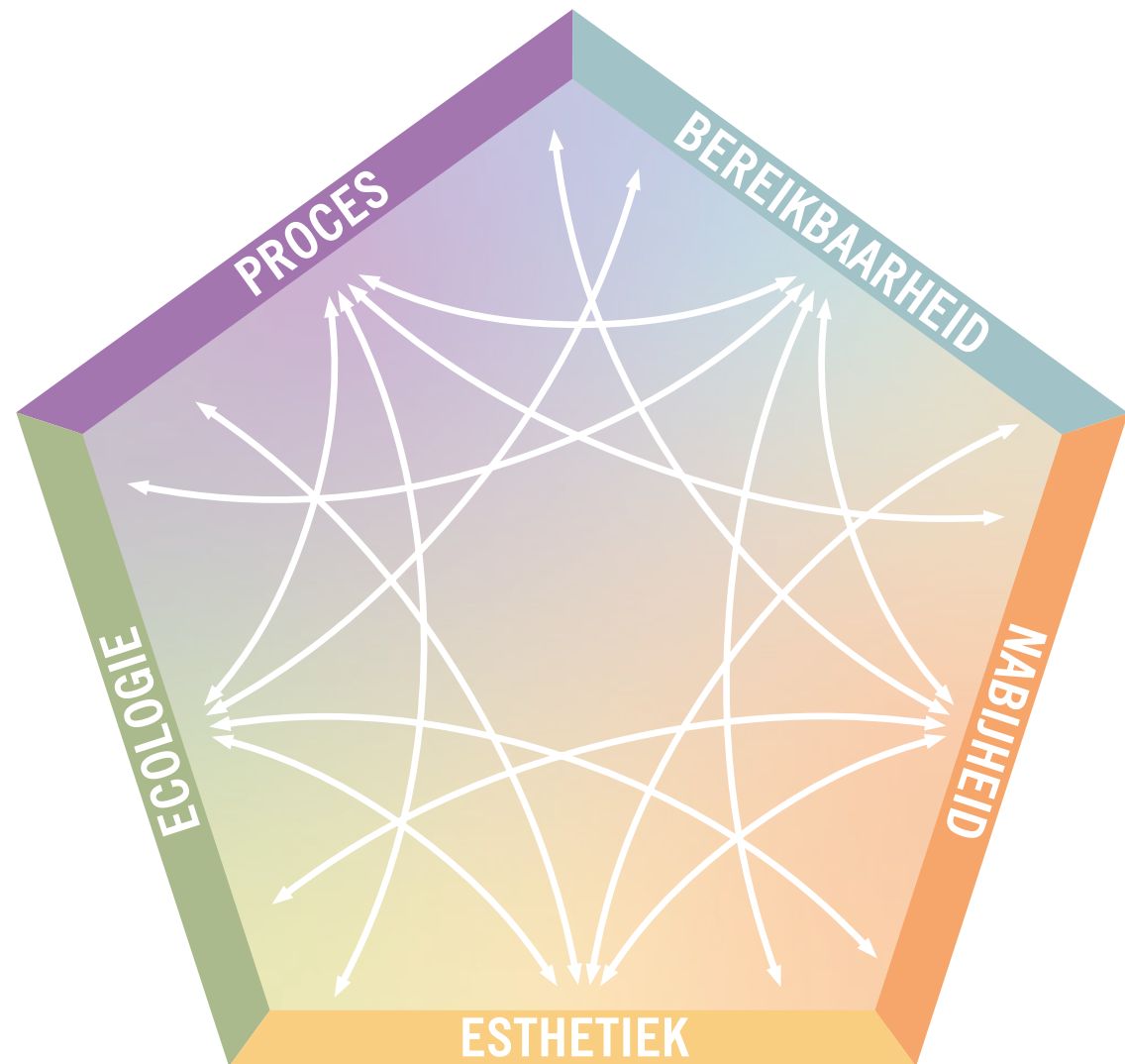
= een kwaliteitsvolle wijk waar er samenhang is in de openbare ruimte

BEREIKBAARHEID

= een wijk die goed verbonden is met de nabije omgeving

NABIJHEID

= een wijk waar functies dichtbij en verweven zijn met het wonen, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten



Figuur 3: Relatie tussen de verschillende bouwstenen



LEESWIJZER

In het Leefbuurtplan zal aan de hand van de bouwstenen het verhaal van de Leefbuurt Palokewijk opgebouwd worden:

In het hoofdstuk [Proces](#) zal het participatietraject (incl. het voortraject) besproken worden.

In het hoofdstuk [Ecologie](#) zal de focus liggen op de waterhuishouding, ontharden en vergroenen.

In het hoofdstuk [Esthetiek](#) wordt dieper ingegaan op de kwaliteit, leesbaarheid en inrichting van de openbare ruimte.

In het hoofdstuk [Bereikbaarheid](#) wordt er gekeken naar het efficiënt gebruiken van de ruimte voor parkeren en het stimuleren van duurzaam verplaatsingsgedrag.

In het hoofdstuk [Nabijheid](#) worden er locaties aangeduid in de wijk, waar ontmoetingsplekken kunnen worden gerealiseerd om de sociale cohesie te versterken.

In het laatste hoofdstuk [Synthese - Masterplan](#) worden de principes uit de voorgaande hoofdstukken verzameld, wat resulteert in het masterplan voor de Palokewijk.

In het schema hiernaast worden de voornaamste uitdagingen voor de Palokewijk beschreven. In de hoofdstukken die volgen wordt hier dieper op ingegaan.

Er zal in de tekst ook de link gelegd worden met de andere bouwstenen. Wanneer je op die link (onderlijnd in de kleur van de bouwsteen) klikt zal je naar het hoofdstuk van die bouwsteen gaan.

Figuur 4: Overzicht bouwstenen Palokewijk+ uitdagingen



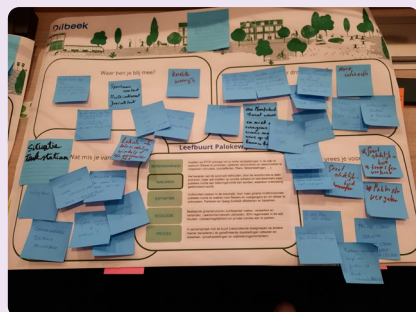
PROCES

Deze bouwsteen beschrijft hoe er samengewerkt is met de bewoners van de Palokewijk om een gedragen plan te realiseren dat inspeelt op de noden van de wijk.

TIJDSLIJN

De onderstaande tijdslijn geeft een chronologisch overzicht van het proces (inclusief het voortraject) en de verschillende fases.

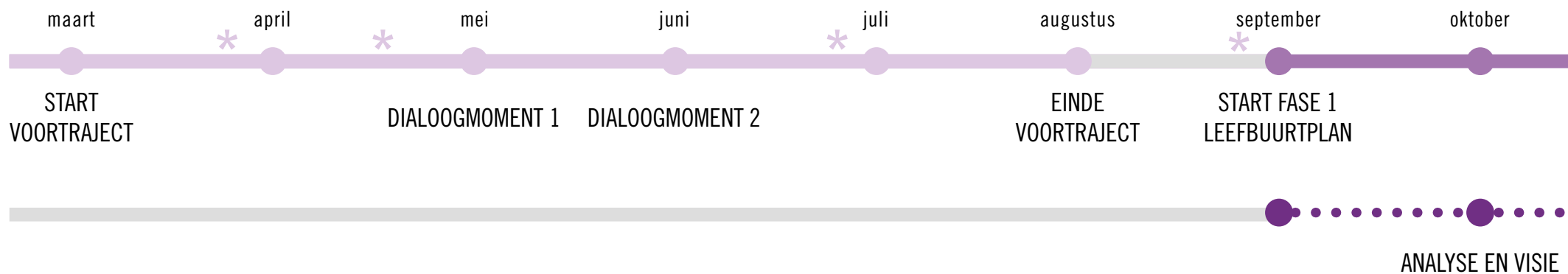
DIALOOGMOMENT 1



DIALOOGMOMENT 2

*Noden uit de wijk:
rust
speelplekken
verbinding naar Dilbeek
de wijk teruggeven aan
de inwoners
netheid en veiligheid
waterplan
groene wijk
ruimte voor ontmoeting
levendigheid*

Figuur 5: Dialoogmomenten voortraject



BURGERPANEL 1



Figuur 6: Foto's Burgerpanel 1

BURGERPANEL 2

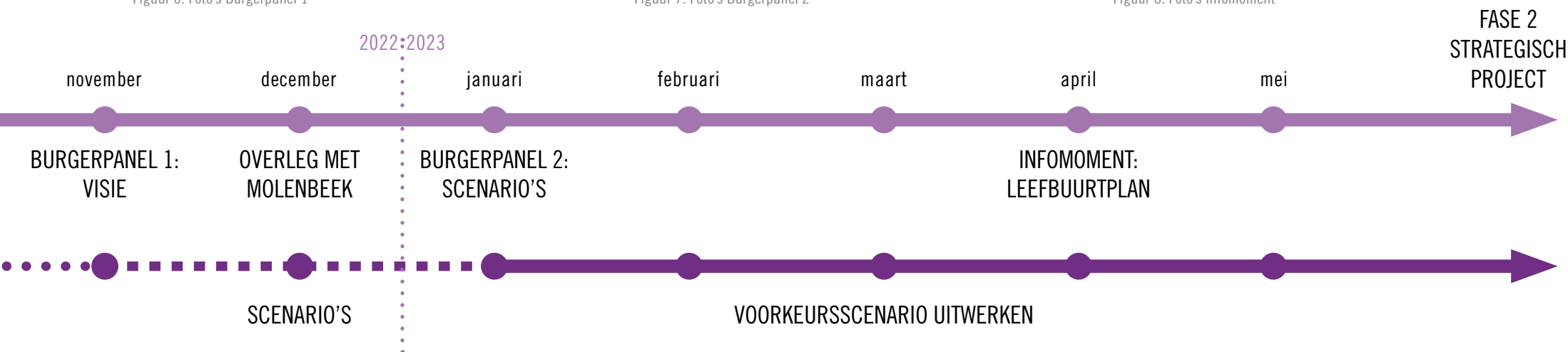


Figuur 7: Foto's Burgerpanel 2

INFOMOMENT



Figuur 8: Foto's infomoment



VOORTRAJECT LEVUUR

Voor de start van het Leefbuurtplan liep er een voortraject rond participatie in de woonwijk. Het doel van dit participatietraject was om het concept “Leefbuurt” bekend te maken bij de bewoners en te communiceren over de testopstellingen in de wijk (knip + circulatiemaatregelen). Bovendien diende het om een draagvlak te creëren voor het verdere traject.

PROCES

Er werd gebruik gemaakt van verschillende manieren van communicatie: het platform doemee.dilbeek.be, affiches, persoonlijke communicatie en mond tot mond door burens. Door middel van leefbuurtgroepen* en dialoogmomenten werd de wijk ook nauwer betrokken bij het project:

- Eerste leefbuurtgroep en dialoogmoment: het concept werd toegelicht en de behoeften van de wijk werden gedetecteerd o.b.v. de 5 bouwstenen;
- Tweede leefbuurtgroep en dialoogmoment: er werd feedback gegeven over de testopstelling + brainstorm-sessie over wat men kon doen met de vrijgekomen ruimte;
- Derde leefbuurtgroep: er werd feedback gegeven op het dialoogmoment en de ideeën werden samengevoegd en verfijnd;
- Vierde leefbuurtgroep: kennismaking met het studiebureau VECTRIS en voorleggen van de enquête over de testopstelling aan de gemeente en het studiebureau.

LESSEN UIT HET VOORTRAJECT

Het voortraject resulteerde in enkele lessen die werden meegenomen door het studiebureau tijdens het verdere traject. De belangrijkste lessen waren:

- belangrijk om de leefbuurtgroep te betrekken; maar ze mogen niet aanzien worden als spreekbuis van de gemeente;
- transparantie, doe wat je zegt en zeg wat je doet;
- nood aan goede mix van communicatiemiddelen.

* meest geëngageerden uit de wijk vandichtbij betrekken en kenniservaringen uitwisselen, zij stappen op mensen individueel af, 1 persoon per straat = straatambassadeurs

LEEFBUURTPLAN I.S.M. VECTRIS

In totaal werden er 3 participatiemomenten voor de bewoners van de Palokewijk georganiseerd:

- Burgerpanel 1: presentatie bijkomend onderzoek en mogelijke voorstellen + kleine werkgroepen waarin de voorstellen besproken werden;
- Burgerpanel 2: presentatie schetsontwerpen van kansrijke scenario's + kleine werkgroepen waarin de voorstellen besproken werden;
- Infomoment: voorstelling Leefbuurtplan + wandeling door de wijk + workshop voor kinderen door de Dienst Vrije Tijd + hemelwatercoach + tuinranger.

Bijkomend werd het platform doemee.dilbeek en andere platformen (zoals Whatsapp, Facebook, etc.) gebruikt om de bewoners continu op de hoogte te houden van het proces.

Tijdens het volledige proces zijn de bouwstenen steeds gebruikt als leidraad tijdens de participatiemomenten. Dit heeft er voor gezorgd dat er niet enkel over bv. parkeerproblemen gesproken werd, maar ook over ontharding, verblijfskwaliteit, etc.

Bij de volgende hoofdstukken zullen opmerkingen, bemerkingen of ideeën van de bewoners in een paarse kleur aangegeven worden.

STRAATAMBASSADEURS**

De straatambassadeurs gaven tijdens het kennismakingsgesprek aan dat hun rol als tussenpersoon moeilijk te balanceren was met hun rol als buurtbewoner. Er werd daarom besloten om geen leefbuurtgroepen meer te organiseren.

Vanaf het eerste burgerpanel zijn de straatambassadeurs wel mee betrokken bij het proces. Zo werden de straatambassadeurs via een Whatsapp-groep steeds op de hoogte gehouden van:

- nieuwe posts op doemee.dilbeek
- uitnodigingen voor participatiemomenten
- veranderingen in de wijk (bv. petanqueveld aan de knip in de Marie-Henriettelaan)

** deelnemer van de Leefbuurtgroep verantwoordelijk voor hun straat



Figuur 9: Werkgroep tijdens burgerpanel 1



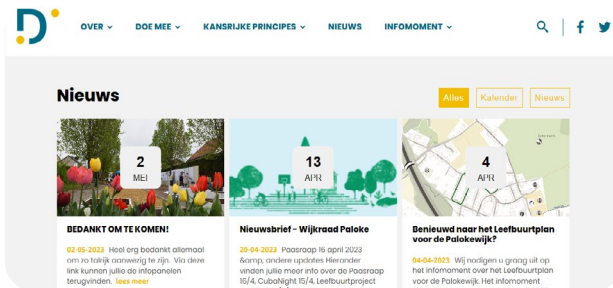
Figuur 10: Werkgroep tijdens burgerpanel 2



Figuur 11: Begeleide wandeling tijdens infomoment



Figuur 12: Kinderen beschilderen bloembakken met Dienst Vrije Tijd tijdens infomoment



Figuur 13: Online platform doemee.dilbeek.be



Figuur 14: Facebookpost

BURGERPANELS

Het doel van de burgerpanels was enerzijds om in gesprek te gaan met de bewoners over de voorstellen en hun ideeën, opmerkingen en noden vast te leggen. Dit gebeurde tijdens de werkgroepen. Bij burgerpanel 1 werd het gesprek gevoerd rond een blanco kaart van de wijk, bij burgerpanel 2 rond een eerste voorstel van het masterplan.

Anderzijds dienden deze panels om de bewoners meer inzicht te geven in het proces en de uitdagingen waar wij als ontwerpers mee te maken hebben. Vaak worden er tijdens participatiemomenten termen of concepten gebruikt waar bewoners niet bekend mee zijn. Om ervoor te zorgen dat iedereen mee was, werden er bij elke bouwsteen verschillende kansrijke principes (zoals woonerf, 8-80-regel) toegelicht.

INFOMOMENT

Op het infomoment werden er een aantal activiteiten georganiseerd, met als doel om zo veel mogelijk bewoners aan te trekken. Het infomoment vond plaats aan de knip in de Marie-Henriettelaan, waar een week voor het infomoment al een petanqueveld werd aangelegd.

De bewoners konden op de infopanelen het Leefbuurtplan bezichtigen, dat aan de hand van de bouwstenen geïllustreerd werd. De Dienst Vrije Tijd was aanwezig en beschilderde samen met de kinderen uit de buurt plantenbakken. Een tuinranger en hemelwatercoach van Klimaatpunt gaven mensen ook meer informatie over biodiverse tuinen en hemelwaterrecuperatie op privaat domein.

Ten slotte was er ook een begeleide wandeling doorheen de buurt waar de bewoners kennis konden maken met de plannen op straatniveau. Op deze manier kon aangegeven worden hoe het Leefbuurtplan antwoorden biedt op de problemen en uitdagingen van de wijk.

ONLINE PLATFORMEN

Uit het voortraject bleek dat een mix aan communicatiemiddelen helpt om meer mensen te bereiken. Het platform doemee.dilbeek.be was hier een goede basis voor. Tijdens het proces is er verschillende keren gepost op de website. Veel van deze posts waren analyse- en visiemateriaal dat door het studie bureau tijdens de burgerpanels werd toegelicht. Hier werd ook steeds de koppeling gemaakt naar de kansrijke principes, die ook op het platform uitgelicht werden.

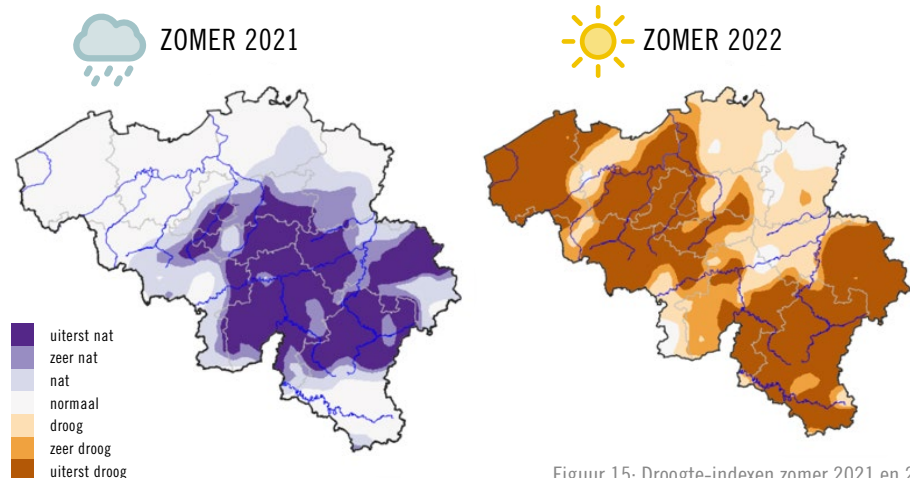


ECOLOGIE

Deze bouwsteen beschrijft hoe, door een doordachte waterhuishouding en meer groen, de Palokewijk een klimaatrobuuste wijk kan worden.

UITDAGINGEN

Er komt steeds meer het besef dat er maatregelen nodig zijn om de extreme weersomstandigheden van de voorbije jaren op te kunnen vangen. Overvloedige regenval, zoals de zomer van 2021, en lange periodes van droogte, zoals de zomer van 2022, wisselen elkaar af met alle gevolgen van dien.



Figuur 15: Droogte-indexen zomer 2021 en 2022

Deze gevolgen zijn ook duidelijk te merken in de Palokewijk. Op beelden van buurtbewoners is te zien hoe het water (vermengd met modder) tijdens een hevige regenbui in 2021 langs de straten naar beneden stroomt. Ook tijdens de participatiemomenten getuigden bewoners van de André Waucquezlaan van de wateroverlast, waarbij het water niet enkel vanaf de straat binnenstroomde, maar ook langs de riolering terug naar boven kwam. Dit heeft verschillende oorzaken:



Figuur 16: Beeld van overstromingen 2021

- grote hoogteverschillen
- aansluiting op gemengd stelsel van riolering Brussel Hoofdstedelijk Gewest
- erosie van het landbouwperceel
- matige infiltreerbaarheid ondergrond
- sterk verhard en overgedimensioneerd openbaar domein

HOOGTEVERSCHILLEN

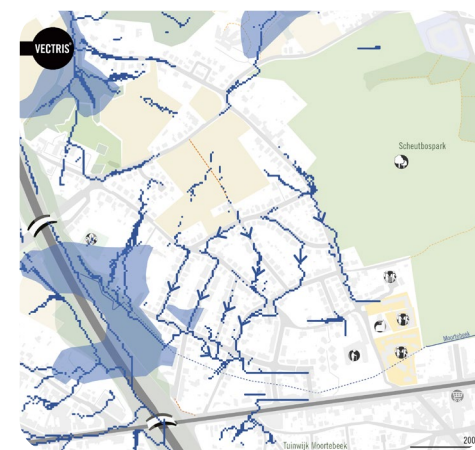
Er zijn grote hoogteverschillen in de wijk. Het hoogste punt (83m) bevindt zich ter hoogte van het kruispunt Kasterlindenstraat x Berchemstraat. Het laagste punt (56m) in de wijk bevindt zich in de André Waucquezlaan. Dit is een hoogteverschil van 27m over een afstand + /- 650m.

De gemiddelde hellingsgraad van de straten in de Palokewijk bedraagt 3,5%, met het zuidelijke deel van de Marie-Henriettelaan (5,8%), het noordelijke deel van de Sint-Antoniuslaan (5,8%) en G.H. De Villierslaan (5,7%) als uitschieters.

Dit zorgt ervoor dat bij hevige regenval het water door de straten loopt naar het laagste punt. Het water verzamelt zich hier en loopt in de woningen.



Figuur 17: Hoogtelijnen



Figuur 18: Afstromingslijnen en overstromingsgevoelige gebieden 2017

RIOLERING BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

De Palokewijk ligt op de grens Vlaanderen - Brussel. Vanuit de wijk stroomt regenwater gravitair naar de riolering van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest. De buizen van deze riolering zijn te klein voor de hoeveelheid water die momenteel in de riolering terechtkomt.

Er zal dus steeds een bottleneck zijn bij de aansluiting op het Brusselse rioleringsysteem.

EROSIE LANDBOUWPERCEEL



Figuur 19: Hakseldam t.h.v. Moortebeekstraat

Centraal in de wijk ligt een landbouwperceel. Het afstromend water vermengt zich met de aarde en loopt via dit perceel naar het laagste punt in de wijk. Er staat reeds een hakseldam, maar deze blijkt niet voldoende bij extreme piekmomenten.

MATIGE INFILTRERBAARHEID ONDERGROND

In het kader van dit project zijn ook infiltratieproeven uitgevoerd. Uit deze proeven kan de infiltrerbaarheid van de ondergrond afgeleid worden. Bij een goede infiltrerbaarheid zal het water sneller in de grond infiltreren, bij een slechte infiltrerbaarheid blijft het water aan het oppervlak en infiltreert het niet in de grond.

Uit de proeven bleek dat er aan de top en de randen van het plateau een matige infiltrerbaarheid is (kleilagen). In de vallei (Waucqezlaan en Nestelingstraat) is er daarentegen een goede infiltratiegevoeligheid én een lage grondwaterstand.

Dit betekent dat ontharden in de straten de waterproblematiek kunnen milderen. Gezien de matige infiltrerbaarheid zal dit maar een deel van de oplossing zijn. Er zal dus gezocht moeten worden naar grotere zones waar het water gebufferd kan worden, in dit geval vooral in de rand van de wijk.



Figuur 20: Resultaten infiltratieproeven

STERK VERHARD EN OVERGEDIMENSIONEERD OPENBAAR DOMEIN

Het openbaar domein van de Palokewijk is sterk verhard. Buiten bomen en hier en daar een kleine strook gras, bevat het openbaar maar weinig groen. De wijk is namelijk maximaal ingericht op maat van de auto. Overgedimensioneerde kruispunten en brede rijbanen laten weinig ruimte voor andere invullingen. Dit heeft zowel bij warme, als bij natte zomers negatieve gevolgen.

Tijdens lange periodes van droogte en hitte houdt de verharding veel langer de hitte vast. Waarbij de wijk minder snel zal kunnen afkoelen. Tijdens hevige regenbuien zorgt de verharding dat het water niet in de grond kan infiltreren.



Figuur 21: Brede verharde openbare ruimte in de André Waucqezlaan



Figuur 22: Brede verharde openbare ruimte in de Sint-Antoniuslaan

ANTWOORDEN ROND REGENWATER

Het antwoord op deze problematiek is om het regenwater zoveel mogelijk ‘ter plaatse’ te houden, zowel op private grond als op openbaar domein. Dat is des te belangrijk, aangezien het nog jaren zal duren voordat er stroomafwaarts (in Sint-Jans-Molenbeek) in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest een gescheiden stelsel aanwezig zal zijn.

In eerste instantie gebeurt dit door buffering en mogelijk recuperatie (regenwaterputten), vervolgens infiltreren of vertraagd afvoeren en als laatste keuze kunstmatige buffers (infiltratie). Deze principes gelden zowel voor het private als het publieke domein.

HOEEVEELHEID WATER VOOR INFILTRATIE

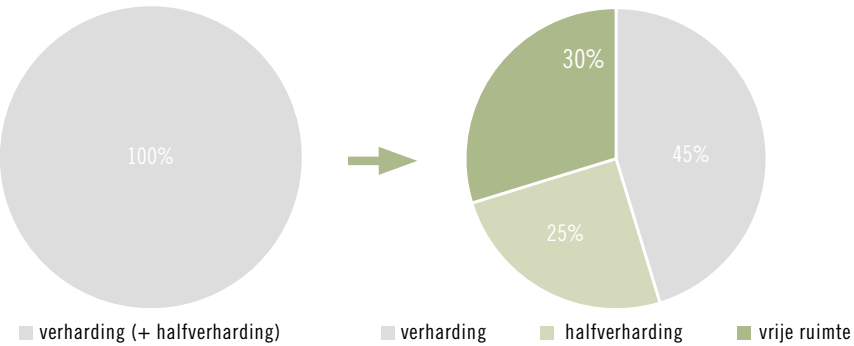
Voor er echter bepaald kan worden hoe het regenwater zal worden geïnfiltreerd, moet er eerst gekeken worden hoeveel water er op het openbaar domein terecht zal komen. Bij de waterhuishouding in de Palokewijk is het belangrijk dat...

... er een samenwerking is tussen het private en openbare domein.

De hoeveelheid water om te bufferen wordt namelijk bepaald door:

WEGENIS OP OPENBAAR DOMEIN

Momenteel bedraagt de verharding van het openbaar domein 28 075m². De ambitie van het Leefbuurtplan is om zoveel mogelijk te ontharden (zie [Antwoorden op teveel verharding](#)). In de toekomst zal deze oppervlakte dus afnemen. In diezelfde mate zou dan de infiltratieoppervlakte en buffer-volume kunnen verminderen. Maar omdat het Leefbuurtplan niet in één keer kan uitgevoerd worden, is het zinvol om in de eerste strategische fase wat reserve in te bouwen.

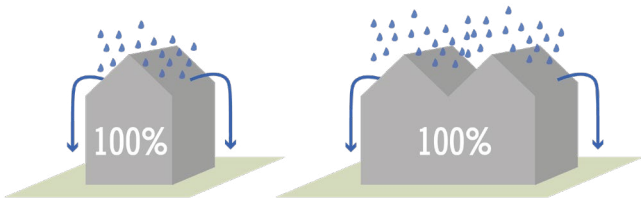


Figuur 23: Grafiek vergelijking verharding vandaag t.o.v. Leefbuurtplan

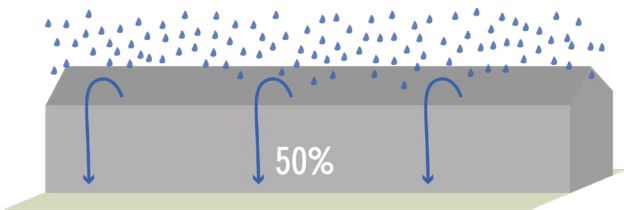
VERHARDE OPPERVLAKTE OP PRIVAAT DOMEIN

Dit wordt bepaald door de dakoppervlakte van de private percelen en de bouwtypologie. Hier wordt steeds 80m² bijgerekend voor opritten.

- Open en halfopen bebouwing = 100% afgekoppeld (op eigen terrein)
- Gesloten bebouwing = 50% afgekoppeld (op eigen terrein)



Figuur 25: Afkoppelingspercentages open en halfopen bebouwing



Figuur 24: Afkoppelingspercentages gesloten bebouwing

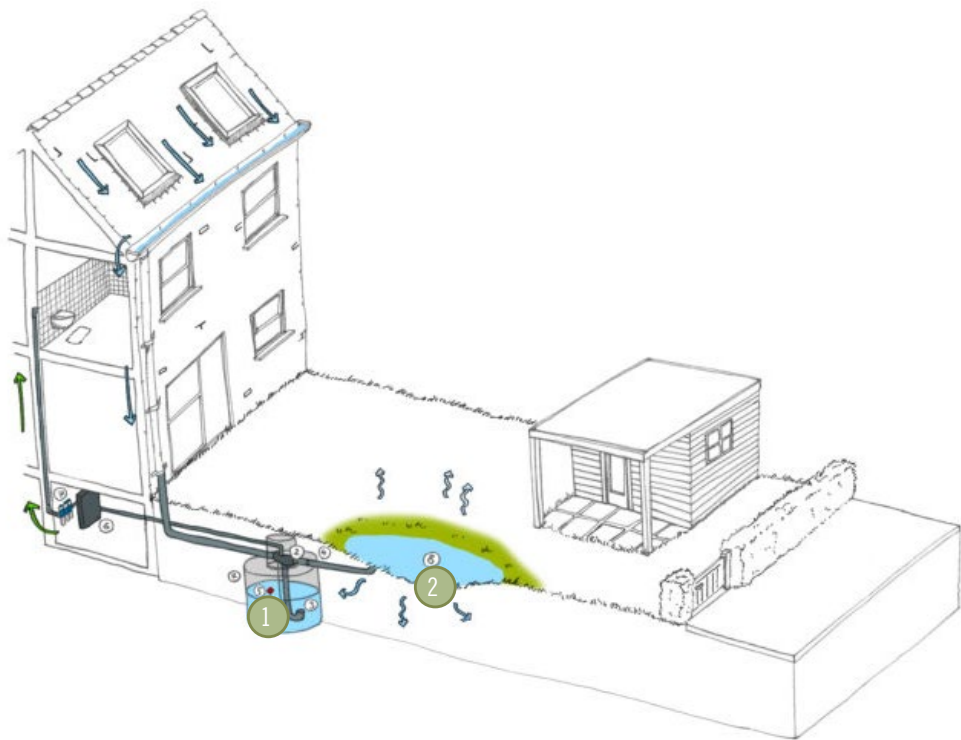
INFILTRATIE- EN BUFFEREIS

	Type	Subtotaal	Totaal	%
Openbaar	Wegenis		28 075m²	41%
Privaat	Opritten: 80m² x 440 percelen	35 200m²	40 217m²	59%
	Gesloten bebouwing: 50% x 10 034m²	5 017m²		
Totale oppervlakte		68 292 m² of 6,8ha		
		Eis	Oppervlakte	
Infiltratie		400m²/ha	2 720m²	
Buffer		330m³/ha	2 244m³	

Figuur 26: Buffer- en infiltratie eis

REGENWATER BUFFEREN (HERGEBRUIKEN) EN INFILTREREN OP HET PRIVAAT DOMEIN

Zoals op onderstaande schema wordt aangegeven, wordt regenwater in eerste instantie opgevangen (in een regenton of regenwaterput) voor hergebruik en loopt het vervolgens een overloop naar een infiltrerende zone. In tweede instantie wordt het water afgevoerd naar een infiltrerende zone (wadi, zone met waterdoorlatende materialen, etc.). Een volgende stap kan een buffering zijn met vertraagde lozing in een waterloop of regenwaterriool.



Figuur 27: Regenwater bufferen op privaat domein

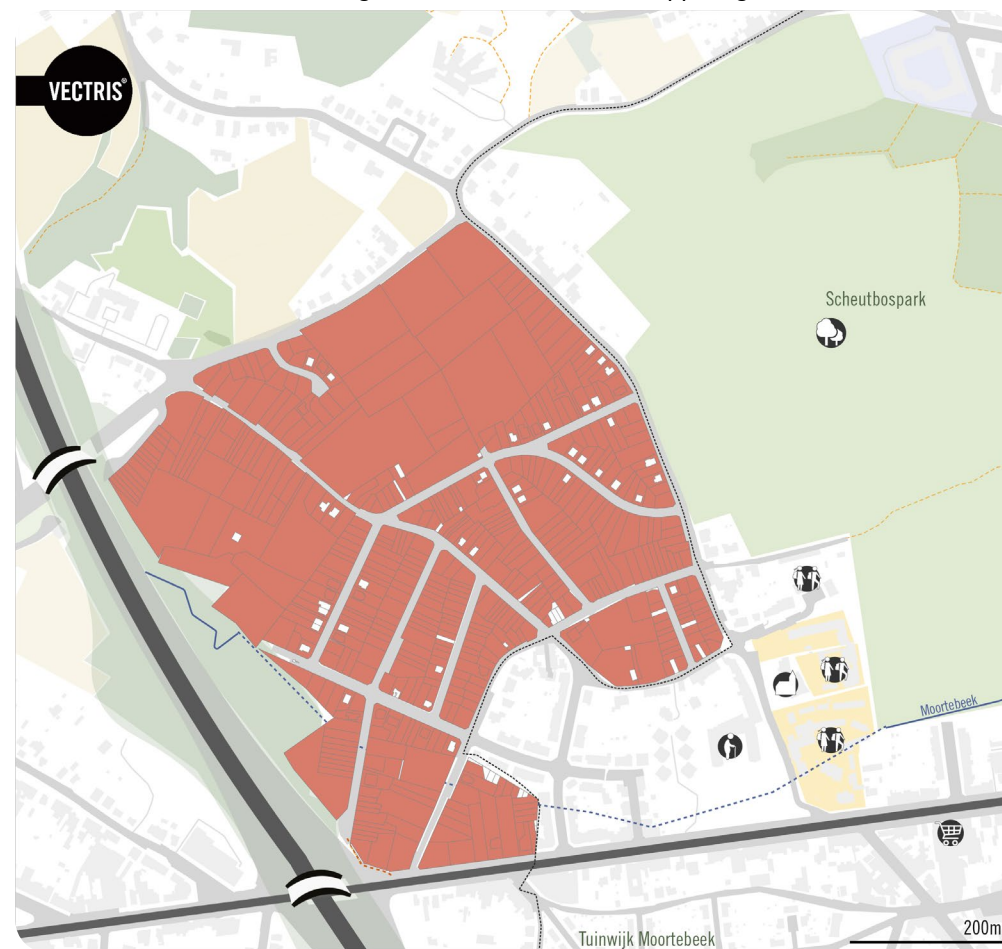


Figuur 28: Wadi op privaat domein



Figuur 29: Regenwaterton

Bij de heraanleg van het openbaar domein moet vanaf oktober 2023 het regenwater op privaat domein afgekoppeld worden wanneer het perceel groter is dan 120 m². Op dat moment zullen huishoudens begeleid worden door een afkoppelingsambtenaar.



Figuur 30: Percelen met een oppervlakte > 120m²

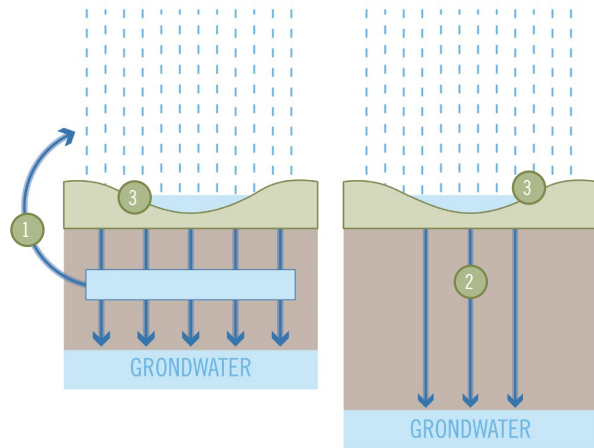
Mensen kunnen op eigen initiatief al maatregelen nemen en zich laten begeleiden door een door de gemeente aangestelde 'regenwatercoach'. Via deze [link](#) kunnen inwoners zich inschrijven. Deze regenwatercoach was ook tijdens het infomoment van 29 april aanwezig.

AFSTROMING VANAF LANDBOUWGEBIED

In overleg met de Provincie wordt de effectiviteit van de hakseldam als afstromingsbeveiliging geëvalueerd. Tijdens de hevige regenval in de zomer van 2021 werd namelijk vastgesteld dat deze berm onderspoeld en gepasseerd werd.

REGENWATER BUFFEREN (HERGEBRUIKEN) EN INFILTREREN OP HET OPENBAAR DOMEIN

Net zoals de maatregelen op privaat domein, zal er op het openbaar domein ook eerst gekeken worden naar hergebruik van regenwater, vervolgens infiltratie, dan buffering met vertraagd lozen in een oppervlakte water (OW) of kunstmatige afvoerweg (KAH) en dan pas lozing in de regenwaterafvoer.



Figuur 31: Regenwater bufferen op openbaar domein

In de Palokewijk wordt er zoveel mogelijk ingezet op de eerste 3 principes. Door zoveel mogelijk water te hergebruiken, te bufferen of te infiltreren wordt er zo min mogelijk regenwater geloost in de RWA zodat deze niet verzadigd wordt tijdens hevige regenbuien.

Dit vertaalt zich in verschillende maatregelen voor het regenwaterbeheer op het openbaar domein:

HERGEBRUIK COLLECTIEVE REGENWATERPUT

Het water dat opgevangen wordt in de regenwaterput kan hergebruikt worden door de bewoners of de groendienst van de gemeente om de planten water te geven, auto te wassen, etc.



Figuur 32: Waterpomp Tuinstraat Antwerpen

Dit concept wordt reeds toegepast in de tuinstraten in Antwerpen. In de eerste fase zal op het openbaar domein een proefproject met regenwaterput voor collectief gebruik uitgevoerd worden. Bij een positieve evaluatie kan dit verder in de wijk systematische worden toegepast bv. op de kruispunten van de Moortebeekstraat (wegens centrale ligging).

KLEINE WADI'S IN BERMEN OF GROENSTROKEN

Dit zijn komvormige ondiepe verlagingen van het maaiveld (max 30 cm) die zich bij hevige regenbui kunnen vullen. Valt er nog meer regen dan wordt dit via een 'overstort' naar de regenwaterafvoer geleid. Dat overtollig water kan op zijn beurt naar natuurlijke bufferbekkens stroomafwaarts geleid worden.



Figuur 33: Wadi's op het openbaar domein

GROTE WADI'S IN BREDE STRATEN

In bredere straten kan eventueel ook het water opgevangen worden van hoger gelegen straten, in buffers waar het water ofwel kan infiltreren ofwel vertraagd afgevoerd naar een volgend stuk van de regenwaterafvoer. Als die 1 meter diep zijn en de bodem is 1m breed met hellingen van 45° kan er per lopende meter 1,5 m³ gebufferd worden.



Figuur 34: Snede vergroening en verblauwing André Waucquezlaan

GROTE BUFFERZONE IN GROENE ZONES

Gelijkaardig aan de buffers in straten zijn die ook mogelijk in groene zones of parken.

REGENWATERBEHEER IN DE PALOKEWIJK

Zoals eerder vermeld zorgen de infiltreerbaarheid van de ondergrond en de helling van de straten dat er niet overal evenveel geïnfiltreerd kan worden. Daaruit wordt de volgende strategie voor het regenwaterbeheer op het openbaar domein afgeleid.

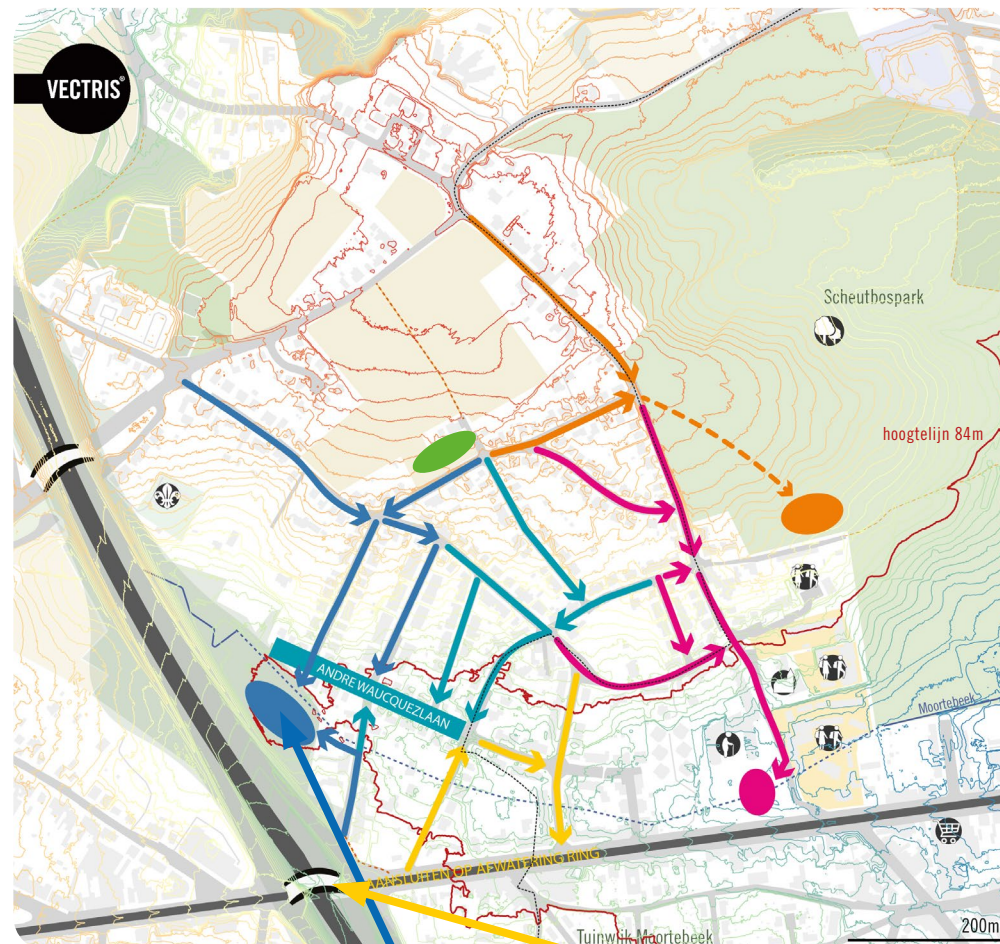
In de straten en lanen op de kop en de top van de heuvel zal met kleine wadi's en waterdoorlatende materialen het water alvast vertraagd en beperkt opgevangen worden. Gezien de infiltreerbaarheid en de steile hellingen zal er niet gerekend worden op veel buffering bij heel hevige buien maar alle beetjes helpen.

Hiernaast zijn er grotere bufferzones in en rondom de wijk aangeduid:

- 1 Op het braakliggend stuk grond (landbouwgebied) langs de Marie-Henriettelaan kan een eerste buffer aangelegd worden voor het opvangen van afstromend water van de velden. Dit perceel is niet in eigendom van de gemeente Dilbeek. Hier is dus verder onderzoek/overleg voor nodig.
- 2 In de weiden van het natuurgebied Scheutbosspark, aan de Nestelingenstraat wordt een tweede grote buffer voorgesteld als een natuurlijke poel-wadi door een buis (geboord?) die water afstroomt vanaf de helft van de Palokestraat (gravitair). Ook een deel van de Marie Henriettelaan kan daar op aansluiten.
- 3 Het onderste deel van de Palokestraat en Moortebeekstraat kan gebufferd worden in het park aan het woonzorgcentrum. Dit is daar actueel reeds georganiseerd door boordstenen te verlagen (gemeentebestuur Sint-Jans-Molenbeek).

Het is logisch om deze laagste punten eerst aan te pakken en vanaf daar stroomopwaarts gescheiden stelsels aan te leggen. In de vallei (van de vroegere Moortebeek) worden daarom grotere buffermogelijkheden voorzien:

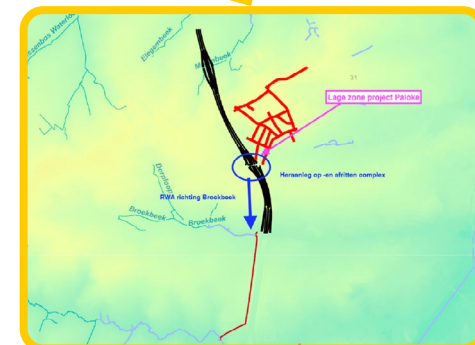
- 4 in een (aan te leggen) natuurlijk bufferbekken in de oostelijk berm van de Ring (gravitaire afstroom mogelijk vanaf hoogtelijn 84m);
- 5 in de Waucquezlaan zelf.
- 6 Voor de overstorten van deze buffers en sommige straten (zoals de Sleutelplasstraat) wordt onderzocht of deze kunnen afgeleid worden naar de afvoer van de ring (Werkvennootschap/AWV).



Figuur 35: Bufferzones + hoogtelijnen



Figuur 36: Natte ondergrond berm Ring



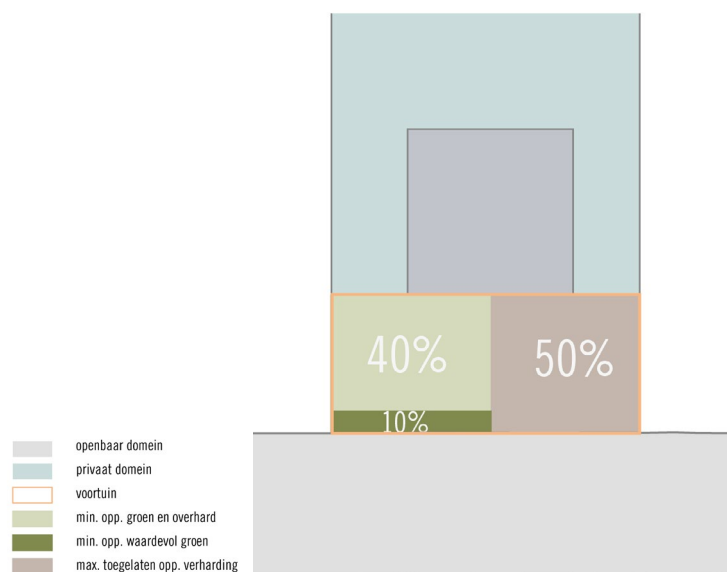
Figuur 37: Afwateringsconcept Ring

ANTWOORDEN OP TEVEEL VERHARDING ☀️☁️

Zoals reeds vermeld is de Palokewijk sterk verhard. De verharding zorgt voor wateroverlast, hittestress en een onaantrekkelijke uitstraling. Het antwoord hier is zoveel mogelijk ontharden en vergroenen. Bomen geven namelijk schaduw en de groenvlakken houden minder lang warmte vast. Net zoals bij de waterhuishouding zijn inspanningen door zowel bewoners als bestuur nodig.

HET PRIVAAT DOMEIN ONTHARDEN EN VERGROENEN

Bij de verdere detaillering van het masterplan zal gekeken moeten worden naar de verharding op privaat domein. In de 'Gemeentelijke Verordening Kwaliteitsvol wonen', die op 1 januari 2022 van kracht ging, staat namelijk dat de verharding in de voortuin maximaal 50% van de totale oppervlakte mag bedragen. De andere helft van de voortuin moet bovendien minimaal voor 10% ingevuld worden met waardevol groen.



Figuur 38: Visualisatie maximale verharding voortuin

Bij sommige opritten is dit momenteel niet het geval en is de voortuin grotendeels verhard. Momenteel wordt deze zone doorgetrokken op het openbaar domein. Dit heeft dus als gevolg dat er op het openbaar domein ook meer (half)verharding voorzien moet worden.

Natuurlijk moet er ook ruimte zijn om op privaat domein te parkeren (zie [Bereikbaarheid](#)). Dit kan echter ook in waterdoorlatende materialen (zie [Esthetiek](#)) aangelegd worden.

Het extra groen in de voortuinen heeft ook positieve gevolgen voor de uitstraling van de straat. De Marie-Louiselaan is hier een goed voorbeeld van: ook al is het een smalle straat waar op het openbaar domein weinig ruimte is voor bomen of planten, oogt de straat toch groen. Dit komt door de bomen en struiken die de bewoners in hun voortuin hebben aangeplant. Door samenwerking kan de Palokewijk dus groener worden.



Figuur 39: Aandeel privaat groen in de Marie-Louiselaan

Wanneer bewoners er voor kiezen om te ontharden en te vergroenen, wordt er aangeraden om zoveel mogelijk te kiezen voor klimaatrobuuste en biodiverse beplanting. De bewoners van de Palokewijk kunnen zich hierbij laten begeleiden door een door de gemeente aangestelde 'tuinranger'. Via deze [link](#) kunnen inwoners zich inschrijven.

Deze tuinranger was ook tijdens het infomoment van 29 april aanwezig.

HET OPENBAAR DOMEIN ONTHARDEN EN VERGROENEN

In het Leefbuurtplan wordt ingezet op het ontharden en vergroenen van het openbaar domein. De verharding wordt voorzien op de plaatsen waar het nodig is en, waar mogelijk, wordt er gekozen voor waterdoorlatende materialen.

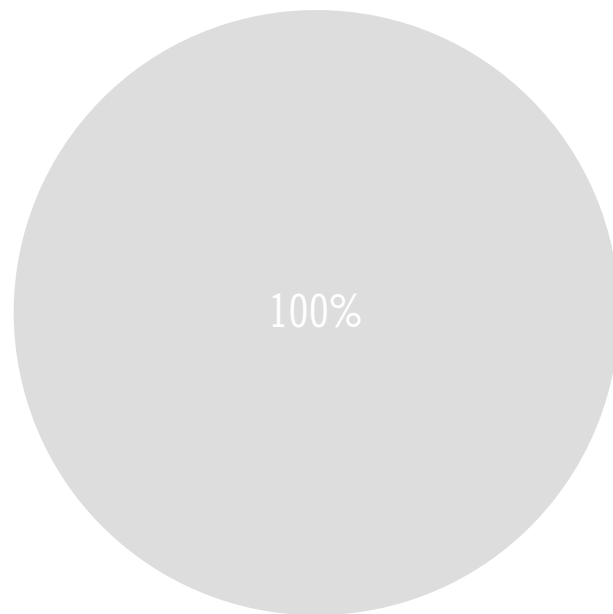
Momenteel is het openbaar domein (bijna) volledig verhard. In het masterplan (zie Synthese) zal dit sterk verminderen. Wanneer we kijken naar de verhouding tussen verharding - halfverharding - vrije ruimte (groen), dan zien we namelijk dat de verharding minder dan de helft van de totale oppervlakte zal bedragen. Hier moet wel nog de verharding van de paden aan toegevoegd worden, die momenteel nog niet uitgetekend zijn in het masterplan. Waardoor de verdeling hoogstwaarschijnlijk 50 - 25 - 25 zal bedragen.

MARIE-HENRIETTE VANDAAG

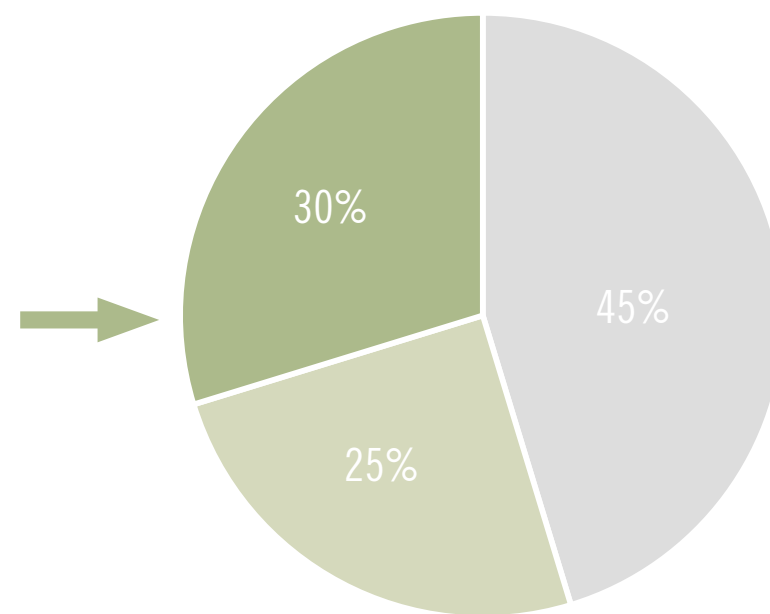


Figuur 40: Verharding in de Marie-Henriette

VANDAAG



MASTERPLAN



■ verharding (+ halfverharding)

■ verharding

■ halfverharding

■ vrije ruimte

Figuur 41: Grafiek vergelijking verharding vandaag t.o.v. Leefbuurtplan

MARIE-HENRIETTE LEEFBUURTPLAN



Figuur 42: Uitsnede ontwerp Leefbuurtplan Marie-Henriette

BEPLANTINGSVOORSTEL

De ruimte die onthard wordt, zal worden vergroend en zal moeten voldoen aan ecologische en klimatologische criteria. Daarnaast moet het plantengamma ook esthetisch goed ogen, dit bepaald immers grotendeels het straatbeeld. Het doel is om een aangename woonomgeving te creëren die tegen een stootje kan.

Voor het maaiveld wordt er gekozen voor prairiebeplanting (mix van vaste planten en grassen), voor de grachten en wadi's voor een grassen- en kruidenmengsel voor vochtige en natte bodems. In een prairiebeplanting geeft een mix van 50% grassen en 50% kruiden en vaste planten een mooi silhouet in elk seizoen.

Prairiebeplanting is zeer onderhoudsvriendelijk, mits de plantafstanden dicht genoeg op elkaar geplaatst worden. Het concept is om de prairieplanten de competitie zelf te laten verslaan. In de eerste 2 jaren moet er echter wel mulch gestrooid worden tussen de planten en moet er bij voorkeur maandelijks onkruid geplukt worden. In begin februari dienen alle planten tot 10 cm boven de grond gesnoeid te worden en het maaisel afgevoerd. Op deze manier kan de natuur op termijn zichzelf onderhouden zonder al te veel hulp van de mens.



Figuur 43: Referentiebeeld prairiebeplanting en beplanting wadi's (Frans Nackaertsstraat, Kessel-Lo)



De volgende plantensoorten worden aanbevolen voor de heraanleg van de Palokewijk:

- Vaste planten: Aster, Agastache, Achillea, Rudbeckia, Verbena, Molinia, Echinacea, Salvia, Stipa, Phlox, Helenium.
- Grassen: Reuzenriet (Arundo), Zegge (Carex), Pampasgras (Cortaderia), Liesgras (Glyceria), Japans bosgras (Hakonechloa), Gierstgras (Miliun effusum), Prachtriet (Miscanthus), Pijpestrootje (Molinia)
- Beplante wadi's en grachten: Achillea, Barbarea, Caltha, Epipactis, Hypericum, Iris.



Figuur 44: Referentiebeeld prairiebeplanting (Edegem)



Figuur 45: Referentiebeeld schaduwtuin (Hombeek, Mechelen)

BOMEN

Bomen zijn beeldbepalend in de publieke ruimte. De bomen voor de Palokewijk worden klimaatbomen die bestand zijn tegen de wisselende weersomstandigheden van de toekomst. Denk maar aan de lange droogteperiodes, de dagen van 40+°C en de natte winterperiodes. Door deze bomen aan te planten hebben we gegarandeerd minder uitval van aanplantingen in de komende jaren.

De gemeente heeft in hun Bomenplan reeds een evaluatie van de bestaande bomen in de Palokewijk gedaan. Hierbij werden de laanbomen (*Carpinus betulus* 'Columnaris') in de Marie-Henriettelaan en Kon. Elisabethlaan aangeduid als zeer waardevol. In het Leefbuurtplan zullen deze behouden worden en meer plaats krijgen. De bomenkeuze voor de rest van de wijk is ook afgetoetst met dit plan. Voor de aanplanting van de bomen wordt verwezen naar het Bomenplan.

Ook hier kiezen we zoals bij de vaste planten voor een mix van verschillende soorten bomen om het straatbeeld van elke afzonderlijke straat verrassend en uniek te maken. In functie van verhoging van de biodiversiteit zijn bomen die vruchten dragen en goede drachtbomen zijn, voor vogels en vlinder een topprioriteit.

BOMEN 1^E EN 2^E GROOTTE

Voor de straatbomen zal gekozen worden uit de volgende selectie van bomen:

1. Liquidambar styraciflua
2. Robinia pseudoacacia
3. Acer pseudoplatanus
4. Acer rubrum
5. Acer campestre
6. Salix alba
7. Platanus occidentalis
8. Alnus glutinosa
9. Carpinus betulus



Figuur 47: Referentiebeelden bomen 1^e en 2^e grootte



Figuur 46: Bomen in de Kon. Elisabethlaan bomen + te behouden bomen vanuit het Bomenplan

BOMEN 3^E GROOTTE

Waar minder ruimte beschikbaar is wordt de schaal van de bomen aangepast en wordt er gekozen uit de volgende bomen:

1. Amelanchier laevis 'Ballerina' (bloemen en herfstverkleuring)
2. Malus 'Evereste' / 'Red Obelisk' / 'Red Sentinel' (bloemen en vruchten)
3. Mespilus germanica (herfstverkleuring en vruchten)
4. Koelreuteria paniculata (herfstverkleuring)



Figuur 48: Referentiebeelden bomen 3^e grootte



ESTHETIEK

Deze bouwsteen beschrijft hoe de openbare ruimte in de Palokewijk leesbaar en kwalitatief ingericht kan worden, met meer ruimte voor vergroenen en ontmoeten.

UITDAGINGEN

Zoals eerder vermeld is de Palokewijk volledig ingericht op maat van de auto. De straat dient momenteel enkel om zich te verplaatsen of te parkeren en niet veel meer.

De ruimte voor de trage weggebruikers is bovendien beperkt. De voetpaden zijn momenteel te smal of ontoegankelijk. De inrichting van de sommige straten zorgt er ook voor dat autobestuurders te snel rijden. Dit zorgt voor onveilige situaties voor zowel fietsers, als voetgangers.

Ten slotte is er geen kwalitatieve samenhang in de aanleg van het openbaar domein (noch op vlak van typologie, noch op vlak van materiaalkeuze).



Figuur 49: Sint-Antoniuslaan



Figuur 50: Moortebeekstraat



Figuur 51: Winkelveldstraat

VAN VERKEERSRUIMTE NAAR VERBLIJFSGEBIED

De huidige staat van het openbaar domein spoort de bewoners niet aan om zich duurzaam te verplaatsen en de openbare ruimte als meer dan enkel verkeersruimte te zien.

Er is daarom besloten om...

...de verkeersruimte te beperken tot het noodzakelijke.

Zoals op de onderstaande kaart te zien is, is het openbaar domein op sommige plaatsen zeer breed (zie identiteitsfiches). De Sint-Antoniuslaan, de André Waucquezlaan en de Marie-Henriettelaan zijn bijvoorbeeld op hun breedst tussen de 15m-20m.



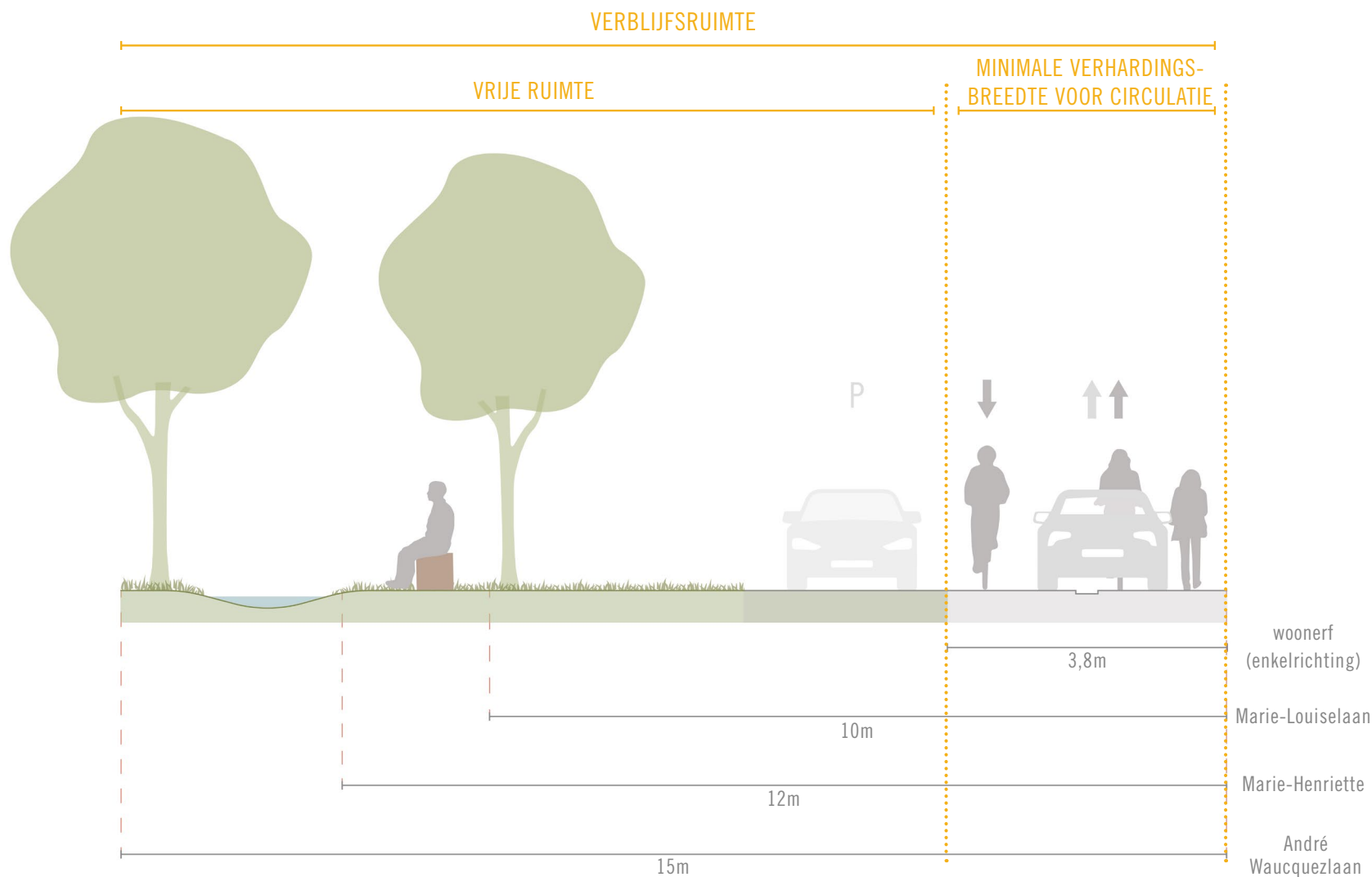
Figuur 52: Breedtes openbaar domein Palokewijk

DE WIJK ALS VERBLIJFSGEBIED

De Palokewijk zal als verblijfsgebied worden ingericht. Dit is een gebied waar verblijven voorop staat en verplaatsingen eerder ondergeschikt zijn aan andere functies, zoals spelen en verblijven.

De straten binnen dit verblijfsgebied zullen enkel voor lokaal bestemmingsverkeer zijn, en dus niet voor doorgaand verkeer. In veel gevallen kan daarom de verhardingsbreedte voor circulatie beperkt worden tot 3,80 m waardoor een personenwagen en een fietser of voetganger elkaar nog kunnen kruisen.

Na het bepalen van de minimale verhardingsbreedte blijft de zogenaamde 'vrije ruimte' over. Deze ruimte kan gebruikt worden voor andere doeleinden, zoals waterinfiltratie, parkeren, ontspannen, etc.



Figuur 53: Vrije ruimte - verblijfsruimte

LEEFBAARHEIDSKLASSEN

Natuurlijk moet er binnen het verblijfsgebied nog steeds een hiërarchie aanwezig zijn. Aan de hand van de telraamgegevens in de wijk zijn de straten ingedeeld.

Voor de interpretatie van telgegevens voor lokaal gebruik ontwikkelde Vectris recent een beodelingskader, de Leefbaarheidsklassen, op basis van inzichten van de mobiliteitsdienst van Turnhout, Fietsberaad en vakliteratuur over verkeersleefbaarheid.

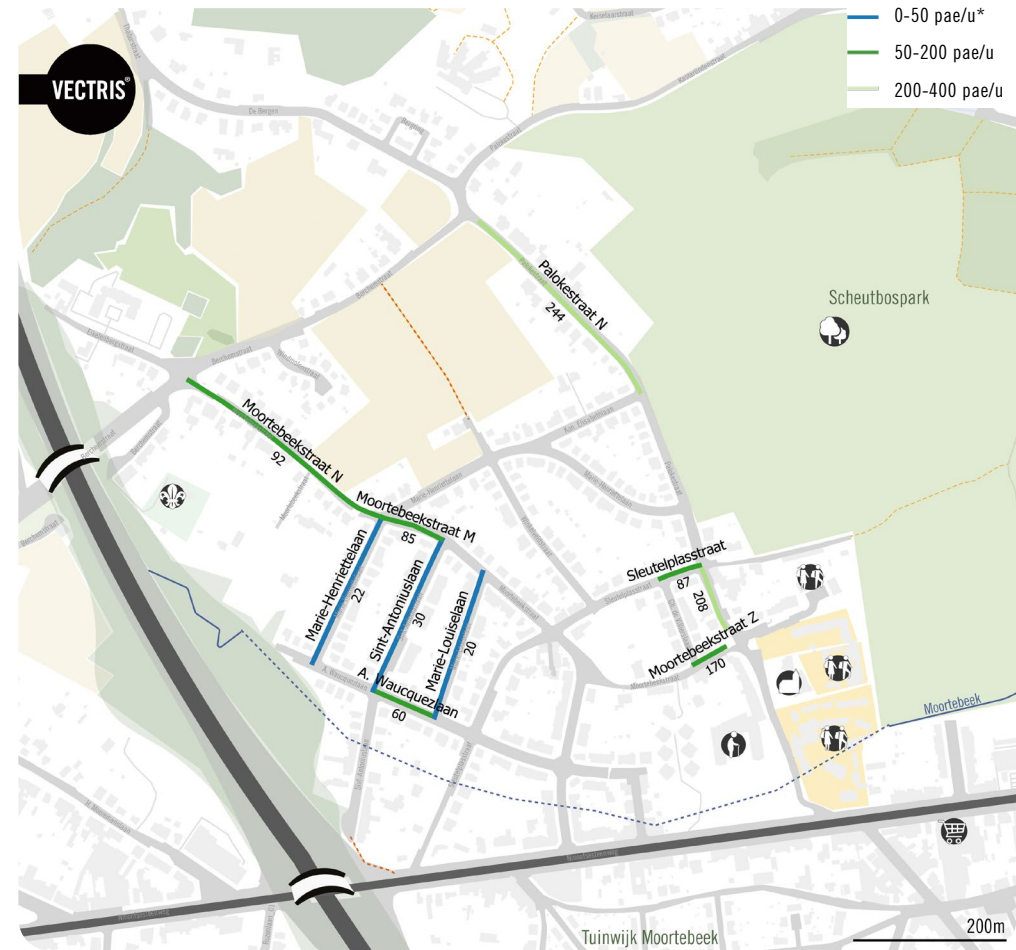
Volgende elementen worden meegenomen in de waardering:

- bespeelbaarheid van de straat;
- oversteekbaarheid en zelfstandig gebruik van lagere school kinderen;
- toelaatbaarheid van gemengd verkeer van fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- oversteekbaarheid (uitstekend, goed, matig, slecht).

Voor concrete analyses per straat dienen nog volgende elementen extra in rekening gebracht te worden:

- enkelrichting of dubbelrichting en breedte van de straat;
- rijwoningen zonder voortuin;
- rijwoningen met voortuin en breedte van de voortuin;
- halfopen bebouwing met voortuinen;
- open bebouwing;
- aanwezigheid van fiets en wandelroutes/schoolomgevingen en intensiteit van het gebruik daarvan.

De intensiteiten van beide richtingen worden samen beschouwd in de spitsuren.



Figuur 54: Intensiteiten Telraam

*pae/u: personenautoequivalent per uur (hier in beide richtingen), hierbij krijgen fietsers een gewicht van 0,2 alle lichte motorvoertuigen een gewicht van 1, alle 1-delige vrachtwagens/bussen een gewicht van 1,5, en alle 2-delige vrachtwagens/bussen een gewicht van 2

0 - 50 WAGENS

DE STRAAT IS GOED TOT SOMS BESPEELBAAR
(BUITEN DE SPITSUREN)



Figuur 55: 0-50 wagens

De mobiliteitsdienst van Turnhout heeft voor deze klasse een waardering ontwikkeld. Ze hebben zich hierbij laten leiden door twee vragen:

1. In welke straten spelen kinderen nog wel?
2. Hoe dikwijls is men bereid het spel te stoppen om auto's door te laten?

Op basis van observatie en bevraging berekende men de gemiddelde 'vrije tijd' tussen passage. Vanaf 20 wagens is dit bv. 3 minuten.

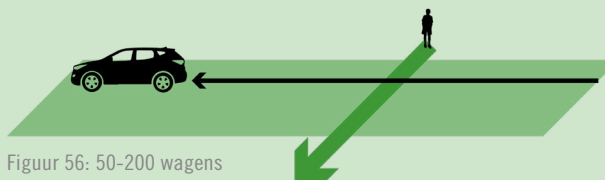
Een altijd bespeelbare straat heeft dan max. 20 auto's (waarbij vrachtwagens worden gerekend voor twee) in de spits. Dit komt overeen met een doodlopende straat (voor gemotoriseerd verkeer) die 50 wooneenheden ontsluit of een lus met max. 100 wooneenheden.

Een soms bespeelbare straat heeft 20 wagens in de daluren (max. 40 pae in de spits). Dit komt overeen met een doodlopende straat die 100 wooneenheden ontsluit of een lus met max. 200 wooneenheden.

BV. MARIE-LOUISELAAN

50-200 WAGENS

LAGERE SCHOOLKINDEREN KUNNEN ZELFSTANDIG
OVERSTEKEN EN GOEDE OVERSTEEKBAARHEID



Figuur 56: 50-200 wagens

Kinderen worden geleerd om geen straat over te steken 'als er een auto aankomt'. Hiervoor beschouwt men een 'autovrije' zone van 100m aan beide zijden.

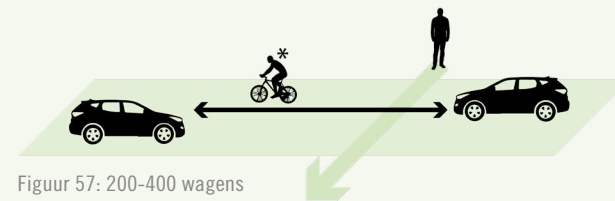
Bij 30km/u zijn er dan 25 seconden nodig tussen de wagens, wat overeenkomt met 140 wagens per uur.

Als we daarboven een lichte wachttijd van 5 seconden aanvaardbaar vinden (voor volwassenen), dan is er in een straat met 200 wagens per uur nog een goede oversteekbaarheid.

BV. MOORTEBEEKSTRAAT

200-400 WAGENS

MOGELIJKHEID VOOR GEMENGD VERKEER EN GOEDE
OVERSTEEKBAARHEID



Figuur 57: 200-400 wagens

Om onder de grens van 5 seconden gemiddelde wachttijd te blijven, mag er in een straat van 6m breed maar een intensiteit van 500 voertuigen zijn (beide richtingen samen).

Hier houden we ook nog rekening tot wanneer gemengd verkeer mogelijk blijft (*). Fietsberaad geeft aan dat het aantal wagens per etmaal onder de grens van 3500 moet zijn om gemengd verkeer te kunnen toepassen. Per spitsuur komt dit overeen met 350 wagens/uur (beide richtingen samen).

BV. PALOKESTRAAT

NINOOFSESTEENWEG: ALLEEN VEILIG OVER TE STEKEN MET VERKEERSLICHTEN

Door de grote oversteeklengtes met minstens twee rijstroken en de hoge intensiteiten is het niet veilig om zonder verkeerslichten over te steken.

DRIE SOORTEN STRATEN IN DE WIJK

Op basis van de voorgaande Leefbaarheidsklassen en de structuur van de wijk zijn 3 verschillende typologieën voor de straten in de Palokewijk bepaald, namelijk:

1. Wijkontsluitingsstraten (200-400 wagens)
= Palokestraat, Sleutelplasstraat en Berchemstraat
2. Woonerf met druk fietsverkeer
= Moortebeekstraat
3. Woonerf (0-50 wagens; 50-200 wagens)
= André Waucquezlaan, Koningin Elisabethlaan, Marie-Louiselaan, G.H. De Villierslaan, Marie-Henriettelaan, Sint-Antoniuslaan en Winkelveldstraat

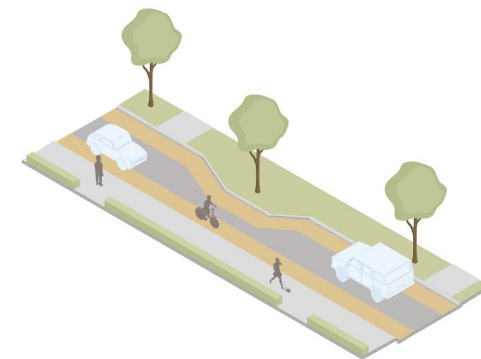


Figuur 58: Wijkontsluitingsstraten + woonerven

WIJKONTSLUITINGSSTRATEN

De wijkontsluitingsstraten zijn de straten waar het verkeer uit de wijk zich verzameld. Momenteel organiseert het verkeer zich ook al op deze manier. Dit is te zien in de telraamgegevens.

Gezien de hogere intensiteiten worden deze straten ingericht voor dubbelrichtingsverkeer en wordt er een apart voetpad van minimaal 1,5m voorzien. Op verschillende wijkontsluitingsstraten is ook een snelheidsproblematiek. Er worden daarom wegversmallingen aangebracht.



Figuur 59: 3D wijkontsluitingsstraat

Ten slotte is het ook belangrijk dat de fietsers een plaats krijgen in het wegbeeld. Zoals eerder vermeld is bij een intensiteit van minder dan 350 pae/u gemengd verkeer mogelijk. In de Berchemstraat en de Palokestraat, zullen daarom fietssuggestiestroken aangebracht worden.



Figuur 60: Referentiebeeld wijkontsluitingsstraat (Mechelen)

WOONERF MET DRUK FIETSVRKEER

Uit de tellingen (uitgevoerd op 2/04/21) in de Moortebeekstraat bleek dat er op een weekdag in de ochtendspits ongeveer 170 fietsers door de Moortebeekstraat fietsen. Tijdens de participatiemomenten werd deze straat aangegeven als belangrijke as voor de trage weggebruikers: als fietsroute naar de scholen en als wandelroute naar de Scouts.

De Moortebeekstraat bevindt zich in klasse 50-200 van de leefbaarheidsklassen en is dus geschikt om in te richten als woonerf. Gezien de hoge intensiteiten aan fietsers, zal er echter ook aan één zijde een comfortstrook voor voetgangers aangelegd worden. Het gemotoriseerd verkeer zal in twee richtingen kunnen rijden en er worden wegversmallingen voorzien om de snelheid te beperken.



Figuur 61: Bovenste deel Moortebeekstraat

WAT BETEKENT EEN WOONERF?

In een woonerf primeert de woonfunctie en gelden de volgende regels:

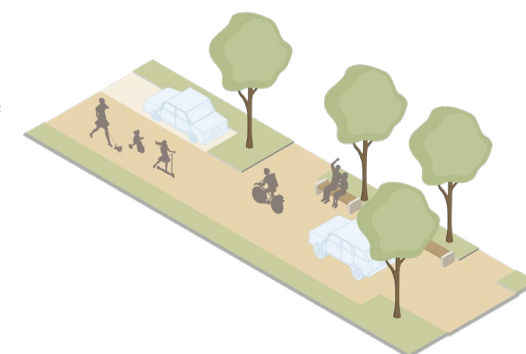


- voetgangers mogen de ganse breedte van de openbare weg gebruiken, spelen is ook toegestaan;
- bestuurders mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen (zo nodig moeten ze stoppen), voetgangers mogen het verkeer niet onnodig hinderen;

- de snelheid is beperkt tot 20km/u
- parkeren is verboden behalve op:
 - plaatsen die afgebakend zijn en waar een letter P aangebracht is
 - plaatsen waar een verkeersbord het toelaat
- stilstaande of geparkeerde wagens zich rechts of links van de rijrichting opstellen

WOONERF

De overige straten zullen worden ingericht als woonerf. In deze straten primeert de woonfunctie en is de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer laag. In deze straten zullen voetgangers de rijbaan gebruiken en wordt er geen apart voetpad voorzien (zie [Bereikbaarheid](#)). Het woonerf is een nieuw concept in de wijk en zal dus een gewenningsperiode nodig hebben.



Figuur 62: 3D-beeld woonerf



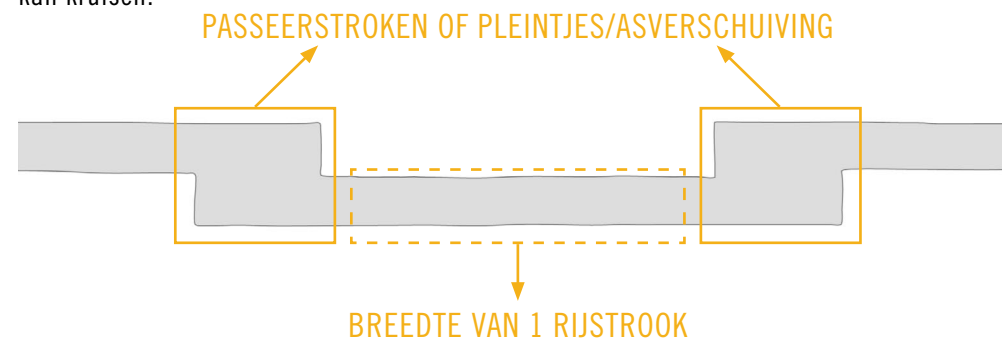
Figuur 63: Referentiebeeld woonerf (Machelen)



Figuur 64: Referentiebeeld woonerf (Nederland)

Het woonerf kan zowel in enkel-, als dubbelrichting worden voorzien. Er wordt gebruik gemaakt van passeerstroken. Dit zorgt ervoor dat snelheid beperkt wordt (voornamelijk in de steile straten) en dat er meer vrije ruimte is.

In een enkelrichtingsstraat zijn deze passeerstroken asverschuivingen en eventueel pleintjes. In een dubbelrichtingsstraat is dit de zone waar gemotoriseerd verkeer elkaar kan kruisen.



Figuur 65: Passeerstroken in een woonerf

INRICHTINGSPRINCIPES

(HALF)VERHARDING

Om uniformiteit in het openbaar domein te bekomen, is er meer nodig dan enkel typologieën. De materialen die gebruikt worden moeten in dezelfde stijl zijn.

De gemeente Dilbeek beschikt niet over een huisstijl voor de inrichting van het openbaar domein. Het Leefbuurtplan geeft daarom een suggestie van materiaalgebruik. Indien er een huisstijl ontwikkeld wordt, dient de inrichting van de Palokewijk deze stijl te volgen.

Waar mogelijk, wordt er gewerkt met waterdoorlatende materialen. Dit gebruik mag echter de toegankelijkheid van de openbare ruimte niet in gedrang brengen. De Palokewijk moet toegankelijk zijn voor 8-80-jarigen (voldoende vlakheid, stroefheid, toegankelijk met rolstoel- en kinderwagen).

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 4 zones:

- rijwegen;
- opritzones + paden;
- parkeervakken;
- voetpaden - woonerf.

Het is ten slotte belangrijk dat er voldoende verschil zit tussen de materialen van deze zones. Op deze manier is de wijk leesbaar voor de weggebruiker en wordt de ruimte correct gebruikt.

HET EXTRA VOORDEEL VAN GROENE VOEGEN

Aan de hand van groene voegen kan het gebruik van de parkeerplaatsen ook geobserveerd worden. Als de parkeerplaats nog veel groene voegen heeft, betekent dit dat de parkeerplaats weinig gebruikt wordt.



Figuur 66: Relatie gebruik - groene voegen (Aarschot)

De afbeelding hiernaast toont een parking van een tuincentrum. De ingang bevindt zich rechts onderaan de foto. Mensen willen logischerwijs zich zo dicht mogelijk bij de ingang parkeren. De parkeerplaatsen die dus het verst van deze ingang liggen, hebben duidelijk groenere voegen.

RIJWEGEN

In de wijkontsluitingsstraten worden de wegen afgebakend door verhoogde bermen en minimum aan één zijde een voetpad. De rijweg wordt in deze straten aangelegd in asfalt.

OPRITZONES + PADEN

De opritzones worden aangelegd in waterdoorlatend materiaal. Hier wordt er gekozen voor lange strips van beton(klinkers) met groene voegen.

De paden naar de toegangen van de woningen zullen in hetzelfde beton(klinkers) aangelegd worden (zonder groene voegen).

PARKEERVAKKEN

De parkeervakken worden ook aangelegd in waterdoorlatend materiaal. Er worden 2 scenario's voor dit type verharding voorzien. In het eerste scenario wordt er gekozen voor kasseien met groene voegen. In het tweede scenario wordt er gekozen voor klinkers met brede groene voegen.

VOETPADEN - WOONERF

Zowel de voetpaden, als het woonerf worden in hetzelfde materiaal aangelegd. Op deze manier wordt het gebruik van de woonerven, namelijk met de voetganger als primaire gebruiker, benadrukt.

In het eerste scenario worden de voetpaden en het woonerf aangelegd in een okerkleurige kleiklinker. In het tweede scenario wordt er gekozen voor een betonstraatsteen in een grijs tint.



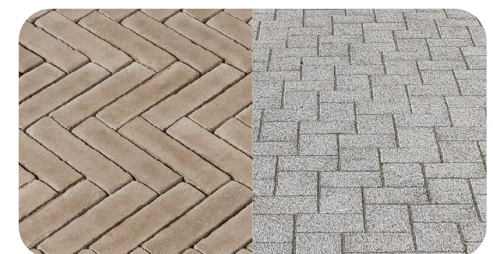
Figuur 67: Materialisering rijweg



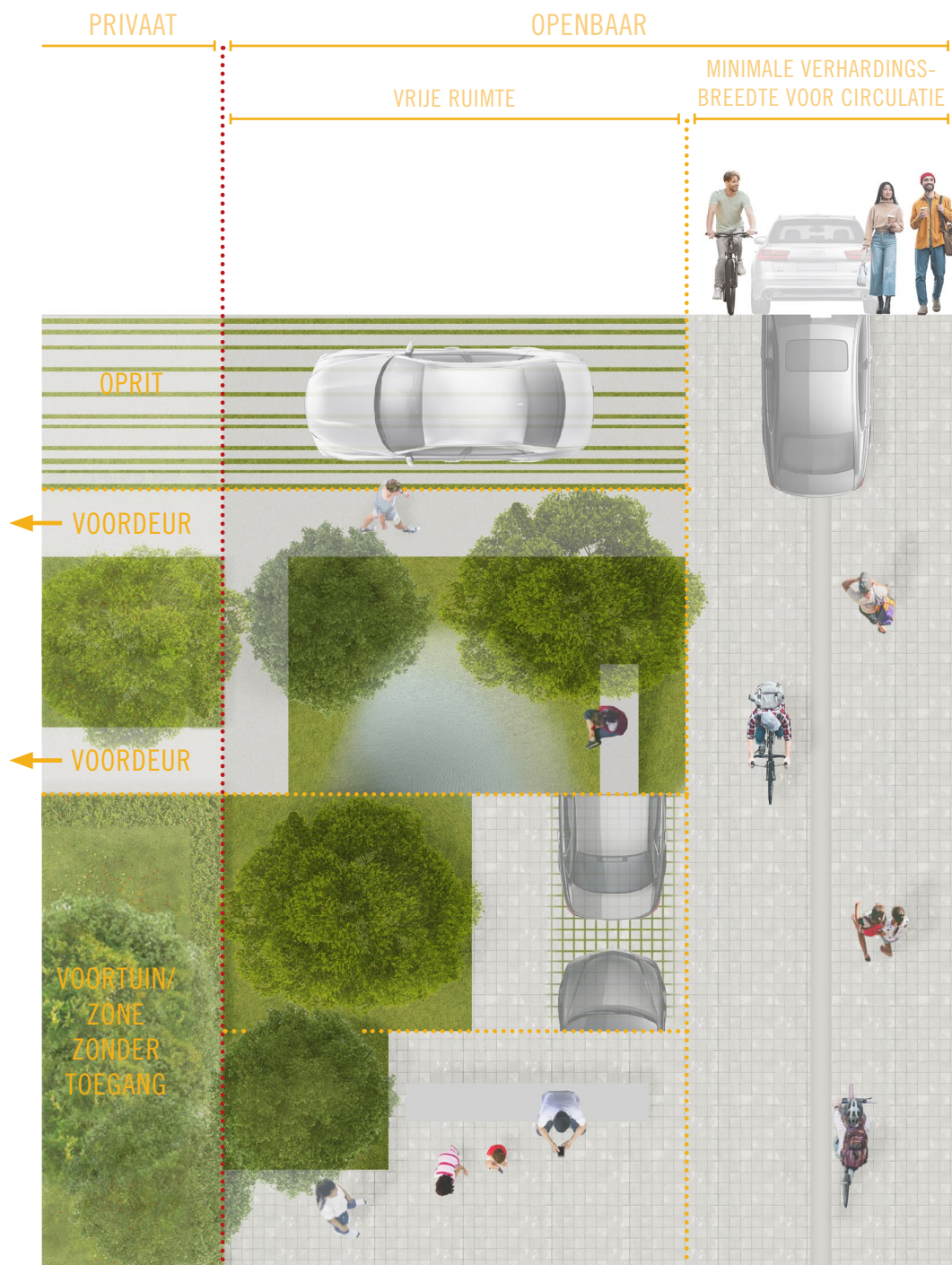
Figuur 68: Materialisering opritzones



Figuur 69: Materialisering opritzones



Figuur 70: Materialisering voetpad - woonerf



Figuur 71: Inrichting privaat domein, vrije ruimte en verblijfsruimte

VRIJE RUIMTE

De inrichting van de vrije ruimte wordt niet ontworpen in het masterplan. Dit zal verder gedetailleerd worden in het definitief ontwerp van de straten. Waar mogelijk wordt er ingezet op het vergroenen van deze ruimte. Dit is er echter afhankelijk van de aangelanden:

- oprit
- voordeur
- voortuin/zone zonder toegang

OPRIT

Indien er een oprit is, wordt deze doorgetrokken tot aan de weg (in waterdoorlatend materiaal). Momenteel zijn de bestaande opritten overgenomen in het masterplan. Indien de opritten versmald worden (zie [Ecologie](#)) zal deze zone aangepast worden.

VOORDEUR

Bij het definitief ontwerp zullen de toegangen naar de woningen bepaald worden. Afhankelijk van de context zullen de toegangen geclusterd of apart voorzien worden.

VOORTUIN/ZONE ZONDER TOEGANG

Indien er geen toegang tot een voordeur of oprit voorzien moet worden, kan de vrije ruimte op verschillende manieren ingericht worden:

- wadi;
- pleintje;
- speelaanleiding;
- zitbanken;
- parkeerplaatsen.

Dit zal bij het definitief ontwerp samen met de bewoners van deze straat bepaald worden.

ELEMENTEN

Naast de materialisering, is het ook belangrijk dat de elementen (zoals verlichting, banken, speelelementen, etc.) die gebruikt worden in de Palokewijk op elkaar afgestemd zijn.

VERLICHTING

De gemeente Dilbeek beschikt over een masterplan openbare verlichting. Hierbij werd er rekening gehouden met de specifieke rol die de openbare verlichting speelt in elke straat en de ruimtelijke invulling ervan. De verlichting in de Palokewijk zal volgens dit masterplan gerealiseerd worden.

STRAATMEUBILAIR

Momenteel is er nog geen straatmeubilair aanwezig in de Palokewijk. Er staan enkel een paar houten picknickbanken aan de knip in de Marie-Henriettelaan. De gemeente beschikt niet over een huisstijl voor straatmeubilair.

In het Leefbuurtplan wordt daarom een suggestie gedaan van straatmeubilair. Daar waar (picknick)banken voorzien worden, dient er rekening gehouden te worden met de volgende eisen:

- keuze voor duurzame (gerecycleerde) materialen;
- voorkeur voor natuurlijke materialen (hout, etc.) gezien de groene, landelijke context van de wijk;
- onderhoudsvriendelijk;
- multifunctionaliteit.



Figuur 72: Straatmeubilair met natuurlijk materialen (Turnhout, Edegem)



SPEELEMEN

Ook voor de speelelementen die voorzien worden in de wijk gelden de bovenstaande eisen. Tijdens participatiemomenten werd aangegeven dat er geen grote nood was aan grote speelplekken in de wijk (zie [Nabijheid](#)). Er wordt daarom gekozen voor spelaanleidingen die multifunctioneel gebruikt kunnen worden door verschillende leeftijdsgroepen.



Figuur 73: Speelaanleidingen met natuurlijk materialen (Hombeek)



BEREIKBAARHEID

Deze bouwsteen beschrijft hoe de inrichting van de ruimte duurzame verplaatsingen kan stimuleren en parkeren efficiënter kan organiseren.

UITDAGINGEN ROND PARKEREN

Een van de belangrijkste uitdagingen in de Palokewijk wordt gevormd door het parkeren in de wijk. De bewoners ervaren een hoge parkeerdruk en vinden (voornamelijk) 's avonds moeilijk een parkeerplek. Naast frustraties van de bewoners heeft de huidige parkeerdruk ook een invloed op de algemene uitstraling van de wijk. In vele straten staan er langs weerszijden rijen van auto's geparkeerd.



Figuur 74: André Waucquezlaan



Figuur 75: G.H. De Villierslaan



Figuur 76: Sint-Antoniuslaan

PARKEREN VOOR OPRITTEN

Momenteel zijn er enkel in de Marie-Louiselaan parkeerplaatsen afgebakend, in parkeerstroken die doorlopen t.h.v. opritten. In de andere straten is er geen officiële afbakening van parkeerplaatsen.

Dit heeft als gevolg dat sommigen zich voor de opritten van bewoners parkeren. Het is van groot belang dat bewoners ten alle tijden hun privaat eigendom kunnen verlaten. Zo getuigde een bewoner dat hij niet wegkon met de auto om zijn vrouw naar het ziekenhuis te brengen.

PARKEREN IN BOCHTEN

Er wordt ook veel foutief geparkeerd in de straat. Vaak parkeert men zich dicht tegen of in bochten. Dit zorgt ervoor dat het verkeer slecht zicht heeft op het aankomend verkeer, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties.

MOEILIJK TOEGANKELIJKE OPRITTEN (TE STEIL/KORT)

De Palokewijk is een wijk met grote hoogteverschillen (zie [Ecologie](#)). Daardoor hebben veel woningen een steile oprit. Sommigen mensen voelen zich niet comfortabel om op hellingen te parkeren en bij slechte weersomstandigheden (regen, sneeuw, etc.) kan dit ook moeilijk zijn. Andere woningen hebben een tekorte oprit, waardoor ze met hun voertuig deels op het voetpad staan.

PARKEREN DOOR DERDEN

Er wordt door de bewoners aangegeven dat er veel door derden in de wijk geparkeerd wordt, voornamelijk in de André Waucquezlaan. De gunstige ligging nabij de N8, waar een groot OV-aanbod is richting Brussel, en de LEZ (Lage-emissiezone) in Brussel betekent dat velen de wijk gebruiken als Park & Ride. Derden plaatsen eerst hun voertuig in de wijk en carpoolen dan met een collega naar hun werkplek. De nabijheid van de scholen op grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek zorgen ook voor een hogere parkeerdruk tijdens het begin en einde van de schooltijd.

Dit parkeergedrag brengt niet enkel meer parkeerdruk met zich mee maar ook soms overlast (lawaai, afval, etc.).

BETALEND PARKEREN IN BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Het betalend parkeren in Brussel wordt stelselmatig uitgebreid, zo ook in de buurtgemeente van Dilbeek, Sint-Jans-Molenbeek. Wanneer het nieuwe parkeerbeleid ingevoerd wordt, heeft dit natuurlijk ook gevolgen voor de Palokewijk. Indien er niets verandert aan het parkeerbeleid in de Palokewijk, zal de parkeerdruk enkel toenemen.

PARKEERONDERZOEK

Om de werkelijke parkeernood en -druk te objectiveren zijn 2 parkeeronderzoeken uitgevoerd in de wijk:

- Anyways - parkeerdrukonderzoek (april 2021- zie bijlage)
- VECTRIS - parkeerduuronderzoek (20 oktober 2023)

Uit het parkeerduuronderzoek (waarbij er op 5 momenten geteld is) bleek dat de gemiddelde parkeerdruk 57% was. Doorheen de dag verschuift de parkeerdruk wel doorheen de wijk.



Figuur 77: Parkeerdruk 7u30



Figuur 78: Parkeerdruk 10u

7U30

's Ochtends zien we een hoge bezetting in de woonstraten in de Palokewijk (Marie-Henriettelaan, deel van de André Waucquezlaan, zuidelijk deel van de Sint-Antoniuslaan). De straten rondom de scholen (op grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek) zijn ook drukker.

10U

De parkeerdruk is afgenomen om 10u. Rondom de scholen is er nog steeds een hoge parkeerdruk. In de rest van de Palokewijk (buiten het bovenste deel van de Palokestraat) is de parkeerdruk laag.



Figuur 79: Parkeerdruk 14u



Figuur 80: Parkeerdruk 18u



Figuur 81: Parkeerdruk 20u

14U

Rond 14u neemt de parkeerdruk rondom de scholen weer toe. Ouders parkeren zich ruim van te voren voor het sluiten van de scholen in de straten om zeker te zijn van een plek. In de rest van de Palokewijk is de parkeerdruk laag.

18U

Om 18u is de parkeerdruk rondom de scholen afgenomen (buiten een deel van de Moortebeekstraat). In de rest van de wijk beginnen de bewoners terug te komen van hun werk en de parkeerdruk neemt weer toe.

20U

Het drukste moment is om 20u. Op dit moment zijn de meeste bewoners terug van het werk. De parkeerdruk in de Marie-Henriettelaan, André Waucquezlaan, Marie-Louiselaan en een deel van de Moortebeekstraat is op dit moment hoog en bewoners zullen in deze straten moeilijkheden hebben om een plaats nabij hun huis te vinden.

WAT IS PARKEERDRUK?

De parkeerdruk toont aan hoeveel van de beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn (aantal bezette ppl / aantal beschikbare ppl). Dit levert ons een percentage op:

0% - 50% = lage parkeerdruk, men kan makkelijk een parkeerplaats vinden waardoor autobezit en -gebruik gefaciliteerd wordt

50% - 85% = aanvaardbare parkeerdruk

85% - 100% = hoge parkeerdruk, er zal zoekverkeer ontstaan want men vindt niet meteen een beschikbare plaats

>100% = te hoge parkeerdruk, er zijn geen vrije parkeerplaatsen waardoor er foutief geparkeerd wordt

CONCLUSIE

Op het drukste moment (20u) is de gemiddelde parkeerdruk in de wijk 64% (bij het parkeeronderzoek van Anyways was dit 68%). Dit is een aanvaardbare parkeerdruk.

Bovendien was er tijdens beide parkeeronderzoeken nog geen blauwe zone of betalend parkeren. Vermoedelijk zal dit een invloed hebben op de parkeerdruk.

PARKEERCOMFORT VERHOGEN

Door het parkeercomfort op privaat domein te verhogen zullen bewoners er sneller voor kiezen om op hun eigen oprit te parkeren. Waardoor er minder parkeerplaatsen moeten worden voorzien op het openbaar domein.

De combinatie van de onderstaande principes zullen er dus voor zorgen dat de bewoners van de Palokewijk...

...comfortabeler op hun eigen domein kunnen parkeren dan op het openbaar domein.

AFGEBAKENDE PARKEERPLAATSEN

In een woonerf mag men enkel parkeren op plaatsen:

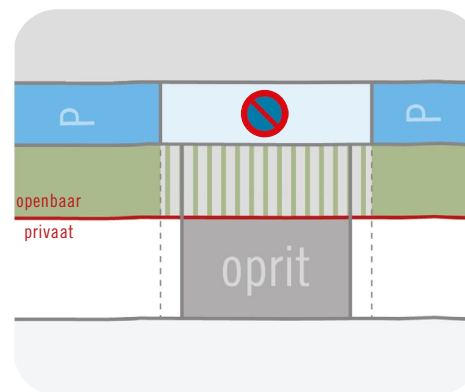
- die afgebakend zijn en waar een letter P aangebracht is;
- waar een verkeersbord het toelaat.

In het masterplan zijn daarom alle parkeerplaatsen afgebakend. Hier zijn enkele 'spelregels' aan verbonden (zie [Synthese](#)):

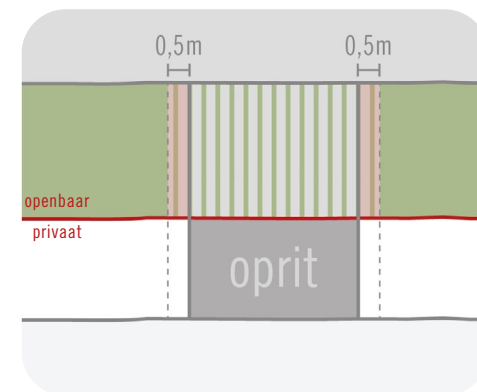
- geen parkeerplaatsen voor opritten;
- 0,5m reserve langs opritzone (beter zicht op aankomend verkeer en makkelijker uit- en inrijden);
- geen parkeerplaatsen in bochten (beter zicht op aankomend verkeer)
- parkeren langs één zijde

DEELS PARKEREN OP OPENBAAR DOMEIN

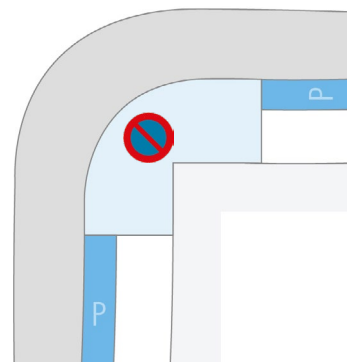
Het woonerf laat ons toe om het parkeercomfort van de bewoners op eigen terrein te verhogen. Het zal gedoogd worden dat men de opritzones gebruikt om deels op het openbaar domein te parkeren (ook al is dit niet toegestaan in een woonerf), mits de voetgangers niet gehinderd worden. In een woonerf is dit makkelijker, aangezien er namelijk geen voetpaden nodig zijn en voetgangers op de rijbaan wandelen. Dit zorgt ervoor dat bewoners met een steile en/of korte oprit hun auto makkelijker kunnen parkeren en dat de opritzone toch nuttig gebruikt kan worden.



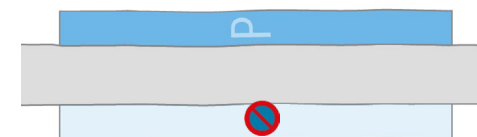
Figuur 82: Geen parkeerplaatsen voor opritten



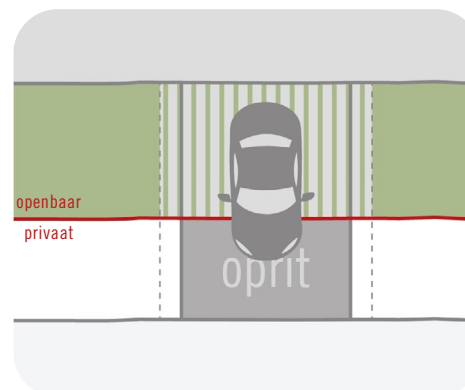
Figuur 83: 0,5m reserve t.o.v. opritzone



Figuur 84: Geen parkeerplaatsen in bochten



Figuur 85: Parkeerplaatsen langs één zijde



Figuur 86: Deels parkeren op openbaar domein



Figuur 87: Te gebruiken ruimte Marie-Louiselaan

BLAUWE ZONE

Een blauwe zone is noodzakelijk in de Palokewijk, omwille van 2 redenen:

1. Parkeren door derden (wijkvreemde voertuigen)
2. Betalend parkeren in Sint-Jans-Molenbeek

Bewoners die binnen de blauwe zone wonen zullen een bewonerskaart in woonzones krijgen.

De afbakening van deze zone is een resultaat van de werkgroep in het burgerpanel 2:

EERSTE BURGERPANEL

Tijdens het eerste burgerpanel werd de 'large' versie van de blauwe zone voorgesteld. In deze versie vielen alle straten in de Palokewijk onder de blauwe zone. Vanuit de bewoners werd er toen een bezorgdheid geuit over bezoekersparkeren. In eerste instantie suggereerde de bewoners daarom een 'small' versie van de blauwe zone.

TWEEDE BURGERPANEL

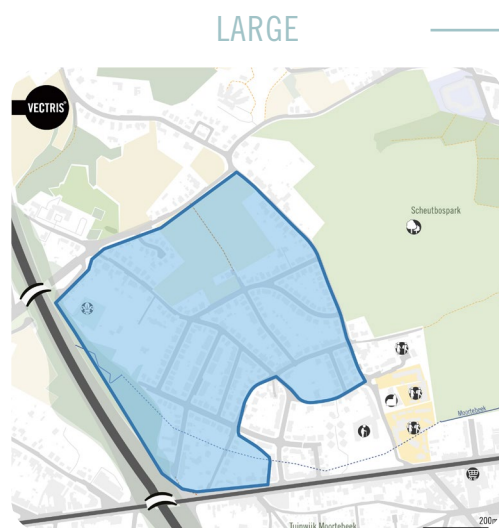
Ter voorbereiding van het tweede burgerpanel werd onderzocht hoe de parkeerdruk zich zou verplaatsen bij de 'small' versie. Zoals verwacht zou dit betekenen dat de voertuigen uit de blauwe zone en op grondgebied van Sint-Jans-Molenbeek (omwille van het invoeren van betalend parkeren) zich zouden verplaatsen naar de eerst volgende straten.

Er werd daarom een 'medium' versie voorgesteld. Het bovenste deel van de Moortebeekstraat en de Palokestraat werden hier niet opgenomen in de blauwe zone. Dit zijn bovendien smalle straten waar niet veel parkeermogelijkheden zijn.

Uiteindelijk is samen met de bewoners gekozen voor een variant van de 'medium' versie waarbij de volgende straten buiten de blauwe zone vallen:

- noordelijke deel Moortebeekstraat
- noordelijke deel Palokestraat
- Marie-Henriettelaan (excl. deel van Kon. Elisabethlaan tot Palokestraat)
- Kon. Elisabethlaan

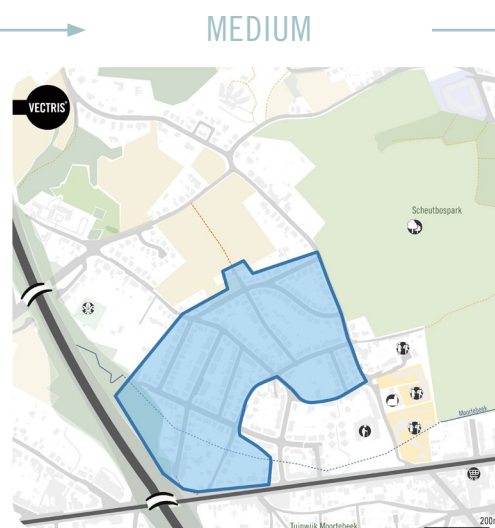
Deze straten liggen ver genoeg van de gemeentegrens en kunnen door de bezoekers van de bewoners gebruikt worden. Mogelijks kan de parkeerdruk hier ook toenemen (door de bezoekers en wijkvreemde voertuigen). Het is daarom belangrijk dat de blauwe zone geëvalueerd wordt na een bepaalde periode. De handhaving van deze blauwe zone speelt ook grote rol in de effectiviteit.



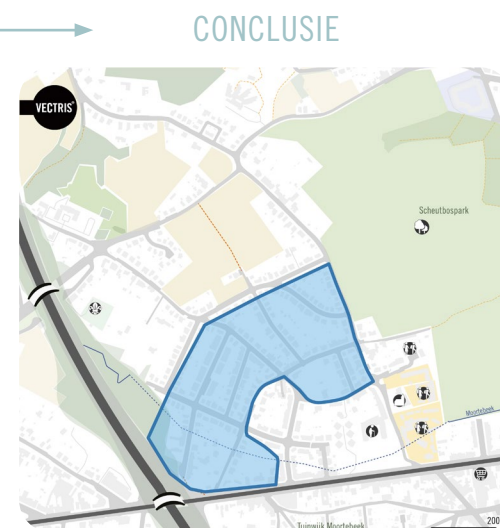
Figuur 88: Blauwe zone - large



Figuur 89: Blauwe zone - small



Figuur 90: Blauwe zone - medium

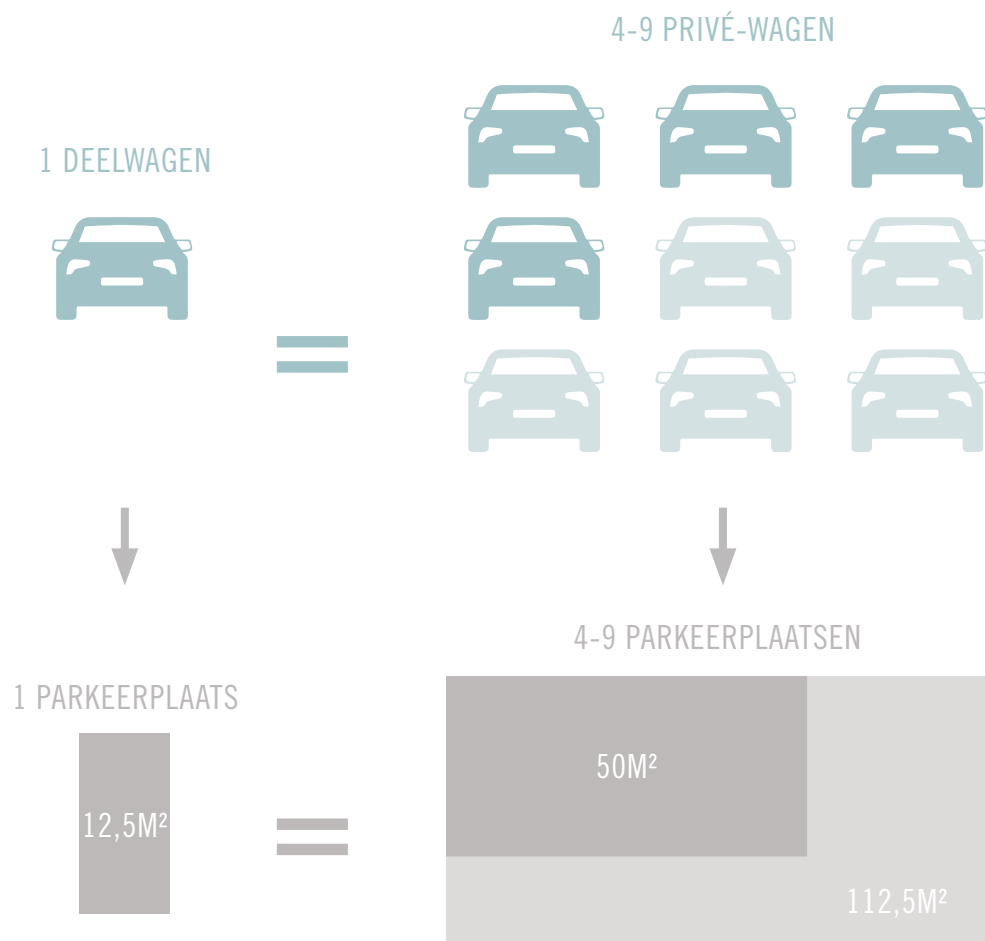


Figuur 91: Blauwe zone - definitieve afbakening

DEELWAGENS

Zowel vanuit de gemeente, als vanuit de wijk is er wens om in te zetten op deelwagens. De gemeente is in 2023 gestart met autodelen, en heeft online een participatief platform geopend waar bewoners locaties voor de deelwagens kunnen doorgeven. Op dit platform zijn al 6 locaties aangeduid in de Palokewijk. Tijdens het infomoment waren er ook verschillende buurtbewoners geïnteresseerd in de deelwagen.

Een deelwagen in de wijk heeft positieve gevolgen. De wagen kan namelijk ongeveer 4 tot 9 privé wagens vervangen en zorgt dus voor meer vrije ruimte op het openbaar domein (37,5m² tot 100m²).



Figuur 92: Effect van een deelwagen

In het Leefbuurtplan worden enkele zoekzones voor deze deelwagens aangeduid. Deze zones liggen centraal in de wijk en/of aansluitend op de wijkontsluitingsstraten.

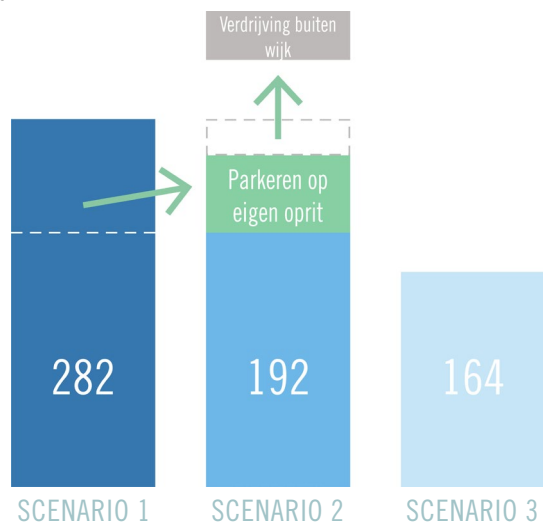
De gemeente Dilbeek zet in op elektrische deelwagens, waarvoor een 400V-net noodzakelijk is. Momenteel is dit amper/niet aanwezig in de Palokewijk. Er zal dus ook gekeken moeten worden naar waar dit net gelegd kan worden, om zo tot een geschikte locatie te komen voor de deelwagens.



Figuur 93: Straattypologieën + zoekzones deelwagens

EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK VOOR PARKEREN

Op basis van de voorgaande principes (parkeercomfort verhogen + blauwe zone + deelwagens) worden 3 scenario's bepaald voor het parkeeraanbod in de Palokewijk. De haalbaarheid van deze scenario's is wederom afhankelijk van de samenwerking tussen bewoners en gemeente.



Figuur 94: Scenario's parkeeraanbod

1. HUIDIG PARKEERGEDRAG: ZONDER BLAUWE ZONE OF BETALEND PARKEREN

Dit is het basisscenario waarin het huidige parkeergedrag wordt bestendigd. In dit scenario wordt het drukste telmoment genomen van het parkeeronderzoek, namelijk om 20u. Op dat moment stonden er 282 wagens geparkeerd in de wijk, waaronder ook verschillende foutparkeerders. Dit was echter zonder het verbeteren van het parkeercomfort, het betalend parkeren in Sint-Jans-Molenbeek of de blauwe zone.

2. AANLEG VOLGENS PRINCIPES

In het Leefbuurtplan worden principes gebruikt die het parkeercomfort op het private domein zullen verhogen en de verkeersveiligheid in de wijk zullen verbeteren. Dit heeft als gevolg dat er minder parkeerplaatsen voorzien kunnen worden dan dat er momenteel aanwezig zijn in de wijk. Momenteel parkeert men namelijk voor opritten, in bochten, etc. Ook parkeren er nu wijkvreemde voertuigen in de wijk, die de wijk als P&R gebruiken. In de toekomst zullen niet-bewoners niet langer dan 2u kunnen parkeren in de wijk.

Wanneer de ontwerpprincipes toegepast worden, kunnen er 192 parkeerplaatsen voorzien worden in de Palokewijk.

3. MAXIMAAL PARKEREN OP PRIVAAT DOMEIN

In dit scenario wordt de minimale parkeernood van de wijk berekend. Er wordt uitgegaan dat:

- bewoners met een toegankelijke oprit (met verhoogd parkeercomfort) op hun oprit zullen parkeren
- bewoners zonder toegankelijke oprit op het openbaar domein kunnen parkeren
- de tweede wagen op het openbaar domein kan parkeren (hier wordt een coëfficiënt van 0,24 voor gebruikt; het gemiddelde autobezit per huishouden in de wijk bedraagt namelijk 1,24)
- bezoekers van de bewoners op het openbaar domein kunnen parkeren (hier wordt gerekend met een coëfficiënt van 0,1, die ook in MOBER's* gehanteerd wordt)

Dit resulteert in de volgende formule:

$$\text{aantal woningen} \times (0,24 + 0,1) + \text{aantal woningen zonder oprit}$$

Op basis van foto's zijn het aantal woningen met en zonder oprit geteld. Bij de verdere uitwerking van het plan zal met de bewoners besproken worden of hun oprit al dan niet toegankelijk is.

Wanneer de vergelijking wordt ingevuld, komen we uit op 164 parkeerplaatsen die minimaal voorzien moeten worden. Dit is zonder het effect van de deelwagens gerekend. Dit meegerekend, zouden er minimaal tussen de 155 - 160 parkeerplaatsen voorzien moeten worden.

CONCLUSIE

Momenteel is het masterplan volgens scenario 2 ontworpen, waarbij er meer dan de minimale parkeernood wordt voorzien. Bij de verdere uitwerking zal er samen met de bewoners gekeken worden of eventueel scenario 3 gehanteerd kan worden in hun straat.

Sommige straten zullen namelijk pas later in een latere fase uitgevoerd worden. Op dat moment zal de blauwe zone al van kracht zijn en zullen de bewoners mogelijks meer openstaan voor andere invullingen van de openbare ruimte.

* Mobiliteitseffectenrapport, een studie van de verkeers- en mobiliteitseffecten van een ruimtelijk plan of project

UITDAGINGEN ROND DUURZAAM VERPLAATSINGS- GEDRAG

De wijk heeft grotendeels een residentiële karakter. Dit betekent dat de bewoners zich buiten de wijk moeten verplaatsen om boodschappen te doen, te gaan werken, etc. Uit het parkeeronderzoek bleek dat de parkeerdruk aanzienlijk toenam na 20u, vermoedelijk door bewoners die met de auto naar het werk gaan.

Gezien de goede ligging van de wijk t.o.v. het centrum van Dilbeek en het centrum van Brussel, is een modal shift zeker en vast mogelijk. De Berchemstraat en de Kasterlindenstraat spelen hier een grote rol. Deze straten maken namelijk deel uit van de lokale fietsroute die het centrum van Dilbeek verbindt met het centrum van Brussel. Hier is echter vandaag geen fietsinfrastructuur aanwezig en is er een snelheidsproblematiek. Hierdoor zijn mensen minder snel geneigd om de fiets te gebruiken om zich van en naar Brussel of Dilbeek te bewegen.



Figuur 95: Berchemstraat

In de wijk zelf is het openbaar domein bovendien onvoldoende uitgerust voor trage weggebruikers. De voetpaden zijn te smal of ontoegankelijk en er is geen plaats voor de fietsers in het wegbeeld.

De modal shift begint in de wijk. Vanaf het moment dat een bewoner hun woning verlaat te voet of met fiets tot aan hun bestemming, moet dit veilig kunnen én moet men zich veilig voelen.

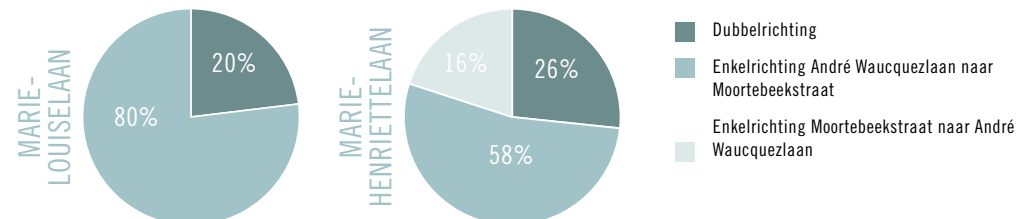
WEERSTAND TEGEN DOORGAAND VERKEER

Tijdens het voortraject zijn er wijzigingen gebeurd aan de circulatie om het sluipverkeer te weren. De Marie-Henriette, de Sint-Antoniuslaan, de Marie-Louiselaan, de Sleutelplasstraat en de G.H. De Villierslaan zijn toen enkelrichting gemaakt en de Marie-Henriettelaan is geknipt.

De principes van het woonerf (zie [Esthetiek](#)) laten toe dat de straten zowel enkel- als dubbelrichting gebruikt kunnen worden en initieel was er gekozen om alle straten terug dubbelrichting te maken.

Tijdens de burgerpanels gaven echter sommige bewoners aan dat de enkelrichting toch een positieve verandering was. Voor 2 straten (Marie-Henriette en Marie-Louiselaan) werd daarom een bevraging online gezet om te kijken of andere bewoners hun mening deelden. Ook tijdens het infomoment werd dezelfde vraag gesteld aan de bewoners. Gezien de bereikbaarheid van enkele opritten, wordt bij de Marie-Louiselaan maar 1 richting voorgesteld. De meerderheid van de bewoners die de bevraging hebben ingevuld bevestigen de keuze voor de enkelrichting, waarbij beide straten van de André Waucquezlaan naar de Moortebeek lopen.

Het eerste deel van de Sleutelplasstraat zal hoe dan ook enkelrichting worden (i.f.v. de heraanleg van het op- en afrittencomplex).



Figuur 96: Grafiek enkel- of dubbelrichting Marie-Louiselaan en Marie-Henriettelaan



Figuur 97: Huidige circulatie



Figuur 98: Toekomstige circulatie Leefbuurtplan

SNELHEIDSREMMERS + POORTEFFECTEN

Tijdens de Burgerpanels spraken verschillende bewoners over snelheidsovertredingen. De enkelrichting en de steile hellingen werden hier vaak aangehaald als oorzaken.

In de woonerven wordt de snelheidsproblematiek opgelost door middel van de passeerstroken. Om de 20m-40m zal er een asverschuiving zijn, die de rechte lijn uit het straatbeeld haalt. Op deze manier zullen auto's hoe dan ook moeten afremmen. Ook de enkelrichtingsstraten tegen de helling in, zullen dit effect hebben. Het verkeer moet in een woonerf bovendien stapvoets (20km/u) rijden.

Op de wijkontsluitingsstraten worden op de straten met grote hellingsgraden (zoals de Palokestraat, het middelste deel van de Sleutelplasstraat en de Berchemstraat) wegversmallingen aangebracht om de snelheid van het neergaande verkeer te remmen. Ook op de Moortebeekstraat zullen wegversmallingen en asverschuivingen aangebracht worden.

De overgang van de wijkontsluitingsstraten naar het verblijfsgebied zal geaccentueerd worden met een poorteffect (verkeersplateau). Zo is het duidelijk voor de weggebruiker dat men in een ander gebied komt. Dit werkt bovendien snelheidsremmend.

VEILIGHEID VOOR TRAGE WEGGEBRUIKERS

Gezien de hogere verkeersintensiteiten op de wijkontsluitingsstraten wordt de plaats van de fietser extra geaccentueerd door fietssuggestiestroken. De intensiteiten laten deze inrichting toe. Zoals duidelijk te zien is op figuur 103, worden op deze trajecten ook extra maatregelen genomen om de snelheid te beperken tot de maximaal toegelaten snelheid.

Bij het woonerf gebruiken alle weggebruikers dezelfde ruimte en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen voetpad en rijbaan. In het Koninklijk Besluit van 23 juni 1978 worden de voorwaarden (zie [Esthetiek](#)) en aanleg die een woonerf dienen te hebben beschreven. Waaronder ook de volgende passage:

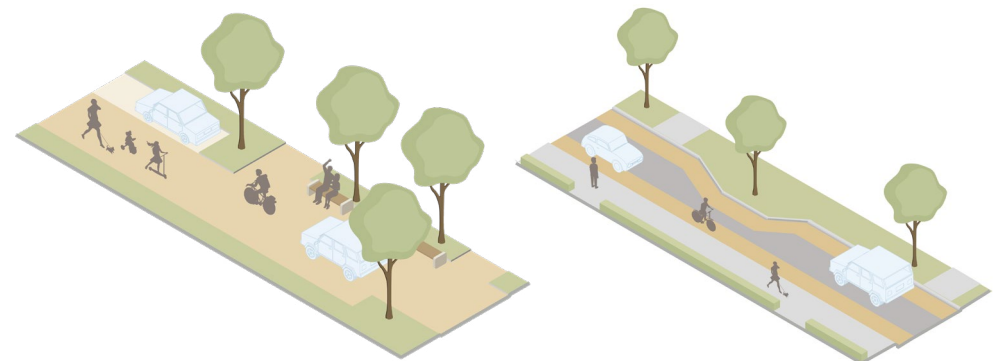
2° de weg mag niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir

Aangezien allen, voetgangers en bestuurders, het geheel van de beschikbare ruimte mogen gebruiken, kan de klassieke verdeling in rijbaan en trottoir niet toegepast worden. Het behoud of het aanleggen van trottoirs zou voor gevolg hebben dat, zelfs onbewust, bij de weggebruikers de reflexen die voortkomen uit de scheiding van de verkeerssoorten, opnieuw worden opgeroepen, wat het tegendeel is van het doel dat men moet bereiken.

Indien nodig zullen de voetgangers en fietsers wel nog steeds kunnen uitwijken naar de opritzones of toegangen naar de woningen.



Figuur 99: Straattypologieën + snelheidsremmers + poorteffecten



Figuur 100: 3D-beelden gebruik woonerf + wijkontsluitingsstraten



NABIJHEID

Deze bouwsteen beschrijft hoe de wijk ingericht zal worden zodat de sociale cohesie wordt verhoogd.

UITDAGINGEN

Momenteel zijn er geen/weinig plekken waar de buurt samen kan komen. Tijdens het voortraject is er een knip gemaakt aan het einde van de Marie-Henriettelaan t.h.v. het landbouwperceel. Dit was in functie van het sluipverkeer. Deze plek is momenteel de enige waar plaats is voor de buurt om samen te komen, maar buiten enkele picknickbanken heeft de plek weinig kwalitatieve uitstraling.



Figuur 101: Openbaar domein aan de knip

Tijdens de burgerpanels gaven de bewoners ook aan dat er weinig nood is aan grote buurt- en speelplekken. Veel bewoners beschikken over een eigen tuin waar men kan samenkomen en kinderen samen kunnen spelen. Bovendien ligt het Scheutbosspark, waar al een grote speeltuin is, op wandelafstand van de wijk.

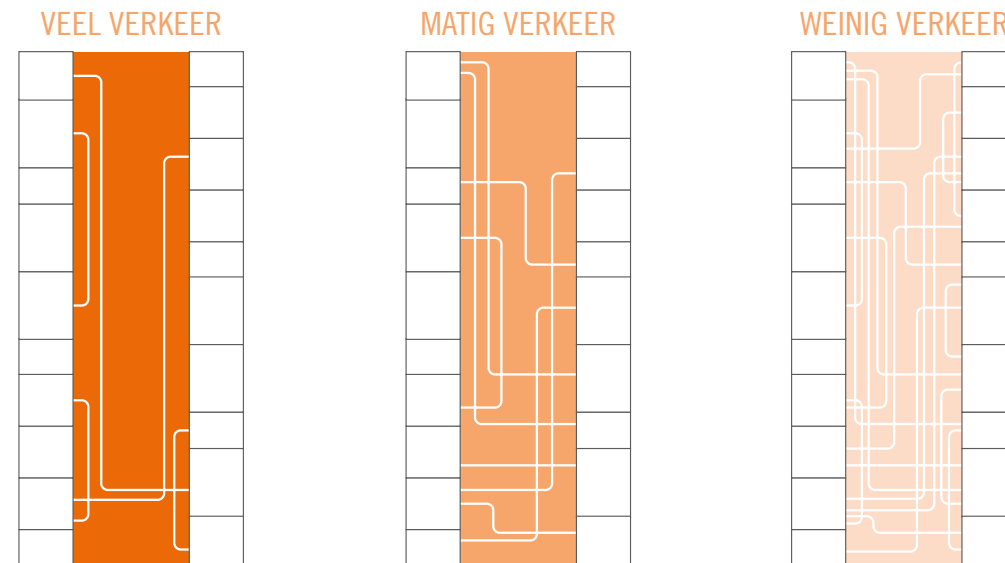
Naast het inrichten van de straat als verblijfsruimte, is er daarom gekozen om te focussen op 4 plekken binnen de wijk:

- (Speel)groen in de André Waucquezlaan
- (Speel)groen aan de Scouts
- Buurt(speel)plek aan de knip
- Speelhoekje Sint-Antoniuslaan

De Vrije Dienst zal in de zomer 2023 de locatie aan de knip en in de Sint-Antoniuslaan inrichten als zomerspeelplek. Dit zal een goede test zijn om te evalueren of deze locaties geschikt zijn als speelplek.

DE STRAAT ALS BUURTPLEK

Door de straten in te richten als woonerf zal er al meer sociale cohesie in de wijk ontstaan. Onderzoek van Donald Appleyard toont namelijk aan dat er meer sociale interactie is tussen burens in autoluwere straten. In straten waar weinig autoverkeer is, kennen de burens elkaar beter en zijn er meer kansen op ontmoeting. De weg vormt minder een barrière dan bij straten met veel verkeer.



Figuur 102: Sociale cohesie in relatie met verkeersdruk (Donald Appleyard)

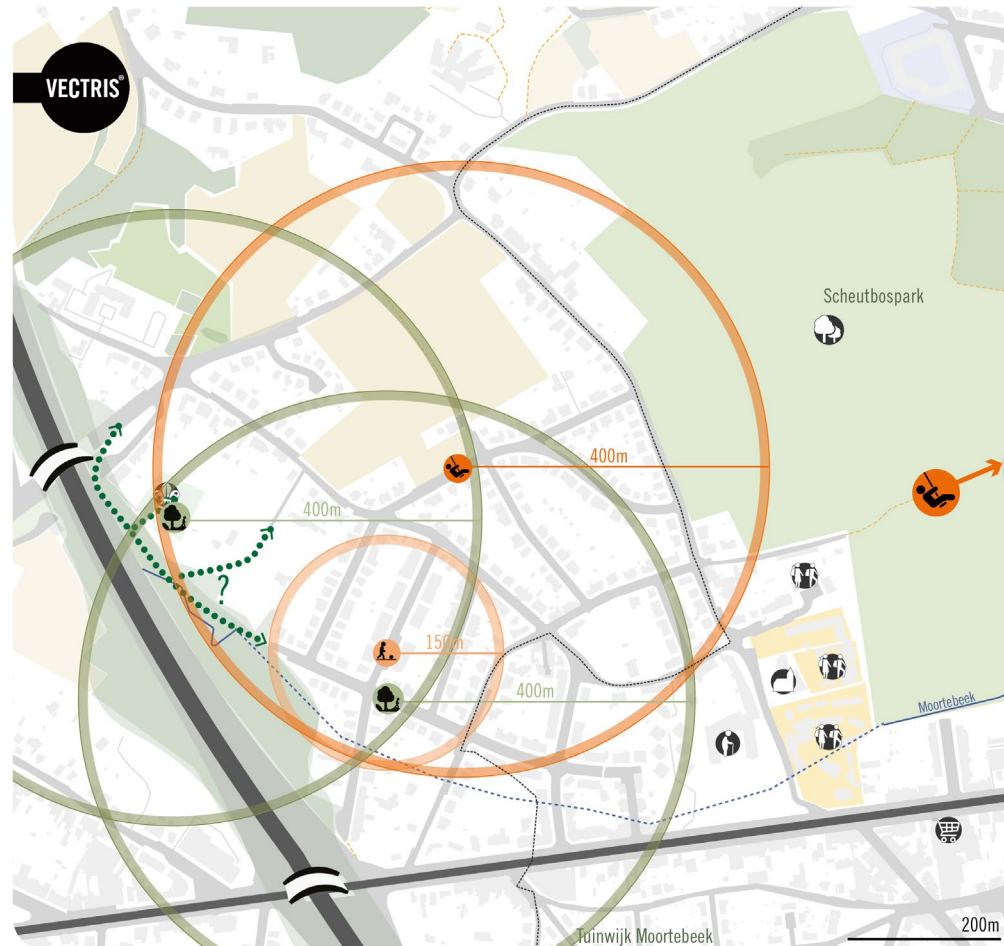
De Leefbaarheidsklassen (zie [Esthetiek](#)) tonen aan dat de meeste straten in de Palokewijk autoluw en goed oversteekbaar zijn. De weg zelf is dus geen grote barrière. De inrichting van het openbaar domein momenteel wel.

Door het principe van de woonerven te hanteren, wordt ervoor gezorgd dat bewoners sneller de straat als verblijfs- en buurtplek zullen zien en elkaar sneller ontmoeten.



Figuur 103: De straat als buurtplek (Centrale werkplaatsen, Leuven)

BUURT(SPEEL)PLEKKEN



Figuur 104: Buurt(speel)plekken in de Palokewijk

BOVENLOKAAL NIVEAU



Scheutbosspark op wandelafstand

BUURTNIIVEAU



Buurt(speel)plek aan knip



(Speel)groen André Waucquezlaan + Scouts



Speelhoekje Sint-Antoniuslaan (appartementen)

BUURT(SPEEL)PLEK AAN DE KNIP



Figuur 105: Zomerspeelplek aan de knip

Door de straat te knippen t.h.v. het landbouwperceel is veel ruimte vrijgekomen. Gecombineerd met de centrale ligging van de plek, is dit de perfecte locatie om een buurt(speel)plek te organiseren. Tijdens de burgerpanels kwam deze locatie ook het vaakst naar boven als potentiële buurtplek.

Er is hier ook voldoende ruimte om te vergroenen en zit- en speelelementen voor de buurt te voorzien.

Ter voorbereiding van het infomoment is hier reeds een petanquebaan aangelegd. De Dienst Vrije Tijd heeft de zomerplek 2023 aan de knip al aangekleed met tekeningen op de grond (zie bovenstaande foto). Bij de definitieve inrichting van de plek zal ook gekeken moeten worden naar de sociale controle.

(SPEEL)GROEN ANDRÉ WAUCQUEZLAAN + SCOUTS



Figuur 106: Spielgroen (Hombeek, Mechelen)

In het Leefbuurtplan zal de André Waucquezlaan grotendeels onthard en vergroend worden, met ook plaats voor water. Naast de ecologische functie van dit groen, kan het ook een ideale speelplek zijn voor kinderen uit de buurt. In de groene berm zullen daarom natuurlijke spelaanleidingen voorzien worden.

De lokalen van de Scouts zijn gelegen in het noordoosten aansluitend bij de Palokewijk in de groene berm van de Ring. Momenteel zijn ze enkel bereikbaar via de noordzijde. Er is hier potentieel om de Scouts meer te verbinden met de wijk via een trage verbinding in de groene berm van de Ring, waarbij het groene gebied ook ingericht kan worden als speelbos. Hier is echter verder onderzoek voor nodig, onder meer met AWW.

SPEELHOEKJE SINT-ANTONIUSLAAN

De woningen in de Sint-Antoniuslaan bestaan voornamelijk uit appartementen. Veel van deze bewoners hebben geen eigen tuin. Daarom wordt hier een een speelhoekje (een kleinschalige speelplek) voorzien voor de kinderen van deze woningen.



SYNTHESE – MASTERPLAN

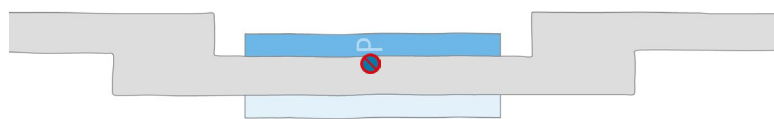
In dit laatste hoofdstuk wordt de synthese van de verschillende bouwstenen gemaakt. Samen zullen ze het masterplan vormen.

SPELREGELS

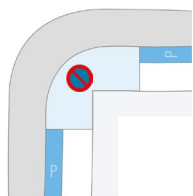
Het masterplan toont de visie voor het realiseren van de Leefbuurt Palokewijk. In dit plan worden alle voorgaande hoofdstukken gecombineerd en vertaald in een inrichtingsvoorstel voor elke straat. In fase 2 van deze studie zal een deel van dit voorstel gedetailleerd uitgewerkt worden in functie van uitvoering.

Om de wijk kwalitatief in te richten, zijn er enkele spelregels waar de ontwerpers zich aan moeten houden:

PARKEREN



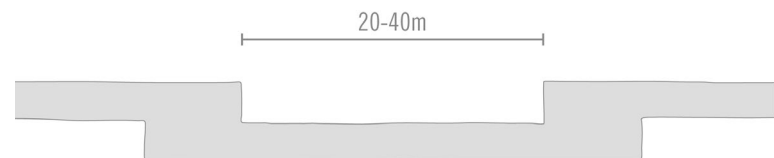
Parkeerplaatsen langs één zijde van weg: er kunnen aaneengesloten groene ruimtes gerealiseerd worden aan de kant zonder parkeren + de uitstraling van de straten verbeteren + minder conflicten veroorzaken tussen parkerende auto's en trage weggebruikers



Geen parkeerplaatsen (of hoge beplanting) voorzien in bochten: om het zicht op aankomend verkeer niet in het gedrang te brengen

Figuur 107: Spelregels parkeren

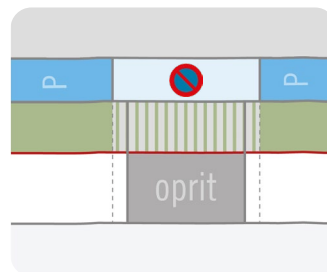
PASSEERSTROKEN



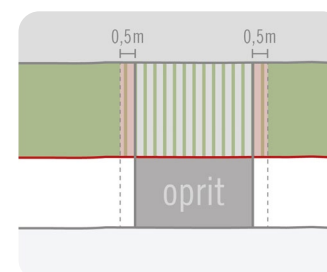
De lengte tussen de passeerstroken ligt tussen de 20m en 40m: men heeft steeds goed zicht op aankomend verkeer en moet niet te lang wachten om elkaar te kunnen kruisen.

Figuur 108: Spelregels passeerstroken

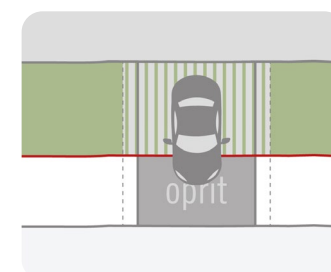
OPRITZONES



Geen parkeerplaatsen voorzien voor opritten: bewoners kunnen ten alle tijden hun oprit verlaten



Een afstand van 0,5m voorzien t.o.v. de opritzones: dit zal het zicht op het aankomend verkeer en het uit- en inrijden van de oprit verbeteren.

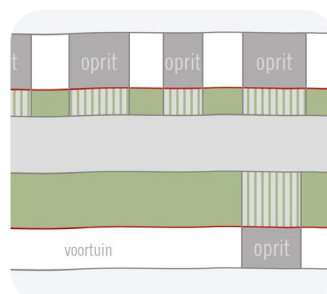


Deels parkeren op het openbaar domein (de opritzone voor de oprit) wordt gedoogd: dit zorgt ervoor dat bewoners met een moeilijke oprit toch aan hun woning kunnen parkeren.

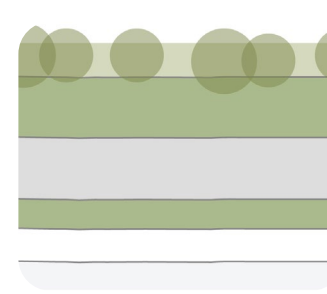
Figuur 109: Spelregels opritzones

VRIJE RUIMTE

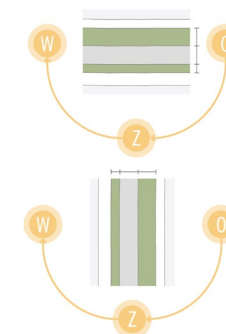
Om de vrije ruimte zo optimaal te kunnen benutten wordt deze voorzien aan de kant met:



de minste opritten, hier is er meer oppervlakte om te vergroenen



grote groene structuren, om een groter groen geheel te bekomen



de meeste bezonning (N-O), om de beleving te verhogen

Figuur 110: Spelregels vrije ruimte

MASTERPLAN

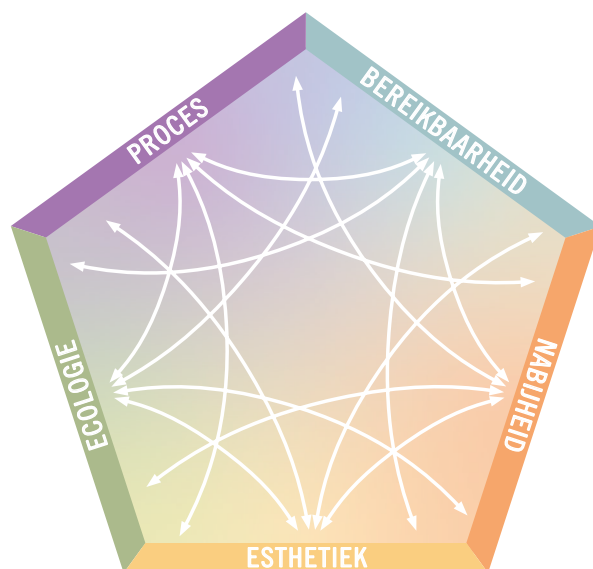


Figuur 111: Masterplan

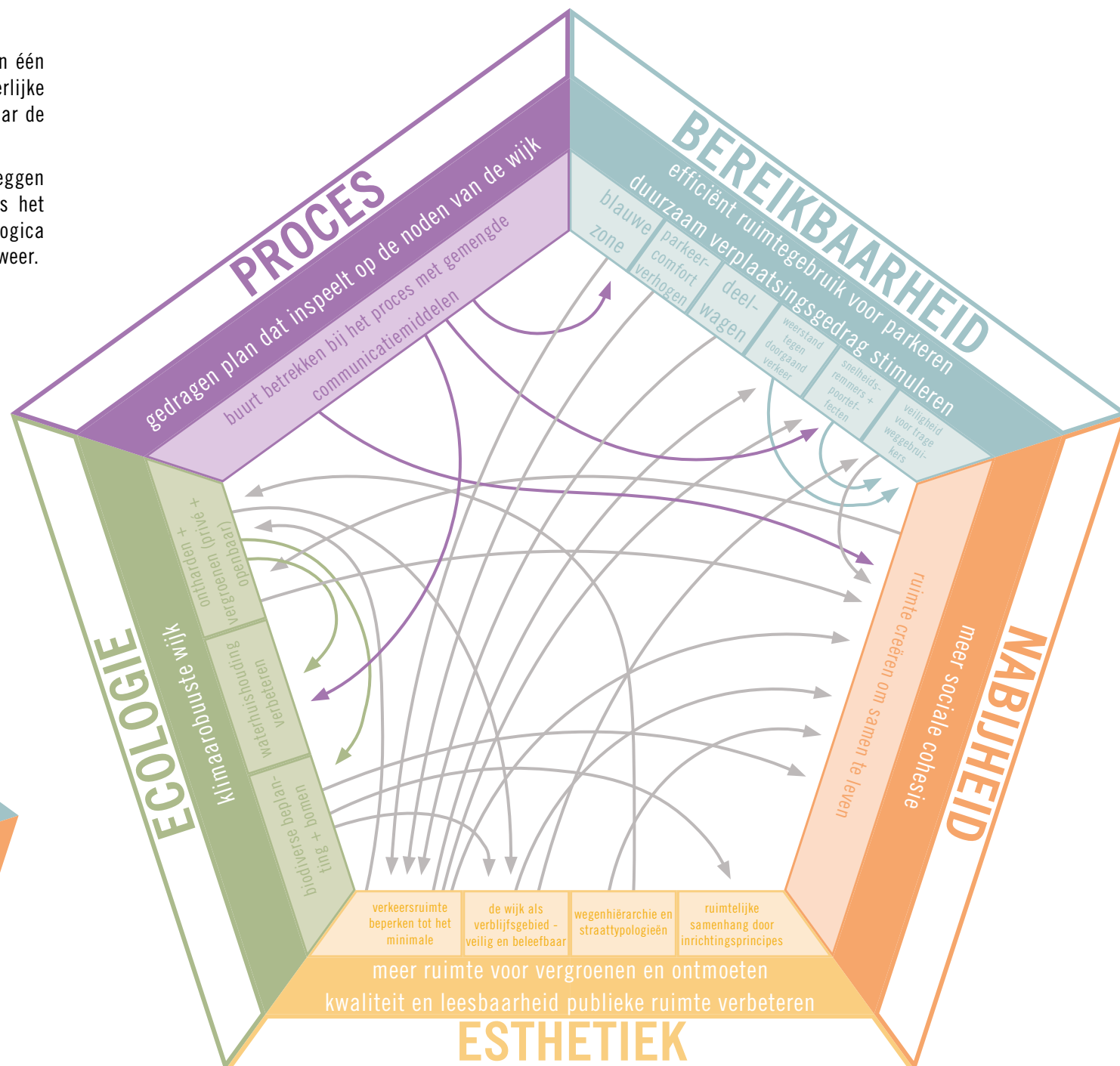
SYNTHESE

In de voorgaande hoofdstukken zijn de bouwstenen één voor één beschreven. De combinatie van deze afzonderlijke bouwstenen legt de basis voor het masterplan, waar de visie voor de openbare ruimte duidelijk wordt.

De paarse proceslijnen in het schema hiernaast leggen linken met thema's die van belang waren tijdens het participatief traject. Andere pijlen geven de systeemlogica en de relatie tussen de verschillende maatregelen weer.

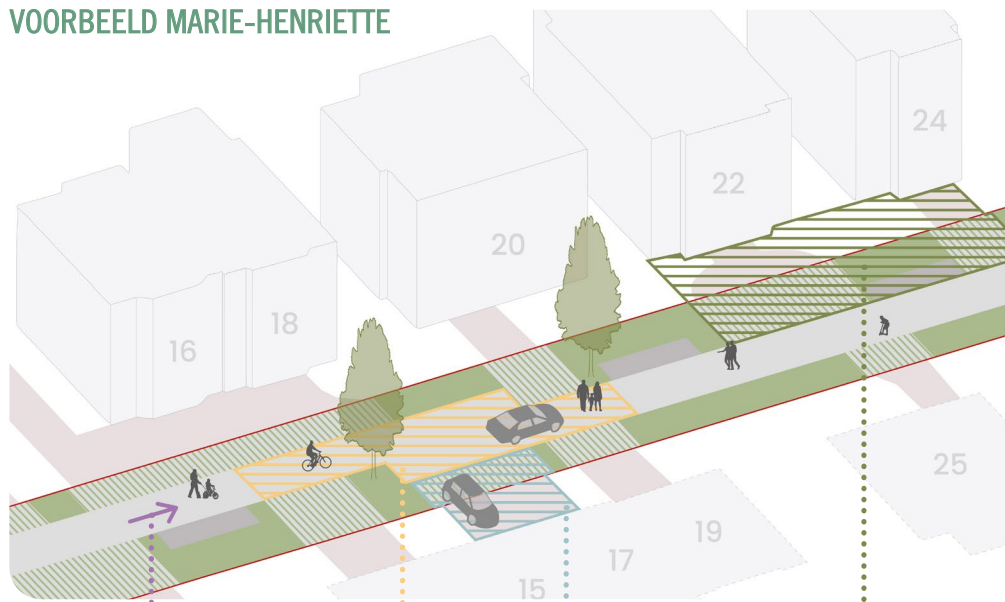


Figuur 112: Relatie tussen de verschillende bouwstenen



Figuur 113: Synthese maatregelen bouwstenen

VOORBEELD MARIE-HENRIETTE



Figuur 114: 3D-beeld Marie-Henriette

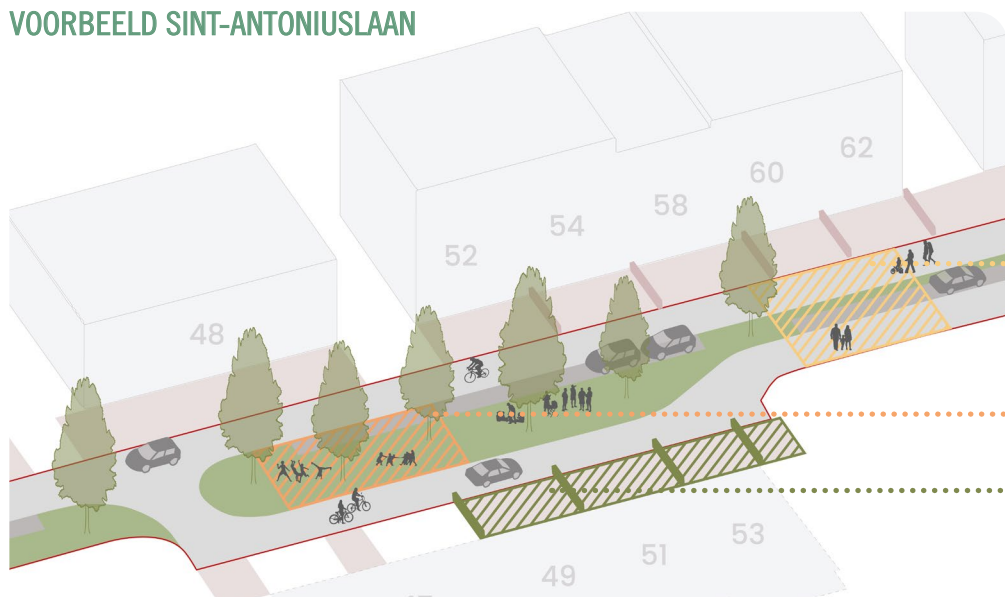
buurt betrekken bij het proces met gemengde communicatiemiddelen

de wijk als verblijfsgebied - veilig en beleefbaar

parkeercomfort verhogen

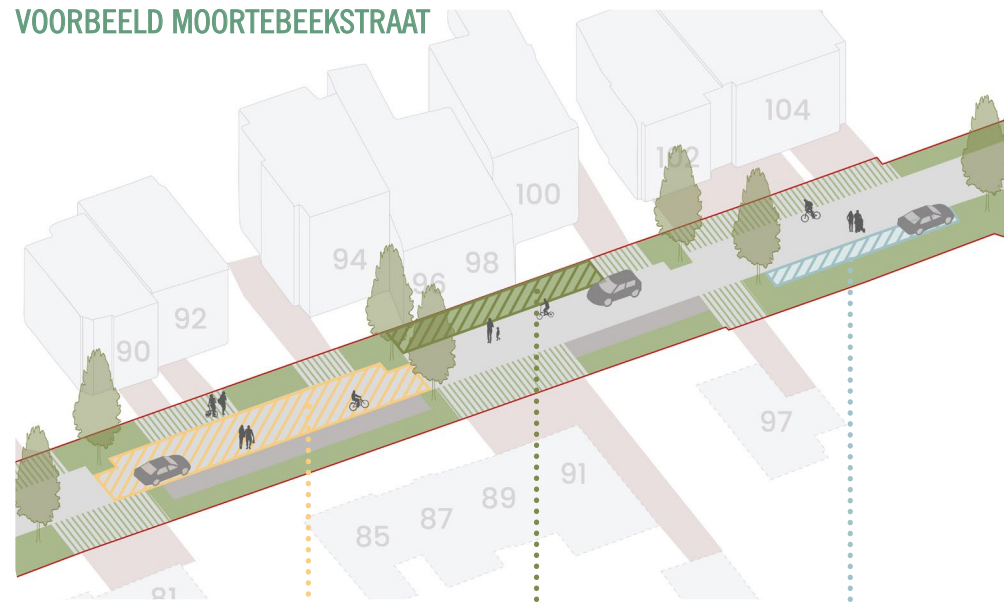
ontharden + vergroenen (privé + openbaar)

VOORBEELD SINT-ANTONIUSLAAN



Figuur 115: 3D-beeld Sint-Antoniusslaan

VOORBEELD MOORTEBEEKSTRAAT



Figuur 116: 3D-beeld Moortebekstraat

wegenhiërarchie en straattypologieën

waterhuishouding verbeteren

deelwagen

wegenhiërarchie en straattypologieën

ruimte creëren om samen te leven

ontharden + vergroenen (privé + openbaar)

ALLES IS VERBONDEN

In de voorbeelden worden enkele van de maatregelen aangeduid. Natuurlijk zijn er nog veel meer zaken van toepassing en hebben de maatregelen allemaal invloed op elkaar.

Denk maar aan de deelwagen die op basis van de interesse van de bewoners een plaats zal krijgen in de wijk. Of het woonerf, waar de voetgangers en fietsers voorop geplaatst worden. Of het ontharden en vergroenen, wat zal bijdragen aan zowel een betere waterhuishouding, als een groenere uitstraling van de wijk.

Alles is verbonden, want: "Hoe sterker de ene bouwsteen, hoe beter ook de andere zich kan ontwikkelen" (Team Vlaams Bouwmeester)

FASERING UITVOERING

Het Leefbuurtplan zal in de verschillende fasen uitgevoerd worden. Deze fasen zijn enerzijds bepaald op basis van het wegenrenovatieplan van de gemeente Dilbeek. Hier werd aan de hand van de staat van het wegdek een prioriteit aan de straat gegeven. Anderzijds werd gekeken naar de prioriteit in functie van de waterhuishouding:

1. Quick wins
2. Fase 1: strategisch project + aansluitende straten
3. Fase 2: straten met prioriteit 1
4. Fase 3: straten met prioriteit 2

Parallel: Palokestraat + Kasterlindenstraat i.s.m. Sint-Jans-Molenbeek

QUICK WINS

FIETSUGGESTIESTROKEN BERCHEMSTRAAT

De Berchemstraat (en de Kasterlindenstraat) zijn prioritair om de modal shift in Dilbeek te ondersteunen. Deze straten maken namelijk deel uit van de lokale fietsroute die het centrum van Dilbeek verbindt met het centrum van Brussel.

Ze zijn beide erftoegangswegen en liggen buiten de bebouwde kom. Conform het gemeentelijk mobiliteitsplan kan hier gekozen worden voor gemengd verkeer of fietssuggestiestroken. Gezien de snelheidsproblematiek en de zichtbaarheid op sommige plekken in de straten wordt er voorgesteld om te kiezen voor fietssuggestiestroken in combinatie met wegversmallingen. Op deze manier krijgen de fietsers een plaats op de weg en wordt het gemotoriseerd verkeer afgeremd.

VERGROENEN BERMEN SLEUTELPLASSTRAAT

Het centrale deel van de Sleutelplasstraat heeft momenteel langs beide zijden een voetpad. Langs de zuidzijde (zie linkerzijde afbeelding) is echter maar 1 adres gevestigd. Hier is een mogelijkheid om dit gedeelte van het voetpad te ontharden en te vergroenen.



Figuur 117: Fasering uitvoering



Figuur 118: Quick win Moortebeekstraat



Figuur 119: Prioriteit straten volgens wegenrenovatieplan

VOETPAD BOVENSTE + ONDERSTE DEEL MOORTEBEEKSTRAAT

Momenteel ligt er geen aaneengesloten veilig voetpad langs het bovenste deel van de Moortebekstraat. Uit telling blijkt echter dat deze weg frequent gebruikt door fietsers. Ook de jeugd uit de wijk die naar de Scouts gaan, moet langs deze weg. Er wordt daarom gekeken naar een tijdelijke oplossing waar er minimaal langs één zijde van de weg een toegankelijk voetpad wordt voorzien. Op termijn kan dit vervangen worden door het woonerf-statuuut.

Ook in het zuiden van de wijk (op de grens met Sint-Jans-Molenbeek) zal het voetpad in de Moortebekstraat op termijn heraangelegd worden.

FASE 1

De eerste fase van de uitvoering omvat het strategisch project en de aansluitende straten. Het strategisch project is een project dat een groot verschil kan maken in de wijk en waar alle bouwstenen samenkomen.

De André Waucquezlaan is gekozen als strategisch project en zal als eerste gerealiseerd worden (zie volgende pagina). De straten die rechtstreeks aansluiten op de André Waucquezlaan, de Marie-Henriette, de Sint-Antoniuslaan en de Marie-Louiselaan, behoren ook tot fase 1. Het is namelijk belangrijk om ook hogerop in de wijk al maatregelen te nemen om het water op te vangen en te infiltreren.

In de eerste fase zal een uitvoeringsontwerp opgemaakt worden voor deze straten waarbij de focus zal liggen op een robuuste waterhuishouding, zodat de waterproblematiek grotendeels opgelost wordt.

FASE 2 EN 3

De volgende fasen zullen verlopen volgens het wegenrenovatieplan. Straten met een slecht wegdek (met de Dilbeekse triftblokken) zullen in fase 2 heraangelegd worden. Straten met een betere wegdek zullen in fase 3 (de laatste fase) heraangelegd worden. Eventueel kunnen in de straten van fase 3 al test- of proefopstellingen geplaatst worden, in afwachting van de heraanleg.

PARALLEL MET LEEFBUURTRAJECT

De Palokestraat en de Kasterlindenstraat liggen op de gemeentegrens met Sint-Jans-Molenbeek. De aanleg van deze straten zullen dus in samenspraak met deze gemeente moeten gebeuren. Dit zal gebeuren aan de hand van de principes zoals ze beschreven staan in het Leefbuurtplan. De gemeente Sint-Jans-Molenbeek is reeds op de hoogte van deze principes.



Figuur 120: Snede André Waucquezlaan

STRATEGISCH PROJECT

Het strategisch project moet als katalysator werken om van de Palokewijk een echte leefbuurt te maken. Er is gekozen voor de meest kritische, maar ook meest kansrijke, plek van de wijk, namelijk de André Waucquezlaan. Hier zijn verschillende redenen voor:

- grote waterproblematiek (laagste punt van de wijk);
- veel verharding;
- parkeerproblematiek door derden;
- weinig kwaliteitsvolle openbare ruimte;
- geen ruimte om elkaar te ontmoeten.

Bij de bouwsteen **Ecologie** is het belang van een robuust waterhuishoudingssysteem besproken. Het is belangrijk dat de (water)problematiek niet enkel in de André Waucquezlaan opgelost wordt. Hogerop moeten ook maatregelen genomen worden om het afstromend water op te vangen en te infiltreren.

De collage hiernaast toont een mogelijk toekomstbeeld van de André Waucquezlaan, waarbij de verharding wordt beperkt tot een woonerf van 4,65m. De ruimte, die hierdoor vrijkomt, krijgt een groene invulling. Langs de noordzijde van de straat wordt een grote wadi voorzien, waar het water opgevangen kan worden. De opritten blijven langs deze zijde toegankelijk via bruggetjes. Aan de andere zijde zullen de opritzones in waterdoorlatend materiaal aangelegd worden. Er zullen ook nog parkeerplaatsen voor bewoners voorzien worden aan de zijde zonder wadi.

In de toekomst zal de André Waucquezlaan veranderen naar:

*een groene straat met ruimte voor trage
weggebruikers, groen, water, ontmoeten en
spelen, maar voornamelijk een straat om te
leven.*



Figuur 121: Mogelijks toekomstbeeld André Waucquezlaan



BIJLAGEN

FIGURENTABEL

Infomoment in de Palokewijk	8	Regenwater bufferen op privaat domein	23
Ligging Palokewijk op macroschaal	9	Wadi op privaat domein	23
Relatie tussen de verschillende bouwstenen	10	Regenwaterton	23
Overzicht bouwstenen Palokewijk+ uitdagingen	11	Percelen met een oppervlakte > 120m ²	23
Dialogmomenten voortraject	14	Waterpomp Tuinstraat Antwerpen	24
Foto's Burgerpanel 1	15	Regenwater bufferen op openbaar domein	24
Foto's Burgerpanel 2	15	Wadi's op het openbaar domein	24
Foto's infomoment	15	Snedegroening en verblauwing André Waucquezlaan	24
Werkgroep tijdens burgerpanel 1	17	Bufferzones + hoogtelijnen	25
Begeleide wandeling tijdens infomoment	17	Natte ondergrond berm Ring	25
Online platform doemee.dilbeek.be	17	Afwateringsconcept Ring	25
Werkgroep tijdens burgerpanel 2	17	Visualisatie maximale verharding voortuin	26
Kinderen beschilderen bloembakken met Dienst Vrije Tijd tijdens infomoment	17	Aandeel privaat groen in de Marie-Louiselaan	26
Facebookpost	17	Verharding in de Marie-Henriette	27
Droogte-indexen zomer 2021 en 2022	20	Grafiek vergelijking verharding vandaag t.o.v. Leefbuurtplan	27
Beeld van overstromingen 2021	20	Uitsnede ontwerp Leefbuurtplan Marie-Henriette	27
Hoogtelijnen	20	Referentiebeeld prairiebeplanting en beplanting wadi's (Frans Nackaertsstraat, Kessel-Lo)	28
Hakseldam t.h.v. Moortebeekstraat	20	Referentiebeeld prairiebeplanting (Edegem)	28
Afstromingslijnen en overstromingsgevoelige gebieden 2017	20	Referentiebeeld schaduwtuin (Hombeek, Mechelen)	28
Resultaten infiltratieproeven	21	Referentiebeelden bomen 1 ^e en 2 ^e grootte	29
Brede verharde openbare ruimte in de André Waucquezlaan	21	Bomen in de Kon. Elisabethlaan bomen + te behouden bomen vanuit het Bomenplan	29
Brede verharde openbare ruimte in de Sint-Antoniuslaan	21	Referentiebeelden bomen 3 ^e grootte	29
Grafiek vergelijking verharding vandaag t.o.v. Leefbuurtplan	22	Sint-Antoniuslaan	32
Afkoppelingspercentages open en halfopen bebouwing	22	Winkelveldstraat	32
Afkoppelingspercentages gesloten bebouwing	22	Moortebeekstraat	32
Buffer- en infiltratie eis	22	Breedtes openbaar domein Palokewijk	32

Vrije ruimte - verblijfsruimte	33	Parkeerdruk 14u	45
Intensiteiten Telraam	34	Parkeerdruk 18u	45
0-50 wagens	35	Parkeerdruk 20u	45
50-200 wagens	35	Geen parkeerplaatsen voor opritten	46
200-400 wagens	35	Geen parkeerplaatsen in bochten	46
Wijkontsluitingsstraten + woonerven	36	Deels parkeren op openbaar domein	46
Referentiebeeld wijkontsluitingsstraat (Mechelen)	36	0,5m reserve t.o.v. opritzone	46
3D wijkontsluitingsstraat	36	Parkeerplaatsen langs één zijde	46
Bovenste deel Moortebeekstraat	37	Te gebruiken ruimte Marie-Louiselaan	46
Referentiebeeld woonerf (Machelen)	37	Blauwe zone - large	47
Passeerstroken in een woonerf	37	Blauwe zone - small	47
3D-beeld woonerf	37	Blauwe zone - medium	47
Referentiebeeld woonerf (Nederland)	37	Blauwe zone - definitieve afbakening	47
Relatie gebruik - groene voegen (Aarschot)	38	Effect van een deelwagen	48
Materialisering rijweg	38	Straattypologieën + zoekzones deelwagens	48
Materialisering opritzones	38	Scenario's parkeeraanbod	49
Materialisering opritzones	38	Berchemstraat	50
Materialisering voetpad - woonerf	38	Grafiek enkel- of dubbelrichting Marie-Louiselaan en Marie-Henriettelaan	50
Inrichting privaat domein, vrije ruimte en verblijfsruimte	39	Huidige circulatie	50
Straatmeubilair met natuurlijk materialen (Turnhout, Edegem)	40	Toekomstige circulatie Leefbuurtplan	50
Speelaanleidingen met natuurlijk materialen (Hombeek)	41	Straattypologieën + snelheidsremmers + poorteffecten	51
André Waucquezlaan	44	3D-beelden gebruik woonerf + wijkontsluitingsstraten	51
G.H. De Villierslaan	44	Openbaar domein aan de knip	54
Sint-Antoniuslaan	44	Sociale cohesie in relatie met verkeersdrukte (Donald Appleyard)	54
Parkeerdruk 7u30	45	De straat als buurtplek (Centrale werkplaatsen, Leuven)	54
Parkeerdruk 10u	45	Buurt(speel)plekken in de Palokewijk	55

Zomerspeelplek aan de knip	55
Speelgroen (Hombeek, Mechelen)	55
Spelregels parkeren	58
Spelregels passeerstroken	58
Spelregels opritzones	58
Spelregels vrije ruimte	58
Masterplan	59
Relatie tussen de verschillende bouwstenen	60
Synthese maatregelen bouwstenen	60
3D-beeld Marie-Henriette	61
3D-beeld Sint-Antoniuslaan	61
3D-beeld Moortebeekstraat	61
Fasering uitvoering	62
Quick win Moortebeekstraat	62
Prioriteit straten volgens wegenrenovatieplan	62
Snedé André Waucquezlaan	63
Mogelijks toekomstbeeld André Waucquezlaan	64

BRONNEN AFBEELDINGEN

Pagina 20: KMI; Video van bewoner Palokewijk

Pagina 23: Klavertjesuus; Blauwgroenvlaanderen

Pagina 24: Joris Herregods; Gemeente Hamburg

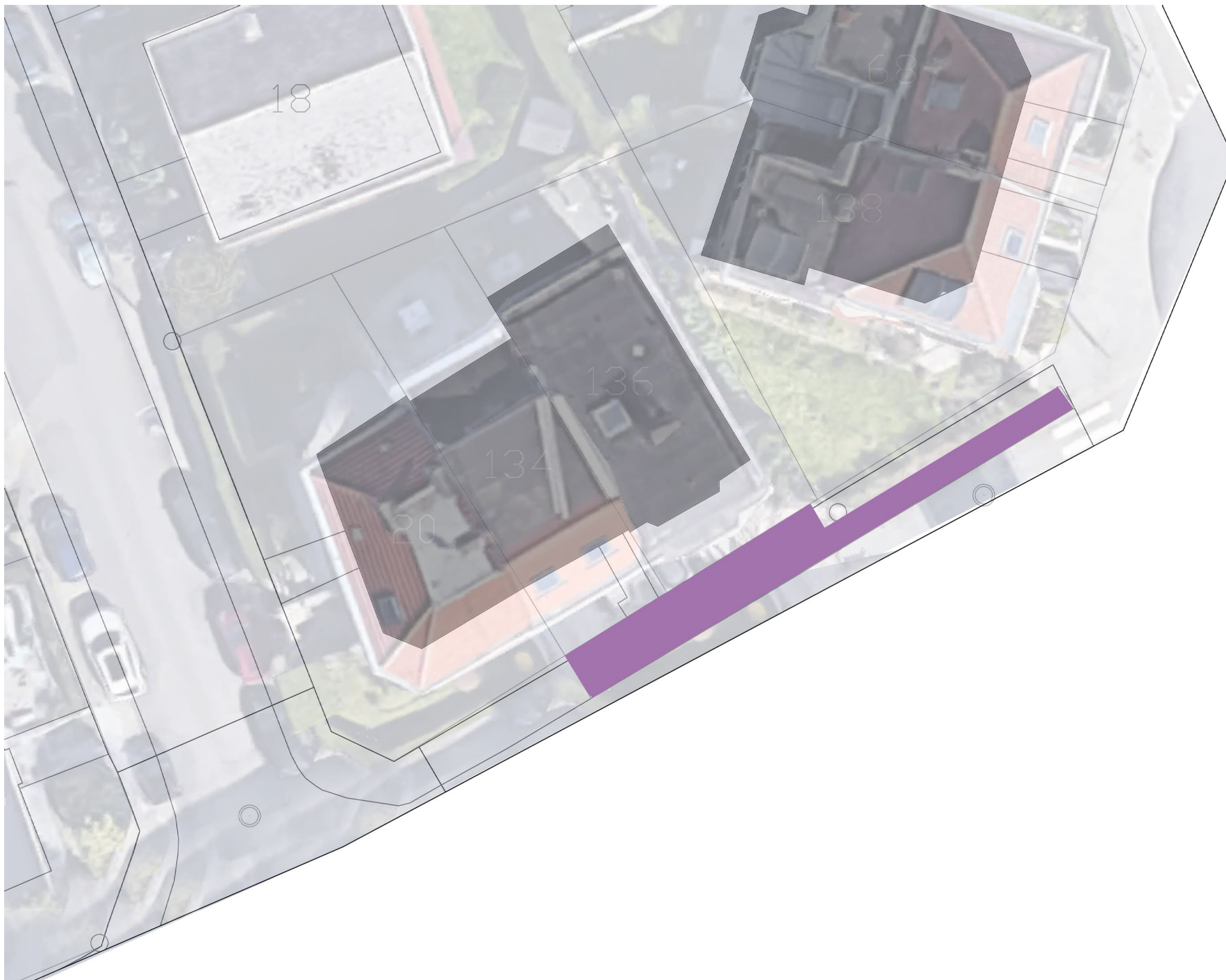
Pagina 29: Boomkwekerij Van IJmeren; Plants for Designers; Boomkwekerij Van den Berk; Jim Robbins; Flora van Nederland; MijnTuin; Bomenwijzer; Florabomen; Vormboomkwekerij Ruud van den Berk

Pagina 37: Google Maps; Streetfilms

Pagina 38: Ebema; Greenpro; Vandersanden

QUICK WIN MOORTEBEEKSTRAAT





Dilbeek – Palokewijk – Concept Andre Waucquezlaan

Verharde oppervlakte (toekomstig)

Woningen: 28 x 80m²/woning: 2.240 m²

Wegenis: 1.600 m²

Opritten: 605 m²

TOTAAL: 4.445 m² (0,44 ha)

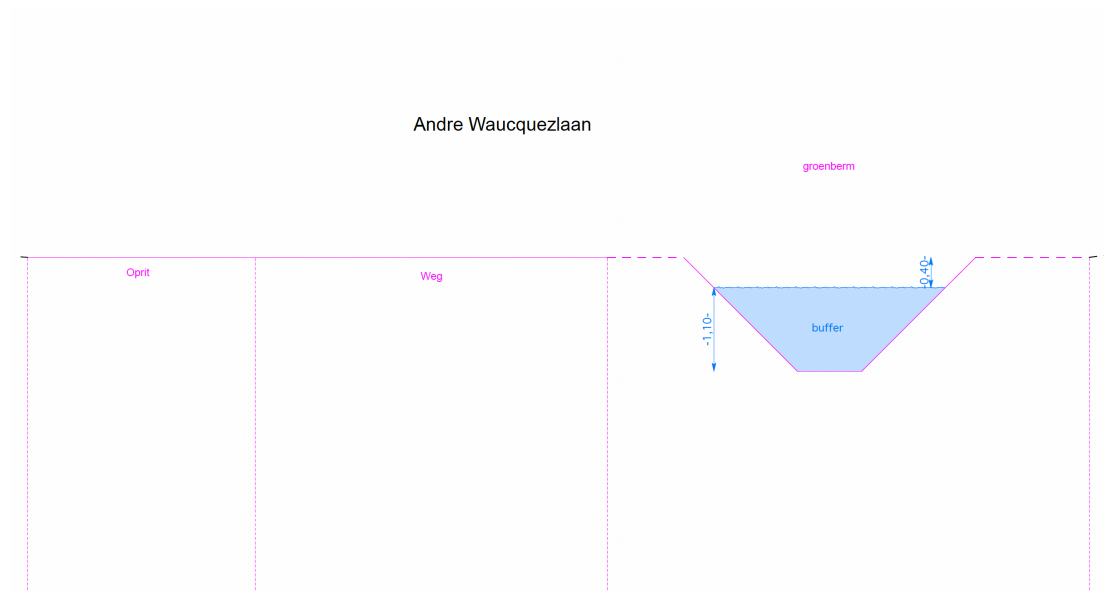
Buffer eis: 330 m³/ha

Infiltratie eis: 400 m²/ha

Andre Waucquezlaan:

- Buffereis: 330 m³/ha x 0,44 ha: 147 m³
- Infiltratie eis: 400 m²/ha x 0,44 ha: 178 m²

Mogelijkheid 1: zonder permanent water

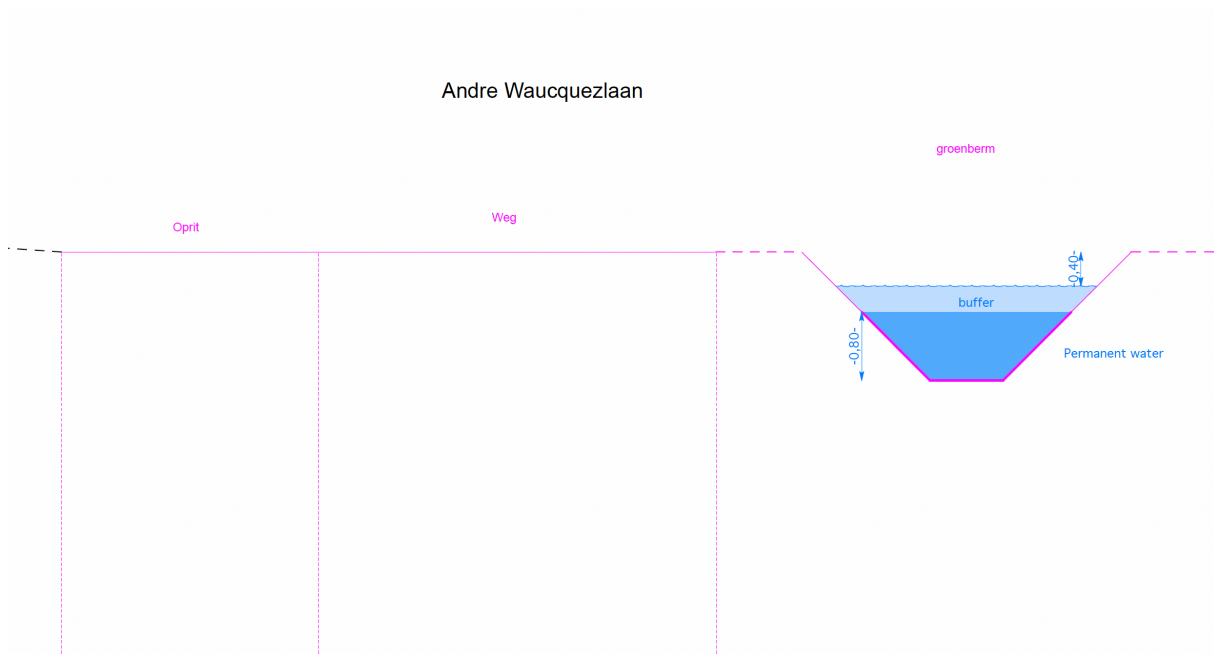


Buffer: 68m gracht nodig

Infiltratie: 45m gracht nodig

➔ In concept 117m gracht voorzien dus OK

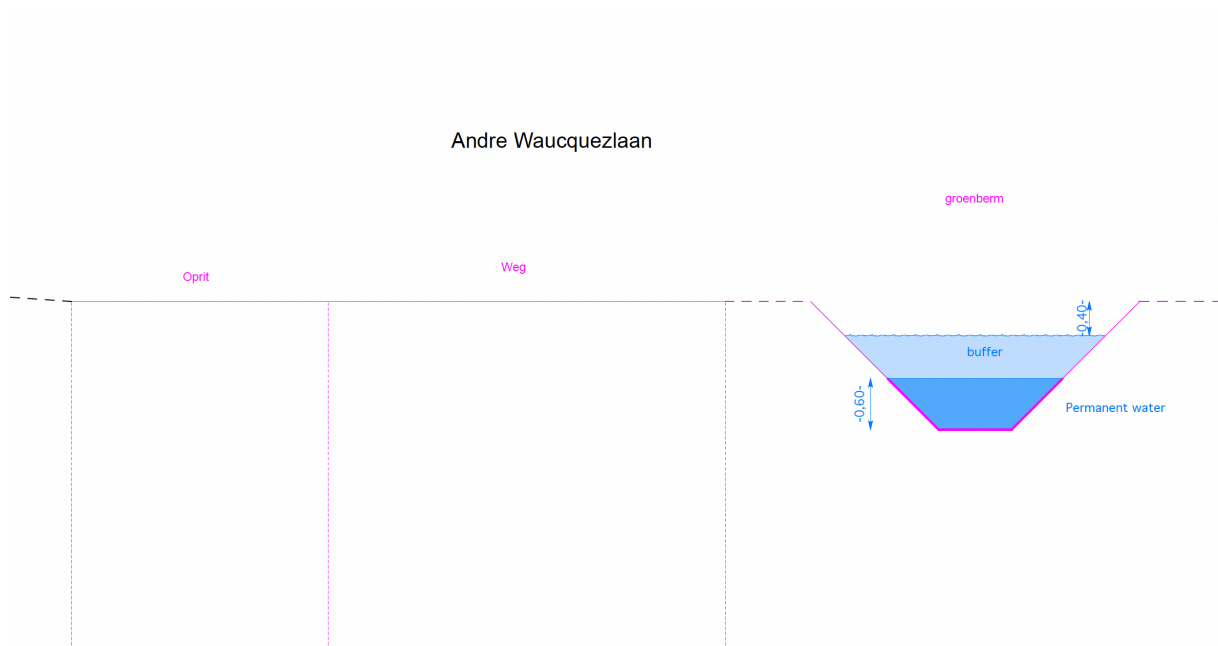
Mogelijkheid 2: met permanent water in de grachten (0,80m)



Buffer: 179m gracht nodig
Infiltratie: 211m gracht nodig

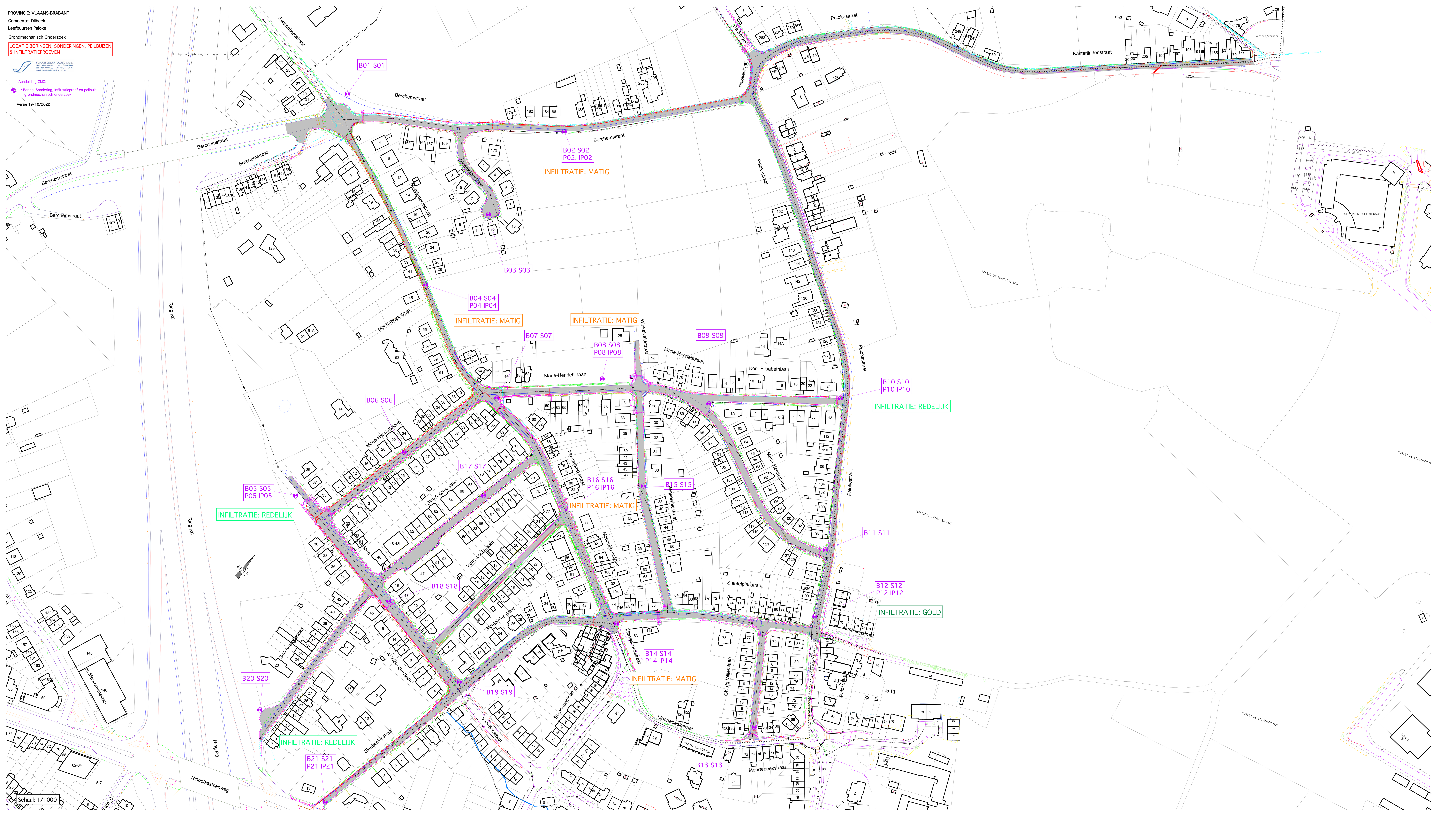
➔ In concept 117m gracht voorzien dus NIET OK.

Mogelijkheid 3: met permanent water in de grachten (0,60m)



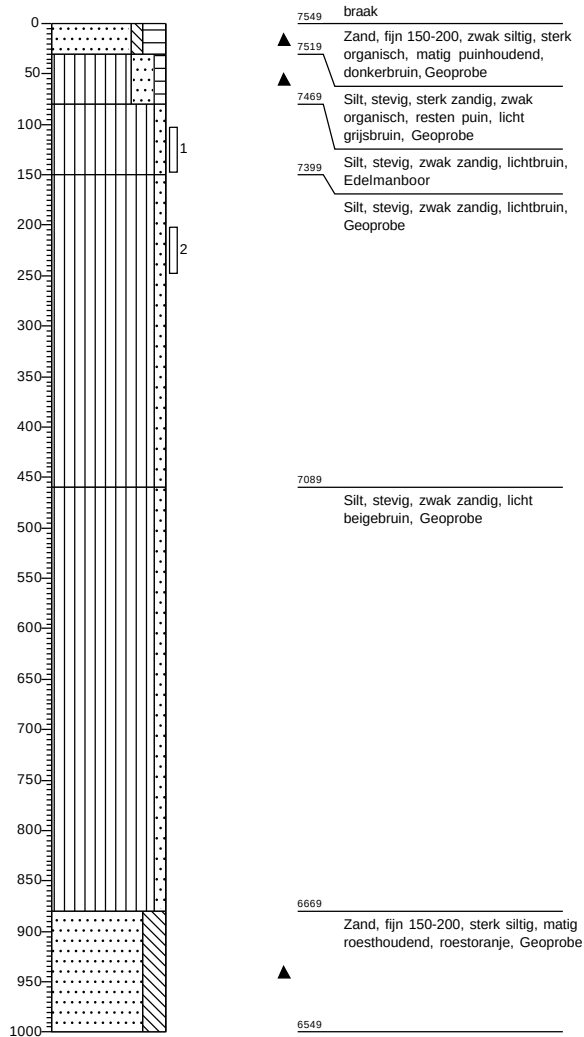
Buffer: 115m gracht nodig
Infiltratie: 125m gracht nodig

➔ In concept 117m gracht voorzien dus NAGENOEG OK.



Boring: B01

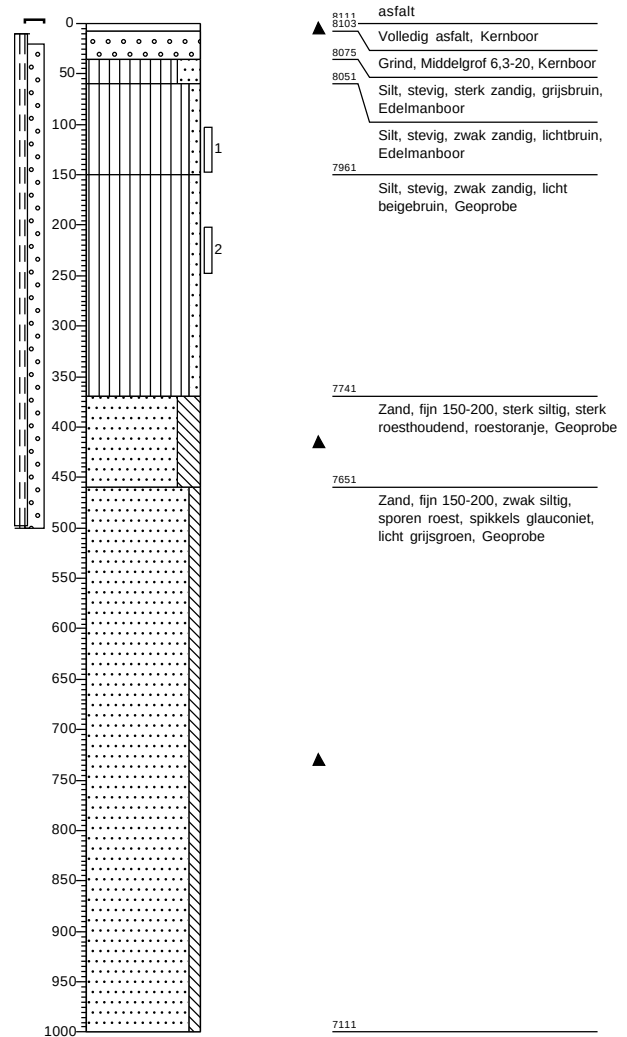
X: 143607,07
Y: 171242,09
Datum: 6-12-2022



Boring: B02/P02

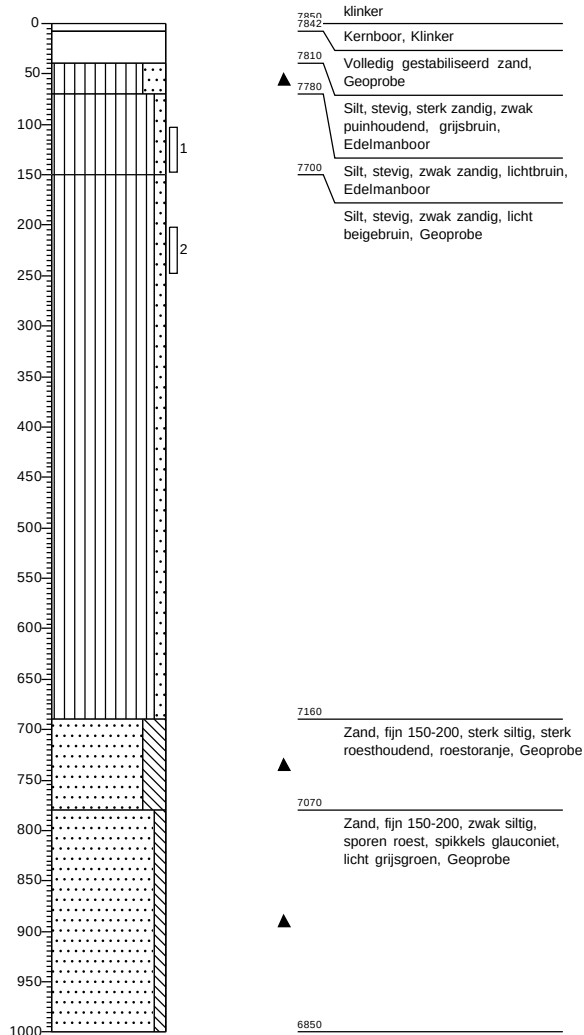
X: 143821,48
Y: 171319,93
Datum: 6-12-2022

Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B03

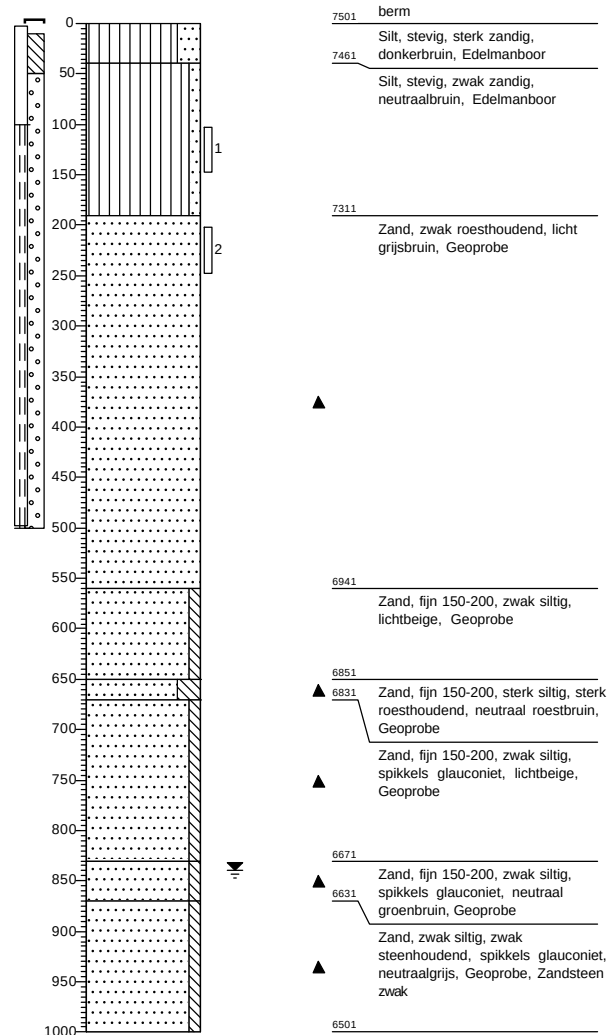
X: 143793,99
Y: 171217,34
Datum: 6-12-2022



Boring: B04/P04

X: 143767,64
Y: 171118,45
Datum: 21-12-2022
GWS: 840

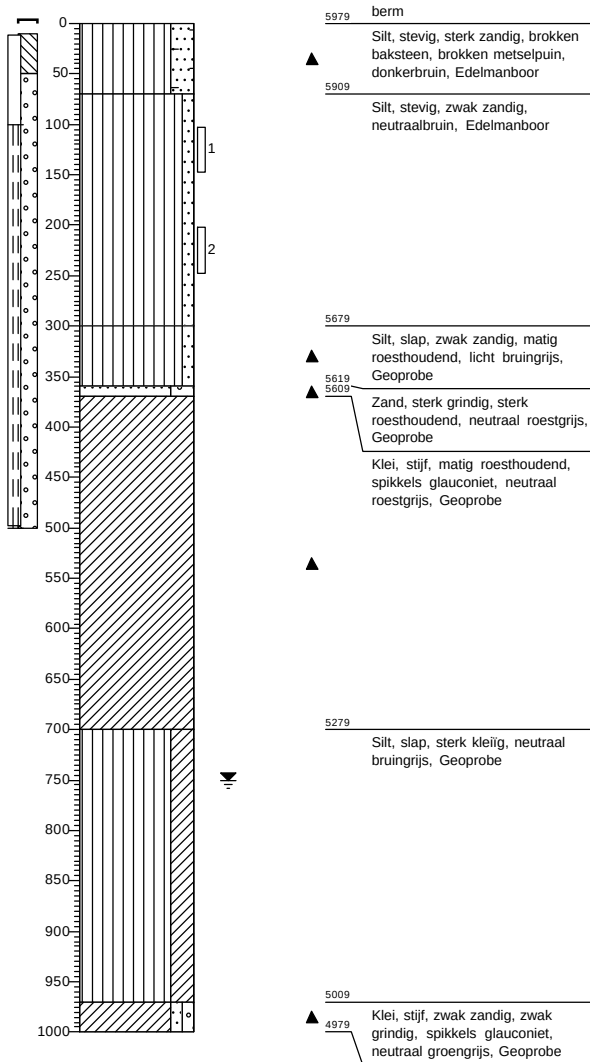
Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B05/P05

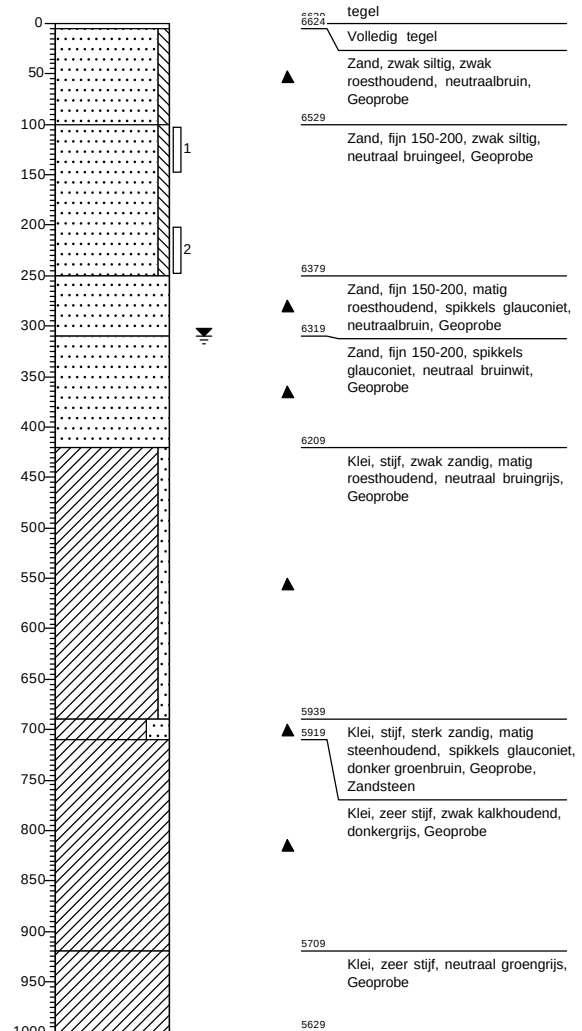
X: 143748,54
Y: 170862,36
Datum: 21-12-2022
GWS: 750

Diameter peilbuis (mm): 50



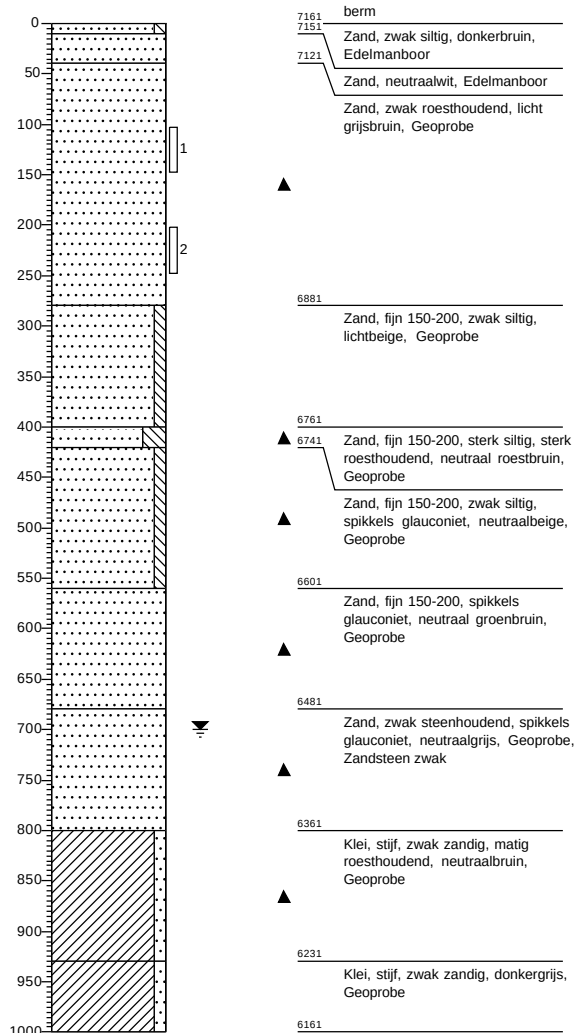
Boring: B06

X: 143819,24
Y: 170945,54
Datum: 21-12-2022
GWS: 310



Boring: B07

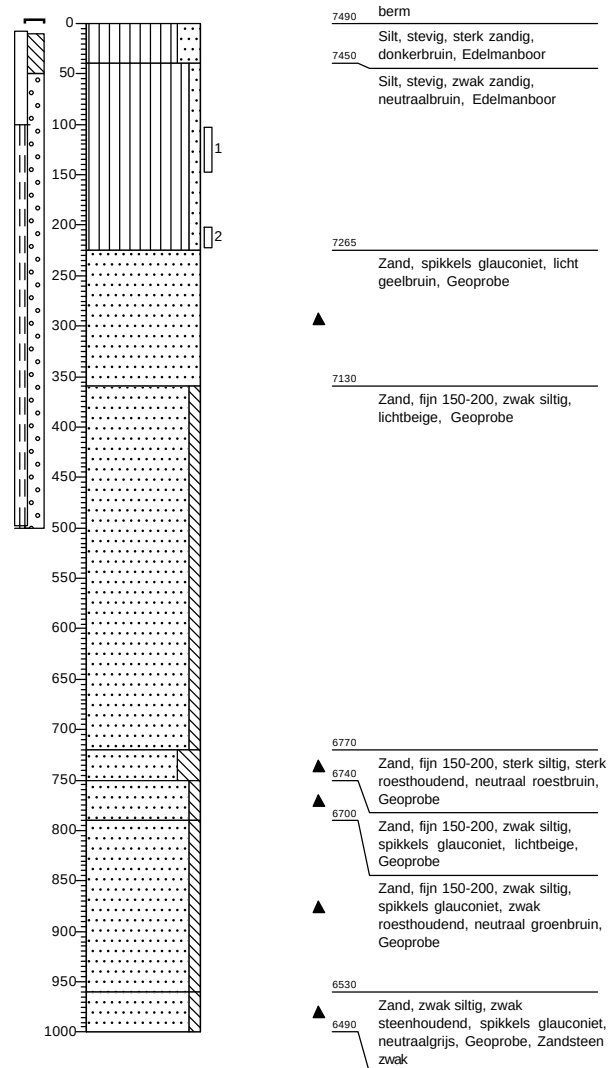
X: 143889,85
Y: 171044,53
Datum: 21-12-2022
GWS: 700



Boring: B08/P08

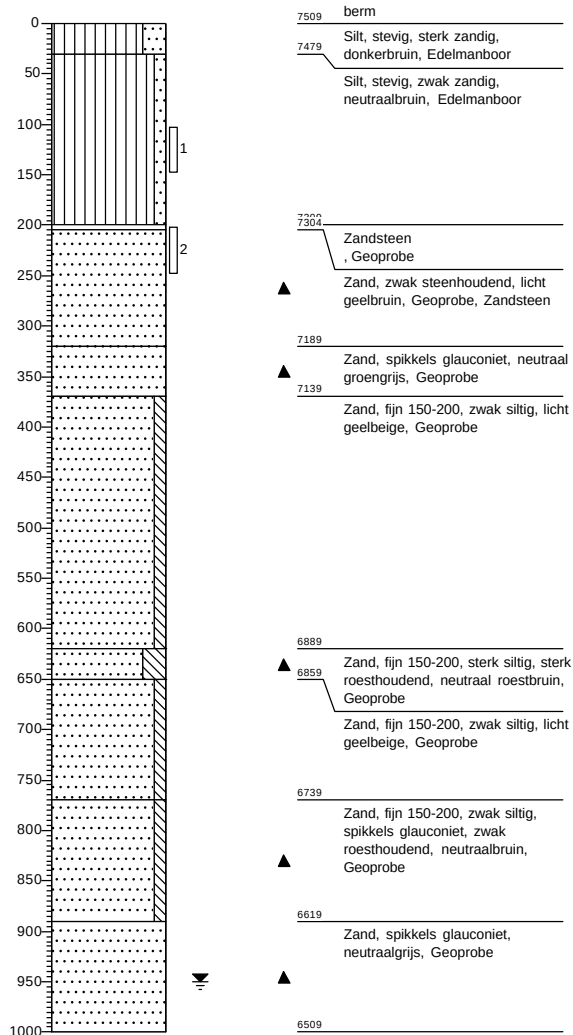
X: 143976,52
Y: 171107,25
Datum: 21-12-2022

Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B09

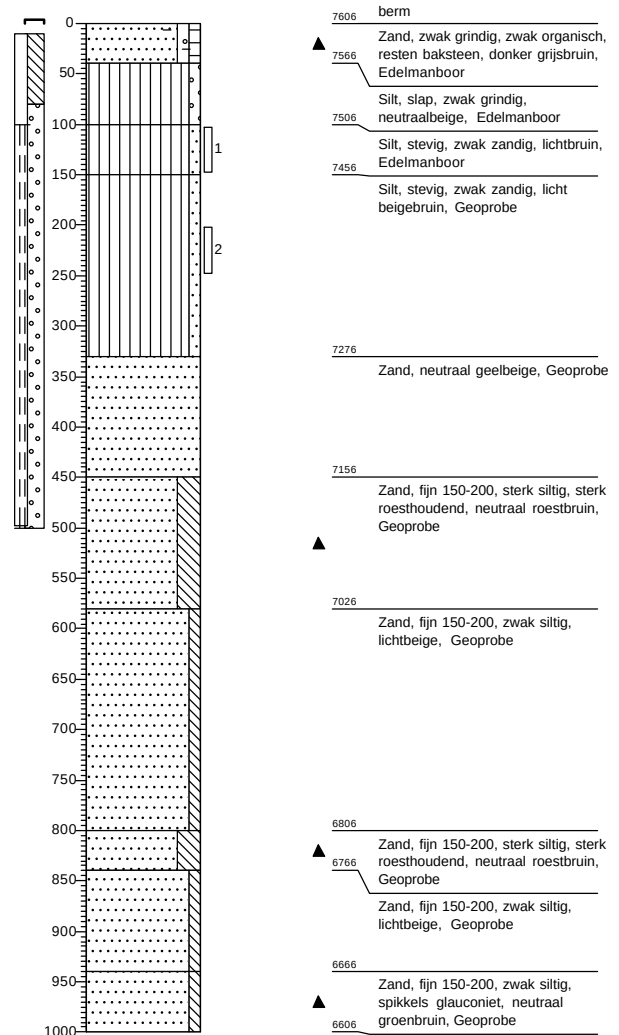
X: 144088,51
Y: 171135,47
Datum: 22-12-2022
GWS: 950



Boring: B10/P10

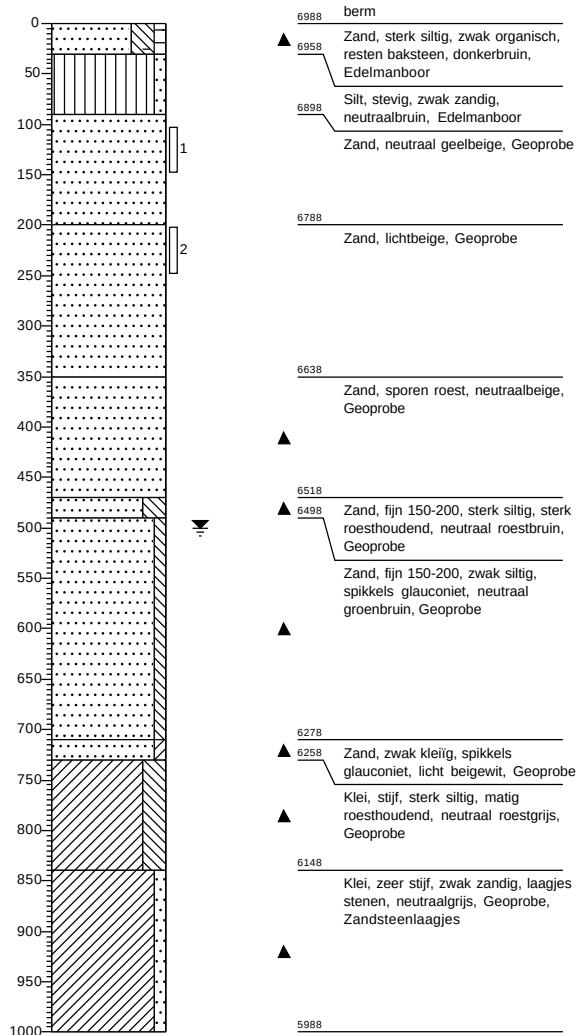
X: 144193,17
Y: 171202,52
Datum: 20-12-2022

Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B11

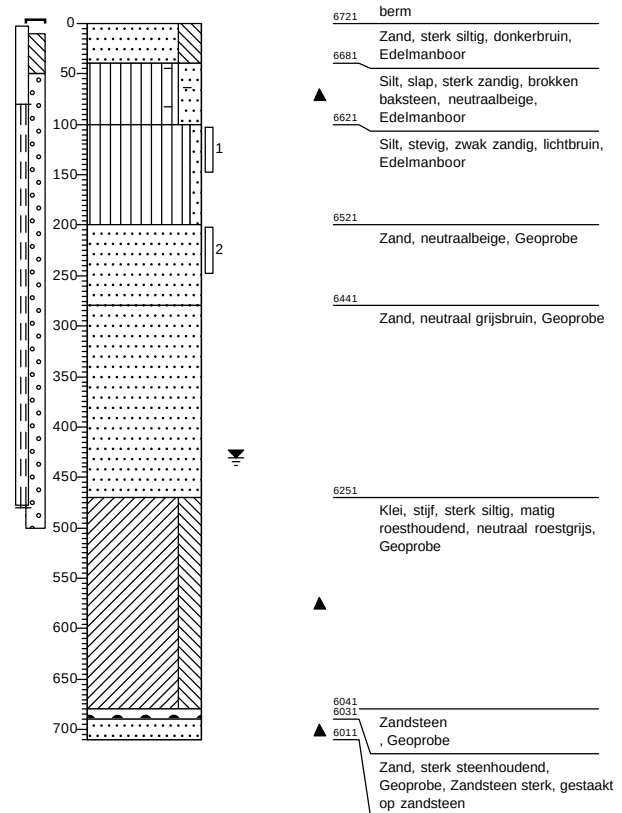
X: 144254,58
Y: 171047,27
Datum: 22-12-2022
GWS: 500



Boring: B12/P12

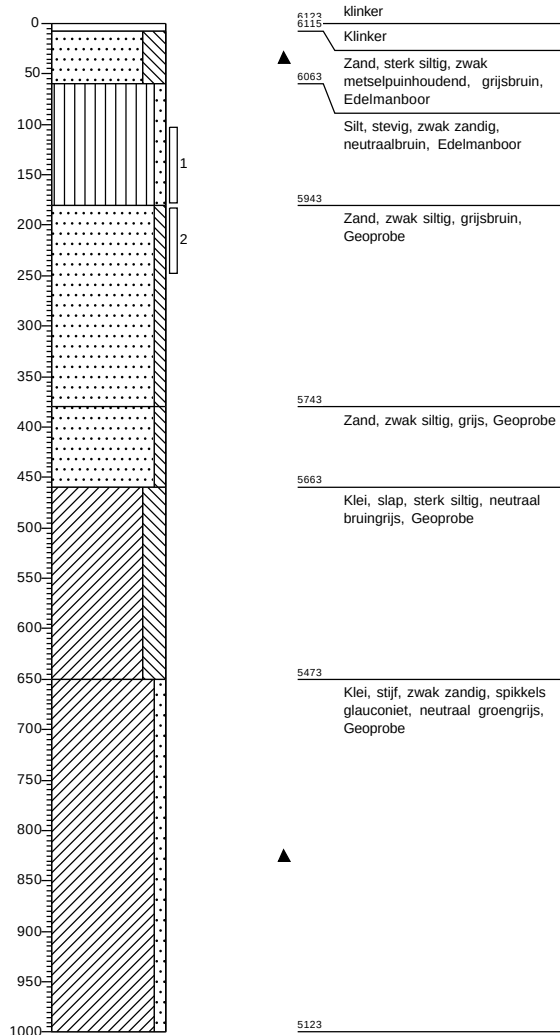
X: 144274,51
Y: 170995,33
Datum: 22-12-2022
GWS: 430

Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B13

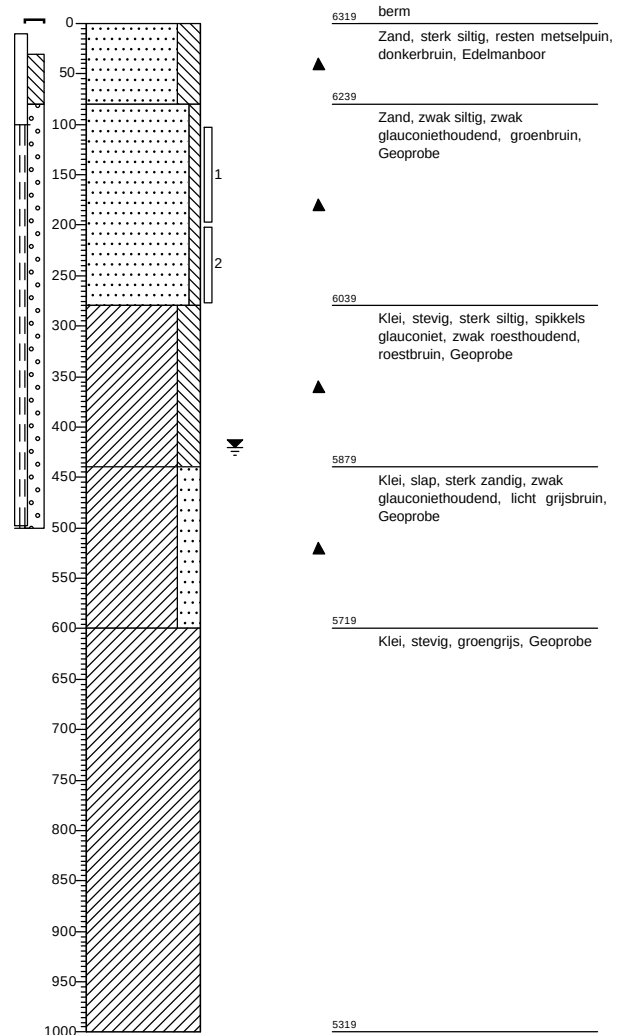
X: 144269,45
Y: 170862,44
Datum: 4-1-2023



Boring: B14/P14

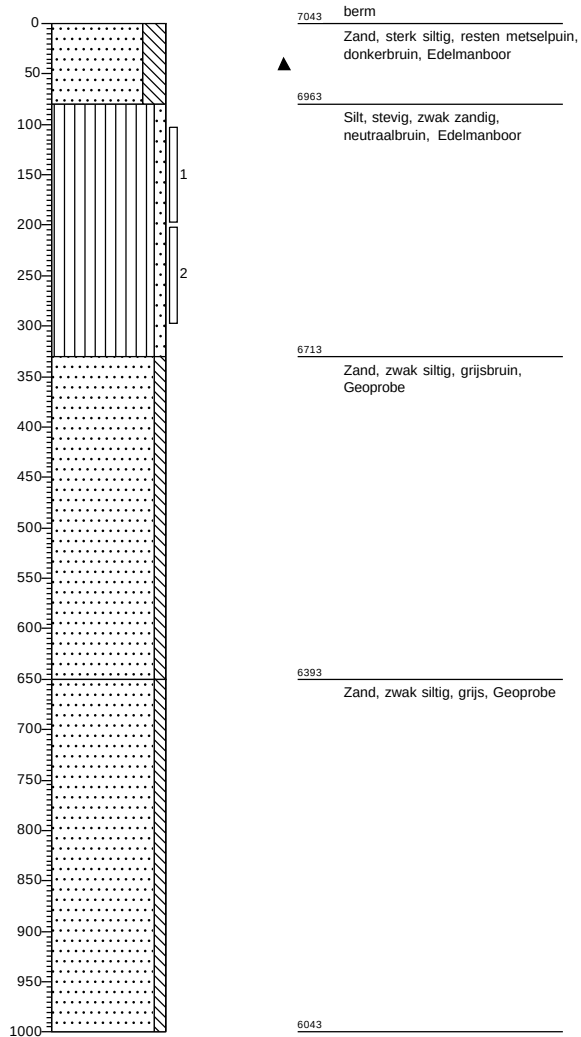
X: 144103,34
Y: 170892,38
Datum: 5-1-2023
GWS: 420

Diameter peilbuis (mm): 50



Boring: B15

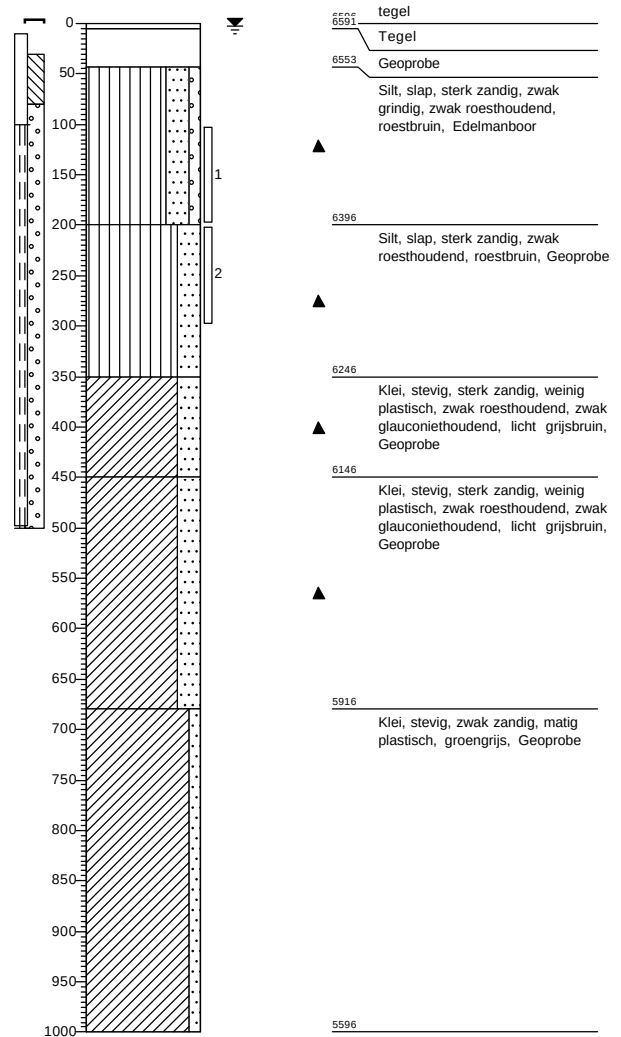
X: 144054,82
Y: 171031,36
Datum: 4-1-2023



Boring: B16/P16

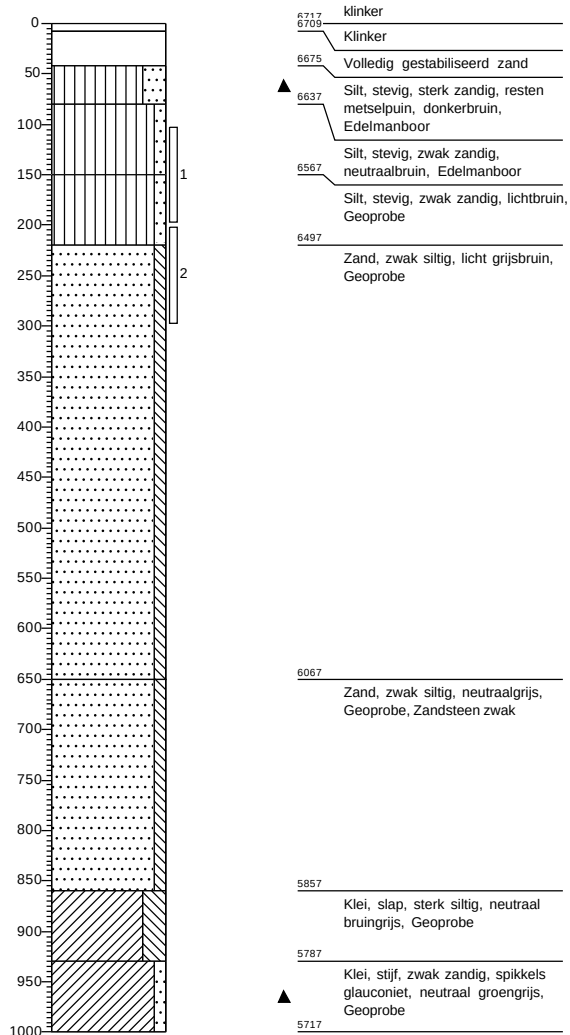
X: 144012,99
Y: 170965,48
Datum: 5-1-2023
GWS: 1.7

Diameter peilbuis (mm): 50



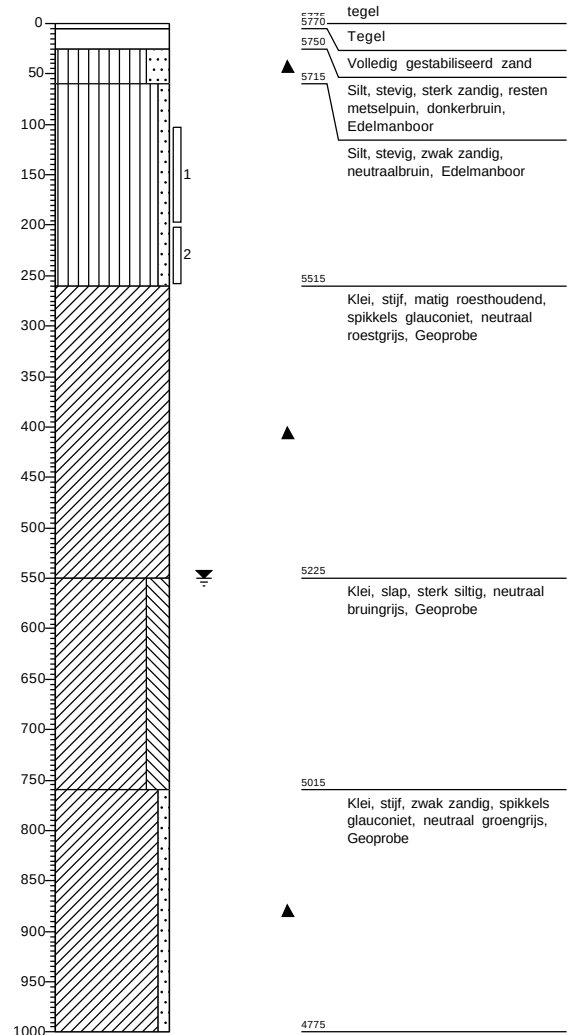
Boring: B17

X: 143922,59
Y: 170957,12
Datum: 3-1-2023



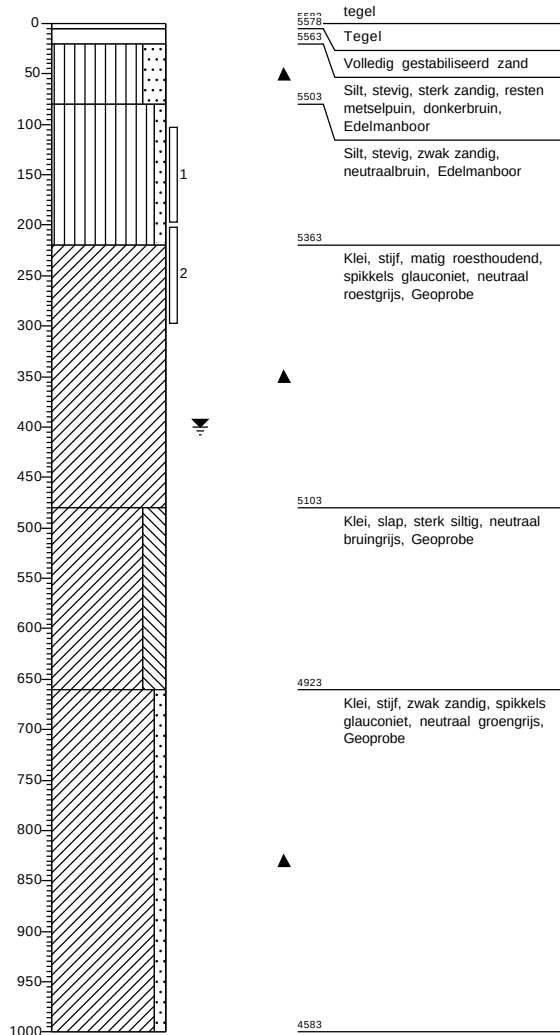
Boring: B18

X: 143858,40
Y: 170824,96
Datum: 3-1-2023
GWS: 550



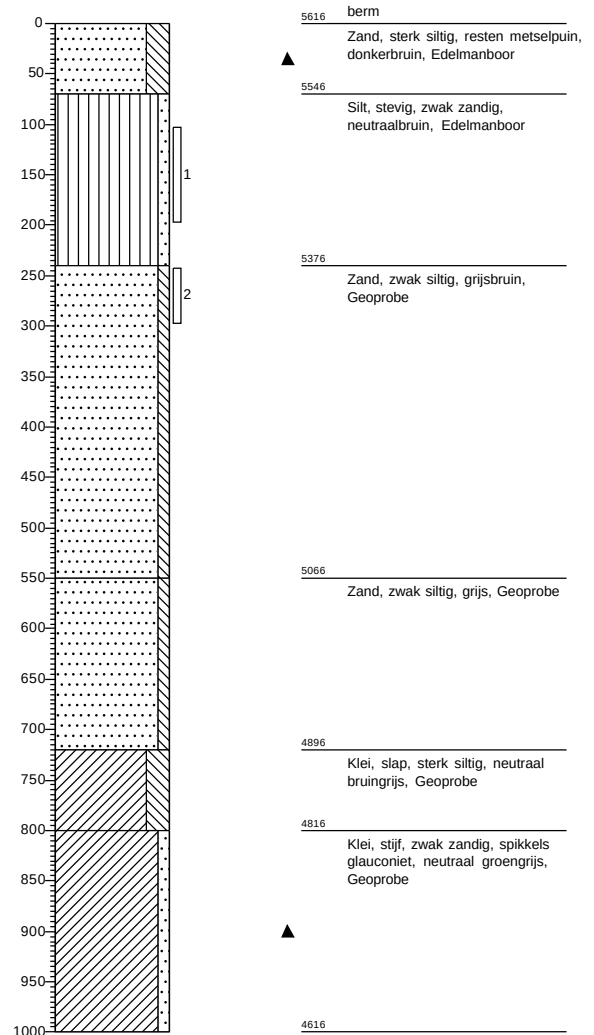
Boring: B19

X: 143968,35
Y: 170771,60
Datum: 3-1-2023
GWS: 400



Boring: B20

X: 143821,31
Y: 170646,80
Datum: 4-1-2023



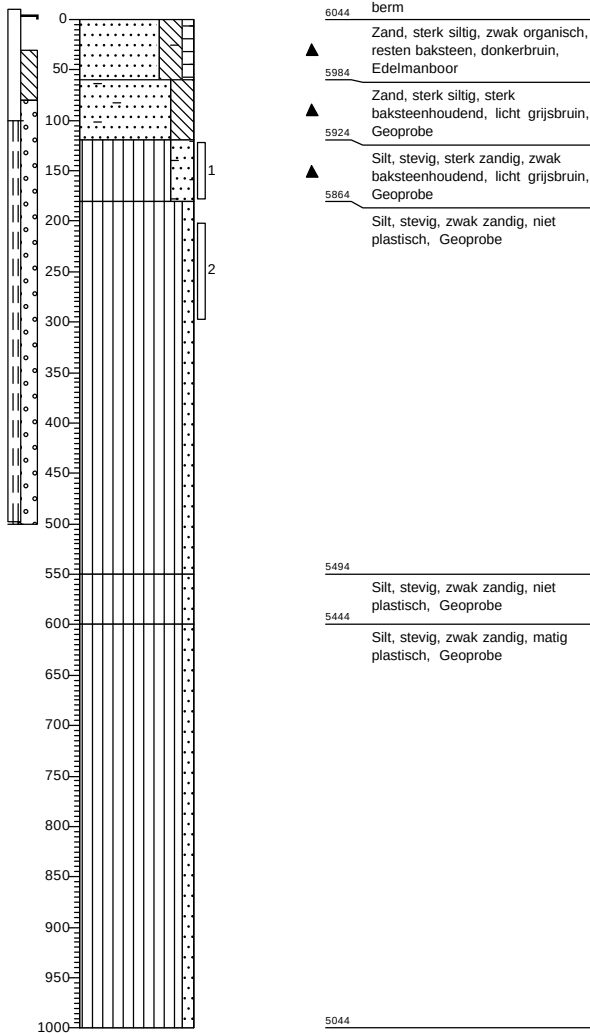
Boring: B21/P21

X: 143921,21

Y: 170590,08

Datum: 5-1-2023

Diameter peilbuis (mm): 50

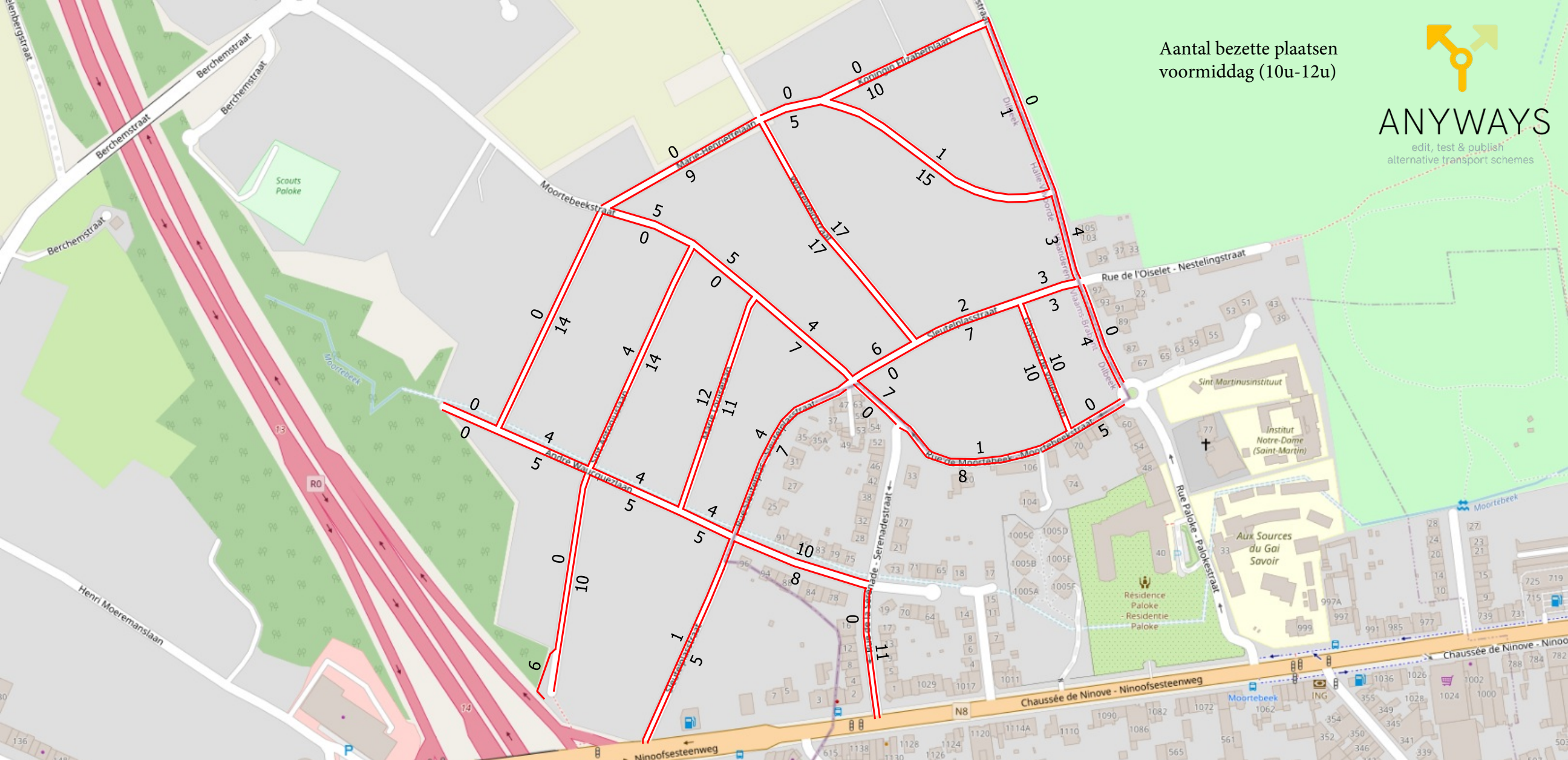




Aantal bezette plaatsen
voormiddag (10u-12u)



ANYWAYS
edit, test & publish
alternative transport schemes



Aantal vrije plaatsen
voormiddag (10u - 12u)



ANYWAYS

edit, test & publish
alternative transport schemes



edit, test & publish
alternative transport schemes



Aantal bezette plaatsen
namiddag (14u - 16u)
*start meting bij einde school



ANYWAYS

edit, test & publish
alternative transport schemes



Aantal vrije plaatsen
namiddag (14u - 16u)

*start meting bij einde school



ANYWAYS

edit, test & publish
alternative transport schemes





edit, test & publish
alternative transport schemes



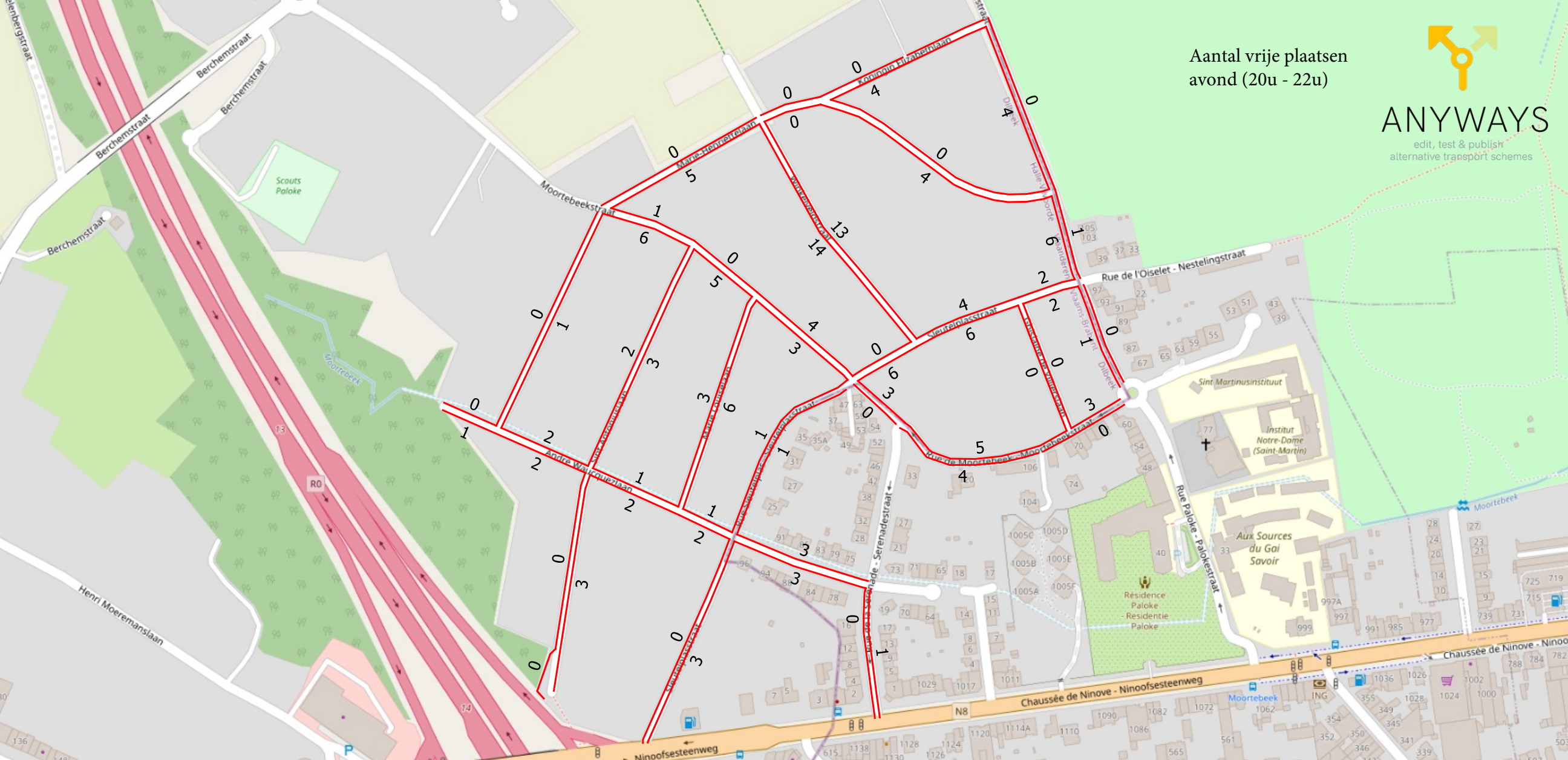
Aantal bezette plaatsen
avond (20u - 22u)



ANYWAYS

edit, test & publish
alternative transport schemes





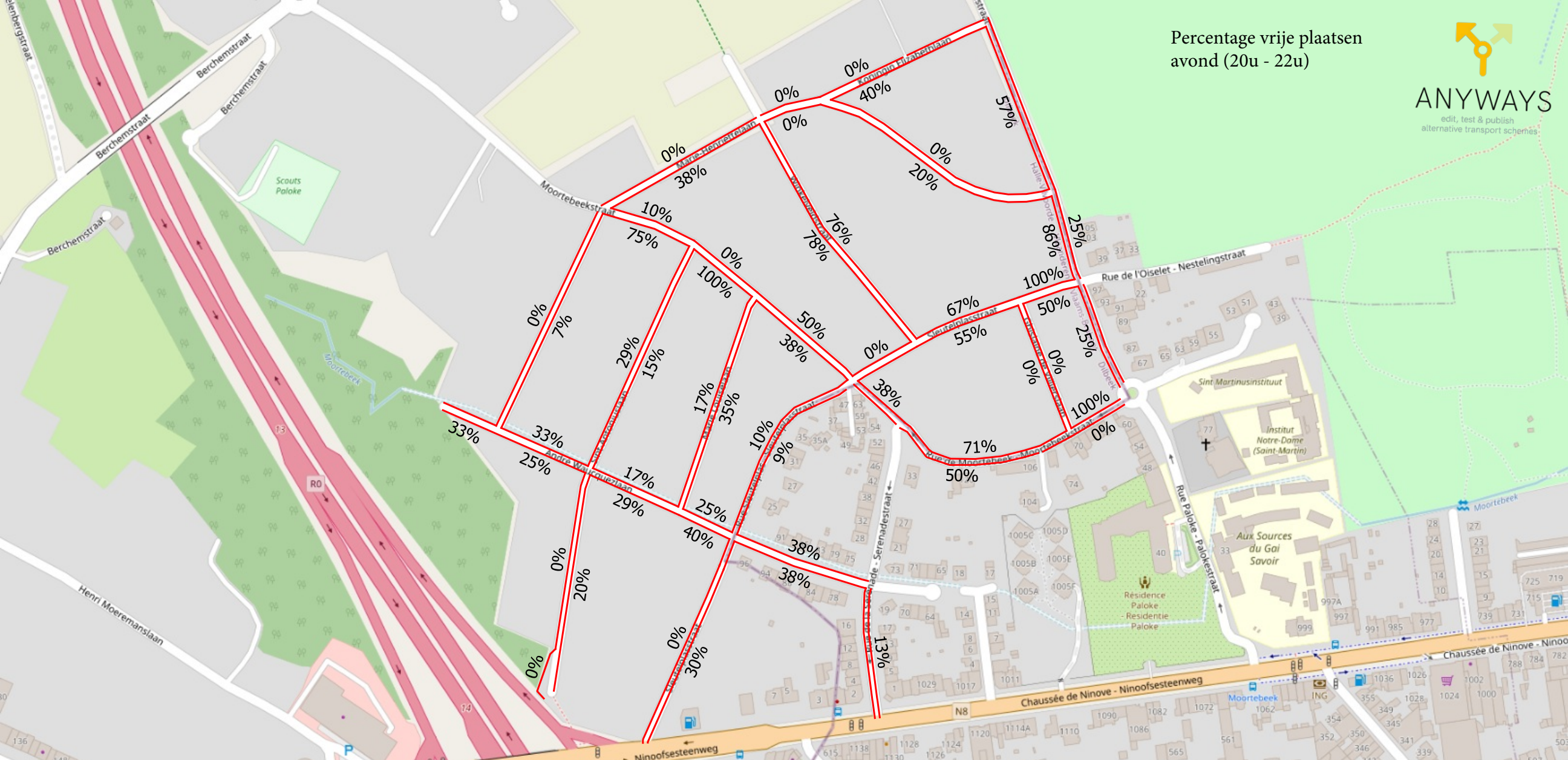
Aantal vrije plaatsen
avond (20u - 22u)



ANYWAYS
edit, test & publish
alternative transport schemes



edit, test & publish
alternative transport schemes



IDENTITEITSFICHES

Klik op de onderstaande links om naar het juiste straatsegment te gaan:

1. [KON. ELISABETHLAAN](#)
2. [PALKESTRAAT A - PALKESTRAAT B](#)
3. [WINKELVELDSTRAAT](#)
4. [MOORTEBEEKSTRAAT A - MOORTEBEEKSTRAAT B](#)
5. [MARIE-HENRIETTELAAN A - MARIE-HENRIETTELAAN B - MARIE-HENRIETTELAAN C](#)
6. [SINT-ANTONIUSLAAN A - SINT-ANTONIUSLAAN B](#)
7. [MARIE-LOUISELAAN](#)
8. [SLEUTELPLASSTRAAT A - SLEUTELPLASSTRAAT B - SLEUTELPLASSTRAAT C](#)
9. [ANDRÉ WAUCQUEZLAAN](#)
10. [G.H. DE VILLIERSLAAN](#)

1 Koningin Elisabethlaan



Info



Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar; lage intensiteit geen doorgaand verkeer

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd

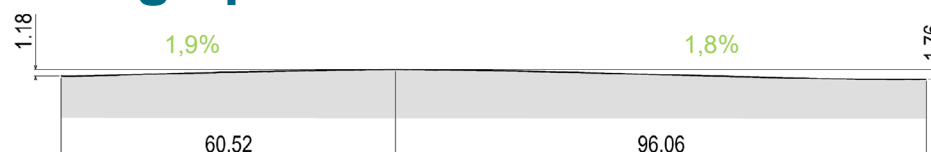
18u: 85,7% / 15 auto's (3 fout)

1 Koningin Elisabethlaan



Info

Lengteprofiel: van oost naar west



Ondergrond:

zand van Maldegem

Breedtes: 11,85m -12,32m



1 Koningin Elisabethlaan



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

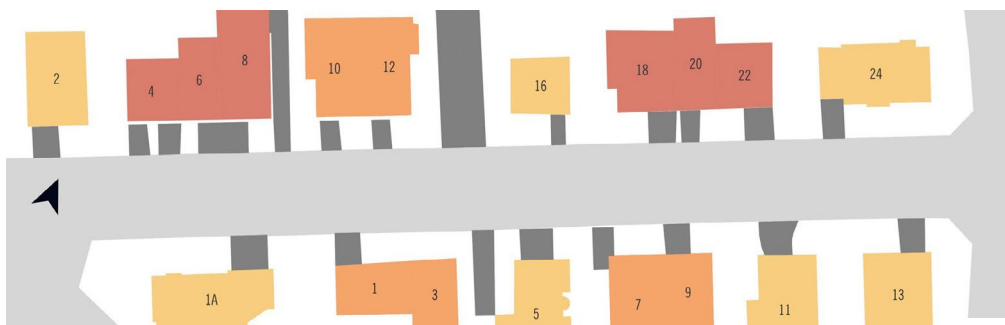
Zeer waardevol →
 Carpinus betulus
 'Columnaris' (38)



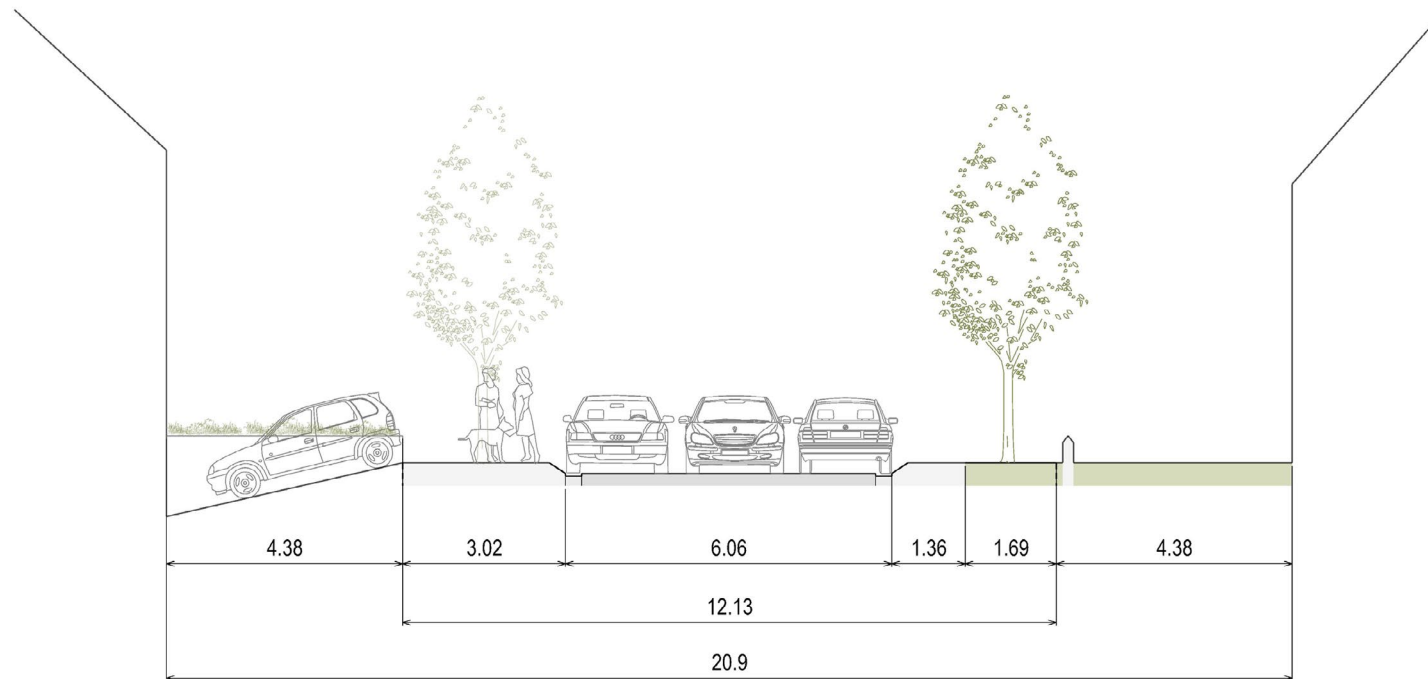
Groen:



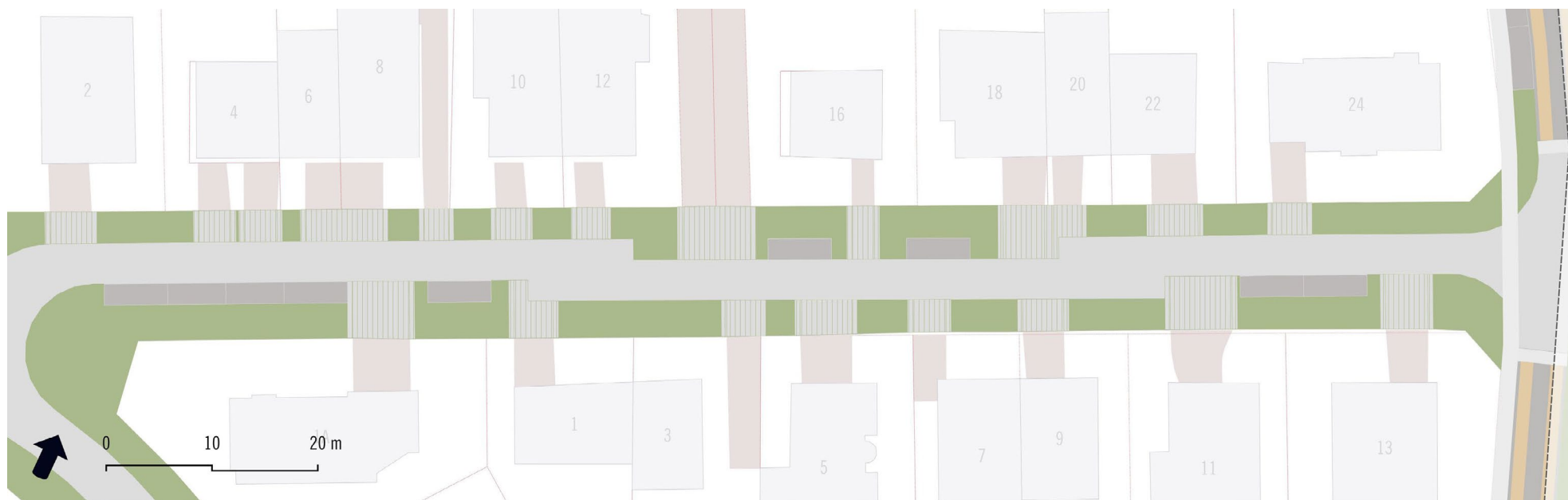
Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



2 Palokestraat A



Info



Leefbaarheidsklasse:

256 pae → 200-400, goede oversteekbaarheid,
gemengd verkeer mogelijk

Inrichtingsprincipe:

wijkontsluitingsstraat

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

14u: 85,7% (kant Dilbeek) - 40% (kant Molenbeek)
/ 15 auto's (5 fout)

2 Palokestraat A



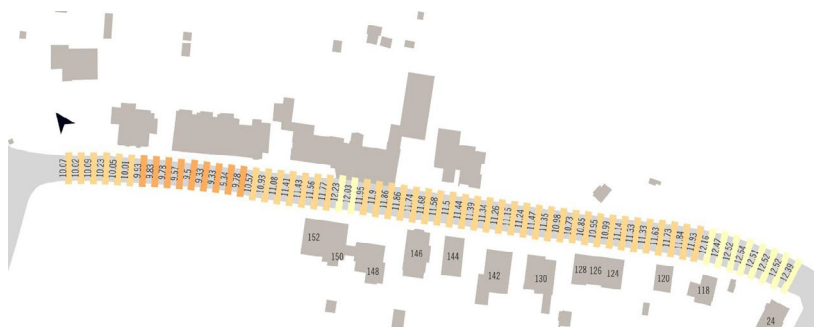
Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:
zand van Maldegem

Breedtes: 9,33m - 12,54m

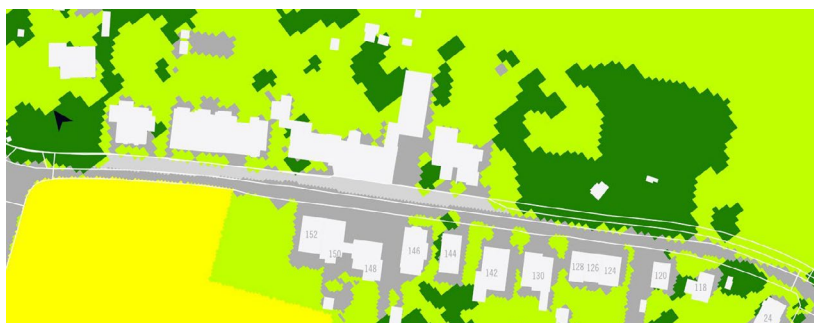


2 Palokestraat A



Info

Groen:



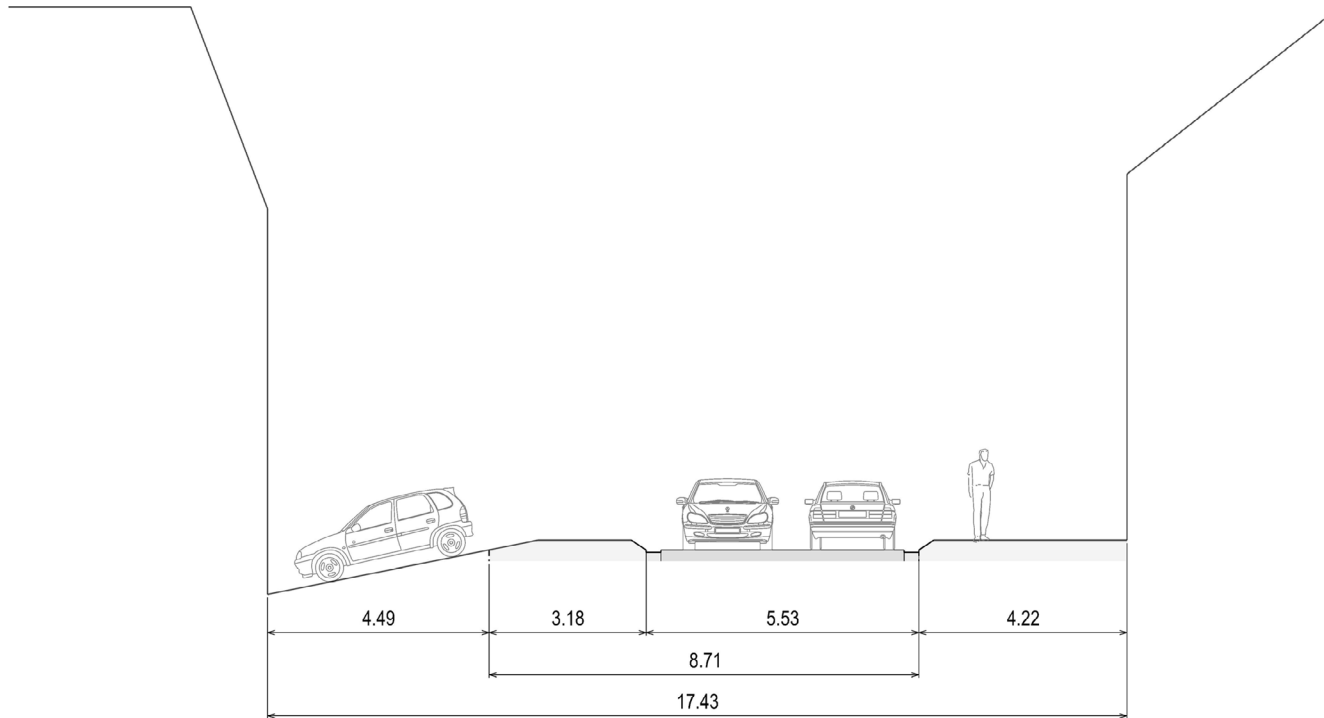
Woontypologie + opritten:



Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



2

Palokestraat B



Info

Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar zie Paloke A.

Inrichtingsprincipe:

wijkontsluitingsstraat

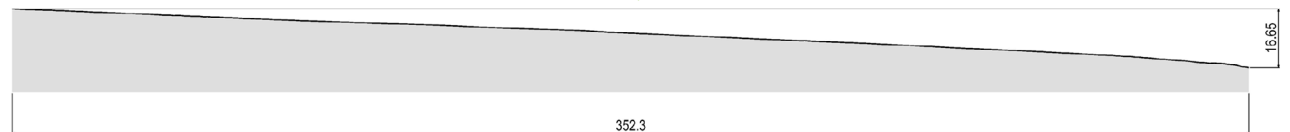
Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

14u: 44% / 6 auto's (2 fout)



Lengteprofiel: van noord naar zuid

4,7%

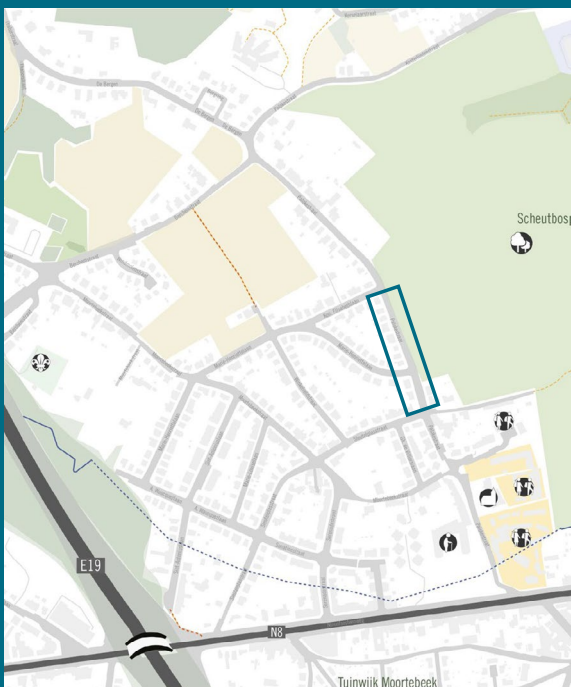


zand van Maldegem en Lede

Breedtes: 10,65m - 12,92m



2 Palokestraat B



Info

Groen:



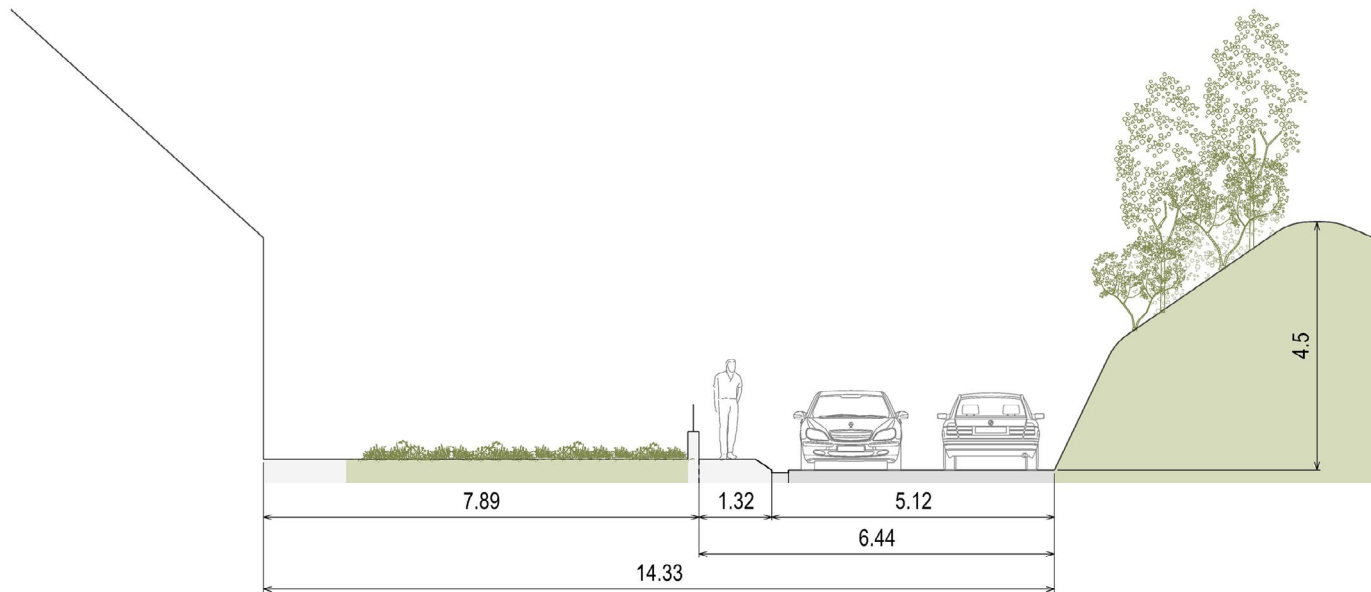
Woontypologie + opritten:



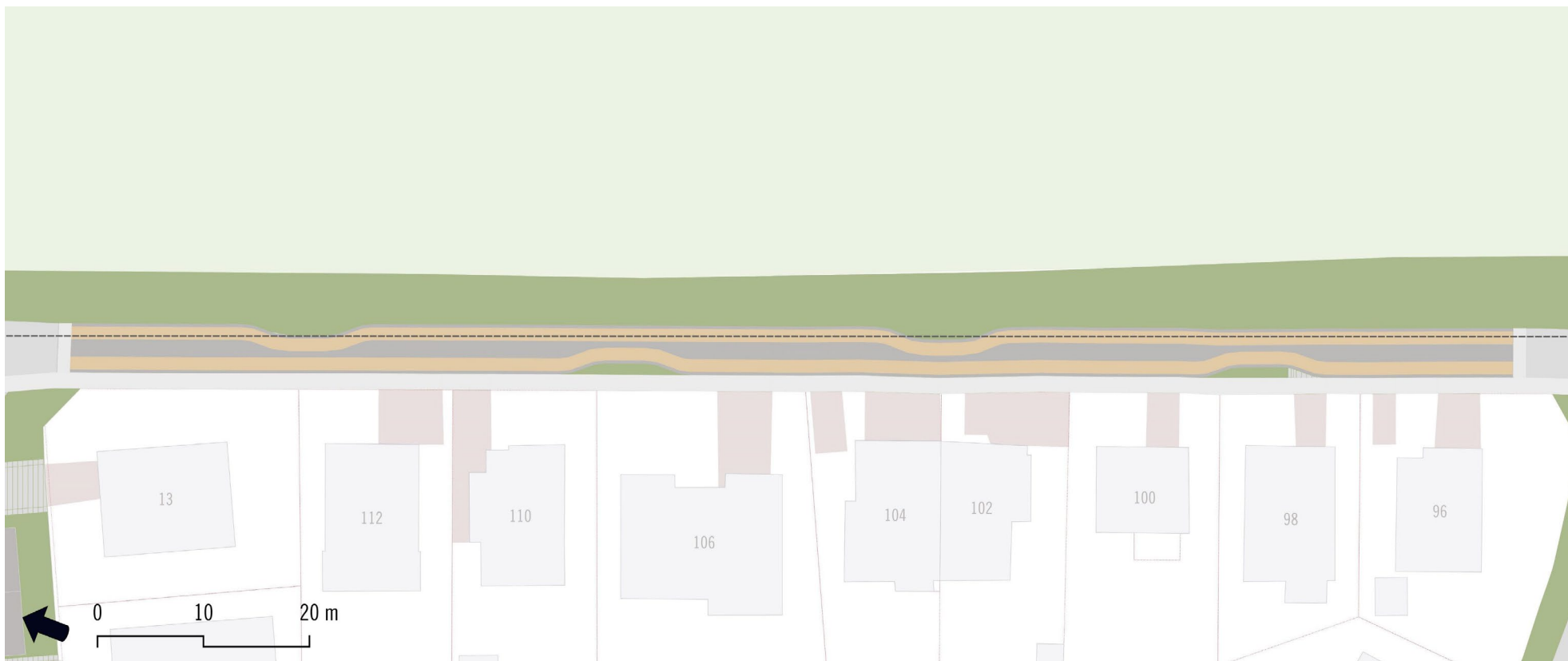
Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



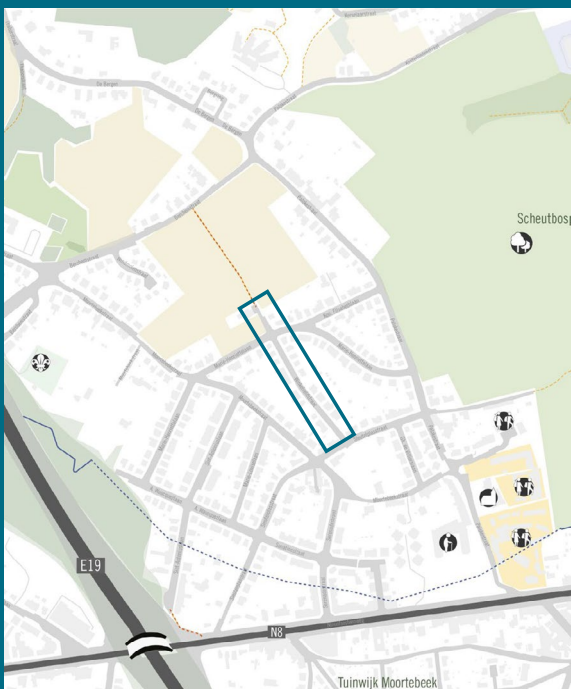
Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



3 Winkelveldstraat



Info



Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar; lage intensiteit geen doorgaand verkeer.

Inrichtingsprincipe:

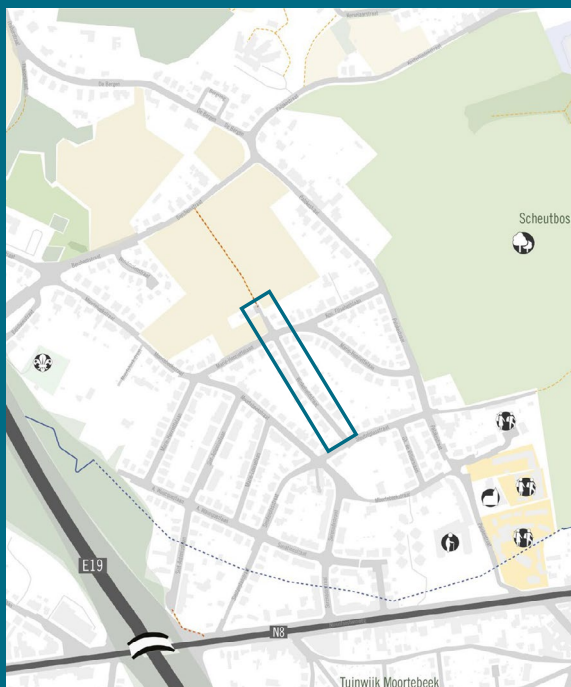
woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

20u: 18,75% (links) - 36,4% (rechts) / 13 auto's (2 fout)

3

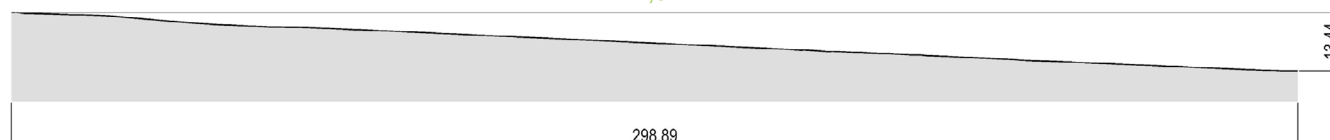
Winkelveldstraat



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid

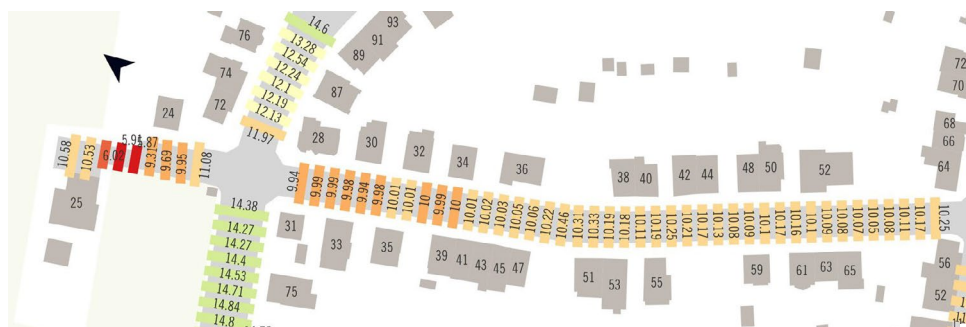
4,5%



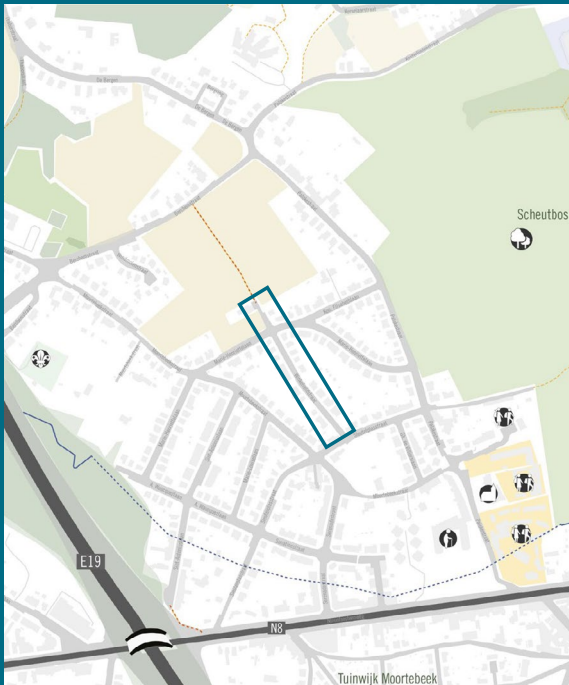
Ondergrond:

zand van Maldegem, Lede en Gent

Breedtes: noord: 5,87m – 11,08m / zuid: 9,94m – 10,25m



3 Winkelveldstraat



Info

Groen:



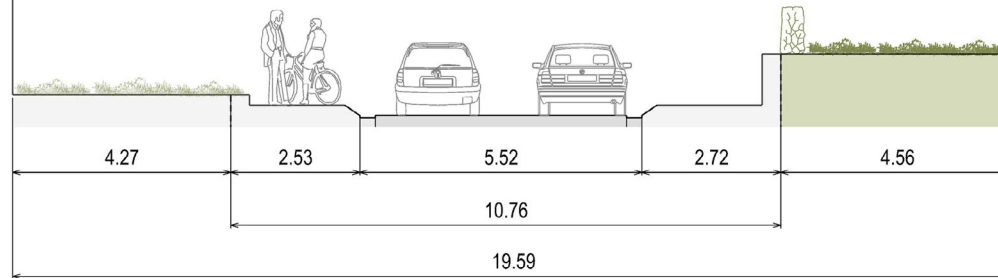
Woontypologie + opritten:



Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



4

Moortebeekstraat A



Info

Leefbaarheidsklasse:

92 pae → 50-200, lagere schoolkind kan zelfstandig oversteken

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

7u30: 16,7% (links) - 57,1% (rechts) / 10 auto's (1 fout)

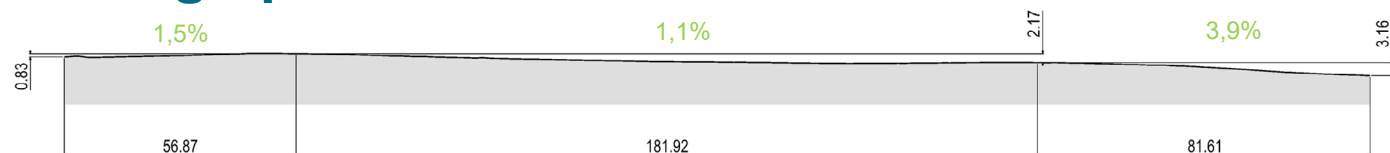


4 Moortebeekstraat A



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Maldegem en Lede

Breedtes: 6,34m – 12,28m



4 Moortebeekstraat A



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

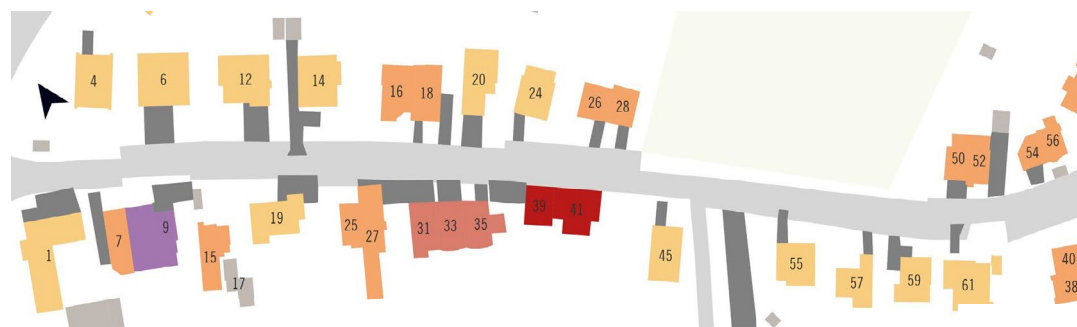
Minder tot weinig waardevol belang:
 Acer platanoides (2)



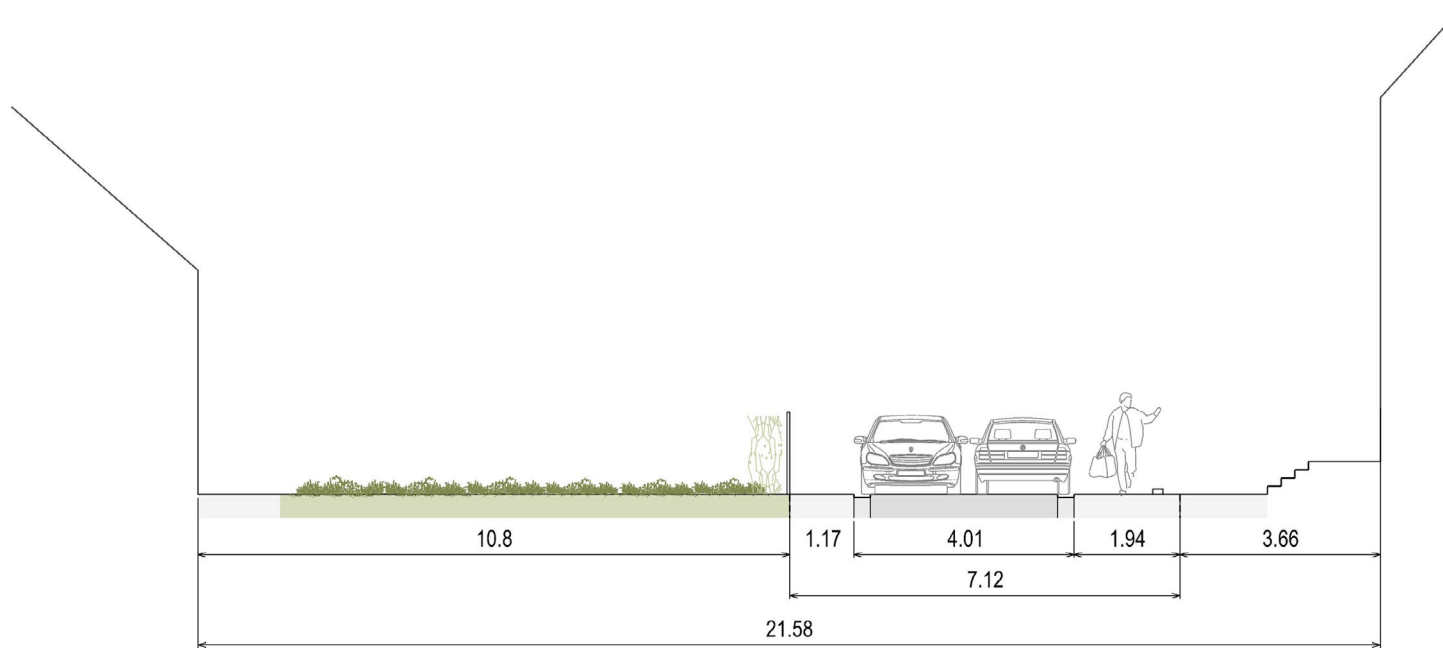
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand

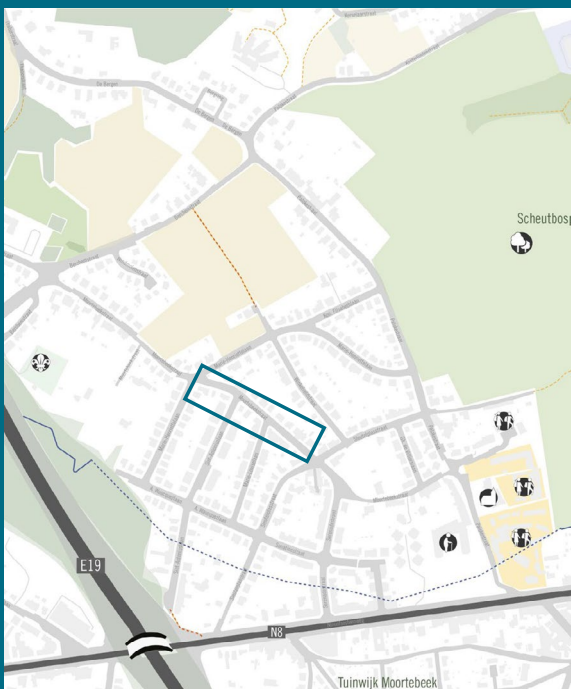


Masterplan zoom



4

Moortebeekstraat B



Info



Leefbaarheidsklasse:

85 pae (tussen Marie-Henriettelaan en Sint-Antoniuslaan)
→ 50-200, lagere schoolkind kan zelfstandig oversteken

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

Tussen Marie-Henriettelaan – Sint-Antoniuslaan:

20u: 81% / 9 auto's

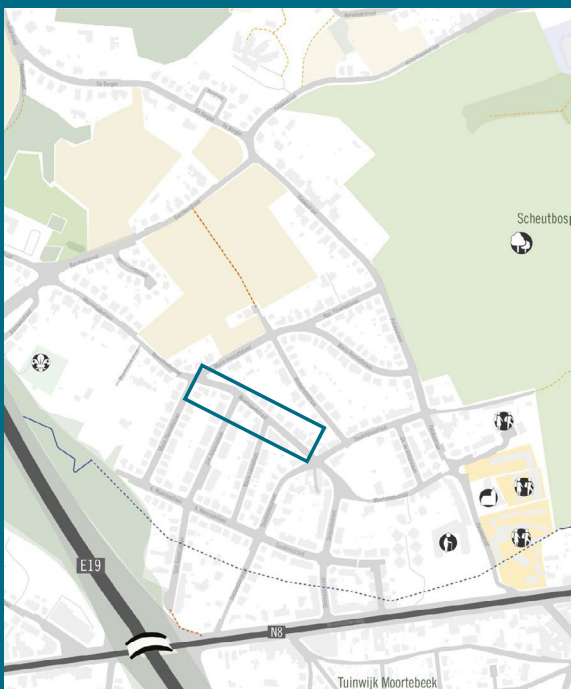
Tussen Sint-Antoniuslaan – Marie-Louiselaan:

20u: 100% / 9 auto's (1 fout)

Tussen Marie-Louiselaan – Sleutelpasstraat:

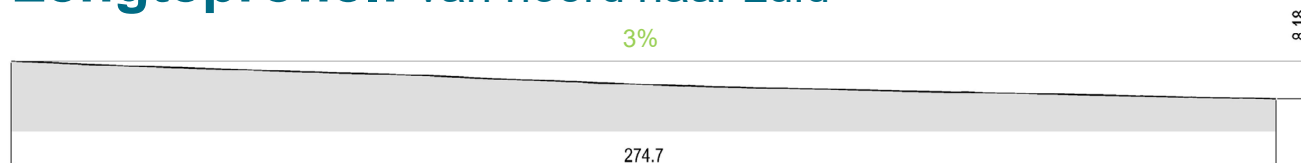
20u: 88,9% - 100% (links – rechts) / 13 auto's

4 Moortebeekstraat B



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Lede en Gent – klei van Gent

Breedtes: 11,68m – 14,37m



4 Moortebeekstraat B



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

Weinig tot geen waardevol belang:
 Prunus cerasifera
 'Nigra' (40)



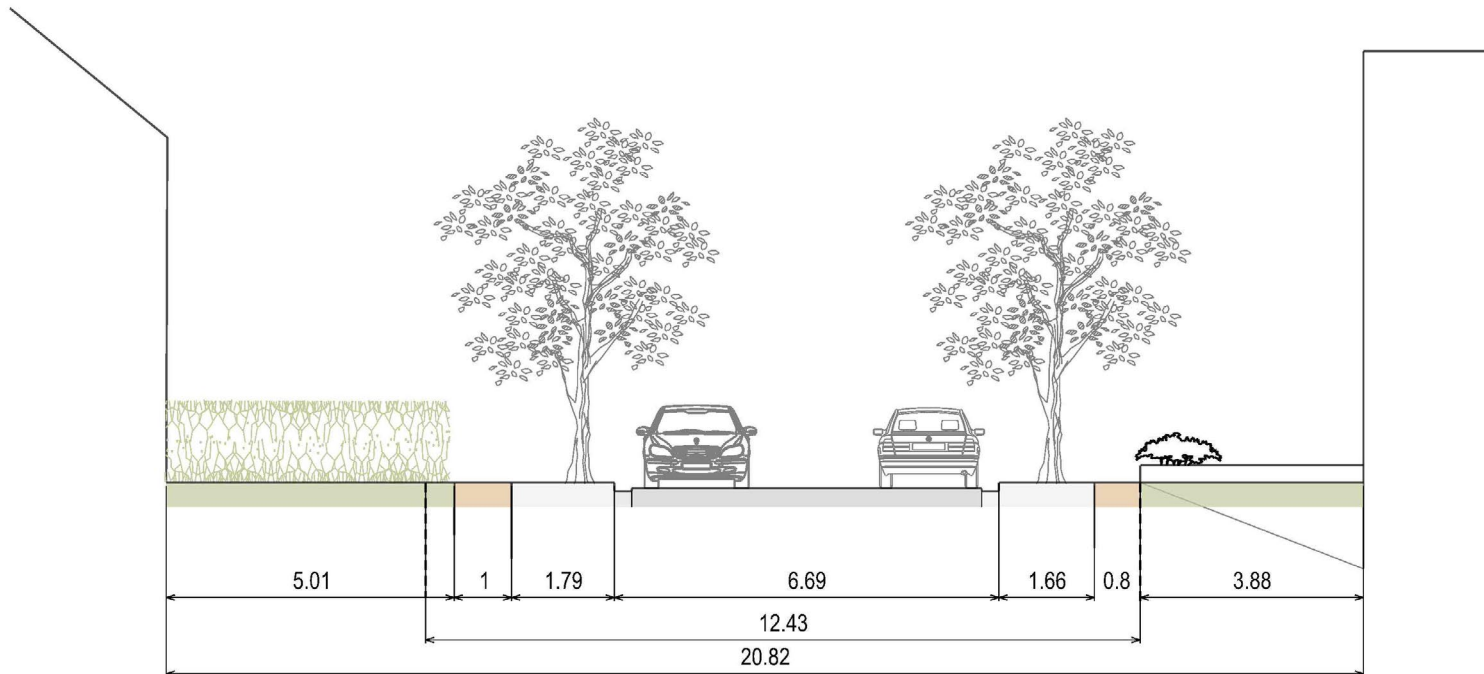
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



5

Marie-Henriettelaan A



Info



Leefbaarheidsklasse:

22 pae → 0-50, bespeelbaar

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

20u: 100% (links) - 91,6% (rechts) / 21 auto's (2 fout)

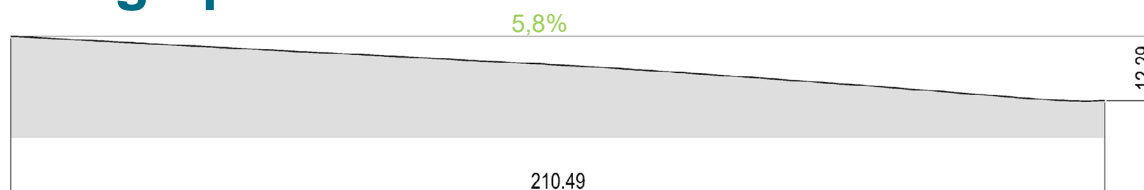
5

Marie-Henriettelaan A



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Lede en Gent – klei van Gent – zand en klei van Tielt

Breedtes: 11,83m – 12,28m



5 Marie-Henriettelaan A



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

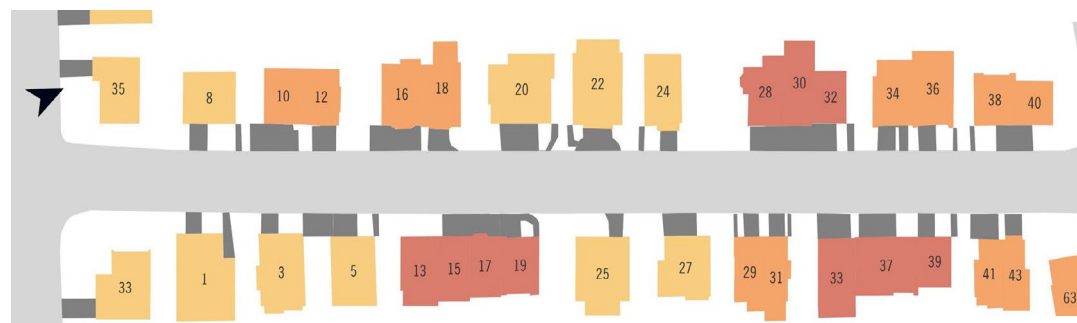
Minder tot weinig waardevol belang:
 Prunus cerasifera
 'Nigra' (30)



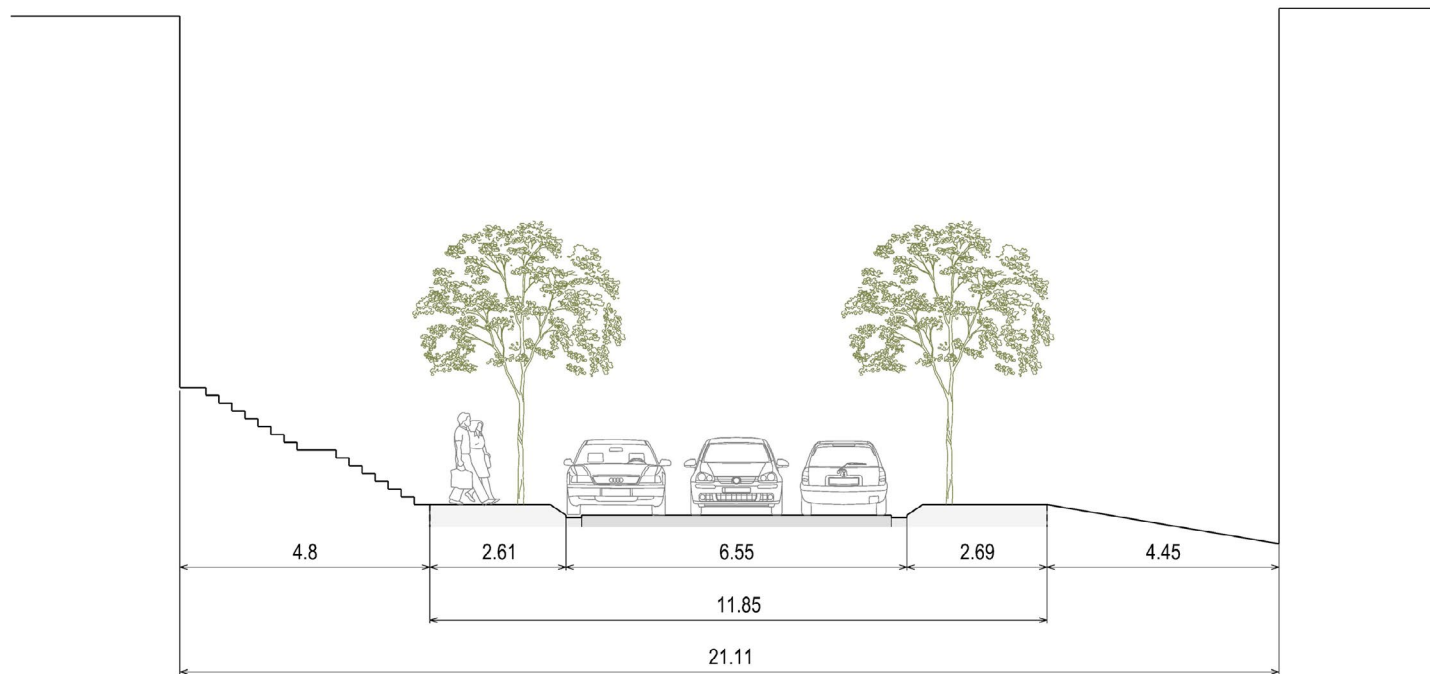
Groen:



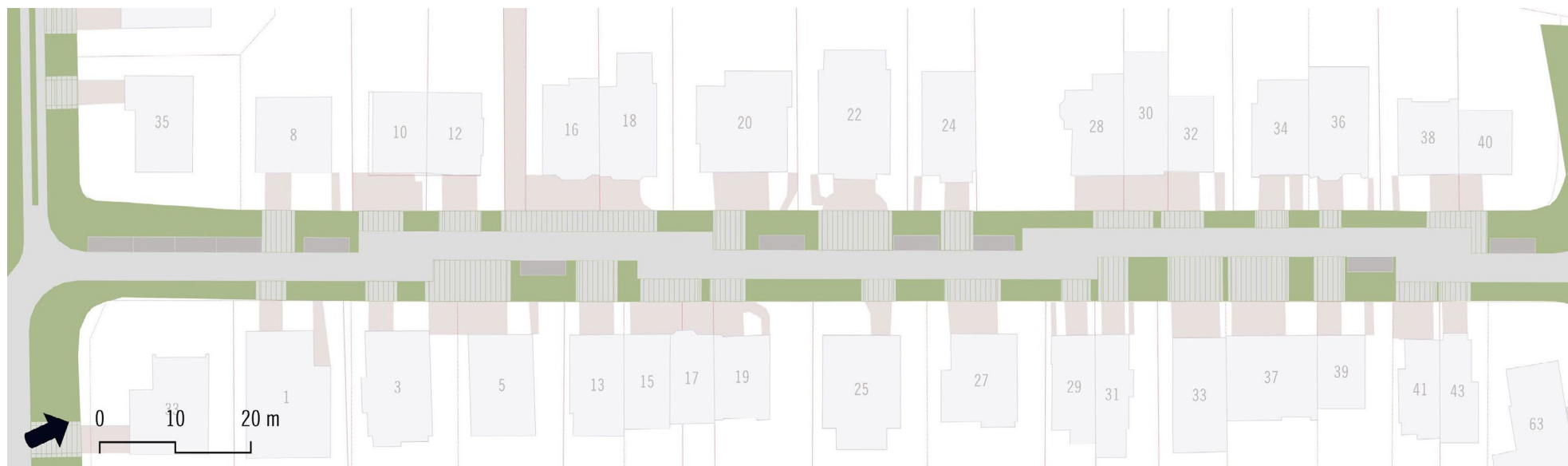
Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand

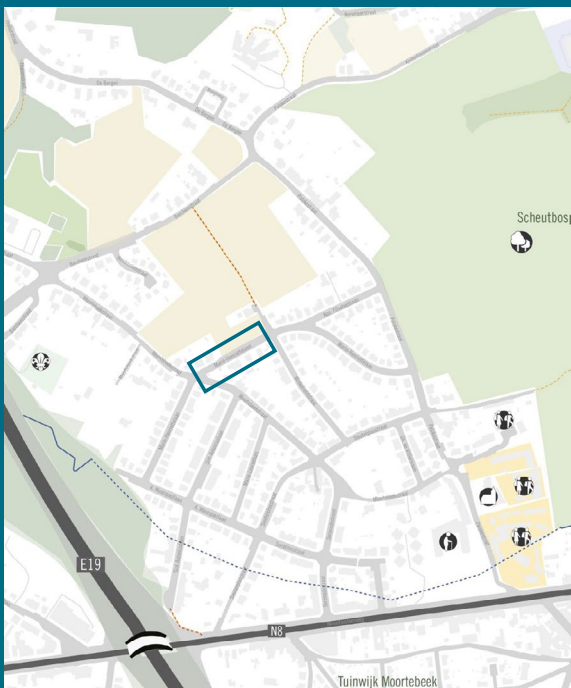


Masterplan zoom



5

Marie-Henriettelaan B



Info



Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar; tussen 0 en 50 want alleen bewoners: bespeelbaar

Inrichtingsprincipe:

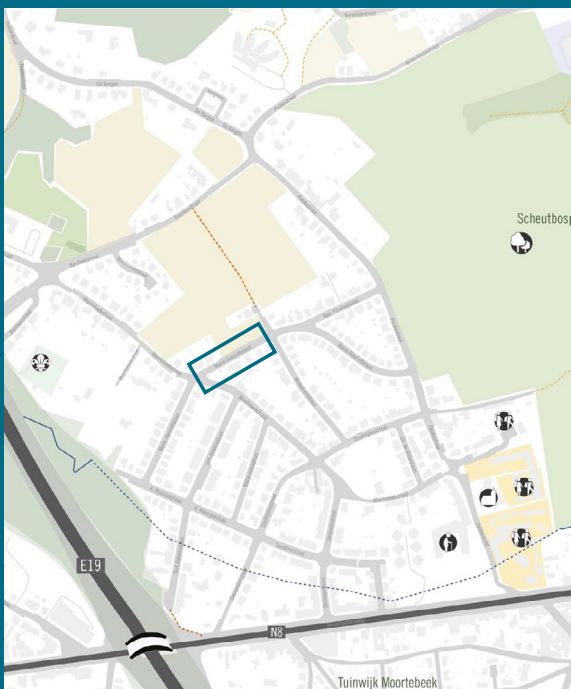
woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

7u30/10u: 30,7%(noordzijde) - 75% (zuidzijde / 7 auto's

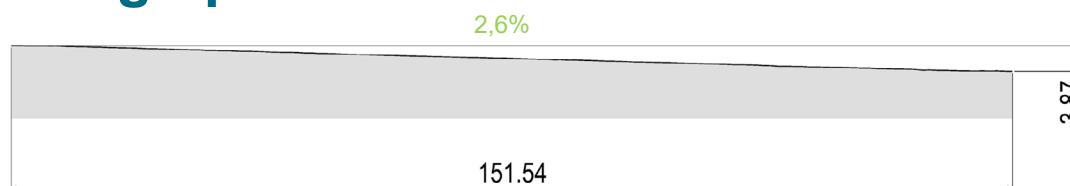
5

Marie-Henriettelaan B



Info

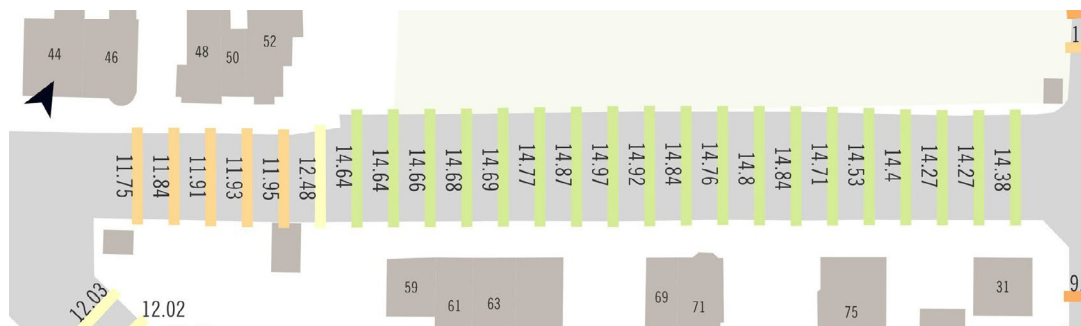
Lengteprofiel: van oost naar west



Ondergrond:

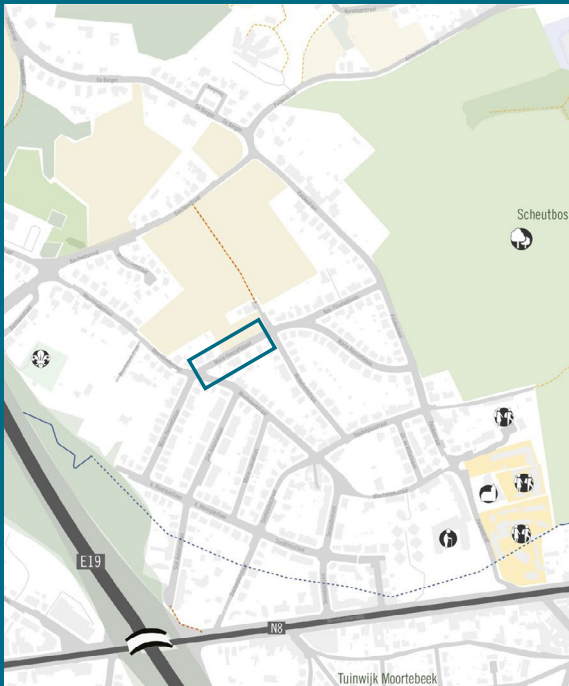
zand van Maldegem en Lede

Breedtes: 11,75m – 14,97m



5

Marie-Henriettelaan B



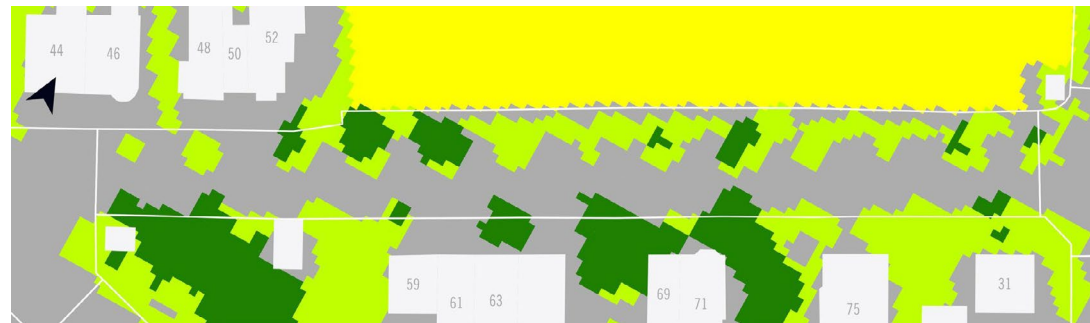
Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

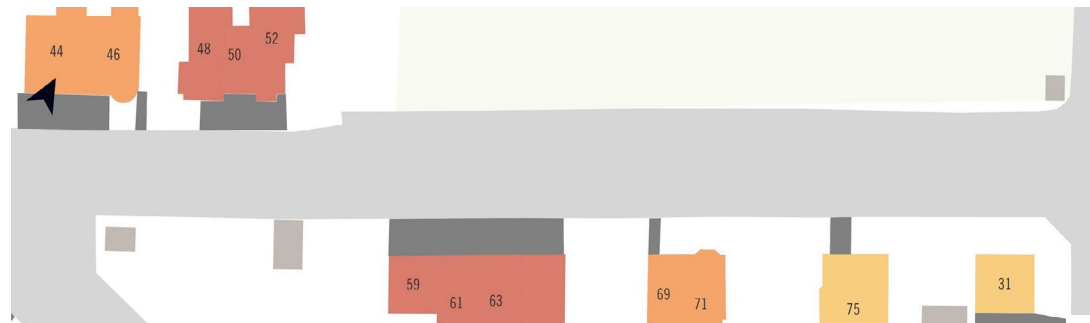
Zeer waardevol belang:
 ?



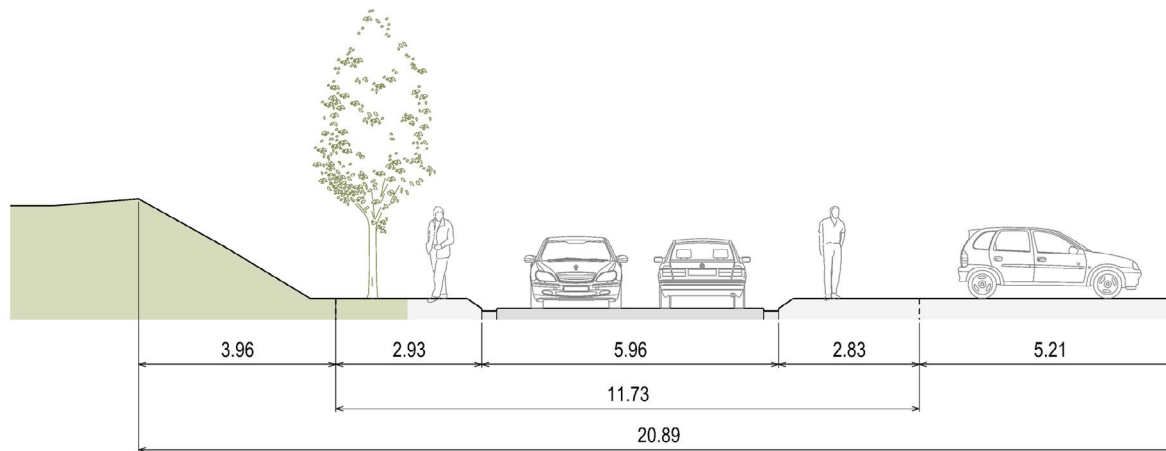
Groen:



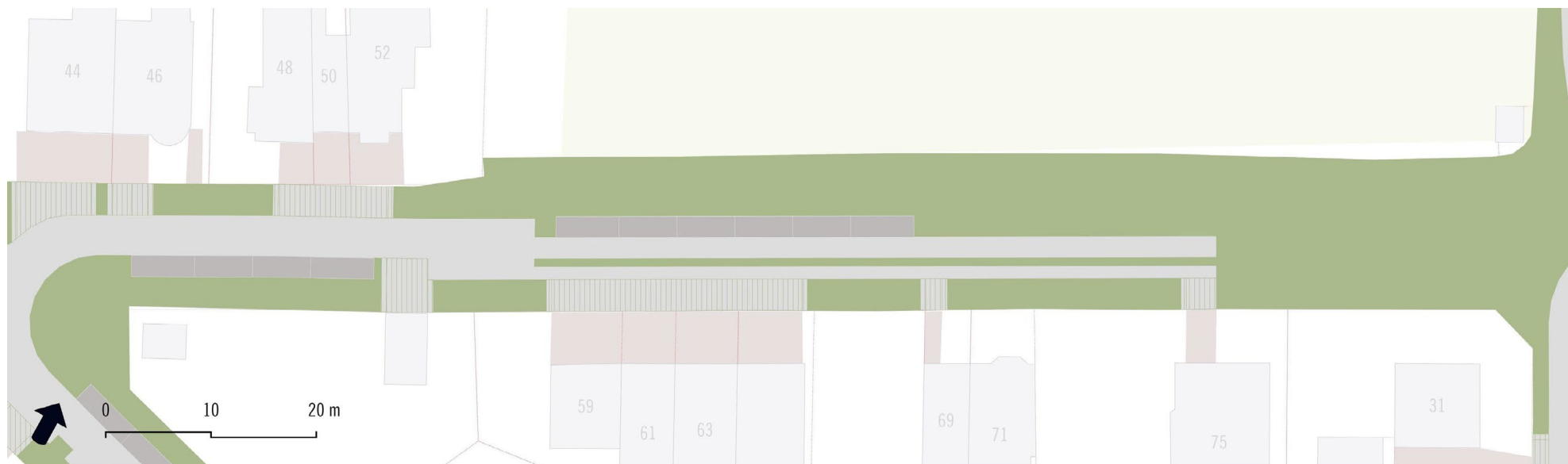
Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand

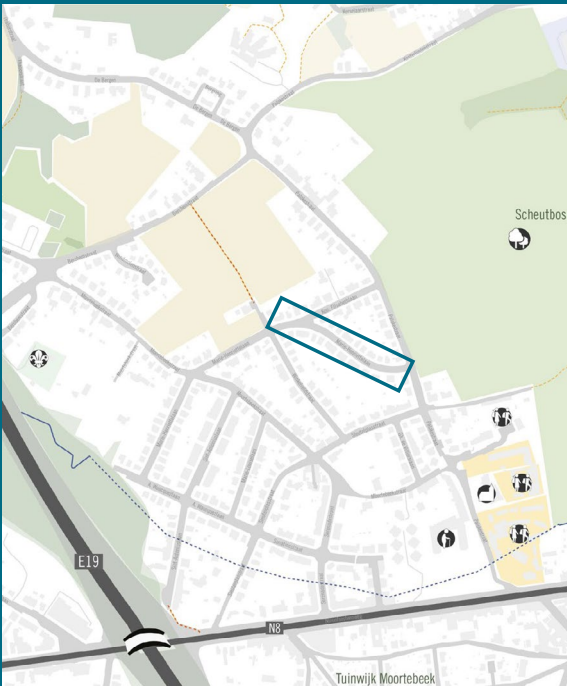


Masterplan zoom



5

Marie-Henriettelaan C



Info



Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar; lage intensiteit geen doorgaand verkeer

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

Tussen Winkelveldstraat – Kon. Elisabethlaan:

7u30: 0% (noordzijde) - 100% (zuidzijde) / 7 auto's (1 fout)

Tussen Kon. Elisabethlaan - Palokestraat:

20u: 62,5% (noordzijde) - 66,7% (zuidzijde) / 19 auto's (2 fout)

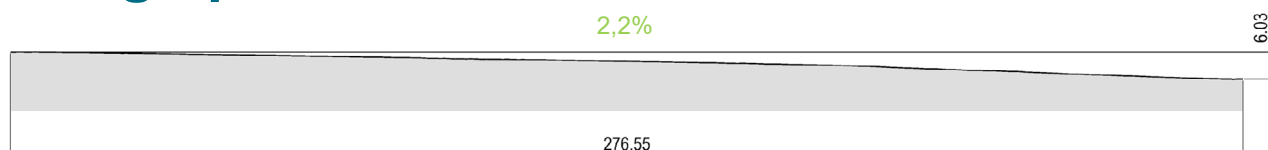
5

Marie-Henriettelaan C



Info

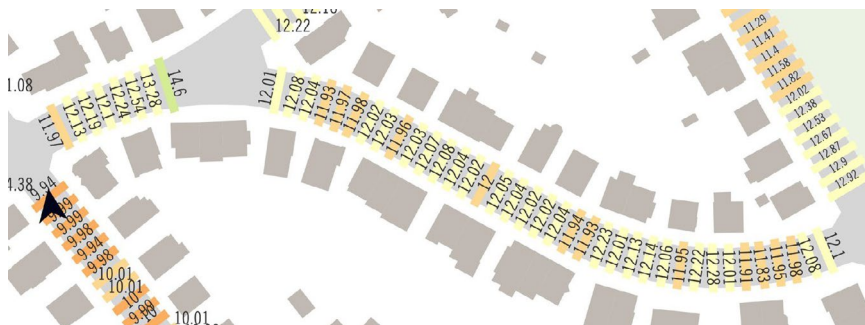
Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Maldegem en Lede

Breedtes: 11,83m – 14,6m



5

Marie-Henriettelaan C



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

Zeer waardevol belang:
 ?



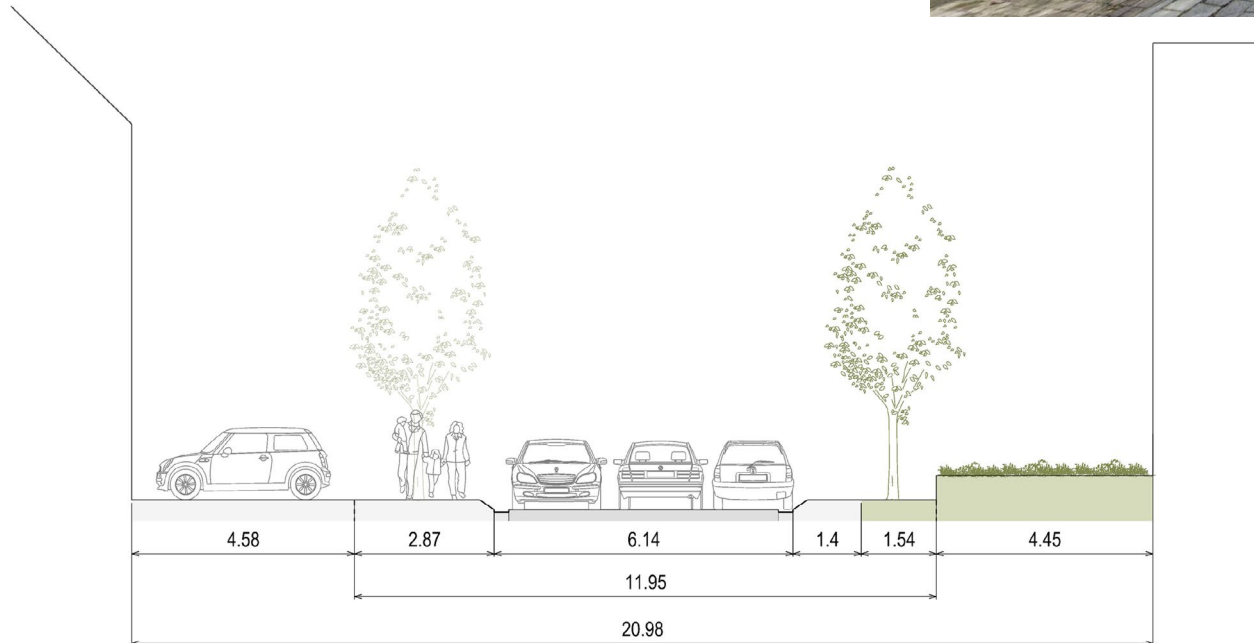
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



6 Sint-Antoniuslaan A



Info



Leefbaarheidsklasse:

30 pae → 0-50, bespeelbaar

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

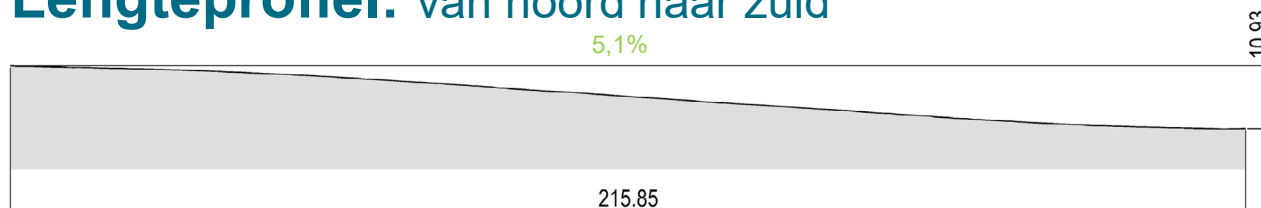
20u: 81,9% / 28 auto's (1 fout)

6 Sint-Antoniuslaan A



Info

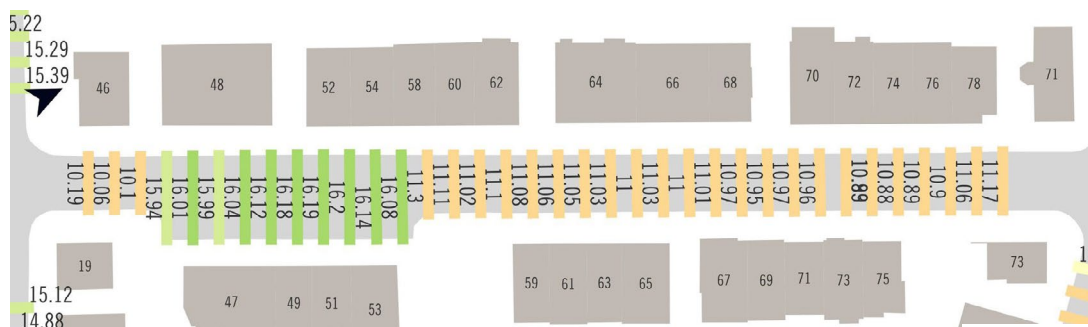
Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Lede en Gent – klei van Gent – zand en klei van Tielt

Breedtes: 10,06m – 16,2m



6 Sint-Antoniuslaan A



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



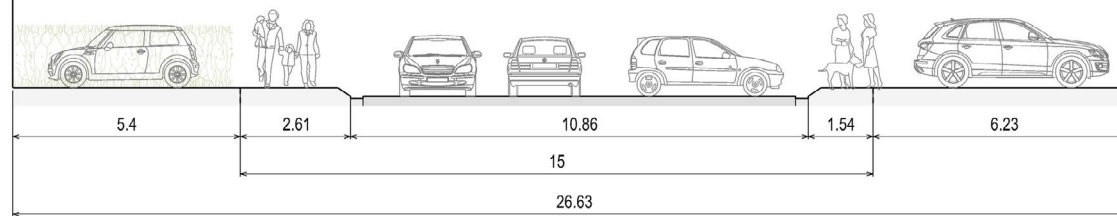
Groen:



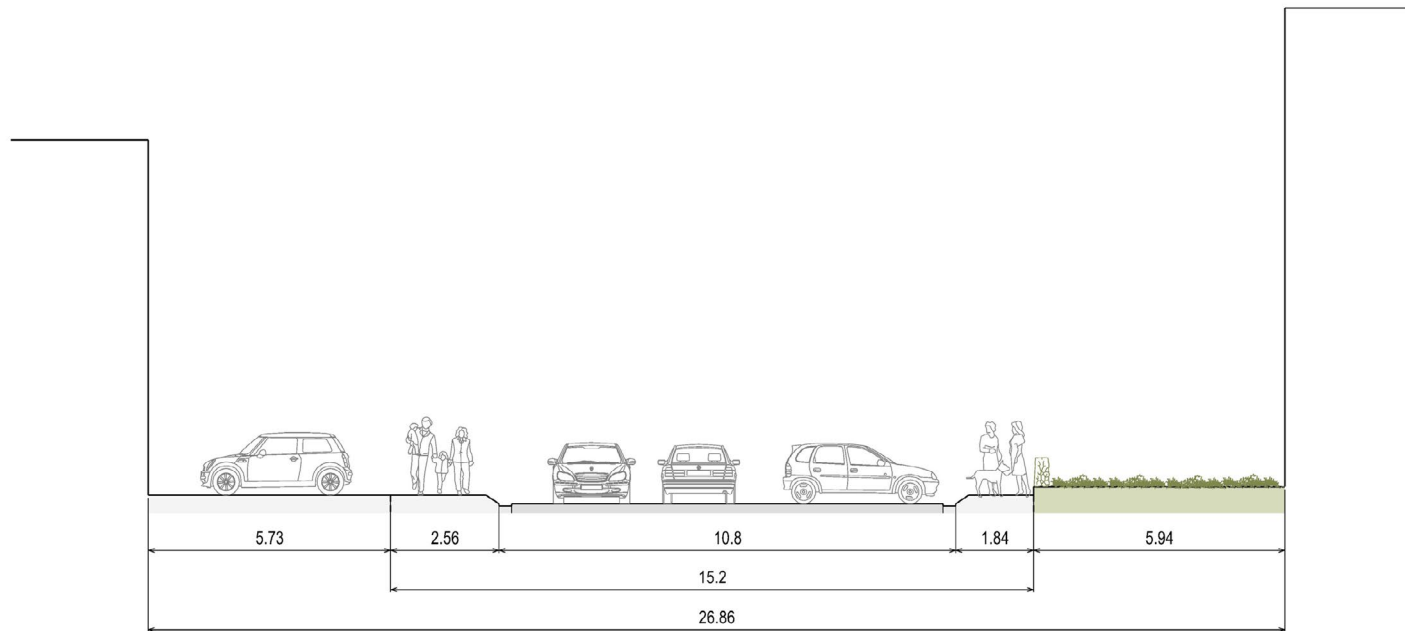
Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Snede bestaande toestand zone met haaks parkeren



Masterplan zoom



6

Sint-Antoniuslaan B



Info



Leefbaarheidsklasse:

Telling niet beschikbaar; lage intensiteit alleen bewoners

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

7u30: 58,8% (links) - 100% (rechts) / 28 auto's (3 fout)

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Map of Bonn showing the distribution of 100% of the population by age group. The map is color-coded by age group: 0-4 (dark blue), 5-14 (medium blue), 15-24 (light blue), 25-34 (very light blue), 35-44 (lightest blue), 45-54 (lightest blue), 55-64 (lightest blue), 65-74 (lightest blue), 75-84 (lightest blue), and 85+ (lightest blue). The map shows the city's layout with various districts and their corresponding population percentages. A north arrow is located in the top left corner.

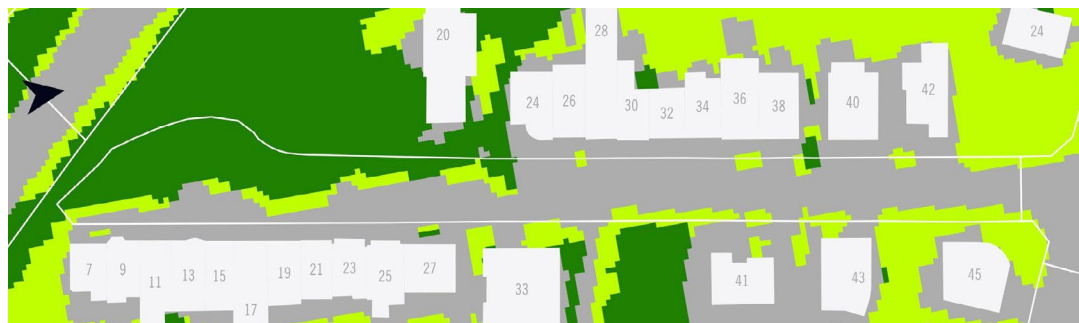
Age Group	Population Percentage
0-4	15.2
5-14	17.42
15-24	19.18
25-34	20.19
35-44	19.97
45-54	17.61
55-64	13.92
65-74	13.1
75-84	12.93
85+	12.81
0-4	12.68
5-14	12.53
15-24	12.35
25-34	12.18
35-44	12.03
45-54	12
55-64	11.98
65-74	11.97
75-84	11.98
85+	11.99
0-4	11.96
5-14	11.93
15-24	11.88
25-34	11.87
35-44	11.91
45-54	12
55-64	12.07
65-74	12.13
75-84	12.11
85+	12.07
0-4	63.21
5-14	63.21
15-24	63.21
25-34	63.21
35-44	63.21
45-54	63.21
55-64	63.21
65-74	63.21
75-84	63.21
85+	63.21

6 Sint-Antoniuslaan B



Info

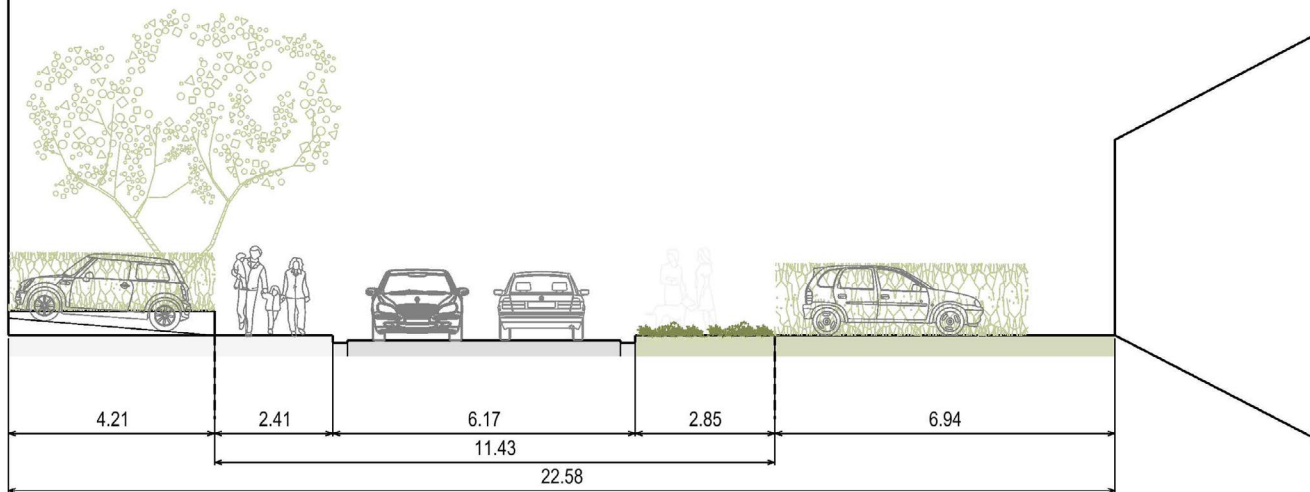
Groen:



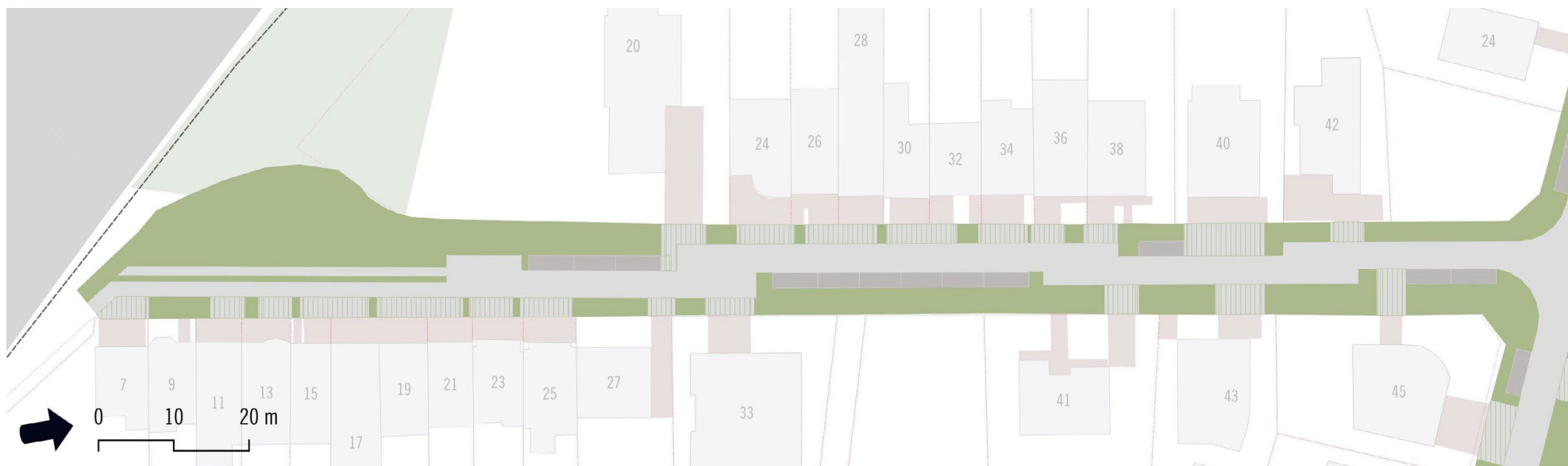
Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



7 Marie-Louiselaan



Info

Leefbaarheidsklasse:

20 pae → 0-50, bespeelbaar

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

20u: 81,9% - 100% (links – rechts) / 13 auto's (1 fout)

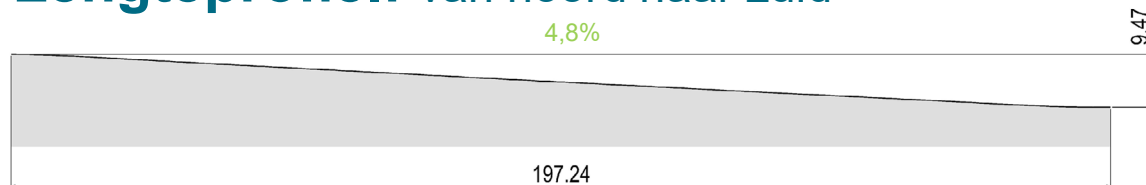


7 Marie-Louiselaan



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Gent – klei van Gent – zand en klei van Tielt

Breedtes: 9,61m – 10,1m



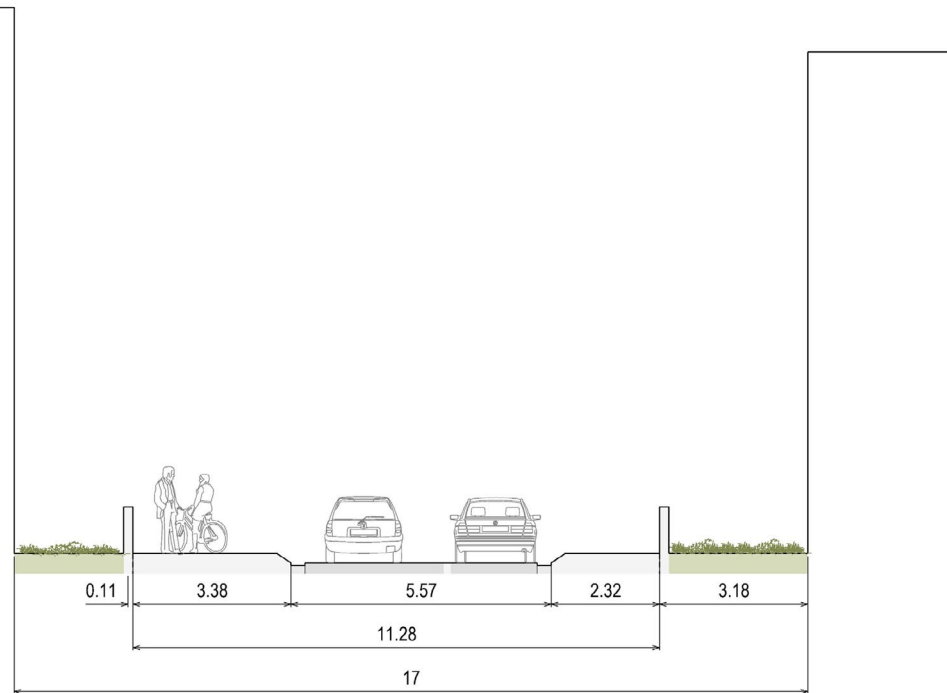
Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



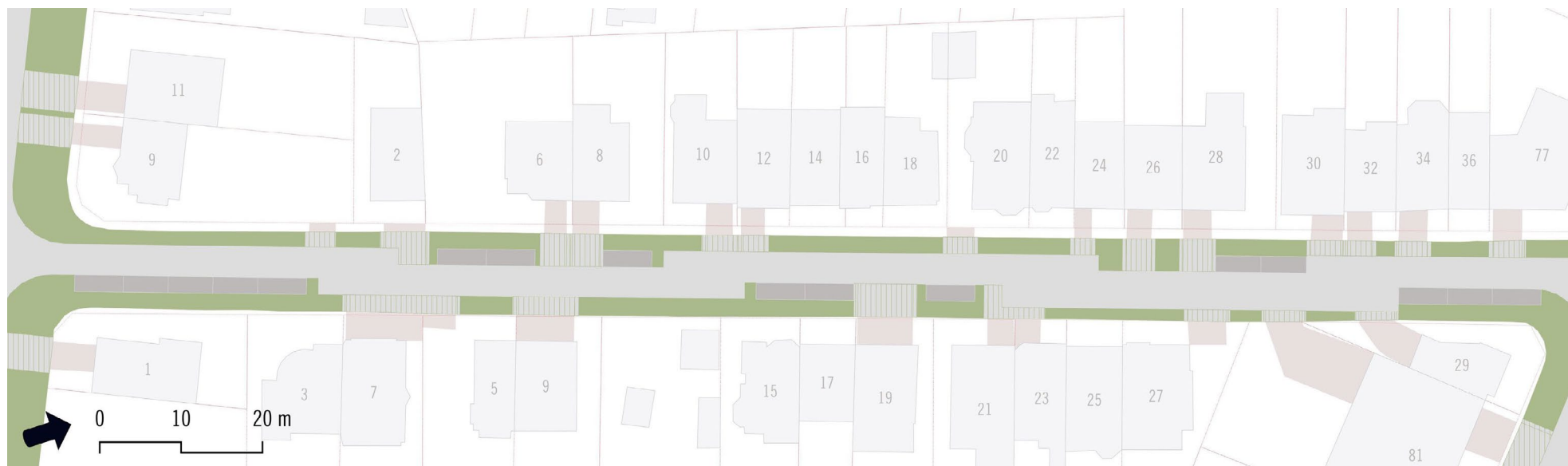
A stylized map of a residential street layout. The map is divided into two sections by a horizontal grey road. Houses are represented by colored shapes (orange, yellow, red) and are numbered 1 through 31. A black arrow points to house 9. The map is divided into two sections by a horizontal grey road.

House Number	Color	Section
1	Yellow	Bottom
2	Yellow	Top
3	Orange	Bottom
4	Orange	Bottom
5	Orange	Bottom
6	Orange	Top
7	Orange	Bottom
8	Orange	Top
9	Orange	Top
10	Red	Top
11	Orange	Top
12	Red	Top
13	Red	Top
14	Red	Top
15	Red	Bottom
16	Red	Top
17	Red	Bottom
18	Red	Top
19	Red	Bottom
20	Red	Top
21	Red	Bottom
22	Red	Top
23	Red	Bottom
24	Red	Top
25	Red	Bottom
26	Red	Top
27	Red	Bottom
28	Red	Top
29	Red	Bottom
30	Red	Top
31	Red	Bottom

Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



8 Sleutelasstraat A



Info

Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar

Inrichtingsprincipe:

wijkontsluitingsstraat

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

7u30: 75% (links) - 100% (rechts) / 13 auto's

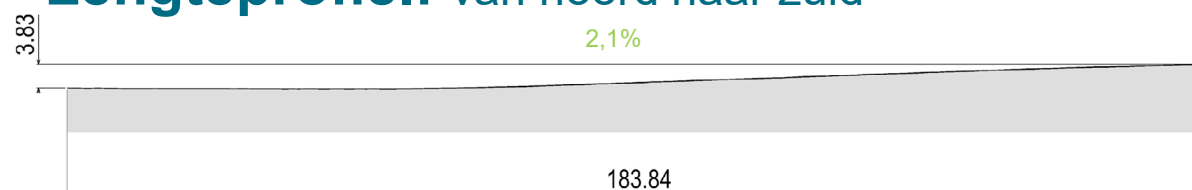


8 Sleutelasstraat A



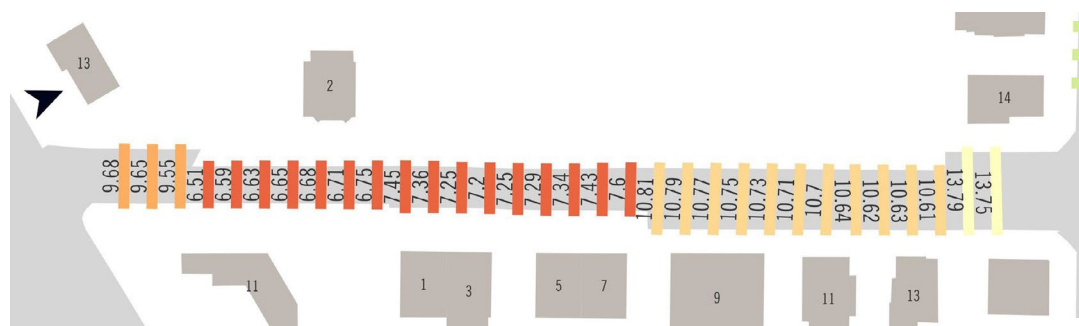
Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:
zand en klei van Tielt

Breedtes: 6,51m – 13,79m



8 Sleutelasstraat A



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

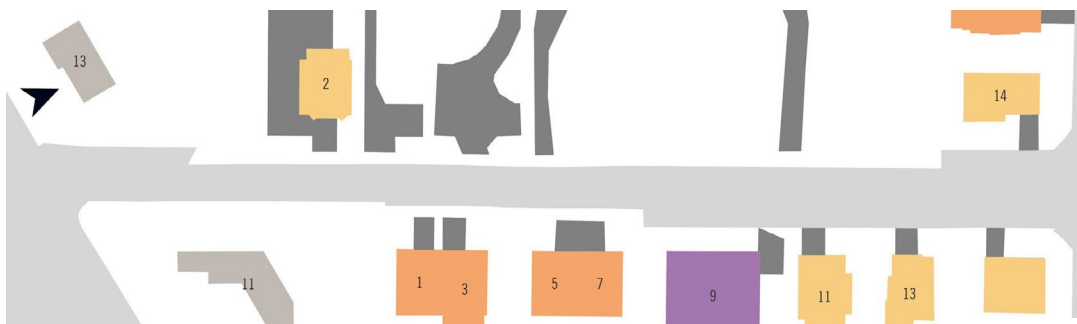
Minder tot weinig waardevol belang:
 Aesculus
 hippocastanum (8)



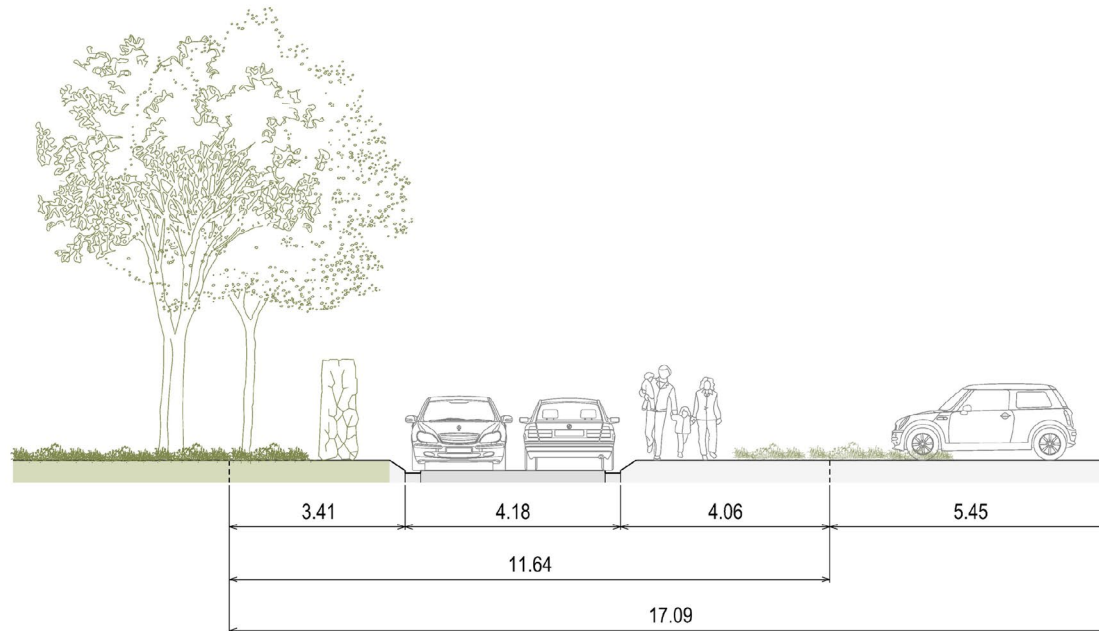
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



8

Sleutelasstraat B



Info

Leefbaarheidsklasse:

Geen telling beschikbaar .

Inrichtingsprincipe:

wijkontsluitingsstraat

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

20u: 84,2% / 17 auto's (1 fout)



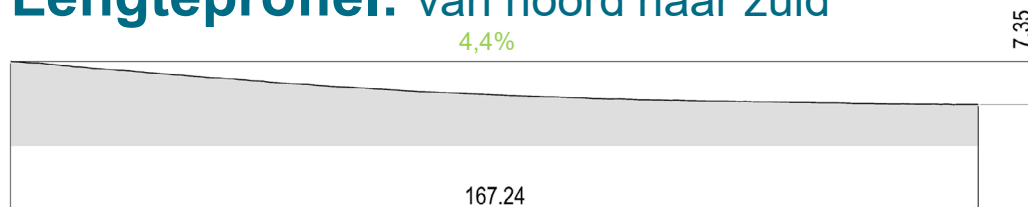
8

Sleutelasstraat B



Info

Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

klei van Gent – zand en klei van Tielt

Breedtes: 7,38m – 14,18m



8 Sleutelasstraat B



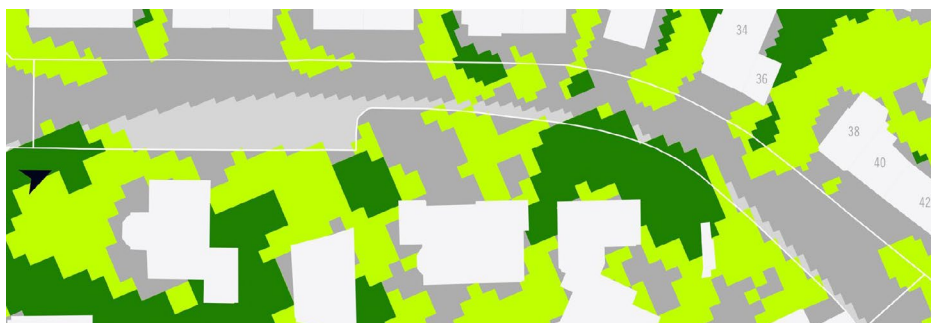
Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

Minder tot weinig waardevol belang:
 Aesculus hippocastanum (8)



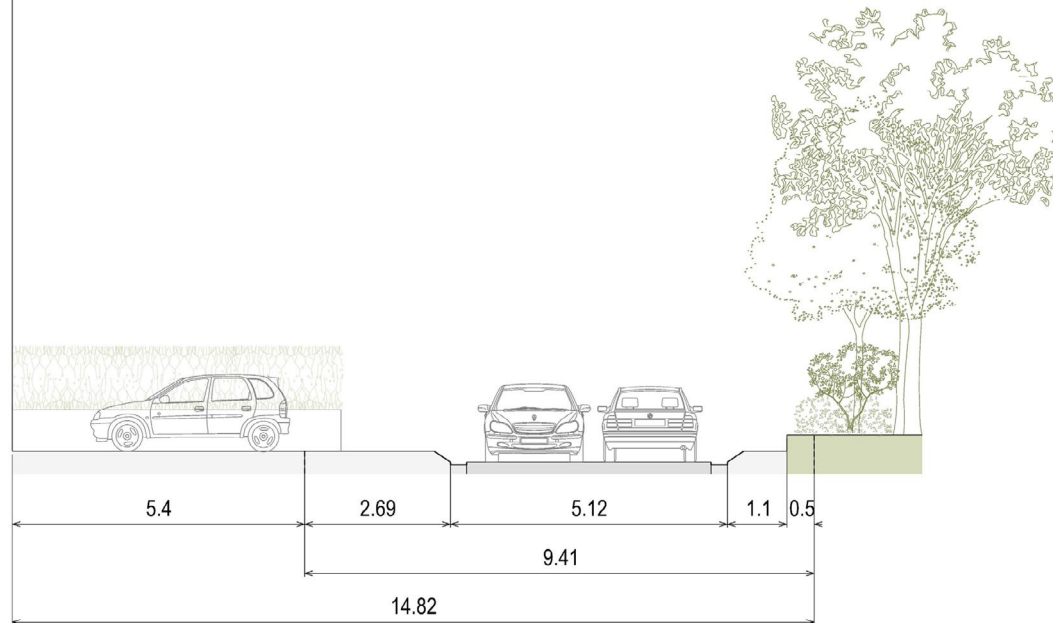
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



8

Sleutelasstraat C



Info

Leefbaarheidsklasse:

126 pae (tussen Palokestraat en GH. De Villierslaan) →
50-200, lagere schoolkind kan zelfstandig oversteken

Inrichtingsprincipe:

wijkontsluitingsstraat

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

Tussen Moortebeekstraat – Winkelveldstraat:

7u30: 100% / 12 auto's (3 fout)

Tussen Winkelveldstraat – GH. De Villierslaan:

14u: 0% - 81,8% (n – z) / 9 auto's

Tussen GH. De Villierslaan – Palokestraat:

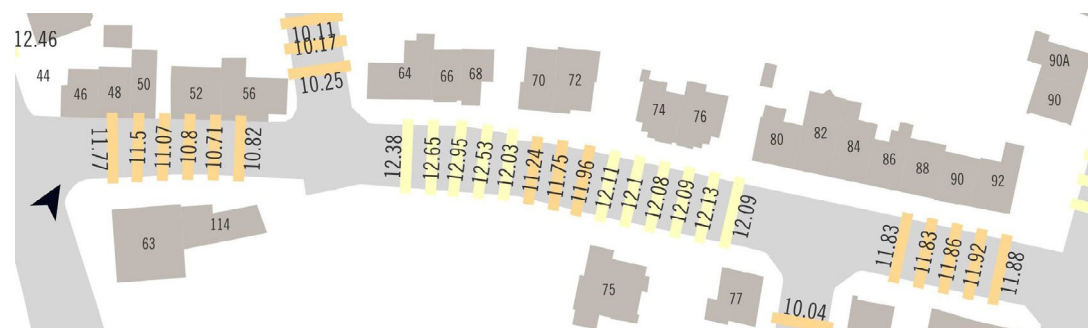
10u: 50% / 4 auto's (2 fout)

Lengteprofiel: van oost naar west



zand van Gent – klei van Gent

Breedtes: 10,71m – 12,95m



8 Sleutelasstraat C



Info

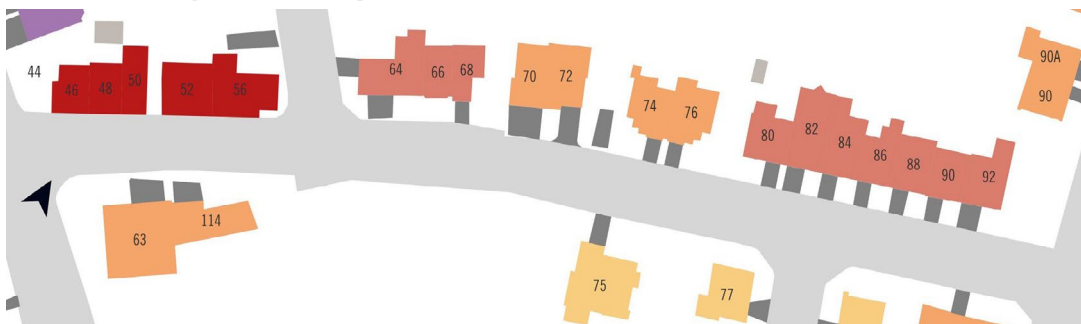
Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



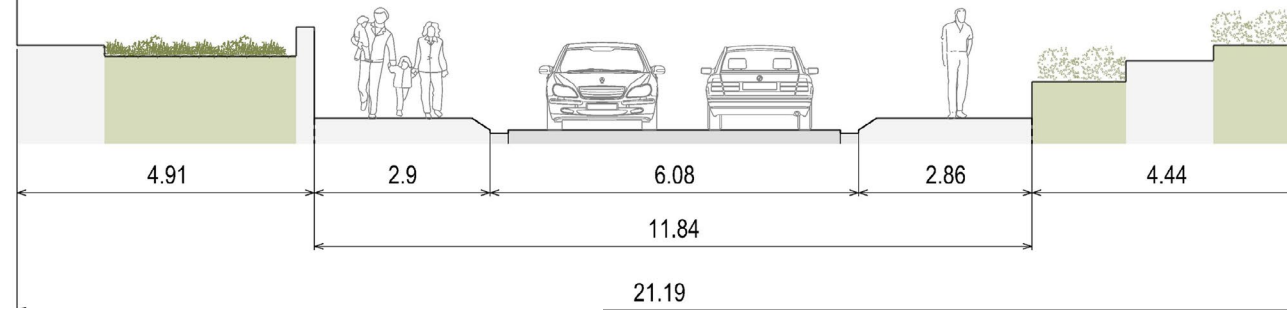
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



9

André Waucquezlaan



Info

Leefbaarheidsklasse:

60 pae (tussen Sint-Antoniuslaan en Maire-Louiselaan)
→ 50-200, lagere schoolkind kan zelfstandig oversteken

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

Tussen bos – Marie-Henriettelaan:

10u: 100% / 4 auto's

Tussen Marie-Henriettelaan – Sint-Antoniuslaan:

20u: 77,8% (noordzijde) - 88,9% (zuidzijde) / 17 auto's (2 fout)

Tussen Sint-Antoniuslaan – Marie-Louiselaan:

20u: 81,8% (noordzijde) - 88,9% (zuidzijde) / 21 auto's (4 fout)

Tussen Marie-Louiselaan - Sleutelpasstraat:

14u: 75% (noordzijde) - 25% (zuidzijde) / 7 auto's

André Waucquezlaan



1,4%

[illegible]

9

André Waucquezlaan



Info

Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang

Minder tot weinig waardevol belang:
 Prunus cerasifera
 'Nigra' (32)



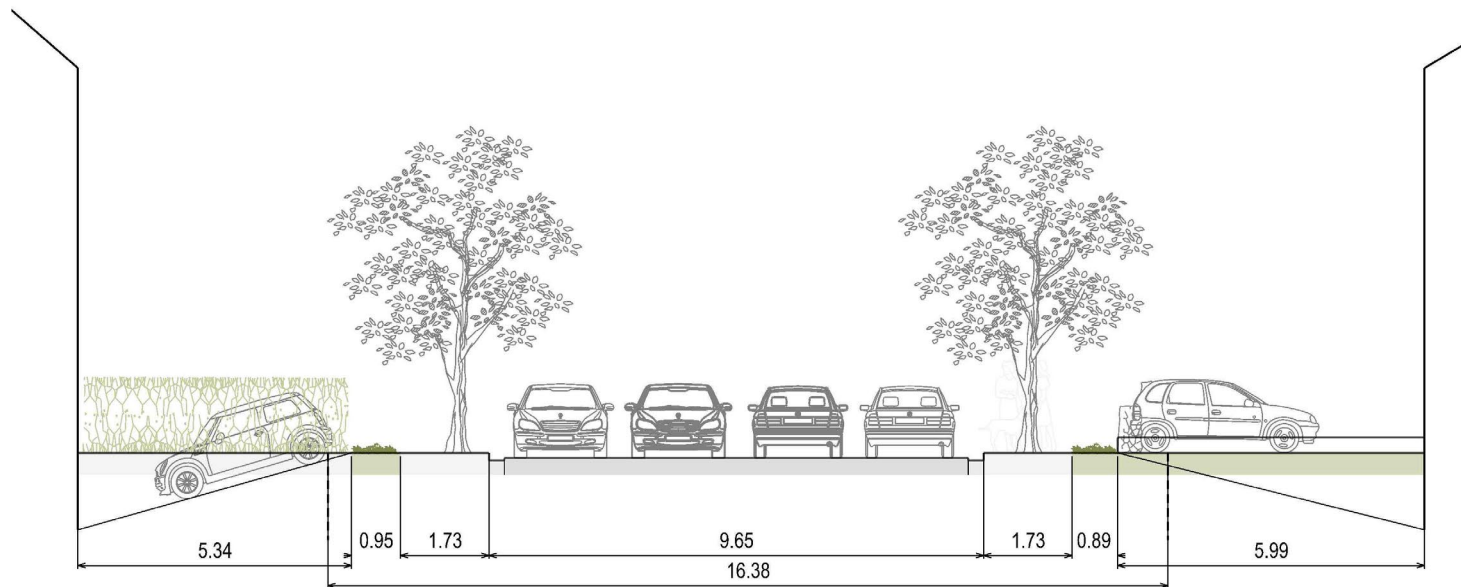
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom



10

GH. De Villierslaan



Info



Leefbaarheidsklasse:

Telling niet beschikbaar, lage intensiteit geen doorgaand verkeer

Inrichtingsprincipe:

woonerf

Hoogste parkeerdruk / aantal auto's geparkeerd:

14u: 85,7% / 18 auto's (6 fout)

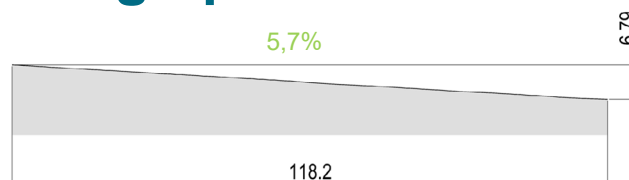
10

GH. De Villierslaan



Info

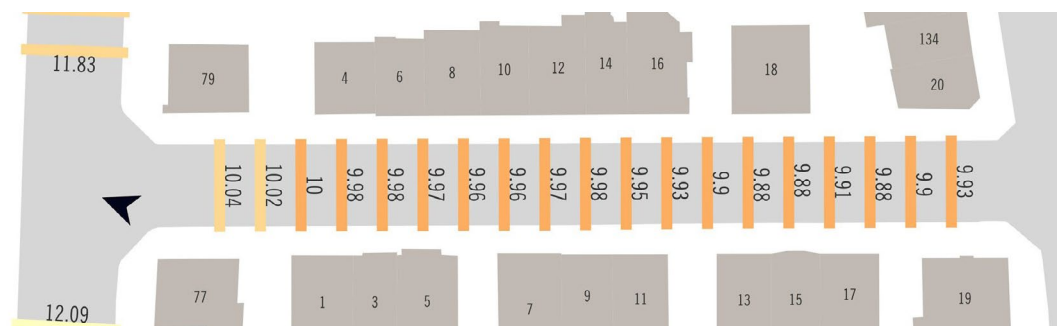
Lengteprofiel: van noord naar zuid



Ondergrond:

zand van Gent – klei van Gent – zand en klei van Tielt

Breedtes: 9,88m – 10,04m



10

GH. De Villierslaan



Info

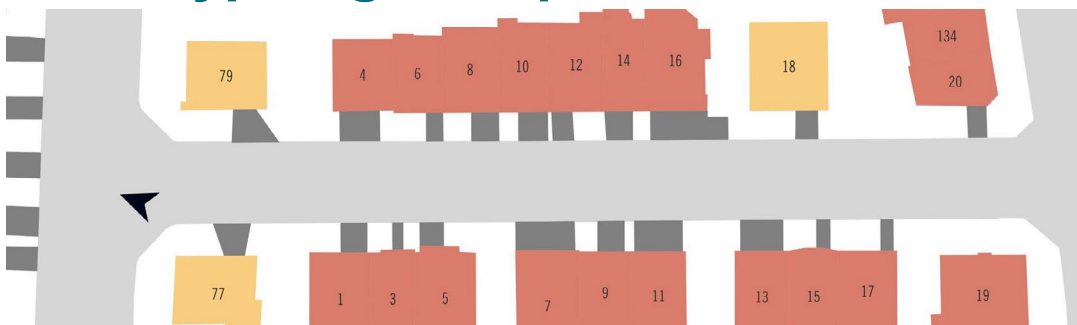
Groen: Laanbomen van zeer waardevol belang
Geel: Laanbomen van minder tot weinig waardevol belang
Rood: Laanbomen van weinig tot geen waardevol belang



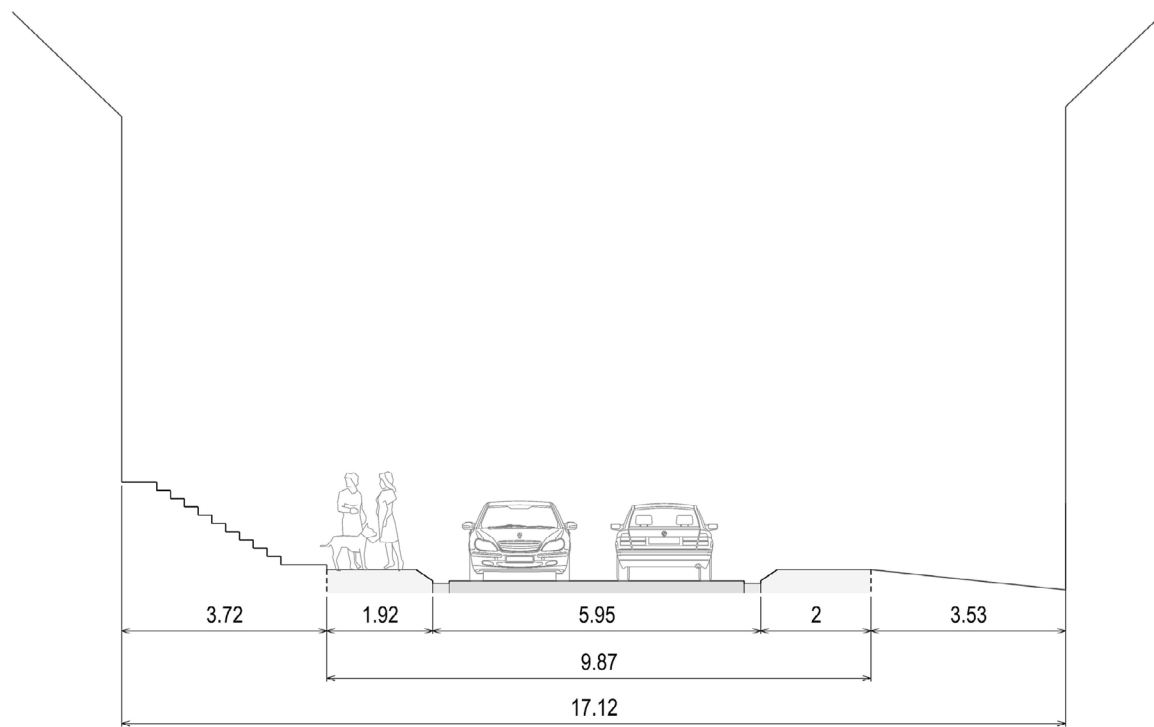
Groen:



Woontypologie + opritten:



Snede bestaande toestand



Masterplan zoom

