

Dilbeek

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

index

I _over ecologieën

- 1.1 _wat is een ecologie
- 1.2 _drie ecologieën

II _drie figuren, één masterplan

- 2.1 _één masterplan
- 2.2 _catwalks
- 2.3 _zachte ruggengraat
- 2.4 _stedelijke avenue
- 2.5 _parkeren

III _projecten

- 3.1 _de catwalk en de zachte ruggengraat
- 3.2 _de zachte ruggengraat en de stedelijke avenue
- 3.3 _de stedelijke avenue en de catwalk
- 3.4 _baron robert de vironlaan
- 3.5 _beeldkwaliteit

IV _realisatie van een ruimtelijke visie en een beeldkwaliteitsplan

- 4.1 _plan van aanpak
- 4.2 _communicatie en participatie
- 4.3 _raming



1.1_wat is een ecologie

Elke typologie van de stedelijke ruimte of van het landschap kan worden teruggebracht tot een **basismodel of ecologie** waaraan het refereert. Concreet is er in het geval van Dilbeek sprake van drie basismodellen die zich op hun beurt vertalen in drie figuren.

Met de term ecologie bedoelen we **het geheel van complexe stedelijke en territoriale structuren**, en alle **transformaties** die plaatsvinden tussen deze structuren onderling of als gevolg van de wijze waarop ze worden gebruikt. ecologieën omvatten fundamentele structurerende aspecten en kunnen zowel eenvoudige als complexe configuraties veronderstellen.

Het komt er op aan **alle componenten** te analyseren die samen deze stedelijke en landschappelijke structuren vormen.

Integratie. De drie basismodellen, of ecologieën raken elkaar in specifieke punten. In deze punten treedt **interferentie** op zowel op het niveau van de kwaliteit van de ruimte als op het niveau van het ruimtegebruik.

Voorliggend project zet maximaal in op deze contactpunten. Zij worden beschouwd als de genererende elementen van het project. Het zijn de plekken waar men de voornaamste inspanningen levert om de drie basismodellen die de stedelijke structuur van Dilbeek kenmerken met elkaar te **verzoenen** en zo ruimtelijke eenheid en continuïteit te realiseren.

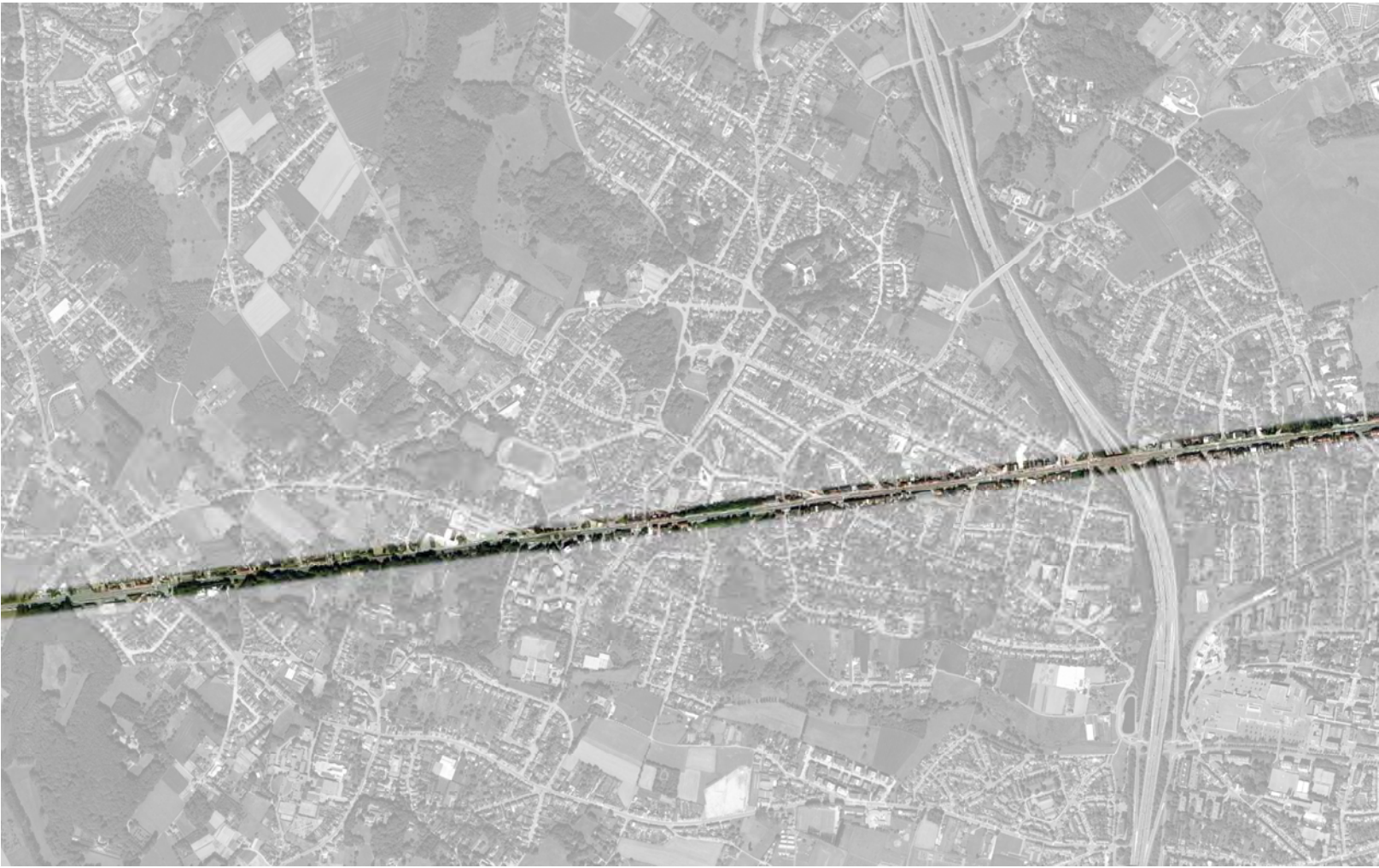
De gebruikte analysemethode heeft tot doel de verschillende individuele **variabelen** te **onderscheiden** met het opzet een verandering te bewerkstelligen in het omvattende systeem. Het plein, het voetpad, het fietspad, het park zijn allen elementen die eens **individueel** herdefiniëren veranderingen bewerkstelligen die duidelijke invloed hebben **op de globale stedelijke en natuurlijke ruimte** en aanleiding geven tot: nieuwe ruimtelijke en natuurlijke verbindingen, (door)zichten op het omringende landschap, nieuwe gebouwen, nieuwe verblijfplekken...

De minste verandering van een der variabelen, hoe onbeduidend ze op het eerste gezicht ook mag lijken (een stoepteg, een pad, een stopplaats, ...), heeft een betekenisvolle invloed op de gehele ecologie waarnaar ze verwijst.





ecologie van de natuur



ecologie van de mobiliteit



ecologie van de binnenstad

Een ruimtelijke analyse van Dilbeek en omgeving, en een lezing van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan leert ons dat haar ruimtelijke structuur opgebouwd is uit drie systemen of ecologieën.

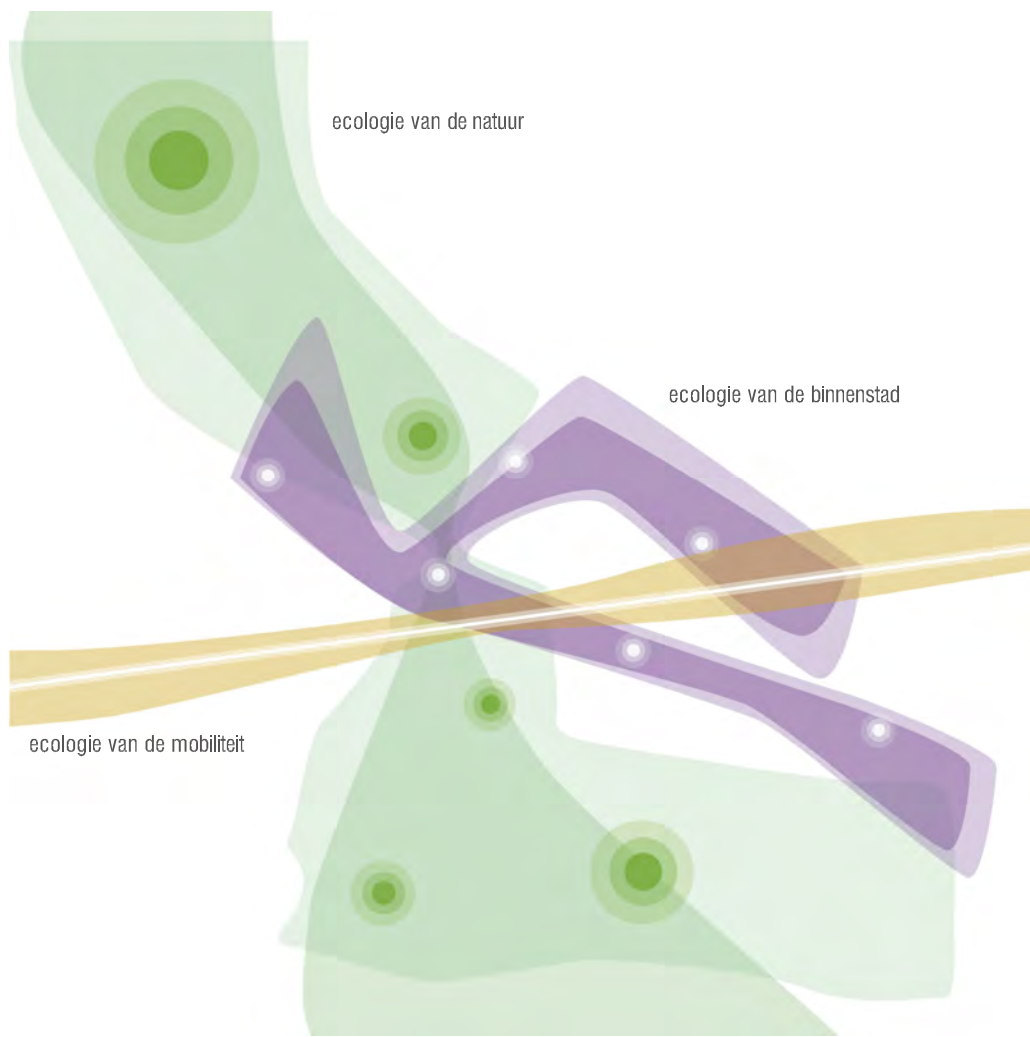
Er is het zachte systeem opgebouwd uit een netwerk van beekvalleien, landbouwgebied, bossen (bijv. het Sint-Annabos), natuur (o.a. de Wolfspuiten) en kasteelparken. Het gaat hier over wat in het structuurplan wordt omschreven als *ruimte voor water, open ruimtenetwerken* en *rijke natuur/rijke cultuur*. Dit geheel dat we omschrijven als de *ecologie van de natuur* doorkruist op een zachte wijze Dilbeek van Noord naar Zuid. Omwille van haar zachtheid is deze ecologie niet altijd even afleesbaar en komt ze soms in de verdrukking zoals bijvoorbeeld ter hoogte van het Marktplaatsplein en de N8 waar de verbinding -via de tunnel- naar de vallei van de Broekbeek niet heel duidelijk is.

De N8 staat in schril contrast met dit zachte systeem. De Ninooftsesteenweg is historisch de weg die Ninove met Brussel verbindt en Dilbeek die in feite "genadeloos" dwarst. De Ninooftsesteenweg heeft zich in de loop der tijden immers ontwikkeld als een *steenweg pur sang*. Een lint door het vlaamse landschap: kaarsrecht, wars van enige topografie, van punt naar punt. Een element op zich. Een tunnel, een corridor waarlangs de gemiddelde gebruiker zich verplaatst zonder enige notie van wat er zich langs het traject afspeelt.

Dat de N8 ook een stamas voor openbaar vervoer is en een fietscorridor, weten vermoedelijk haast enkel diegenen die ooit het mobiliteitsplan lazen. In werkelijkheid is dit namelijk nauwelijks afleesbaar. Dit harde systeem dat de gemeente van oost naar west doorsnijdt en sterk beeldbepalend is, is de '*ecologie van de mobiliteit*'. Zij omvat de concepten *sterk openbaar vervoer* en *N8 - een gezicht voor Dilbeek* uit het GRSP.

Tenslotte is er een derde ecologie, die we de *ecologie van de binnenstad* hebben genoemd. Deze ecologie omvat het hele rijke (sociale) weefsel van de gemeente opgebouwd uit wonen, handel, horeca, openbare diensten, scholen, culturele gebouwen, administratieve plekken, ... Dit eerder poreuze systeem van activiteiten en diensten, *de stedelijke sfeer*, treffen we aan verspreid over het volledige grondgebied van de gemeente. Op specifieke plekken in het weefsel toont deze ecologie zich veel sterker dan op andere. De Verheydenstraat, de winkelstraat, is hiervan een mooie illustratie.





de drie ecologieën

de projectfiguren

De optelsom van de beschreven drie ecologieën bepalen de ruimtelijke structuur van het centrum van Dilbeek, maar ze zijn niet voldoende om de organische groei van het huidige centrum te begrijpen.

Elke ecologie veronderstelt een eigen complex ruimtelijk model waarin verschillende actoren verscheidene activiteiten uitvoeren en verschillende ruimtes gebruiken: de belangrijkste plek in de 'ecologie van de mobiliteit' is de Ninoofsesteenweg waar een grote verkeersstroom de stad Dilbeek doorkruist; in de 'ecologie van de natuur' bevinden zich de bosrijke gebieden die van noord naar zuid lopen en waarin zich ook een aantal sterk stedelijke en ruimtelijke elementen bevinden, zoals het kasteel en het meer; de 'ecologie van de binnenstad' wordt gekenmerkt door scholen en publieke ruimtes en gebouwen die verspreid liggen over het hele centrum en met elkaar verbonden zijn door de mensenstromen die deze ruimtes en gebouwen dagelijks gebruiken.

Zoals in de natuurwetenschappen werken deze ecologieën of basismodellen volgens de principes van autonomie en zelfredzaamheid die ertoe leiden dat ze elk hun plek hebben en kunnen standhouden te midden van de complexiteit van het stedelijk weefsel. Hierdoor bestaan er ook geen verbanden tussen de verschillende ecologieën.

De natuurzone van de vallei doorkruist het centrum zonder enige relatie te hebben met de activiteiten die het stedelijk leven bepalen en de grote verkeersstroom van de N8 staat volledig los van het stedelijk weefsel dat zij doorkruist.

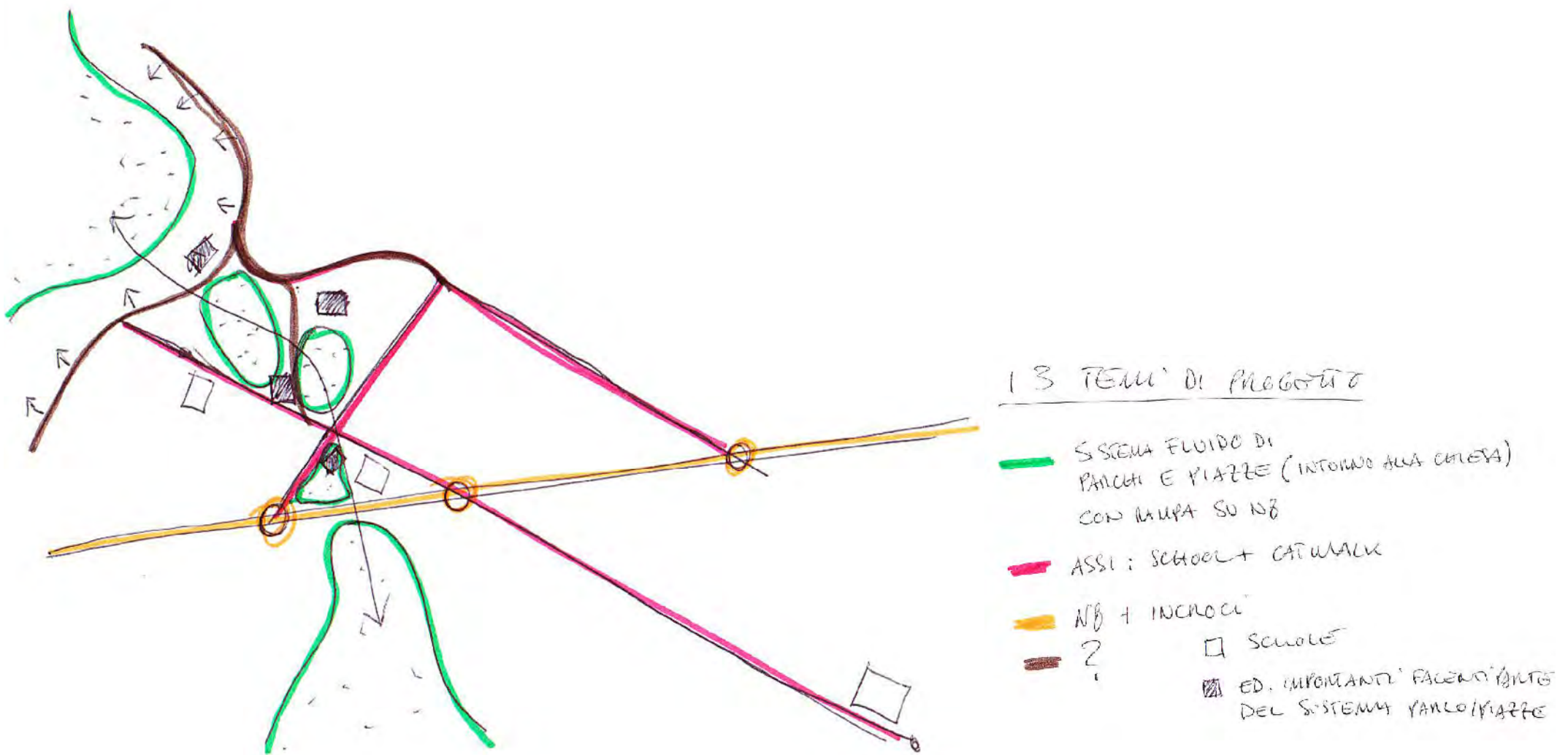
Er zijn wel verschillende ontmoetingspunten tussen de drie ecologieën, maar niet één lijkt een echte symbiose toe te staan of aan te moedigen.

Om de problematische complexiteit van de ruimtelijke structuur van het centrum van Dilbeek op te lossen en om de interactie tussen de drie ecologieën te verbeteren stellen we een aantal 'project figuren' voor. Een project figuur is een hulpmiddel om enerzijds de complexiteit te begrijpen en om anderzijds een aantal delen van de stad of bepaalde ruimtes in de stad uit te lichten. Algemeen kan gesteld worden dat ze een voorbeeld zijn van de opbouw van de stad.

Door een project figuur isoleren we een karakteristiek element van iedere ecologie, meer bepaald het meest kenmerkende, en stellen we een alternatief voor dat de gehele ecologie herinterpreteert. Op die manier wordt er telkens een nieuwe impuls aan de ecologie gegeven die ertoe leidt dat er ook nieuwe interacties ontstaan tussen de drie ecologieën die Dilbeek bepalen.

Deze project figuren zijn typische stedelijke ingrepen die een publieke ruimte transformeren en nieuwe plekken voor sociale interactie creëren, zoals wandelpaden, pleinen, parken, enz.

projectfiguren





the masterplan

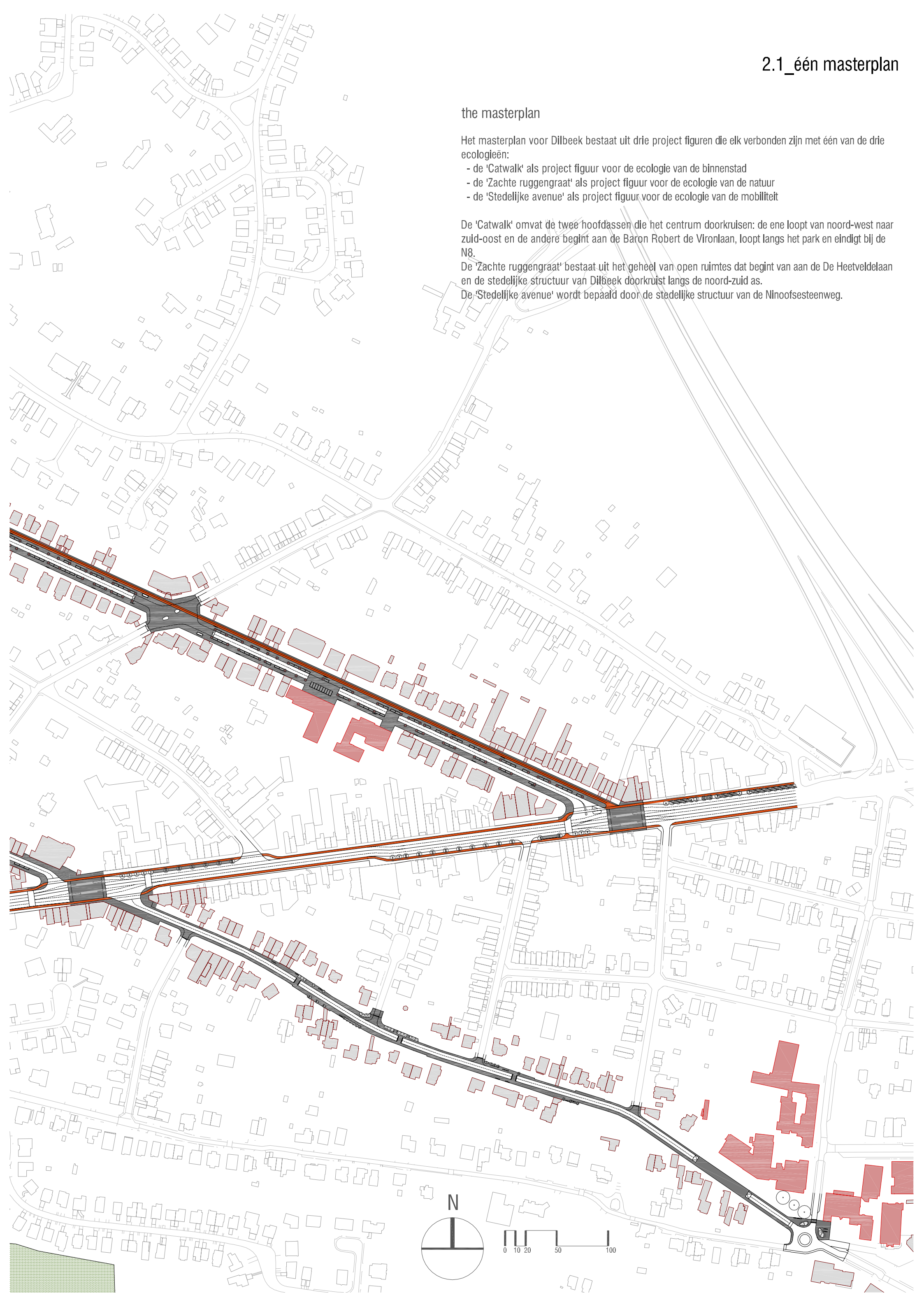
Het masterplan voor Dilbeek bestaat uit drie project figuren die elk verbonden zijn met één van de drie ecologieën:

- de 'Catwalk' als project figuur voor de ecologie van de binnenstad
- de 'Zachte ruggengraat' als project figuur voor de ecologie van de natuur
- de 'Stedelijke avenue' als project figuur voor de ecologie van de mobiliteit

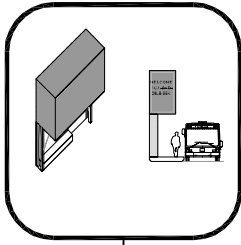
De 'Catwalk' omvat de twee hoofdassen die het centrum doorkruisen: de ene loopt van noord-west naar zuid-oost en de andere begint aan de Baron Robert de Vironlaan, loopt langs het park en eindigt bij de N8.

De 'Zachte ruggengraat' bestaat uit het geheel van open ruimtes dat begint van aan de De Heetveldelaan en de stedelijke structuur van Dilbeek doorkruist langs de noord-zuid as.

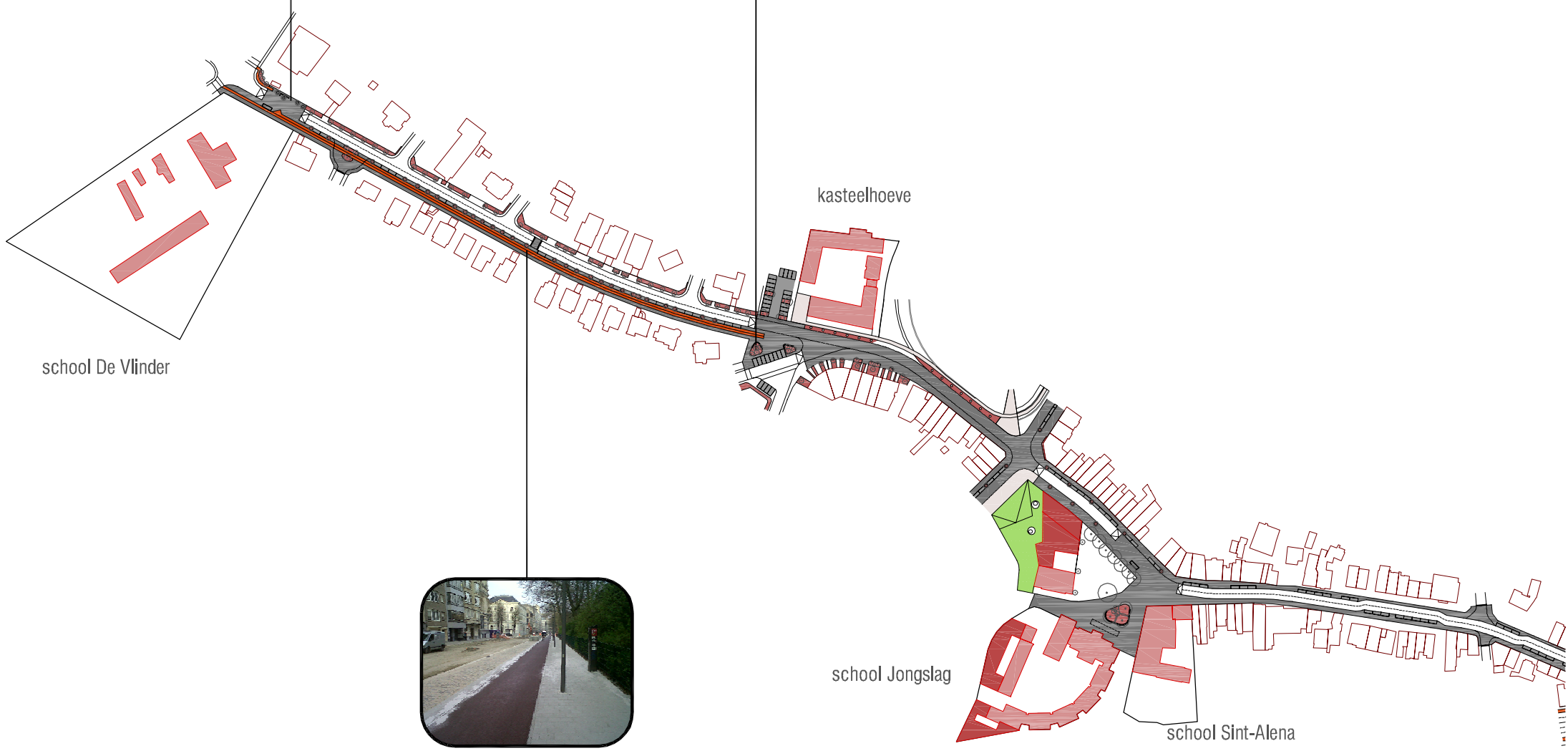
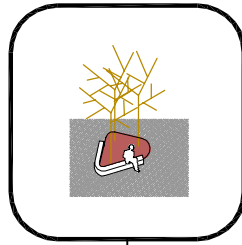
De 'Stedelijke avenue' wordt bepaald door de stedelijke structuur van de Ninoofsesteenweg.



bushalte



'boomeilanden'



school De Vlinder

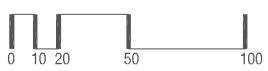
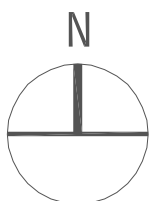
kasteelhoeve

school Jongslag

school Sint-Alena



fietspad



Catwalks I: de scholenas

Het eerste project van de 'Catwalk figuur' is de 'scholenas'.

Dit project kan beschreven worden als een bijna rechte as bestaande uit drie straten, de Kasteelstraat, Spanjebergstraat en Kaudenaardestraat, die de stad van noord-west naar zuid-oost doorkruist en alle scholen van het centrum van Dilbeek verbindt. De as loopt langs het park van het kasteel en de administratieve diensten die zich in de Kasteelhoeve bevinden.

De belangrijkste principes van dit project zijn de constructie van een veilige en comfortabele ruimte voor de voetgangers en fietsers die dagelijks gebruik maken van deze as op weg naar school, en het ondersteunen van een vloeiendere openbaar vervoersstroom zonder de bestaande wegensecties te wijzigen.

Door langsheen de as dezelfde grammatica van materialen en meubilair te hanteren, transformeert deze catwalk de verschillende ruimtes in een nieuwe, duidelijke en herkenbare openbare ruimte.

De scholenas bestaat uit drie verschillende delen die min of meer samenvallen met de drie straten die de as vormen. Tussen deze delen worden een aantal lineaire pleinen voor voetgangers gecreëerd die samenhangen met de publieke diensten die langs de as lopen, vaak rond de bushaltes, en die een sequentie van stroken en pleinen creëren die op een harmonisch ritme het stedelijke landschap van dit deel van Dilbeek markeren. Hierdoor lijkt het dat op de plaatsen waar de catwalk een aantal belangrijke stedelijke elementen kruist, zoals de scholen, de kasteelhoeve, het marktplein en de N8, de catwalk deze elementen in de openbare ruimte integreert.

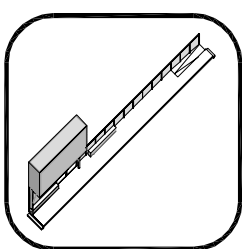
- Kasteelstraat

Dankzij de huidige 17 meter breedte, heeft het eerste deel van de scholenas, dat het belangrijkste deel van de Kasteelstraat omvat en van het kruispunt met D'Arconatstraat tot aan de Kasteelhoeve loopt, een zijpad van 5 meter aan de zuidkant van de as bestaande uit 2 meter voetpad en 3 meter fietspad.

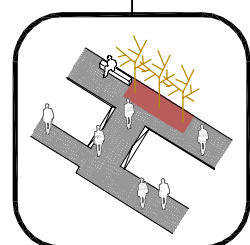
Een 2 meter brede parkeerstrook komt naast het zijpad, hier worden de parkeerplaatsen afgewisseld met groene eilanden van bomen en oppervlaktes die op gelijke hoogte als de voetgangers- en fietspaden liggen en gemaakt zijn uit hetzelfde materiaal als deze paden. Deze ruimtes hebben een dubbele functie: ze zijn in de eerste plaats bedoeld om de toegang tot de huizen mogelijk te maken, maar ze kunnen ook gebruikt worden als micro-stopplaatsen voor voetgangers die even willen halt houden.

Het project wijzigt het bestaande pad langs de noordzijde van de as niet, maar versmalt het enkel om een 6 meter brede rijbaan te behouden.

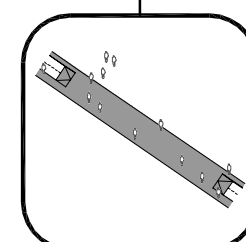
toegang tot de stad langs de N8



de banken

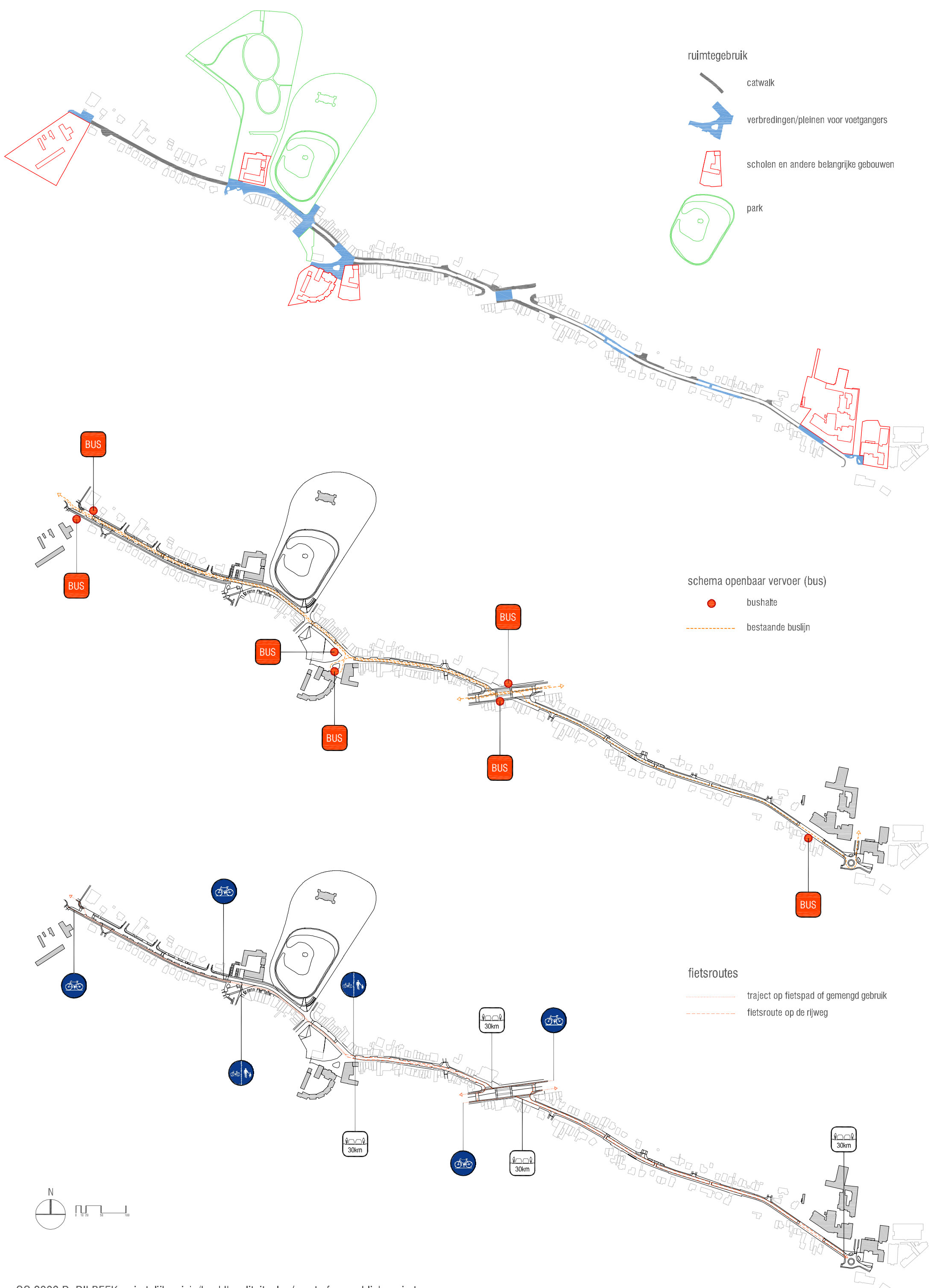


verkeersvertragend mechanisme



het toegangplatform naar de school

school Regina Caeli



ruimtegebruik

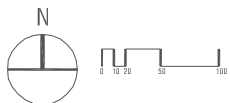
-  catwalk
-  verbredingen/pleinen voor voetgangers
-  scholen en andere belangrijke gebouwen
-  park

schema openbaar vervoer (bus)

-  bushalte
-  bestaande buslijn

fietsroutes

-  traject op fietspad of gemengd gebruik
-  fietsroute op de rijweg





Kasteelstraat

- Spanjebergstraat

Het tweede deel van de scholenas omvat het laatste deel van de Kasteelstraat, vanaf het kruispunt en de Sint-Alenalaan tot aan het marktplein, en de Spanjebergstraat. Vermits de gemiddelde breedte van deze sectie beperkt is en een 6 meter brede wegsectie nodig is om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk te maken, bestaat het voetpad langs deze sectie uit een strook van 2.70 meter aan de zuidkant en van 1.5 meter aan de noordkant. Op deze manier is er meer aandacht voor de kant waarlangs de verschillende openbare gebouwen en functies liggen zonder de mogelijkheid om langs de noordkant te wandelen uit te sluiten.

De catwalk wordt vervolledigd door een systeem van parkeerplaatsen en bomen binnen stroken van 1.80 meter, alternerend langs de twee zijden van de straat, om de toegang tot de huizen te vrijwaren. Deze stroken creëren een zig-zag effect dat ervoor zorgt dat het verkeer vertraagt, tegelijk zorgen de stroken er ook voor dat de twee zijpaden op de smalste punten verbreed worden, en op die manier wordt dit deel van de as een echte 'zone 30'.

Door deze ingrepen herdefinieert het project de rijweg als een systeem van gemengde verkeersstromen van auto's, bussen en fietsers.

- Kaudenaardestraat

Het laatste stuk van de scholenas valt samen met de Kaudenaardestraat dat van de Ninoofsesteenweg tot aan de Regina Caelli school loopt.

Zoals bij het voorgaande stuk is het belangrijk ook hier een voetpad langs beide zijden van de weg te creëren: een 2.50 meter breed pad aan de zuidkant en een 1.5 meter breed minimaal pad aan de noordkant, en dit omwille van de zeer beperkte gemiddelde breedte van de sectie - 9.50 meter voor het grootste deel van de straat. Zo krijgt men toch een 'voorkeurszijde' zonder ruimte voor de rijweg te verliezen.

Een systeem van oversteekplaatsen voor voetgangers, op de hoogte van de voetpaden, het toegangsplatform tegenover de Regina Caelli school tezamen met een aantal vrije parkeerzones vormen een soort van spantoon middel om het verkeer te vertragen dat ertoe leidt dat deze sectie een feitelijke 'zone 30' wordt.

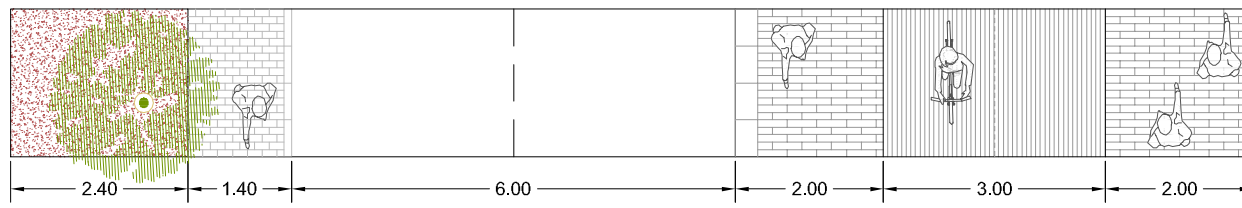
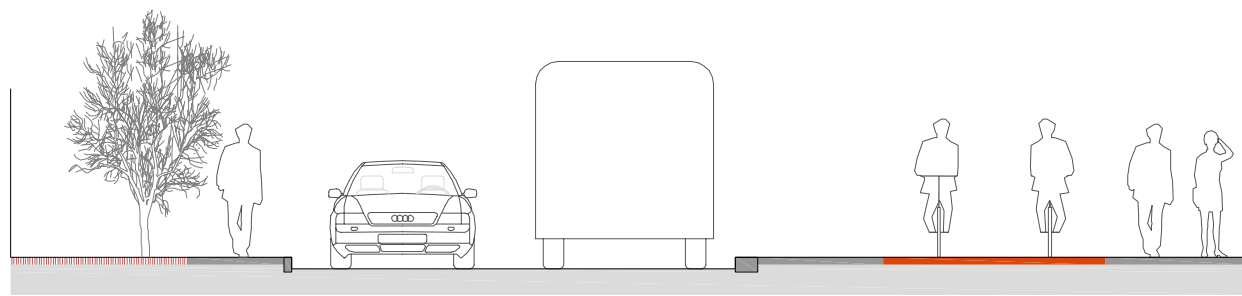
In lijn met de logica van sequenties van stroken en pleinen die de scholenas karakteriseert, verbreedt het pad waar mogelijk en creëert het plaatsen waar banken en bomen geplaatst kunnen worden die een soort van informele pleinen worden.



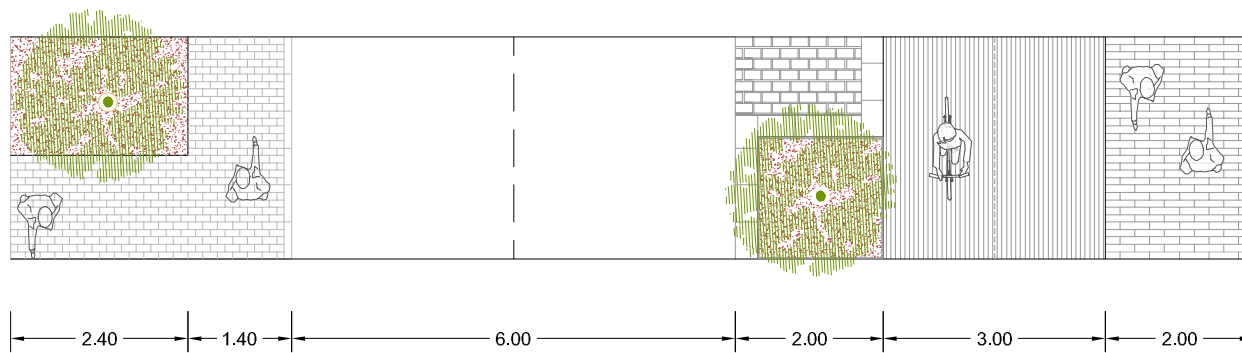
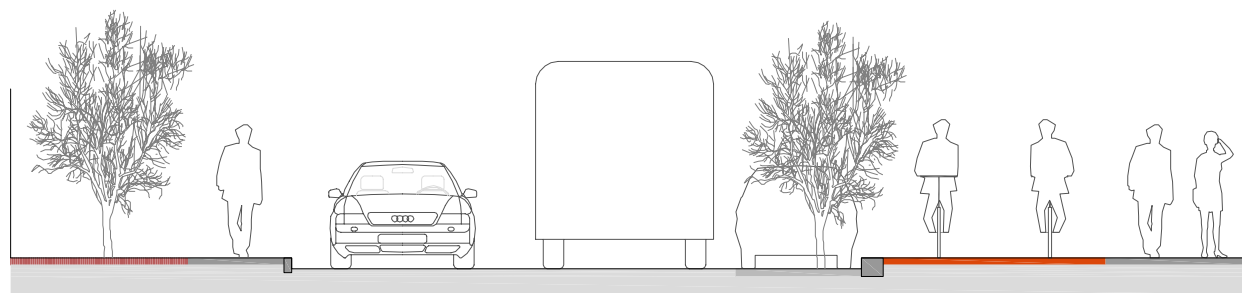
Spanjebergstraat



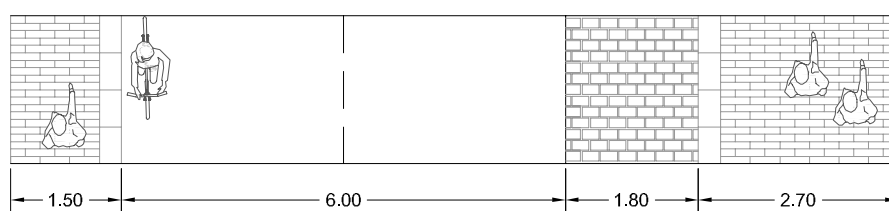
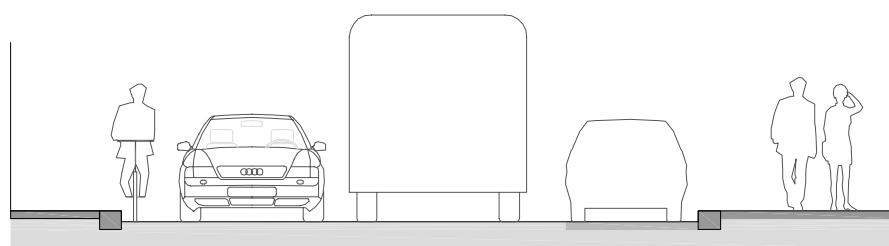
Kaudenaardestraat



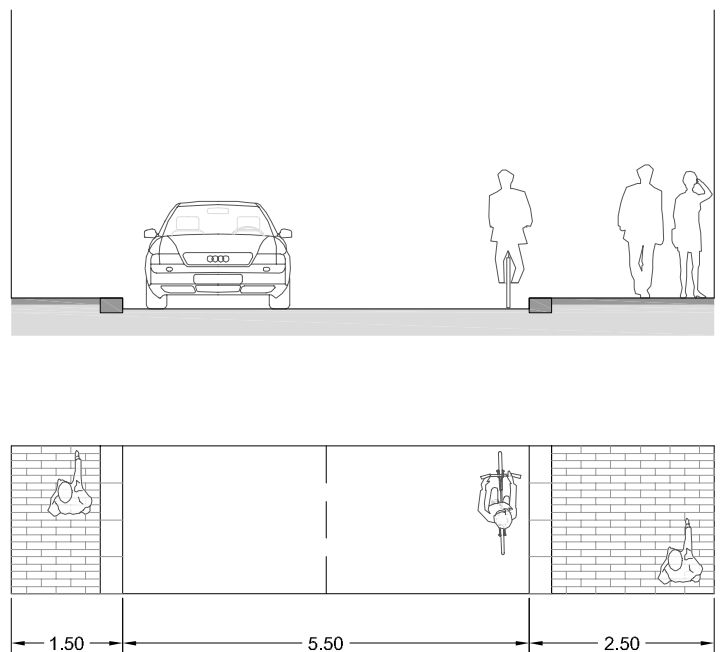
Kasteelstraat typesnede



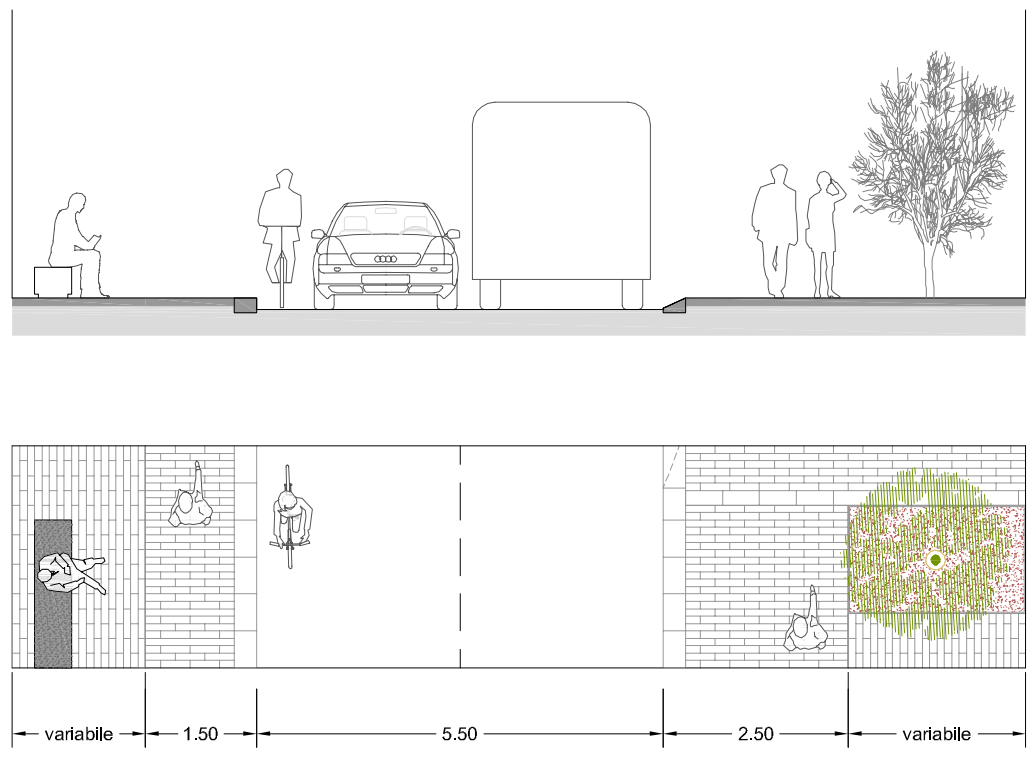
Kasteelstraat snede met parking



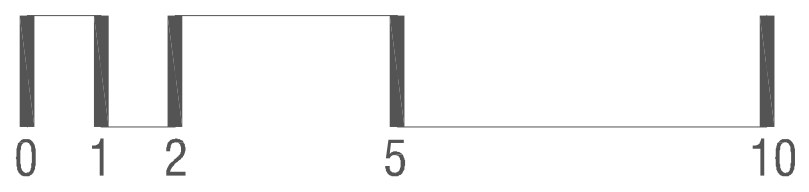
Spanjebergstraat typesnede

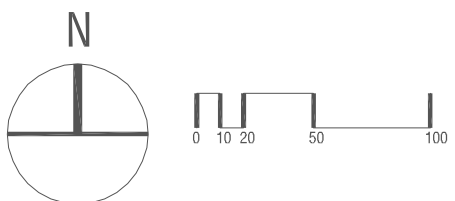
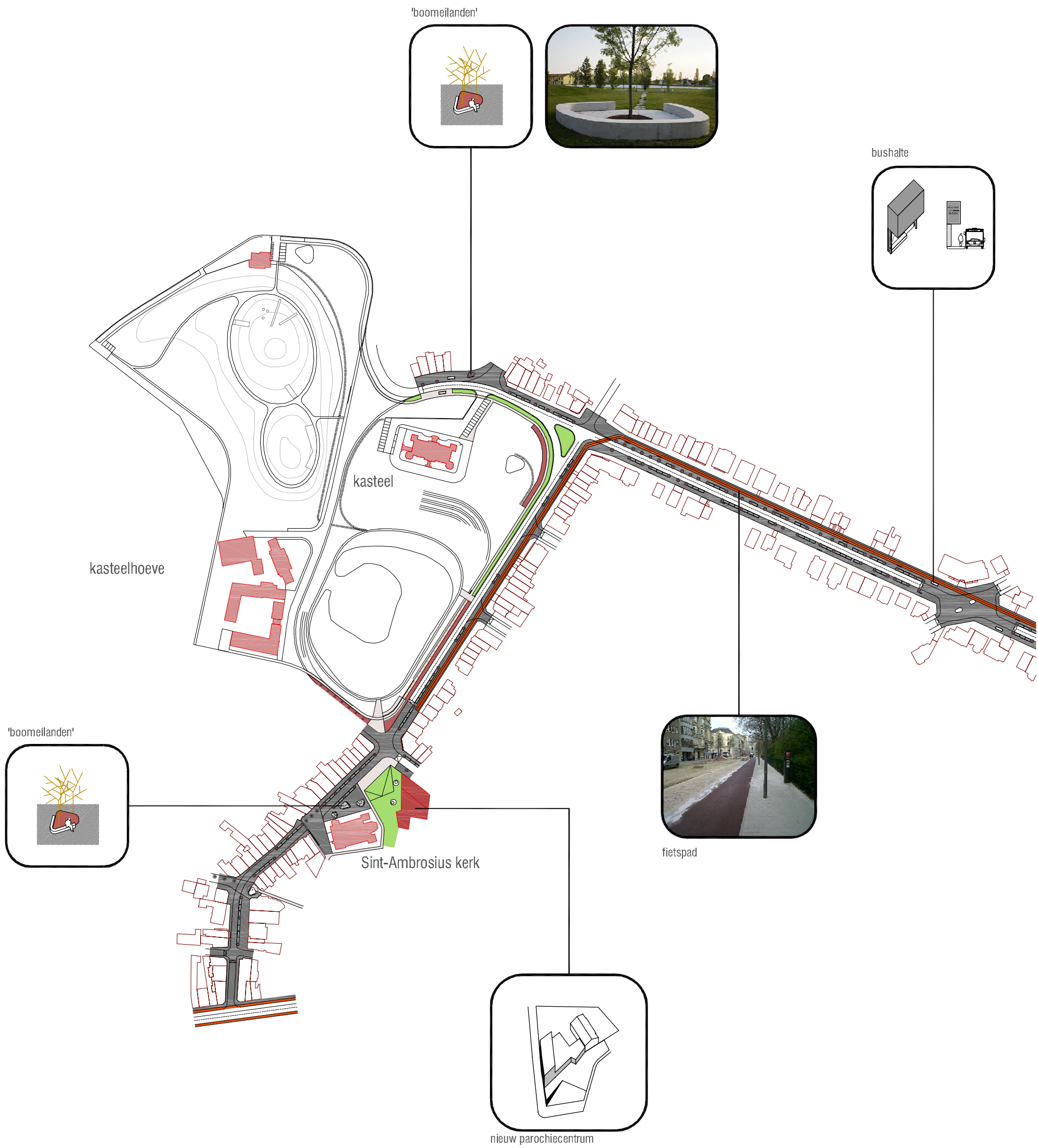


Kaudenaardestraat typesnede



Kaudenaardestraat snede met voetpadverbreding





Catwalks II: de wandelas

Het tweede project van de 'Catwalk' project figuur is de zogenaamde 'wandelas'. Het doel van dit project is een nieuwe stedelijke doorgang te creëren die het centrum van Dilbeek op een veilige manier verbindt met de grootstedelijke stroom die komt vanuit Brussel, en die het de voetgangers en fietsers die de stad doorkruisen langs de N8 in staat stelt om het stedelijk hart te bereiken. De wandelas raakt de Ninoofsesteenweg op twee punten: op het kruispunt van de wandelas en de N8 voorziet het project twee nieuwe stadspoorten, deze komen aan de bushaltes langs de Ninoofsesteenweg en worden elk gekarakteriseerd door een oriëntatiepunt, een ranke, blinkende stalen constructie die de toegang naar de stad vanaf de N8 markeren.

De wandelas bestaat uit twee delen: het eerste traject, in Y vorm, verbindt langs de Baron Robert de Vironlaan rechtstreeks de N8 met het stadhuis dat zich bevindt in het oude kasteel en loopt dan verder langs het openbare park tot het cultureel centrum de Westrand en de Wolfspuiten; langs de Sint-Alenalaan verbindt het traject het park met de scholenas. Het tweede traject valt samen met de Verheydenstraat en verbindt de N8 met het park aan het kruispunt met de scholenas.

- Baron Robert de Vironlaan en Sint-Alenalaan

De ruimtelijke configuratie van de wandelas langs de Baron Robert de Vironlaan en de Sint-Alenalaan wordt gekarakteriseerd door een breed wandelpad van minimum 6.5 meter breed dat tot doel heeft de voetgangers en fietsers die langs de Ninoofsesteenweg toekomen naar het centrum te leiden. Binnen deze strook is het mogelijk om een comfortabel voetpad, een fietspad en een smaller voetpad dat het fietspad van de huizen scheidt te combineren.

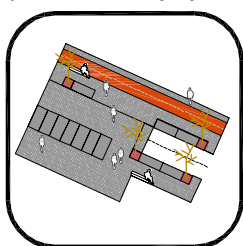
Dankzij de bestaande sectie van 20 meter in de Baron de Vironlaan kan het pad daar een 2 meter brede extra strook hebben. Deze wordt uit hetzelfde materiaal gemaakt als het hoofdpad en voorziet parkeerplaatsen, alternerend met bomen en open ruimtes.

Het brede pad heeft hier geen impact op de wegsectie, deze is 6 meter breed en laat een goede doorstroming van auto's en openbaar vervoer mogelijk.

De parkeerstroken, gecombineerd met de bomen, aan weerszijde van de straat fungeren als filter tussen de straat en de voet- en fietspaden.

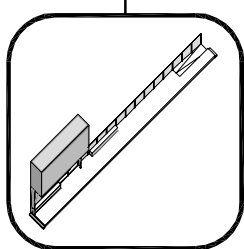
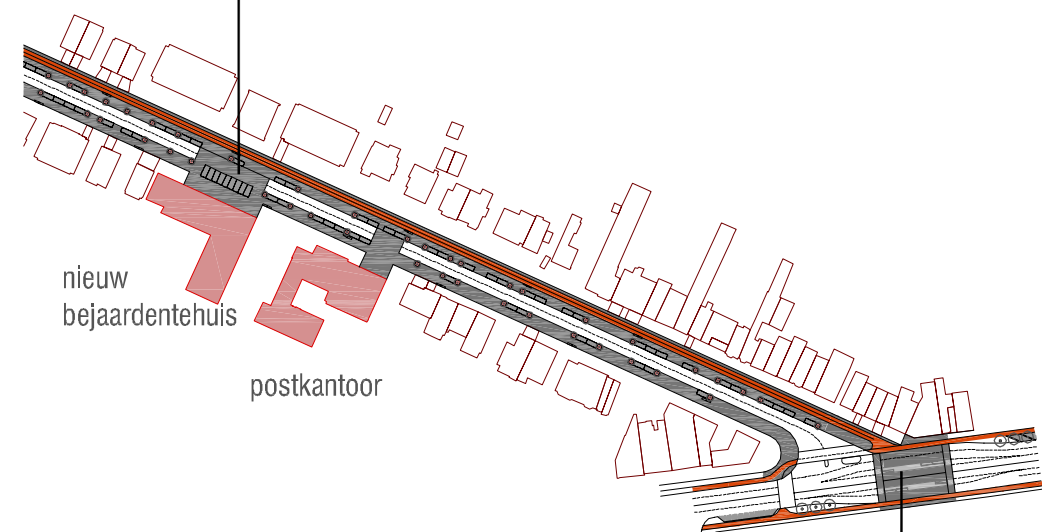
Net zoals bij de scholenas verbreedt de as wanneer ze belangrijke openbare ruimtes en functies passeert, zoals het postkantoor, het bejaardentehuis of het kasteel, en integreert deze in de publieke ruimte.

pleinen voor voetgangers

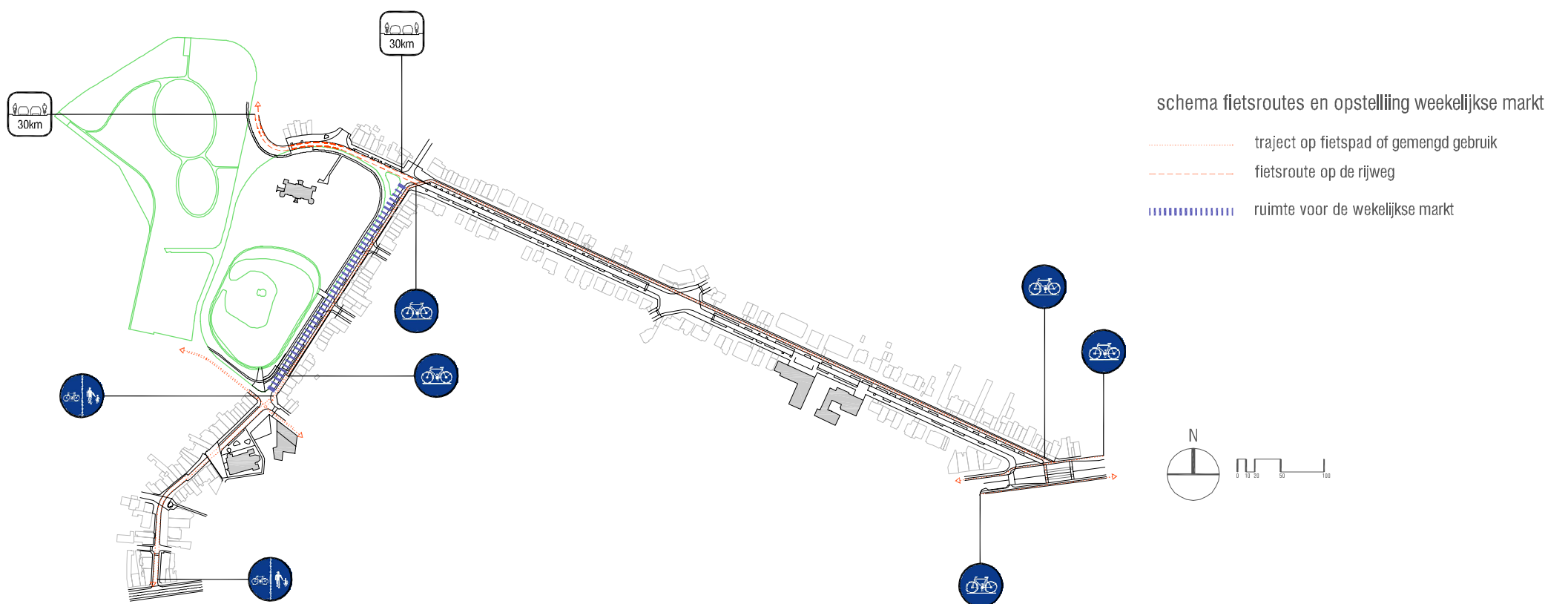
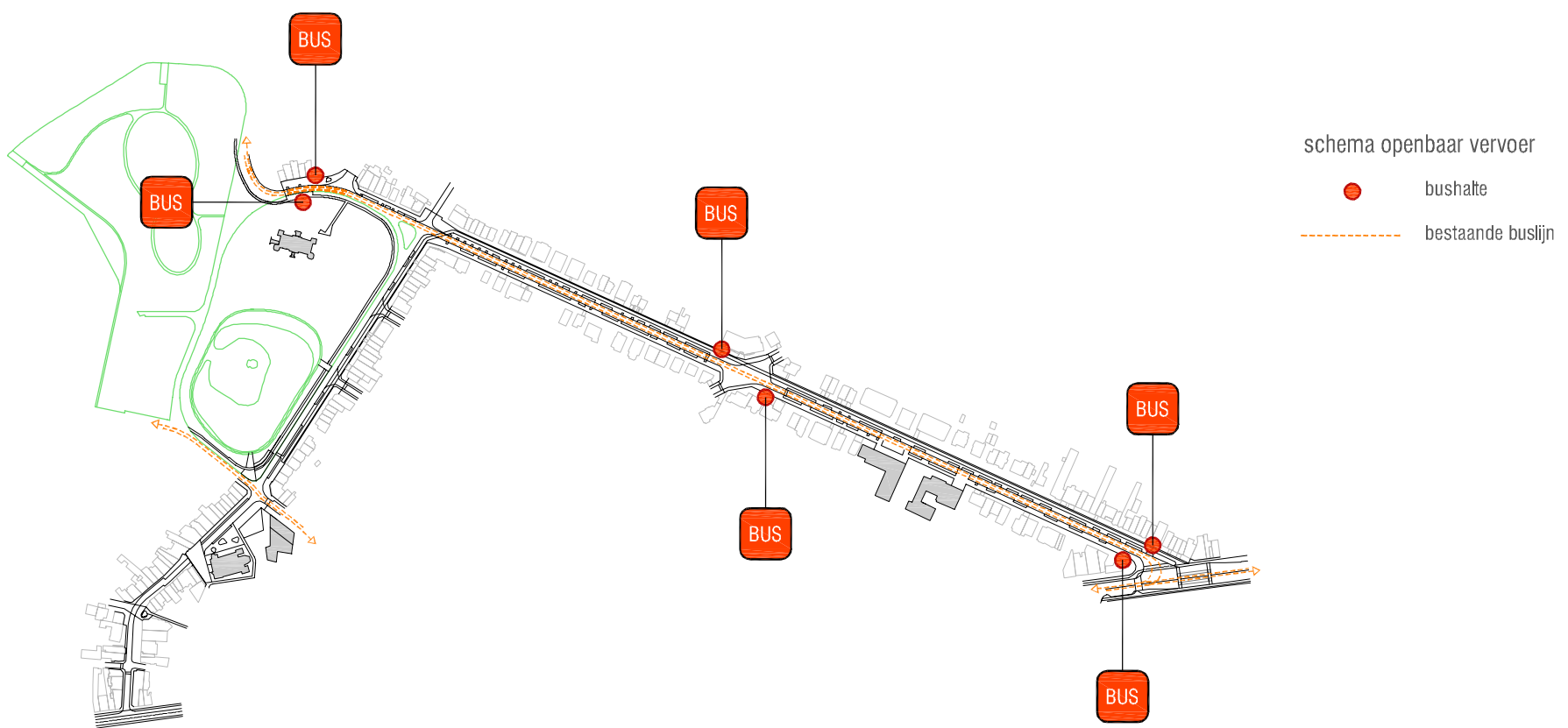
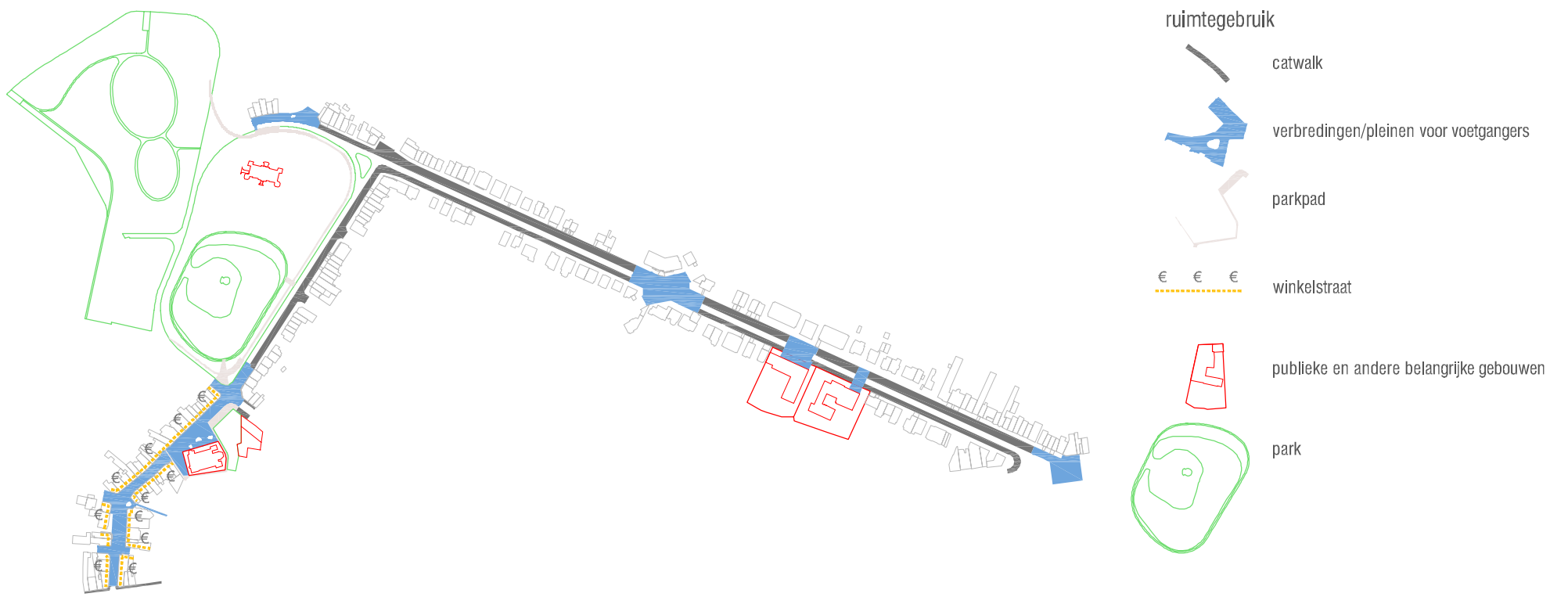


nieuw bejaardentehuis

postkantoor



toegang tot de stad langs de N8





Baron Robert de Vironlaan

Langs de Sint-Alenalaan verandert langzaamaan de configuratie van de as. Omwille van de smallere bestaande sectie en de wil om de bestaande breedte van de weg - in dit geval 5.5 meter- te behouden is er niet voldoende plek voor een parkeerstrook. Daarom zal een klein deel van de as gereserveerd worden voor gemengd gebruik: een aantal parkeerplaatsen, duidelijk door bomen gemarkeerd, en voetpad.

Door enkel een klein hoogteverschil te voorzien tussen de weg en de wandelas, en dit is eens te meer haalbaar vermits er geen openbaar vervoersstromen passeren, is het mogelijk om de weg en het pad als een doorlopende ruimte te ervaren die kan gebruikt worden voor de wekelijkse markt terwijl men de rand langs het park vrijhoudt.

- Verheydenstraat

De wandelas verandert drastisch aan de Verheydenstraat. Vanaf het kruispunt met de scholenas tot aan het einde van de straat wordt het een homogeen plein voor voetgangers. Op die manier past de as zich aan de stedelijke omgeving aan: de meeste winkels van de stad bevinden zich immers langs de Verheydenstraat en op deze manier wordt de wandelas een echte winkelstraat.

Op dit stuk wordt er meer belang gehecht aan de voetgangers- en fietsstromen die hier toekomen om van een comfortabele open ruimte te genieten waar men kan winkelen, wandelen, enz. Auto's zijn nog steeds toegestaan maar enkel met zeer beperkte snelheid.

Het ruimtelijke karakter van de as verandert in dit stuk, maar de fysieke aspecten blijven onveranderd: steeds wordt dezelfde grammatica van materialen en dezelfde principes van alle assen gerespecteerd opdat deze duidelijk herkend kunnen worden als deel van één systeem.

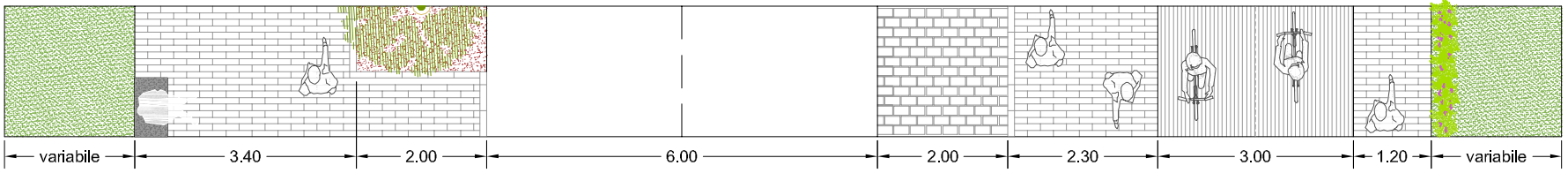
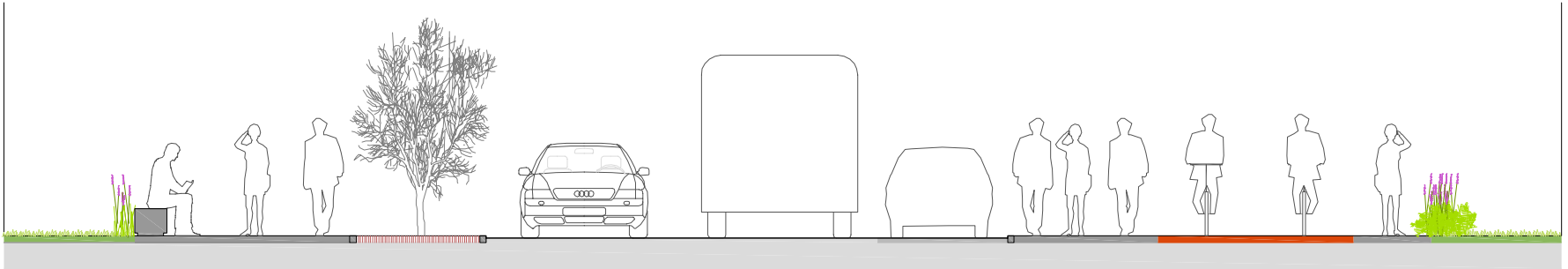
Waar de wandelas de Sint Ambrosius kerk ontmoet of het pad dat loopt van aan het nieuwe Sint-Ambrosius plein, wordt de as nog breder en omvat bomen en perken die omzoomd worden door banken.



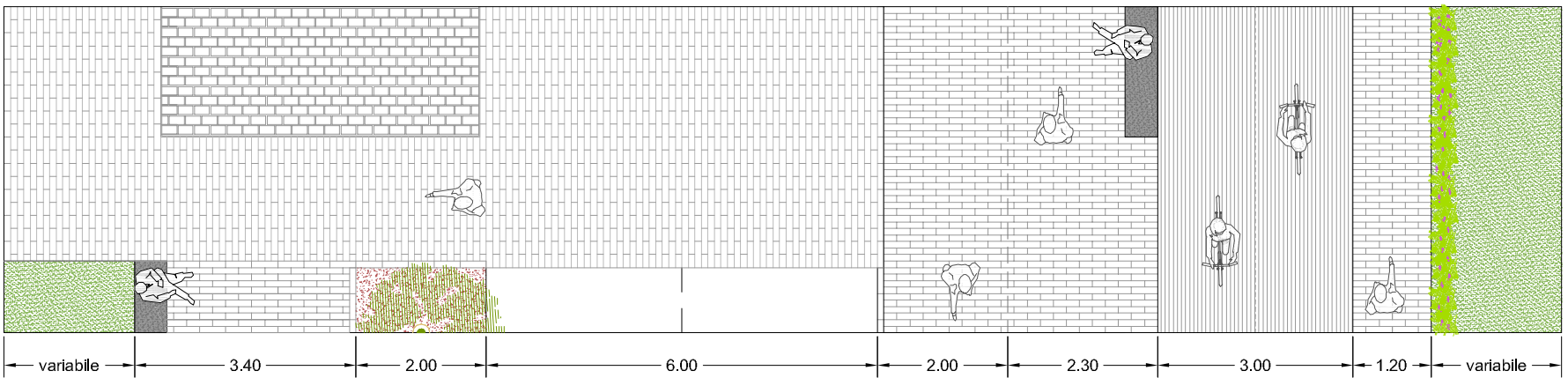
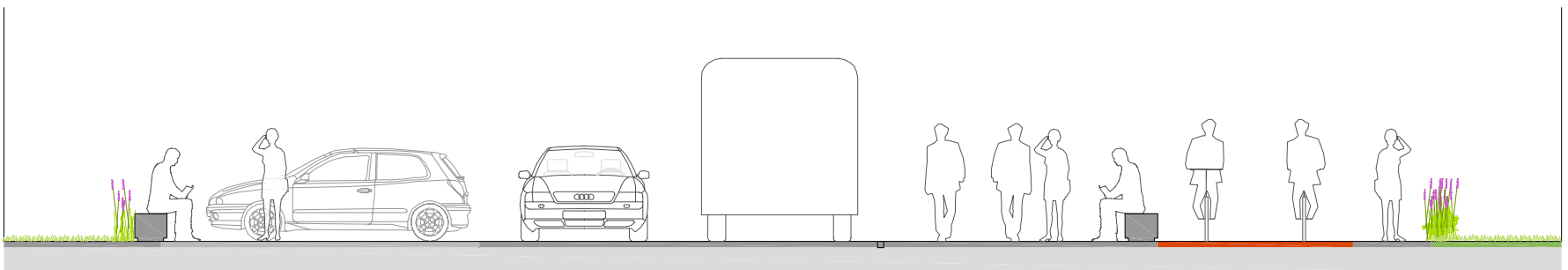
Sint-Alenalaan



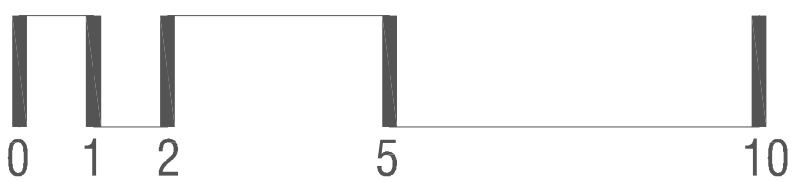
Verheydenstraat

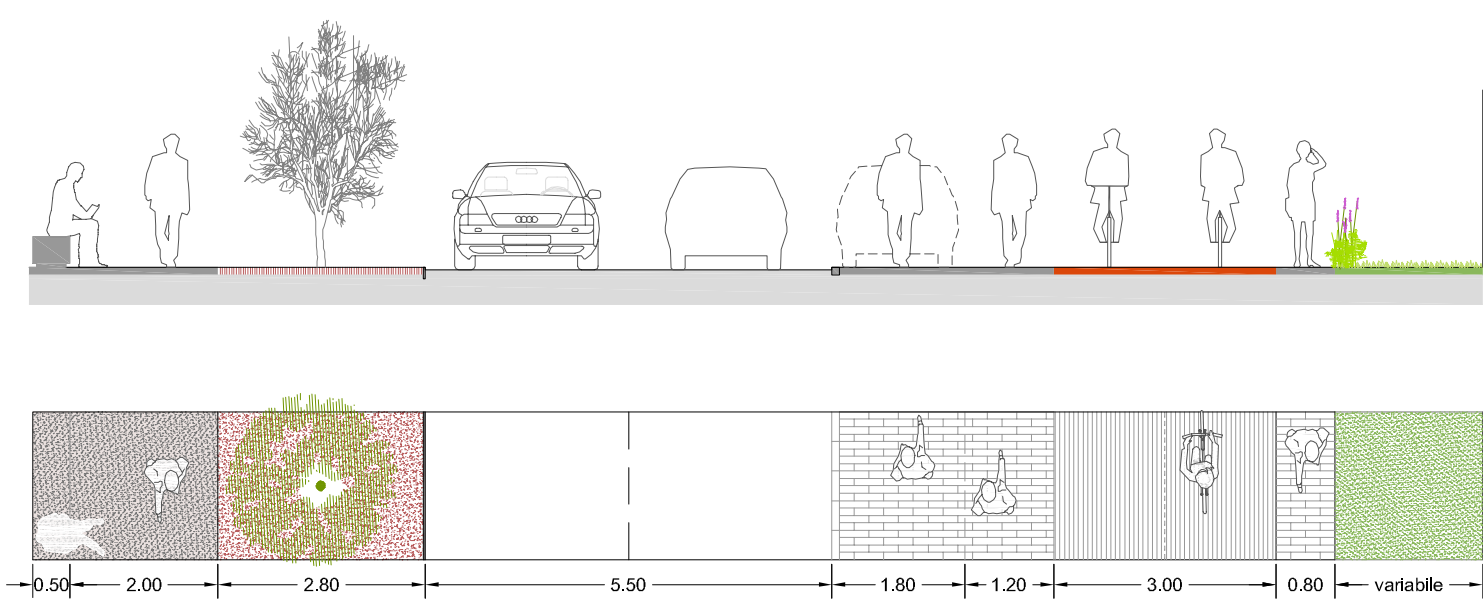


Baron Robert de Vironlaan typesnede

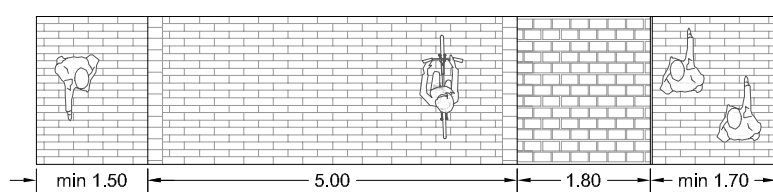
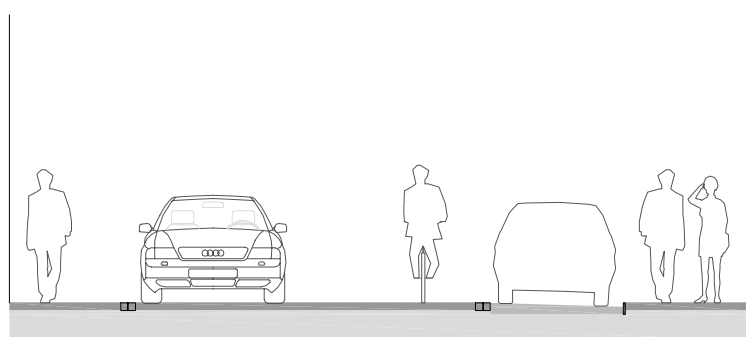


Baron Robert de Vironlaan snede ter hoogte van verbreding

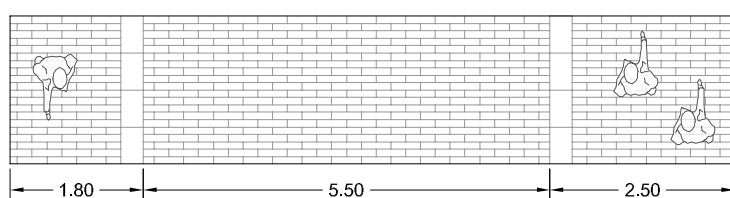
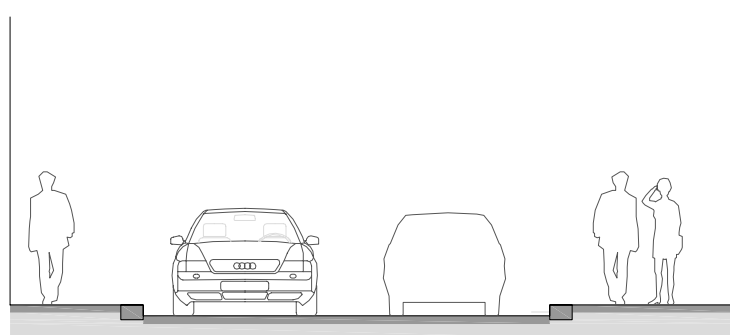




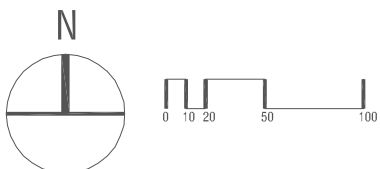
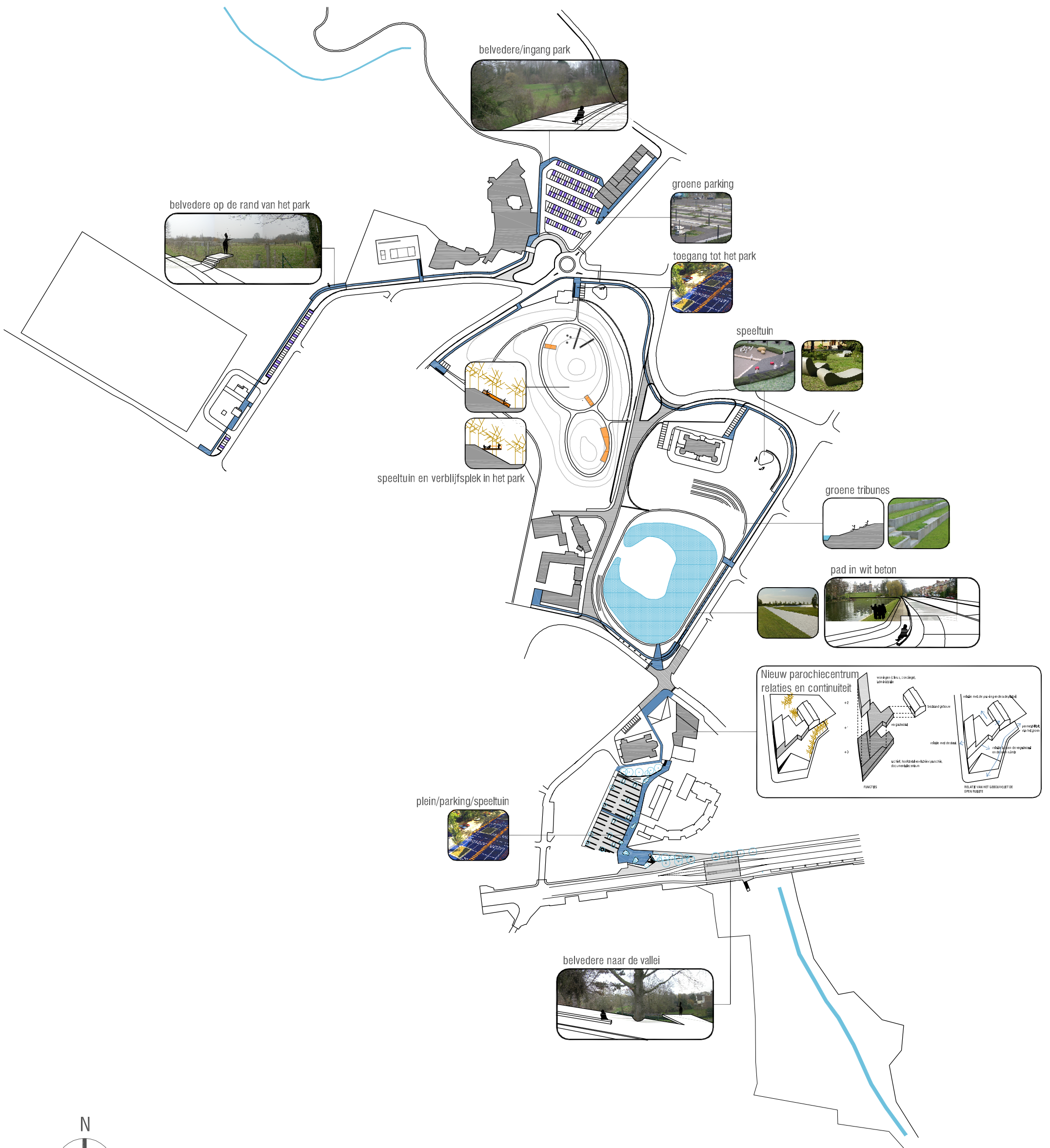
Sint-Alenalaan typesnede



Verheydenstraat typesnede



Verheydenstraat section near N8



De Zachte ruggengraat is een complex systeem van ruimtes en objecten die de stedenbouwkundige structuur van Dilbeek doorkruisen langs de noord-zuid as.

De vallei, die loopt van noord naar zuid door de stad van Dilbeek, heeft een sterke en herkenbare structuur, en bevat zowel water bassins, rivieren, bossen, velden en akkers, als belangrijke openbare gebouwen, die omringd worden door een organische structuur van groen.

Van noord tot zuid is de Zachte ruggengraat opgebouwd uit natuurgebied en landbouwgebied aan het einde van de vallei langs de noordelijke zijde; het culturele centrum met de nieuwe muziek- en dansschool; het park met de grote 'krater' in het midden; het open veld tussen de Levoldlaan en De Heetveldelaan; het Park Van Deelbeek met het kasteel en het meer; het nieuwe administratieve centrum; het nieuwe brandweergebouw; de kerk; het parochie gebouw; de Gemeentelijke lagere Jongslag school; de Vrije lagere school Sint-Alena; de kruising met de N8 en de natuurlijke vallei die richting het zuiden strekt.

Al deze elementen zijn onderdeel van een derde ecologie (ecologie van de natuur), waarin elk element een duidelijke stedelijke en ruimtelijke kwaliteit heeft. Op dit moment zijn deze min of meer van elkaar gescheiden en hebben ze geen sterke ruimtelijke relatie met elkaar.

Het doel van het project is om een opeenvolging te creëren van verschillende (op dit moment nogal op zichzelf staande) objecten, groene massa's, door visuele en ruimtelijk connecties te verwezenlijken tussen de gebouwen of de natuurlijke objecten, zoals bossen en velden.

Het project legt het accent op de natuurlijke structuur van de vallei, die samengesteld wordt door een continue groene structuur en opeenvolgende ruimten op verschillende hoogten.

Bestaande ruimtes zullen nieuwe functies, gebruiken en ruimtelijke objecten krijgen.

Een pad van wit beton herontwerpt het open gebied van de natuurlijke omgeving langs D'Arconatstraat doorlopend richting het zuiden. Dit nieuwe pad zal de bestaande systemen van natuurlijke parken accentueren en omringt het meer waardoor de vorm van de randen hergedefinieerd wordt. Het nieuwe parochie gebouw met de groene hellingbaan maakt deel uit van de behoefte aan ruimtelijke en visuele continuïteit van de groene structuur. Zuidelijker loopt het witte pad door langs de kerk en herontwerpt het de open ruimte van de school.

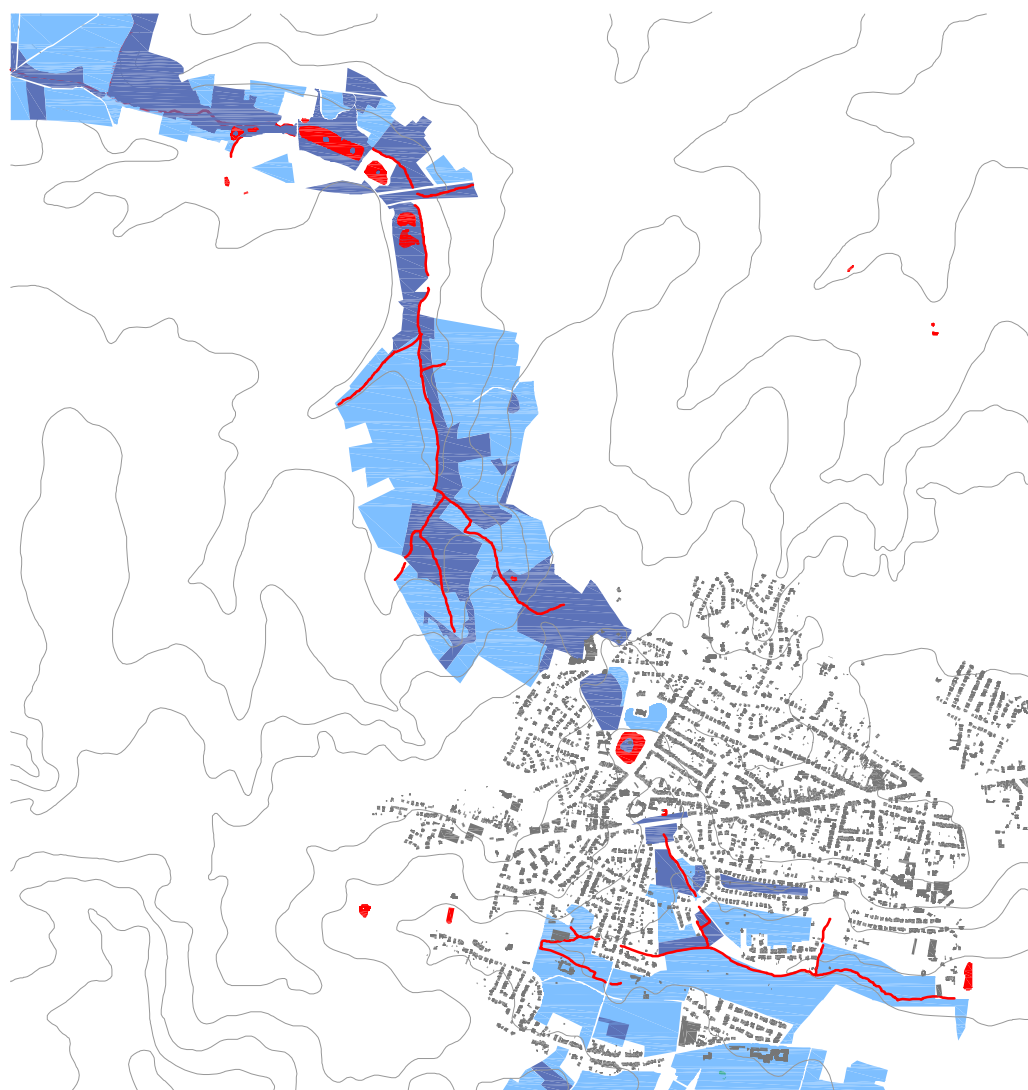
Een nieuwe bushalte langs de N8 wordt het architectonische object dat voor een connectie zorgt tussen de ruimte achter de kerk en de vallei.

de grens met het noordelijke natuur gebied

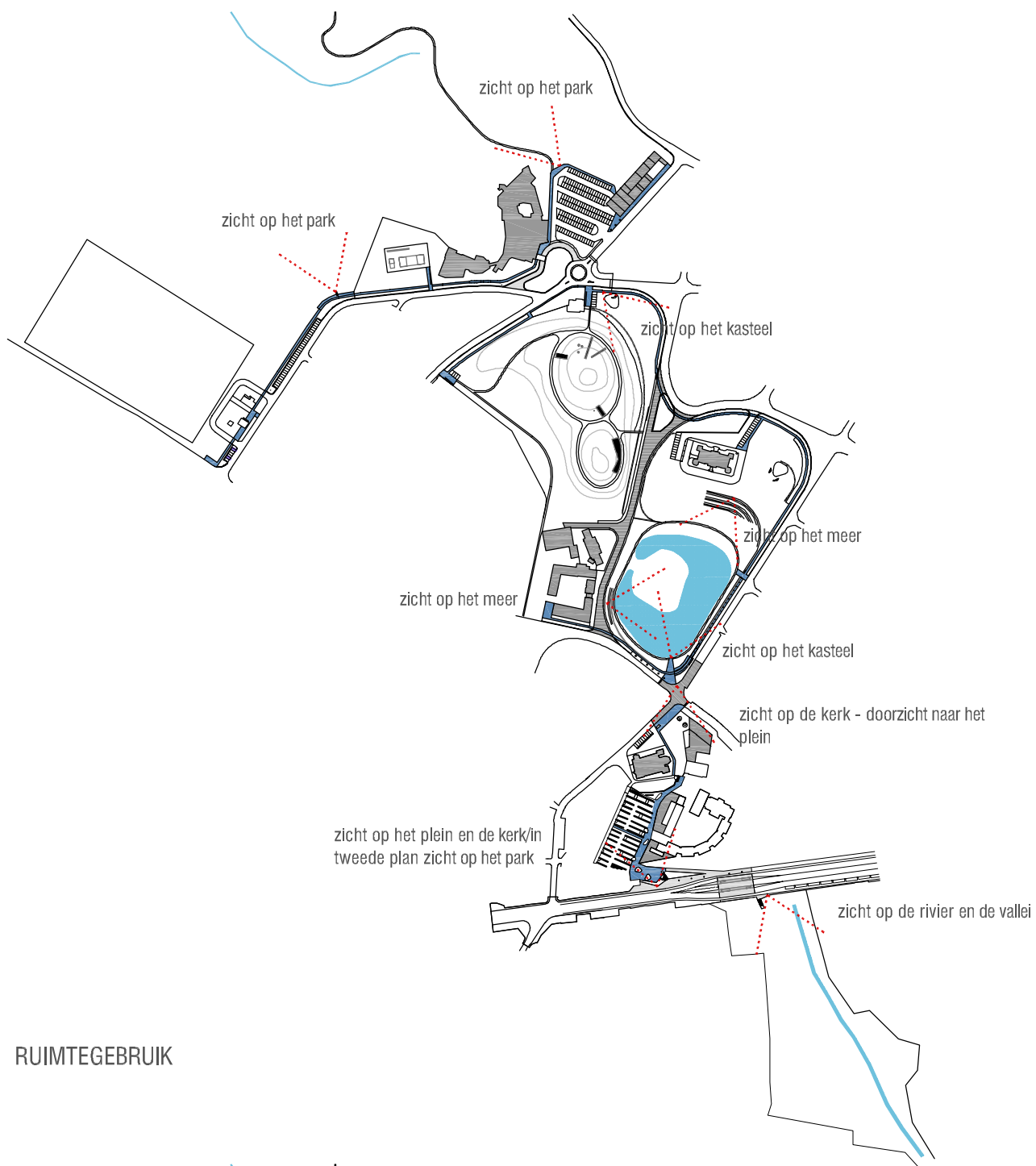
Het witte pad loopt van de nieuwe muziek en dansschool tot De Vlinderschool. Hierdoor worden deze gebouwen tevens gekoppeld aan het bestaande skate park, waarbij twee nieuwe ingangen gecreëerd worden en tegelijkertijd zichtlijnen richting het natuurgebied aan de noordkant ontstaan. Alle bestaande parkeerplaatsen aan de noordkant zullen behouden worden, waarbij enkele zullen worden teruggebracht naar een groen open vlak dat met bomen wordt beplant.

De auto toegang naar het culturele centrum wordt vereenvoudigd, zodat de voetgangers- en fietsgebied vergoet wordt.

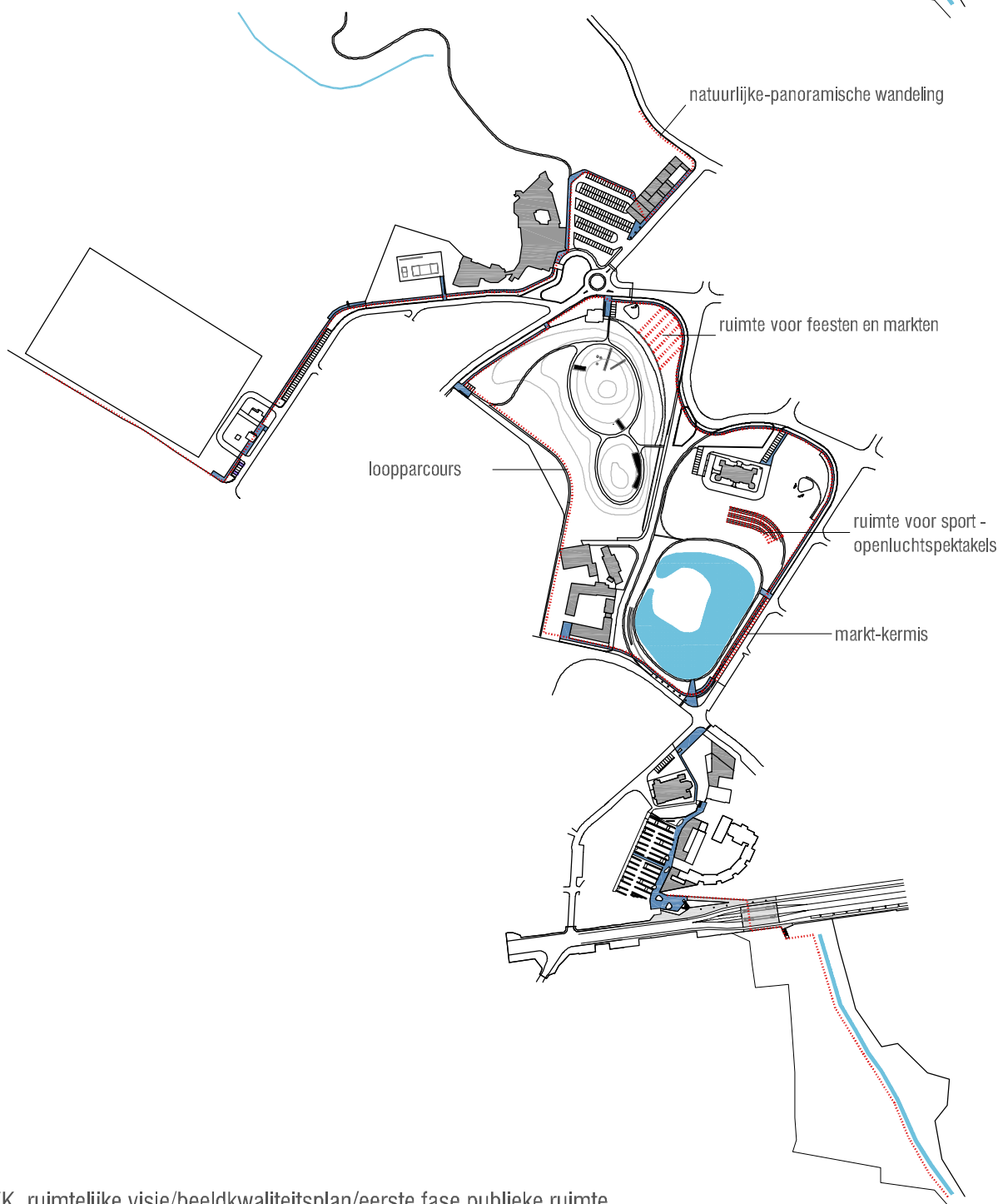
Groene netwerk



BELANGRIJKSTE ZICHTPUNTEN OP DE OMGEVING



RUIMTEGEBRUIK



Het park Van Dilbeek

In het plan zal De Heetveldelaan alleen gebruikt worden voor openbaar vervoer, zodat de continuïteit van de twee zijdes van het park versterkt zal worden. Het witte pad loopt tussen de twee parken door en definieert de toegangsplatformen. Ieder toegangsplatform is uitgerust met parkeerplaatsen en fietsenrekken voor de bezoekers. De 'krater' in het noordelijke park zal worden ontworpen als recreatie- en speelruimte en worden uitgerust met speeltoestellen en picknick banken.

De ruimte voor het kasteel is herontworpen, zodat meer aandacht uit zal gaan naar de gevel van het gebouw en het perspectief vanaf de straat zal worden verbeterd. De parkeerplaatsen zijn naar de andere kant gebracht, zodat een groot groen gebied voor het kasteel overblijft voorzien van een bushalte.

Het witte pad vervolgt vervolgens de route langs de Sint-Alenalaan en hervormt de relatie tussen het meer en de stad. Het pad bepaalt de nieuwe grens van het meer. De bestaande beplanting zal worden verwijderd en een lange zitbank langs het pad geeft de mogelijkheid tot nieuwe zichtlijnen naar het kasteel en het meer.

Door het kruispunt tussen de Sint-Alenalaan en de Kasteelstraat, wordt het toegangsplatform van het park direct georiënteerd op de tuin van het nieuwe parochie gebouw. Hierdoor wordt de groene continuïteit tussen het park en de openbare ruimtes rond de kerk en het parochie gebouw onderstreept.

Het park zal naast de oude functies, ook nieuwe functies krijgen. De markt zal tevens behouden blijven langs de Sint-Alenastraat, maar zal het nieuwe oppervlak van het witte pad gebruiken. De lange bank langs het meer en de nieuwe treden in gras bieden meer mogelijkheden om het mooie landschap te waarderen. Bovendien kunnen de grastreden onderaan het kasteel gebruikt worden voor festivals en openlucht concerten.

De lus die wordt gemaakt door het witte pad en het pad aan de westzijde van het park is een 1,2 km lange hardlooproutte.

De kerk, het nieuwe parochie gebouw en de connectie met de N8.

Het parochie gebouw wordt gevisualiseerd als een nieuwe connectie tussen het park systeem en de achterkant van de kerk. De open ruimte blijft een doorlopend gebied door de groene ruimte van de parochie tuin, de groene hellingbaan aan de voorkant en de voetgangersverbinding gemaakt van wit cement, die beide kanten van de kruising met elk aar verbindt. De tuin van het gebouw kan worden gezien als een publiek terras dat uitkijkt op het park aan de noordkant en de vallei in het zuiden.

Het nieuwe gebouw is opgebouwd uit een ondergrondse verdieping, een begane grond en een bovenverdieping langs de Kasteelstraat. De ondergrondse verdieping dat een archief, een documentatie centrum en de hoofdafdeling van het gebouw bevat, is direct gelinkt aan de Kasteelstraat en het parkeergebied. De begane grond heeft een fysieke connectie met het oude parochie gebouw en bevat alle vergader- en multifunctionele ruimten. De verdieping is in directe verbinding met de open groene ruimte door glasgevels en ramen. De continuïteit tussen binnen en buiten is de belangrijkste eigenschap van het gebouw. Het hogere gedeelte creëert een stedelijke gevel langs de Kasteelstraat en accentueert het uitzicht en het doorlopende groen, dat zich uitstrekt van het park achter de kerk tot aan de achterkant daarvan. Dit gedeelte van het gebouw huisvest de accommodatie van de clerus, de conciërge en de administratie.

Het herontwerp van de open ruimte wordt vervolgd aan de achterkant van de kerk. Het bestaande parkeergebied blijft behouden, enkele bomen worden toegevoegd en de beplanting wordt aangepast. De ruimte voor de school wordt een uitgestrekt voetgangersgebied, een lang lineair speelterrein, zodat een openbaar gebied kan worden gecreëerd dat afgescheiden is van het parkeergebied, waar kinderen veilig kunnen rondlopen en spelen.

Aan de andere kant van het parkeergebied zal een lang L-vormig dak ontworpen worden, dat een overdekte looproute naar de kerk zal realiseren en tegelijkertijd een grens tussen de openbare ruimte en het parkeergebied en de privé tuinen van de kavels aan westzijde.

De openbare ruimte voor de gemeentelijke lagere Jongslag school, volgt het natuurlijke talud van de vallei en is verbonden met de nieuwe bushalte langs de N8 met een hellingbaan en een trap.

De nieuwe bushalte werkt als een panoramisch uitzichtpunt op de kerk en het kasteel aan de noordzijde van de straat en de vallei aan de zuidzijde. Aan beide kanten wordt de openbare ruimte vormgegeven als een terras dat uitgerust is met twee hoge objecten die betreden kunnen worden om het uitzicht te bewonderen.

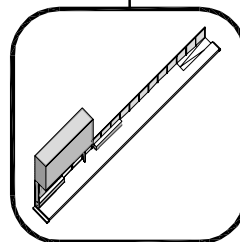
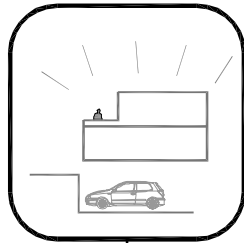
het nieuwe plein



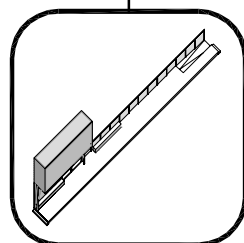
het belvedere



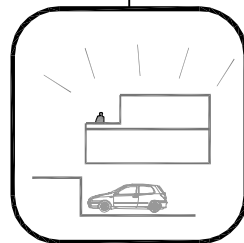
nieuwe zones voor parking



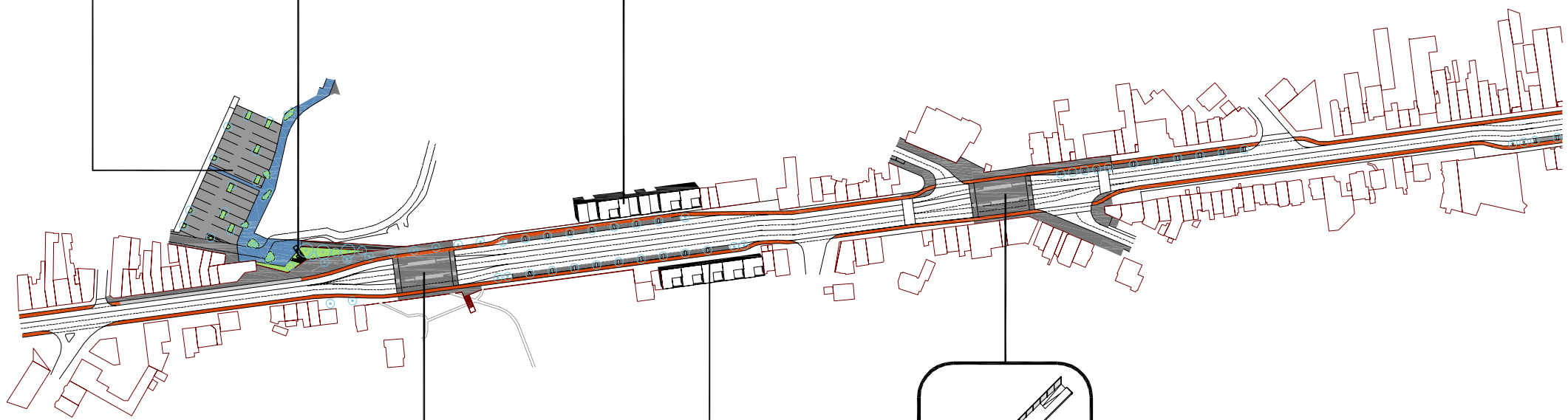
toegang tot de stad langsheen de N8



toegang tot de stad langsheen de N8



nieuwe zones voor parking

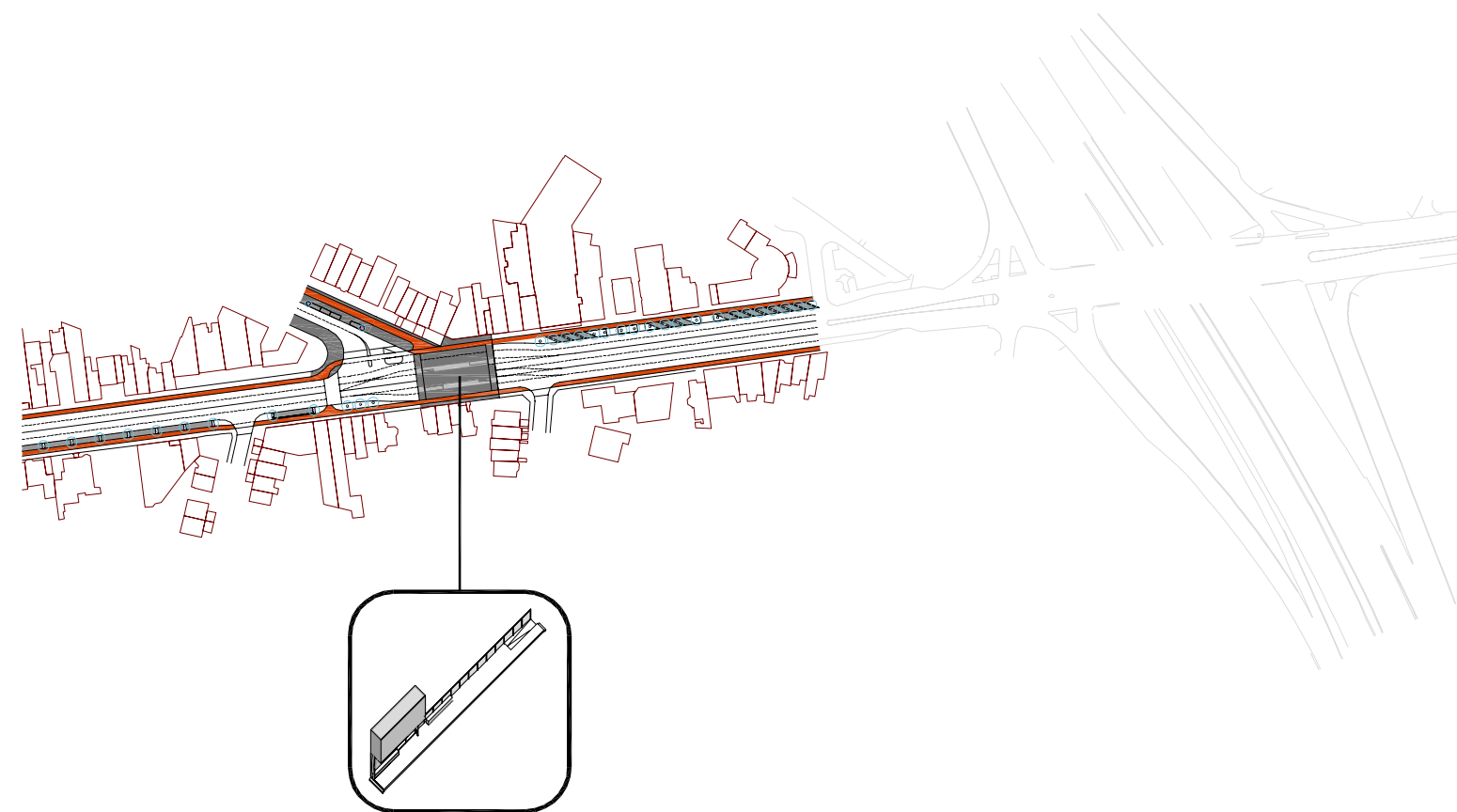


2.3_de stedelijke avenue

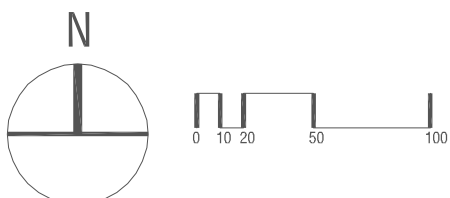
N8, een gezicht voor Dilbeek. Voor wat betreft de Ninoofsesteenweg heeft de gemeente duidelijke ambities: herinrichting vanuit een duurzaam mobiliteitsconcept met meer aandacht voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

De N8 moet een aangenamere en veiligere plaats worden voor iedereen maar in de eerste plaats voor de zwakke weggebruiker. Bus en/of tram krijg(t)en meer prioriteit met de gewenste toekomstige ontwikkeling van een vrije tram/busbaan. De volledige herontwikkeling gebeurt volgens STOPprincipe, een duurzaam mobiliteitsconcept dat uitgaat van het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en de kaart trekt van de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

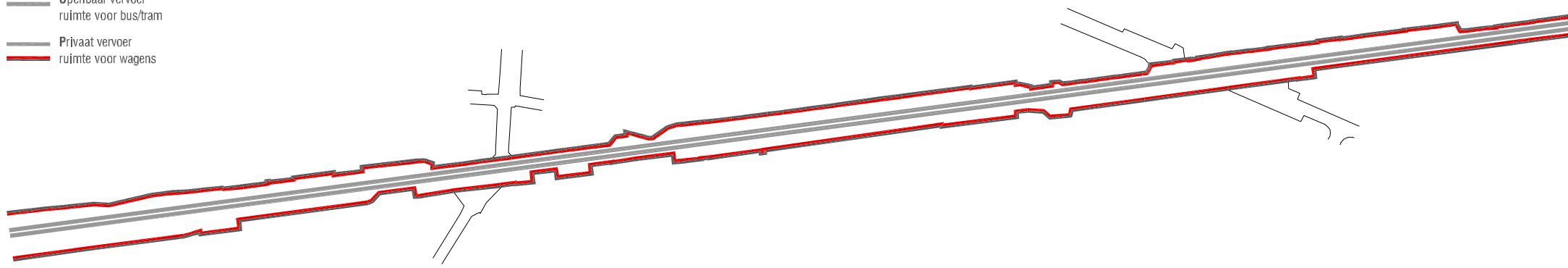
Kort samengevat kan men stellen dat Dilbeek de ambitie heeft de N8 om te vormen van een Vlaamse steenweg tot *viale urbano*: een stedelijke avenue, een weg vol stedelijkheid.



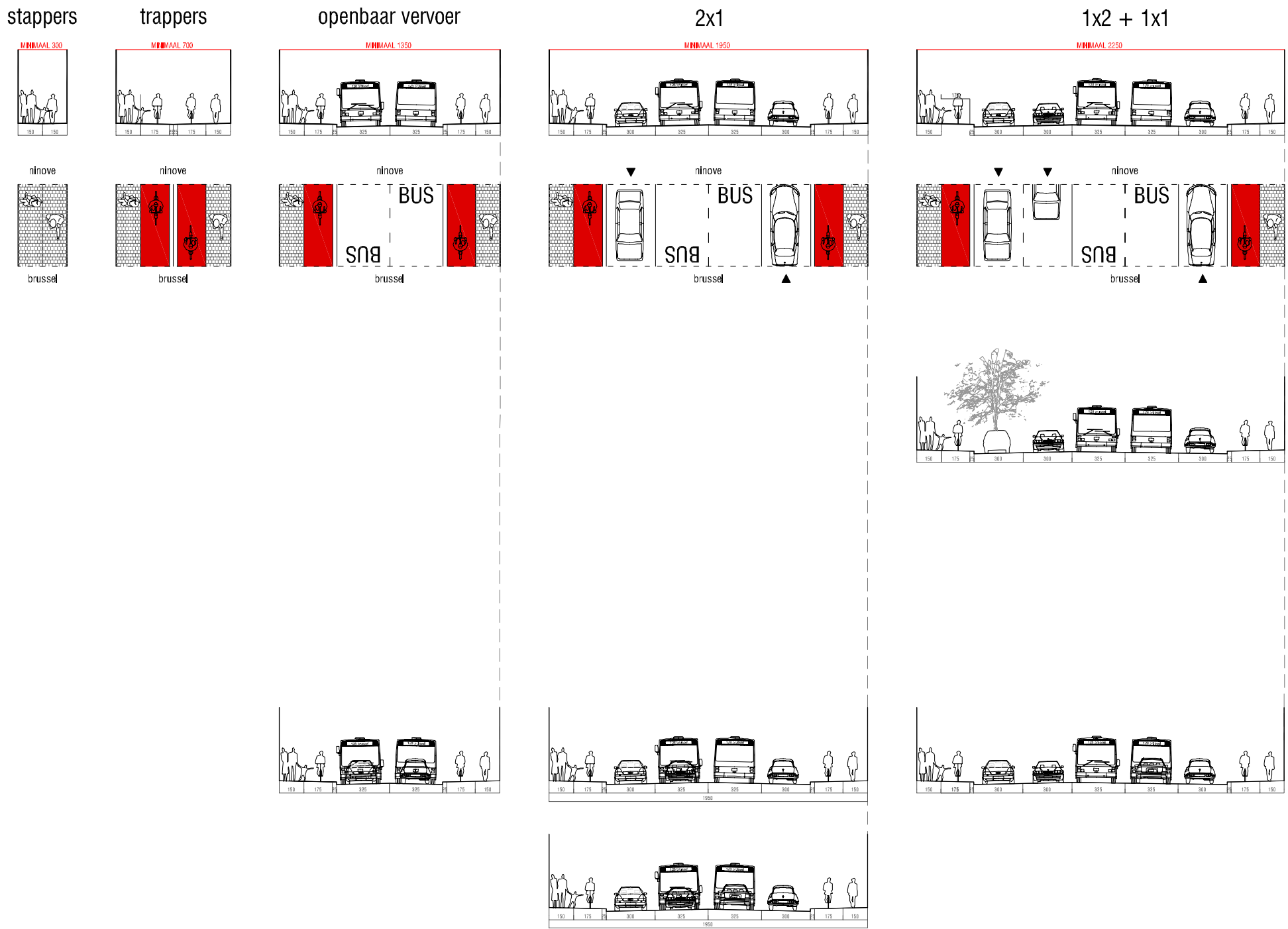
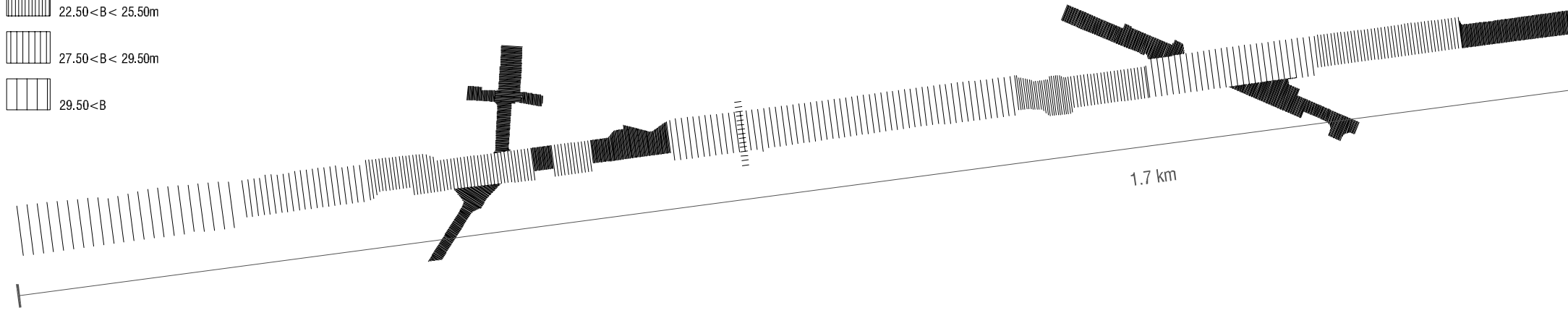
toegang tot de stad langsheen de N8

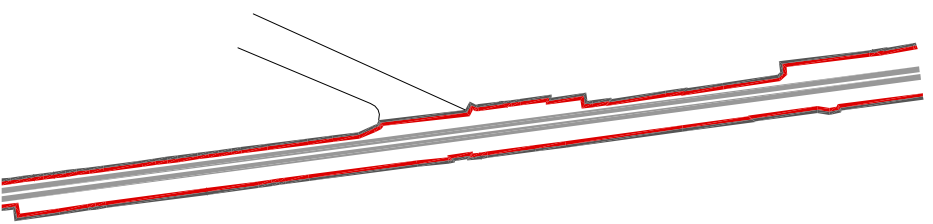


- Stappers
ruimte voor voetgangers
- Trappers
ruimte voor fietsers
- Openbaar vervoer
ruimte voor bus/tram
- Privaat vervoer
ruimte voor wagens



- B < 19.50m
- 19.50 < B < 22.50m
- 22.50 < B < 25.50m
- 27.50 < B < 29.50m
- 29.50 < B





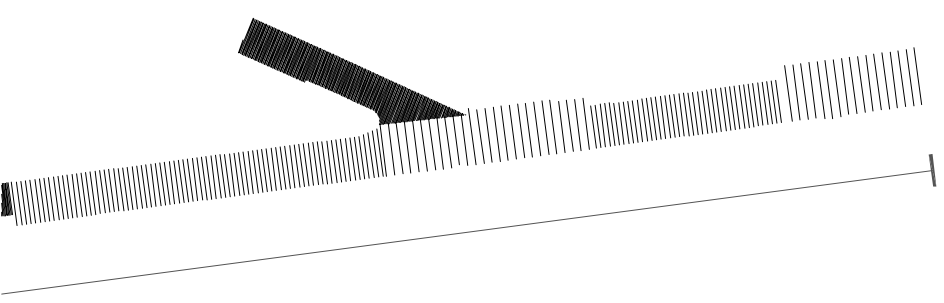
concept: minimale ruimte voor voetgangers en fietser/plaats voor openbaar vervoer

Ruimtegebruik

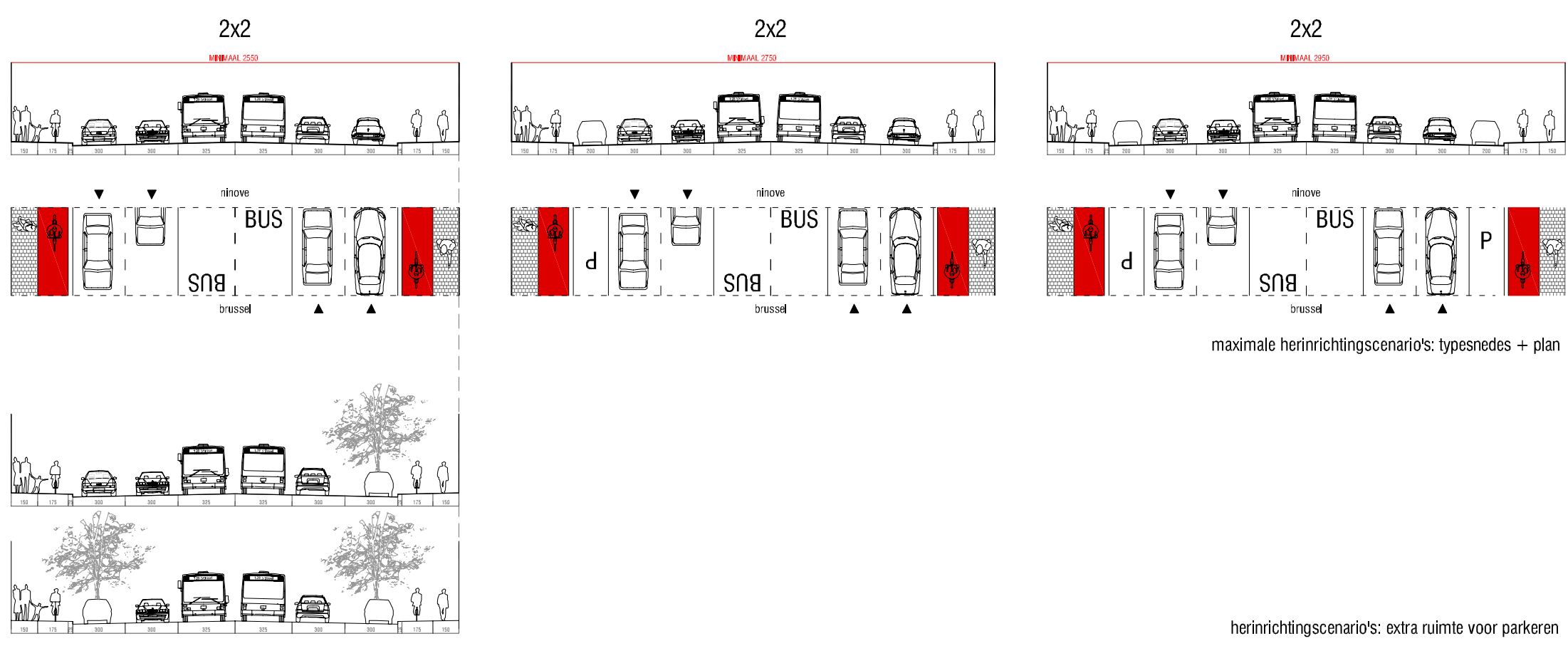
De lopende mobiliteitsstudies (sluipverkeer, streefbeeldstudie Arcadis, ...) maken een volledige definitieve beslissing over de herinrichting van de Ninoofsesteenweg vandaag niet mogelijk. De volledige set randvoorwaarden zal immers pas later gekend zijn. Een aantal randvoorwaarden zijn echter vandaag wel gekend. De duidelijke keuze voor het STOPprincipe en het feit dat het hier een fietscorridor *en* een stamas openbaar vervoer betreft, laat toe een aantal voorafnames te doen op de definitieve herinrichting van de N8 zonder deze te hypothekeren. De minimale comfortruimte voor voetganger en fietser, resp. 150cm obstakelvrij (cfr. vademecum toegankelijkheid) en 175+25cm fietscorridor (vademeccum fietsers), evenals de positie van de toekomstige tram/busbaan kunnen ondubbelzinnig worden vastgelegd en waar mogelijk gerealiseerd. De verdere invulling van de beschikbare ruimte zal afhangen van beschikbare breedte en de gekozen rijstrookconfiguratie. Het overzicht van de verschillende scenario's toont hoe die invulling -de reeds gekende randvoorwaarden indachtig- kan gebeuren. Het spreekt voor zich dat '*minder plaats voor de wagen*' zich vertaalt in '*meer ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer*'.

Snelheidsregime

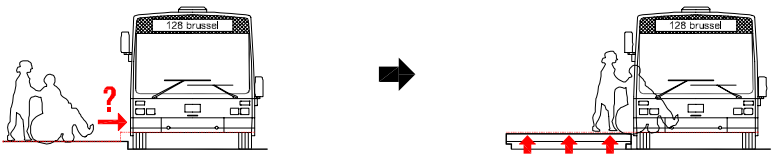
Een snelle berekening leert ons dat men aan 70km/u ongeveer anderhalve minuut nodig heeft om de afstand R0 - busstelplaats te overbruggen terwijl het aan 50km/u minder dan een minuut langer duurt. Het verschil naar veiligheidsgevoel en verblijfswaarde voor de zwakke weggebruiker is echter wel significant.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



beschikbare breedte



overgangscenario's: gemengd gebruik



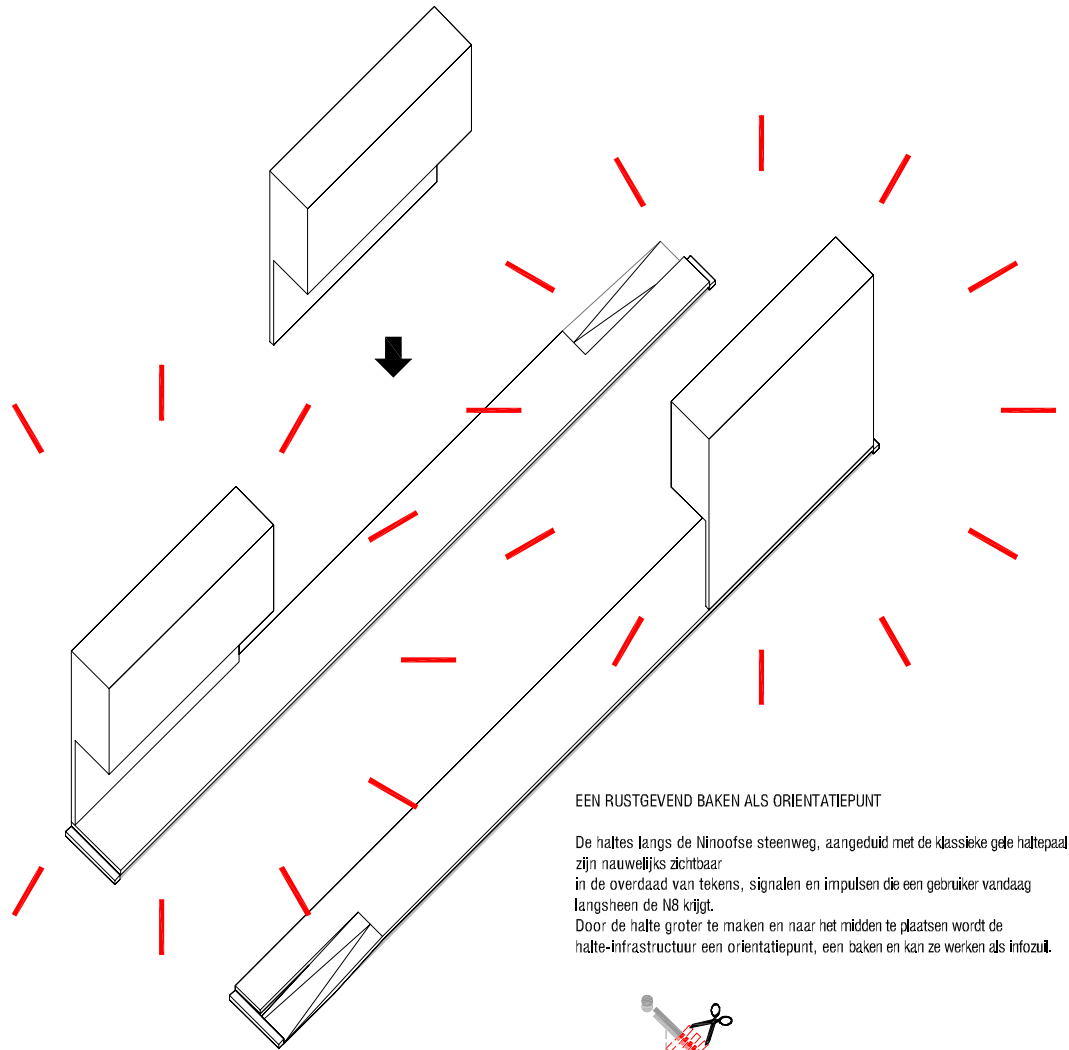
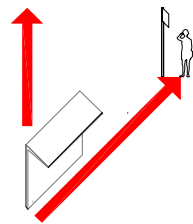
TOEGANKELIJKHEID BUS/TRAM

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

5% max

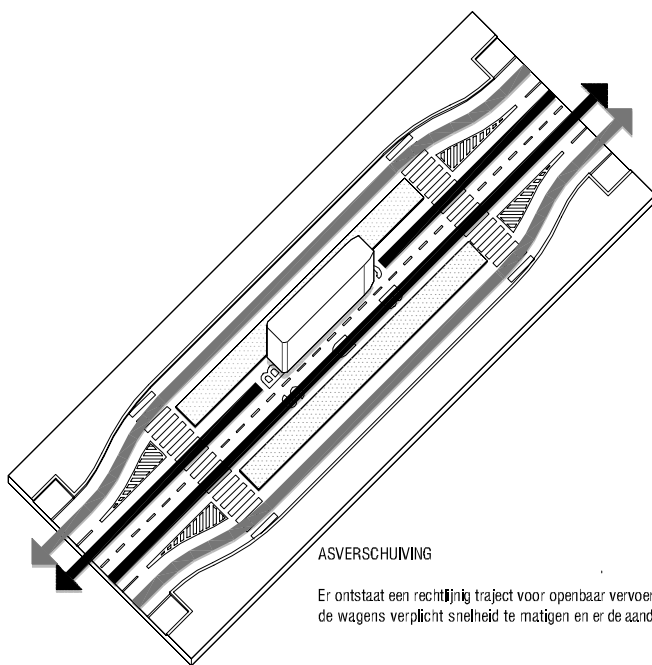
TOEGANKELIJKHEID PERRON

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



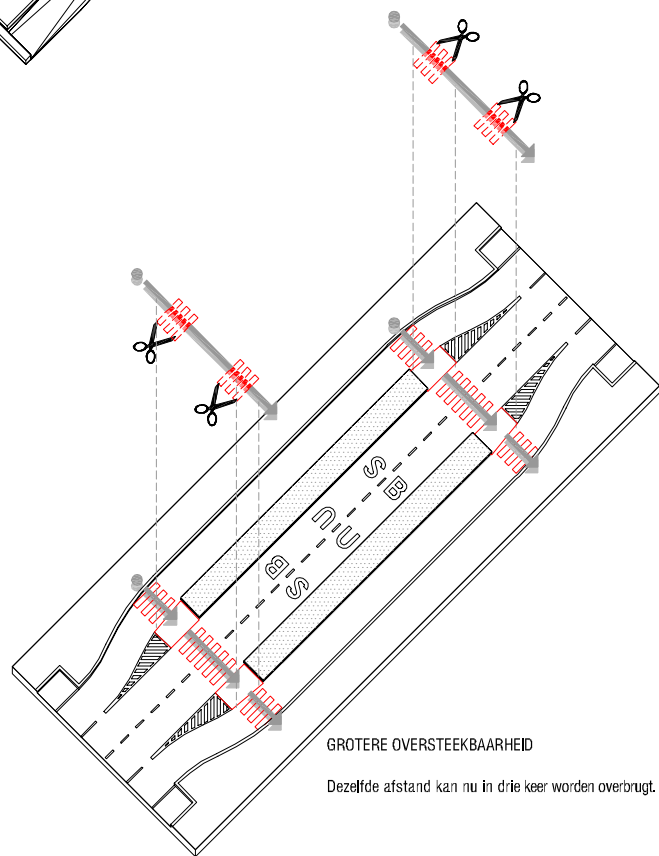
EEN RUSTGEVEND BAKEN ALS ORIENTATIEPUNT

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



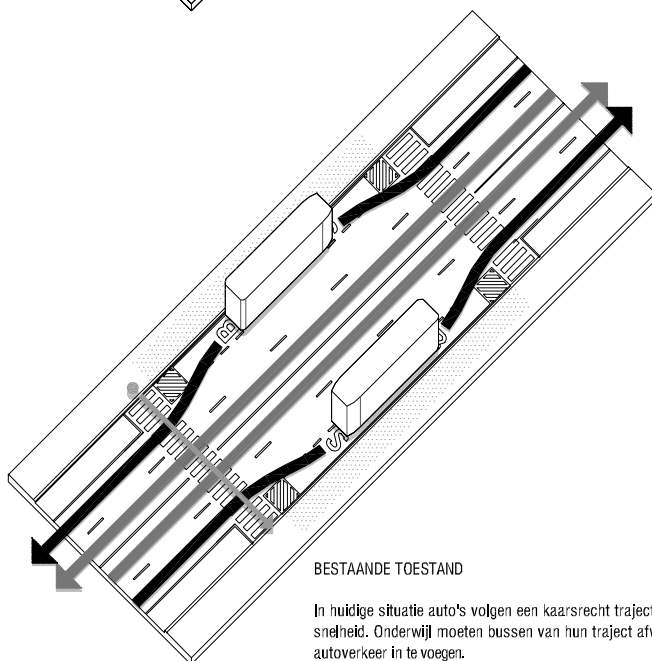
ASVERSCHUIVING

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



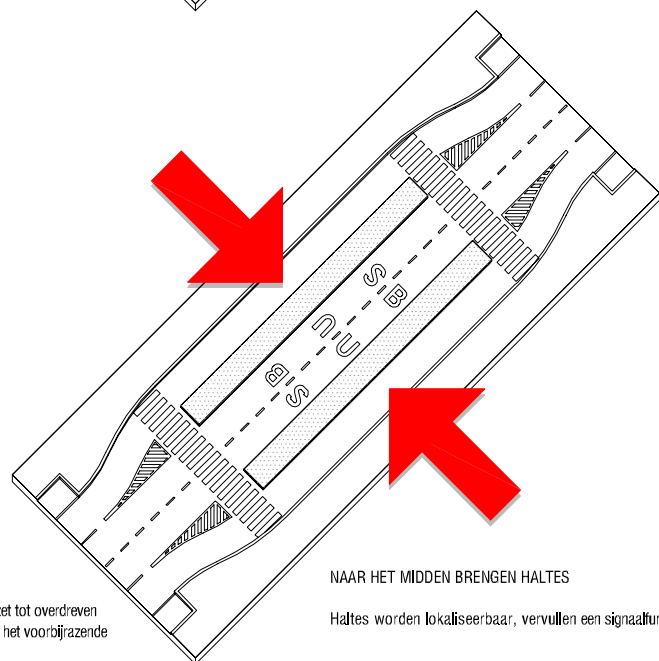
GROTERE OVERSTEEKBAARHEID

Dezelfde afstand kan nu in drie keer worden overbrugt.



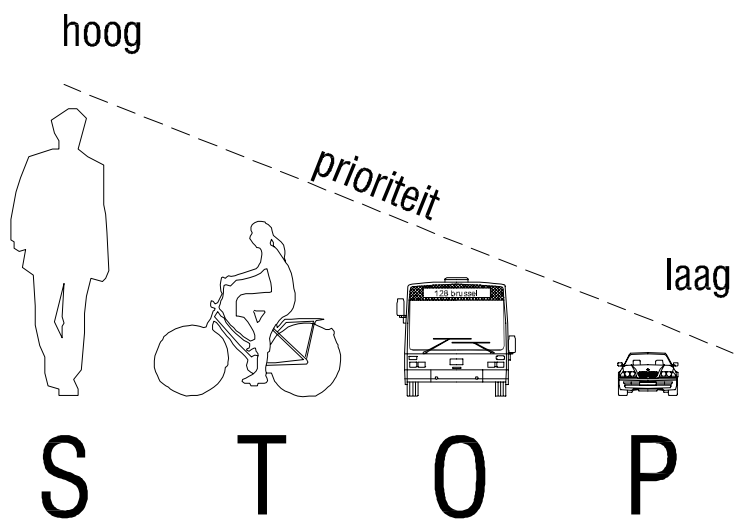
BESTAANDE TOESTAND

In huidige situatie auto's volgen een kaarsrecht traject zonder asverschuiving -een onbewuste aanzet tot overdeven snelheid. Onderwijl moeten bussen van hun traject afwijken om te halteren, om naderhand weer in het voorbijrazende autoverkeer in te voegen. Voetgangers en fietsers dienen, al dan niet met behulp van verkeerslichten, de volledige wegbreedte ineens te dwarsen.



NAAR HET MIDDEN BRENGEN HALTES

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



Bus/tramhaltes in het midden

Het bestaande wegprofiel werd ontworpen op maat van koning auto. In huidige situatie volgt hij een kaarsrecht traject zonder asverschuiving -een onbewuste aanzet tot overdreven snelheid- terwijl bussen van hun traject moeten afwijken om te halteren en naderhand weer moeten invoegen in het voorbijrazende autoverkeer. De bushaltes zelf zijn bovendien slecht lokaliseerbaar. Voetgangers en fietsers dienen, al dan niet met behulp van verkeerslichten, de volledige wegbreedte ineens te dwarsen. Deze afstand loopt ter hoogte van kruispunten op tot 30 meter.

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

Meer dan een halte

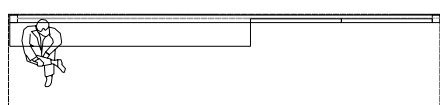
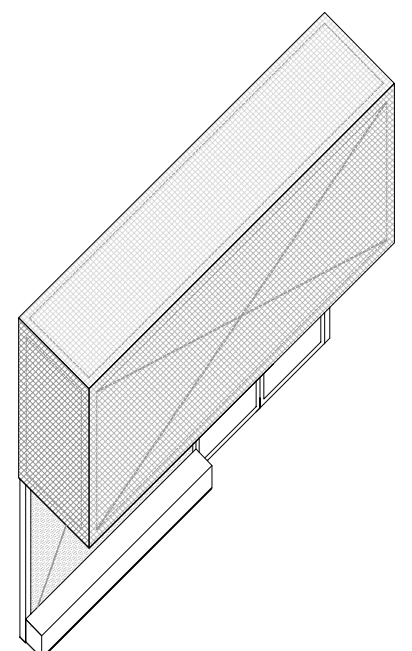
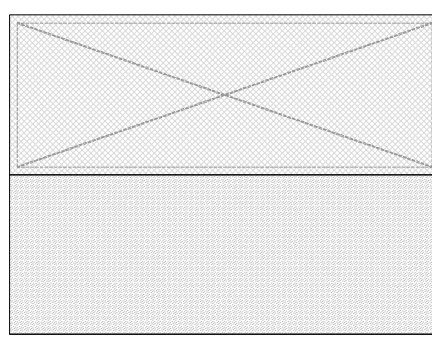
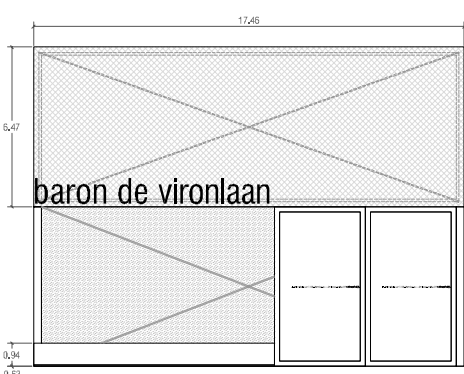
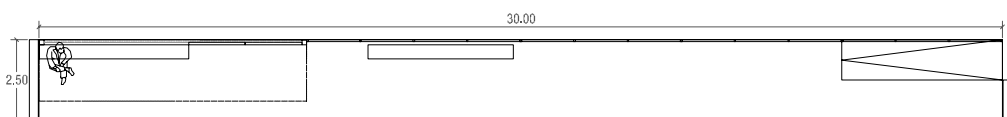
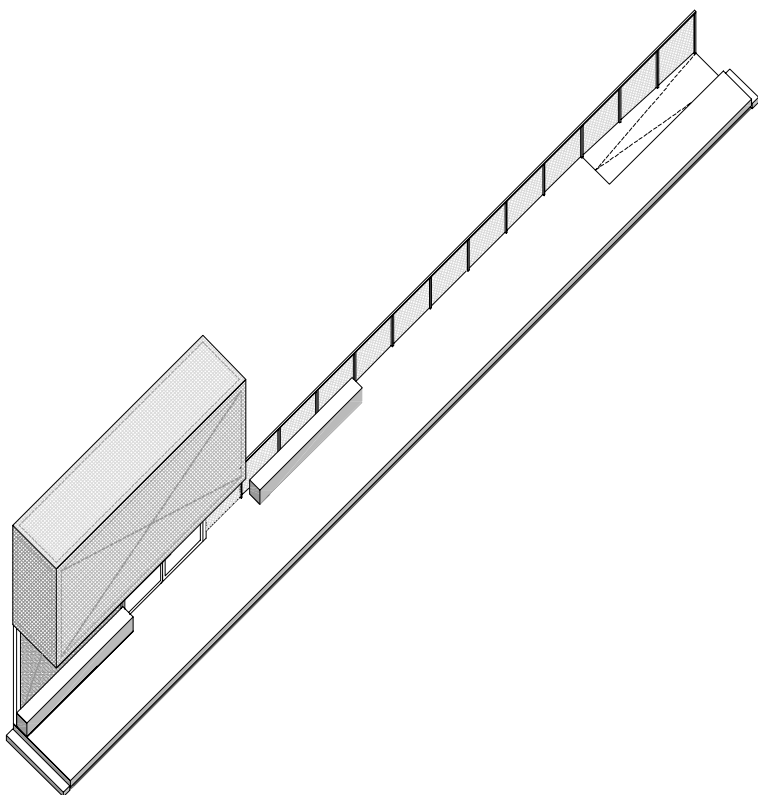
Door de nieuwe positie en de uitwerking als sculpturaal object wordt de combinatie van twee haltes een sterk oriëntatiepunt langsheen de Ninoofsesteenweg. We willen ze daarom inzetten om belangrijke punten in de gemeente aan te geven. *Hier gebeurt iets.*

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

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

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

De contactpunten tussen de verschillend systemen krijgen op deze wijze een gezicht. De halte aan de Baron de Vironlaan markeert de toegang tot de gemeente, het gemeentehuis en het cultureel centrum; aan de Spanjebergstraat-Koudenaardestraat wordt het kruispunt met de schoolas gesignaleerd en thv het marktplein tenslotte markeert de halteinfrastructuur de toegang tot het marktplein en het centrum enerzijds en de vallei anderzijds.



systeem van toegankelijkheid tot het centrum

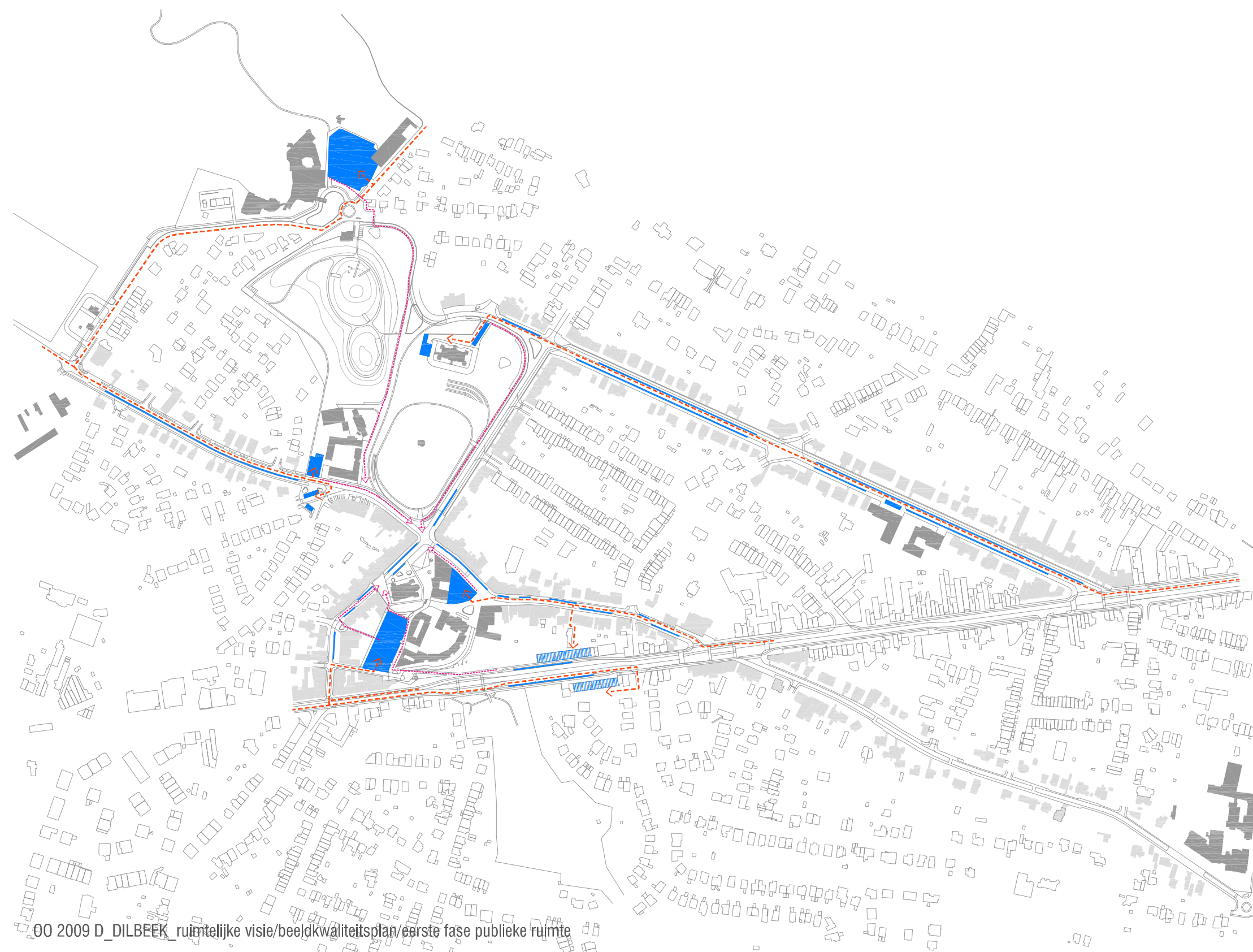
Ook de toegankelijkheid van de stad per auto is een belangrijk element in het masterplan. De constructie van voetpaden langs de 'catwalks', de paden van de 'Zachte ruggengraat' en de stalen constructies die dienst doen als wachtplekken voor het openbaar vervoer langs de N8 creëren een zacht netwerk dat in het weefsel van de stad door dringt. Dit netwerk kan goed gecombineerd worden met een aantal toegankelijke parkeerplekken en een duidelijke regulering van de autoverkeersstromen.

Ook de parkeerplekken bevinden zich langs of in de drie project figuren. In principe blijven alle bestaande parkeerplekken behouden, bij sommige wordt het aantal parkeerplaatsen licht gewijzigd doordat er 'groene parkings' worden gecreëerd, maar het voornaamste nieuwe element is het feit dat een duidelijke verbinding tussen alle parkeerplekken wordt gecreëerd en er op die manier een echt systeem van parkings ontstaat. De parking bij het cultureel centrum, de parking tegenover het kasteel, de parking bij de Kasteelhoeve en de twee parkings bij de Sint-Ambrosius kerk zijn alle gemakkelijk te bereiken vanaf de toegangswegen en zijn de begin- en eindpunten van de binnenste publieke ruimte die wordt vormgegeven door het grote publieke park, de winkelstraat en de pleinen rond het park, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid.

De meeste straten van de project figuren vervullen de functie van toegangsweg tot een parking: de Baron Robert de Vironlaan verbindt de N8 met de parking bij het kasteel, de kasteelstraat leidt de vervoerstroombaan die komt vanaf de Stationstraat naar de parking van de Kasteelhoeve en van het cultureel centrum. De Spanjebergstraat linkt de N8 met de parking van het marktplein en het eerste stuk van de Verheydenstraat maakt het mogelijk om de parking aan de achterzijde van de kerk te bereiken. Alle hebben ook ruimte voor extra parkingplaatsen, aangeduid met lineaire strepen.

Om dit systeem van toegankelijkheid te versterken, is er de mogelijkheid om twee nieuwe parkings te realiseren langs de N8, met de centrale publieke ruimte verbonden via de helling tegenover de Gemeentelijke lagere Jongslag school.

- - - - - toegangswegen tot de gemeente
- randparkings aan de stad
- mogelijkheid tot parkeren in gebouw
- langsparkeren
- - - - - voetgangerstoegangen naar het centrum





modellen voor nieuwe integratie van de ecologieën

De drie figuren vormen het project voor het masterplan van Dilbeek in haar geheel. De figuren ontmoeten elkaar op enkele welbepaalde punten: de 'Catwalk' ontmoet de 'Stedelijke avenue' op het kruispunt tussen de Baron Robert de Vironlaan en de Ninoofsesteenweg; de 'Zachte ruggengraat' ontmoet de 'Stedelijke avenue' aan het punt waar het stedelijk park onder de N8 loopt en de 'Catwalk' komt in contact met de 'Zachte ruggengraat' aan het kruispunt van de Kasteelstraat met de Sint-Alenalaan.

Op deze veelzijdige stedelijke plekken is het mogelijk om het verband tussen de drie ecologieën te herstellen en zo een unieke en doorlopende open ruimte te creëren. Deze vier kruispunten worden op die manier voorbeelden van **nieuwe integratie van de ecologieën**.

Om de keuze van materialen, stedelijk meubilair en ruimtelijke atmosferen, in één woord het **beeldkwaliteitsplan** van Dilbeek, te verduidelijken, gaan we dieper in op deze kruispunten.

Ook de Baron Robert de Vironlaan maakt deel uit van dit beeldkwaliteitsplan: een gedetailleerd voorbeeld van deze straat wordt geïllustreerd om een duidelijker beeld te geven over de bedoeling van de rehabilitatie van deze straat tot een echte stedelijke promenade en één van de toegangspoorten tot Dilbeek.







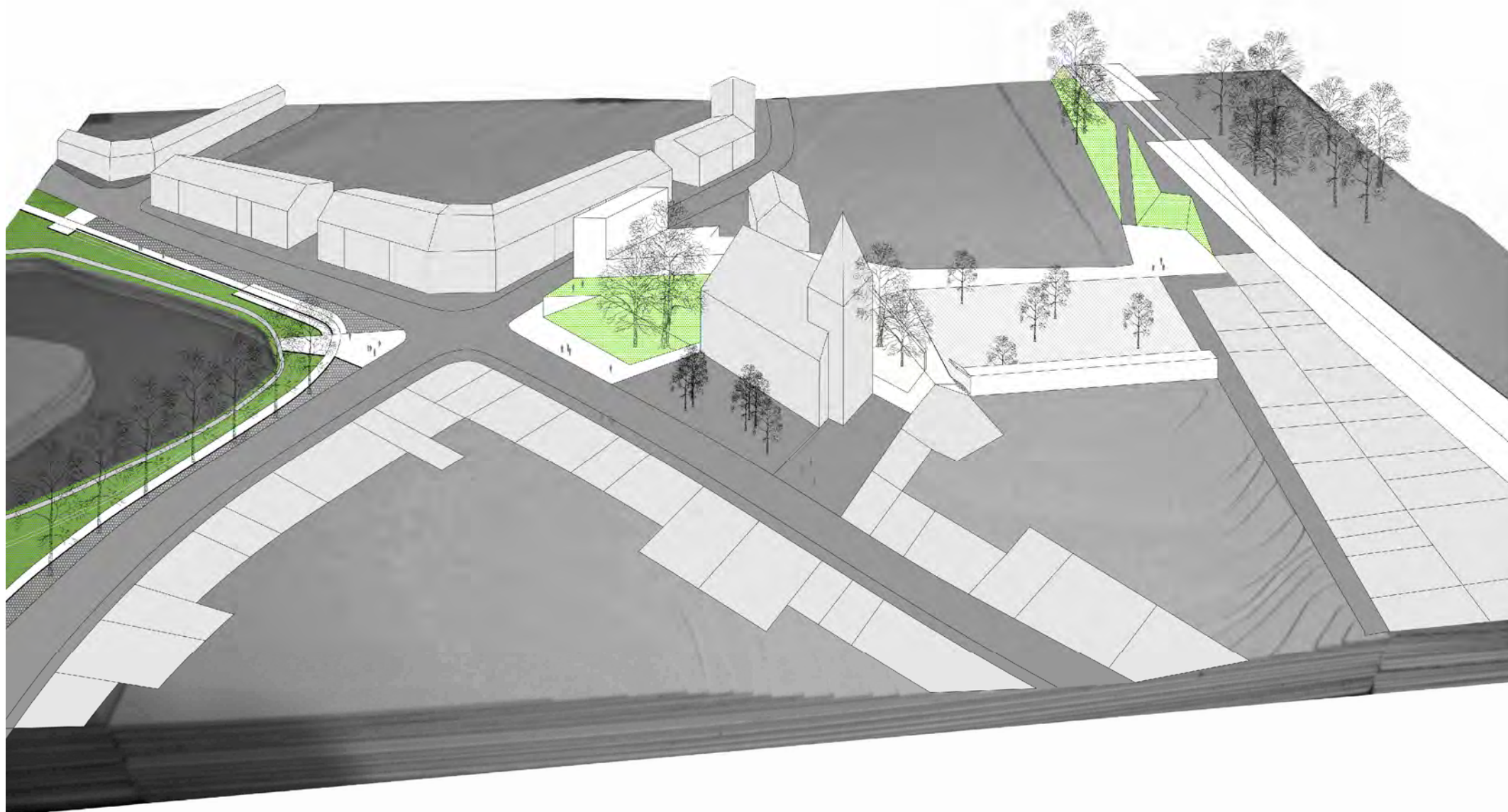
zicht op het park van dilbeek en het kasteel

zicht op het nieuwe parochiecentrum en de winkelstraat



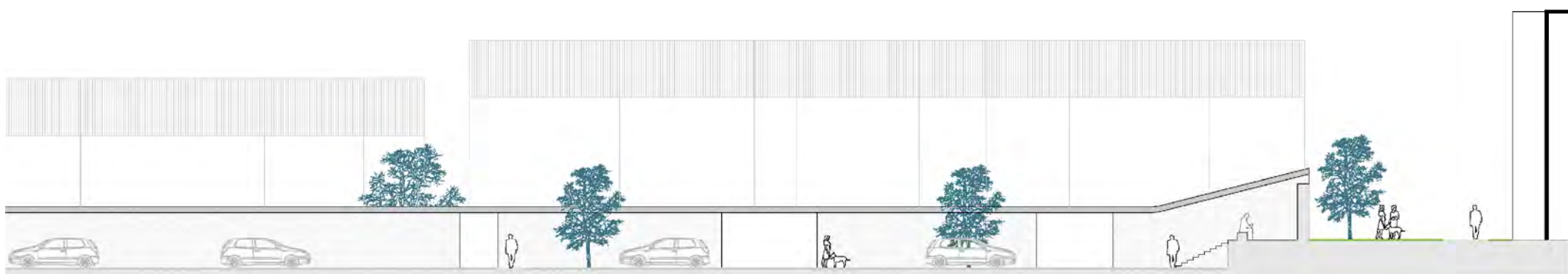


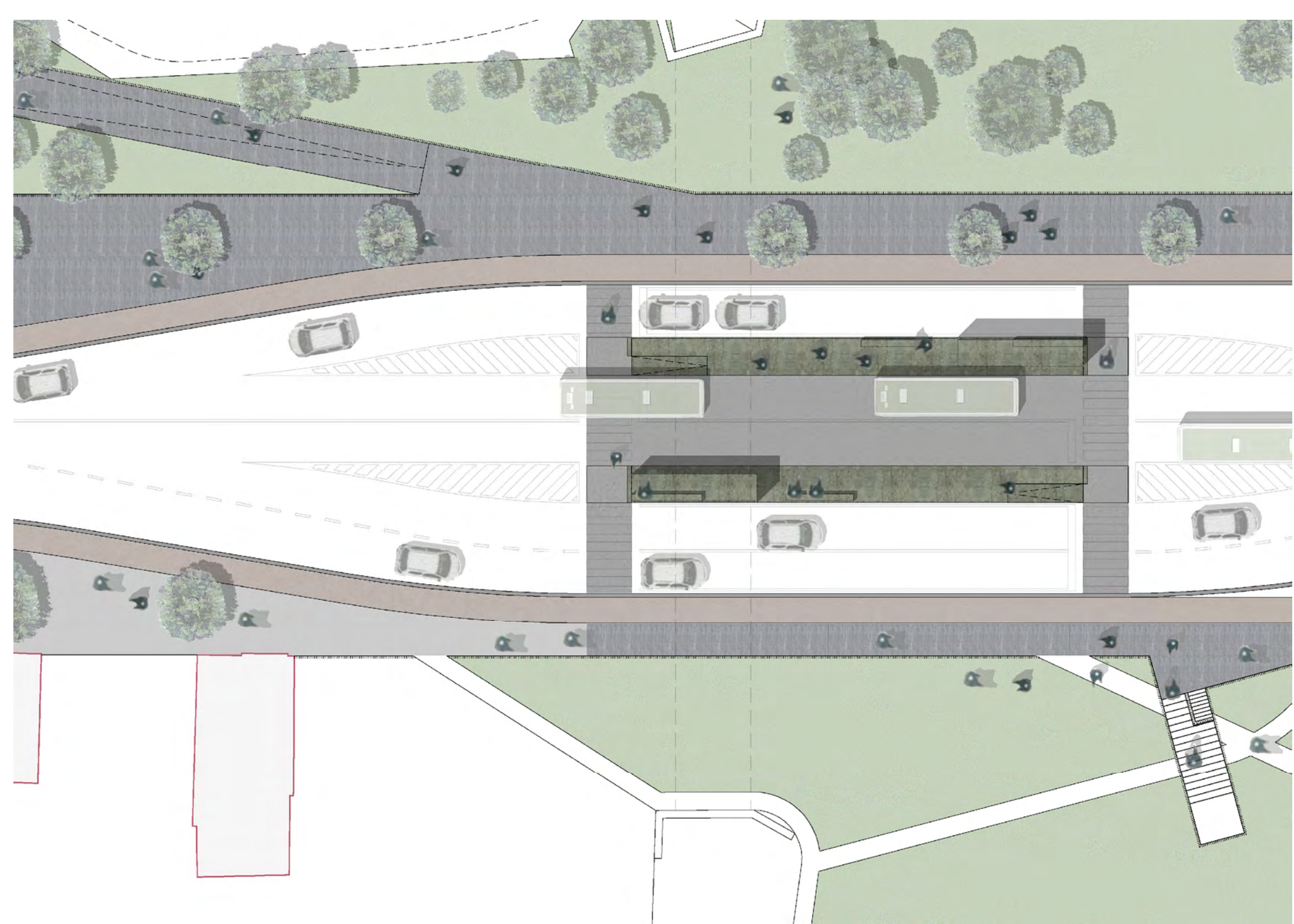
3.2_de zachte ruggengraad en de stedelijke avenue



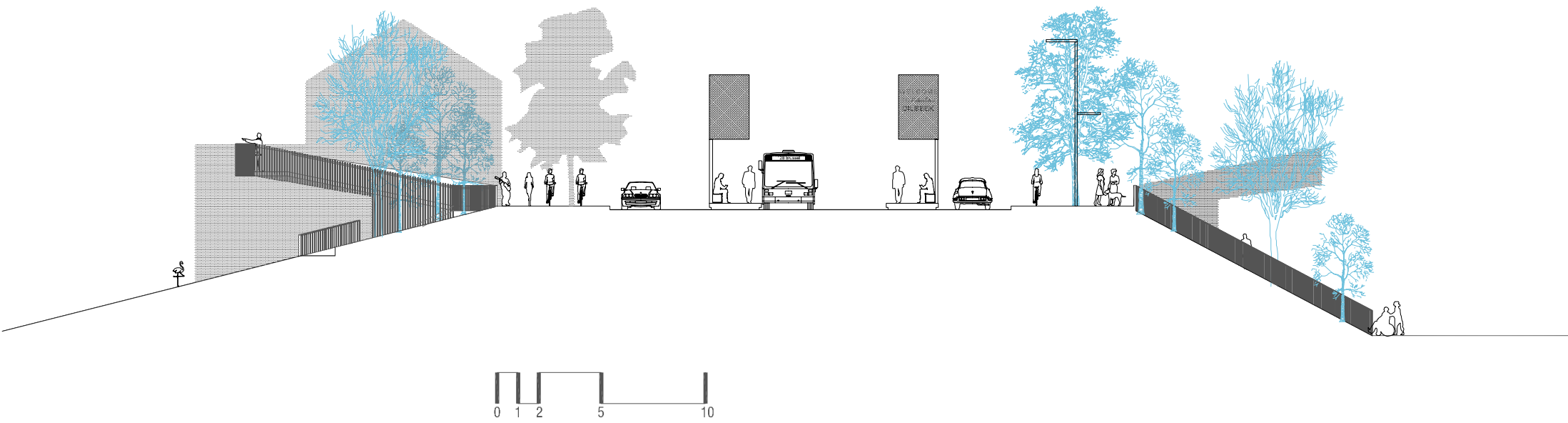
bovenaanzicht van het park van Dilbeek, de kerk, het nieuwe plein en de nieuwe halte infrastructuur langs de N8

zicht van de nieuwe luifel langs het plein





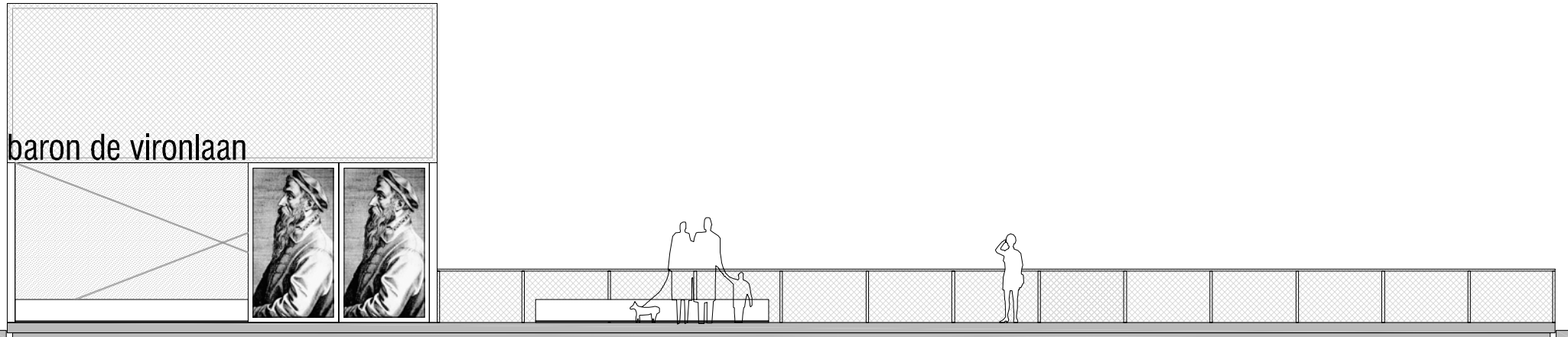
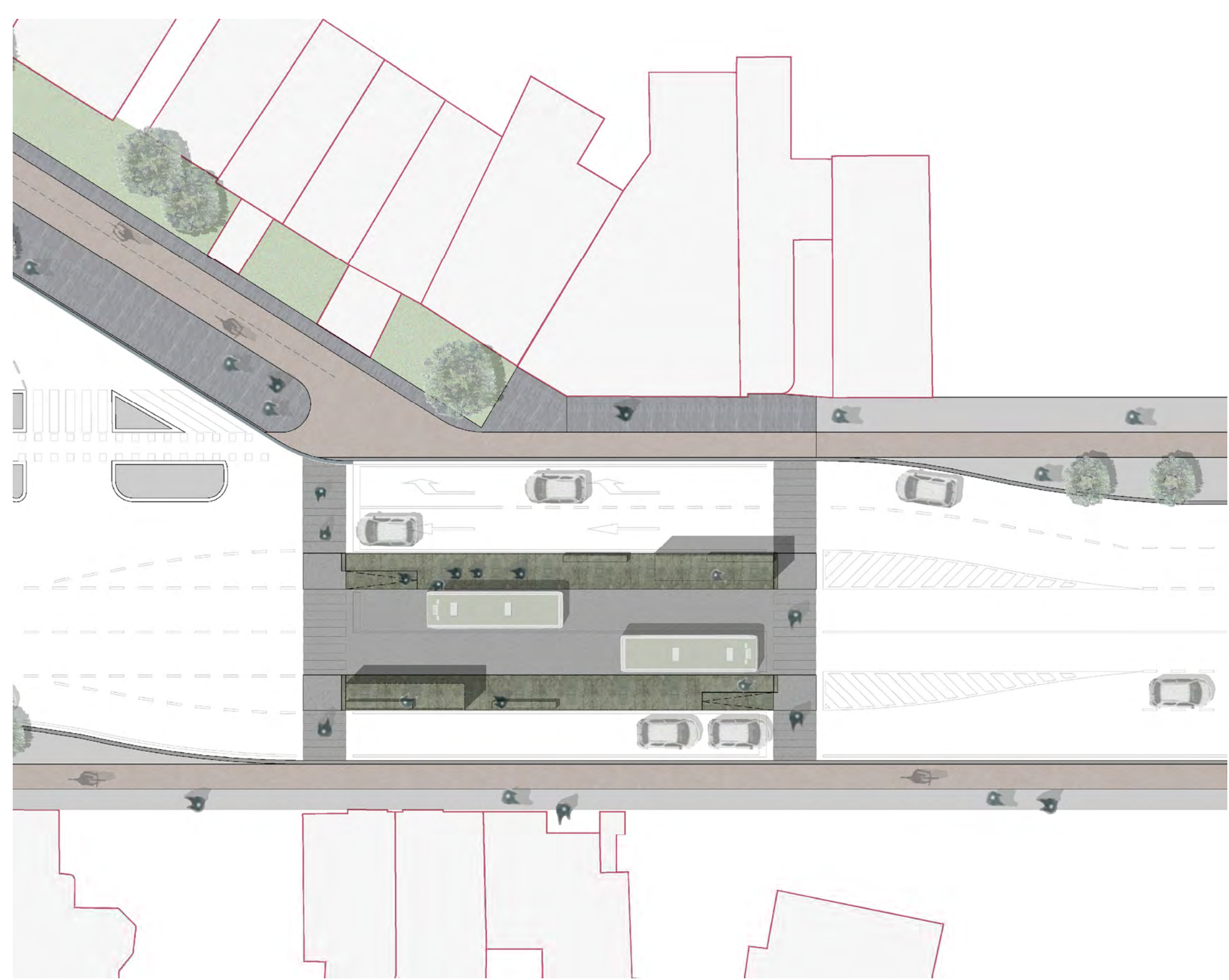
3.2_de zachte ruggengraat en de stedelijke avenue



snede over de verbinding tussen de zachte ruggengraat en de stedelijke avenue

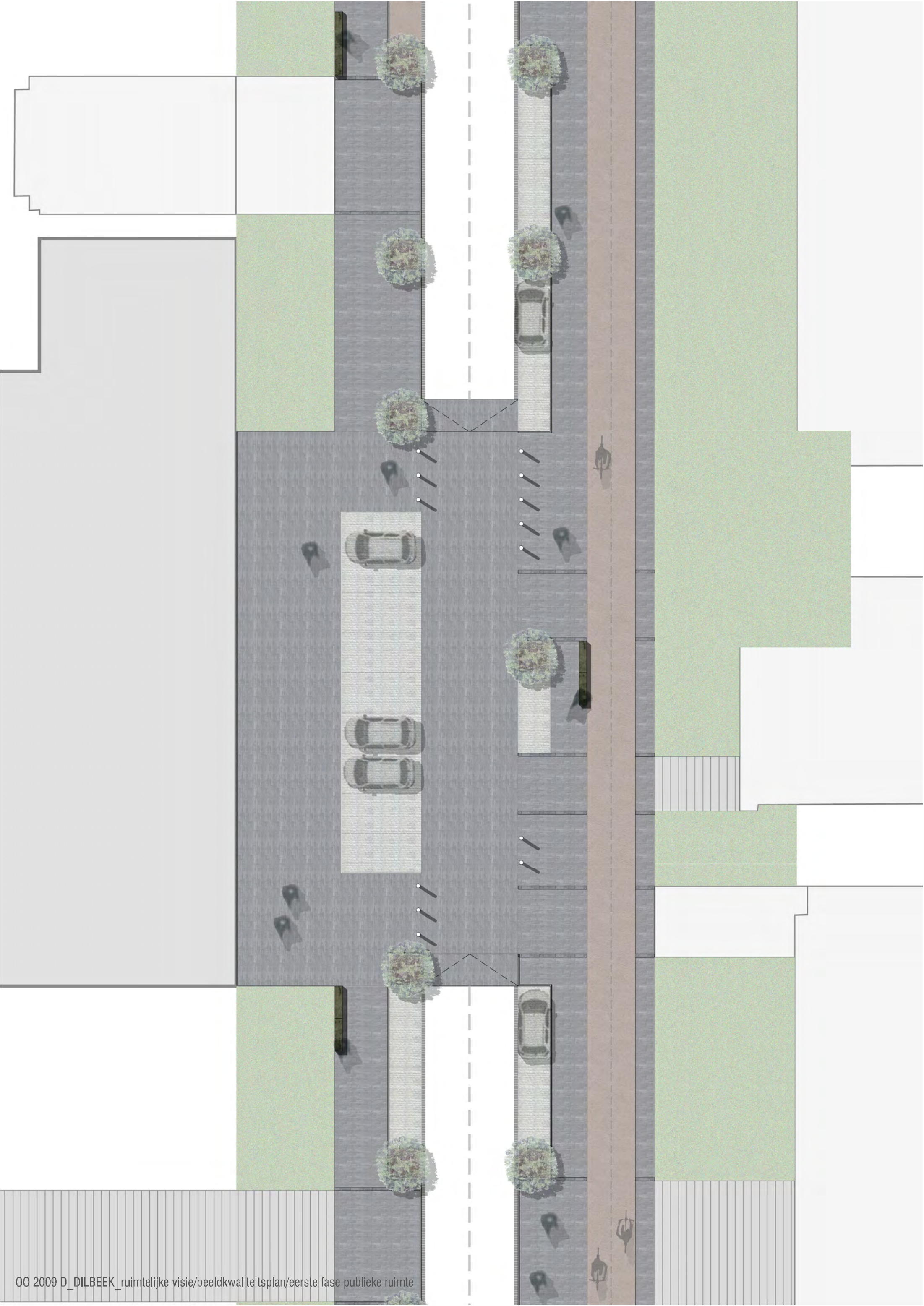
zicht op de kerk vanop de stedelijke avenue





zicht op de halte infrastructuur ter hoogte van het kruispunt van de N8 met de Baron Robert de Vironlaan





zicht op het stedelijke platform dat zich ontvouwt voor het bejaardentehuis in de Baron Robert de Vironlaan

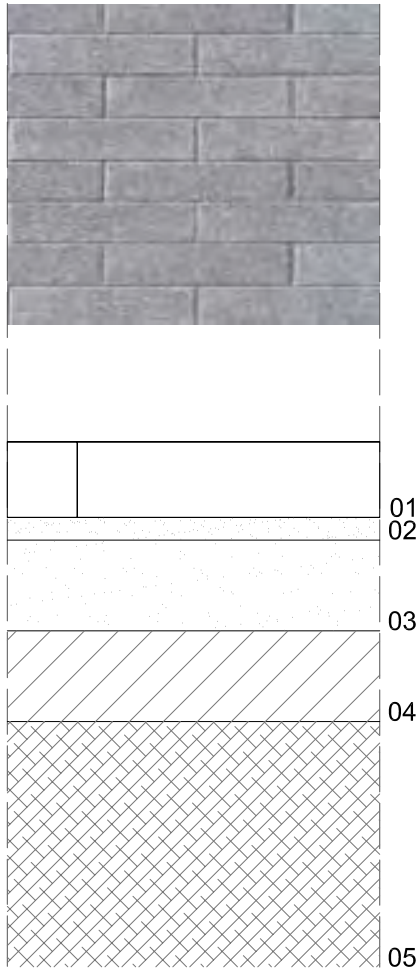


BASISMATERIALEN

BETONSTRAATSTEEN

type STRADUS 40x10
gekleurd in de massa, antracietkleurig

toepassing: voetpaden en pleinen
(verschillend legverband)

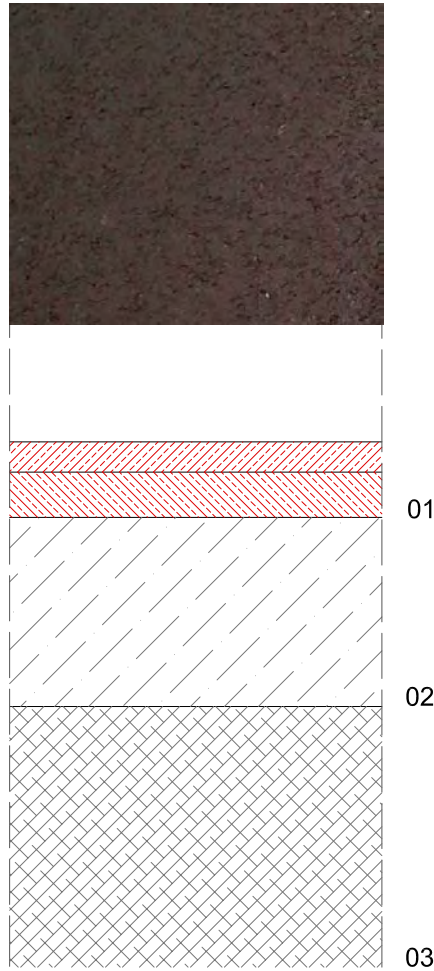


- 01. betonstraatsteen (10cm)
- 02. straatbed zandcement (3cm)
- 03. zandcement fundering (12cm)
- 04. onderfundering (10cm)
- 05. bestaande ondergrond

ASFALTVERHARDING

rood

toepassing: fietspaden

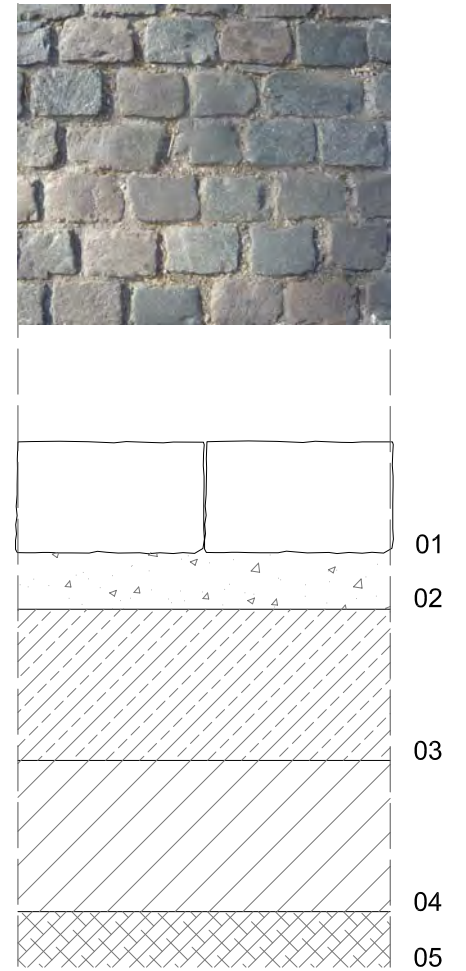


- 01. asfaltverharding, rood (4+6cm)
- 02. steenslagfundering met continue korrelverdeling zonder toevoegsel (25cm)
- 03. bestaande ondergrond

KASSEIEN

type Belgisch porfier
rechthoekig (12x18, 13x20), blauwgrijs
gerecupereerd

toepassing: parkeerplaatsen

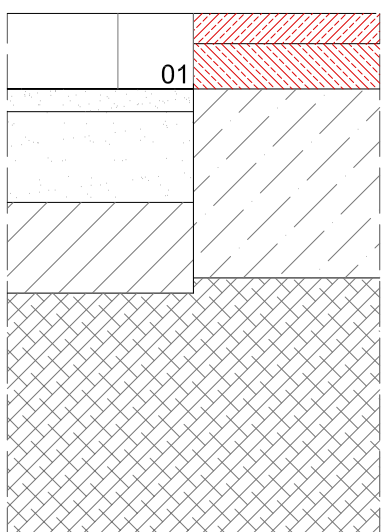


- 01. straatbed van split 2/5 (7.5cm)
- 02. straatbed zandcement (3cm)
- 03. steenslagfundering met continue korrelverdeling met toevoegsel (20cm)
- 04. onderfundering (20cm)
- 05. bestaande ondergrond

MATERIAALOVERGANGEN

BETONSTRAATSTEEN - ASFALT

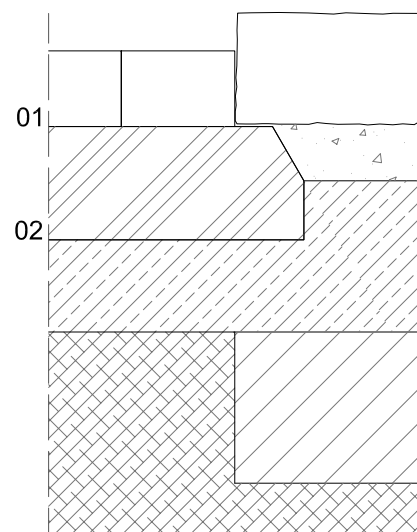
o.a. Baron de Vironlaan: voetpad/fietspad



- 01. strek in betonstraatsteen 40x10x10

GOOT IN BETONSTRAATSTEEN - KASSEIEN

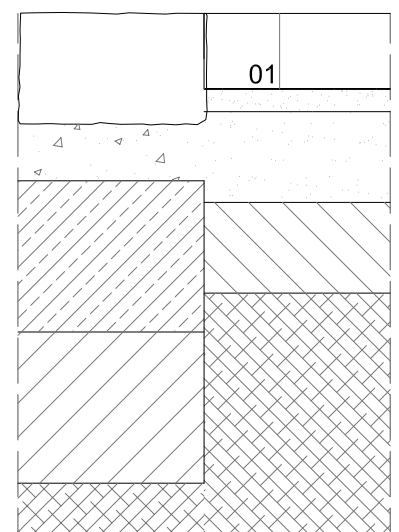
o.a. Baron de Vironlaan: parking/rijweg



- 01. goot in betonstraatsteen 15x30
- 02. stut in schraal beton (15cm)

KASSEIEN - BETONSTRAATSTEEN

o.a. Baron de Vironlaan: parking/voetpad

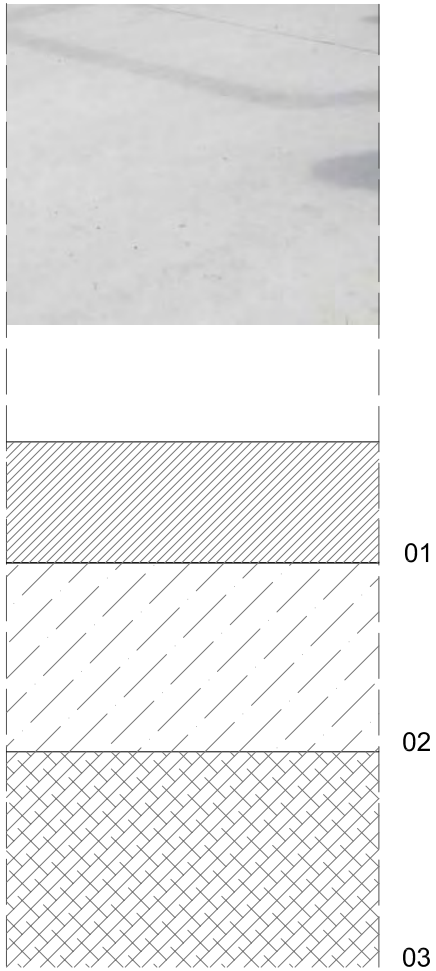


- 01. strek in betonstraatsteen 40x10x10

HELDER BETON

ter plaatse gestort
gemaakt met witte cement en wit zand
lichtgrijs neigend naar wit
(uitgezonderd N8: antraciet)

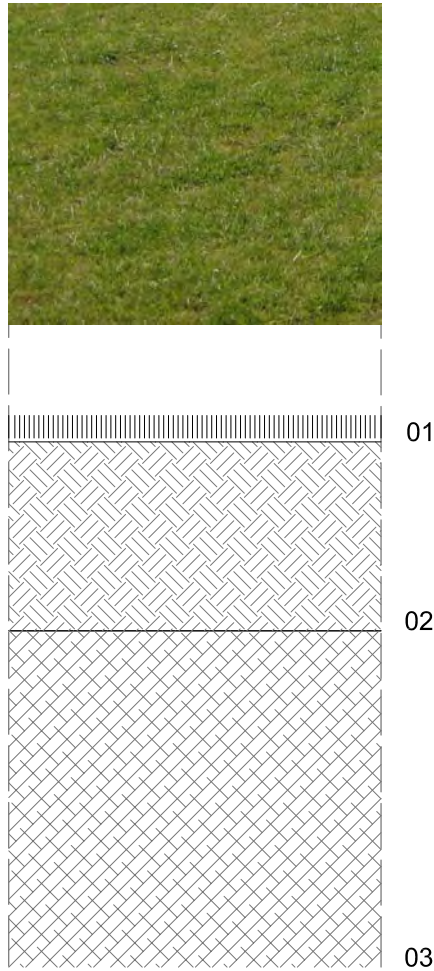
toepassing: paden park, N8 haltes



- 01. beton ter plaatse gestort, lichtgrijs (16cm)
- 02. steenslagfundering met continue korrelverdeling zonder toevoegsel (25cm)
- 03. bestaande ondergrond

GRAS

toepassing: park, boomspiegels zachte ruggegraad

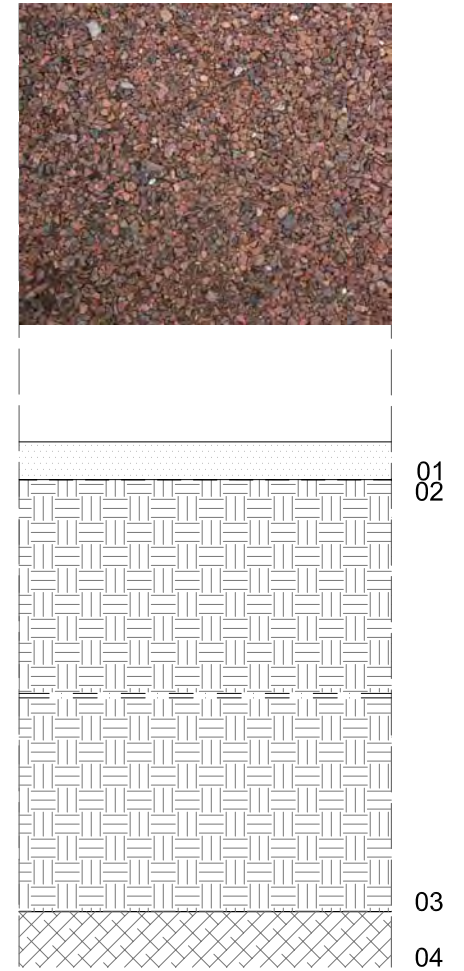


- 01. gras
- 02. teelaarde (25cm)
- 03. bestaande ondergrond

ROOD GRIND

door de doorlaatbaarheid laat het grind
beplanting toe
recuperatie bestaande materiaal

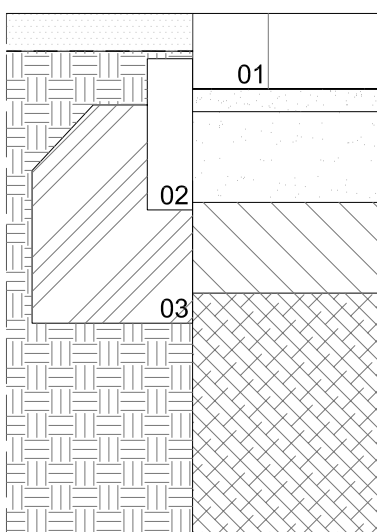
toepassing: boomspiegels catwalks en parkboord



- 01. rood grind, recup (5cm)
- 02. geotextiel
- 03. bomenzand (min. 300x300x100cm)
- 04. bestaande ondergrond

ROOD GRIND - BETONSTRAATSTEEN

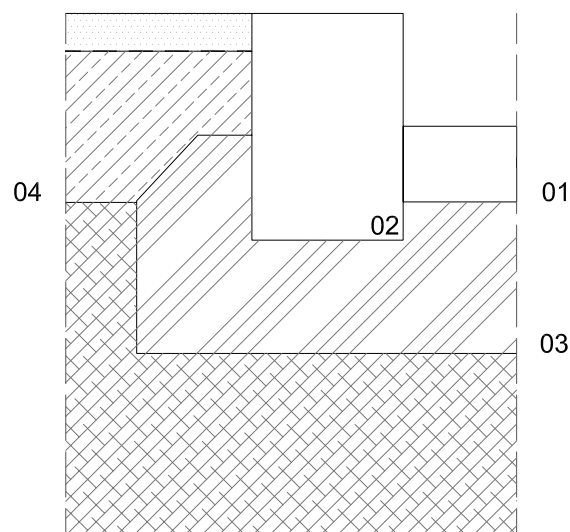
o.a. Baron de Vironlaan: boom/voetpad



- 01. strek in betonstraatsteen 40x10x10
- 02. boordsteen in beton type ID4 6x20
- 03. stut in schraal beton

ROOD GRIND - RIJWEG

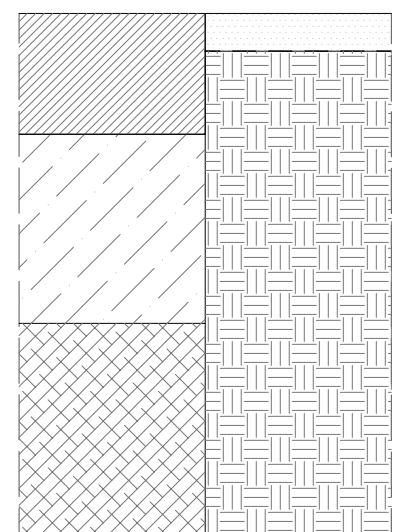
o.a. park thv sint-alena straat



- 01. goot in betonstraatsteen 15x30
- 02. boordsteen 20x30, antraciet
- 03. stut in schraal beton
- 04. steenslagfundering met continue korrelverdeling met toevoegsel (20cm)

BETON - ROOD GRIND

o.a. park: betonpad/grind sint-alena straat



BOMEN

PLATAAN

platanus x acerifolia 'Malburg'

Deze boom heeft een hoge rechtdoorgaand stam met zware, kronkelige, bijna horizontale takken met afhangende uiteinden. Kenmerkend is de afschilferende bast. Bij oudere bomen is de stam vaak knoestig. De kroon is ovaal tot breed ovaal, regelmatig en gesloten. Hoogte 20-30m. Loofverliezend. Weinig eisen stellend.

toepassing: langsheen de N8



MEIDOORN

craguetus x lavalleei 'carrierere'

Deze boom groeit in eerste instantie opgraand maar wordt uiteindelijk onregelmatig. Krijgt in het voorjaar witte bloemen, gevolgd door doforanje steenvruchten die tot diep in de winter blijven hangen. Het jonge blad is groenrood en wordt daarna donker groen. Mooi kleurenpalet in de herfst. Hoogte 5-7m. Loofverliezend. Weinig eisen stellend.

toepassing: straten binnen de kern, zoals vandaag trouwens reeds het geval is.

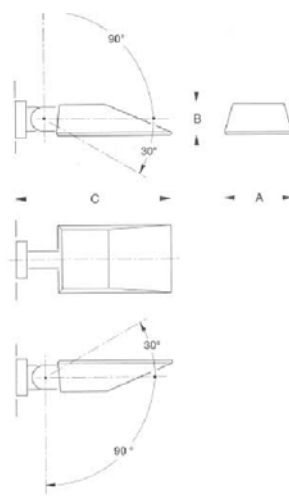
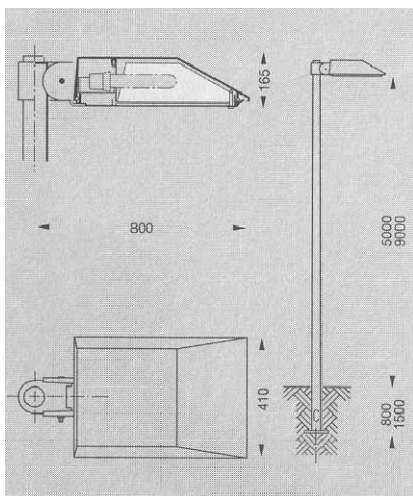


VERLICHTING

Type BEGA

antraciet voor straten en pleinen/galvakeur voor de zachte ruggengraat, verkrijgbaar in verschillende hoogtes, laat hierdoor toe in te spelen op lokale specificiteiten

Toepassing: overal op het openbaar domein



MEUBILAIR

BANK

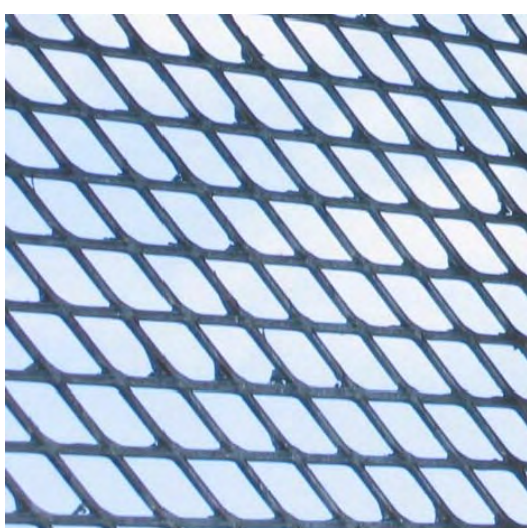
Type URBASTYLE, rechthoekige sectie, kleur afhankelijk van de toepassing (lichtgrijs/wit in het park; antraciet op de rest van het openbaar domein).

Toepassing: overal. park, straten en pleinen

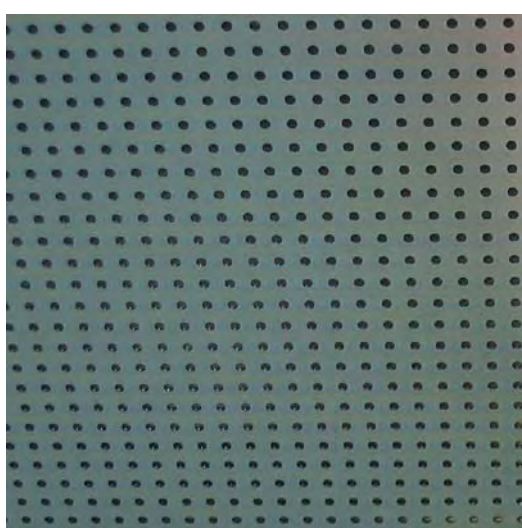


HALTE-INFRASTRUCTUUR

STREKMETAAL



GEPERFOREERDE STAALPLAAT



Duurzaamheid

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

De keuze van het materiaal wordt afgestemd op de gebruiker en de beheerder. Beiden zijn experts in hun 'vakgebied' en zijn de voornaamste toekomstige gebruikers. Het is belangrijk een draagvlak voor de materiaalkeuze te creëren door in eerste instantie met hen te overleggen. Dit overleg biedt de garantie op een integraal toegankelijk en beheerbaar openbaar domein.

Materialen

Bij de herinrichting van het openbaar domein wordt geopteerd voor een eenvoudige en begrijpbare grammatica van materialen. Een inrichting van de publieke ruimte volgens een aantal eenvoudige spelregels verhoogt niet alleen de samenhang en de leesbaarheid van de omgeving maar heeft bovendien het voordeel 'overall toepasbaar' te zijn. Dit betekent echter niet dat er geen ruimte blijft voor variatie. Integendeel, daar waar spelregels overlappen, is een creatieve oplossing noodzakelijk.

Er wordt geopteerd voor een eenvoudig pallet aan kleuren en types materiaal. Antraciet met roodbruine accenten voor de 'harde openbare ruimte' zoals de straten en pleinen, en tinten van lichtgrijs met groene accenten voor de 'zachte ruimte' zoals bijv. het park. Straatmeubilair zoals banken, wordt uitgevoerd in een beton met dezelfde kleur (licht in het park, antraciet langs de straten en pleinen).

Voor de voetpaden en pleinen wordt een antracietkleurige langwerpige betonstraatsteen 40x10x10 voorgesteld. Met variaties in het legverband worden voetpaden, plaatselijke verbredingen/microruimtes en pleinen gekarakteriseerd. Een langse strek in dezelfde steen markeert de overgang tussen twee materialen in de voetpaden ter hoogte van de parkeerplaatsen en het fietspad. Wanneer de hoogteverschillen het niet toelaten, bijv. tussen rijweg en voetpad, gebruiken we een betonnen boordsteen in antraciet.

De parkeervlakken worden uitgevoerd in kasseien, iets blauwgrijs van kleur maar steeds binnen hetzelfde kleurenpallet. Binnen het kasseivlak markeren lijnen van gladdere porfiersteen de individuele plekken.

Voor de fietspaden stellen we roodbruin asfalt voor. Deze kleur contrasteert mooi met het antraciet en sluit nauw aan het roodbruine grind dat we vandaag reeds ter plaatse aantreffen. Het grind zal bovendien worden herbruikt voor de afwerking van de boomspiegels.

Op de kruispunten met de Ninoofsesteenweg steken de 'catwalks' over. Dit vertaalt zich in het doortrekken van de verschillende materialen op de N8. De zware belasting van de rijbaan laat echter geen gebruik van de betonstraatsteen toe. Daarom wordt gekozen om de volledige haltecombinatie (rijweg + perrons) uit te voeren in antraciet ter plaatse gestort beton.

De halte-infrastructuur zelf worden uitgevoerd in gegalvaniseerd staal.

Voor de mogelijke toekomstige uitvoering van de hele N8 wordt gedacht aan een vierkante betonstraatsteen 22x22 in een mix van grijs tinten. Deze uitvoering zou als (economischer) alternatief ook kunnen worden toegepast op de straten en pleinen.

Aan het lichtgrijze beton gecombineerd met gras herkent men de zachte ruggengraat. De paden in het park zijn in ter plaatse gestort beton en daar waar er bomen in de betonvlakken staan worden de boomspiegels uitgevoerd in gras. Meubilair zoals de banken en de tribunes in gras zijn van beton in dezelfde kleur.



De opmaak van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan is een open proces dat in verschillende stappen verloopt en waarbij op diverse momenten teruggekoppeld wordt zodat men zich op elk moment kan vergewissen van de kwaliteit. Een door het bestuur goedgekeurd einddocument na elke fase is een voorwaarde voor de aanvang van de volgende fase.

overlegstructuur en -methodiek

Om te zorgen voor een gedragen ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan moet het overlegproces met het bestuur, administraties en betrokken actoren op gepaste manier vormgegeven worden. Belangrijk is dat van bij de start een overlegstructuur afgesproken wordt die efficiënt en doelgericht input levert voor de opbouw van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan. De doelstelling van de verschillende overlegfora moet hierbij duidelijk vastgelegd worden.

Op basis van onze ervaring stellen wij minimaal volgende overlegstructuren voor:

- Een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de opdrachtgever/en gemeentebestuur.
De stuurgroep stuurt de opmaak van de ruimtelijke visie/het beeldkwaliteitsplan. Op de scharnierpunten van de opmaak van de ruimtelijke visie/het beeldkwaliteitsplan wordt teruggekoppeld met de stuurgroep zodat die de noodzakelijk sturing kan geven voor het garanderen van de kwaliteit. De stuurgroep legt ook vast hetgeen aan het gemeentebestuur wordt voorgedragen voor beslissing. Daarnaast is het ook interessant om te zorgen voor een kernteam (bestaande uit gemeentelijke vertegenwoordigers) dat zorgt voor de dagdagelijkse opvolging van en contacten met de opdrachtgever.
- Een klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de betrokken actoren
Verschillende actoren (vb. bewoners, middenstand, scholen, jeugdverenigingen, natuuereniging, ...) hebben een belang bij het ontwikkelen van deze ruimtelijke visie/dit beeldkwaliteitsplan. Voor het ontwikkelen van het draagvlak is het belangrijk dat zij op een gestructureerde manier informatie krijgen, input kunnen leveren en bepaalde ideeën kunnen aftoetsen. Bij voorkeur wordt de klankbordgroep van bij de start betrokken. Daarnaast wordt minimaal hun advies gevraagd vooraleer een definitief einddocument wordt voorgelegd aan de stuurgroep. Voor meer complexe fases waar meer overleg en terugkoppeling noodzakelijk wordt geacht, zijn er aan dit afsluitende overlegmoment één of meerdere tussentijdse overlegmomenten voorafgegaan. De samenstelling van de klankbordgroep wordt bepaald in overleg met de stuurgroep op basis van een actorenanalyse.

Voor elk van de overlegmomenten met de verschillende structuren moet een gepaste methodiek gekozen worden. Een overleg voor het inventariseren van ideeën moet anders worden vormgegeven worden dan een overleg over het maken van keuzes. Voor het vormgeven en begeleiden van de overlegmomenten is binnen het team een ervaringen procesbegeleider opgenomen. Naast de overlegstructuren kan het in bepaalde stappen ook interessant zijn om te zorgen voor flankerende communicatie naar een breder publiek. De uitwerking van deze flankerende communicatie gebeurt best in overleg met de stuurgroep en de klankbordgroep. De klankbordgroep kan in dit kader een belangrijke intermediaire functie vervullen.

stappenplan

Onderstaand wordt een voorstel voor de verschillende stappen en overlegmomenten uitgezet in de tijd. Per stap wordt ook aangegeven op welke manier klankbord- en stuurgroep betrokken zullen worden. Het spreekt voor zich dat stappenplan en timing in overleg met de gemeente kunnen worden aangepast en bijgestuurd. Zo kunnen er op vraag van de gemeente bijvoorbeeld bijkomende overlegmomenten worden voorzien.

Een basisstappenplan verloopt als volgt:

01 Opstart

Op een startvergadering wordt met de gemeente het wedstrijdvoorstel in detail overlopen en eventueel voorgesteld aan betrokken actoren en diensten. Het voorstel van timing en stappenplan worden besproken en indien nodig bijgestuurd. De samenstelling van de stuurgroep en de klankbordgroep wordt vastgelegd. De startvergadering heeft eveneens tot doel de aanzet te geven tot de opmaak van een programma van eisen waarin alle vragen, verwachtingen, verzuchtingen, aandachtspunten, eisen en wensen worden opgelijst.

Een belangrijke stap bij het begin van dit project is de oprichting van een klankbordgroep. In de klankbordgroep zetelen vertegenwoordigers van het bestuur, de middenstand, de bewoners De klankbordgroep begeleidt het project en wordt bij iedere stap geraadpleegd en geïnformeerd. De klankbordgroep zorgt voor de directe communicatie naar hun respectievelijke achterban. Op deze manier wordt in een vroeg stadium een breed draagvlak voor het project gecreëerd. Op de eerste klankbordgroep wordt het project en de planning voorgesteld. Ook worden alle vragen, verwachtingen, verzuchtingen, aandachtspunten, eisen en wensen worden geïnventariseerd.

Het resultaat van opstartfase is een programma van eisen dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de stuurgroep.

stappenplan (vervolg)

02 *Inventaris bestaande toestand*

Na de opmaak van het programma van eisen wordt een inventaris opgemaakt van de bestaande situatie. Deze omvat (niet limitatief) o.a. analyse van de juridische context en van de eigendomssituatie, een overzicht van alle gerealiseerd, lopend en toekomstige projecten, een opsomming van de belangrijkste betrokken actoren en een oplistings van de bestaande en toekomstige studies. Zo wordt dubbel werk vermeden en krijgt men een duidelijk overzicht van de bestaande en de gewenste toekomstige structuren. Aangevuld met een topografische opmeting (noodzakelijk voor de opmaak van het basisplan) ontstaat zo een gedetailleerde terreininventaris van de bestaande toestand die ons samen met de ruimtelijk analyse enerzijds inzicht verschaft in het belang van bepaalde aanwezige elementen en relaties en ons anderzijds informeert over mogelijkheden en knelpunten van het gebied. De inventaris van de bestaande toestand wordt aangevuld met input vanuit de klankbordgroep.

03 *Startnota*

Op basis van het programma van eisen, de inventaris en overleg met de klankbordgroep worden de eerste ruimtelijke visies en concepten ontwikkeld. Deze zijn het resultaat van een eerste ontwerpend onderzoek, programmatorische evaluatie en indien nodig overleg met vakspecialisten (mobiliteit, ...). Het geheel wordt gepresenteerd a.h.v. een startnota. De startnota is een discussiedocument dat wordt voorgelegd aan de klankbordgroep voor input. De startnota wordt vervolgens voorgelegd aan de stuurgroep ter goedkeuring. Eens goedgekeurd is ze richtinggevend en formuleert ze de uitdagingen en opties die in het voorontwerp worden uitgewerkt.

04 *Voorontwerp*

Eens er consensus is over de startnota kunnen de daarin vastgelegde uitgangspunten verder worden uitgewerkt tot een voorontwerp. Dit omvat eveneens de ontwikkeling van strategieën en scenario's zodat blijvend op de voortdurend veranderende situatie kan worden ingespeeld. Het voorontwerp wordt teruggekoppeld met de stuurgroep en de klankbordgroep.

05 *Ontwerp*

Het goedgekeurde voorontwerp wordt tenslotte grafisch en tekstueel vertaald naar een ontwerp van ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan. Dit ontwerp is in feite een bijna definitief document. Het wordt ook als dusdanig gepresenteerd aan het bestuur en klankbordgroep zodat ieder zijn opmerkingen kan formuleren.

06 *Ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan*

Aan het ontwerp ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan worden de laatste naar aanleiding van de ontwerpvisie geformuleerde correcties uitgevoerd zodat een document tot stand komt waarin iedereen zich kan vinden.

communicatie en participatie

In het projectdossier wordt aangegeven dat communicatie in dit hele proces belangrijk is voor het gemeentebestuur, zowel voor het gemeentebestuur, als naar andere actoren en de bevolking toe. Via een gestructureerd overleg met de betrokken actoren wordt getracht een draagvlak op te bouwen tijdens de ontwikkeling van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan. Belangrijk is dat ook gezorgd wordt voor flankerende communicatie naar het brede publiek. De gemeentelijke communicatiedienst is hierbij een belangrijke partner. De klankbordgroep kan een belangrijke intermediaire rol innemen. Bij de start van de opmaak van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan moet samen met de gemeente een communicatiestrategie worden afgesproken.

Afhankelijk van de ambitie en noodzaak zou bijvoorbeeld gekozen kunnen worden uit de volgende middelen:

- Een specifieke pagina op de gemeentelijke website met de laatste stand van zaken van het proces. Dit zou aangevuld kunnen worden met een digitale nieuwsbrief of artikels in het gemeenteblad
- Een 'informatiemarkt' bij de start van de opmaak van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan waarbij inwoners van de gemeenten worden geïnformeerd over het doel en de planning van een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan. Bijkomend zou een reactiemuur kunnen worden voorzien waar inwoners aanbevingen en suggesties kunnen achterlaten.
- Doelgroepgerichte workshops waar per doelgroep (vb. inwoners, jeugd, scholen, middenstanders, ...) een inventaris wordt opgemaakt van verzuchtingen, verwachtingen, ... voor de invulling van bepaalde deelruimtes of -aspecten
- Een 'open jury meeting' waarbij verschillende strategische opties worden gepresenteerd aan inwoners met de vraag om hun voorkeur te geven voor een bepaalde strategie.
- Een slotfeest waarop een ruimtelijke visie/beeldkwaliteitsplan feestelijk wordt voorgesteld.

-...