

ZORG DRAGEN VOOR
**MENSEN,
RUIMTE en
GEBOUWEN**


DILBEEK
stationsomgeving



INLEIDING

12 november 2018

[PLAN+] BVBA
mensen en ideeën die inspireren



“ Eerst leven, vervolgens ruimte en ten slotte bebouwing; het vormt een universele randvoorwaarde voor planningsprocessen in de 21ste eeuw. ”

We verwijzen inleidend naar het boek **‘Steden voor mensen’** van Jan Gehl. Jan Gehl is architect en stichter van Gehl Architects. Hij is professor en onderzoeker aan The Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture.

We vonden vooral zijn vijfde hoofdstuk “Leven, ruimte, gebouwen - in die volgorde” zeer inspirerend voor deze site. Het ontwerpen op menselijke schaal in al zijn facetten is immers cruciaal voor het ontwerpen van deze stationsomgeving.



"Steden, dorpen, omgevingen kunnen, net zoals boeken, gelezen worden. De straat, het voetpad, het plein en het park vormen de grammatica: zij zorgen voor de structuur die omgevingen tot leven laat komen.

Een menselijke omgeving, met zorgvuldig ontworpen straten, pleinen en parken, verschaft genoeg aan bezoekers, passanten en mensen die er dagelijks wonen, werken en vertoeven.

Indien gebieden die opnieuw mensen moeten aantrekken, zal er op een nieuwe en consistente manier moeten gewerkt worden rond de menselijke schaal. Het werken op deze schaal behoort tot de moeilijkste en gevoeligste stedenbouwkundige disciplines.

De traditionele volgorde in een (her)ontwikkelingsproces verleent eerst prioriteit aan de gebouwen, vervolgens de ruimte en (misschien) een beetje leven.

Werken op een menselijke dimensie vereist een voorkeursbehandeling voor leven en ruimte. Deze methode behelst voorbereidingswerk dat het karakter en de omvang van het verwachte leven in het gebied bepaalt.

Vervolgens worden er programma's uitgestippeld voor de stedelijke ruimte en structuur, gebaseerd op gewenste (wandelen en fiets)verbindingen. Eenmaal de stedelijke ruimten en verbindingen uitgetekend zijn, kan de bebouwing zodanig worden ingepland dat er een optimale co-existentie ontstaat tussen leven, ruimte en bebouwing.

De ontwerpmethode die specifiek focust op leven en ruimte, speelt een even belangrijke rol bij het verbeteren van de bestaande gebieden. Het menselijk landschap werd vaak jarenlang verwaarloosd. Het stadsleven heeft moeten wijken voor gebouwen. In bestaande stedelijke gebieden is het bestuderen van het actuele stadsleven een evident uitgangspunt, waarna deze informatie kan gebruikt worden bij het uitstippelen van reanimatie- en versterkingsstrategieën.

5



VERDUIDELIJKING

6



VERANDERINGEN

9



VERTREKPUNT

Verduidelijking

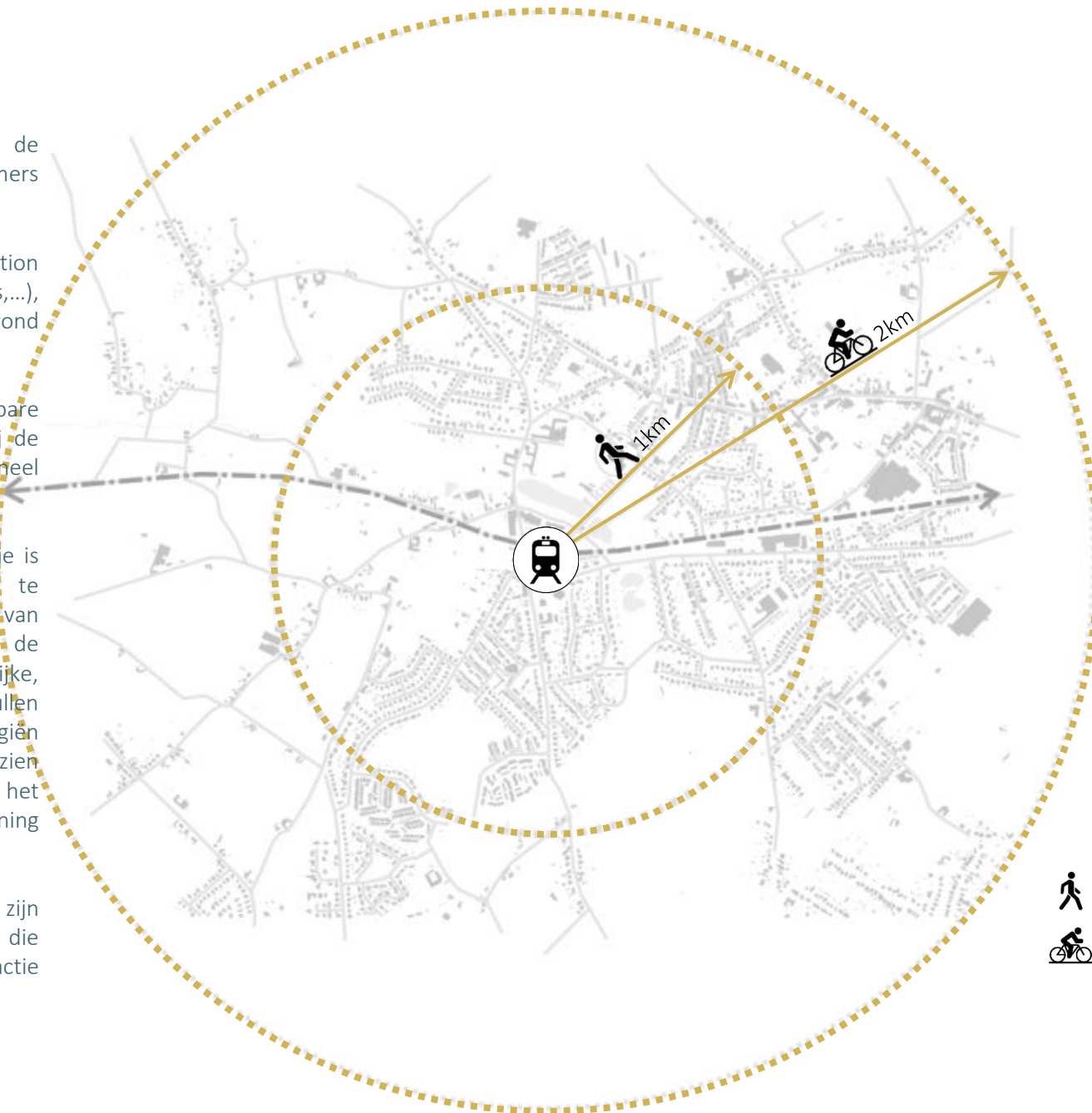
Deze nota presenteert de inleiding voor de stationsomgeving Dilbeek. Deze staat immers voor een hele verandering.

De nota focust niet enkel op de station infrastructuur (station, parking, perrons,...), maar onderzoekt de ruimere omgeving rond het station van Dilbeek.

Het doel is om op termijn een duidelijk leesbare nederzettingsstructuur te creëren, waarbij de nog aanwezige beschikbare ruimte rationeel wordt benut.

Een onderbouwde en globale toekomstvisie is daarbij noodzakelijk. Anders dreigt ze te verworden tot een ad-hoc allegaartje van functies en losse gebouwen. Als de stationsbuurt een coherente, duidelijke, aangename omgeving wil worden, zullen bestaande en nieuwe dynamieken en synergieën op elkaar moeten worden afgestemd. Gezien de grote hoeveelheid **veranderingen** is het creëren van een goede structuur en planning hiervoor noodzakelijk.

In de ruime omgeving rondom het station zijn immers een reeks gebieden en projecten die elk voor veranderingen staan en zo in interactie kunnen gaan met het station.



“ Wees de
verandering die je
in de wereld wil zien
gebeuren. ”

Mahatma Gandhi

We lijsten de grootste maatschappelijke veranderingen op inzake stationsomgevingen.

Veranderingen brengen vragen met zich mee. We gaan samen op zoek naar de antwoorden op deze vragen. Een samenwerking tussen alle ruimtelijke actoren en het creëren van een breed maatschappelijk draagvlak is daarbij een absolute vereiste.

Veranderingen

Hoe kunnen we een stationsomgeving maken met meerwaarde voor al haar gebruikers?

#1



NAAR EEN ANDERE STATIONSOMGEVING

Gedurende decennia werden stationsomgevingen vaak letterlijk de rug toegekeerd. Deze trend wordt door de letterlijke stilstand in het rijk van 'Koning Auto' nu omgedraaid. Stationsomgevingen worden opgewaardeerd en werpen zich op als alternatief voor 'Koning Auto'.

Knooppunten die qua openbaar vervoer goed ontsloten zijn kunnen verder verdicht worden. De stationsomgeving is zo een strategische omgeving voor mogelijke verdichting. De afstand van en naar het station is belangrijk in functie van voor- en natransport voor wandelaars en fietsers. Achterliggend idee is immers dat er dient te worden ingezet op alternatieve vervoersmodi (anders dan koning auto) om zo te kunnen komen tot een meer duurzame invulling en om de ruimtelijke draagkracht beter te respecteren.

INLEIDING 12/11/18

*# Welk scenario geniet de voorkeur?
Wat zijn de opportuniteiten van beide scenario's?*

#2



NAAR EEN VEILIGERE STATIONSOMGEVING

Infrabel wil de komende jaren gelijkgrondse overwegen afschaffen en vervangen voor de veiligheid.

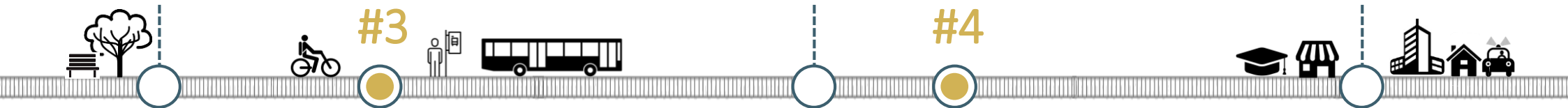
Voor de overweg aan het station van Dilbeek is het idee van het spoorwegnetbeheer Infrabel het ondertunnelen van de spoorweg. Hierbij worden op dit ogenblik 2 scenario's voorgesteld namelijk het ondertunnelen via de Stationsstraat of het ondertunnelen via de Wolsemstraat. Beide scenario's zorgen voor opportuniteiten en mogelijkheden.

Welke gevolgen hebben de scenario's op de omgeving?

Hoe kunnen we een kwaliteitsvolle ruimte inrichten die een duurzame invulling combineert met een vlotte mobiliteit?

Langs welke zijde van het spoor wordt de fietssnelweg voorzien? Welke gevolgen heeft dit voor de ondertunneling van de spoorlijn?

Hoe kunnen we op een kwaliteitsvolle manier herbestemmen en meerwaarde creëren in de stationsomgeving?



NAAR EEN MULTIMODALE BEREIKBAARHEID

Een stationsomgeving is een bij uitstek multimodale omgeving waarin verschillende vervoermodi samenkomen. Het is dus meer dan een trein. Langsheen de spoorweg wordt een fietssnelweg voorzien. Deze fietssnelweg omvat 400km fietspaden. Dankzij die extra fietspaden zal de fietser comfortabeler kunnen pendelen naar hun werk of school. Hierdoor verhoogt het fietsgebruik en op die manier kan de mobiliteit in de regio worden verbeterd.

NAAR EEN SAMENHANGENDE GEBIEDSVISIE

In de ruime omgeving rond het station zijn een reeks (parallele) vragen tot verandering vanuit de eigenaars in het plangebied. Deze gebieden liggen in de directe invloedssfeer van het station van Dilbeek.

Deze ruimtelijke stakeholders willen hun verouderde (Wivina) of verouderende (school, Royer) infrastructuur vernieuwen of vervangen (Schietsse). Zij zullen zo mee het toekomstbeeld bepalen.

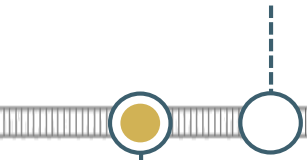
Uitgaande van een hogere dynamiek gaan we op zoek naar een samenhangende gebiedsvisie waarbij de bestaande projecten in combinatie met elkaar een meerwaarde kunnen genereren.

*“ Samen op weg naar
een aangename
stationsomgeving
”*

Om tot een gedragen, onderbouwde en globale toekomstvisie te komen, wordt vertrokken vanuit een **Innovatief Participatief OntwerpTraject (IPOT)**. Wij begeleiden een stapsgewijs proces dat de tijd neemt om de bezorgdheden van de initiatiefnemer, belanghebbenden, burens, betrokkenen, adviserende instanties en beslissende instanties in kaart te brengen.

Vertrekpunt

Een gemeente kan de complexiteit van stationsomgeving alleen maar beantwoorden door te regisseren, niet door te controleren.



Aug 2016
Overheidsopdracht

De opdracht bestaat uit 3 deelopdrachten namelijk: een voorstudie van het plangebied, het RUP Schietse en het RUP Stationsomgeving.



Okt 2016
Workshop met grondeigenaars

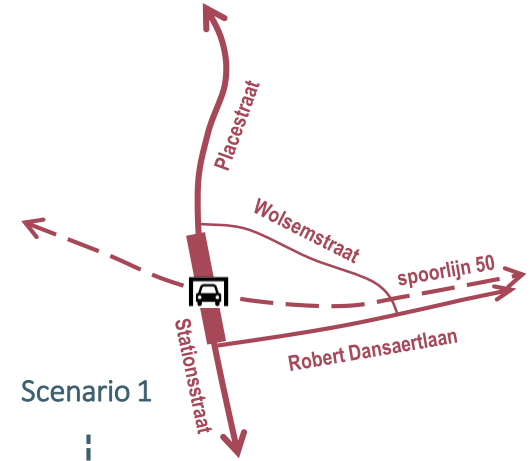
Febr 2017
Voorstudie

4-12/2017
individueel spoor

Met elke ruimtelijke actor werd via individueel ontwerpend onderzoek gevraagd zijn eigen gebied verder uit te werken.



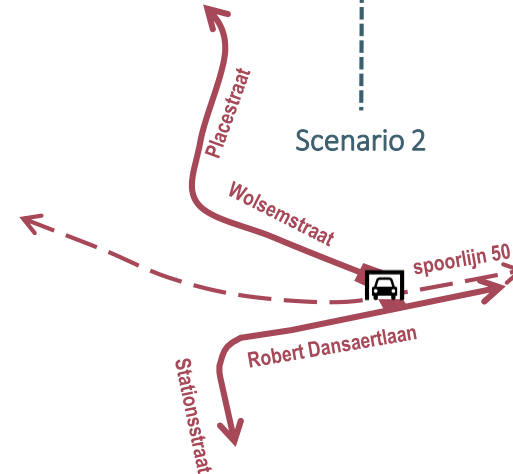
Als goede regisseur moet je de mensen betrekken, aantrekken en inspireren om zo samen te realiseren.



Scenario 1

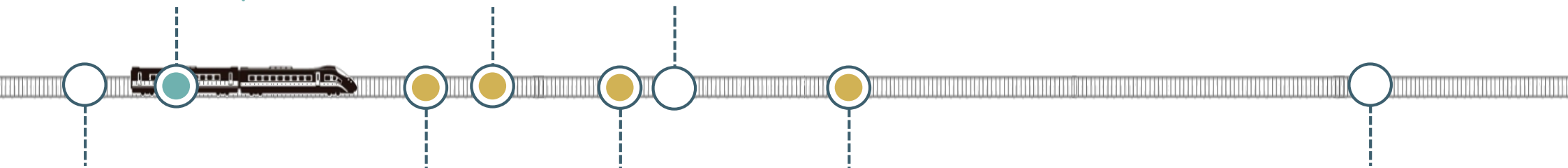
1-7/2018
MOBER

Er werd een mobiliteitsstudie opgemaakt voor het volledige plangebied. De info van het individuele spoor werd als input gebruikt voor deze studie.



Scenario 2

AKKE AKKE
TUUT TUUT
WEG ZIJN WIJ
voor een Innovatief
Participatief
OntwerpTraject !



Zoektocht naar juist evenwicht tussen juridische planinstrumenten of sturende inspirerende instrumenten

De vraag van vandaag wordt bepaald door de plaats waar de ondertunneling zal gaan plaatsvinden?

12 nov 2018
Aankondiging
komt online

5 nov 2018
Aankondiging

1 dec 2018
Informatienota
komt online

De **centrale vraag** die vandaag op tafel ligt is waar de ondertunneling van de stationsomgeving zal plaatsvinden. Dit zal het vervolgtraject sterk bepalen, waardoor een breed maatschappelijk draagvlak noodzakelijk wordt.

17 dec 2018
Workshop

DOEL =

- Participatiemomenten met inbreng van de deelnemers, suggesties, aandachtspunten
- Kennis en input verzamelen
- Afbakenen probleemstelling en inhoud
- Draagvlak + Betrokkenheid vergroten
- Doe-aanpak

Jan 2019
Opmaak waarden- en
suggestiekaart

Een waarden- en suggestiekaart probeert de kernwaarden te bepalen en een eerste worp te doen naar suggesties. Het zijn de belangrijkste waarden en suggesties waar de buurt voor staat en waar ze naartoe wil, die wij aanvoelden tijdens de workshop.



in opdracht van

