



Verkeersplatform Dilbeek

Reflecties in het kader van het tot stand komen van het RUP voor de Stationsbuurt

Sturende gegevens in eerste orde :

- De veiligheid van de kinderen die de scholen bezoeken
- De veiligheid van de residenten van het zorgwonen
- De veiligheid van de andere gebruikers en bewoners van de betrokken site

Sturende gegevens van tweede orde :

- De mobiliteit, met de focus op doorstroom en parkeren
- Het onderscheid tussen traag (de zwakke weggebruiker) en snel (gemotoriseerd) verkeer
- Het kostenplaatje
- De belangen van en mogelijkheden tot ontwikkelen voor de betrokken eigenaars

1.

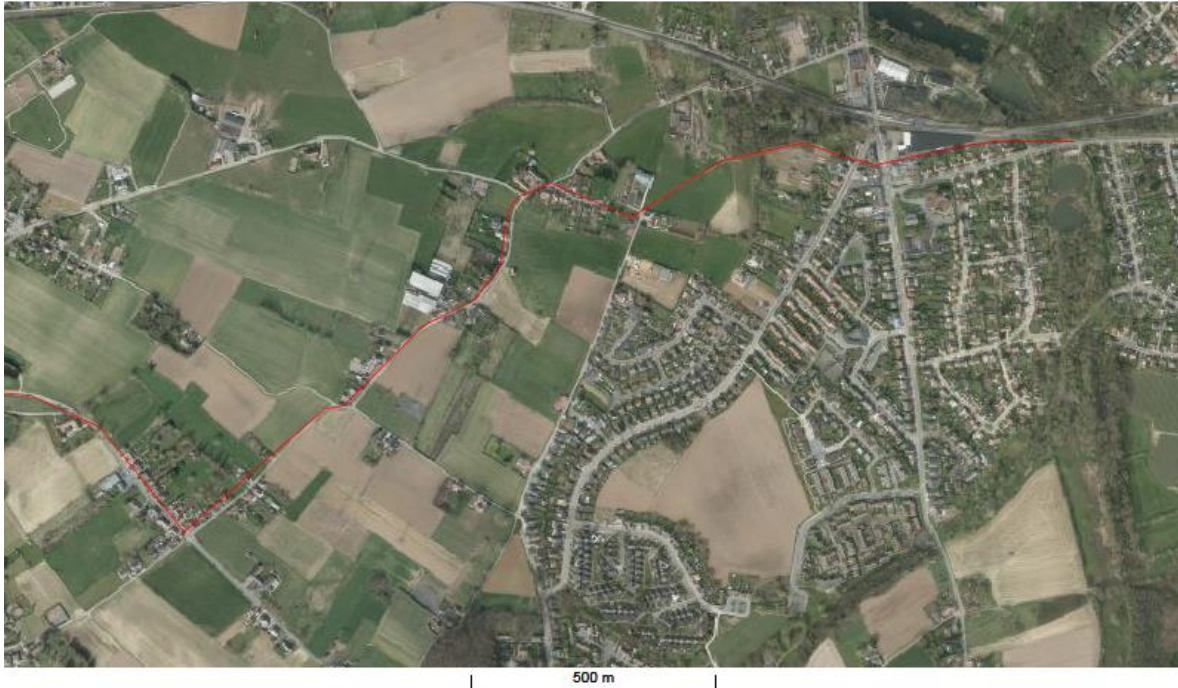
Ontlasting van de Brusselstraat.

Het is niet geoorloofd doorgaand verkeer dat niets met de site te maken heeft door een straatfragment te loodsen met scholen en verblijven voor ouderen en hogerop door het Hoogveld, een de typische woonstraat . De instelling en het tempo van de gespannen forens-chauffeur botsen (letterlijk) met deze van voornoemden.

Om deze reden wordt gezocht naar een ontlasting van de Brusselstraat via een bijkomende oost-west as ten zuiden van de spoorlijn.

Deze is aanwezig en moet alleen worden aangepast.

De aanpassing is vooral deze voor het berijdbaar maken van het fragment voetweg tussen de Kattestraat en de Stationsstraat.



2.

Ondertunneling

Een dure tunnel voor alle verkeer onder de spoorlijn is dermate ingrijpend dat de plaatselijke concentraties en activiteiten rond het station verDoeld worden.

Niemand wil dit.

De bijkomende zuidelijke oost-west as beperkt de noodzaak tot oversteek van de spoorlijn tot deze voor de plaatselijke bewoner.

De gemotoriseerde plaatselijke bewoner vindt zijn weg doorheen de kleine tunnel aan de vijvers.

De beperkte breedte van de doorgang werkt hierop opnieuw als een natuurlijke snelheidsremmer.

Een (goedkope) tunnel voor voetgangers en fietsers in het verloop van de Stationsstraat is een bescheiden ingreep in vergelijking met een tunnel voor alle, lees ook vracht-, verkeer.

3.
Evolutie voor verdere bebouwing en/of invullen van bestaande

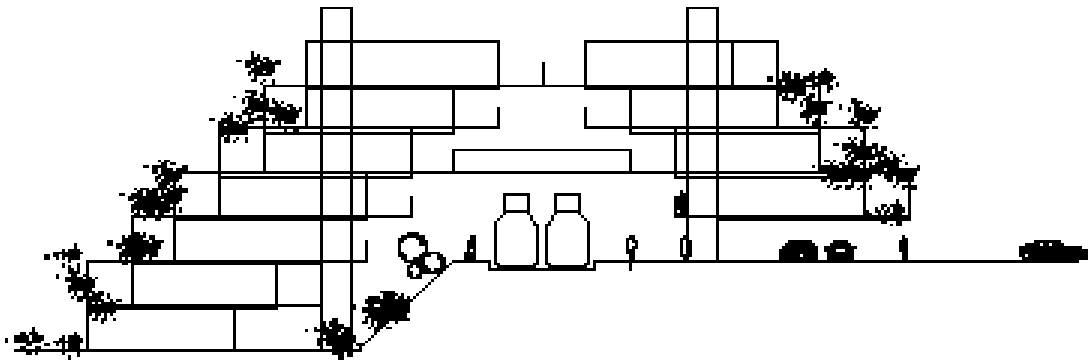
3.1.
Een schoolgeheel dat de spoorweg overkoepelt in spreidstand op de site van Schietse ten zuiden en het domein voor de scholengroep aan de noordzijde.

In dit overkoepelend gebouw, opgebouwd met terugwijkende verdiepingen voor minimale visuele impact, aan de buitenzijde uitvoerig begroeid en aan de binnenzijde fungerend als een overkapselde circulatiezone, komen ook het treinstation met complementaire functies en een passerel over de sporen.

De dwarse passerel verbindt beide schoolhelften.
Deze kent trappen maar sluit ook aan op de liften naar de langse passerellen van de verdiepingen

Er zijn mogelijkheden om dit tot stand te brengen binnen een "win-win" constructie zonder omslachtige overdracht van eigendommen.
De particuliere eigenaar bouwt en leest aan de scholengroep en de NMBS en heeft hierdoor een rendement dat hoger ligt dan de opbrengst van een woonblok met twee woonlagen.
Andere pistes zijn deze van de PPS (publiek particuliere samenwerking) gecombineerd met recht van opstal.
Er moeten in deze benadering geen of minder onmiddellijk kapitaal opgehoest worden door de gemeenschap.





PRINCIPEDOORSNEDE OP OVER HET GEBOUW MET SCHOOLVOORZIENINGEN EN STATION

3.2 Wonen, handel, ...

Lokaal weefsel is pas volledig bij voldoende aanwezigheid van wonen en handel op de schaal van en binnen de draagkracht van de buurt.
Het schrijnwerkersatelier zou na afbraak een prachtige locatie bieden voor appartementen.

Voor het Verkeersplatform

Chris VERHELST