

LEEFBUURT Don Bosco Halle

Opmaak masterplan met mobiliteitsstudie en toekomstvisie en volledige studieopdracht 1e uitvoering masterplan

Besteknummer: 24/06/2022



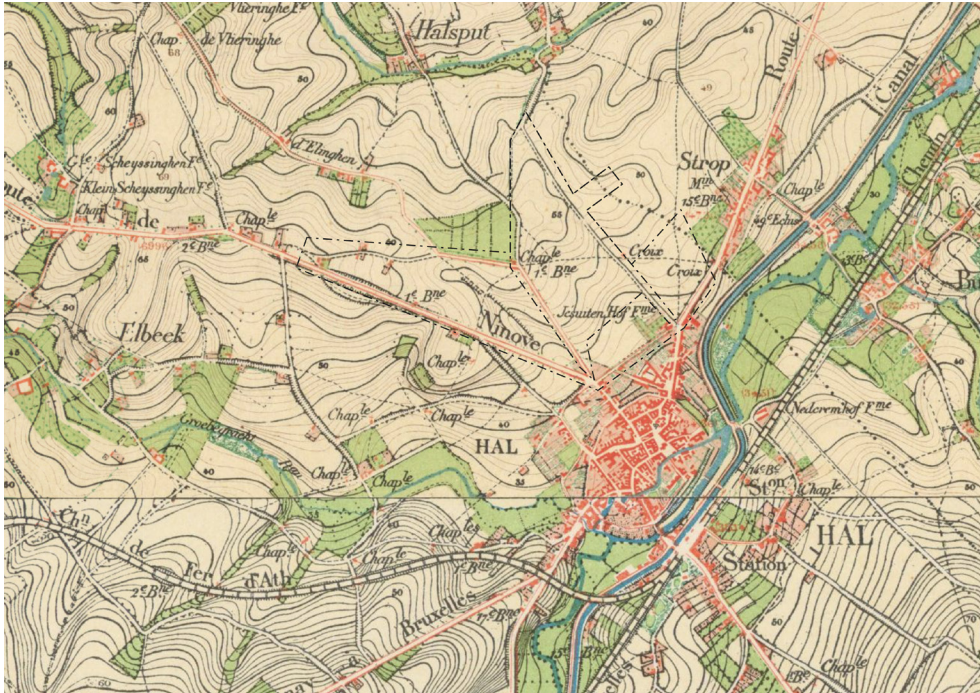
CLUSTER + MAARCH

1. Context

Het stedelijk landschap van de Don Boscowijk wordt gekenmerkt door een versnipperde ruimtelijke structuur die gegroeid is vanuit het gestaag verkavelen van een hoger gelegen Pajotse kouter aan de noordrand van de stad Halle.

Het projectgebied heeft aansluiting naar dit Pajottenland via de open noord- en oostzijde. Anderzijds wordt de wijk door twee bovenlokale verkeersaders - de N6 en N28 - begrensd aan de zuid- en westzijde.

De wijk manifesteert zich in een heterogene samenstelling van woningtypologieën. De oostzijde van bestaat uit overwegend halfopen bebouwing die op een ruime afstand van de rijbaan staan. De westzijde van de wijk bestaat overwegend uit rijwoningen zonder voortuin.



Topografische kaart 1873



Topografische kaart 2000



Halfopen bebouwing Astridlaan

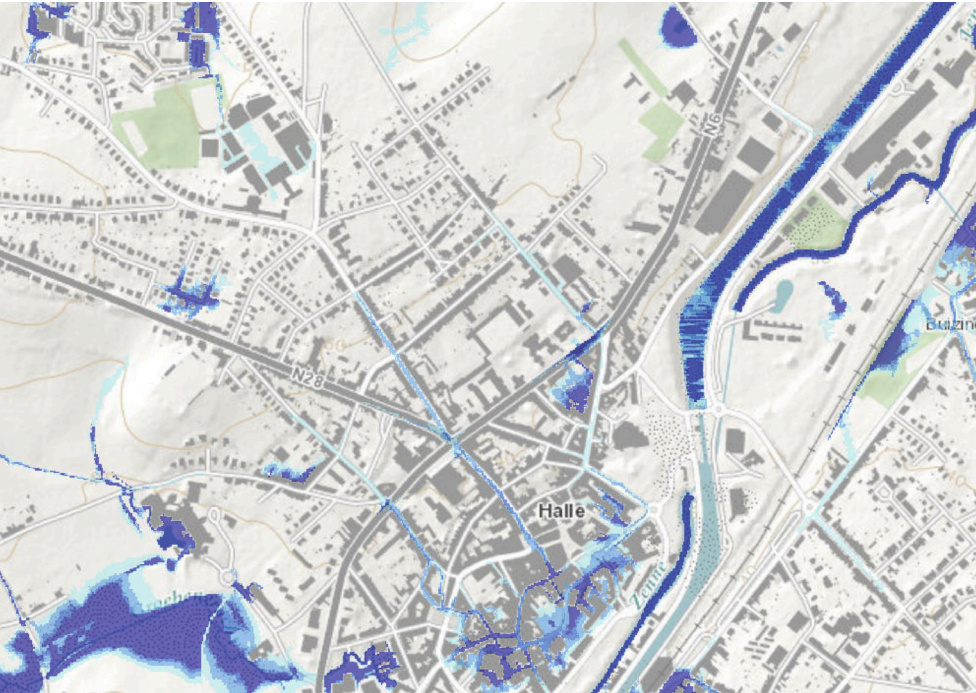


Gesloten bebouwing Hendrik Consciencestraat



Heterogene samenstelling Don Boscowijk - Half open bebouwing = blauw, Gesloten bebouwing = rood

2. Lezing



Pluviale overstromingskaart Halle

Een overmatig verhard publiek domein in de wijk veroorzaakt wateroverlast in het centrum maar biedt ook kansen.

De inrichting van de publiek ruimte op maat van de auto resulteert in een overmaat aan verharding en een minimum aan (doorlaatbaar) publiek groen. Dit betekent nauwelijks infiltratiecapaciteit en dus mogelijkheid om water ter plaatse vast te houden. In combinatie met de topografie ontstaat hierdoor bij een hoosbui een ‘blauwe loper’ richting centrum met de gekende wateroverlast problematiek tot gevolg. De overmaat aan publieke ruimte biedt echter ook kansen bijvoorbeeld naar ontharding en vergroening.



Verhouding publiek groen versus parkeren

Embryonaal groenblauw netwerk is aanwezig.

De sterke aanwezigheid van verharding en de minimale aanwezigheid van groen en bomen zorgt voor een eerder minerale eerste indruk. Bij een tweede lezing valt er echter veel meer groen op: de begraafplaats, de voortuinen (niet overal aanwezig), groene binnengebieden in de bouwblokken zoals o.a. de begijntuin.

De kiemen voor het groene netwerk zijn als het ware dus embryonaal reeds aanwezig. Wat aanwezig is, vormt een belangrijke hefboom voor het toekomstige groene netwerk.



Sluipverkeer Don Boscowijk

Een slechte wijkcirculatie zorgt voor doorgaand sluipverkeer in de wijk.

Het hogere wegnennet (N6 & N28) kan in huidige toestand omzeild worden via de rasterstructuur van de Don Boscowijk. De (vertragende) sequentie van verkeerslichten langs de N6 werkt dit in de hand. Dit zorgt voor een aanzienlijke hoeveelheid sluipverkeer in de Hendrik Consciencestraat en de Astridlaan.



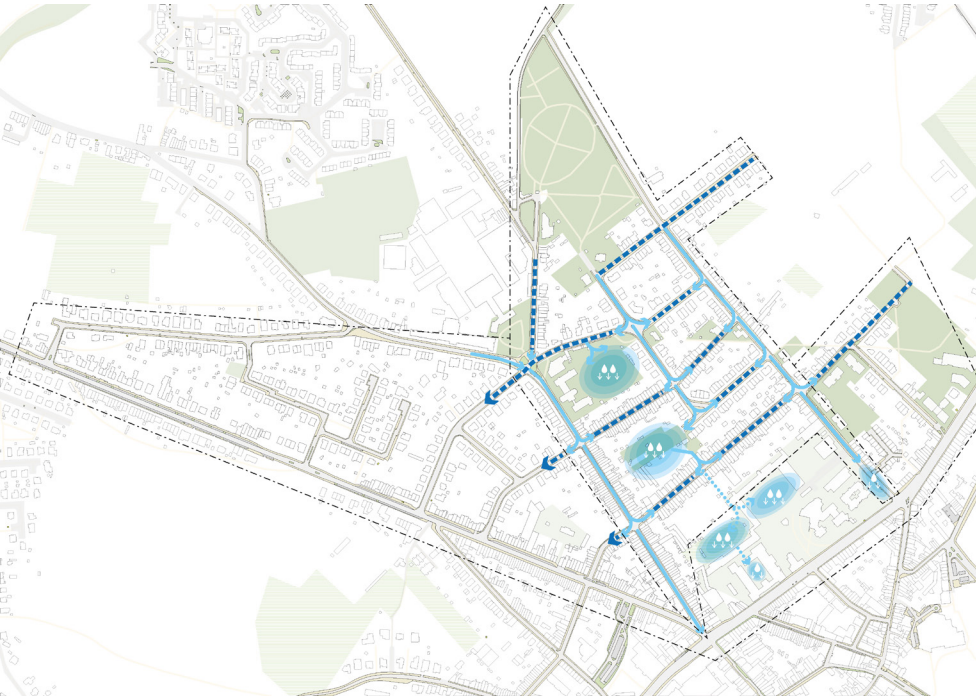
Bestaande toestand parkeren

Vrije percelen bieden kansen naar clusterparkeren.

Straatparkeren is in huidige situatie de norm in de Don Boscowijk. In alle straten wordt er dubbelzijdig geparkeerd waardoor er veel publieke ruimte wordt geconsumeerd door de auto, zowel rijdend als stilstaand.

De Gooikenaar is een grote pocketparking ten zuiden van de wijk. In het noorden, tussen begraafplaats en Don Boscoschool ligt er een kleinere pocketparking. Het voorplein van de Don Boscoschool zou ook ruimte kunnen bieden aan auto's na de schooluren. In de wijk liggen nog een aantal braakliggende percelen die in de toekomst als clusterparking zouden kunnen worden ingericht.

3. Ruimtelijke concepten



Water buffering a.d.h.v. cascade systeem

Een watercascade als buffer

De ligging van de wijk op een helling richting de binnenstad rolt niet enkel een blauwe looper uit maar creëert ook mogelijkheden op vlak van buffering. De bestaande helling is immers ideaal voor de inrichting van een gravitair systeem. Daarnaast zijn de straten van de wijk breed genoeg om er op zichtbare en onzichtbare manieren watercaptatie in te organiseren. De combinatie van beide karakteristieken maakt de uitwerking van een gravitair watercascadesysteem als buffer mogelijk.



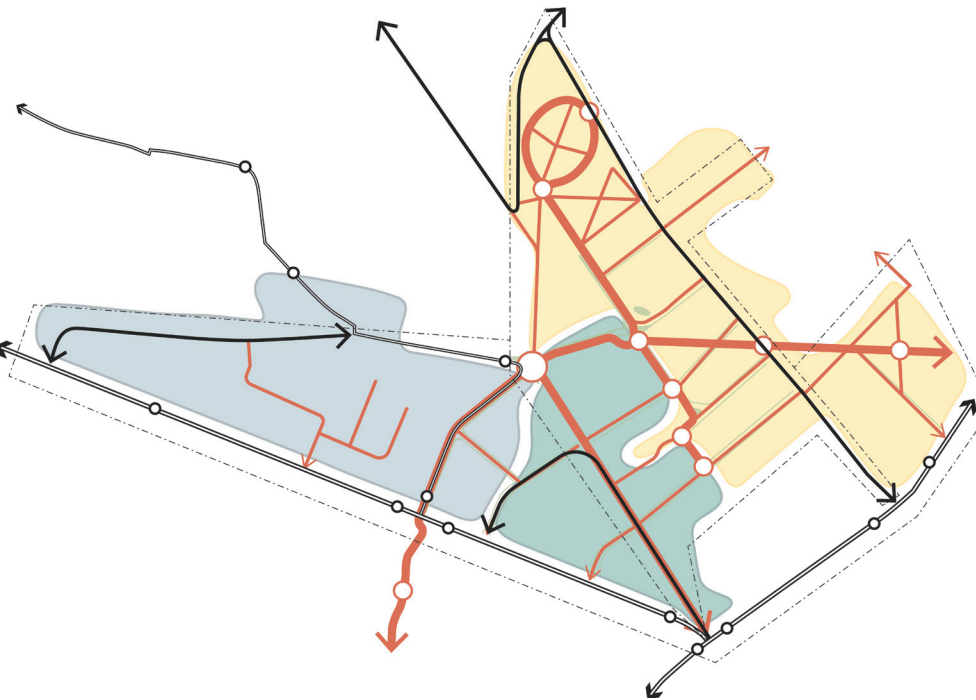
Groen netwerk

Versterken van het embryonale groene netwerk.

Vanuit de ecologie zijn er drie mogelijke strategieën om het embryonale groene netwerk verder te ontwikkelen: versterken, verbinden en vergroten. Het aanwezige groen kan worden versterkt door een aangepast beheer. Een tweede mogelijkheid is het verbinden van aanwezige groenfragmenten. Tenslotte is er de mogelijkheid om bestaande groenblauwe zones uit te breiden, bijvoorbeeld door bijkomend te ontharden. De overgedimensioneerde weginfrastructuur biedt in deze hierin een aantal interessante mogelijkheden.

Het biedt de kans de De Toussaint van Boelaerelaan te ontwikkelen als de zachte ruggegraat van de wijk waarop de verschillende bestaande groenfragmenten (binnengebieden, gemeenschappelijke moestuin, enz ...) en zijstraten kunnen aantakken.

De dwarse connecties op deze ruggegraat maken verbinding met Stroppen, de Weg-Om en het Pajottenland in het oosten. Aan de westkant wordt een connectie gelegd met de Groebengracht en de continuïteit van de Weg-Om.



Opknippen in deelwijken

Opknippen in deelwijken

Het opknippen in deelwijken laat toe het sluipverkeer aan te pakken om de eenvoudige reden dat door het knippen het doorgaand verkeer wordt geweerd. Dat verkeer dat vandaag door de wijk rijdt zal het bovenliggende wegnetwerk moeten gebruiken. Het bestemmingsverkeer met de auto nog altijd mogelijk. Per deelwijk kan een lokale wijkcirculatie worden georganiseerd gebaseerd op het principe van éénrichtingsverkeer. Door te opteren voor éénrichtingsverkeer al dan niet gekoppeld aan clusterparkeren maken we aanzienlijk wat verharde ruimte vrij die kan worden onthard en anders kan worden ingevuld. Momenteel denken we aan drie deelwijken.

De Don Boscowijk ligt op wandel- en fietsafstand van het centrum van de stad en heeft potentie als 15'-wijk. Om deze transitie een hefboom te geven, krijgen de straten meer ruimte voor duurzame en integrale mobiliteit. We creëren autoluwe straten volgens het STOP-principe waar meer ruimte komt voor alternatieve vervoersmethodes. Het spreekt voor zich dat de gehele Don Boscowijk door een fijnmazig traag vervoersnetwerk met elkaar verbonden blijft.



Mobiliteitsschema

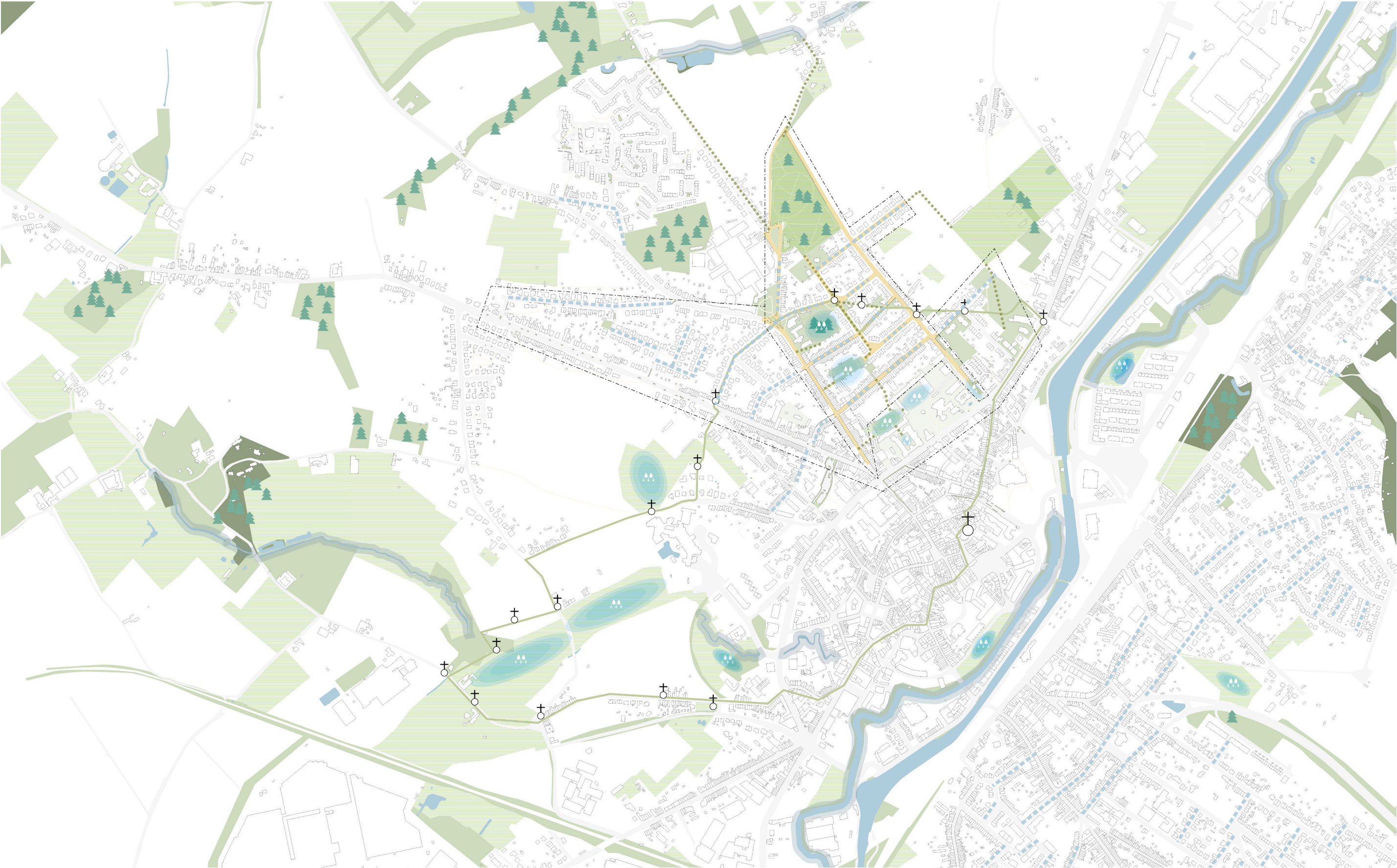
Clusterparkeren

Parkeren heeft een enorme ruimtelijke impact. Omgekeerd ontstaat een enorme ruimtelijke hefboom wanneer we er in slagen parkings te groeperen en te compacteren in bijvoorbeeld clusterparking. Het clusteren van parkings is, na het éénrichtingsverkeer een tweede mogelijke hefboom richting ontharding en dus versterken van het embryonale groenblauwe netwerk.

Eens de data van de parkeerstudie gekend zijn, kan heel concreet worden gekeken hoe het parkeren in de wijk kan worden geherorganiseerd.

Dat neemt niet weg dat de impact ervan principieel reeds in beeld kan worden gebracht.

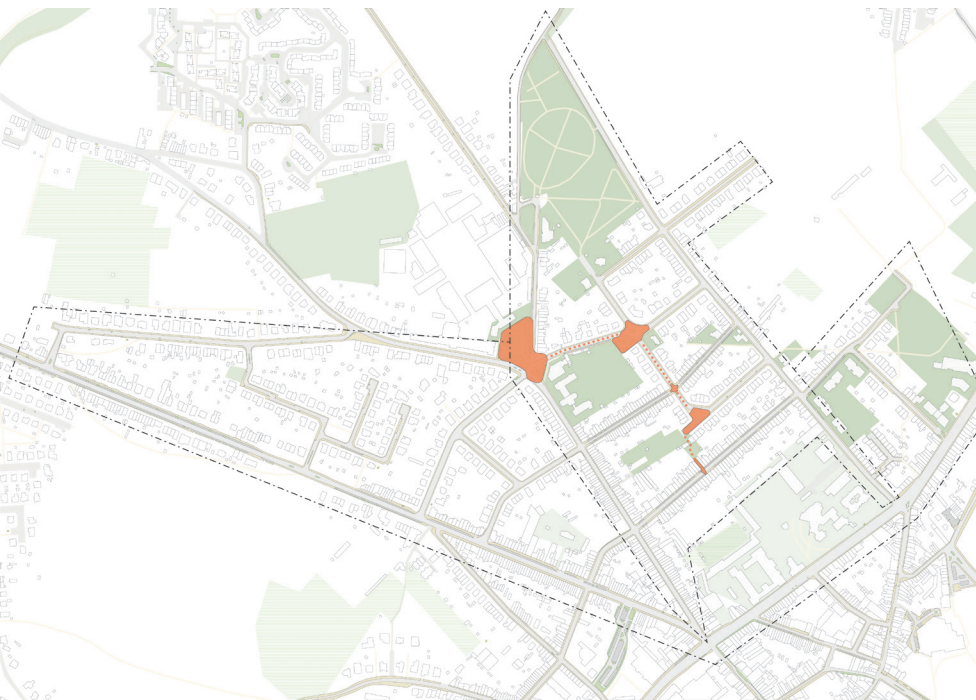
4. Groenblauw Masterplan



5. Bouwstenen



Weg-om in kruist groen netwerk



Pleinen voor ontmoetingen

Zachte ruggengraat

De Don Boscowijk heeft een heterogene bouwtypologie. De zuidwestzijde bestaat vooral uit rijhuizen met hun repeltuin. Deze “bouwblokken” genieten daardoor van een onthard en rustig binnengebied. Aan de achterkanten van de repeltuinen bevindt zich grote percelen. Deze potentiële oases uiteten zich momenteel als de Begijnentuin (vroegere kloostertuin van de zusters Sacramentinen), een gezamenlijke moestuin in het verlengde van de Jan Boonlaan en een onbeheerd restperceel grenzend aan de achterkant van het Koninklijk Atheneum.

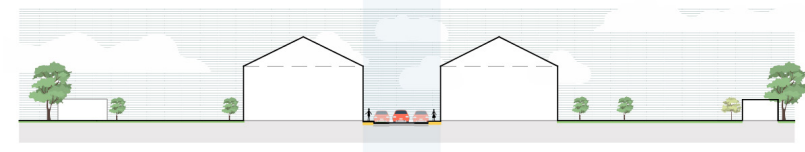
Hieraan kunnen in de toekomst ook het vergroenen van de speelplaatsen van het Koninklijk Atheneum stapstenen worden van het groene netwerk.

Aan de noordoostzijde van de wijk domineert halfopen bebouwing het straatbeeld. Hun ruime achtertuinen worden soms doorsneden door de historische Weg-Om. Het opnieuw zichtbaar maken van de Weg-Om waar er verkaveld is, is geen evidentie. In overleg met de huidige eigenaars willen we kijken wat er daar eventueel mogelijk is. In functie van het herstel van het historische traject.

Pleinen voor ontmoetingen

We zetten in op pleinen voor ontmoeting die ontstaan op de kruispunten van de ruggengraat met de dwarse connecties. Uitzondering hierop is het schoolplein voor Don Bosco.

Het voorplein voor de Don Boscoschool (45m x 90m) vormt een representatief toegangsplein. In het centrum van de wijk worden drie overgedimensioneerde kruispunten heringericht als pleintjes voor de omwonenden. Het sluitstuk (of startpunt) bevindt zich in het midden van de Hendrik Consiencestraat. De gehele verbinding tussen deze pleinen vormt één langgerekte promenade die de Lenniksesteenweg verbindt met de Hendrik Consiencestraat.



Bestaande straattypologieën



Ontworpen straattypologieën

Straattypologieën

Leefbuurten zijn levendige, klimaatrobuuste en autoluwe buurten waar het aangenaam wandelen, fietsen én wonen is. De inrichting van het publieke domein in de Don Boscowijk draagt bij aan de evolutie naar veilig, gezond, sociaal en duurzaam Halle door de verkeersfunctie te overstijgen en ruimte te bieden voor de vele noden en claims waar deze straten het voorwerp van zijn.

Het zijn aangename verblijfsplekken op maat van jong en oud. De inrichting ervan biedt ruimte voor ontmoeting en activiteit, natuur en groen, water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen temperen, gezonde lucht en stille plekken. Fietsen en wandelen zijn er vanzelfsprekend. De auto is er niet dominant aanwezig en is niet maatvoierend.

Om dit te kunnen bewerkstelligen zal er ruimte vrij gemaakt worden in de straten. Een eerste eenvoudige stap is het omschakelen van dubbelrichting autoverkeer naar enkelrichtingsverkeer. Door het wijkcirculatieplan kan de gehele wijk bereikbaar blijven met de voorgestelde éénrichtingsstraten. De tweede ontwerpingsgreep zorgt voor een herkenbare indeling van de woonstraten. Door een steeds repeterende ritmiek van parkeren, bomenrijen en bioswales wordt de netto ruimte van de straat optimaal benut. Zowel de nood aan de watercascade, groene corridors en parkeernood wordt voldaan.

Uiteindelijk zullen alle straten van de Don Boscowijk een esthetisch samenhangend geheel vormen, die als typeoplossing een voorbeeld zal zijn voor de vele plekken in Vlaanderen met dezelfde problematiek.

6. Waterbuffering en hemelwaterbeheer

3-lagige ontwerp benadering

De Don Bosco wijk ligt hoger dan het centrum en neerslag van de wijk stroomt daardoor naar het centrum waar wateroverlast regelmatig optreedt. Om de bestaande situatie te verbeteren wordt gevraagd de sponswerking van de wijk te optimaliseren. De lemige bodem maakt dat infiltreren mogelijk is, maar dat bij hevige buien vooral het beschikbaar volume en de afvoermogelijkheden de veiligheid zullen bepalen.

Om de aanpak te structureren benaderen we hemelwater in drie regimes:

- Bij lichte neerslag wordt water maximaal ter plaatse gehouden en geïnfiltreerd, in principe wordt er geen hemelwater geloosd naar lager gelegen gebieden. Op jaarbasis kan zo +90% van het totale neerslag volume lokaal de grond in trekken.
- Bij hevige neerslag wordt maximaal vastgehouden en vertraagde geloosd, zonder hinder of gevolgschade. Dit is met andere woorden ontwerpregime qua capaciteit.
- Bij extreme neerslag, heviger dan de huidige ontwerpnormen, wordt overcapaciteit zonder gevolgschade maximaal ingeschakeld en wordt met aanpassingen in het maaiveld het water maximaal weg geleid van locaties met hoog risico.

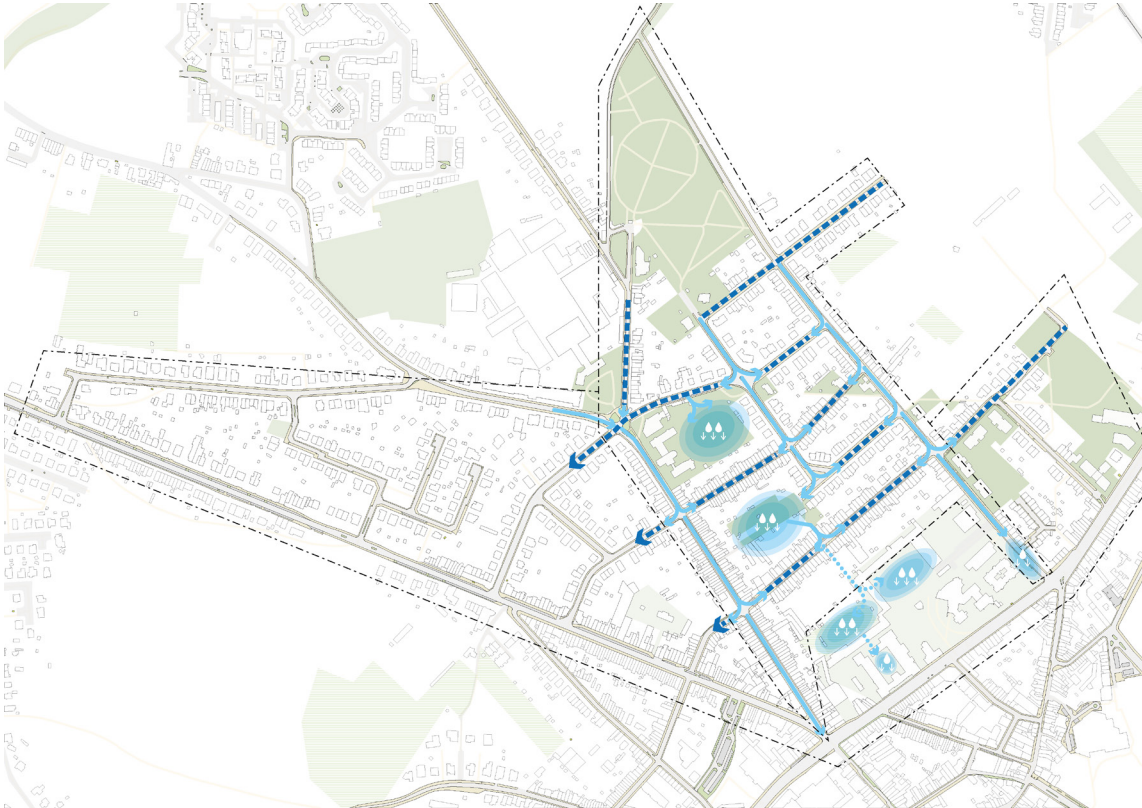
Daarnaast maken we een onderscheid tussen watervoerende straten, straten die door hun ligging in het reliëf de facto watertransport faciliteren en bergende straten, straten die relatief vlak liggen en waarin er grotere mogelijkheden zijn om veel volume te creëren.

Watervoerende transport-as

In de watervoerende transportassen voorzien we wateropvang in boomgroeiplaatsen en sterk verlaagde plantvakken. Deze structuren hebben een waterdoorlatende bodem en bieden de mogelijkheid om bij lichte neerslag water te infiltreren. Daarnaast beschikken ze over voldoende volume om een sterke vertraging van de afvoer mogelijk te maken. Bij extreme events, wanneer het voorziene volume vol is, kan er in de watervoerende transportassen water over het oppervlak stromen, dit wordt gecapteerd en afgeleid naar de bergende woonstraten ter hoogte van elk kruispunt. Zo voorkomen we dat grote stromingen naar het centrum op gang komen voor de maximale buffercapaciteit van de wijk bereikt is.

Bergende woonstraat

In deze straten wordt maximaal onthard. Alle ontharde delen worden lager voorzien dan de verhardingen zodat er zich een dunne laag water kan instellen die de kans krijgt om te infiltreren. Om om te kunnen gaan met heviger buien worden grotere groene zones geprofileerd om meer volume te creëren. De specifiek voor hemelwater bedoelde elementen voldoen om de ontwerpnormen te realiseren. Tijdens extreme events laat een slimme profilering van het maaiveld toe dat er nog meer water wordt gebufferd zonder gevolgschade. In deze omstandigheden is water op straat toegelaten. Water blijft in de woonstraten gebufferd worden tot de absolute maximum capaciteit is bereikt.



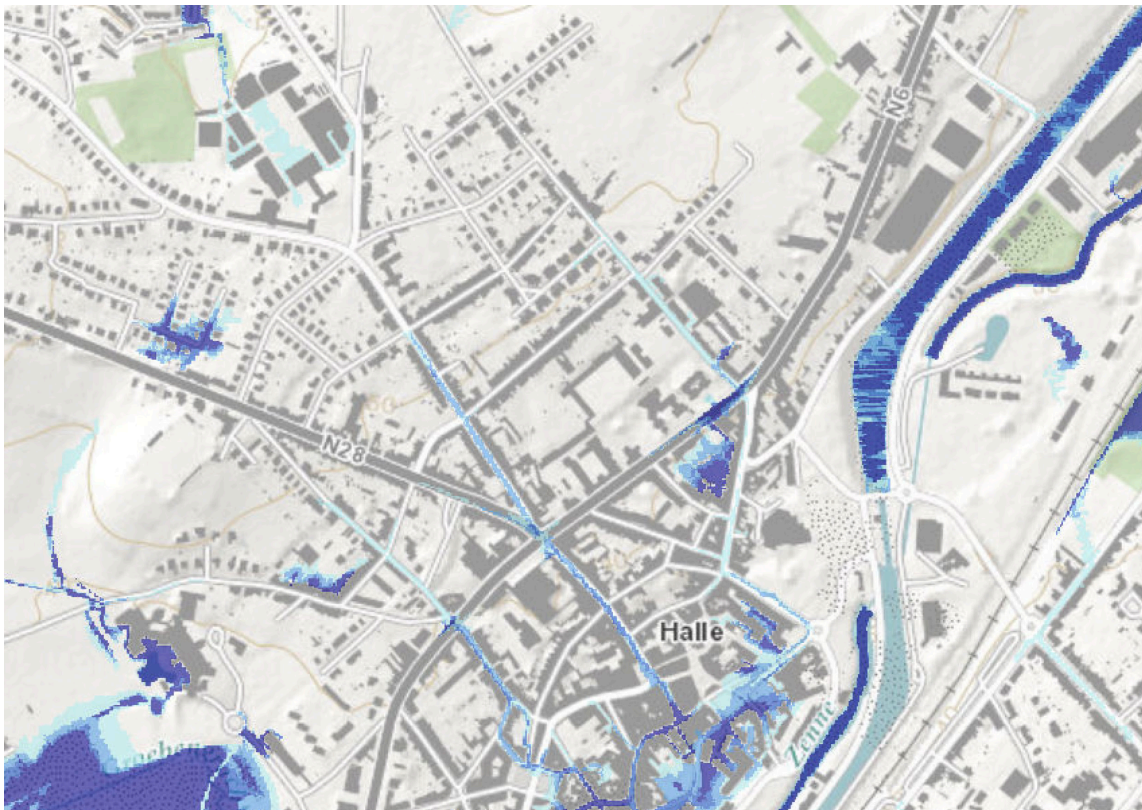
Schema nieuwe waterhuishouding Don Boscowijk



Mogelijke oplossing in watervervoerende transportstraat



Mogelijke oplossing in waterbergende straten



Pluviale overstromingskaart 2018

7. Mobiliteit

Regionale ontsluiting

Een belangrijk gegeven is dat het hogere wegennet in een rasterstructuur functioneert en het onderliggende wegennet (de ontsluitings- en erftoegangsweten) in een boomstructuur.

Het rode hoofdwegennet / dragende infrastructuur N6 en N28 heeft de verbindende functie. De paarse lokale wegenis hun fuctie is om het stedelijk gebied aan te takken op het hogere wegennet. Het is niet de bedoeling dat de as Jean Jacminstraat en de as Cypriaan Verhavertstraat een alternatief is voor de N6 of de N28. De ontsluiting van de Don Boscowijk moet via een boomsturctuur verlopen. De Groeningenstraat en Jean Jacminstraat nemen deze rol op zich.

Verder nemen we mee dat tussen de Jean Jacminstraat en de N28 het vrachtverkeer geweerd wordt met het oog op een veiligere schoolomgeving. Hoewel dit buiten het projectgebied valt, heeft dit een grote positieve impact op de veiligheid van deze twee kruispunten. Ook de impact om het kruispunt van de Groeningenstraat met de N28 een verkeerslicht te geven moet getoetst worden aan de verschillende ontwerp oplossingen.

Echter kunnen beslissingen pas gefundeerd worden nadat effectieve verkeersmodellen gesimuleerd werden. Verkeersfilters in de Don Boscowijk installeren, straten knippen en kruispunten anders inrichten kan een grote impact op de verkeerssituatie van deze regio met zich meebrengen.

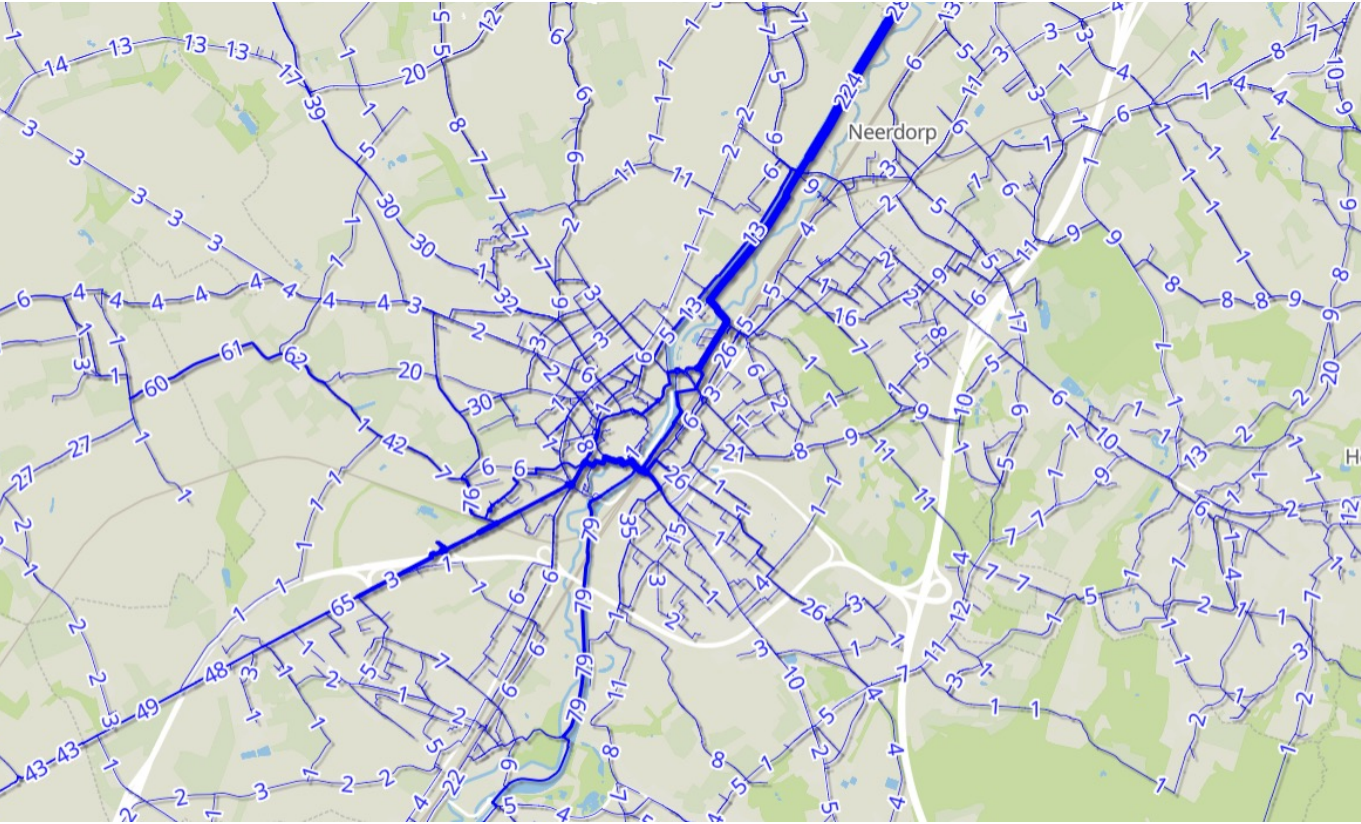
De impact van het aanpakken van het sluipverkeer en de bereikbaarheid van de woningen en scholen in deze wijk vereisen een impact studie op mesoscopische en microscopische schaal. Voor de meso-schaal bieden wij jullie onze Impact tool aan. Impact is een tool gebouwd door ANYWAYS waarbij je met een routeplanner de wijzigingen kan zien van routes als je de kaart aanpast. Met VISSIM software kunnen we op microscopische schaal de impact op de lichten geregelde kruispunten evalueren én zoeken naar de optimalisaties die nodig zijn om het plan leefbaar te maken voor alle modi maar zonder de problemen elders te vergroten (bvb. bussen die zouden vast komen te zitten in het verkeer op de grote assen).

Wat data betreft zijn er twee databronnen van belang: (i) de huidige verkeersintensiteiten die we zouden kunnen laten meten aan de hand van 3 kruispunttellingen, i.e. de bestaande lichten geregelde kruispunten op de N6 en een doorsnedetelling van het kruispunt

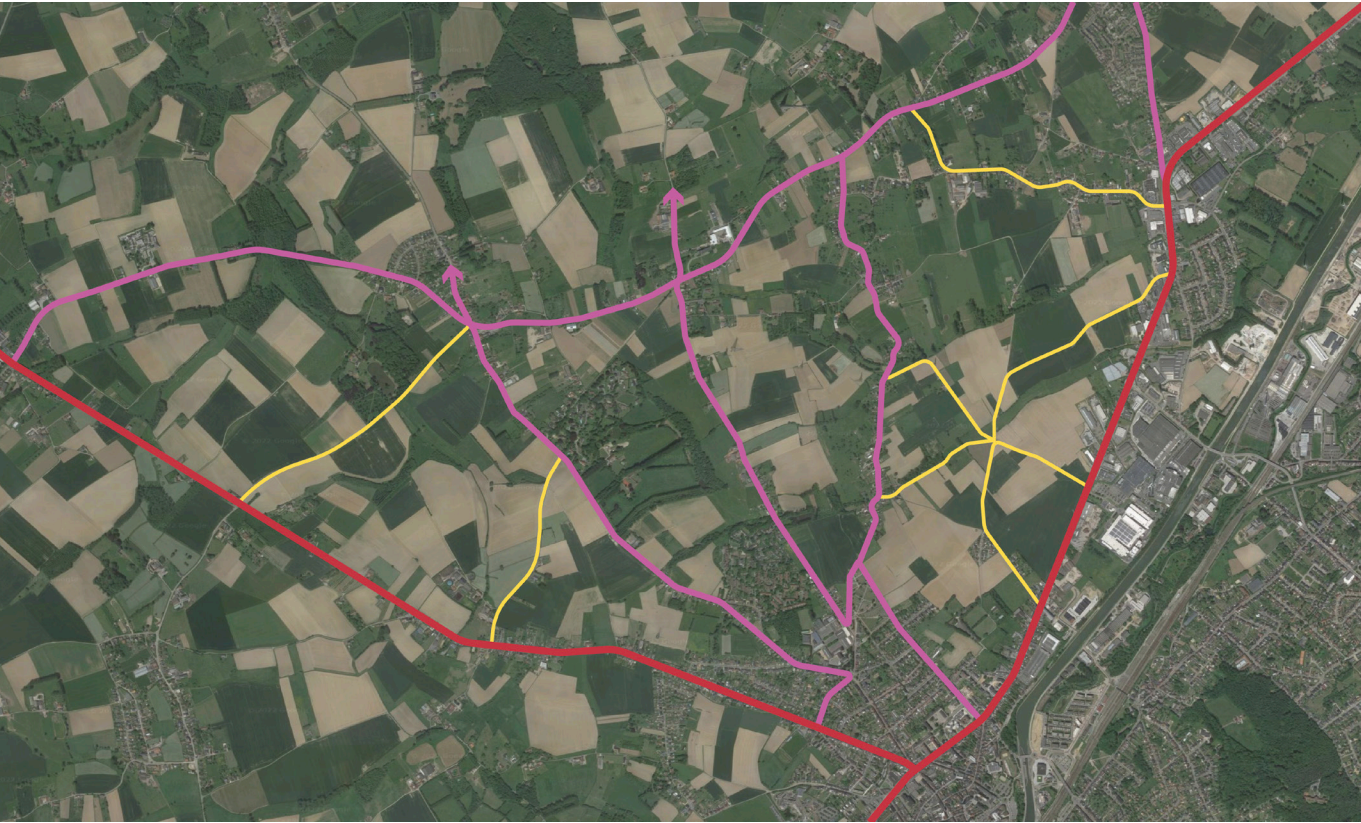
op de N28 waar extra verkeerslichten zijn voorzien. Een andere belangrijke bron van data die we gebruiken is de herkomst en de routes van de schoolgaande kinderen van de twee scholen in het invloedsgebied. We beschikken over die gegevens via de provincie Vlaams Brabant waarvoor wij een tool aan het uitwerken zijn, de FIT (Fiets Impact Toolbox).

In de FIT zit ook een scoreberekening, en ook dat bieden we jullie en de gemeente Halle aan. We hebben daarvoor een methode ontwikkeld die toelaat van op objectieve wijze een circulatieplan voor auto's en fietsers te beoordelen. De score berekening heeft als doel verschillende scenario's te vergelijken op vlak van fietsmobiliteit. Hoe beter de score, hoe beter voor de fietser. Aan de basis ligt een beredeneerde berekening die rekening houdt met het netwerk én met de mix van auto- en fietsverkeer.

Het werk van ANYWAYS is dus verkeerstechnisch en bestaat uit het modelleren van het verkeer - mesoscopisch = het hele studiegebied met Impact en microscopisch de drie lichten geregelde kruispunten met VISSIM - in de bestaande situatie en enkele scenario's (op basis van het initiële voorstel, met enkele varianten die ontdekt worden in de loop van de studie). Met daarbij visuele output (kaarten van Impact en filmpjes van vissim) én doorgedreven wetenschappelijke analyse aan de hand van enkele grafieken en tabellen (bvb. analyse van de wachtrij voor het verkeerslicht, analyse van de impact van extra verkeer,...).



Impact simulatie dataset: scholieren en woon-werkverkeer



Regionale ontsluiting

Lokale ontsluiting

Autoverkeer
De Don Boscowijk wordt voor autoverkeer in verschillende deelwijken geknipt. Het zal niet meer mogelijk zijn om met de wagen van de ene deelwijk naar de andere te rijden zonder het bovenliggende wegennet (N6 en N28) te gebruiken.

Het knippen van straten wordt op drie plaatsen verwezenlijkt door het plaatsen een verkeersfilter op de huidige overgedimensioneerde kruispunten van de Cypriaan Verhavertstraat en de Astridlaan, De Toussaint van Boelaerelaan en de Astridlaan en tot slot de Deken Michielsstraat en de Jan Boonlaan. De verkeersfilter zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer wordt verplicht af te slaan in plaats van rechtdoor te rijden zoals in huidige situatie mogelijk is. Fietzers en voetgangers kunnen wel nog steeds rechtdoor rijden. Op deze manier ontstaat er een aantrekkelijke groene wandel- en fietsroute die de wijk verbindt met de Don Boschoschool, de begraafplaats en het Stroppen domein.

Op twee andere locaties worden er straten geknipt om gemotoriseerd sluipverkeer te weren. De Gaasbeeksesteenweg met de Cypriaan Verhavertstraat en de Hendrik Consciencestraat ter hoogte van huisnummer 41.

De Jean Jacminstraat en Cypriaan Verhavertstraat worden zone 30 km/h en worden de twee invalswegen voor het bestemmingsverkeer in de wijk. De overige straten worden maximaal ingericht als een woonerf.

Volgens het beslist beleid van 13 mei 2022 zal de Groeningenstraat dienen voor maximale ontsluiting richting de N28. Samen met de Jean Jacminstraat zijn dit de toekomstige tweerichtingsstraten van de Don Boscowijk.

Ook zal vrachtwagenverkeer geweerd worden op de N6 tussen de Jean Jacminstraat en de N28.

Parkeren
Het parkeeraanbod wordt licht gewijzigd. Door de straatprofielen te optimaliseren kunnen alle auto's zonder garage op straat parkeren. Concreet betekent dit 10% minder capaciteit in bepaalde straten. Deze 10% kan makkelijk verlegd worden naar naburige straten. Het streefdoel is om iedereen een parkeerplaats aan te bieden op dezelfde loopafstand naar een bushalte (250m).

De mindervaliden parkeerplaatsen worden voorzien in de meest logische locaties. Verder bestendigen we het aandeel deelwagens en voorzien we op korte en middellange termijn kans op uitbreiding.

De wijk zou in principe alle bewoners een parkeerplaats kunnen aanbieden op haar publiek domein. Er zijn verscheidene lege percelen aanwezig waar een clusterparking kan voorzien worden indien er oplossingen gezocht worden op het private domein.

Openbaar vervoer
De lijnbussen blijven dezelfde routes volgen in hun ontworpen toestand. De halte "Don Bosco" op de Lenniksesteenweg wordt uitgebreid naar meerdere opstelplaatsen om ook de schoolbussen een volwaardige opstelplaats te geven.



Autoverkeer bestaande toestand



Autoverkeer ontworpen toestand



Busverkeer bestaande en nieuwe toestand



Bestaande en ontworpen toestand parkeren

Voetgangers

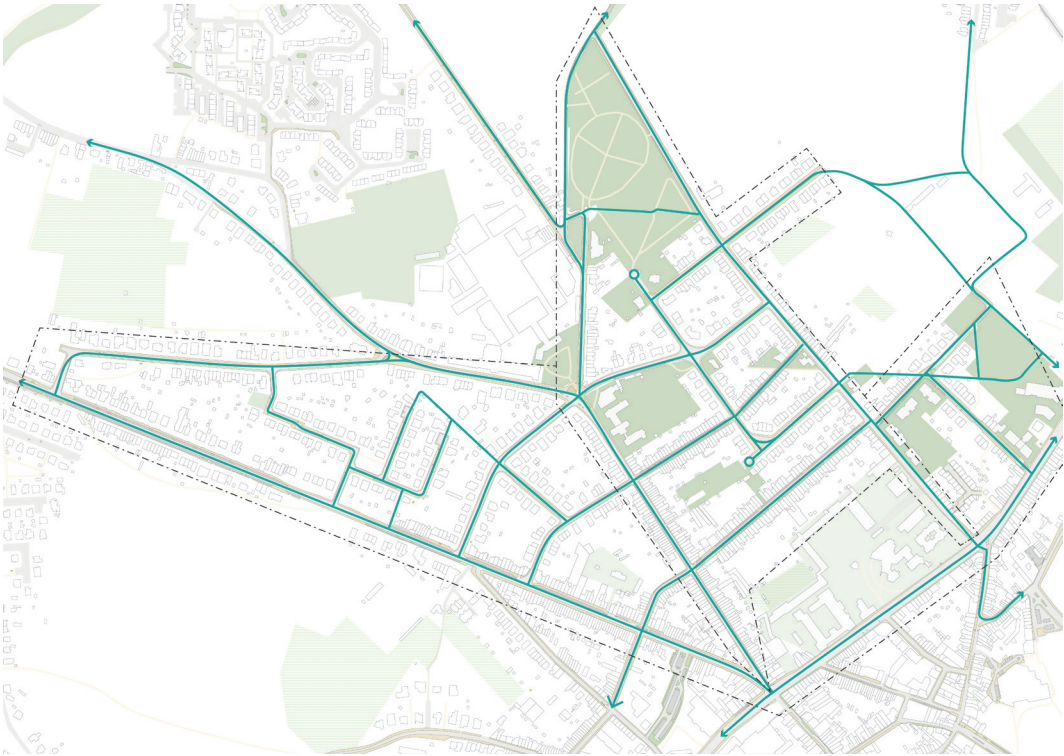
De nieuwe Don Boscowijk wordt een kwalitatieve verblijfsplek die optimaal is afgestemd op trage weggebruikers. De voetpaden worden overal minimaal 1,8 meter breed gedimensioneerd en waar de ruimte het toelaat worden ze uitgebreid met brede ontmoetingszones en zitgelegenheden waar ook spel een plaats krijgt.

De meeste straten krijgen het statuut van woonerf, met straatmeubilair en ruimte om te wandelen en te flaneren. Nieuwe bomen worden telkens met een ritmische asverschuiving geplaatst aan een kant van de weg. Hierdoor ontstaat een smalle strook die dient als rijbaan voor het autoverkeer, maar niet zo wordt gelezen. Auto's zijn hier werkelijk te gast. In combinatie met kleinschalige materialen wordt zo een lage snelheid afgedwongen. De bomen zorgen in de zomer uiteraard ook voor de nodige beschutting tegen de zon.

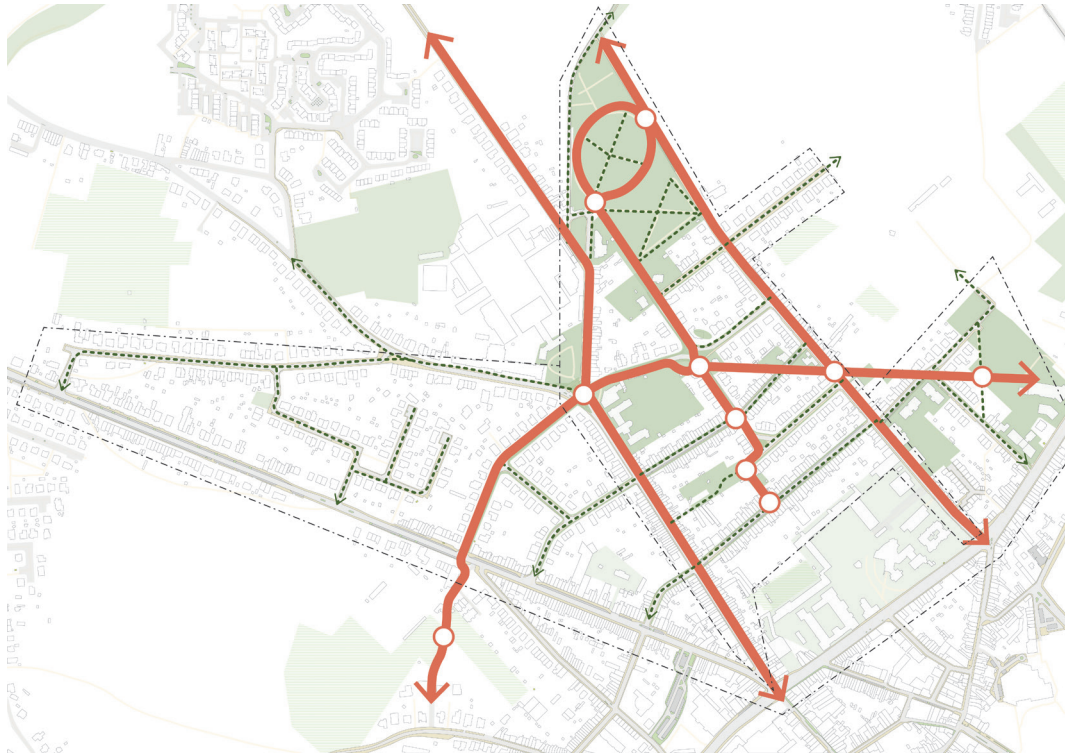
Fietzers

Het snelheidsregime van de nieuwe Don Boscowijk wordt verlaagd naar 20 en 30 km/h. De fietsers kunnen hierdoor gewoon mee op de woonstraten en woonerven rijden. Bij de verscheidene verkeersfilters kunnen fietser makkelijk alle richtingen uit.

In de woonerven worden nieuwe fietsenstallingen voorzien op de hoeken van de straten en andere logische plekken. Er wordt ook ruimte voorzien om grotere bakfietsen te plaatsen.



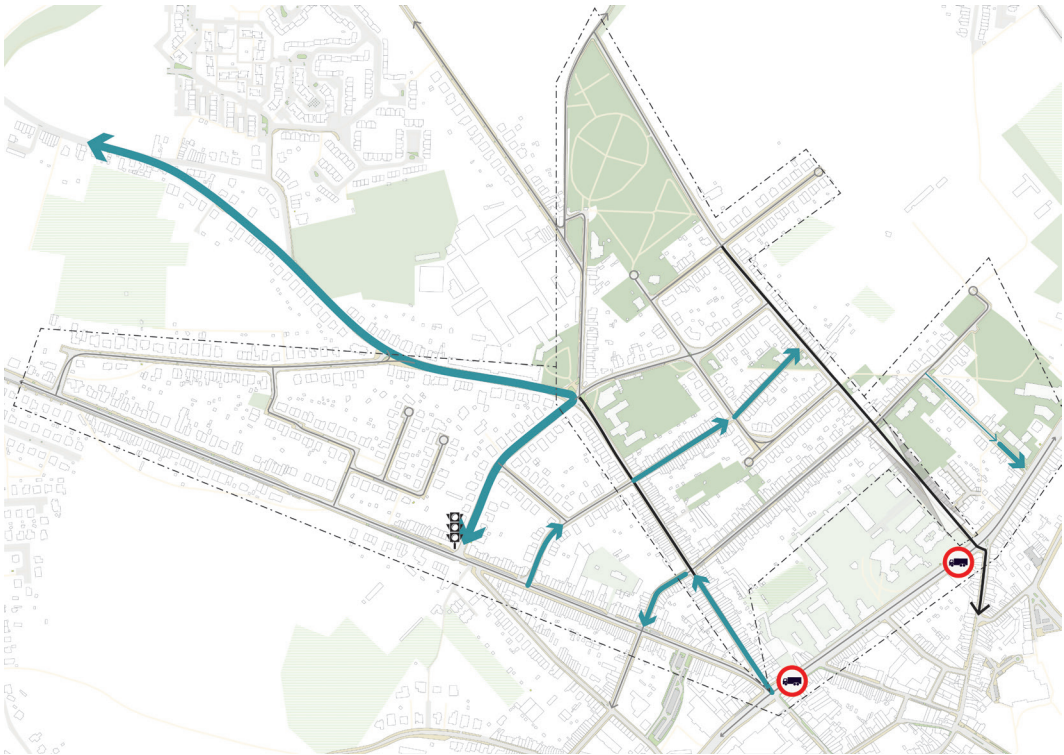
Traagverkeer bestaande toestand



Traagverkeer ontworpen toestand

Er zijn al wat stappen gezet in het verbeteren van de leefbaarheid van de Don Boscowijk. Volgens het beslist beleid van 13 mei 2022 zal de Groeningenstraat dienen voor maximale ontsluiting van de Lenniksesteenweg richting de N28. Dit kruispunt zal eigen verkeerslichten krijgen. De Gentil Anthéunisstraat en Dr. Emile Gallemaertstraat zullen enkel richtingverkeer gemaakt worden. Het laagste deel van de Jean Jacminstraat wordt een schoolstraat. Tot slot zal vrachtwagenverkeer geweerd worden op de N6 tussen de Jean Jacminstraat en de N28.

Dit zijn hefbomen die we zo maximaal mogelijk laten terugkomen in ons ontwerpvoorstel.

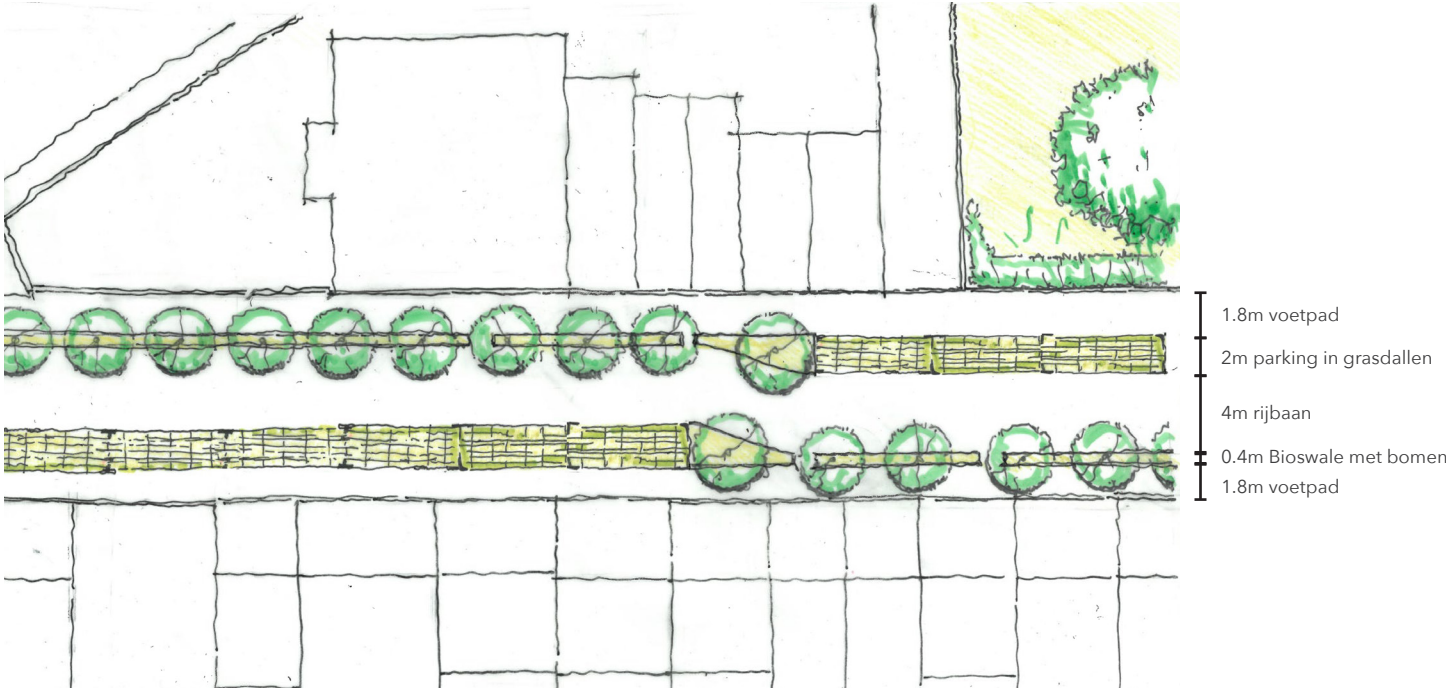


Beslist beleid van 13 mei 2022

8. Straattypologie 10m - Gesloten bebouwing

De Cypriaan Verhavertstraat is in ons ontwerp een belangrijke invalsweg tot een deel van de Don Boscowijk. In het huidige situatie merken we dat de verharding van gevel tot gevel loopt. Er zit veel autoverkeer verkeer op deze straat ondanks het feit dat het laagste deel éénrichting is. Dit komt wellicht doordat alle zijstraten gevoed kunnen worden vanuit de Cypriaan Verhavertstraat.

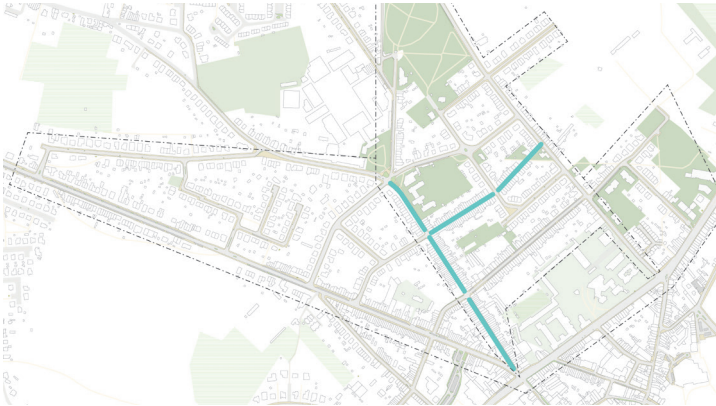
Door de doorrijfunctie van de Cypriaan Verhavertstraat te beperken tot enkel bestemmingsverkeer, de éénrichtingstypologie over de gehele straat door te trekken én enkel aan te takken op zeer lokale woonerven wordt het gemotoriseerde verkeer geweerd. Hierdoor krijgen we plaats voor bomenrijen en bovengrondse wateropvangsystemen zonder in te boeten en de parkeercapaciteit. We kozen ervoor om van de Cypriaan Verhavertstraat geen woonerf te maken aangezien we twee keer per dag met aanzienlijke voetgangersstromen te maken hebben. Aan beide zijden van de straat werd een 1,8 meter breed voetpad voorzien. Fietsers rijden dankzij het 30 km/h regime samen met de auto's op straat.



Grondplan Cypriaan Verhavertstraat ontworpen toestand



Bovenaanzicht Cypriaan Verhavertstraat



Straattypologie 10m



Bestaande toestand Cypriaan Verhavertstraat



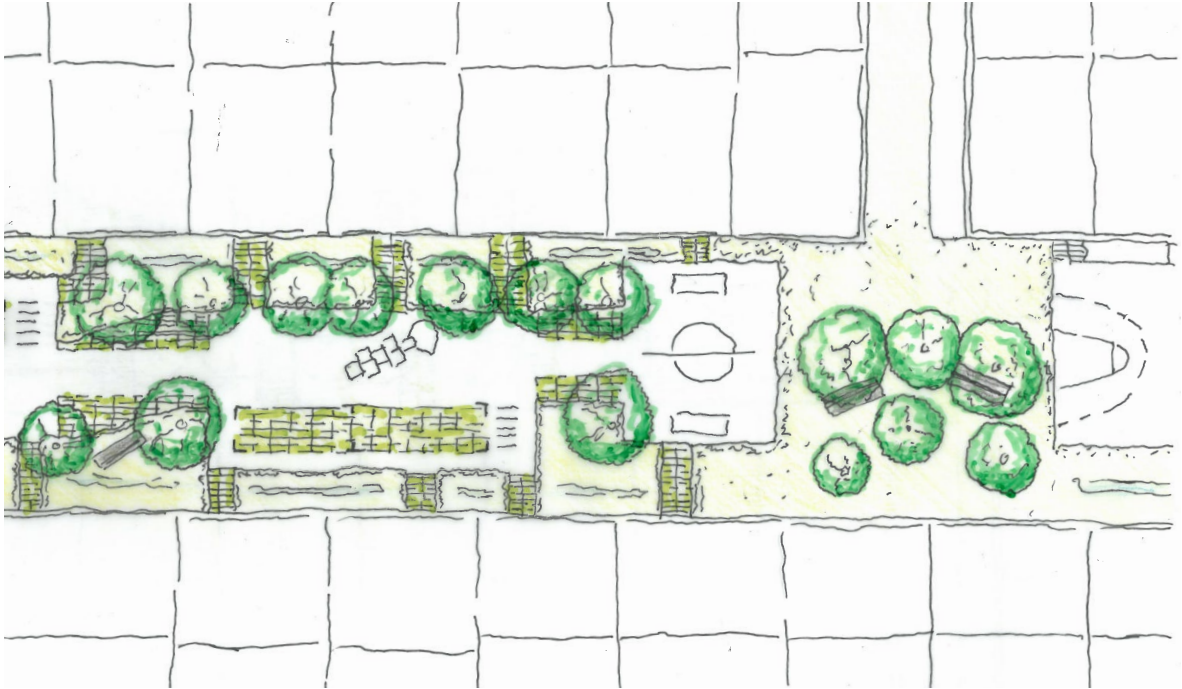
Perspectiefschets Cypriaan Verhavertstraat ontworpen toestand

9. Straattypologie 12m - Gesloten bebouwing

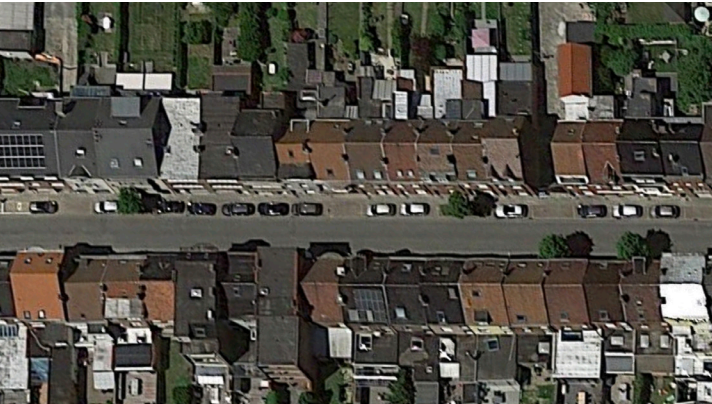
De Hendrik Consciencestraat is in de huidige situatie één van de belangrijkste sluiproutes. Mensen die niet stil willen staan voor de 4 rode lichten op de N6, zullen vaak deze straat gebruiken om deze te omzeilen. De straat is relatief breed maar door de huidige inrichting voelt dit niet zo. Aan beide zijden een voetpad, dubbellangsparkeren en tweerichtingsverkeer. Een occasionele boom in heesterplantvak vult de rest van de straat.

Door de Hendrik Consciencestraat te voor gemotoriseerd vervoer te knippen ter hoogte van huisnummer 41 beperken we deze straat tot enkel bestemmingsverkeer. Van deze straat een woonerf maken lijkt een evidentie. Door een 4 meter breed rijvlak te voorzien die door voetgangers, fietsers en auto's gebruikt wordt. Kunnen we de overige 8 meter gebruiken om er een echte leefbuurt van te maken. Ruimte voor parkeren, voortuinen en bioswales vormen één esthetisch geheel. Op het einde van de knip wordt er een keerlus voorzien als een verhard vlak van 8 op 8 meter die door bestrating ook dienst kan doen als een voetbal of basketbalveldje. De auto is werkelijk te gast in de nieuwe Hendrik Consciencestraat.

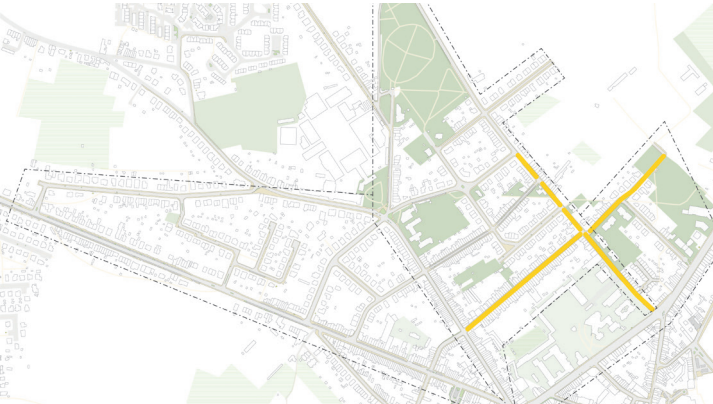
- 2m bioswale
- 1m uitstap zone
- 2m parking in grasdallen
- 4m rijbaan
- 3m bioswale met bomen



Grondplan Hendrik Consciencestraat ontworpen toestand



Bovenaanzicht Hendrik Consciencestraat



Straattypologie 12m breed met gesloten bebouwing



Bestaande toestand Hendrik Consciencestraat



Referentie beeld: De lange ridderstraat ©Jeroen Broeckx

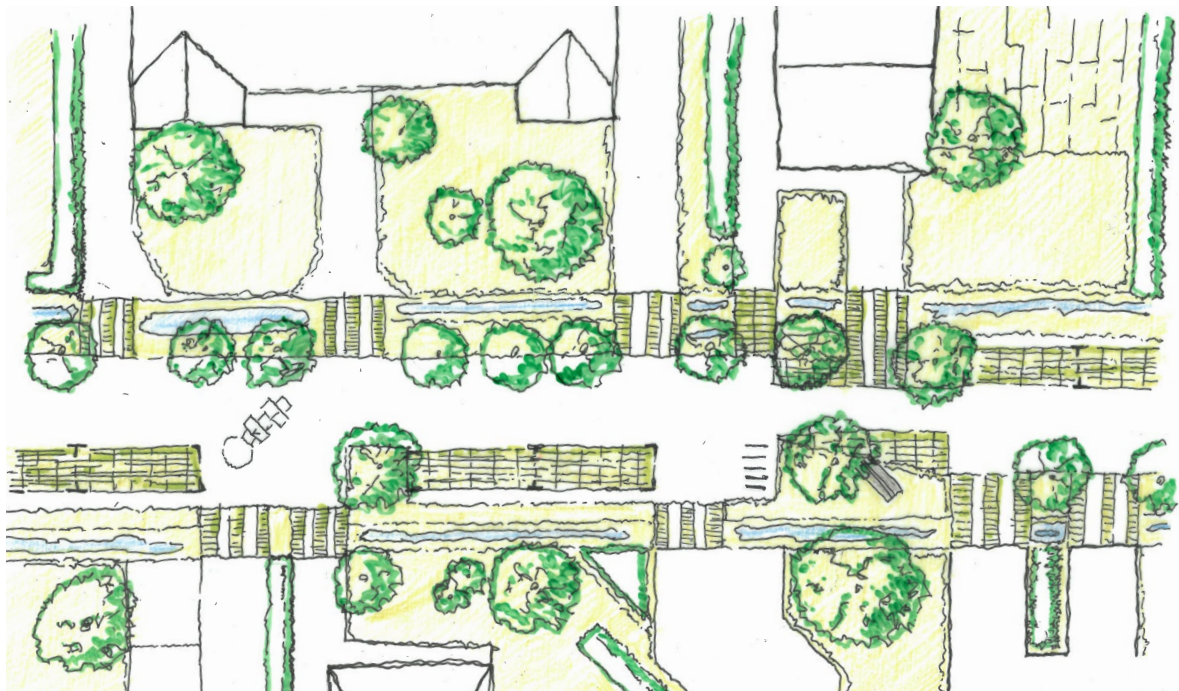


Perspectiefschets Hendrik Consciencestraat ontworpen toestand

10. Straattypologie 12m - Halfopen bebouwing

De parallellen met de Hendrik Consciencestraat en de Astridlaan zijn groot. Om dezelfde redenen is deze weg één van de belangrijkste sluiproutes van de Don Boscowijk. Ook deze straat is ruim gedimensioneerd met een publieke breedte van 12 meter. De Astridlaan voelt zelf een beetje té breed. Alle huizen kunnen de auto kwijt op hun eigen oprit. Er is een voetpad aan beide zijden van de straat. De overige ruimte is een geasfalteerd vlak van 6 meter breed.

We maken van de Astridlaan een éénrichtingsstraat die in lokale lus alle woningen kan bereiken. We veranderen ook de straattypologie naar een woonerf zoals in de Hendrik Consciencestraat. Eenzelfde 4 meter breed rijvlak voorziet alle ruimte voor de voetgangers, fietsers en auto's. De overige ruimte wordt maximaal ingezet om water vast te houden in de vorm van bioswales, bomenrijen die een verkoelend effect zullen hebben en parkeervakken voor inwoners of bezoekers.

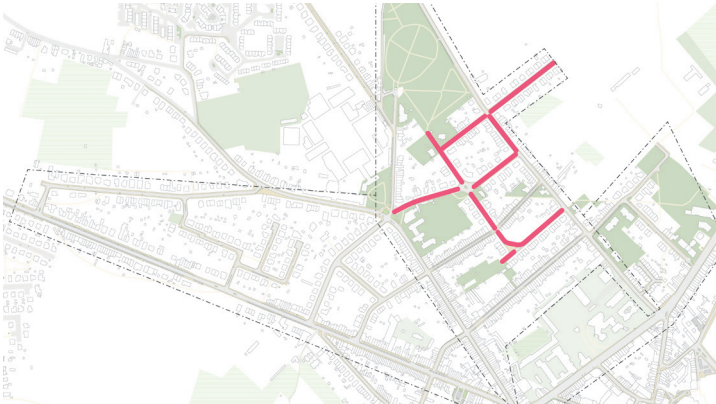


2m bioswale
4m rijbaan
2m parking in grasdallen
1m uitstap zone
3m bioswale met bomen

Grondplan Astridlaan ontworpen toestand



Bovenaanzicht Astridlaan



Straattypologie 12m met halfopen bebouwing



Bestaande toestand Astridlaan



Perspectiefschets Astridlaan ontworpen toestand

11. Pleintypologie

Het 5-armen kruispunt van de Lenniksesteenweg, Groeningenstraat, Cypriaan Verhavertstraat, Astridlaan en Gaasbeeksesteenweg is een hele mond vol. Op verkeerstechnisch vlak is dit verheven kruispunt ingericht op maat van de auto: brede draaicirkels, dubbelrichtsverkeer in alle straten, vluchtheuvels in het midden van de weg... De enige plek met een fietssuggestiestrook is in het verlengde van de Lenniksesteenweg. De voetpaden zijn op de meeste plaatsen voldoende breed, al volgen ze de natuurlijke looplijnen niet echt. Vijf zebrapaden en een evenredig aantal groene plantvakken met heesters vervullen dit kruispunt.

In ons ontwerpvoorstel geven we deze ruimte een nieuwe naam: het Don Boscoplein. Met deze krachtige naam veranderd ook het gebruik van deze plek. De transformatie van 5 verkeersarmen waar circulatie de hoofdzaak was, naar een groot centraal plein waar ontmoeten centraal staat. Het plein is een rustige napraatplek bij de Emmaus kerk na een plechtigheid. Het vormt een idyllisch schaduwrijk rustpunt voor de Ommegangkapel van 1838, op het hoogste punt van de 5,5 km lange Weg-Om. De scholieren verzamelen er voor én na schooltijd in plaats van doelloos in de woonstraten rond te hangen.

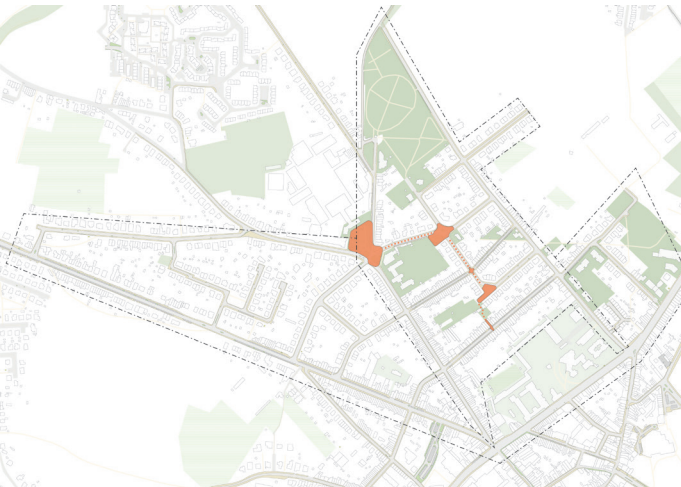
De bomenweides op het voorplein van de Don Boscoschool worden uitgebreid. Deze bomenweide-typologie komt terug aan alle aangrenzende zijdes van het nieuwe plein. Hierdoor wordt er een tiny forest gecreëerd met een grote "lichtung" in het centrale deel. In het midden hiervan komt een massieve toekomstboom die er het levende erfgoed wordt. Een verademing in stedelijke context, een plek waar koelte kan opgezocht worden en waar natuur een rustpunt wordt.

Om dit te bewerkstelligen maken we het plein niet meer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer (behalve voor de brandweer). De Lenniksesteenweg wordt verbonden met de Groeningenstraat. De Gaasbeeksesteenweg wordt een doodlopend woonerf. De Cypriaan Verhavertstraat wordt gelinkt over de verharding van de Emmauskerk naar de Astridlaan. De toegang voor gemotoriseerd verkeer naar de Don Boscoschool wordt rechstreeks aangetakt op de Lenniksesteenweg.

Deze oplossing valt verder onderzocht te worden aan de hand van verkeersmodellen. Maar door enkel bestemmingsverkeer te faciliteren én kruisende bewegingen uit de publieke ruimte te halen, lijkt ons dit een ontwerpvariant die veel ruimtelijke kwaliteiten biedt voor de gebruikers van het Don Boscoplein.



Perspectiefschets Don Boscoplein ontworpen toestand



Locatieschets verbindende pleinen



Referentiebeeld toekomstboom Melmarkt Izegem (Agentschap Onroerend Erfgoed)



Perspectiefschets Don Boscoplein ontworpen toestand