

MASTERPLAN DILBEEKSE KERN
PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
resultaten

COLOFON

OPDRACHTGEVER

Gemeentebestuur Dilbeek
Gemeenteplein 1 – 1700 Dilbeek

EXTERN ONTWERPTEAM

MAARCH ARCHITECTURE.LANDSCAPE.URBAN DESIGN
Andrea Carlesso, Steven Geeraert, Stefano Peluso

UForce
Jan Vincke

STUURGROEP

Laurent Coppens, Raymond De Brabanter, Marc De Meulemeester, Luc Deleu, Ellen Deruyck,
Ilse Eylenbosch, Jozef Raes, Marianne Vanden Houte, Jef Vanderoost, Mieke Verschaffel

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
INDEX

MANAGEMENT SUMMARY

INLEIDING/SITUERING

AANPAK

STERKTES EN ZWAKTES

- aanpak inventaris
- analyse volgens locatie
- analyse volgens ecologie
- conclusies

VERKENNEN VAN OPTIES

- aanpak
- analyse
- conclusies

OP NAAR EEN MASTERPLAN

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

MANAGEMENT SUMMARY

Tijdens het publieksmoment zijn de Dilbekenaren voor de eerste maal geïnformeerd en bevraagd over het masterplan Dilbeekse Kern dat in opmaak is. De avond in CC De Westrand is in drie stappen verlopen:

1. Inventariseren van sterktes en zwaktes van de Dilbeekse kern;
2. Toelichting van de krachtlijnen van het masterplan;
3. Evalueren van opties.

De analyse van de sterktes en zwaktes volgens locatie toont heel specifiek de TOP- en TOBplekken binnen de gemeente. Deze komen in grote lijnen overeen met de plaatsen die naar voor komen in het programma van eisen (PVE)¹.

De kern van Dilbeek blijkt te beschikken over één echte TOPplek nl. het gemeentepark en bij uitbereiding het volledige groene hart.

Helaas zijn er meerdere TOBplekken. De voornaamste zijn:

- Verheydenstraat;
- Ninoofsesteenweg/N8;
- de Roelandsveldwijk;
- Baron De Vironlaan.

De aanpak van elk van deze TOP- en TOBplekken is een case study. Zij worden binnen het kader van het masterplan verder onderzocht.

De analyse van de sterktes en zwaktes volgens ecologie vormt het algemene kader waarbinnen de TOP- en TOBlocaties moeten worden gesitueerd. Het toont de sterktes en zwaktes van de dragers die de Dilbeekse kern vormgeven en die de basis vormen voor het masterplan.

Het verkennen van opties peilt naar de reacties op een aantal voorliggende thema's geselecteerd op basis van reeds verworven inzichten. Deze opties zijn:

- wandel- en kuierpark <> sport- en recreatiepark;
- winkelwandelstraat <> buurtwinkelstraat;
- gemengde vervoersmodi / enkelrichting is mogelijk <> gescheiden vervoersmodi;
- vrij parkeren / voldoende parkeerplaatsen <> georganiseerd parkeren / parkeerroutes.

¹ Het PVE bundelt de verwachtingen, verzuchtingen, aandachtspunten, eisen, wensen en ambities. Het legt de fundamentele kwaliteitseisen van het project vast. Het PVE werd op 12 februari 2012 door de stuurgroep goedgekeurd.

Op basis van de voorgaande analyse en uit de verkenning kan het masterplan algemeen

- uitspraken en suggesties doen m.b.t herinrichting van het openbaar domein en deze vertalen naar een aantal algemene masterplan/ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes voor straten, pleinen en het groene hart (incl. straatmeubilair, verlichting, materialisatie, ...);
- algemene (ontwerp)scenario's naar voor schuiven op basis van een aantal algemene suggesties voor de eventuele optimalisatie van het parkeeraanbod en het parkeerbeleid. Voor sluitende oplossingen is een bijkomende parkeerstudie noodzakelijk;
- algemene (ontwerp)scenario's ontwikkelen die een beeld proberen te scheppen van mogelijke oplossingen om sluipverkeer aan te pakken door bijv. te werken met lussen;
- suggesties doen om het openbaar vervoernetwerk te optimaliseren en uit te breiden;
- voorstellen formuleren voor het versterken van het groene hart, incl. de integratiemogelijkheden van het kerkhof en het netwerk van trage wegen.

Het masterplan kan geen antwoorden bieden op de vraag

- om tot sluitende conclusies en oplossingen te komen betreffende de optimalisatie van het parkeeraanbod en een doordacht parkeerbeleid. Hiervoor is een bijkomende parkeerstudie noodzakelijk;
- om tot sluitende conclusies en oplossingen te komen betreffende het sluipverkeer en de aanpak van deze problematiek. Hiervoor is een bijkomende mobiliteitsstudie noodzakelijk;
- suggesties aan te reiken voor het verbeteren van het winkelaanbod. Hiervoor is een detailhandelsplan noodzakelijk;
- naar beter onderhoud van het publiek domein;
- naar een aanpak van de overlast;
- naar een betere dienstverlening.

Relatief gezien worden de meeste positieve reacties losgemaakt door:

- het wandel- en kuierpark;
- een buurtwinkelstraat.

Hier zal bij de uitwerking van het masterplan rekening mee worden gehouden .

Dilbeek geeft bovendien blijk van een lichte voorkeur voor:

- gescheiden verkeersmodi ipv gemende modi;
- georganiseerd parkeren ipv vrij parkeren.

Er zal verder onderzoek nodig zijn om na te gaan welke uitgangspunten uiteindelijk in het masterplan zullen worden opgenomen.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
MANAGEMENT SUMMARY



sterktes en zwaktes: interpolatie



troeven

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
MANAGEMENT SUMMARY



aandachtspunten



problemen

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

INLEIDING/SITUERING

Overleg- en communicatietraject

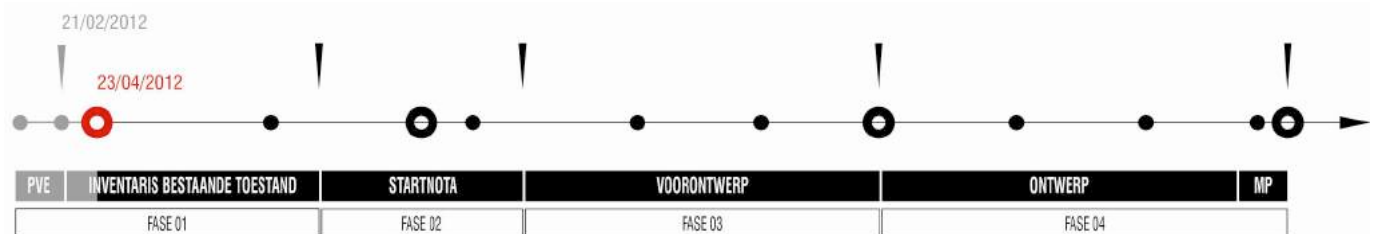
Om haar centrumfunctie en imago op te waarderen wil het bestuur de Dilbeekse kern een opfrisbeurt geven waarbij de troeven maximaal uitgespeeld worden. Hiervoor is een totaalaanpak nodig.

Het uitwerken van een masterplan moet hiertoe de aanzet geven. Het bestuur wil met deze studie een globale visie op de ontwikkeling van de kern en een beeldkwaliteitsplan als aanzet voor de (her)inrichting van de openbare ruimte.

Voor de gemeente Dilbeek is het belangrijk dat tijdens de opmaak van het masterplan er voldoende aandacht is voor overleg met en communicatie naar de lokaal betrokkenen. Voor het volledige proces van het masterplan is een overleg- en communicatietraject uitgestippeld. De uitgewerkte aanpak richt zich in eerste instantie op het inhoudelijk verbeteren en finetunen van het masterplan. Hiervoor wordt met de maatschappelijke context in contact (overleg, uitwisseling) getreden. Lokale gebruikers en betrokkenen hebben een specifieke ervaringskennis die best zo snel als mogelijk wordt ingebracht. Op die manier kan een inhoudelijke basis gelegd worden voor een plan dat rekening houdt met de maatschappelijke verzuchtingen en wensen.

Er is voor geopteerd om de lokaal betrokkenen van bij de start te informeren en te betrekken. Tijdens het proces zijn een aantal uitwisselingsmomenten voorzien. Op het einde is een informatiemoment voorzien.

Via de informatieavond op 23 april 2012 wil de gemeente Dilbeek zijn inwoners voor de eerste maal informeren en bevragen.



Doelstelling van deze informatieavond is samen met een breed doelpubliek (inwoners, handelaars, middenveld, organisaties, scholen,...) het startschot te geven voor een gezamenlijk overleg- en ontwikkelingsproces.

Doestellingen zijn:

- Inwoners informeren over de achtergrond en doelstelling van het masterplan
- Inwoners informeren over de aanpak van het overleg over het masterplan
- Inwoners informeren over de krachtlijnen van het masterplan
- Verzamelen van input over de bestaande situatie en de gewenste ontwikkeling voor het centrum van Dilbeek

Agenda van de avond

- 19.00 Ontvangst
- 19.15 Opening en verwelkoming
- 19.25 Inventariseren van de sterktes en zwaktes
- 20.10 Presentatie van de krachtlijnen van het masterplan
- 20.35 Pauze
- 20.45 Verkennen van opties
- 21.30 Hoe verder en afsluiting
- 21.45 Napraten met een drankje

Inventariseren van sterktes en zwaktes

Wat verwachten de Dilbekenaren van het masterplan? Welke zijn voor hen de troeven/sterke punten van het studiegebied die zeker behouden moeten blijven? Welke zijn zaken die opgelost zouden moeten worden? Wat zijn aandachtspunten?

Aan de hand van een kaart van het gebied en een stickerblad met groene, oranje en rode lichten waarop ook commentaar kan worden geschreven, kunnen de deelnemers hun mening kenbaar maken en visualiseren (zie ook bijlage 01). Zo krijgt men een duidelijk overzicht van de troeven, aandachts- en werkpunten.

Presentatie krachtlijnen masterplan

De aanpak en de krachtlijnen van het masterplan worden door de ontwerpers toegelicht (zie ook bijlage 02). De ontwerpers geven hun 'lezing' van het gebied: hoe zij denken dat het nu werkt en hoe zij denken dat het zou kunnen werken in de toekomst. Zij presenteren geen eindplan maar enkel een eerste analyse. Bedoeling is om met de input van de avond en het verdere studiewerk het plan bij te stellen waar nodig of/en bepaalde zaken verder uit te werken.

Verkennen opties

In kleine groepen worden de eerste reacties op mogelijke toekomstbeelden voor vier thema's – groene hart, handelsstraat, mobiliteit en parkeren- die terug zullen komen in het masterplan verzameld. Wat vindt men er sterk aan? Wat zijn aandachtspunten waar rekening mee gehouden moet worden bij de verdere uitwerking van het plan? Dit gebeurt aan de hand van een aantal typeoplossingen voor een aantal thema's.

Vier thema's worden besproken aan de tafels.

Aan de hand van vier duo foto's wordt verkend hoe de aanwezigen tegen een aantal opties die voorliggen in het masterplan aankijken. Gevraagd wordt aan de tafel's de pro's en contra's van elke voorstel te bespreken en te noteren op de invulbladen (zie ook bijlage 03).

Thema's zijn

- wandel- en kuierpark <> sport- en recreatiepark
- autoluwe winkelstraat <> park 'n ride handelsstraat
- gemengde vervoersmodi / enkelrichting is mogelijk <> gescheiden vervoersmode
- vrij parkeren / voldoende parkeerplaatsen <> georganiseerd parkeren / parkeerroutes

STERKTES EN ZWAKTES: AANPAK INVENTARIS

Vooraf dient te worden opgemerkt dat al wat volgt niet pretendeert een wetenschappelijke relevante weergave te zijn van wat er onder de burgers leeft. Wat volgt pretendeert wel een aantal tendensen te onderscheiden die kunnen worden meegenomen in de verder ontwikkeling van het masterplan.

Algemeen namen 186 Dillbenaars deel aan dit interactief informatiemoment. Zij zaten aan 31 tafels Hierbij is gestreefd naar een zo divers mogelijke invulling van de tafels.

Samen kleefden de 186 aanwezigen 860 suggesties/opmerkingen op 31 kaarten.

Dit zijn net geen 28 suggesties/opmerkingen per tafel en zijn ongeveer 4.6 suggesties/opmerkingen per persoon.

Hierbij worden onderscheiden: 209 troeven, 262 aandachtspunten en 389 werkpunten.

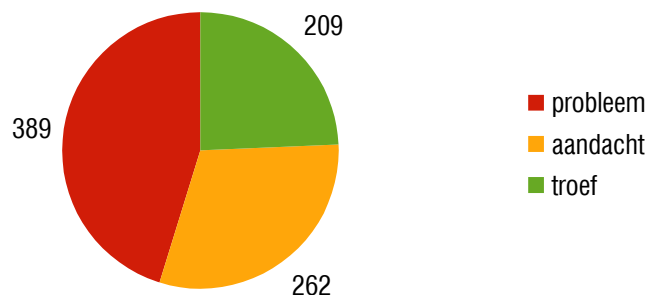


Diagram 1: troeven, aandachts- en werkpunten

Het exacte aantal sterktes, zwaktes en aandachtspunten geformuleerd per tafel is terug te vinden in bijlage 04. Eveneens in bijlage 04: het aantal suggesties/opmerkingen per tafel per locatie.

Tijdens de verwerking van de data is gebleken dat de lijn tussen aandachtspunten en werkpunten niet eenduidig te trekken is. Sommige aandachtspunten zijn (ook) werkpunten en omgekeerd. Ze worden daarom vanaf nu tezamen beschouwd. We beschouwen dus twee categorieën ipv drie nl. troeven/sterktes en aandachts- en werkpunten/zwaktes.

Er wordt gestart met het oplijsten van alle suggesties en opmerkingen. De volledige inventaris is bijgevoegd in bijlage (bijlage 05).

Vervolgens worden de suggesties/opmerkingen gekoppeld aan hun locatie op de kaart.

Daarnaast wordt aan elke suggestie/opmerking een kernwoord toegekend.

Tenslotte wordt elke suggestie/opmerking gegroepeerd volgens de ecologie waarop ze het meest betrekking hebben.

Door het koppelen aan de locatie komen de plaatselijke troeven, aandachtspunten en problemen ondubbelzinnig in beeld. Welke plaatsen beschouwt de Dilbekenaar als werkpunten? Welke plek zou zij/hij aan iedereen tonen? Welke zijn TOP- en TOBlocaties binnen de gemeente?

Het groeperen volgens ecologieën linkt de suggesties/opmerkingen rechtstreeks aan de drie figuren (dragers of ecologieën) die de Dilbeekse kern vormgeven en die de basis vormen voor het masterplan. We krijgen zo een zicht hoe Dilbeek de sterktes en de zwaktes van elke ecologie, Zij geven input voor de aspecten waar bij de verdere uitwerking van de ecologieën moet rekening gehouden worden (welke troeven moeten we zeker behouden en versterken, welke punten moeten worden aangepakt, wat zijn aandachtspunten, ...). Zij vormen het grotere kader waarbinnen de TOP- en TOBlocaties moeten worden gesitueerd.

De drie ecologieën zijn: de ecologie van de dorpskern, de ecologie van de natuur/groene hart en de ecologie van de mobiliteit. Er worden ook niet ruimtelijke suggesties/opmerkingen meegegeven, deze worden gecatalogeerd onder 'andere'.

Door het toekennen van een kernwoord worden de verschillende sterktes, zwaktes en aandachtspunten concreter benoemd. De problemen die moeten worden aangepakt, worden duidelijk en we krijgen een zicht op de troeven die moeten worden uitgespeeld.

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS LOCATIE

Per locatie gegroepeerd noteren we 417 opmerkingen die over het centrum en Dilbeek in het algemeen gaan - dus zonder dat er een specifieke locatie wordt genoemd. De overige 443 gaan heel specifiek over bepaalde plekken. Met 85 suggesties/opmerkingen maakt de Verheydenstraat de meeste reacties los, gevolgd door de Ninoofsesteenweg/N8 (44) en het park (40). De Roelandsveldwijk (39) en de Baron de Vironlaan (35) maken de top vijf rond. Voor de volledige lijst TOP- en TOBlocaties: zie bijlage 06.

locatie	troef	aandacht / probleem	totaal
Verheydenstraat	5	80	85
N8	1	43	44
Park	29	11	40
Roelandsveldwijk	12	27	39
Baron De Vironlaan	1	34	35

Tabel 1: Sterktes en zwaktes per locatie - top 5

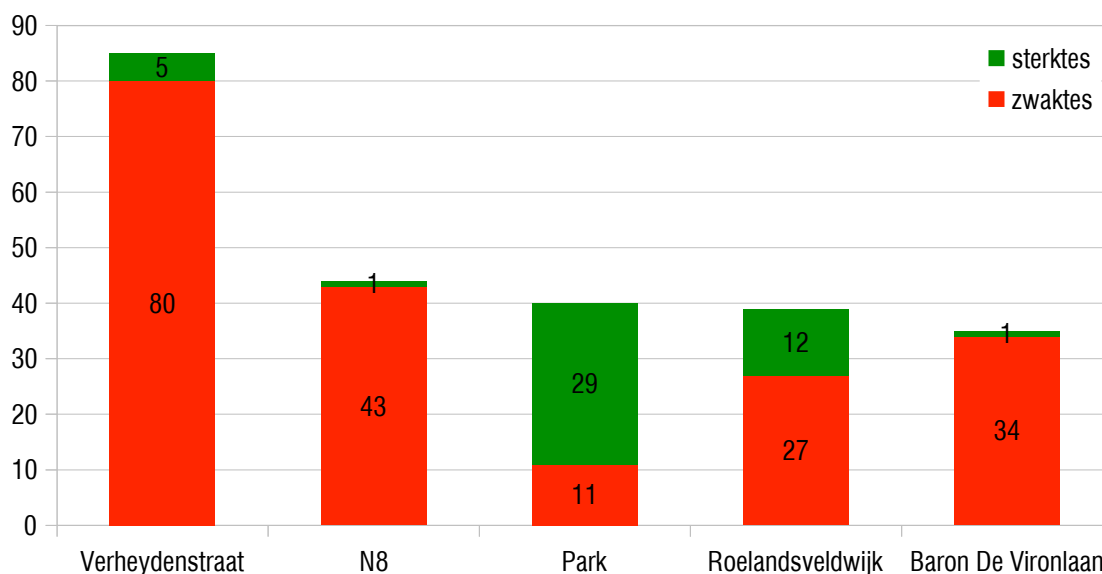


Diagram 2: sterktes en zwaktes per locatie – top 5

Over de Verheydenstraat werden overwegend aandachts- en werkpunten geformuleerd: 80 op 85 verzamelde commentaren zijn aandachts- en werkpunten.

De Verheydenstraat is op basis van de verzamelde input een TOBlocatie. De voornaamste punten gaan over:

- de inrichting
- de rijrichting
- het parkeren

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS LOCATIE

De Ninoofsesteenweg / N8 heeft één sterk punt op een totaal van 44 verzamelde punten.

Het is op basis van de verzamelde input de TOBlocatie bij uitstek. Thema's die aan bod komen zijn:

- de inrichting
- het (toekomstige) openbaar vervoer
- de zwakke weggebruiker

Over het gemeentepark heeft men overwegend sterke punten meegegeven. Het is de TOPllocatie van Dilbeek. 29 commentaren zijn uitgesproken positief. Het groen en de vijver blijken fantastische troeven. De overige 11 reiken vooral suggesties aan voor een betere inrichting die de beleving nog naar een hoger niveau zou kunnen tillen.

In de Roelandsveldwijk zorgt de troef van de sportinfrastructuur ook voor ongewenste neveneffecten.

Het is geen TOP maar ook geen TOBlocatie. Het betreft neveneffecten op het vlak van:

- overlast
- zwakke weggebruiker
- sluipverkeer

De Baron De Vironlaan is op basis van de input een TOBlocatie. Ze wordt één keer positief becommentarieerd op 35 opmerkingen. Probleem- en aandachtspunten betreffen:

- de zwakke weggebruiker
- de inrichting
- de snelheid van het verkeer

Een gedetailleerd overzicht van alle thema's per locatie uit de top 5 is terug te vinden in bijlage 07.

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS ECOLOGIE

Per ecologie gegroepeerd, hebben 208 suggesties/opmerkingen betrekking op de dorpskern, 118 gaan over het groene hart en 426 zijn gelinkt aan mobiliteit. De overige 108 punten houden op het eerste zicht geen rechtstreeks verband met een ruimtelijk thema, ze worden gecatalogeerd onder de noemer 'andere'.

De ecologie van de dorpskern heeft 85 troeven, 58 aandachtspunten en 65 werkpunten.

De ecologie van de natuur/het groene hart kent 90 troeven, 19 aandachtspunten en 9 werkpunten.

De ecologie van de mobiliteit wordt gekenmerkt door 28 troeven, 149 aandachtspunten en 249 werkpunten.

Aandachts- en werkpunten worden zoals eerder aangegeven tezamen beschouwd: de sterktes en de zwaktes (=aandachts- + werkpunten) van elke ecologie.

	dorpskern	groene hart	mobiliteit	andere	totaal
sterktes	85	90	28	6	209
zwaktes	123	28	398	102	651
totaal	208	118	426	108	860

Tabel 2: sterktes en zwaktes per ecologie

De sterktes en zwaktes van de basis van het masterplan worden duidelijker wanneer we inzoomen op de drie ecologieën: dorpskern, groene hart en mobiliteit.

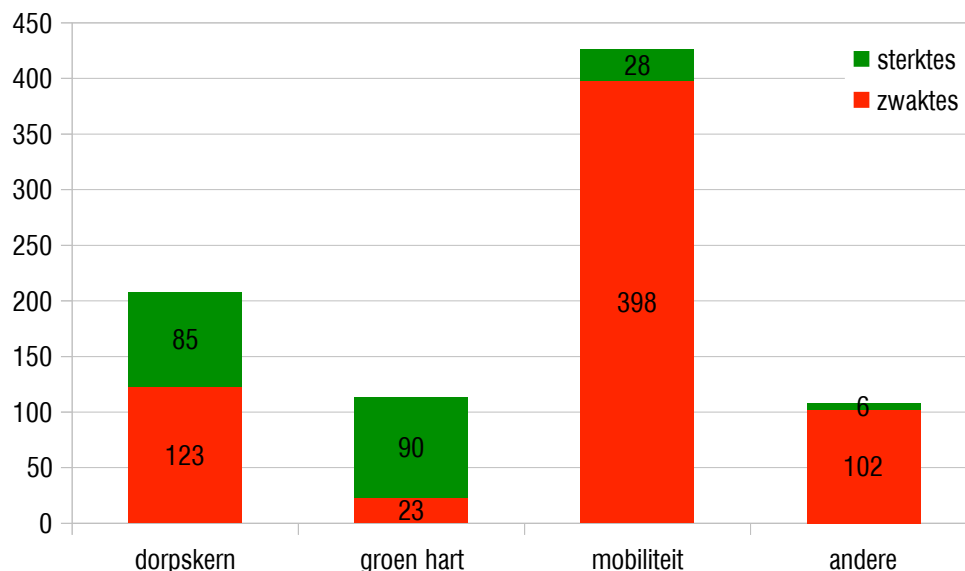


Diagram 3: sterktes en zwaktes per ecologie

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS ECOLOGIE

Mobiliteit is een belangrijk thema bij de herinrichting van de kern volgen de Dilbekaanaar: de helft van alle gemaakte suggesties/opmerkingen gaat over mobiliteit (426)!

We noteren dat 398 van de 426 suggesties/opmerkingen volgens de Dilbekaanaar in meerdere of mindere mate moeten worden aangepakt. De voornaamste thema's die aan bod komen zijn (in volgorde van belangrijkheid/vermelding):

- de plaats van de zwakke weggebruiker
- het parkeren
- de inrichting openbaar domein
- overdreven snelheid
- sluipverkeer

We noteren drie troeven:

- gratis parkeren
- bereikbaarheid en de nabijheid van Brussel
- openbaar vervoer aanbod.

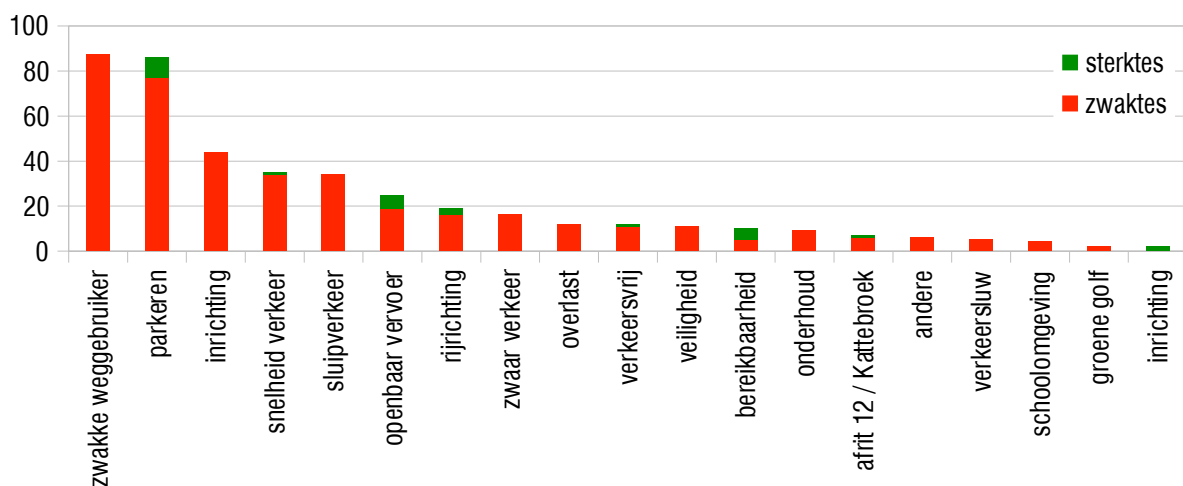


Diagram 4: sterktes en zwaktes mobiliteit

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS ECOLOGIE

De dorpskern leeft en kent heel wat troeven (85). Er is een gevarieerd aanbod van sport, cultuur en evenementen (boerenmarkt, jaarmarkt, Vijverfestival)... Desondanks blijken er ook best wat aandachts- en werkpunten (123).

De thema's die het vaakst aan bod komen betreffen:

- de inrichting en ervaring van het openbaar domein
- het winkelaanbod en de winkelomgeving

De voornaamste troeven van de kern zijn voor de Dilbekenaars:

- de sportinfrastructuur en het sportaanbod
- de cultuurinfrastructuur en het cultuuraanbod
- het gerestaureerde erfgoed: gemeentehuis, kasteelhoeve,...

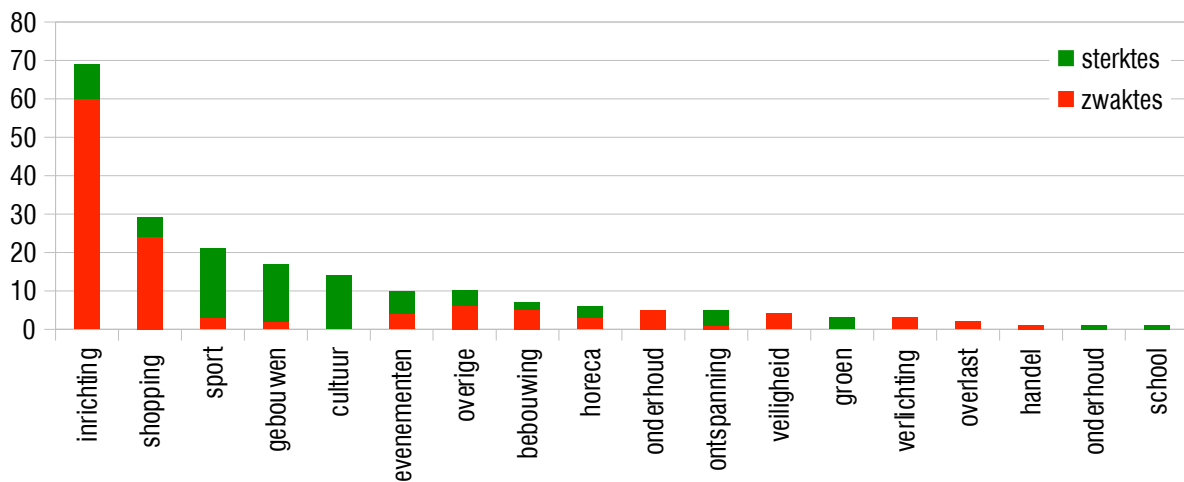


Diagram 5: sterktes en zwaktes dorpskern

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS ECOLOGIE

Het groene hart wordt unaniem beschouwd als de troef van Dilbeek. De aanwezigheid van de natuur in en rond Dilbeek - de Wolfspuiten, het Gemeentepark met vijver, de Broekbeekvallei - wordt als positief ervaren (90).

Voornaamste aandachtspunt voor de toekomst is het behoud van deze troef. De andere belangrijkste aandachts- en werkpunten (23) gaan over:

- het verbeteren van de inrichting (banken, vuilnisbakken, verlichting,...)
- aandacht voor de veiligheid

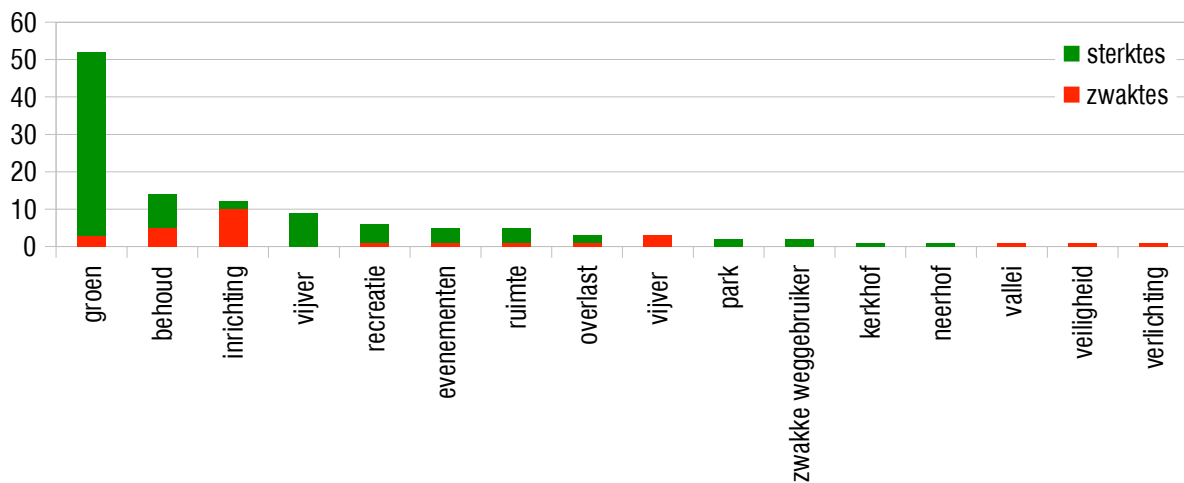


Diagram 6: sterktes en zwaktes groen hart

STERKTES EN ZWAKTES: ANALYSE VOLGENS ECOLOGIE

Andere niet ruimtelijke aandachts- en werkpunten die worden gesignaleerd, gaan voornamelijk over:

- onderhoud
- overlast
- dienstverlening

Andere troeven worden niet vermeld.

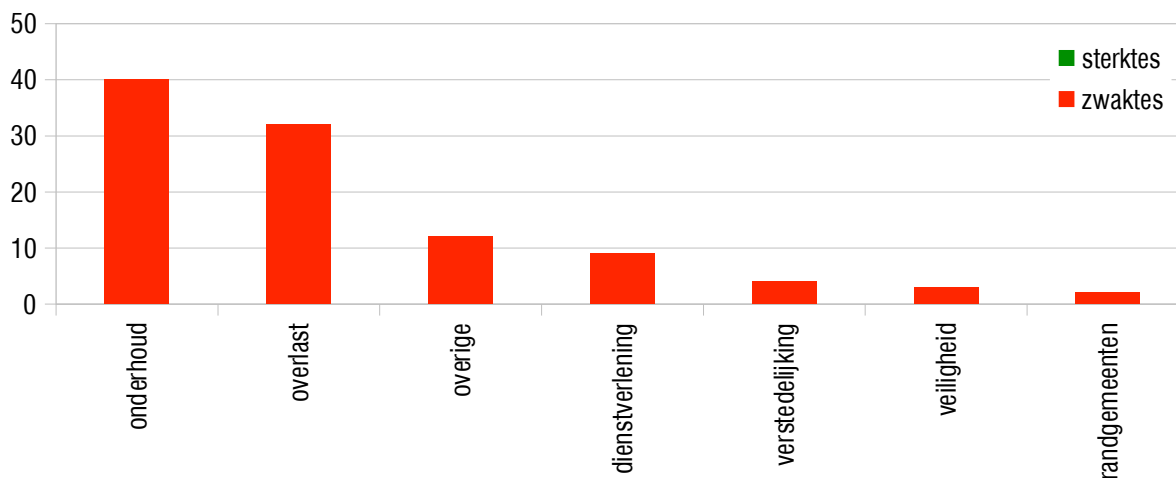


Diagram 7: andere sterktes en zwaktes

Het gedetailleerd overzicht van alle sterktes en zwaktes v per ecologie is terug te vinden in bijlage 07.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

STERKTES EN ZWAKTES: CONCLUSIES

Algemeen kan worden gesteld dat de conclusies, de ambities die de Dilbekenaar van de gemeente verwacht, in grote lijnen aansluiten bij de ambities die de gemeente zich in het programma van eisen (PVE) stelde. Het PVE moet dan niet fundamenteel worden bijgestuurd. Wel zijn er bijkomende elementen naar boven gekomen die een aantal punten uit het PVE verder verduidelijken en onderbouwen.

De zwakke weggebruiker

Het gebrek aan (goede) fietsinfrastructuur wordt door de aanwezigen als zeer problematisch ervaren. Ofwel zijn er geen fietspaden, ofwel zijn ze te smal en te onveilig. Men geeft aan dat er geen sprake is van een samenhangend fietsroutenetwerk. Zo is bijvoorbeeld een veilige passage van en naar de scholen vandaag niet of onvoldoende gegarandeerd.

Veel voetpaden blijken (te) smal en bovendien niet goed onderhouden. Veel voetpaden scoren (hierdoor) zwak qua integrale toegankelijkheid.

Verder blijkt er een gebrek aan goede oversteekplaatsen voor voetganger en fietser.

Parkeren

De input met betrekking tot het onderdeel parkeren wijst op de nood van een goed parkeeraanbod enerzijds en een goed parkeerbeleid anderzijds.

Het parkeeraanbod blijkt niet altijd overal optimaal. Het is echter niet duidelijk of er sprake is van een structureel tekort, of van een probleem dat zich voordoet op piekmomenten (bijv. bij sport- en of cultuurmanifestaties), of, of dit het gevolg is van het oneigenlijk gebruik van de beschikbare (gratis) parkings (bijv. door carpoolers) zoals hier en der wordt gesuggereerd. Langs de andere kant valt op dat men enkel pleit voor bijkomende parkeerplaatsen -al dan niet ondergronds- en niet voor het afschaffen van het gratis parkeren.

Een doordacht parkeerbeleid dat bovendien gehandhaafd wordt, blijkt een laatste aandachtspunt. Een greep uit de suggesties voor een (beter) parkeerbeleid: kortparkeren op specifieke plekken (Verheydenstraat, Kasteelhoeve, de post...), beperkt gratis parkeren voor niet Dilbekenaars,...

Overdreven snelheid en sluipverkeer

Het aanpakken van overdreven snelheid en sluipverkeer vormt ook een belangrijk aandachtspunt voor veel aanwezigen. Het betreft hier niet alleen personenwagens maar ook bussen en zwaar vervoer. Er doorkruisen, voor de aanwezigen, in feite te veel voertuigen de Dilbeekse kern en dit bovendien regelmatig aan een niet aangepaste snelheid. Er wordt daarom door verschillende mensen gepleit voor verkeersremmende maatregelen en zone 30km.

Het gebrek aan doorstroming op de N8 gecombineerd met de aanwezigheid van 4 afritten op minder dan 4 km (en dan vooral afdit 12 Kattenbroek) wordt beschouwd als de voornaamste oorzaak voor sluipverkeer. Het valt op dat er desondanks geen consensus heerst over het al dan niet afschaffen van afdit 12.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

STERKTES EN ZWAKTES: CONCLUSIES

Openbaar vervoer

Het bestaande openbaar vervoeraanbod en het gevoel van bereikbaarheid/nabijheid -van vooral Brussel- dat dat met zich meebrengt, wordt op prijs gesteld. Er wordt bovendien gepleit voor een uitbereiding van het huidige aanbod.

Het voorzien van een nieuwe busbaan langsheen de N8 wordt niet door iedereen op prijs gesteld. Er is een duidelijke vrees dat het verdwijnen van één of meerdere rijstroken bijkomende verkeersoverlast zal genereren.

Inrichting en ervaring openbaar domein

Op het vlak van mobiliteit wordt enerzijds gepleit om op bepaalde plaatsen de verkeersdoorstroming te verbeteren en niet te overdrijven met verkeersremmende maatregelen, anderzijds wordt uitdrukkelijk gevraagd ingrepen te doen om de veiligheid te verhogen en het verkeer te vertragen zoals bijv. Kruispunt Baron De Vironlaan – Berchemstraat en de parking 'in het midden van de straat' thv de Kasteelhoeve.

Dankzij het uitgebreid aanbod aan sport en cultuur in de dorpskern beschouwt de Dilbekenaar zijn gemeente zeker als dynamisch. Toch voldoet de kwaliteit van de inrichting van het openbaar domein en (bijgevolg ook) de bijhorende ervaring niet aan zijn verwachtingen.

Er zijn te weinig gezellige plekken in Dilbeek. Zo zouden er volgens sommige inputs best wat meer terrasjes mogen zijn. Er zouden ook wat meer zitbanken en vuilbakken mogen worden geplaatst. En idealiter af en toe ook een openbaar toilet.

Op sommige plaatsen is er vraag naar meer verlichting om het veiligheidsgevoel te verhogen, bijv. thv de Fortis aan de doorsteek Verheydenstraat – parking en in het tunneltje onder de N8.

Wat betreft winkelaanbod en winkelervaring lijkt slechts een minderheid de huidige situatie ok te vinden. Het winkelaanbod wordt over het algemeen als onvoldoende gevarieerd beschouwd. Een echte winkelomgeving ontbreekt.

Velen pleiten voor het ondersteunen en het behoud van de middenstand. Er is nood aan 'meer aandacht voor de commerce'. In dat opzicht wordt ook gepleit voor een (snelle) herinrichting van de Verheydenstraat en een aanpak van de leegstand.

Het groen hart met de vijver en uitlopers naar de Wolfspuiten en de vallei van de Broekbeek wordt, zoals eerder aangehaald, beschouwd als *de* troef van Dilbeek. De grootste uitdaging is zonder twijfel het behoud van deze kwaliteit of zelfs het verbeteren van deze kwaliteit door bijv. meer aandacht voor de trage wegen, landschappelijke integratie van het kerkhof, straatmeubilair, speelruimte en speelinfrastructuur enz...

Onderhoud en overlast

Voor de Dilbekenaar moet er meer aandacht gaan naar het onderhoud van het openbaar domein: wegen met putten en slecht toegankelijke voetpaden zijn uit den boze.

Een aantal respondenten heeft moeite met het aantal evenementen zoals het Vijverfestival, weer anderen ervaren regelmatig overlast van de aanwezige horeca.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

STERKTES EN ZWAKTES: CONCLUSIES

Concreet. De mogelijkheden van het masterplan scheppen het algemeen kader dat lokaal concreet wordt toegepast. Uit de analyse per locatie kennen we de plekken die bij voorkeur worden onderzocht en aangepakt. We blijven kort stilstaan bij de top vijf (Verheydenstraat, N8, Gemeentepark, Roelandsveldwijk, Baron De Vironlaan) en schetsen wat het masterplan hier concreet kan betekenen. Het is een indicatie van wat het masterplan voor elk mogelijk denkbare plek in Dilbeek kan zijn. Het masterplan heeft immers de ambitie een algemeen kader aan te reiken voor heel Dilbeek dat lokaal concreet wordt toegepast. De hierna besproken plekken zijn a.h.w. case studies.

De Verheydenstraat is vandaag een TOBlocatie.

Er heerst grote eensgezindheid dat de gebrekkige inrichting van de straat en het weinig gevarieerd winkelaanbod aan de basis liggen van een aantal problemen. De Verheydenstraat mist op die manier (een) identiteit en uitstraling.

Een pak minder consensus heerst er over hoe hier het beste een mouw aan wordt gepast. Over kwesties als verkeersvrij of verkeersluw, enkelrichting of dubbelrichting, groter parkeeraanbod of doordachter parkeerbeleid lopen de meningen (sterk) uiteen.

Over Ninoofsesteenweg / N8 weinig positieve reacties. Momenteel is het de TOBlocatie bij uitstek.

Overdreven snelheid, slechte oversteekbaarheid, nauwelijks aandacht voor de zwakke weggebruiker, slechte doorstroming, leegstand, verloedering, barrière...

Bovendien wordt het plan om een vrije openbaar vervoersbaan te voorzien niet overal enthousiast onthaald.

Het park maakt deel uit van het groene hart, *de troef* van Dilbeek (zie eerder).

Het park is de TOPllocatie bij uitstek.

De voornaamste aandachtspunten zijn dezelfde als die voor het groene hart: behoud van het groen en verbeteren van de inrichting.

De Roelandsveldwijk is trots op haar troeven maar ziet graag iets gebeuren aan de problemen die ze veroorzaken. Hierdoor is de wijk vandaag noch TOP-, noch TOBlocatie.

De aanwezig sportinfrastructuur, de troef van de wijk, veroorzaakt redelijk wat overlast: parkeerproblemen, sluipverkeer, onveilige situaties voor de zwakke weggebruiker (kinderen in het bijzonder, ...).

Alles lijkt te wijzen op een problematiek die vooral gelinkt is aan piekmomenten nl. die momenten waarop de sportinfrastructuur maximaal in gebruik is.

Hoe gegrond dit vermoeden is, kan enkel een gedetailleerd parkeeronderzoek uitwijzen.

Over de Baron De Vironlaan zijn weinig Dilbekenaars echt tevreden.

Het is een regelrechte TOBlocatie.

Het is er onveilig voor de zwakke weggebruiker: de fietspaden zijn onleesbaar en smal, men rijdt te snel, er zijn te weinig zebrapaden, de voet- en fietspaden liggen er niet goed bij... Bovendien is de omgeving van de Post quasi onbereikbaar met de wagen. Je kan er -zo lijkt het althans- (bijna) nooit parkeren.

Een gedetailleerd overzicht van alle thema's incl. toelichtingen voor elk van bovenstaande locaties is te vinden in bijlage 08.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

VERKENNEN VAN OPTIES: AANPAK

Op basis van de reeds verworven inzichten werden vier thema's geselecteerd die een belangrijke rol zouden kunnen/zullen spelen binnen de verdere ontwikkeling van het masterplan en de uitwerking van de verschillende ecologieën.

De thema's zijn:

thema 1: wandel- en kuierpark <> sport- en recreatiepark

thema 2: autoluwe winkelstraat <> park 'n ride handelsstraat

thema 3: gemengde vervoersmodi / enkelrichting is mogelijk <> gescheiden vervoersmode

thema 4: vrij parkeren / voldoende parkeerplaatsen <> georganiseerd parkeren / parkeerroutes

De gebruikte terminologie voor thema 2 wordt gewijzigd van autoluwe winkelstraat in winkelwandelstraat en van park 'n ride handelsstraat in buurtwinkelstraat

Er wordt gestart om voor elk van de vier thema's de goede punten, de minder goede punten en de bijkomende suggesties/opmerkingen, die aan de hand van vier duo foto's werden verzameld, op te lijsten. Het volledige overzicht vindt u in bijlage 09.

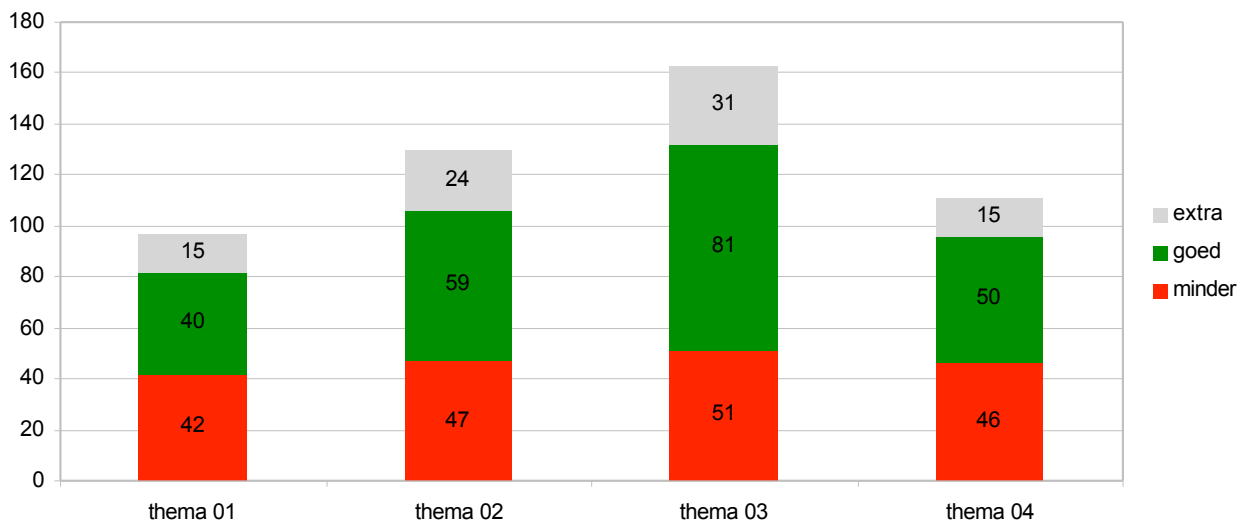


Diagram 8: goed, minder goed en extra per thema

Ook nu wordt aan elke suggestie/opmerking een kernwoord toegekend. Door het toekennen van een kernwoord worden de verschillende punten concreter benoemd. Zo wordt onmiddellijk duidelijk waarom sommige opties positiever worden onthaald dan andere.

Een aantal krijtlijnen voor de verdere uitwerking van het masterplan worden op die manier uitgezet.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
VERKENNEN VAN OPTIES: ANALYSE

Voor wandel- en kuierpark < > sport- en recreatiepark worden in totaal 96 suggesties/opmerkingen opgelijst waarvan 40 pro's, 42 contra's en 14 bijkomende suggesties/opmerkingen

thema	goed	minder	extra	totaal
wandel- en kuierpark	31	8	8	47
sport- en recreatiepark	9	34	7	50
totaal	40	42	15	97

Tabel 10: goed, minder en extra

Beide opties worden evenwaardig (47/50) becommentarieerd. Opvallend is de uitgesproken voorkeur voor het wandel- en kuierpark en de uitgesproken negatieve reacties tegen het sport- en recreatiepark.

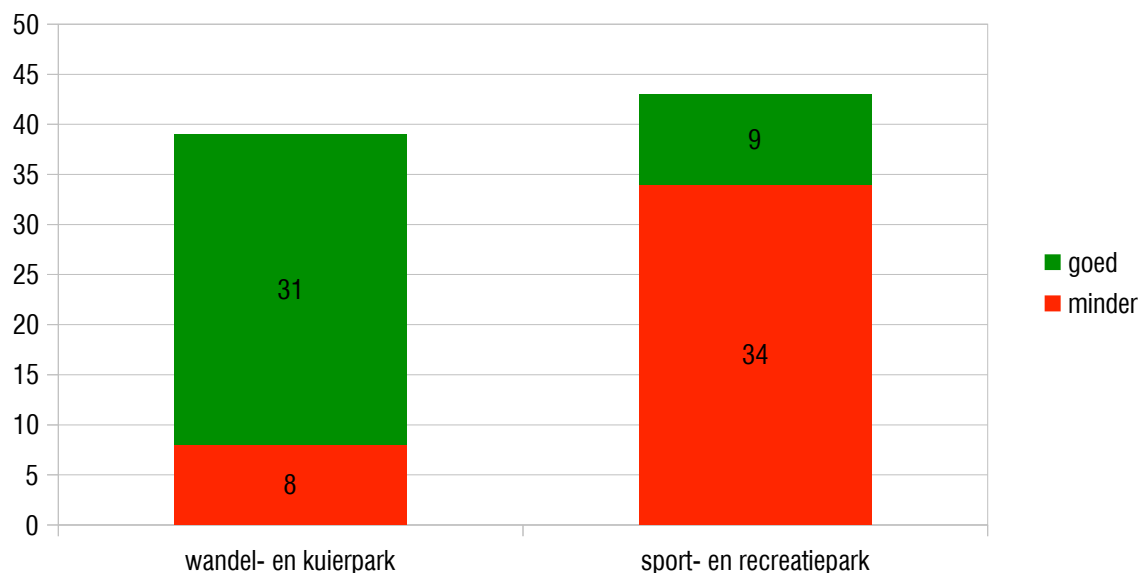


Diagram 9: goede en minder goede punten

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
VERKENNEN VAN OPTIES: ANALYSE

Voor winkelwandelstraat < > buurtwinkelstraat worden in totaal 130 suggesties/opmerkingen opgesteld waarvan 59 pro's, 47 contra's en 24 bijkomende suggesties/opmerkingen.

thema	goed	minder	extra	totaal
winkelwandelstraat	20	35	11	66
buurtwinkelstraat	39	12	13	64
totaal	59	47	24	130

Tabel 11: goed, minder, extra

Beide opties worden evenwaardig (66/64) becommentarieerd. Het park 'n ride handelscentrum geniet op basis van een aantal punten dat is ingebracht de voorkeur op de autovrije winkelstraat.

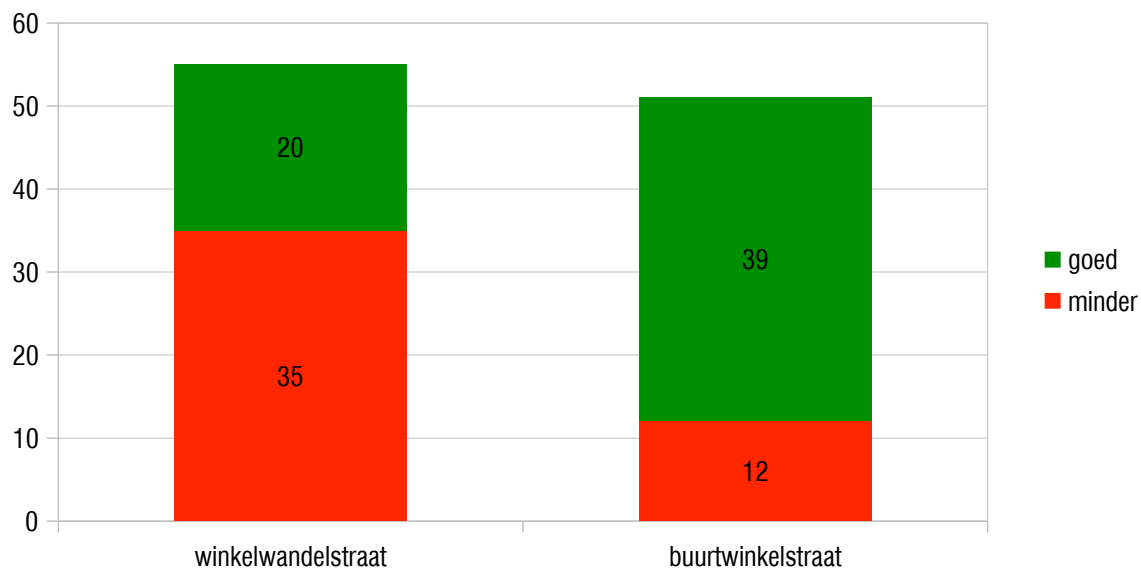


Diagram 10: goede en minder goede punten

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
VERKENNEN VAN OPTIES: ANALYSE

Voor gemengde vervoersmodi / enkelrichting is mogelijk < > gescheiden vervoersmodi worden in totaal 163 suggesties/opmerkingen opgesteld waarvan 81 pro's, 51 contra's en 31 bijkomende suggesties/opmerkingen.

thema	goed	minder	extra	totaal
gemengde modi	35	26	18	79
gescheiden modi	46	25	13	84
totaal	81	51	31	163

Tabel 12: goed, minder, extra

Mobiliteit geeft een verdeeld beeld. Beide opties worden sterk becommentarieerd en er is geen uitgesproken algemene voorkeur.

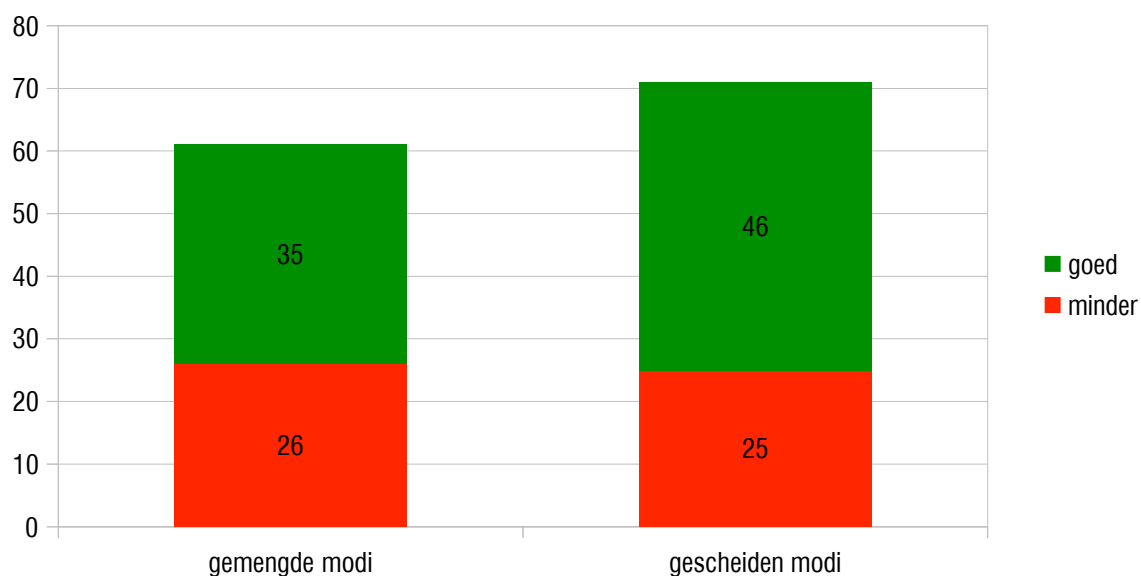


Diagram 11: goede en minder goede punten

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
VERKENNEN VAN OPTIES: ANALYSE

Voor vrij parkeren / voldoende parkeerplaatsen < > georganiseerd parkeren / parkeerroutes worden in totaal 111 suggesties/opmerkingen opgesteld waarvan 50 pro's, 46 contra's en 15 bijkomende suggesties/opmerkingen.

thema	goed	minder	extra	totaal
vrij parkeren	19	21	6	46
georganiseerd parkeren	31	25	9	65
totaal	50	46	15	111

Tabel 13: goed, minder, extra

Het georganiseerd parkeren maakt duidelijk de meeste reacties los en geniet licht de voorkeur op vrij parkeren.

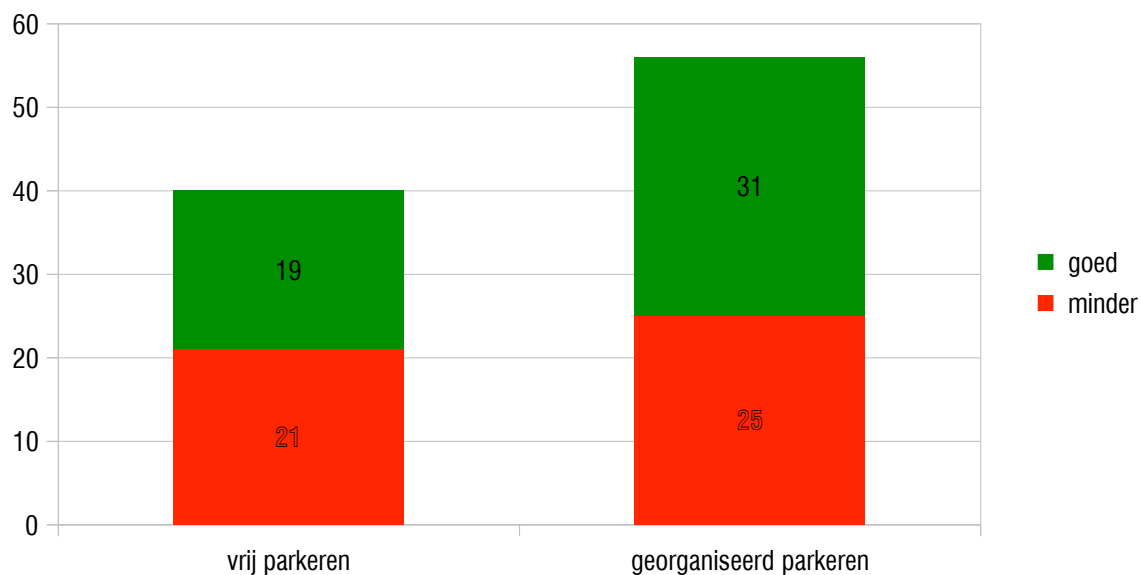


Diagram 12: goede en minder goede punten

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

VERKENNEN VAN OPTIES: CONCLUSIES

Wandel- en kuierpark < > sport- en recreatiepark

Het wandel- en kuierpark geniet de voorkeur.

Het wordt gezien als een oase van rust op maat van de 'dorpse' gemeente Dilbeek. Een upgrade van het huidige park volstaat om de voornaamste verwachtingen in te lossen o.a. een meer open park, meer plaats om te spelen, extra verlichting en bijkomende banken en vuilnisbakken.

Het sport- en recreatiepark kent weinig bijval. Het wordt gezien als een soort provinciaal domein inclusief bijhorende problemen zoals overlast, extra onderhoud en kosten.

Winkelwandelstraat < > buurtwinkelsstraat

Een park 'n ride aanpak is meer op maat van Dilbeek en draagt de voorkeur weg.

Men verkiest het comfort met de wagen tot voor de winkel te kunnen rijden mits de implementatie van een doordacht parkeerbeleid. In dit systeem is het nl. belangrijk een beschikbaar parkeeraanbod te garanderen door het parkeren te beperken in de tijd.

Anderen vrezen bij deze optie: chaos, onaangenaam winkelen en onveilige situaties voor de zwakke weggebruiker.

Een autovrije inrichting is voor sommigen aangenamer en veiliger maar is dit type inrichting de juiste keuze op maat van Dilbeek? Een meerderheid heeft grote twijfels over de commerciële haalbaarheid. Volgens hen heeft Dilbeek hier het winkelapparaat niet voor. Ze geloven niet dat het autovrij maken de aanzet zou zijn voor de heropleving van de Dilbeekse middenstand. Bovendien vreest men parkeerproblemen en sluipverkeer.

Gemengde vervoersmodi / enkelrichting is mogelijk < > gescheiden vervoersmodi

Er blijkt een lichte voorkeur voor gescheiden verkeersmodi op de 'plaatsen waar het mogelijk is' d.w.z. Daar waar voldoende breedte beschikbaar is. Gescheiden staat synoniem voor leesbaarder, veiliger en betere doorstroming.

In smallere straten erkent men dat geopteerd zal moeten worden voor een gemengde situatie. In dat geval is streng waken over de leesbaarheid van de inrichting en vindt men de veiligheid van de zwakke weggebruiker essentieel.

Het valt op dat men in geval van beide ingrepen in eerste instantie het verlies aan parkeerplaatsen en een slechtere verkeersdoorstroming vreest. Er dient opgemerkt dat anderen net opportuniteiten zien om juist die zaken te verbeteren.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012
VERKENNEN VAN OPTIES: CONCLUSIES

Vrij parkeren / voldoende parkeerplaatsen < > georganiseerd parkeren / parkeerroutes

Het georganiseerd parkeren geniet licht de voorkeur op vrij parkeren.

Beiden roepen echter ook veel vragen op waardoor geen van beiden als duidelijke voorkeursoptie naar voor komt.

Men is het er over eens dat beide opties een doordacht parkeerbeleid vragen. In geval van beide opties wordt ook de vraag gesteld waar de ruimte beschikbaar is om ze te verwezenlijken.

Voorstanders van vrij parkeren prijzen het comfort 'overal parkeerplaats te hebben'. Volgens de tegenstanders heeft vrij parkeren in eerste instantie een negatief effect op (de ervaring van) de publieke ruimte: het is ruimteverslindend en stimuleert onnodig het gebruik van de auto.

Georganiseerd parkeren houdt het verkeer uit het centrum weg en zorgt voor een leefbaarder centrum. Is er hiervoor echter wel voldoende ruimte beschikbaar in Dilbeek? Velen zijn van mening dat deze stedelijke oplossing niet past in Dilbeek.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

OP NAAR EEN MASTERPLAN

Het masterplan kan algemeen

- > op basis van concreet (ontwerpend) onderzoek voor o.a. de Verheydenstraat, de Ninoofsesteenweg, het park, het Roelandsved en de Baron De Vironlaan, uitspraken en suggesties doen m.b.t (her)inrichting van het openbaar domein vanuit verschillende perspectieven zijnde:
 - ▲ de zwakke weggebruiker (voet- en fietspaden, integrale toegankelijkheid, oversteekbaarheid, ...);
 - ▲ de gemotoriseerde weggebruiker (verkeerstechnische (her)inrichting zowel structureel (bijv. verkeersremmende maatregelen) en als lokaal specifiek (bijv. de herinrichting van een specifiek kruispunt));
 - ▲ straten en pleinen in het algemeen en winkelomgeving en -atmosfeer in het bijzonder;
 - ▲ het groene hart;
 - ▲ (groen)onderhoud en (groen)beheer;
 - ▲ speeltoestellen, materiaalkeuze en straatmeubilair.
- > deze uitspraken en suggesties vertalen naar een aantal algemene masterplan/ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes op het vlak van *hard landscaping* (inrichting van straten, pleinen, winkelomgeving,...) en *soft landscaping* (groen hart);
- > op basis van aannames maar zonder bijkomende parkeerstudie (ontwerp)scenario's ontwikkelen op basis waarvan mogelijke oplossingen voor de optimalisatie van het parkeeraanbod en het parkeerbeleid naar voor geschoven kunnen worden. Hierbij wordt vertrokken van de beschikbare informatie waaronder het mobiliteitsplan dat stelt dat er moet worden gestreefd naar een status-quo qua parkeerplaatsen. Dit uitgangspunt kan op basis van een nieuwe parkeerstudie worden bijgestuurd;
- > op basis van aannames maar zonder bijkomende sluisverkeerstudie (ontwerp)scenario's ontwikkelen die een beeld proberen te scheppen van mogelijke oplossingen, zo bepleit iemand bijv. te werken met lussen.
- > suggesties doen om het bestaande openbaar vervoernetwerk te optimaliseren en eventueel uit te breiden.
- > voorstellen formuleren voor het versterken van het groene hart, incl. de integratiemogelijkheden van het kerkhof en het netwerk van trage wegen .;
- > bij de uitwerking van het groene hart rekening houden met de uitgesproken keuze voor een wandel- en kuierpark;
- > bij de aanpak van de winkelomgeving in de dorpskern uitgaan van het principe van een buurtwinkelstraat;
- > bij de aanpak van de mobiliteit(sproblematiek) steven naar het scheiden van de verschillende modi zolang de beschikbare breedte het toelaat.

PUBLIEKSMOMENT 23/04/2012

OP NAAR EEN MASTERPLAN

Het masterplan kan concreet

- > voor de Verheydenstraat
 - ⤴ een voorstel van mogelijke oplossingen aanreiken door a.h.v. ontwerpend onderzoek algemene ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes voor de winkelomgeving te toetsen. De Verheydenstraat is de concrete toetsing van de ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes voor de winkelomgeving;
 - ⤴ een beslissingskader aanreiken door a.h.v. (ontwerp)scenario's de potentiële sterktes en zwaktes van elke optie in beeld te brengen;
- > voor de Ninoofsesteenweg
 - ⤴ een onderhandelingskader aanreiken door a.h.v. (ontwerp)scenario's en ontwerpend onderzoek die potentiële sterktes en zwaktes van verschillende keuzes in beeld te brengen.
Zoals opgemerkt in het programma van eisen is de N8 een gewestweg. De gemeente is voor de uiteindelijke herinrichting sterk afhankelijk van de hogere overheden wiens keuze ze a.h.v. een goed onderhandelingskader mee kan sturen;
- > voor het park
 - ⤴ a.h.v. ontwerpend onderzoek mogelijkheden voor behoud en verbetering voorstellen. Het gemeentepark is de concrete toetsing van de ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes voor het groene hart;
- > voor Roelandsveld
 - ⤴ o.b.v. beschikbare informatie proberen een beeld te krijgen van de geschetste problematiek;
 - ⤴ a.h.v. scenario's mogelijkheden aan reiken die o.b.v. de beschikbare informatie antwoorden proberen te bieden op de geschetste problematiek.
- > voor de Baron De Vironlaan
 - ⤴ een voorstel van oplossing aanreiken door a.h.v. ontwerpend onderzoek de ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes voor straten en pleinen te toetsen en vast te leggen. De Baron De Vironlaan is de concrete toetsing van deze ontwerp- en beeldkwaliteitsprincipes.

Het masterplan kan niet

- > de parkeerstudie uitvoeren op basis waarvan objectief uitsluitsel kan worden gegeven over de eventuele oorzaak van het mogelijk tekort in het parkeeraanbod (structureel, piekmomenten bij sport- en/of cultuurmanifestaties, oneigenlijk gebruik,...);
- > de sluijverkeerstudie uitvoeren op basis waarvan specifieke ingrepen/oplossingen zoals bijv. een aangepaste inrichting van de N8, kunnen worden gesuggereerd. Ook kan geen analyse gebeuren van de effecten van bepaalde ingrepen. Een duidelijk inzicht in de sluijverkeerproblematiek is noodzakelijk; (Deze wordt momenteel uitgevoerd door ARCADIS in opdracht van het Agentschap Infrastructuur Vlaams Brabant. Deze studie neemt heel wat tijd in beslag. Momenteel zijn er nog geen bruikbare data beschikbaar.)
- > het detailhandelsplan opstellen op basis waarvan uitspraken kunnen worden gedaan en maatregelen kunnen worden genomen m.b.t. het winkelaanbod;
- > onderzoeken op welke manier het onderhoud kan verbeterd worden waardoor de slechte toegankelijkheid automatisch een stuk zal verbeteren;
- > onderzoeken op welke manier de handhaving van parkeren, sluijverkeer, etc kan verbeterd worden

MAARCH

ARCHITECTURE.LANDSCAPE.URBAN DESIGN
Andrea Carlesso | Steven Geeraert | Stefano Peluso

BXL

Prinsesstraat 16
BE - 1080 Brussel
T +32 479 981157

MIL

Piazza Gerusalemme 7
IT - 20154 Milaan
T +39 02 89690882

BRX

Piazza Duomo 15
IT - 39042 Brixen
T +39 0472 611830

info@maarch.eu

www.maarch.eu