

Gemeente Dilbeek

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Stationsomgeving Dilbeek

TOELICHTINGSNOTA

november 2023

D
STEDEN
BOUWER
deel van PLANPLUS

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Stationsomgeving Dilbeek

Opdrachtgever

Gemeente Dilbeek

The logo for the municipality of Dilbeek, featuring the word "Dilbeek" in a blue sans-serif font. The letter "i" has a yellow dot above it, and the letter "l" has a yellow dot to its left.

Marianne Vanden Houte
Algemeen directeur

Willy Segers
Burgemeester

Opdrachthouder

PLAN+ bv

The logo for PLANPLUS, featuring the word "PLANPLUS" in a bold, black, sans-serif font. A red triangle is positioned between the "L" and "N".

Dirk De Loecker
Ruimtelijk planner

Jörgen Van der Aa
Ruimtelijk planner

Fase:

Definitieve vaststelling

Plan-ID:

RUP_23016_214_00005_00001

Normatieve delen van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (deze zijn verordenend):

- grafisch plan;
- stedenbouwkundige voorschriften.

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat de startnota ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van **3 juni 2019** tot en met **1 augustus 2019**.
Op last,

De algemeen directeur

De burgemeester

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van **28 maart 2023**.
Op last,

De algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat het ontwerp ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van **11 april 2023** tot en met **9 juni 2023**.
Op last,

De algemeen directeur

De burgemeester

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van **28 november 2023**.
Op last,

De algemeen directeur

De voorzitter van de gemeenteraad

Inhoud

1	Opdrachtschrijving	7
1.1	Doelstelling	8
1.2	Procesverloop	8
2	Situering en afbakening	11
3	Ruimtelijke context	15
3.1	Macro	16
3.2	Meso	18
3.3	Micro	21
4	Planologische en juridische context	27
4.1	Planologisch kader	28
4.2	Juridisch kader	32
4.3	Flankerend kader	34
4.4	Waterbeleidskader	35
5	Gewenste toestand	39
5.1	Kadering	40
5.2	Participatieve uitgangspunten	41
5.3	Doelstellingen	42
5.4	Ruimtelijke concepten	43
5.5	Ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving	52
5.6	Doorwerking van de ontwikkelingsprincipes	64
6	Toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften	65
6.1	Grafisch plan	66
6.2	Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften	66
6.3	Op te heffen voorschriften	67
7	Ruimtebalans	69
7.1	Ruimtebalans	70

7.2	Register van de percelen waarop de regeling van een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie van toepassing kan zijn	70
8	Onderzoek tot milieueffectrapportage	71
8.1	Inleiding	72
8.2	Adviesronde	72
8.3	Beslissing inzake plan-MER.....	72
9	Onderzoek tot veiligheidsrapportage	75
9.1	Inleiding	76
9.2	Beslissing inzake RVR	76

1 OPDRACHTOMSCHRIJVING

1.1 Doelstelling

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) **Stationsomgeving Dilbeek** wordt opgemaakt in uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS) Dilbeek.

In het GRS is een actieplan opgenomen voor de stationsomgeving van Dilbeek. Het is de bedoeling om de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen rond het station te kaderen en de mobiliteit te structureren. Vanuit de TOD-visie¹ en de visie van het VSGB² is de stationsomgeving een van de belangrijke locaties voor nieuwe ontwikkelingen. Het RUP wil uitvoering geven aan het actieplan voor het station van Dilbeek.

1.2 Procesverloop

Het geïntegreerde planningsproces voor het gemeentelijk RUP **Stationsomgeving Dilbeek** op het grondgebied van de gemeente Dilbeek verloopt overeenkomstig de bepalingen van de VCRO.

Het geïntegreerde planningsproces bestaat uit vijf fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in een van de volgende documenten:

1. Een startnota;
2. Een scopingnota;
3. Een voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
4. Een ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
5. Een definitief gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

In een eerste fase werd een **startnota** opgemaakt die een eerste inzicht geeft in de planologische doorvertaling van de gewenste beleidsopties. Tevens werd in de startnota nagegaan of het plan aanleiding kan geven tot aanzienlijke milieueffecten en of het plan een invloed heeft op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting. Deze startnota werd ter advies voorgelegd aan een aantal instanties en werd onderworpen aan een raadpleging van 3 juni 2019 tot en met 1 augustus 2019.

In een tussenfase werd verder **ontwerpend onderzoek** uitgevoerd onder de vorm van een Charette. Het ontwerpend onderzoek focuste zich op de stationsomgeving aangezien de nood hieruit bleek tijdens de raadpleging. De Charette bestond uit 3 werksessies tussen oktober 2019 en november 2019 en werd gehouden met een beperkte groep mensen uit 3 verschillende partijen, namelijk de belangrijkste grondeigenaars, de betrokken administratie en een delegatie van verschillende buurtbewoners. De Charette resulteerde in een aanbevelingsrapport dat op 27 april 2020 werd gepubliceerd.

In een tweede fase werd een **scopingnota** opgemaakt waarin de adviezen en inspraakreacties werden verwerkt. Deze scopingnota werd op 24 augustus 2021 voorgelegd aan het Team Milieueffectrapportage (Team MER). Op 12 oktober 2021 deelde het Team MER mee dat aan deze versie van de scopingnota nog aanvullingen diende te gebeuren alvorens een beslissing kon genomen worden over de plan-MER-plicht.

Op 23 februari 2022 een aangepaste **scopingnota** aan het Team MER bezorgd. Op 7 april 2022 nam het Team MER haar beslissing waarin werd gesteld dat er geen plan-MER moet opgesteld worden.

¹ TOD = Transit Oriented Development

² VSGB = Vlaams strategisch gebied rond Brussel

In een derde fase werd een **voorontwerp** RUP opgemaakt dat op 21 december 2022 werd voorgelegd op een plenaire vergadering met de verschillende betrokken adviserende instanties.

De vierde fase omvatte de opmaak van een **ontwerp** RUP op basis van de adviezen op het voorontwerp en/of verder ruimtelijk onderzoek. Dit ontwerp RUP werd door de gemeenteraad in zitting van 28 maart 2023 voorlopig vastgesteld. Er werd een openbaar onderzoek gehouden van 11 april 2023 tot en met 9 juni 2023. De GECORO gaf advies in de zitting van 14 september 2023.

In de laatste fase wordt een **definitief ontwerp** RUP opgemaakt op basis van de adviezen en bezwaren op het ontwerp. Dit definitief ontwerp RUP wordt vervolgens aan de gemeenteraad voorgelegd voor definitieve vaststelling.

Voor een uitgebreider overzicht van het procesverloop wordt verwezen naar de procesnota.

2 SITUERING EN AFBAKENING

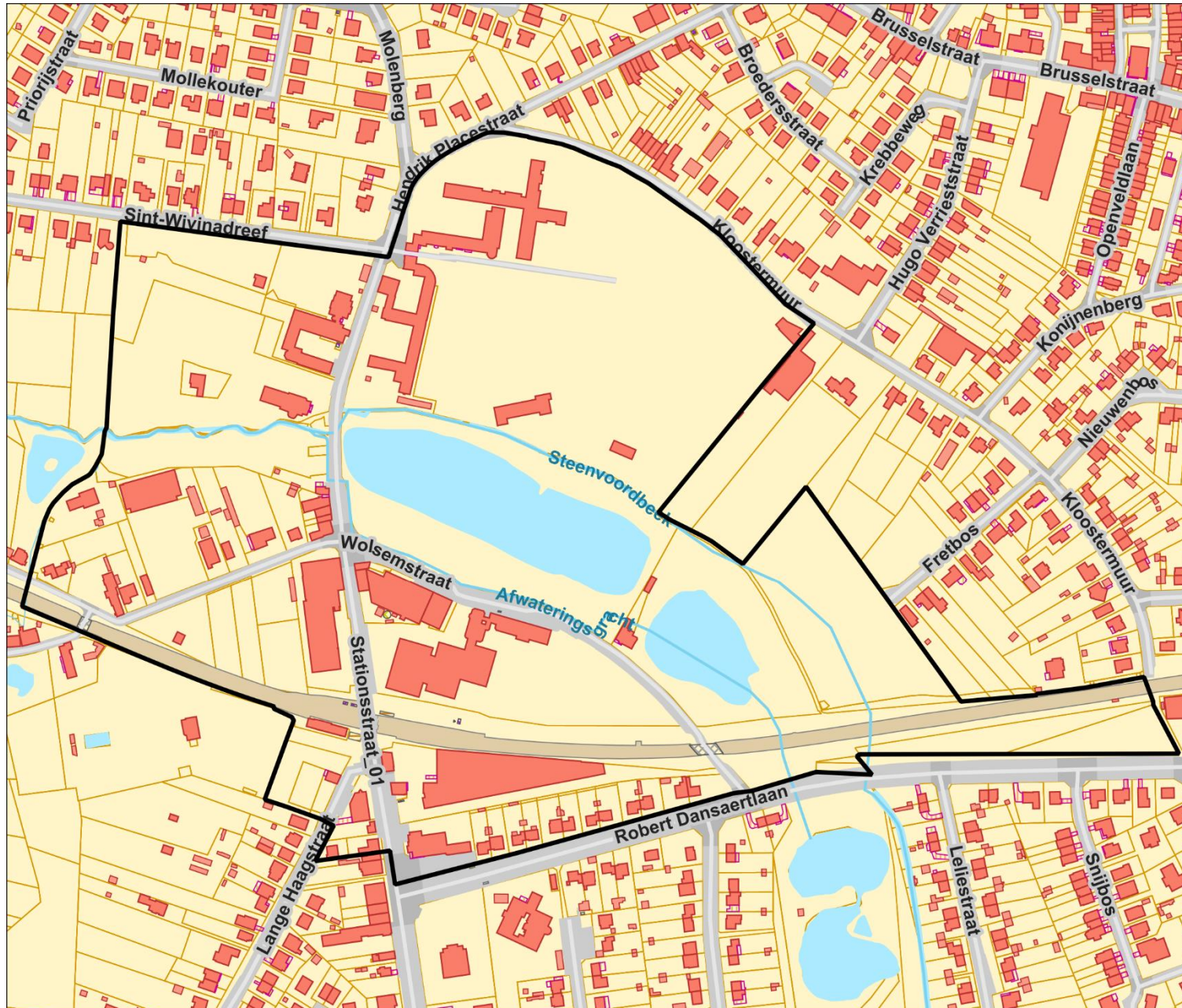
Het **plangebied** bevindt zich ten noorden van de kern van Dilbeek, dicht bij de grens met de deelgemeente Groot-Bijgaarden. Ten oosten van het plangebied is de R0 (Brusselse ring) gelegen die in verbinding staat met de E40 en de E19. De vallei van de Steenvoordbeek met bijhorende vijvers doorkruist het plangebied.

Het plangebied behelst in hoofdzaak de stationsomgeving. In dit gebied vinden we onder andere het station van Dilbeek, enkele handelszaken, een zorgsite, een leegstaande bedrijvensite, een schoolsite, het politiekantoor en een aantal woongelegenheden.


De grens van het plangebied wordt afgebakend op basis van het Grootschalig Referentie Bestand (GRB) met als grenzen de perceelsgrenzen en/of de aangrenzende straten.

De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt ongeveer **31,1ha**.





Legende

 Grens plancontour RUP

RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Afbakening plangebied (GRB)

Schaal 1:5.000



3 RUIMTELIJKE CONTEXT

3.1 Macro

Een lokaal openbaar vervoersknooppunt – zoals het **station van Dilbeek** – is een strategische omgeving. De ruimtelijke afbakening bestaat er dus in de strategische omgeving te berekenen onder de vorm van een perimeter rond deze knooppunten. De afstand van en naar het knooppunt is belangrijk in functie van voor- en natransport voor wandelaars en fietsers. Achterliggende idee is immers dat er dient te worden ingezet op alternatieve vervoersmodi (andere dan koning auto) om zo enerzijds te kunnen komen tot een meer duurzame invulling en om anderzijds de ruimtelijke draagkracht beter te respecteren.

In eerste instantie wordt gekeken naar de wandelaar. Bij lokale knooppunten bedraagt de wandelafstand 1 kilometer van het knooppunt. Dit is de wandelafstand die op circa 10 tot 15 minuten kan worden bekomen. Dit is aanvaardbaar in kader van functionele verplaatsingen, bijvoorbeeld van en naar het station of van en naar het sportterrein.

In tweede instantie is er de perimeter van de fiets tot 3 kilometer fietsafstand (niet in vogelvlucht, maar via de weg) tot aan het knooppunt. Dit is de fietsafstand die kan worden gehaald binnen een tijdsspanne van circa 15 minuten.

Echter niet alleen de afstand is van belang, maar ook de kwaliteit van de te volgen route. De onderstaande parameters, gebaseerd op de basisvereisten van de zachte weggebruiker, kunnen bovenstaande perimeters vergroten of verkleinen:

- **Directheid:**
Bij deze parameter wordt uitgegaan van een maximale omrijfactor van 1,2. Zo zal iemand die 4 kilometer moet fietsen om een afstand van 2 kilometer te overbruggen allicht sneller de wagen nemen dan iemand die rechtlijnig 3 kilometer moet fietsen.
- **Samenhang en comfort:**
Als je 3 kilometer tot het knooppunt moet fietsen en kilometer 1 en 3 hebben een comfortabel fietspad, maar kilometer 2 niet, zal dit een reden zijn om de wagen te gebruiken van en naar het knooppunt.
- **Veiligheid:**
Uitgangspunt is dat de verplaatsing voor de zachte weggebruiker veilig moet zijn. Bij deze parameter wordt een onderscheid gemaakt tussen de subjectieve en de objectieve verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld, ouders brengen hun kinderen naar school met de wagen, ook al wonen ze kortbij, indien de schoolomgeving als onveilig ervaren wordt. Hierdoor maken ze zelf de echter schoolomgeving nog onveilig.
- **Aantrekkelijkheid:**
Deze parameter omvat onder andere de graad aan sociale veiligheid van de route. Naar huis fietsen zonder verlichting kan bijvoorbeeld voor een aantal mensen een reden zijn om de fiets niet te nemen.

In de huidige ruimtelijke afbakening worden rond het bestaande knooppunt (treinstation Dilbeek) in regel twee perimeters getrokken: **1 kilometer voor voetgangers** als intensieve invloedzone en **2 kilometer voor fietsers** als een extensieve invloedzone. Voor de fietser is dit substantieel minder dan de hoger vermelde theoretische 3 kilometer, wat te verklaren is door het gebrek aan continue, comfortabele en veilige fietsverbindingen.



3.2 Meso

De stationsomgeving met zijn perimeter wordt thematisch onderzocht. De gekarteerde thema's zijn (1) mobiliteit, (2) diensten en voorzieningen en (3) het woonweefsel.

3.2.1 Mobiliteit



Het onderzochte gebied is een archipel van ruimtelijke en programmatorische verkavelingseilanden die gelegen zijn in de directe invloedssfeer van zowel het station van Dilbeek als dat van Groot-Bijgaarden. De afstand tussen de beide stations bedraagt immers slechts 2km.

De verkavelingsarchipel heeft zich door de jaren heen stelselmatig ontwikkeld langs een aantal hoofdwegen. De hoofdwegen krijgen daarbij een driedubbele functie. Zij verzamelen zowel het autoverkeer, het openbaar vervoer als de functionele fietsverbinding.

3.2.2 Diensten en voorzieningen



In de directe stationsomgeving zijn vooral handel, schoolgemeenschappen en bedrijvigheid te vinden. Het wonen omvat slechts een beperkt deel.

Het openbaar domein rondom het station is niet aangepast.

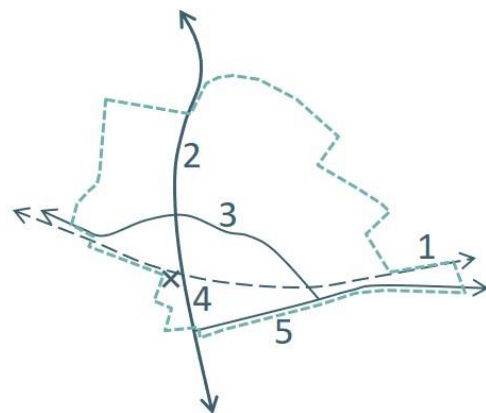
3.2.3 Woonweefsel



Het woonaanbod is veelal suburbaan en bestaat hoofdzakelijk uit grondgebonden woningen. Een rechtstreeks gevolg van ongebreideld verkavelen.

3.3 Micro

Lineaire verbindingen



Spoorlijn 50 (Brussel - Gent) snijdt het gebied in een noordelijk en een zuidelijk deel en zorgt voor beperkte overstekbaarheid (1). Daarnaast wordt de stationsomgeving doorkruist door enkele wegen namelijk Hendrik Placestraat (2), Wolsemstraat (3), Stationsstraat (4) en Robert Dansaertlaan (5).

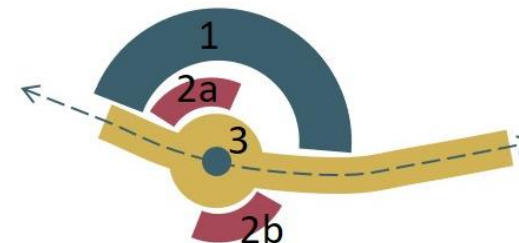
Groene ader



In het verlengde van het natuurgebied de Wolfspuiten vormen de vijvers van de Steenvoordbeek en het Wivinapark een **groene dooradering van het stationsweefsel**.

Deze gebieden liggen in en rond de Steenvoordbeekvallei.

Deelruimtes

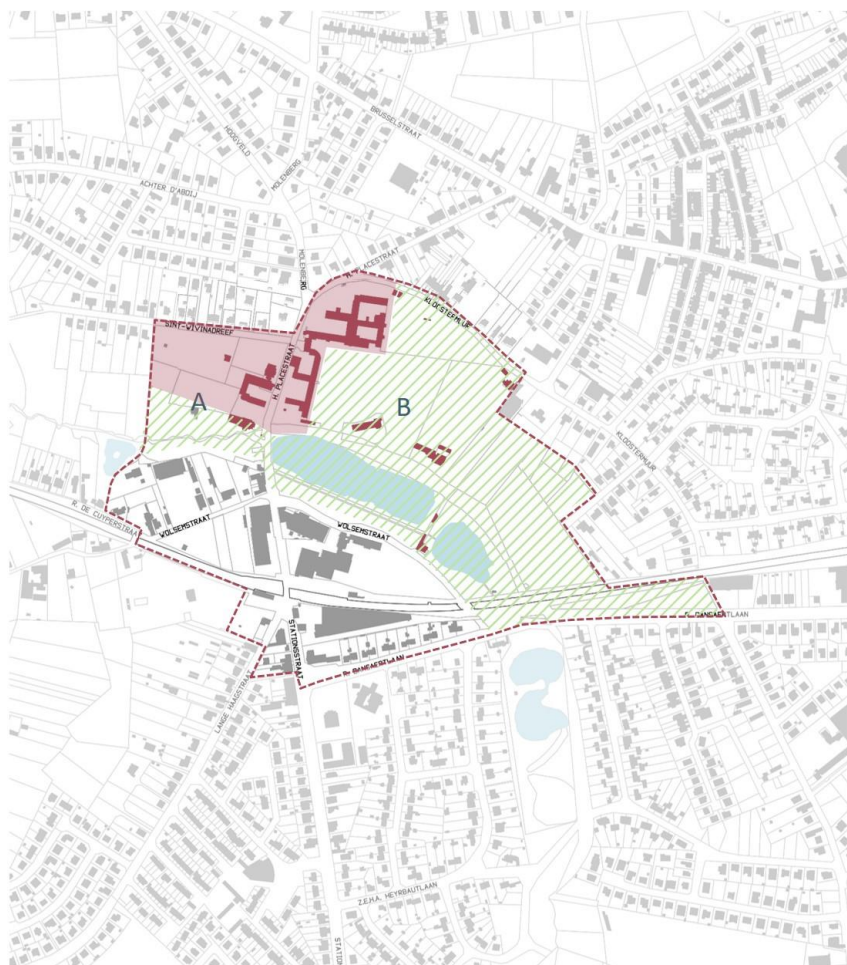


Vandaag bestaat de stationsomgeving niet enkel uit het station zelf maar bestaat ze uit **verschillende gebieden** met elk hun eigen **individuele problemen**. Deze gebieden zijn gelegen in de directe invloedssfeer van het station van Dilbeek en hebben een groot belang bij de herontwikkeling van de stationsomgeving.

We onderscheiden een **aantal deelruimtes**:

- 1) Noordelijke zone;
- 2) Woongebied;
- 3) Directe stationsomgeving.

3.3.1 Noordelijke zone



De noordelijke zone omvat zone A 'Don Bosco' en zone B 'Wivina' (een zorgsite waarvan de Broederschool deel uitmaakt).

De Hendrik Placestraat doorkruist de noordelijke zone van noord naar zuid. Hier is een grote parkeerdruk aanwezig.

Doorheen beide zones loopt in oost westelijke richting een groene ader. Deze groene ader is momenteel niet doorwaadbaar en weinig zichtbaar vanaf de bestaande wegen. Daarenboven is het Wivinapark een privaat domein zonder openbare wegen.



Klooster en toekomstige schoolcampus (Don Bosco) - Zorgsite (Wivina)



Groene ader

3.3.2 Woongebied



Het woongebied bestaat voornamelijk uit grondgebonden woningen met een verschillende structuur.

Het woongebied zone A heeft een veelal organische structuur. De gebouwen hebben verschillende volumes, bouwdieptes en -types. Ze zijn allemaal gelegen aan de noordelijke zijde van de Wolsemstraat en bestaan zowel uit historisch gegroeid woonweefsel als uit planmatig woonweefsel. Binnen deze zone is de manege Horse's Dream gelegen.



Woongebied zone A - Wolsemstraat

Het woongebied zone B bevat woningen met hetzelfde uitzicht en bestaat uit een serie woningen, gebouwd in halfopen verband, die destijds verkocht werden als sociale woningen. Doorheen de jaren zijn er wat kleine verschillen ontstaan, maar deze groep woningen voelt nog steeds aan als een bouwkundig geheel.



Woongebied zone B - Robert Dansaertlaan

4 PLANOLOGISCHE EN JURIDISCHE CONTEXT

4.1 Planologisch kader

Planologisch kader	Relatie m.b.t. het plangebied
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ³	Het plangebied grenst aan het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel.
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant ⁴	De provincie selecteert de kern Dilbeek als hoofddorp. Het plangebied bevindt zich in de potentieel stedelijke kern van Wolsem dat geselecteerd is als woonkern. De provincie deelt Dilbeek in binnen de deelruimte Verdicht Netwerk. Binnen het Verdicht Netwerk behoort Dilbeek tot het subgebied Aalst-Ninove-Brussel.
Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek ⁵	De gemeente maakt een RUP voor stationsomgeving Dilbeek in het kader van het actieplan 'Stationsomgevingen'. (RD pag. 35 / BD pag. 5) De gemeente maakt een RUP Sint-Wivina op in het kader van het actieplan 'Seniorenhuisvesting' dat invulling geeft aan het afwegingskader voor de uitbreiding van rusthuisvoorzieningen. (RD pag. 39 / BD pag. 5)
Mobiliteitsplan Dilbeek ⁶	De gemeente kiest voor het principe van "Transit Oriented Development". Het mobiliteitsplan voorziet een categorisering van de gemeentelijke wegen.
Afbakeningsproces van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur ⁷	126: Vallei van de Steenvoordbeek, Smissenbos 127: Wolfspuiten, Smissenbos, Molenberg
Afbakeningsproces van de stedelijke gebieden	Geen

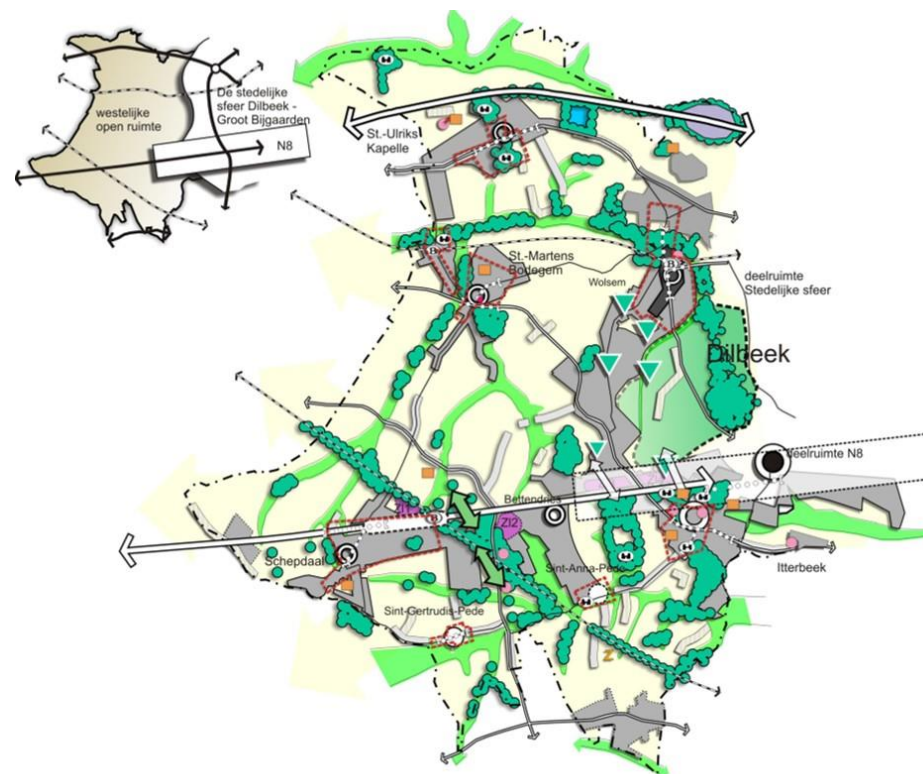
³ Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, BS 21 april 2004.

⁴ Bron: Provincie Vlaams-Brabant, Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant en addendum, BS 21 november 2012.

⁵ Bron: Gemeente Dilbeek, Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek, BS 23 november 2010.

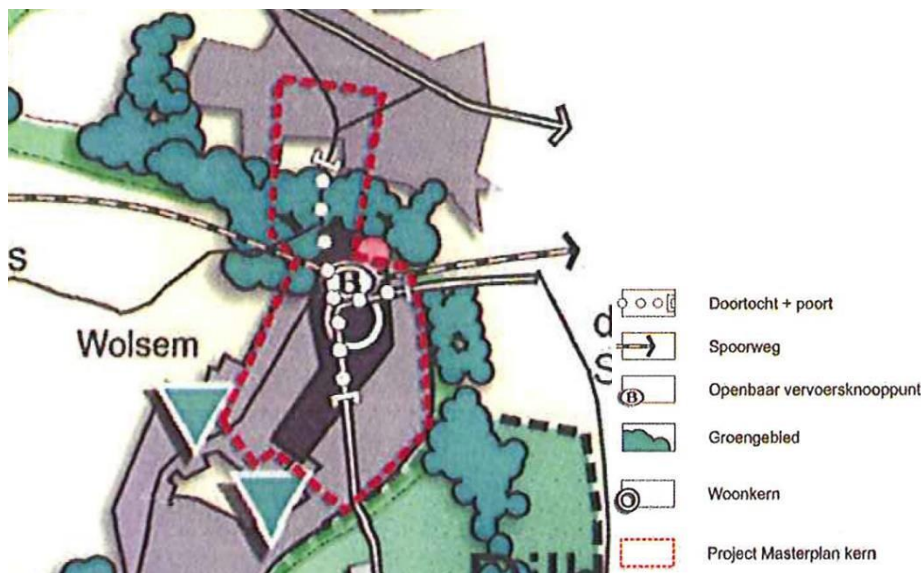
4.1.1 Nadere toelichting van het Ruimtelijk Structuurplan Dilbeek

In de Westelijke Open Ruimte is het beleid gericht op het behoud en het herstel van de open ruimte en haar functies. Er wordt gestreefd naar de uitbouw van een aaneengesloten gebied, waarbinnen het vrijwaren en versterken van de groengebieden, parkgebieden, alluviale bosgebieden, valleien en depressies voorop staat. De kernen binnen deze deelruimte behouden hun kleinschalige landelijke karakter. Wonen en werken gebeuren in de eerste plaats in en op niveau van de kernen.



⁶ Bron: Gemeente Dilbeek, Mobiliteitsplan, GR 5 september 2017.

⁷ Bron: Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos, Regio Zenne-Dijle-Pajottenland, BVR 24 april 2009.



De gemeente maakt een RUP op voor de omgeving van het station Dilbeek. De stationsomgeving van Dilbeek ligt buiten de eigenlijke kern van Dilbeek, aan de rand van de Steenvoordbeekvallei. Het station ligt echter wel in het hart van Wolsem, aangeduid als woonkern in het buitengebied. Op basis van deze selecties vormt de stationsomgeving geen draagvlak voor nieuwe bovenlokale ontwikkelingen. Wel wenst Dilbeek de stationsomgeving te optimaliseren in functie van de woonkern en de nabijgelegen Parnasschool (nu Hogeschool Odisee). In die context zal de nodige aandacht naar verkeersveiligheid gaan, naar de relatie met fietsroutenetwerken en voldoende voorzieningen voor fietsers. Initiatieven voor de herinrichting van de stationsomgeving mogen niet leiden tot een verharding van de Steenvoordbeekvallei. De herinrichting kan wel ondersteuning geven aan lokale voorzieningen en de uitbouw van een 'centrumsfeer'.

Wat betreft de kern Wolsem wil de gemeente vernieuwen en dit door de realisatie van toekomstige (vooral sociale) woonprojecten in Wolsem beter af te stemmen en te betrekken bij de kernuitbouw rond het station en Savio, met ruimte voor wonen en ruimte voor een winkel/voorzieningen as naar de Stationsstraat.

In kader van het actieplan 'seniorenhuisvesting', in kader van een kwalitatief erfgoedbeleid en overeenkomstig de ruimtelijke opties voor Wolsem, wenst Dilbeek de mogelijkheid voor de inrichting van seniorenhuisvesting in de Sint-Wivina abdij te ondersteunen. Hiertoe zal de gemeente een RUP Sint-Wivina opmaken dat invulling geeft aan het afwegingskader voor de uitbreiding van rusthuisvoorzieningen. De abdij kan ook ruimte bieden aan omkaderende functies. Bij de opmaak van het RUP kunnen alternatieve woonvormen voor senioren onderzocht worden.

Het plan zal het toekomstig gebruik van de gebouwen bepalen en zal voorzien in een behoud van de groene zone. Extra aansnijding van de open ruimte in het parkgebied van de Sint-Wivina abdij in functie van bijkomende nieuwbouw kan niet aanvaard worden.

4.1.2 Nadere toelichting van het Mobiliteitsplan Dilbeek

Transit Oriented Development (TOD) is een stedenbouwkundig principe dat staat voor de ontwikkeling van dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. De gemeente Dilbeek kiest ook voor het principe van kernversterking en het stoppen van de ongebreidelde verkavelingen buiten de kernen. Dat is mede opgenomen in het GRS. Daarom wordt in hoofdzaak ingezet op ontwikkelingen nabij:

- De drie treinstations (zelfde treinaanbod, maar hogere verstedelijkingsgraad in Groot-Bijgaarden);
- De N8 en de Ifterbeeksebaan als assen met hoogwaardig openbaar vervoer.

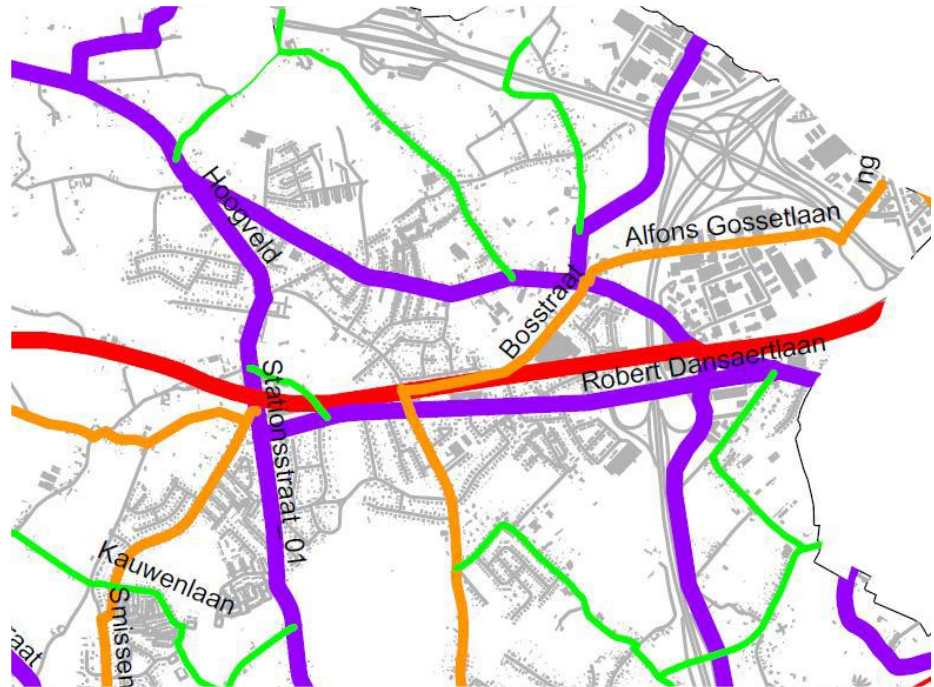
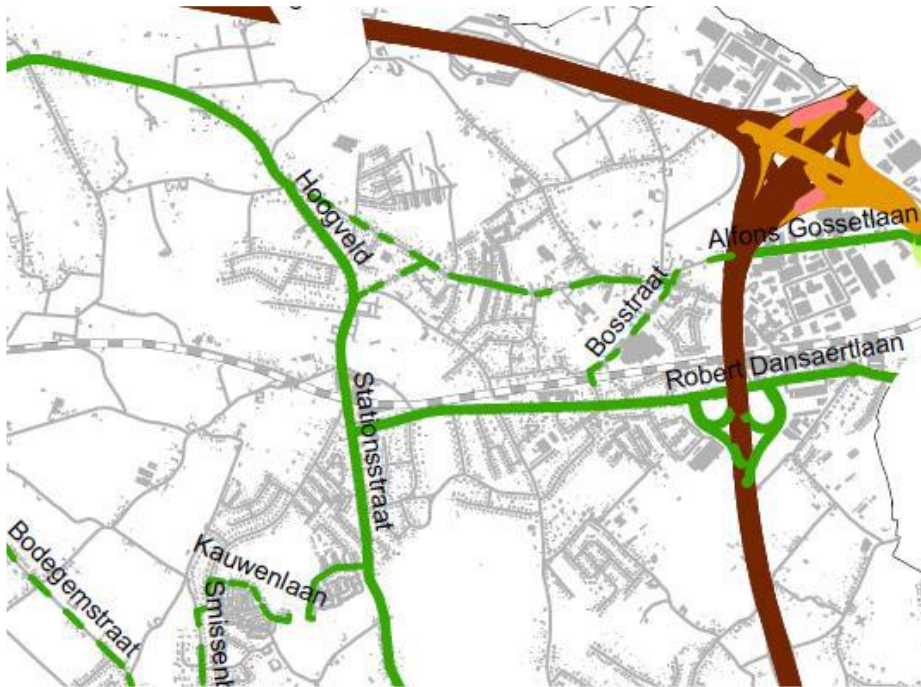
De categorisering van de lokale wegen in en rond het plangebied op middellange termijn:

- Lokale wegen type I (= lokale verbindingswegen):
 - Robert Dansaertlaan;
 - Stationsstraat;
 - Hendrik Placestraat - Molenberg - Hoogveld;
- Lokale wegen type II (= lokale ontsluitingswegen):
 - Hendrik Placestraat (tussen Molenberg en Brusselstraat);
- Lokale wegen type III (= erfontsluitingswegen):
 - Alle andere wegen worden aanzien als erfontsluitingswegen. Dit wil zeggen dat er in principe geen ander gemotoriseerd verkeer rijdt dat het verkeer dat in die straat of wijk zijn herkomst of bestemming heeft.

Het fietsroutenetwerk in en rond het plangebied is als volgt opgebouwd:

- Fietsssnelweg: fietsssnelweg F2 langs spoorlijn 50;
- Bovenlokale functionele fietsroute: Hoogveld - Molenberg - Hendrik Placestraat, Stationsstraat en Robert Dansaertlaan;
- Lokale functionele fietsroute: Lange Haagstraat en Kloosterkouterweg;
- Lokale landelijke weg: Wolsemstraat.

De bovenstaande categorisering en bijhorende kaarten komen uit het mobiliteitsplan en geven een gewenste toestand weer die niet noodzakelijk overeenstemt met de bestaande toestand.



- Hoofdweg
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Secundaire weg type I
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- · - Lokale weg type II

BFF_type

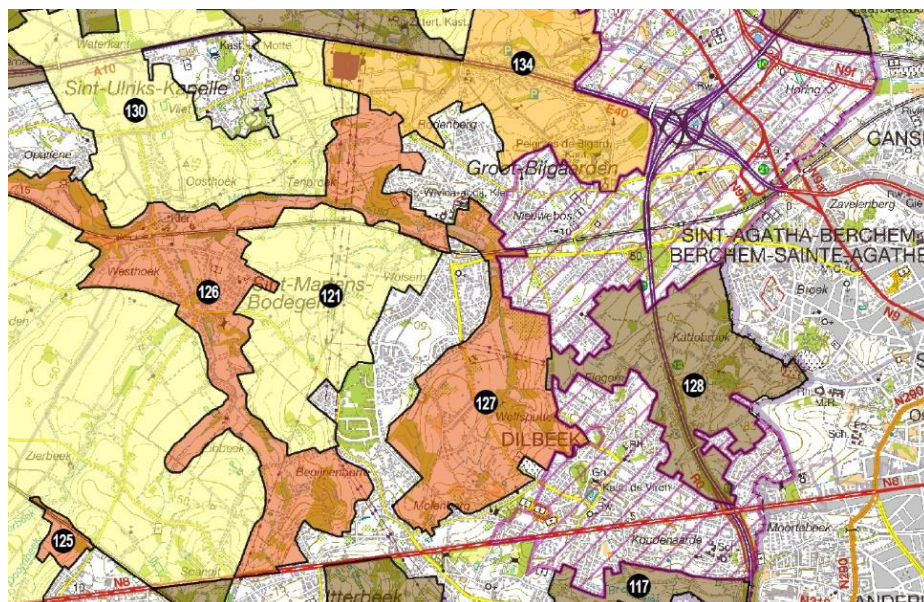
- fietssnelweg
- hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute

LFF_type

- lokale hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve route
- tijdelijke fietssnelweg
- landelijke weg

BFF = Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk
 LFF = Lokaal Functioneel Fietsrouten netwerk

4.1.3 Nadere toelichting van het afbakeningsproces van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur



II. Op te starten specifiek onderzoek voorafgaand aan uitvoeringsactie

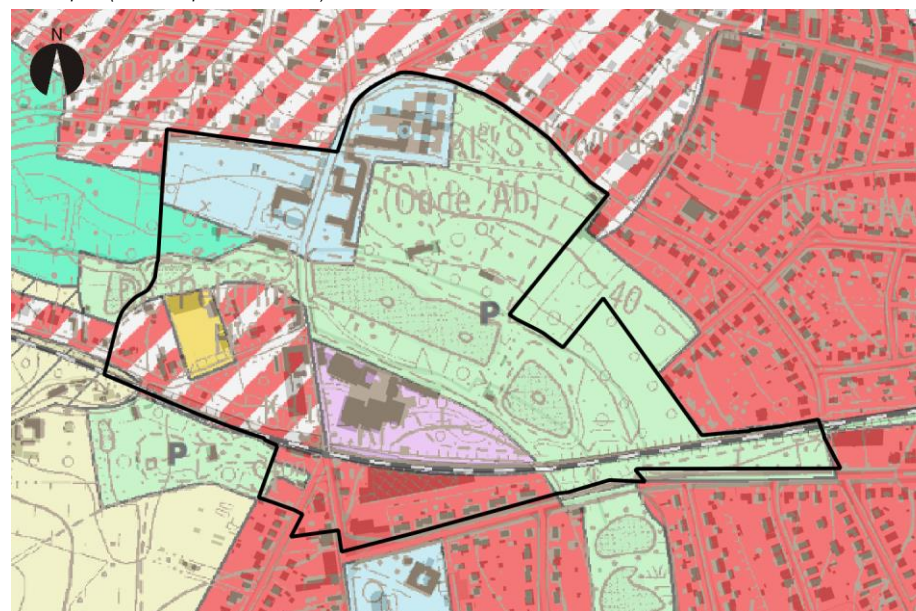
Actie	Naam	Kaart	Relevante ruimtelijke concepten	Omschrijving
126.	Vallei van de Steenvoortbeek, Smissenbos	7	56.3, 56.5, 57.1, 60.1	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor: <ul style="list-style-type: none"> - het nader uitwerken van de verweving landbouw, natuur en bos in de vallei van de Steenvoortbeek. <i>Verder onderzoek en overleg nodig i.f.v. het gedetailleerd in kaart brengen van het landbouwgebruik en de landbouwbedrijfszetels, concrete mogelijkheden voor uitbreiden van natuur- of bosgebieden en mogelijkheden voor waterberging. Opmaken gevoeligheidsanalyse voor bestaande landbouwbedrijven in het gebied.</i>
127.	Wolfsputen, Smissenbos, Molenberg	7	55.3, 56.4, 60.2	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor: <ul style="list-style-type: none"> - het versterken van de natuurlijke structuur gebied Wolfsputen; - het nader uitwerken van de verweving landbouw, natuur en bos in de vallei van de Smissenloop. <i>Verder onderzoek en overleg nodig i.f.v. het gedetailleerd in kaart brengen van het landbouwgebruik en de landbouwbedrijfszetels, concrete mogelijkheden voor uitbreiden van natuur- of bosgebieden en mogelijkheden voor waterberging. Opmaken gevoeligheidsanalyse voor bestaande landbouwbedrijven in het gebied.</i>

4.2 Juridisch kader

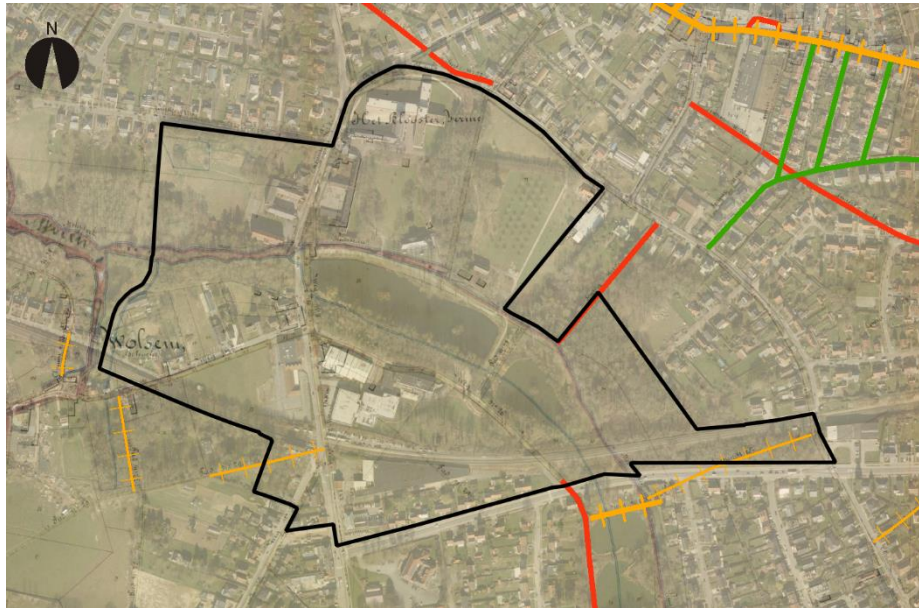
Juridisch kader	Relatie m.b.t. het plangebied
Gewestplan	Het plangebied omvat de volgende bestemmingen: <ul style="list-style-type: none"> – woongebied – woongebied met landelijk karakter – gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut – recreatiegebied – parkgebied – bosgebied – landschappelijk waardevolle agrarische gebied – gebied voor ambachtelijke bedrijven en kmo's
Bijzondere plannen van aanleg	Geen
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	Binnen het GRUP Afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel wordt het GEN station van Dilbeek geselecteerd als multimodale pool voor verdichting en ontwikkeling, waar programma's van bijkomende woningen, economische activiteiten en andere stedelijke functies kunnen worden gerealiseerd in overeenstemming met het niveau en bereik van deze pool.
Goedgekeurde verkavelingen	Het plangebied omvat een verkavelingsvergunning die dateert van 16-09-2002 (ref. Dilbeek 20027) voor het verkavelen van een perceel in 2 loten.
Atlas der Buurtwegen	Het plangebied grenst aan voetwegen nr. 10 en nr. 38 en omvat de voetwegen nr. 29 en nr. 78. De voetweg nr. 10 is afgeschaft en voetweg nr. 29 is deels verplaatst.
Natura 2000	Geen
Vlaams Ecologisch Netwerk	Geen
Biologische waarderingskaart	De vijvers langs de Steenvoordbeek en een deel van het aansluitend bos zijn opgenomen als biologisch zeer waardevol gebied. De omgeving van de vijvers zijn geselecteerd als biologisch waardevol. Deze zone loopt door tot tegen de spoorweg.
Natuurbeheerplannen	Geen
Beschermd onroerend erfgoed	Beschermd dorpsgezicht: <ul style="list-style-type: none"> – Het domein van de voormalige Sint-Wivina-abdij (dd. 13-09-1996) <p>Beschermde monumenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – De voormalige Sint-Wivina-abdij met inbegrip van de ommuring (dd. 13-09-1996) bestaande uit het priesterhuis, het poortgebouw, het pachthof, de funderingsresten van de

	abdijkerk en het kloosterpand, de infirmerie, de ommuring en de verderop gelegen Sint-Wivinakapel.
Vastgesteld onroerend erfgoed	Bouwkundig erfgoed: <ul style="list-style-type: none"> – Sint-Wivinaklooster (dd. 14-09-2009) – Don Boscoklooster (dd. 09-11-2011) – Boerenwoning (dd. 08-11-2012) – Boerenwoning (dd. 14-09-2009) – Gesloten hoeve met afspanning (dd. 14-09-2009) – Station Dilbeek (dd. 08-11-2012) – Kasteel van Wolsem (dd. 28-11-2013)
Gebieden met recht van voorkoop	Het plangebied is gelegen binnen een zone met recht van voorkoop met betrekking tot: <ul style="list-style-type: none"> – bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode – natuurreservaten
Erfgoedlandschappen	Geen
Stedenbouwkundige verordeningen	Geen

Gewestplan (bron: Geopunt Vlaanderen)



Atlas der Buurtwegen (bron: Geopunt Vlaanderen)



Beschermd onroerend erfgoed (bron: Geopunt Vlaanderen)



Biologische waarderingskaart (bron: Geopunt Vlaanderen)



Vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed (bron: Geopunt Vlaanderen)



4.3 Flankerend kader

Flankerend kader	Relatie m.b.t. het plangebied
Ongelijkgrondse kruising met de spoorlijn 50	Voor de overweg aan het station van Dilbeek maakt de spoorweginfrastructuur Infrabel een studie op om de spoorweg te ondertunnelen.
Fietssnelwegen	Langs de noordelijke zijde van de spoorlijn wordt de fietssnelweg F2 voorzien.
Heraanleg van wegen	De gemeente Dilbeek heeft de heraanleg van de Robert Dansaertlaan en Hoogveld - Molenberg voltooid.
MOBER	De gemeente Dilbeek liet een mobiliteitsstudie opmaken voor het volledige plangebied.

4.3.1 Nadere toelichting van de ongelijkgrondse kruising met de spoorlijn 50

Infrabel wil de komende jaren gelijkgrondse overwegen afschaffen en vervangen door ongelijkgrondse kruisingen (ondertunnelingen) voor een hogere veiligheid en een vlottere doorstroming.

Voor de overweg aan het station van Dilbeek is een studie lopende voor een overwegvrij mobiliteitsalternatief. Hierbij wordt het scenario voorgesteld van een ondertunneling voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de huidige spooroverweg aan de Stationsstraat en een bredere ondertunneling voor doorgaand verkeer via de Wolsemstraat. Op 28 juni 2022 keurde de gemeenteraad een principieovereenkomst tussen de gemeente en infrabel met betrekking tot dit scenario.

Samen met Infrabel heeft de gemeente Dilbeek ook een studie opgemaakt over de effecten van de sluiting van de overweg aan het station van Groot-Bijgaarden.

4.3.2 Nadere toelichting van de fietssnelwegen

In het kader van de ontwikkeling van het gewestelijk expresnetwerk voor fietsers werd van 2017 tot en met 2019 door Provincie Vlaams-Brabant, met cofinanciering door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Dilbeek, een studie opgemaakt voor de aanleg van de fietssnelweg F2 langs de spoorlijn tussen station Sint-Martens-Bodegem en de fietssnelweg F212 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De voorkeursroute werd verder uitgewerkt in een voorontwerp. Dit proces werd afgerond in de zomer van 2019.

Het geleverde werk werd overgedragen aan De Werkvennootschap. De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse

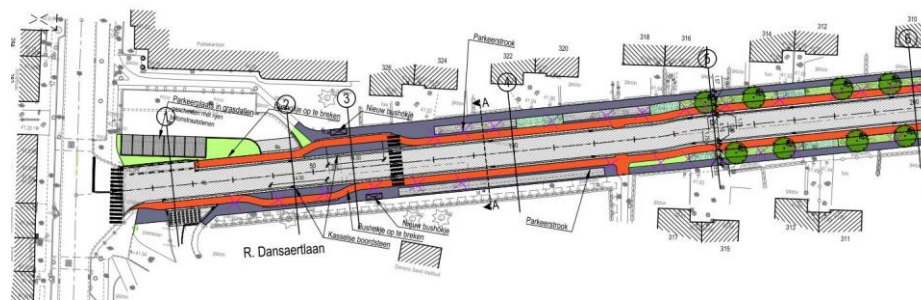
mobiliteitsspelers te coördineren en grote infrastructuurwerken versneld en geïntegreerd aan te kunnen pakken.

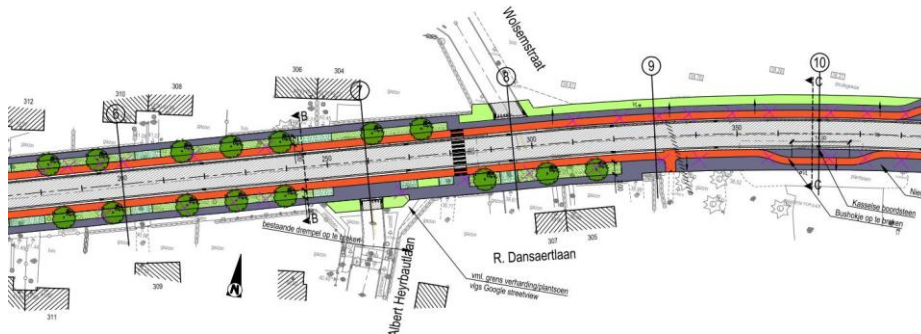
De Werkvennootschap treedt op als bouwheer en staat ook in voor de financiering. De provincie Vlaams-Brabant blijft, samen met gemeente Dilbeek, partner in dit project en volgt de realisatie mee op. De voorbije jaren werkte De Werkvennootschap dit dossier verder technisch uit met de opmaak van de technische plannen en de grondverwervingen. De omgevingsvergunningsaanvraag hiervoor is afgeleverd voor het gedeelte tussen het station van Sint-Martens-Bodegem en de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, behalve voor wat betreft het gedeelte van de fietssnelweg ter hoogte van het plangebied van het RUP (tussen de Wolsemstraat en Kloostermuur). Dit gedeelte van het tracé van de fietssnelweg moet nog worden uitgewerkt. De werken aan de fietssnelweg zijn ondertussen opgestart.



4.3.3 Nadere toelichting van de heraanleg van wegen

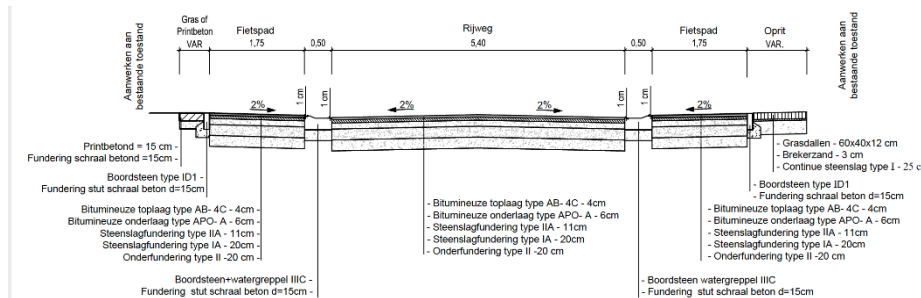
De heraanleg van de Robert Dansaertlaan is voltooid. De straat werd voorzien van aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden. Op bepaalde segmenten werden parkeervakken voorzien. De voorrangregeling op het kruispunt Robert Dansaertlaan - Stationsstraat is gewijzigd, waarbij de Stationsstraat voorrang krijgt.





Principe wegprofiel Robert Dansaertlaan

De werken aan Hoogveld - Molenberg zijn eveneens uitgevoerd. Hierbij werd voorzien in een volledige heraanleg, inclusief fietspaden. Deze omvatten eveneens het kruispunt met de Hendrik Placestraat.



Principe wegprofiel Hoogveld - Molenberg

4.4 Waterbeleidskader

4.4.1 Toetsing

Waterbeleidskader	Relatie m.b.t. het plangebied
Waterloop	Het plangebied wordt in oost-westelijke richting doorkruist door de Steenvoordbeek (B5099) en de Afwateringsgracht (B5099B), beiden waterlopen van tweede categorie.
Waterloopbeheerder(s)	Provincie Vlaams-Brabant
Overstromingsgevoelige gebieden	Het plangebied omvat gebieden die overstromingsgevoelig zijn als gevolg van lokale intense neerslag (pluviaal). De gebieden met een middelgrote kans op overstromingen situeren zich rond de Steenvoordbeek en de vijvers. Een klein gedeelte van het plangebied ter hoogte van de Steenvoordbeek behoort tot een overstromingsgevoelig gebied als gevolg van grotere rivieren die buiten de oevers treden (fluviaal).
Infiltratiegevoelige bodems	Het plangebied omvat geen infiltratiegevoelige bodem.
Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	Het plangebied omvat matig gevoelig gebied (type 2) en zeer gevoelig gebied (type 1) voor grondwaterstroming. De zeer gevoelige gebieden situeren zich langsheen de waterlopen.
Winterbedkaart	Geen
Hellingenkaart	Behoudens de zone langs de spoorlijn kent het grootste gedeelte van het plangebied een hellingsgraad van 0,5% - 5%.
Erosiegevoelige gebieden	Het grootste gedeelte van het plangebied behoort tot erosiegevoelig gebied.
Signaalgebieden	Geen

Met betrekking tot de waterhuishouding kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- Het plangebied omvat overstromingsgevoelige gebieden pluviaal;
- Het plangebied omvat voor een klein gedeelte overstromingsgevoelige gebieden fluviaal
- Het plangebied omvat geen infiltratiegevoelige bodem;
- De grondwaterstromingen in het plangebied zijn matig tot zeer gevoelig;
- Het plangebied is gelegen in erosiegevoelig gebied;
- Het plangebied behoort niet tot een signaalgebied.

Het RUP brengt een bijkomende oppervlakte aan overdekte constructies en verhardingen met zich mee die ervoor zorgen dat de infiltratie van het hemelwater in de bodem plaatselijk wordt beperkt.

4.4.2 Maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding

Mits rekening te houden met voldoende waterbuffering (hergebruik van hemelwater, infiltratie, vertraagde afvoer, ...), kan aangenomen worden dat het plan geen betekenisvolle negatieve impact zal hebben op het watersysteem en dat dit geen hogere belasting geeft voor de ontvangende waterlopen.

Het water dat op de daken en de verharding terechtkomt, moet worden opgevangen en (gedeeltelijk) hergebruikt. Voor het overige gedeelte moet de prioriteit uitgaan naar infiltratie boven buffering met vertraagde afvoer. Bij buffering kan het hemelwater opgeslagen worden door een wateropvang te voorzien.

De gebieden die in effectief overstromingsgevoelig gebied gelegen zijn, worden niet aangewend voor bebouwing. Voor de bebouwde zones in mogelijk overstromingsgevoelig gebied volstaan specifieke maatregelen in functie van overstromingsveilig bouwen (bv. vloerpeil, ondergrondse constructies, ...).

In de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP worden maatregelen opgenomen met betrekking tot het gebruik van (half)doorlatende materialen voor verharding en het voorzien van ruimte voor infiltratie en buffering van hemelwater.

Daarnaast worden in het RUP een aantal milderende maatregelen mogelijk gemaakt zoals het gebruik van groendaken om het plan milieuvriendelijker te maken.

Tot slot wordt geen afvalwater naar het oppervlaktewater geloosd, maar naar de bestaande rio-lering. Het hemelwater en afvalwater worden gescheiden afgevoerd.

4.4.3 Conclusie

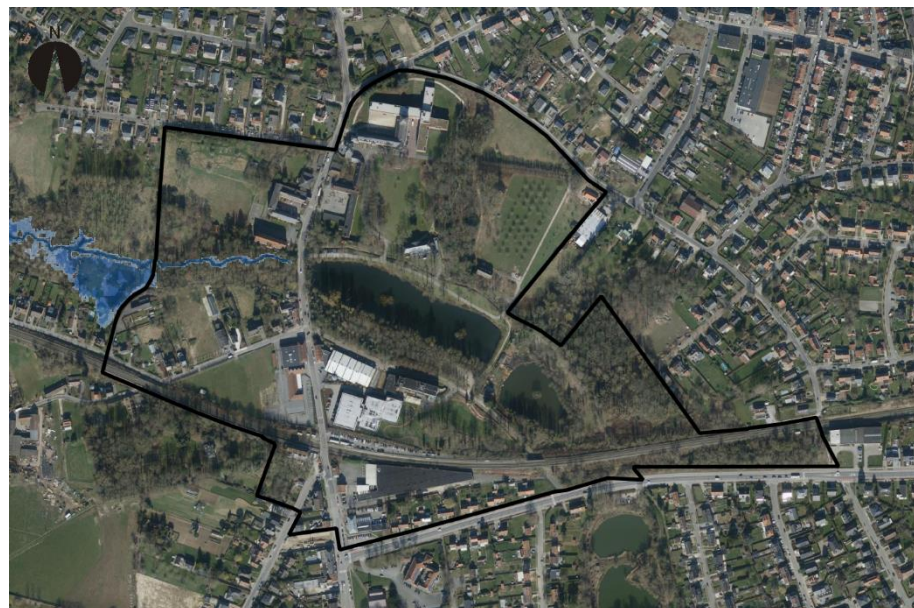
Er worden geen aanzienlijke negatieve effecten verwacht gelet op de integratie van bovenstaande maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding in het voorliggend RUP.

Het blijft uiteraard zo dat de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen in het plangebied aan de watertoets onderworpen moeten worden. Hierbij wordt verwezen naar de gewestelijke verordening inzake hemelwater en de provinciale verordening inzake verhardingen, die van toepassing zijn.

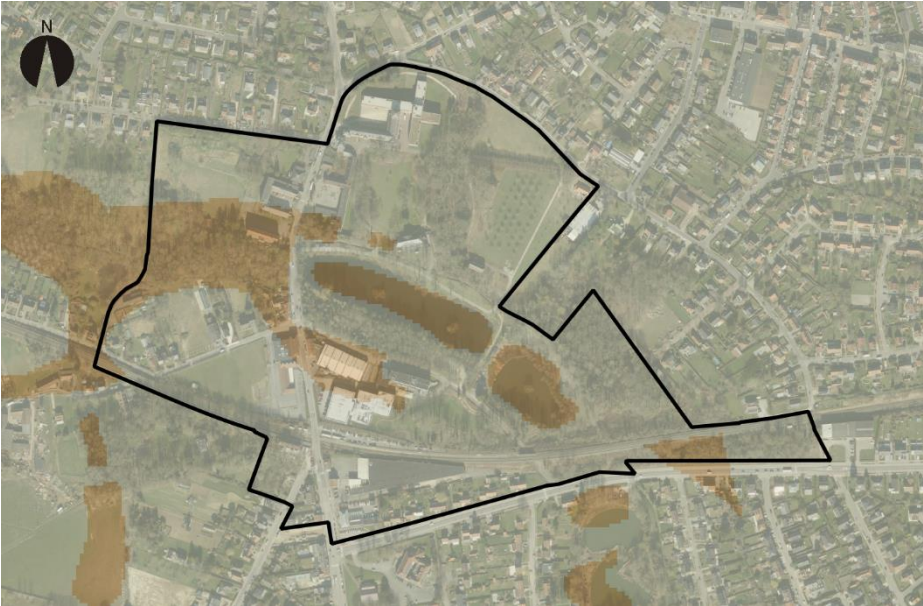
Overstromingsgevoelige gebieden pluviaal (bron: Geopunt Vlaanderen)



Overstromingsgevoelige gebieden fluviaal (bron: Geopunt Vlaanderen)



Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (bron: Geopunt Vlaanderen)

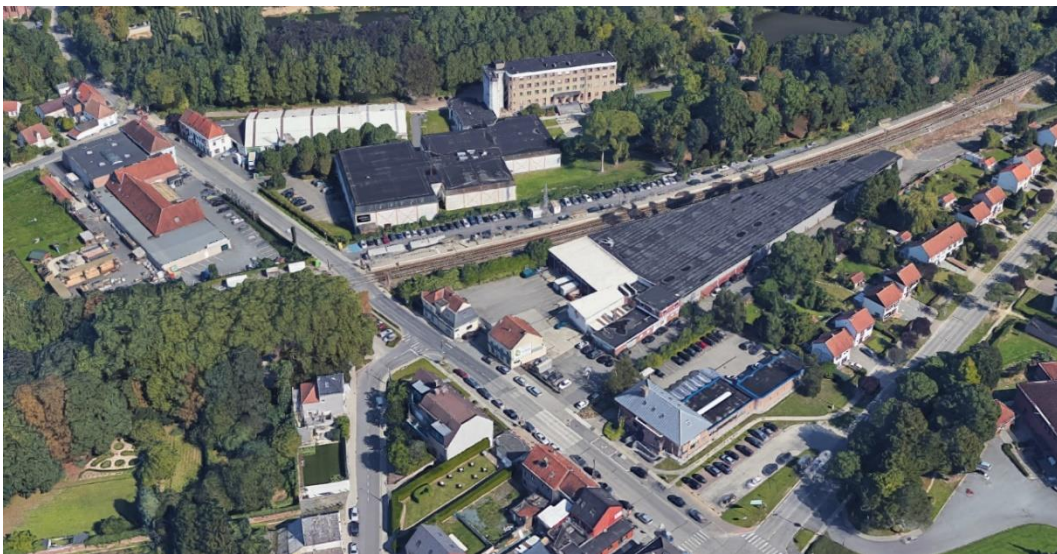


Erosiegevoelige gebieden (bron: Geopunt Vlaanderen)



5 GEWENSTE TOESTAND

5.1 Kadering



De gewenste ruimtelijke structuur vormt het kader en draagvlak voor toekomstige, concrete projecten.

In de noordelijke zone is één van de concrete projecten/vragen het realiseren van een nieuwe schoolcampus voor Don Bosco. De wens bestaat om hier 1 van de 2 campussen te realiseren in de plaats van de bestaande 3 scholen. Dit heeft onder meer voor gevolg dat het schoolgebouw van de Broederschool leeg zal komen te staan en dat er zal moeten nagedacht worden over een passende herbestemming. In diezelfde noordelijke zone zijn er ook plannen met de kapel, het pachthof,

Dit is zeker ook het geval voor de directe stationsomgeving zelf. De bedrijfssite Schietse staat leeg en herbruik is niet meteen aan de orde. De werking van de politie is (ondanks de vrij recente gebouwen) verre van ideaal aangezien zij in 2 aparte gebouwen zijn gehuisvest.

Ook voor het voormalige atelier en de doe-het-zelf-zaak van Royer is herbruik geen gewenste ontwikkeling. De gebouwen worden momenteel (tijdelijk) ingevuld met recreatieve activiteiten (padel en pickleball).

In zekere zin mogen we voor deze zones dus uitgaan van een tabula rasa. Deze tabula rasa staat echter niet los van de motivatieplicht die ontstaat bij een mogelijk sloop van gebouwen die opgenomen zijn in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Rekening houdende met de te verwachten veranderingen is er nood aan een solide en gedragen gewenste ruimtelijke structuur. Deze gewenste ruimtelijke structuur biedt een houvast, zet betrouwbare krijtlijnen uit en bewaakt de essentiële kenmerken van de omgeving. De gewenste toestand vertrekt van een duidelijke diagnose zoals beschreven in de ruimtelijke context en een breed maatschappelijk debat. Het maakt alternatieve scenario's bespreekbaar en weegt alternatieven af op grond van probleemstellingen, zienswijzen en beleidskeuzen.

De **open visie** zet enkele krachtige lijnen uit, inspireert en stuurt. De visievorming is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke **doelstellingen** en **concepten**.

5.2 Participatieve uitgangspunten

Bij de totstandkoming van het RUP werd een participatief, breed ontwerpproces gevoerd waarin heel wat ruimtelijke actoren actief betrokken werden. Een gedetailleerd overzicht van alle stappen inzake participatie is terug te vinden in de procesnota.

Dit intensief en leerrijk proces heeft geleid tot 5 krachtige participatieve uitgangspunten die bepalend zijn voor de ontwikkeling van de stationsomgeving.

1



DANKZIJ JUISTE GRENZEN HEB JE RUIMTE

Er kwamen participatieve suggesties en vragen over de afbakening. Dit heeft geleid tot de huidige afbakening van het RUP.

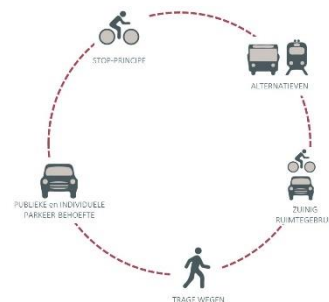
2



EEN KEUZE VOOR EEN ALTERNATIEVE ROUTE

Hoewel het in deze fase nog te vroeg is een definitieve keuze te maken inzake de ongelijkgrondse kruising met de spoorlijn, zal het komende planningsproces als basis-scenario uitgaan van een ontdubbelde ondertunneling. Het mechanisch verkeer verloopt via een verbreding van de Wolsemtunnel. Het zacht verkeer verloopt via een ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat.

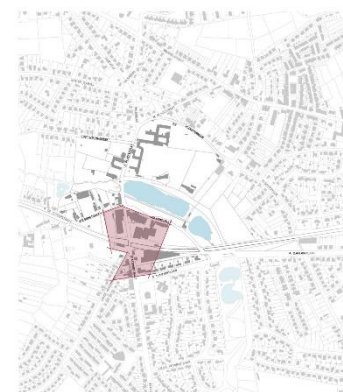
3



ENKEL DOOR TE STOPPEN ZULLEN WE BLIJVEN BEWEGEN

Om de verkeersleefbaarheid van de stationsomgeving in de toekomst te garanderen moet op een open, innoverende manier gedacht worden over mobiliteit. Vernieuwend mobiliteitsdenken zal een mentaliteitswijziging vragen bij alle betrokken partijen (de overheid, de bewoners, de architecten, de ontwikkelaars, ...).

4



NIET BOUWEN OM TE BOUWEN

Rond het station wordt een beperkte verdichtingszone afgebakend. Deze zone is geschikt voor zowel een hogere concentratie aan functies als voor het ontwikkelen van woonvormen met een gepaste densiteit.

5



EEN DUIDELIJKE WENS VOOR EEN GRENS

Het groene karakter van de stationsomgeving is een belangrijke omgevingskwaliteit die behouden dient te blijven. Om de dynamiek te plafonneren wordt een maximaal ruimtebeslag vastgelegd. Ruimtebeslag is de ruimte die ingenomen wordt door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden en ook parken en tuinen.

5.3 Doelstellingen

#1 EEN AANGENAME STATIONSOMGEVING MAKEN

Met de uitbouw van een lokaal openbaar vervoersknooppunt zoals het station van Dilbeek wil de gemeente de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verhogen. Er wordt gestreefd naar een veilige en aangename omgeving. Hoewel de insteek anders was, ligt deze doelstelling in lijn met de bepalingen van het GRS dat aandacht vroeg voor verkeersveiligheid, relatie met fietsroutenetwerken, voldoende voorzieningen voor fietsers, ondersteuning aan lokale voorzieningen en de uitbouw van een 'centrumsfeer'. Het wegwerken van de gelijkgrondse spoor kruisingen (initiatief van Infrabel) en de fietssnelweg worden gezien als een belangrijke opportuniteit.

Dit RUP schept een kader en fungeert als inspiratiebron om bij toekomstige vraagstukken de link te leggen naar de toekomstige stationsomgeving.

#2 EEN DUURZAME INVULLING WAARBORGEN

Een kwalitatieve en duurzame invulling is een essentiële voorwaarde voor een aantrekkelijke leefomgeving. Nieuwe invullingen moeten dus ruim aandacht hebben voor de nodige fysieke kwaliteiten (duurzame materialen, aangepast bezonning, aangename ruimte, groene (openbare) ruimtes, mobiliteit, parkeren, ...). Een duurzame invulling betekent ook dat (te behouden) gebouwen niet leeg komen te staan maar dat naar een zinvolle herbestemming wordt gezocht. Al te vaak worden/werden ruimtelijke invullingen te eng bekeken binnen de grenzen van de aanvraag. Een voor herstructurering in aanmerking komend perceel (of groep van percelen) werd maximaal verdicht. Er wordt naar gestreefd om er 'het maximum uit te halen'. Typisch voorbeeld daarvan is het parkeren. Parkeren? Dat dient maar op de straat te gebeuren! Met als gevolg dat straten verworden zijn tot het statisch rangschikken van rijdend blik.

Dit RUP bepaalt op een structurele wijze hoe ze deze broodnodige duurzame facetten in de stationsomgeving evenwichtig in rekening kan brengen.

#3 SAMENHANG CREËREN MET RESPECT VOOR DE DRAAGKRACHT VAN HET GEBIED

Ten slotte is ook de draagkracht van het gebied een essentieel aandachtspunt bij de ontwikkeling van projecten in het hinterland van een station. De grenzen van het ruimtelijk functioneren mogen niet worden overschreden. Dit hangt af van tal van factoren zoals plaats, situatie, tijd, De draagkracht van een gebied laat zich in en om het station van Dilbeek niet eenduidig vastleggen. De draagkracht van een te herbestemmen gebouw (Schietsse of Royer) is anders dan de draagkracht van een verdere ontwikkeling van de Don Bosco-school of bijvoorbeeld het herbestemmen van het Sint-Wivinaklooster.

Dit RUP differentieert de ontwikkelingsstrategie op basis van een ruimtelijke afbakening die rekening houdt met de draagkracht van de stationsomgeving.

5.4 Ruimtelijke concepten

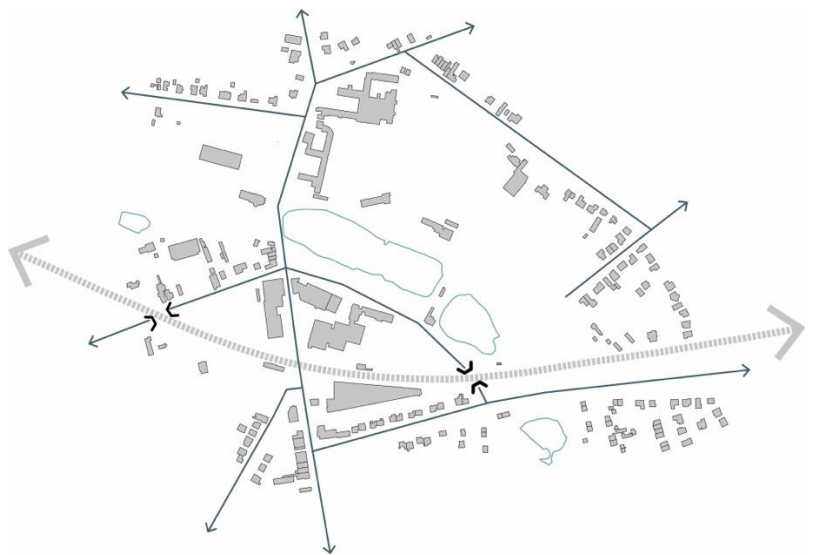
De concepten vormen de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen op het globale plangebied en zijn in die zin de verantwoording van de inpasbaarheid van het project binnen zijn omgeving.

De ambitie is om de stationsomgeving aantrekkelijker te maken waarbij mensen voorrang krijgen op auto's. De omgeving wordt autoluw, waarbij de (auto)bereikbaarheid wel gegarandeerd blijft. De stationsomgeving wordt gemoderniseerd en de publieke ruimte in de omgeving wordt aangepakt en verfraaid. Op die manier wordt de stationsomgeving een aangenamere plek voor bewoners en bezoekers, met meer groen, een echt plein en een duurzame oplossing voor de verkeersdruk (bussen, geparkeerde auto's, bestemmingsverkeer). Tegelijk ontstaat er ruimte voor extra ondersteunende functies, zoals diensten, winkels en kantoorruimte.

De concepten worden gegroepeerd rond de volgende thema's:

- 1 Openen en schakelen van groene ruimte;
- 2 Heldere duiding van toekomstige verplaatsingsroutes;
- 3 Ruimte behouden voor de grondgebonden woning;
- 4 Compacte multifunctionaliteit aan weerszijden van het spoor.

5.4.1 Openen en schakelen van groene ruimtes



Bestaande situatie

Een groot gedeelte van het plangebied is momenteel open ruimte, bestaande uit de vijvers van de Steenvoordbeek, het Wivinapark en de groene ruimte van schoolcampus Don Bosco. Veel van de bestaande open ruimte is niet vrij toegankelijk. Ze bieden echter een enorm potentieel als ontspanning en als snelle trage verbindingen.

Gewenste situatie

Het groene karakter van de stationsomgeving is een belangrijke omgevingskwaliteit die behouden dient te blijven. Het groen zorgt voor lucht, natuur en zuurstof voor de stationsomgeving en de omliggende woonwijken. Om dit groene karakter te respecteren en te versterken, wordt een grote aaneengesloten zone afgebakend met een divers openruimtegebruik. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg, gemeenschapsvoorzieningen, wonen, werken, horeca en recreatie naast elkaar bestaansbare functies.

Om de dynamiek van gemeenschapsvoorzieningen, wonen, werken, horeca en recreatie te plafonneren wordt een maximaal ruimtebeslag vastgelegd. Ruimtebeslag is alle ingenomen ruimte door huisvesting (met inbegrip van privaatieve tuinen), industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden. Om dit plafond te bepalen, wordt de vloeroppervlakte en/of verharde ruimte van de bestaande bebouwing als maximum vastgelegd.

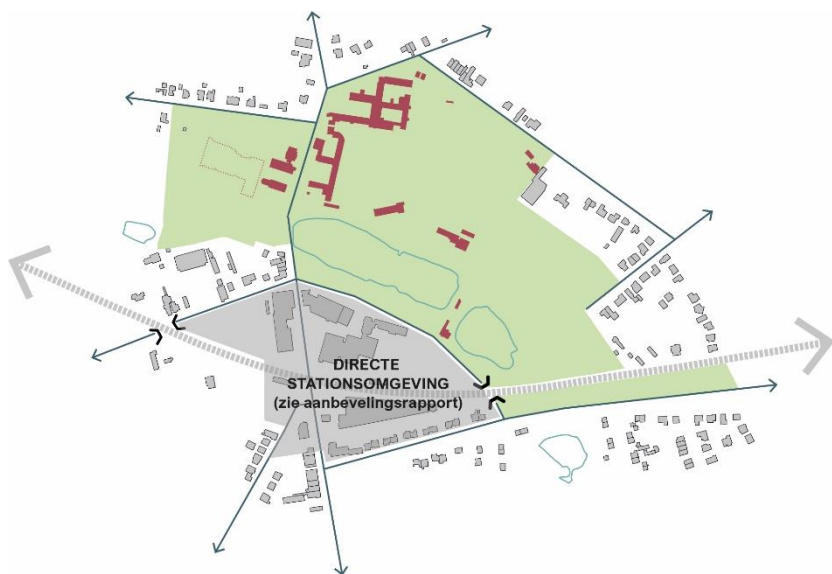
Zone 'Don Bosco'

Voor deze zone is het idee van één gezamenlijke schoolcampus bestaanbaar. Het gevraagde programma (samenvoegen van de bestaande schoolsites tot één enkele) wordt mogelijk gemaakt en de nieuwe gezamenlijke campus zal het planologisch maximum vormen. Tevens moet hierbij rekening gehouden worden met de erfgoedwaarde(n) van de gebouwen.

Zone 'Wivina'

Toekomstige ontwikkelingen binnen deze zone kunnen niet leiden tot een toename van het actuele ruimtebeslag. Dit ruimtebeslag is reeds het 'planologisch plafond'.

Binnen het RUP wordt het groene karakter van het gebied maximaal bestendig. Daarnaast wordt voor de noordelijke zone de opmaak van een inrichtingsstudie verordenend vastgelegd. Deze inrichtingsstudie toont de kadering aan van de nieuwe ontwikkelingen binnen een globale visie op de omgeving.

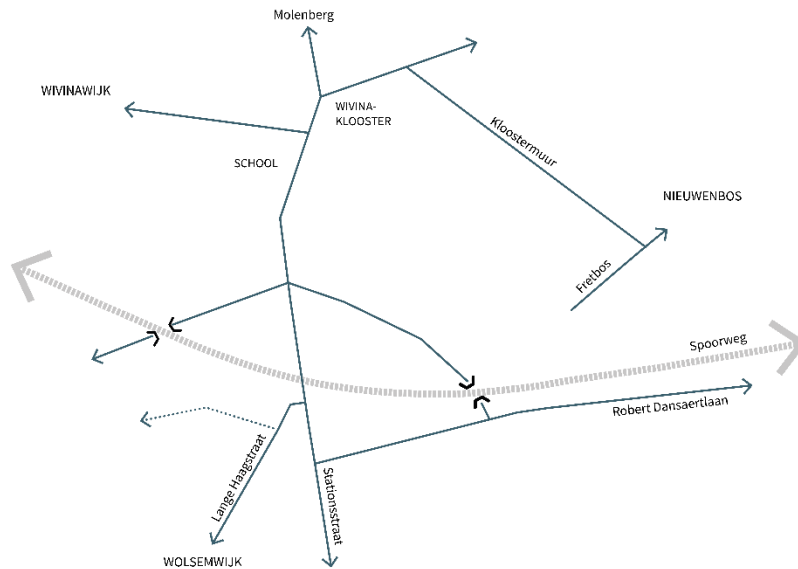


5.4.2 Heldere duiding van toekomstige verplaatsingsroutes

De gewenste ruimtelijke structuur zet in op een heldere duiding van toekomstige verplaatsingsroutes en plekken die weerszijden van het spoor met elkaar verbinden.

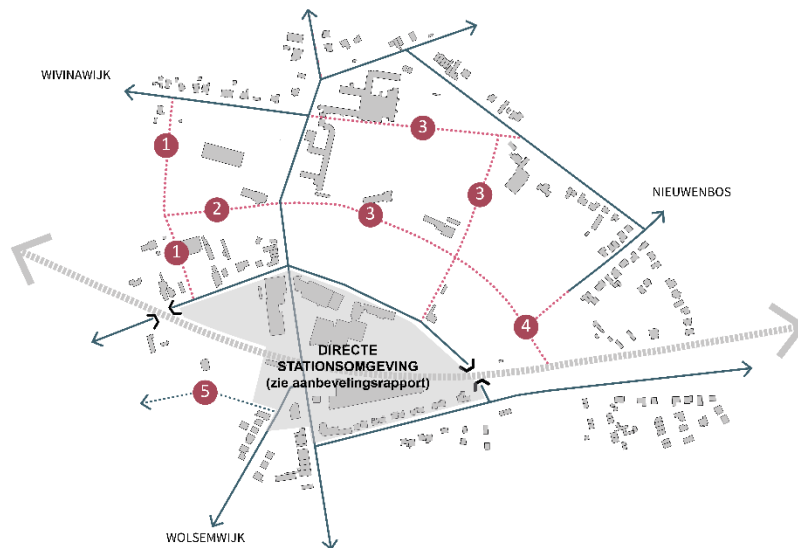
Door het toepassen van het STOP-principe als ontwerpmethodologie kunnen deze toekomstige routes duidelijk en op maat van de mens ontworpen worden. Dit betekent echter niet dat elk type weg een eenvormige inrichting zal krijgen. Het STOP-principe gaat uit van een hiërarchie in de verkeersstromen waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Nieuwe ontwikkelingen tonen aan hoe ze omgaan met de stappers, trappers, het openbaar vervoer en de personenwagens. Er wordt aangetoond wat de ontwikkeling als meerwaarde biedt voor zijn omgeving en waarborgt de aandacht voor het behoud en de versterking van een netwerk van trage verbindingen. Het toepassen van deze ontwerpmethodologie heeft een gevolg voor de inrichting van het publieke, semi-publieke en private domein en het organiseren van de verkeersstromen. **De zwakke weggebruiker (Stappers en Trappers) krijgt een prominente plaats in het straatbeeld.**

STAPPERS



Bestaande situatie

De stationsomgeving wordt momenteel ervaren als een 'onduidelijke' omgeving met een beperkte verblijfskwaliteit. Ze is weinig tot niet doorwaadbaar voor de stappers zonder in conflict te komen met het mechanisch verkeer. De bestaande straten zijn voorzien van een (te) smal naastliggend voetpad. Ter hoogte van het station Dilbeek is geen reizigerstunnel aanwezig. Treinreizigers, net als voetgangers en fietsers, dienen gebruik te maken van de spoorwegovergang van de Stationsstraat.



Gewenste situatie

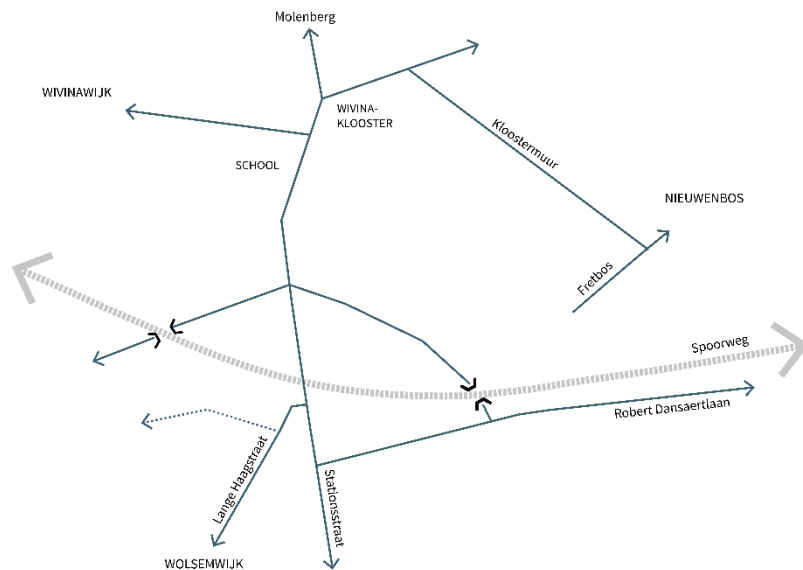
Er wordt gezocht naar het uitbreiden van het netwerk voor voetgangers. Er wordt voorzien in nieuwe verbindingen waardoor het gebied vlot doorwaadbaar wordt (doorgaande voetgangers) en het station op een waardevolle, veilige, snelle en vlotte manier te bereiken is. Bestaande en nieuwe plekken worden met elkaar verbonden door bestaande verbindingen te versterken en nieuwe verbindingen te introduceren.

Er wordt gedacht aan:

- 1) Een nieuwe verbinding tussen de Sint-Wivinaadreef en de Wolsemstraat;
- 2) Een nieuwe verbinding door het gebied langs de Steenvoordbeek;
- 3) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande en nieuwe paden;
- 4) Een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos;
- 5) Het behoud van de verbinding via de Lange Haagstraat en de Kloosterkouterweg richting Kattenstraat.

Om een netwerk van verbindingen voor voetgangers realiseerbaar te maken worden bepaalde verbindingen verordenend vastgelegd in het RUP.

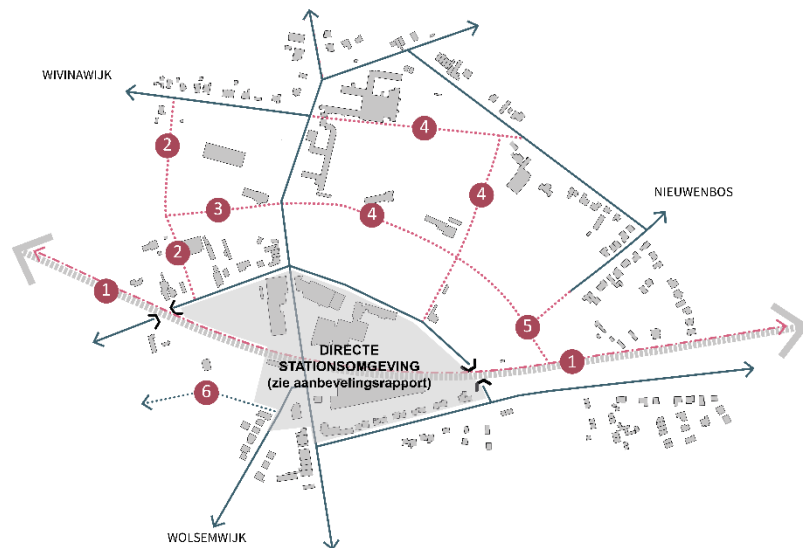
TRAPPERS



Bestaande situatie

Ook voor de trappers wordt de stationsomgeving ervaren als een onveilige omgeving met een beperkte fietskwaliteit. Ze is weinig tot niet doorwaadbaar zonder in conflict te komen met het mechanisch verkeer.

Enkel de Robert Dansaertlaan en Hoogveld - Molenberg zijn voorzien van een gescheiden naastliggend fietspad. Op de overige wegen zijn geen fietspaden aanwezig.



Gewenste situatie

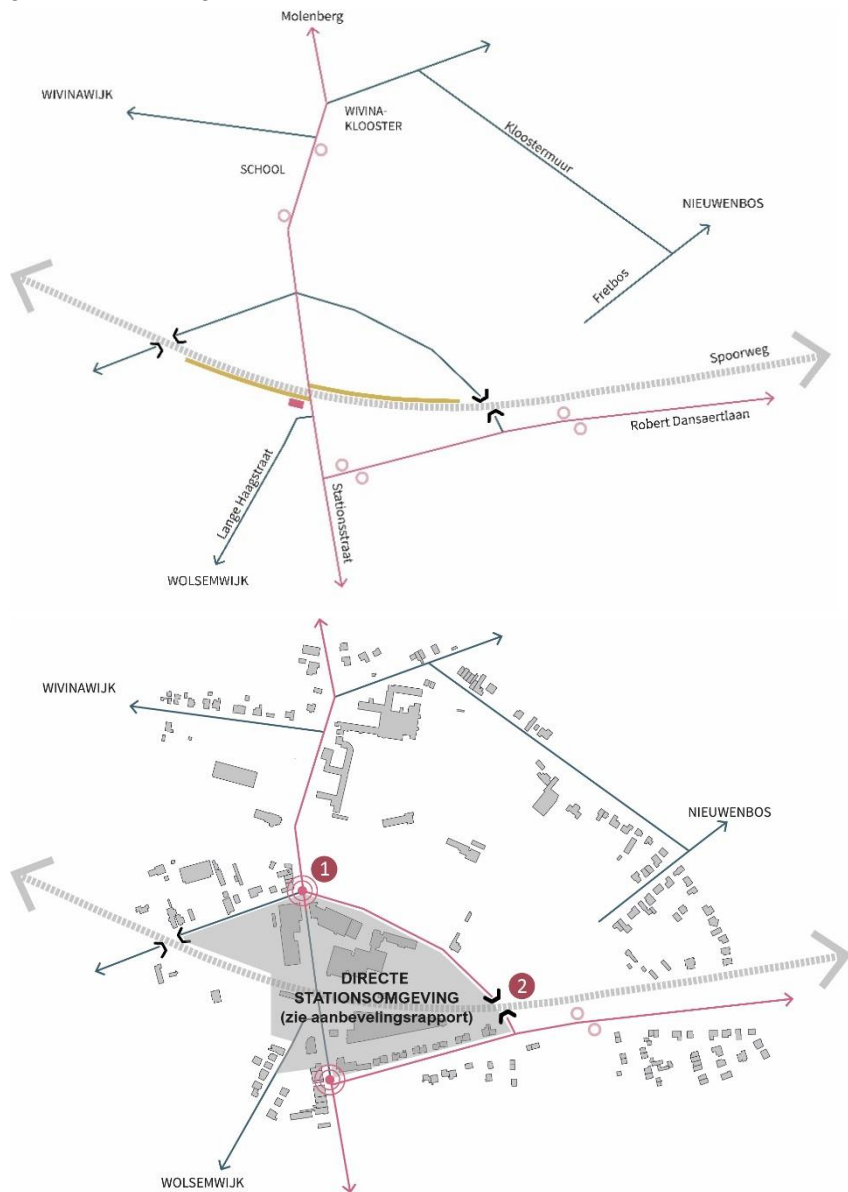
De bereikbaarheid van het station wordt verbeterd voor de fietsers. De aanleg van de fietssnelweg langs de noordzijde is daarbij een belangrijke trigger. Op lokaal vlak worden nieuwe verbindingen gemaakt waarbij stappers én trappers op een veilige manier het station kunnen bereiken of het gebied kunnen doorkruisen. Met de heraanleg van de Robert Dansaertlaan en Hoogveld - Molenberg werden reeds naastliggende fietspaden voorzien. In de meerjarenplanning van de gemeente Dilbeek is de volledige heraanleg van de Stationsstraat opgenomen waarbij ook fietspaden zijn voorzien. Ook voor het deel van de Hendrik Placestraat aan de school is een studie voor de heraanleg opgenomen.

Er wordt voorzien in:

- 1) Een fietssnelweg op niveau van de spoorlijn (beslist beleid);
- 2) Een nieuwe verbinding tussen de Sint-Wivinadreef en de Wolsemstraat;
- 3) Een nieuwe verbinding door het gebied langs de Steenvoordbeek;
- 4) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande en nieuwe paden;
- 5) Een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos;
- 6) Een verbinding via de Lange Haagstraat en de Kloosterkouterweg richting Kattenstraat.

Het RUP legt de fietssnelweg alsook interessante verbindingen voor fietsers op lokaal vlak verordnend vast.

OPENBAAR VERVOER



Bestaande situatie

Het openbaar vervoer binnen het plangebied bestaat uit een treinstation en enkele bushaltes.

Het station van Dilbeek is een GEN-station en wordt bediend door 4 treinen per uur (2 richting Aalst en 2 richting Brussel). Vandaag telt het station 800 treinreizigers per weekdag waarvan voor 530 treinreizigers het station van Dilbeek het vertrekpunt is. In het weekend is het aantal treinreizigers lager en bedraagt dit circa 100 à 150 reizigers per dag.

De halte Dilbeek Station, gelegen in de Robert Dansaertlaan wordt bediend door de lijnen 129, 136 en 810. Het noordelijk segment van de Stationsstraat wordt bediend door de lijn 136. De andere 3 lijnen maken enkel gebruik van het zuidelijk deel van de Stationsstraat.

Als we naar de spoor- en businfrastructuur zoals die er vandaag bijligt kijken, heeft die een beperkte verblijfs- en functioneringskwaliteit. Denk maar aan het leegstaand stationsgebouw, de geïsoleerde ligging van de perrons, vandalisme op het perron richting Aalst, de gelijkgrondse spoorwegovergang en de prominente aanwezigheid van de auto (parkeren en doorgaand verkeer).

Gewenste situatie

Als basisscenario voor de ongelijkgrondse kruising van de spoorlijn wordt uitgegaan van een dubbele ondertunneling. Het mechanisch verkeer wordt via een bijkomende tunnel aan de Wolsemstraat omgelegd. Het zacht verkeer verloopt via een nieuwe ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat.

Om een goede afstemming te bekomen tussen bus en trein wordt een herschikking van de bestaande bushaltes voorgesteld door een noordelijk en een zuidelijk mobipunt te ontwerpen. In een mobipunt krijgen nieuwe haltes (perrons) van De Lijn een prominente en prioritaire plaats. De uitwerking hiervan zal gebeuren in samenwerking met de Vervoerregio Vlaamse Rand.

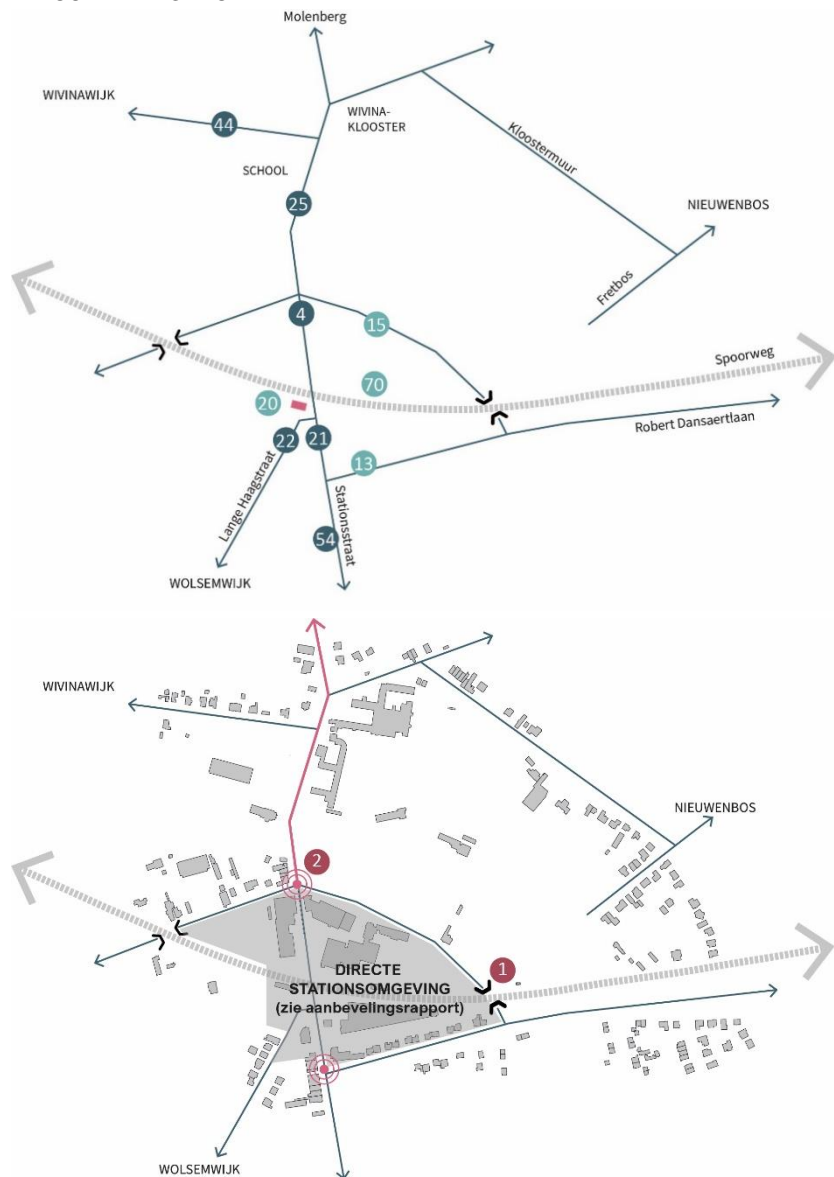
Daarnaast krijgen ook kiss & ride zones voldoende ruimte zodat het veilige, kwaliteitsvolle en gebruiksvriendelijke knooppunten zijn op wandelafstand van treinperrons, de school, Binnen deze zone kunnen zowel scholieren, treinreizigers, bezoekers en residenten worden opgehaald en/of afgezet.

Om de omgeving rond het station van Dilbeek om te vormen tot een bruisende leefomgeving zal de spoorinfrastructuur zelf zo optimaal mogelijk moeten worden ingericht. Waarbij multifunctionele bruikbaarheid, veiligheid en hoogwaardige kwaliteit de uitgangspunten vormen bij het ontwerp.

Er wordt gedacht aan:

- 1) Een verbinding met mobipunten;
- 2) Het gebruik van de bestaande tunnel Wolsemstraat door zowel de reiziger en zwakke weggebruiker.

PERSONENWAGENS



Bestaande situatie

Vandaag nemen de personenwagens een prominente plaats in binnen de stationsomgeving en ondervindt de stationsomgeving een grote parkeerdruk. Deze druk strekt zich uit tot de nabijgelegen woonwijken. We stellen een duidelijke piek vast van het personenverkeer tijdens de ochtend- en avondspits. Op zaterdag en zondag liggen de intensiteiten lager.

Op naastliggend kaartje is te zien hoeveel parkeerplaatsen zich op de rijbaan bevinden (donkerblauw) en hoeveel parkeerplaatsen de bestaande parkings bevatten (lichtblauw).

Gewenste situatie

Het mechanisch verkeer wordt via een bijkomende tunnel aan de Wolsemstraat omgelegd. Het zacht verkeer verloopt via een bijkomende ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat. In de Stationsstraat ontstaan hierdoor 2 doodlopende segmenten voor het mechanisch verkeer. Om dit scenario te onderbouwen krijgen de Hendrik Placestraat en Wolsemstraat een aangepast wegprofiel.

De herinrichting van de Hendrik Placestraat en Wolsemstraat en de aanleg van de fietssnelweg zorgt ervoor dat de bestaande capaciteit aan parkeerplaatsen daalt. Deze capaciteit zal binnen de directe stationsomgeving worden opgevangen. Hierbij worden alternatieven voor de auto aangemoedigd. Zo krijgen deelauto's, carpoolplaatsen en laadplaatsen voor elektrische wagens de best bereikbare plaatsen op de stationsparking en voorrang op de traditionele parkeerplaatsen.

Er wordt gedacht aan:

- 1) Een bijkomende tunnel voor mechanisch verkeer (en langzaam verkeer) aan de Wolsemstraat;
- 2) Een verbinding met mobipunten.

De lineaire structuur (Hendrik Placestraat en Wolsemstraat) wordt verordenend vastgelegd in het RUP.

5.4.3 Ruimte behouden voor de grondgebonden woning

Bestaande situatie

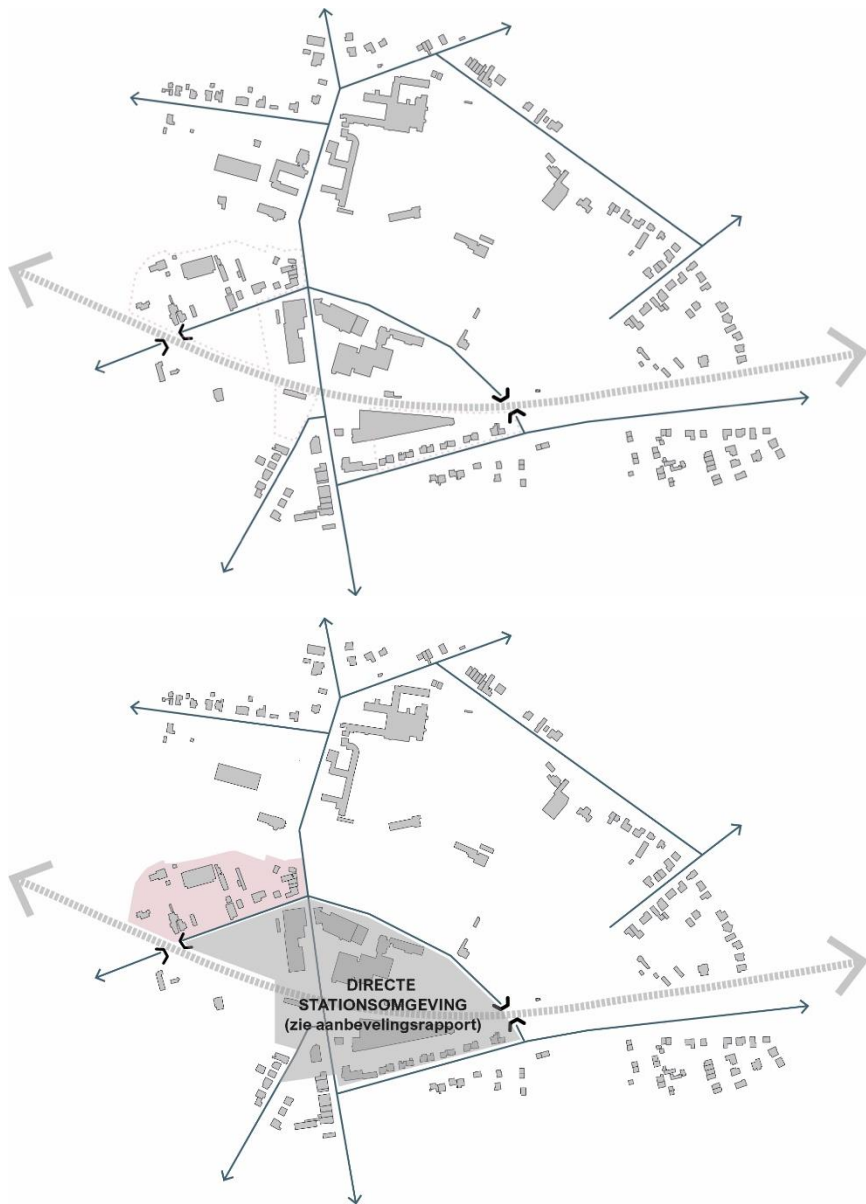
Binnen de stationsomgeving zijn nog grondgebonden woningen aanwezig. Ze worden echter schaarser en er is een algemene trend naar appartementisering waardoor deze typologie onder druk komt te staan.

Gewenste situatie

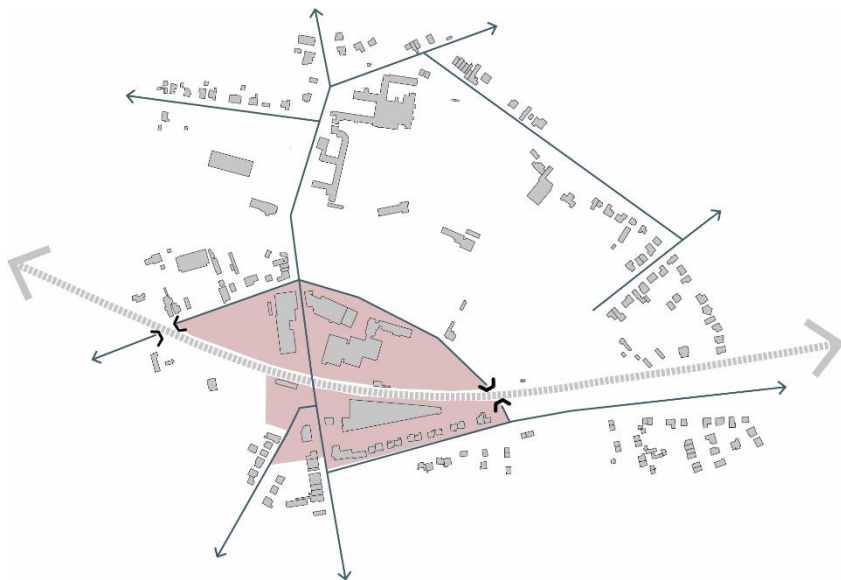
Om algehele appartementisering in en rond het station te voorkomen, wordt een zone afgebakend waarbinnen enkel grondgebonden woningen toegelaten worden.

Bij nieuwe ontwikkelingsinitiatieven mag het openbaar domein niet aangesneden worden als oplossing voor de eigen parkeerbehoefte. Nieuwe ontwikkelingen dienen hun parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Dit kan zowel boven- als ondergronds.

In het RUP worden grondgebonden woningen verordenend vastgelegd. Nieuwe ontwikkelingsinitiatieven dienen hun parkeerbehoefte op eigen terrein te voorzien zoals bepaald in de gemeentelijke verordening 'kwaliteitsvol wonen'.



5.4.4 Compacte multifunctionaliteit aan weerszijden van het spoor



Bestaande situatie

Vandaag kennen we de directe omgeving van het station als een vrij sombere, grijze zone met enkele handelsvolumes, zoals Royer (voormalige doe-het-zelfzaak en atelier) en Schietse (voormalig vleesverwerkingsfabriek), de Hogeschool Odisee, de politie (op 2 locaties), een aantal woningen met handelsgelijkvloers en het stationsgebouw. Schietse staat momenteel leeg en het stationsgebouw is vandaag de dag niet meer in gebruik.

Gewenste situatie

Rond het station wordt een verdichtingszone afgebakend. Deze zone is geschikt voor een verhoogde concentratie aan lokale functies en voor het ontwikkelen van dichtere woonvormen.

Het opwaarderen van lokale functies gebeurt steeds op maat van de stationsomgeving. Er wordt nagegaan wat de buurt aankan en hieraan worden nieuwe ontwikkelingen gekoppeld, niet omgekeerd.

Het stationsgebouw kan een nieuwe bestemming krijgen (fietsenmaker, fietsenverhuur, laadpunt, start wandelpunten, krantenwinkel, postpunt, overdekte wachtruimte, koffiehuis, beveiligde staplaats voor (elektrische) fietsen, ...).

De nieuwe ontwikkelingen moeten primair lokale noden vervullen, verkeersleefbaar zijn, een gepast schaalniveau hebben en met een passende esthetische invulling gerealiseerd worden.

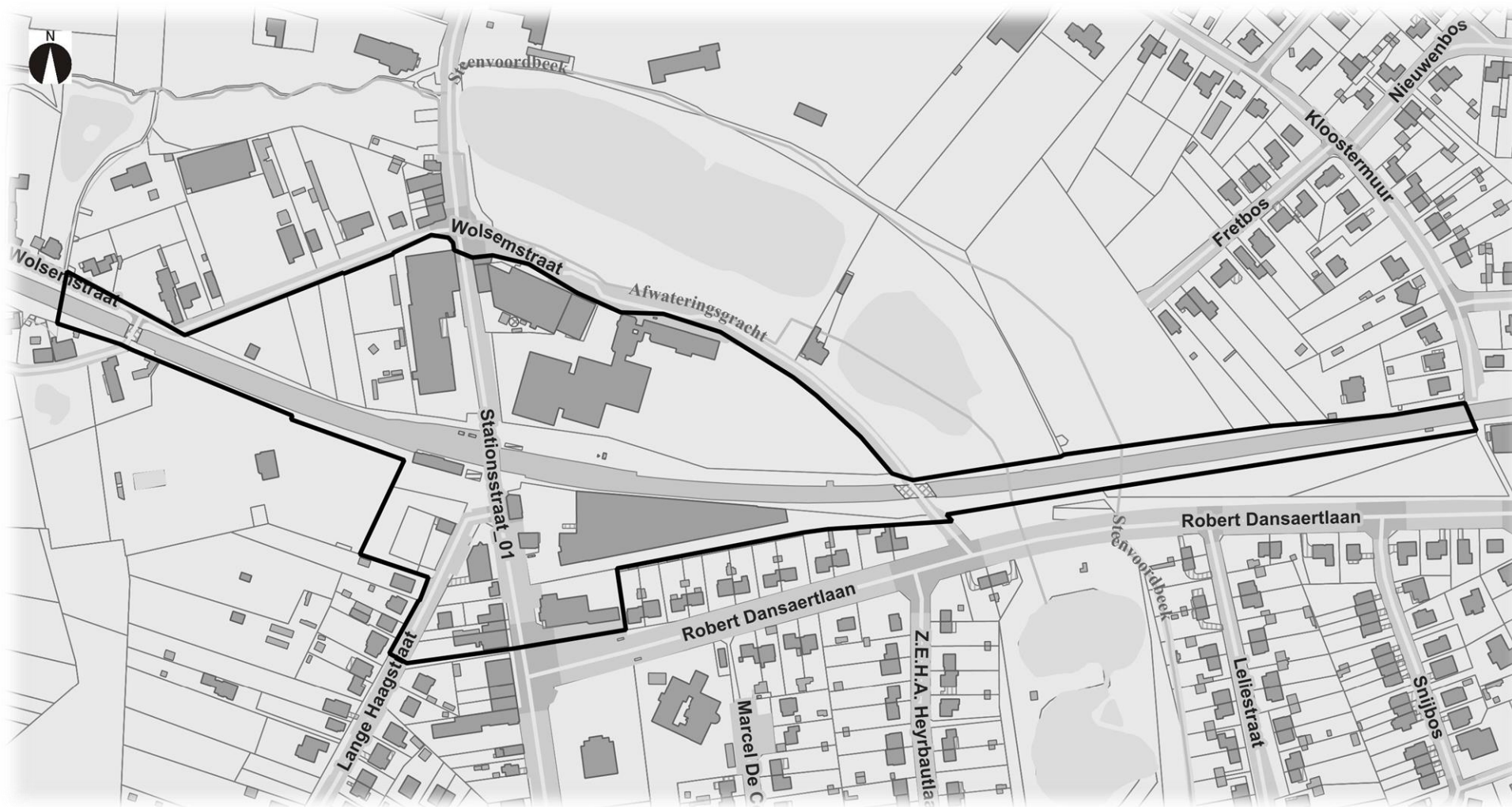
Bij nieuwe ontwikkelingsinitiatieven mag het openbaar domein niet aangesneden worden als oplossing voor de eigen parkeerbehoefte. Nieuwe ontwikkelingen dienen hun parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Om de parkeerdruk afkomstig van het station zelf (pendelaars) op te vangen, dient bij nieuwbouwprojecten gekeken te worden hoe er een bijkomend (betalend) aanbod kan gecreëerd worden in het zog van de nieuwplannen. Bij voorkeur gebeurt dit ondergronds.

Het maken van autoluwe stationspleinen vormt een sterke binding tussen het station en haar directe omgeving. Zij kan hierbij nieuwe functies aanbieden (verblijven, doorkruisen, ...).

In het RUP wordt een maximale dichtheid of een maximaal programma verordenend vastgelegd en dienen nieuwe ontwikkelingsinitiatieven hun parkeerbehoeften op eigen terrein te voorzien zoals bepaald in de gemeentelijke verordening 'kwaliteitsvol wonen'.

5.5 Ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving

Volgend op de opmaak van de startnota werd voor de stationsomgeving ontwerpend onderzoek gevoerd onder de vorm van een Charette. De Charette bestond uit 3 intensieve sessies waarin we op zoek gingen naar een goede inrichting van de directe stationsomgeving en naar een gemeenschappelijk draagvlak bij de betrokkenen. Tijdens de Charette zijn we creatief aan de slag gegaan met een kleine groep mensen. Deze groep bestond uit 3 verschillende partijen, namelijk de belangrijkste grondeigenaars, de betrokken administratie en een delegatie van verschillende buurtbewoners. Om de Charette behapbaar te maken, werd het onderzoeksgebied afgebakend tot de **directe stationsomgeving**.



Op basis van de input van de laatste Charette sessie werd een aanbevelingsrapport geschreven en verstuurd naar alle deelnemers ter voorbereiding van het afsluitend overleg van de Charette.

Het overleg bestond uit 2 delen. In deel 1 werd het aanbevelingsrapport besproken en werd aan de deelnemers gevraagd of zij konden instemmen met de resultaten of alsnog bemerkingen hadden. In deel 2 namen de projectontwikkelaars van de betrokken grondeigenaars het woord. Zij gaven meer inzicht in hoe zij de Charette hebben geïnterpreteerd en hiermee zijn omgegaan. De projectontwikkelaars deden een voorzet en gaven een visueel-vormelijk inzicht in hun ideeën.

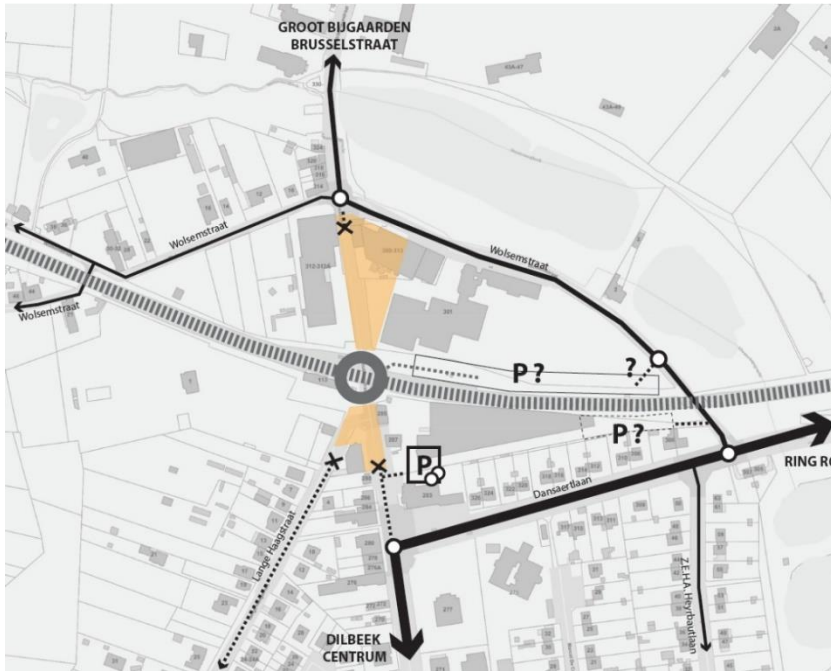
Het overleg resulteerde in een herwerkt **aanbevelingsrapport** waarvan de conclusies werden meegenomen in de scopingnota en het voorontwerp RUP. Daarnaast werd door de projectontwikkelaars het ontwerpend onderzoek rond de directe stationsomgeving verdergezet.

In het aanbevelingsrapport zijn 10 ontwikkelingsprincipes voorgesteld:

- #1 Ontsluiting van de site en omgeving met de auto;
- #2 Ontsluiting van de site en omgeving met het openbaar vervoer;
- #3 Ontsluiting van de site en omgeving voor de zachte weggebruiker;
- #4 Station Dilbeek als ontmoetingsplek;
- #5 Verschillende ontwikkeling noord versus zuid;
- #6 Verschillende voorzieningen op schaal van de omgeving;
- #7 Gedifferentieerde woonprogrammatie;
- #8 Verschillende pleinsferen noord versus zuid;
- #9 Groenverbindingen doorheen de site;
- #10 Verschillende bouwhoogtes.

De ontwikkelingsprincipes vormen de ruimtelijke vertaling van de Charette en zijn in die zin de verantwoording van de inpasbaarheid van het project binnen zijn omgeving.

#1 Ontsluiting van de site en omgeving met de auto



De Robert Dansaertlaan vormt de aansluiting van de stationsomgeving met de R0/Brussel en het centrum van Dilbeek. De Stationsstraat wordt geknipt tussen de Wolsemstraat en de Robert Dansaertlaan en vervangen door verkeersluwe stationspleinen aan beide zijden van de spoorweg.

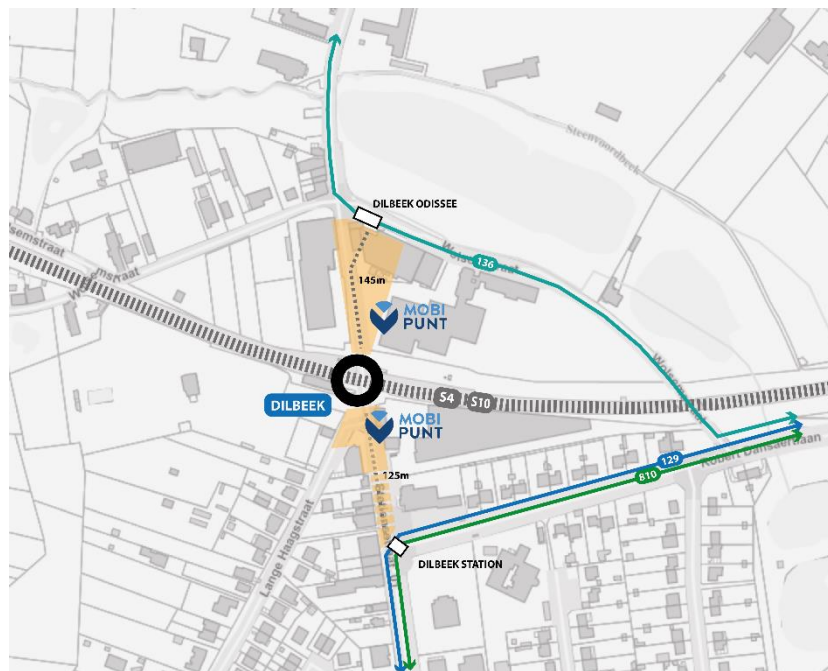
Autoverkeer van noord naar zuid rijdt via de Wolsemstraat langsheen de Hogeschool Odisee via een te verbreden of te ontdebellen tunnel onder de spoorlijn naar de Robert Dansaertlaan.

Om het verkeersluw karakter van het zuidelijk plein te garanderen is het wenselijk het huidig tracé voor mechanisch verkeer van de Lange Haagstraat aan te passen. Het knippen of enkel een lokale doorgang naar de kiss & ride van het stationsplein zijn de beste opties. De inrichting van de Lange Haagstraat is een onderdeel van de globale ontsluiting van de Wolsemwijk en wordt gecombineerd met de inrichting van de Kauwenlaan en Zuurweidelaan.

De toekomstige ontwikkeling dient rekening te houden met een behoefte aan 150 parkeerplaatsen voor langparkeren. Daarnaast dient er ook rekening te worden gehouden met nieuwe stationgerelateerde vervoersmodi zoals deelfietsen, deel auto's,

Verder onderzoek moet uitwijzen of het langparkeren kan ontsloten worden via de Wolsemstraat (ten noorden en zuiden van de spoorlijn) of ondergronds onder de nieuwe ontwikkeling.

#2 Ontsluiting van de site en omgeving met het openbaar vervoer



Het RUP heeft tot doel de stationsomgeving van Dilbeek te laten evolueren tot een innovatief mobipunt. Het treinaanbod zal toenemen, met langere en meer treinen tot gevolg. Daarnaast wordt voorzien in een vlotte en comfortabele overstap naar andere modi (bussen, (deel)fiets, (deel)wagen, ...). De uitwerking van het mobipunt zal gebeuren in overleg met de Vervoerregio Vlaamse Rand en/of Mobipunt vzw.

Het knippen van de Stationsstraat heeft een beperkte impact op de ontsluiting met het openbaar vervoer van de stationsomgeving.

De meeste buslijnen blijven via de Robert Dansaertlaan rijden en behouden hun halte op de hoek van de Robert Dansaertlaan en de Stationsstraat. Door het verkeersluwe karakter wordt de afstand van 125m tussen de halte en het station aangenamer en verbetert de kwaliteit van de overstap.

Enkel buslijn 136 tussen Alsemberg en Groot-Bijgaarden zal niet ter hoogte van de stationsomgeving een aangepaste route nemen. Bussen vanaf de Robert Dansaertlaan draaien af naar de Wolsemstraat en passeren op die manier de Hogeschool Odisee. Er komt een nieuwe halte tegenover de campus die aansluit op het noordelijk stationsplein. Door het verkeersluwe karakter is de afstand van 145m geen hindernis voor een kwaliteitsvolle overstap.

#3 Ontsluiting van de site en omgeving voor de zachte weggebruiker



De fietssnelweg tussen Ternat en Dilbeek/Brussel wordt binnen het plangebied voorzien aan de noordzijde van de spoorlijn 50. Deze verbinding verknoopt ter hoogte van de stationsomgeving met een aantal lokale fietsroutes zodat de stationsomgeving op een veilige en comfortabele manier voor fietsers bereikbaar is. Er worden hiervoor aanliggende fietspaden voorzien langsheen de Robert Dansaertlaan, de Stationsstraat en de Hendrik Placestraat. Het westelijk deel van de Wolsemstraat en het noordelijk deel van de Lange Haagstraat worden ingericht als zone 30 of eventueel als fietsstraat.

Bij het verdere ontwerp van de fietssnelweg zal ook rekening gehouden moeten worden met de omstandigheden van een stationsomgeving. Conflicten tussen snelle en trage fietsers moeten vermeden worden.

We voorzien zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het station comfortabele overdekte fietsenstallingen die vlot en veilig bereikbaar zijn.

Het bestaande stationsgebouw dat niet meer gebruikt wordt door de NMBS en intussen verkocht werd aan een particulier, kan een andere invulling krijgen (bv. horeca in combinatie met een fietspunt).

Er wordt, indien technisch haalbaar, een voldoende brede (> 6m) fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen voorzien om het noordelijk en zuidelijk stationsplein vlot en comfortabel met elkaar te verbinden. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met de verbinding tussen de perrons, zodat ze beiden autonoom toegankelijk zijn.

#4 Station Dilbeek als ontmoetingsplek



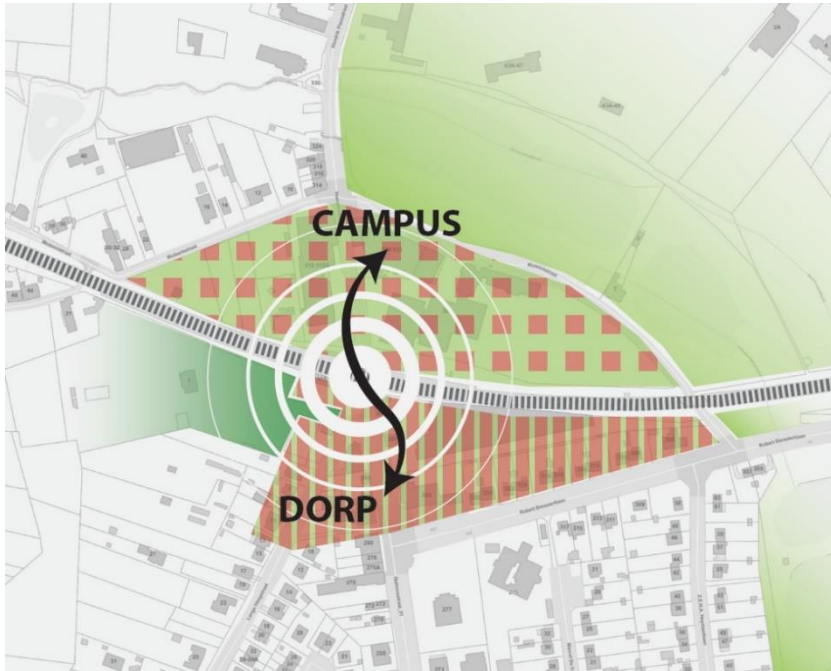
De stationsomgeving van Dilbeek speelt een belangrijke rol in de multimodale ontsluiting van Dilbeek en omgeving. Daarnaast zijn er vandaag al enkele lokale (o.a. politie, scholen, ...) en regionale (o.a. Hogeschool Odisee) activiteiten gehuisvest.

De huidige configuratie van de stationsomgeving is echter niet echt aangenaam en comfortabel, waardoor pendelaars en bezoekers liever de auto nemen. Willen we het gebruik van de alternatieven voor de auto aanmoedigen dan moeten we ook ingrijpen in de kwaliteit van de overstap en de stationsomgeving aangenaam en levendig maken.

We zien de stationsomgeving dan ook als een ontmoetingsplek waar enerzijds een vlotte en comfortabele overstap tussen verschillende vervoersmodi mogelijk is en maximaal ondersteund wordt. Anderzijds zien we de stationsomgeving ook als een kwalitatieve verblijfsruimte waar pendelaars, bewoners, werknemers en bezoekers elkaar kunnen ontmoeten, en de ruimte vinden om allerlei activiteiten uit te oefenen.

We beschouwen de stationsomgeving van Dilbeek als een ontmoetingsplek voor lokale en regionale activiteiten die gekoppeld zijn aan de ontsluitingsmogelijkheden van de stationsomgeving (in de eerste plaats voor het openbaar vervoer en de fiets) en in verhouding staan met de schaal en de kwaliteiten van de omliggende woonomgeving.

#5 Verschillende ontwikkeling noord versus zuid



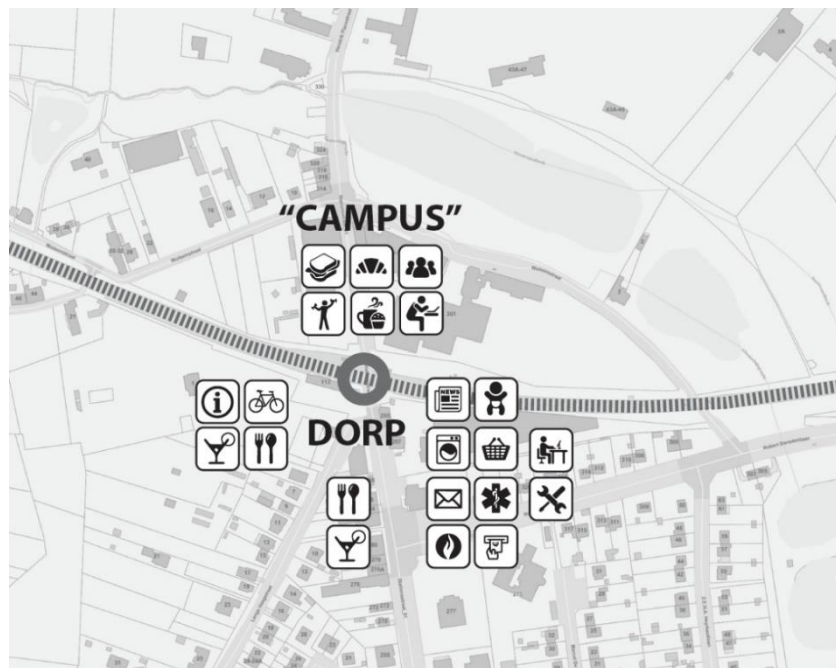
We zien een gedifferentieerde ontwikkeling van de directe stationsomgeving waarbij de zone ten noorden van de spoorlijn andere potenties en kwaliteiten heeft dan de zone ten zuiden van de spoorlijn.

Het noordelijk gedeelte vormt een overgangszone naar de groene vallei van de Steenvoordbeek. Het is de plek waar onder andere de Hogeschool Odisee is gelegen. We zien deze omgeving als een soort campus, dit wil zeggen een groene omgeving met daarin verschillende eerder vrijstaande gebouwen. De groene omgeving heeft daarbij een belangrijke structurerende werking.

Het zuidelijk gedeelte sluit aan bij een wat fijnmazigere ruimtelijke structuur met enkele centrumfuncties zoals politie en kerk langs de Robert Dansaertlaan. We zien de ontwikkelingen hier dan ook meer als de ontwikkeling van een dorpsstructuur met gesloten of halfopen bebouwing die pleinen en straten afbakenen. De omgeving is dus iets steniger en wat meer verhard. Toch moet ook hier ruimte zijn voor voldoende (hoogstamig) groen.

Het centrum van de ontwikkelingen wordt gevormd door het station. Dit betekent dat dicht bij het station een wat dichtere bebouwing mogelijk is en meer personeelsintensieve activiteiten voorzien kunnen worden.

#6 Verschillende voorzieningen op schaal van de omgeving



We streven voor het gehele gebied van de directe stationsomgeving naar een verweving van functies en we voorzien bijgevolg ook een ontwikkelbare oppervlakte voor andere functies en activiteiten die zich lenen tot een dergelijke locatie, zoals kantoren, diensten en commerciële voorzieningen.

Aan de noordzijde mikken we meer op ondersteunende activiteiten die gelieerd zijn aan de locatie langsheen de spoorlijn en de aanwezigheid van de Hogeschool Odisee. Zo denken we hier onder meer aan de mogelijkheid van een broodjeszaak of een koffiefabar in functie van de pendelaars en studenten van de campus. Bij de campus zien we ook kleine kantoortjes voor telewerk, co-work-plekken of andere kantoor gerelateerde activiteiten (al dan niet in samenwerking met de Hogeschool Odisee).

De activiteiten aan de zuidzijde ondersteunen het dorps karakter en zijn dus eerder lokaal gericht. Naast de politie die zijn diensten samenbrengt in één gebouw zien we hier ook andere publieke voorzieningen zoals een post(punt) of een bank(automaat). Daarnaast is er ruimte voor diensten (kindercrèche, apotheek of was-salon), kleinschalige detailhandel (bakker, slager, krantenwinkel of buurtsupermarkt) en/of horeca (café, brasserie, restaurant).

Het stationsgebouw kan als fietspunt ontwikkeld worden, als horeca of als een combinatie van beide. Met daarnaast een toeristisch infopunt.

Het is belangrijk dat de voorzieningen in verhouding staan tot de behoeften van de buurt en geen extra verkeer aantrekken uit de ruime omgeving.

#7 Gedifferentieerde woonprogrammatie



De specifieke projectzones rond de stationsomgeving waarover de ontwikkelaars verder ontwerp onderzoek hebben uitgevoerd hebben een oppervlakte van ongeveer 2,75ha en omvatten een zone ten zuiden en ten noorden van de spoorlijn. Het totale woonprogramma dat kan gerealiseerd worden binnen deze projectzones bedraagt 150 wooneenheden.

Voor de projectzones worden een aantal principes vastgelegd:

- Een verdeelsleutel van 50% van het aantal wooneenheden aan elke zijde van de spoorlijn;
- Voor de projectzone aan de noordzijde:
 - 60% eengezinswoningen en 40% meergezinswoningen;
 - 3.000m² BVO andere functies dan wonen: 1.000m² handel en 2.000m² kantoren;
- Voor de projectzone aan de zuidzijde:
 - 100% meergezinswoningen;
 - 4.000m² BVO andere functies dan wonen: 1.000m² handel en 3.000m² kantoren (waaronder politie).

#8 Verschillende pleinsferen noord versus zuid

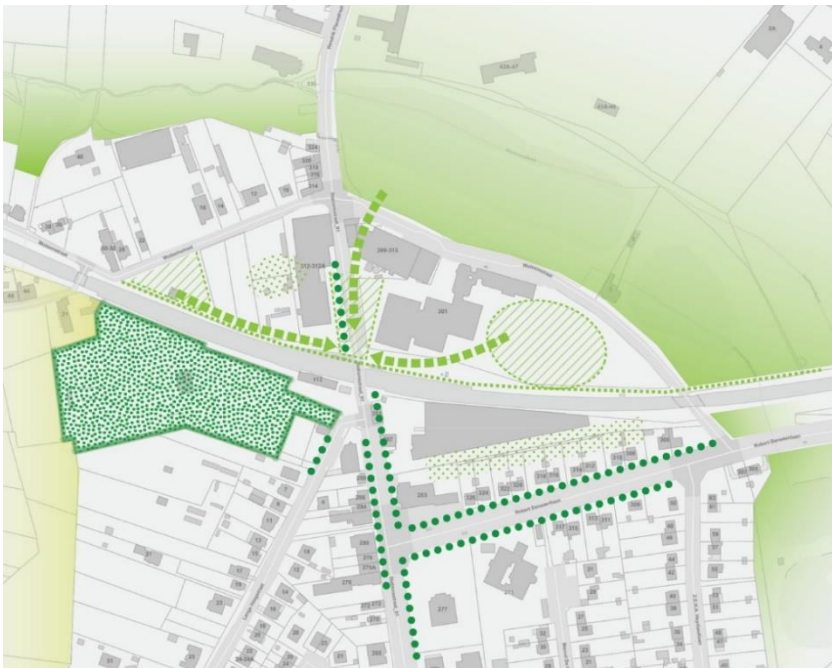


Het zuidelijk plein krijgt een meer intiem karakter met duidelijk wanden aan de oost- en zuidzijde. Aan de westzijde wordt de wand gevormd door de hoogstammige bomen die het begin van de dreef markeren naar het Kasteel Van Wolsem. Op die manier ontstaat een groen dorpsplein als voorloper naar het station met het te bewaren stationsgebouw dat een nieuwe, eerder recreatieve functie krijgt.

De noordzijde kent een duidelijk aflopend reliëf in de richting van de Wolsemstraat. Op die manier ontstaat er vanaf de spoorlijn 50 en de halte Dilbeek een open zicht in de richting van de groene Steenvoordbeekvallei. Een open zichtrelatie die we in de ontwikkeling van de stationsomgeving willen bewaren en versterken. Het noordelijk plein heeft dan ook eerder een groen en open karakter. Er zijn geen harde grenzen tussen gevels en plein. Het is een groene campus met daarin losse (meestal wat grootschaligere) gebouwen. Een fijnmazige padenstructuur loopt tussen de gebouwen heen en verbindt ze. De noordzijde van het plein wordt mee gevormd door de bestaande hoogstammige bomen langsheen de Wolsemstraat.

Tussen beide pleinen in ligt de fiets- en voetgangerstunnel onder de spoorwegen. Deze maakt integraal deel uit van het pleinontwerp en is een kwalitatieve en aangename publieke ruimte tussen het noordelijk en zuidelijk plein.

#9 Groenverbindingen doorheen de site



We willen de stationsomgeving een groen karakter geven en het aanwezige groen in de omgeving doortrekken tot aan de halte zelf. Het is als het ware een visitekaartje voor de gemeente waarmee ze zich van haar beste zijde laat zien.

Aan de noordzijde vertaalt zich dit in een aantal groene verbindingen in de richting van:

- De Steenvoordbeekvallei;
- De groene zone ten oosten van Odisee;
- De open ruimte ten westen van de Wolsemstraat (inclusief paardenweide).

De spoorlijn zelf zien we eveneens als een belangrijke groene verbinding, zeker het talud tussen de spoorlijn zelf (met de fietssnelweg) en de lagergelegen gebieden erlangs.

Aan de zuidzijde vormt het Kasteel Van Wolsem een belangrijk groengebied dat via de dreef doorloopt tot aan het vernieuwde stationsplein.

#10 Verschillende bouwhoogtes



In een stationsomgeving waar meer (personeels)intensieve activiteiten voorzien worden, kunnen enkele hogere bouwvolumes toegelaten worden om van daaruit af te bouwen naar de omgeving. Onder "hogere bouwvolumes" wordt verstaan: hoger bouwen ten opzichte van de reeds bestaande bebouwing in de omgeving.

Hoger bouwen is voor deze omgeving niet nieuw. Zo heeft een van de bestaande gebouwen van Hogeschool Odisee een hoogte van ongeveer 20m. De hoogte van dit gebouw willen we laten fungeren als maatstaf voor toekomstige landmarks. Dit wil zeggen dat niet alle bouwvolumes dezelfde hoogte mogen hebben als het gebouw van Hogeschool Odisee, maar dat een aantal bouwvolumes deze hoogte aanhouden waardoor een spel ontstaat tussen lagere en hogere volumes.

Er wordt een driedubbele wand aan het zuidelijk stationsplein voorzien met onderaan een sokkel met tertiaire functies. De driedubbele wand bestaat uit een oostelijke pleinwand op de huidige locatie van politie en Schietse, een middelste pleinwand op de hoek van de Stationsstraat en de Lange Haagstraat en een westelijke pleinwand tussen de Lange Haagstraat en de parkzone.

Aan de noordoostzijde aansluitend bij de Hogeschool Odisee, zien we een cluster van kleinkorrelige volumes die qua bouwhoogte aansluiting zoeken bij de bebouwing langs de Wolsemstraat. In deze noordelijke zone kunnen een aantal hogere bouwvolumes worden voorzien die qua bouwhoogte aansluiten bij de hoogte van het bestaande hoofdgebouw van Hogeschool Odisee. Om het campus gevoel te bewaren is het noodzakelijk de voldoende lucht en licht tussen de ontworpen volumes te voorzien. In tegenstelling tot de zuidelijk stationspleinwanden die gesloten zijn, zullen de pleinwanden aan het noordelijk plein transparant zijn. Gelet op het hoogteverschil met de sporen is een verhoogd, tweede maaiveld een ontwerpend uitgangspunt.

5.6 Doorwerking van de ontwikkelingsprincipes

Volgend op de uitgebreide adviesronde in het kader van het voorontwerp RUP worden een aantal ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving, zoals vastgelegd in het aanbevelingsrapport (zie titel 5.5), verder verrijkt en aangescherpt. De ruimtelijke concepten (zie titel 5.4) blijven ongewijzigd behouden als ruimtelijke uitgangspunten op het globale plangebied en krijgen een doorvertaling in de stedenbouwkundige voorschriften.

#1 Ontsluiting van de site en omgeving met de auto

Een minimaal aanbod aan publieke parkeerplaatsen (onder andere in functie van het station) blijft een belangrijk principe dat wordt doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften. Voor de directe stationsomgeving zal de gemeente een ontwerpstudie voor de publieke ruimte opmaken. In deze ontwerpstudie zullen de mogelijkheden onderzocht worden om minimaal 100 parkeerplaatsen te voorzien in de directe omgeving van het station. Gelet op de beperkte ruimtelijke mogelijkheden komen zowel zones ten zuiden (zone 'Schietsse') als ten noorden (zone 'Royer' en zone 'Odisee') van de spoorlijn in aanmerking.

#7 Gedifferentieerde woonprogrammatie

De woonprogrammatie is ten aanzien van het aanbevelingsrapport gewijzigd. Zo is het terrein van de politie niet weerhouden in functie van een toekomstig woonaanbod en is het maximaal aantal woonentiteiten voor de projectzones bijgesteld. De specifieke projectzones hebben samen een oppervlakte van ongeveer 2,35ha en omvatten een zone ten zuiden (zone 'Schietsse') en ten noorden (zone 'Royer') van de spoorlijn. Het totale woonprogramma dat kan gerealiseerd worden binnen deze projectzones bedraagt 135 woonentiteiten.

Voor de projectzones worden een aantal principes vastgelegd die worden doorvertaald naar de stedenbouwkundige voorschriften:

- Voor de projectzone aan de noordzijde:
 - maximaal 75 woonentiteiten;
 - 60% grondgebonden woningen en 40% niet-grondgebonden woningen;
 - maximaal 3.000m² BVO andere functies dan wonen
 - maximaal 500m² commerciële voorzieningen;
- Voor de projectzone aan de zuidzijde:
 - maximaal 60 woonentiteiten
 - 100% niet-grondgebonden woningen;
 - maximaal 1.000m² BVO andere functies dan wonen;
 - minimaal 500m² commerciële voorzieningen.

#8 Verschillende pleinsferen noord versus zuid

De principes van de pleinen worden niet rechtstreeks verordenend vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. De ontwerpstudie voor de publieke ruimte die de gemeente zal opmaken voor de directe stationsomgeving, zullen deze principes meenemen als uitgangspunt voor het ontwerp.

#10 Verschillende bouwhoogtes

De principes van de pleinvanwanden (gevels) worden niet rechtstreeks verordenend vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften. Wat betreft de bouwhoogte is gekozen om af te stappen van het voorzien van landmarks en het maximaal aantal bouwlagen gebiedsspecifiek vast te leggen.

6 TOELICHTING BIJ HET GRAFISCH PLAN EN DE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

6.1 Grafisch plan

Vanuit de gewenste toestand worden volgende bestemmingen in het RUP gehanteerd:

- Grondbestemming(en):
 - Woongebied;
 - Stationsomgeving;
 - Recreatiegebied;
 - Gebied voor spoorinfrastructuur;
 - Natuurgebied;
 - Parkgebied;
 - Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten;
 - Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen met nabestemming natuurgebied;
- Bestemming(en) in overdruk:
 - Ongelijkvloerse kruising;
 - Gebouwen en constructies;
 - Bouwvrije zone;
 - Verbinding voor gemotoriseerd verkeer;
 - Verbinding voor langzaam verkeer;
 - Fietssnelweg.

Het grafisch plan geeft aan welke gronden tot welke bestemming behoren.

6.2 Vertaling in stedenbouwkundige voorschriften

6.2.1 Grondbestemming(en)

Het **woongebied** omvat de bestaande woonzones langs de Robert Dansaertlaan, de Stationsstraat en de Wolsemstraat. Het woongebied is een multifunctioneel gebied waar verweving van functies het uitgangspunt is.

De **stationsomgeving** behelst het gebied rond het station dat grenst aan de noord- en zuidzijde van de spoorlijn. Het gebied wordt bestemd voor een gemengd programma van wonen, kantoren, diensten, commerciële voorzieningen, recreatieve voorzieningen en gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. De activiteiten, andere dan wonen, zijn toegelaten voor zover ze door hun aard, verkeersgeneratie, schaal en/of (milieu)hinder verweefbaar zijn en blijven met het wonen.

De bestemmingszone wordt onderverdeeld in zeven deelzones (A t/m G). Om een leefbare stationsomgeving te realiseren, is menging van activiteiten op deelzoneniveau essentieel. Om deze

functiemix te bekomen, wordt per deelzone een bepaald programma (met opgave van minimale en/of maximale BVO) vastgelegd. Per deelzone worden onderstaande cijfers gehanteerd. De percentages in de tabel zijn berekend op basis van de oppervlakte van de percelen binnen een deelzone, dus niet op basis van de totale oppervlakte van de deelzone.

Deelzone	Opp. percelen	BVO	BBO	Bebouwing	Groen
A	17.040m ²	13.050m ²	5.000m ²	29%	45%
B	18.090m ²	-	4.500m ²	25%	55%
C	8.655m ²	8.500m ²	2.500m ²	29%	45%
D	2.130m ²	4.875m ²	1.500m ²	70%	-
E	2.220m ²	3.500m ²	1.000m ²	45%	-
F	2.085m ²	1.250m ²	500m ²	24%	-
G	505m ²	-	350m ²	69%	-

Het **recreatiegebied** omvat de bestaande zone langs de Wolsemstraat. Het gebied wordt bestemd voor sportactiviteiten, recreatieve activiteiten en jeugdactiviteiten. Ondersteunende horeca in relatie tot deze activiteiten is toegelaten.

Het **gebied voor spoorinfrastructuur** omvat het gedeelte binnen het plangebied van de spoorlijn 50 (Brussel - Gent). Het gebied omvat de bouwvrije exploitatiezone waarvan grens aan weerszijden is gelegen op 4,5m van de buitenste spoorrail.

Het **natuurgebied** omvat de zones langs de Steenvoordbeek. Dit gebied heeft een belangrijke rol binnen het ecologisch systeem en wordt daarom bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Educatief en recreatief medegebruik zijn ondergeschikte functies.

Het **parkgebied** behelst het bestaande Wivinapark en vormt een open, groene ruimte die als parkruimte fungeert en een ontmoetingsfunctie heeft. Het gebied wordt bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van parken. Dit gebied heeft ook een sociale functie. Natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie zijn nevensgeschikte functies. De bestaande gebouwen binnen het parkgebied krijgen specifieke bepalingen (zie verder).

Het **gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten** behelst het gebied ten oosten en ten westen van de Hendrik Placestraat waarbinnen zich onder meer de sites van Wivina en Don Bosco bevinden. Het gebied wordt bestemd voor een gemengd programma van gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten. Collectief wonen en horeca zijn nevensgeschikte functies. Feest- en evenementenzalen worden niet

toegelaten. Kantoren en diensten zijn toegelaten voor zover ze door hun aard, verkeersgeneratie, schaal of (milieu)hinder verweefbaar zijn en blijven met hun omgeving.

De bestemmingszone wordt onderverdeeld in twee deelzones. Om de ontwikkelingen in het gebied beheersbaar te houden, wordt per deelzone een bepaald programma (met opgave van minimale en/of maximale BVO) vastgelegd.

Het **gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten** omvat het bestaande Oasecentrum dat momenteel gebruikt wordt door de Broederschool. Voor dit gebied treft na sloop van de bestaande constructies, onomkeerbaar, de nabestemming natuurgebied in werking.

6.2.2 Bestemming(en) in overdruk

De **ongelijkvloerse kruising** is een indicatieve aanduiding van de bestaande tunnels onder de spoorlijn ter hoogte van de Wolsemstraat (aan de René De Cuypersstraat en aan de Robert Dansaertlaan) en van de mogelijke nieuwe fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van de Stationsstraat.

Met de indicatieve aanduiding van de **gebouwen en constructies** wordt het behoud en (her)gebruik van de bestaande bebouwing in het parkgebied (Wivinapark) vastgelegd. Het betreft de pachtwoning, het oud hospitaal en het VLP-gebouw. De activiteiten die in deze gebouwen worden toegelaten dienen rekening te houden met de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van het gebied en de schaal en de grootte van de gebouwen.

In het deel van het gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten ten westen van de Hendrik Placestraat wordt een **bouwwrije zone** vastgelegd. De bouwwrije zone is gelegen langs de Sint-Wivinadreef en loopt door langs de westelijke grens van de bestemmingszone. Binnen deze zone geldt een verbod om gebouwen en constructies op te richten en een verbod om de muur langs de Sint-Wivinadreef af te breken. Een uitzondering hierop is toegelaten in functie van de realisatie van een verbinding voor langzaam verkeer (zie verder).

De indicatieve aanduiding van de **verbinding voor gemotoriseerd verkeer** heeft betrekking op de route voor gemotoriseerd verkeer van de Hendrik Placestraat naar de Robert Dansaertlaan, die langs de Wolsemstraat zal worden omgeleid.

De **verbinding voor langzaam verkeer** is een indicatieve aanduiding van bestaande paden als van nieuwe te realiseren paden die het plangebied vlot doorwaadbaar maken en het station op een aangename, veilige en snelle manier bereikbaar maken.

De indicatieve aanduiding van de **fietssnelweg** heeft betrekking op de geplande fietssnelweg F2 langs spoorlijn 50. Binnen het plangebied wordt de fietssnelweg voorzien langs de noordzijde van de spoorlijn. De fietssnelweg sluit aan op een aantal lokale fietsroutes zodat de stationsomgeving op een veilige en comfortabele manier voor fietsers bereikbaar is.

6.3 Op te heffen voorschriften

Bij inwerkingtreding van het RUP worden de onderstaande voorschriften en bepalingen opgeheven:

- De voorschriften van het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse voor die (delen van) percelen die gelegen zijn binnen het plangebied van het RUP.

7 RUMTEBALANS

7.1 Ruimtebalans

Een ruimtebalans omvat de wijzigingen van categorieën van gebiedsaanduidingen van de bestemmingsgebieden voor het van kracht worden van het RUP (de bronbestemming) enerzijds en bij het van kracht worden van het RUP (de doelbestemming) anderzijds.

Categorie van gebiedsaanduiding (artikel 2.2.6 §2 VCRO)	Bron- bestemming ⁽¹⁾	Doel- bestemming ⁽²⁾	Vershil
Wonen	6,49ha	9,03ha	+2,54ha
Bedrijvigheid	2,91ha	-	-2,91ha
Recreatie	0,70ha	0,70ha	0,00ha
Landbouw	0,07ha	-	-0,07ha
Bos	0,55ha	-	-0,55ha
Overig groen	15,57ha	5,56ha	-10,01ha
Reservaat en natuur	-	9,79ha	+9,79ha
Lijninfrastructuur	-	1,37ha	+1,37ha
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	4,80ha	4,64ha	-0,16ha
Winning van oppervlaktedelfstoffen	-	-	-
Niet gecategoriseerd	-	-	-
Saldo	31,09ha	31,09ha	0,00ha

(1) in casu het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse

(2) in casu het RUP Stationsomgeving Dilbeek

7.2 Register van de percelen waarop de regeling van een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie van toepassing kan zijn

Het RUP omvat een bestemmingswijziging van het gewestplan waarbij de categorieën van gebiedsaanduiding, waaronder de bestemmingen van de betrokken percelen ressorteren, veranderen én waarop de regeling van een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie van toepassing kan zijn. Een grafisch register en de legende van het register is toegevoegd aan dit RUP.

Categorie van gebiedsaanduiding Bestaand	Categorie van gebiedsaanduiding Nieuw	Regeling
Bedrijvigheid	Wonen	PLANBATEN
Landbouw	Wonen	PLANBATEN
Groen	Recreatie	PLANBATEN
Groen	Wonen	PLANBATEN
Recreatie	Wonen	PLANBATEN
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	Groen	PLANSCHADE
Recreatie	Groen	PLANSCHADE
Wonen	Groen	PLANSCHADE
Wonen	Recreatie	PLANSCHADE

8 ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

8.1 Inleiding

De Vlaamse Regering keurde op 12 oktober 2007 het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet van 27 april 2007, het zogenaamde plan-m.e.r.-decreet, en trad in werking op 1 december 2007. De regelgeving voorziet dat overheden die een plan met mogelijke aanzienlijke milieueffecten willen opmaken, eerst de milieueffecten ervan en de eventuele alternatieven in kaart moeten brengen.

Voor plannen die niet van rechtswege plan-milieueffectrapportage-plichtig zijn, moet de initiatiefnemer een screeningsprocedure (onderzoek tot milieueffectrapportage) doorlopen. De initiatiefnemer stelt daarvoor een startnota en scopingnota op waarin wordt nagegaan of ten gevolge van een plan aanzienlijke milieueffecten verwacht worden.

Het RUP vormt het kader voor het toekennen van een vergunning voor een project vermeld in bijlage I, II of III van het BVR houdende vaststelling van categorieën van project onderworpen aan milieueffectrapportage van 10 december 2004 en wijzigingen (project-m.e.r.-besluit), meer bepaald rubriek 10b van bijlage III 'Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen (projecten die niet onder bijlage II vallen)'. Het RUP regelt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau.

Het onderzoek tot screeningsplicht heeft geleid tot de conclusie dat voor dit RUP geen plan-MER van rechtswege noodzakelijk is, maar dat het RUP screeningsgerechtigd is en een onderzoek tot milieueffectrapportage moet doorlopen worden om aan te tonen dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten zal teweegbrengen.

8.2 Adviesronde

In het kader van de publieke raadpleging werd de startnota voor advies overgemaakt aan de volgende instanties:

1. Het Departement Omgeving;
2. De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant;
3. Het Vlaams Energieagentschap;
4. De GECORO;
5. Het Agentschap Onroerend Erfgoed;
6. Het Agentschap voor Natuur en Bos;
7. Het Agentschap Innoveren en Ondernemen;
8. Het Agentschap Wonen-Vlaanderen;
9. De Vlaamse Waterweg;

10. De provincie Vlaams-Brabant, Dienst Waterlopen;
11. De NMBS - Infrabel;
12. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
13. Sport Vlaanderen;
14. Toerisme Vlaanderen;
15. OVAM.

8.3 Beslissing inzake plan-MER

De ontvangen adviezen en de inspraakreacties op de startnota werden verwerkt in een scopingnota die op 24 augustus 2021 werd verzonden aan het Team Milieueffectrapportage (Team MER).

Op 12 oktober 2021 deelde het Team MER mee dat aan deze versie van de scopingnota nog aanvullingen diende te gebeuren alvorens een beslissing kon genomen worden over de plan-MER-plicht.

Vooraleer een aangepaste scopingnota over te maken, werd op 2 december 2021 een overleg gehouden met het Team MER. Zo kon meer specifiek ingegaan worden op de gestelde opmerkingen van het Team MER.

Vervolgens werd op 23 februari 2022 een aangepaste scopingnota aan het Team MER bezorgd. Over deze versie werden op 29 maart 2022 nog wat aanpassingen gevraagd. Daarop werd een nieuwe scopingnota ingediend op 6 april 2022.

Op 7 april 2022 nam het Team MER haar beslissing waarin werd gesteld dat **het voorgenomen plan geen aanleiding geeft tot aanzienlijke negatieve milieugevolgen en de opmaak van een plan-MER niet nodig is.**

Op 1 januari 2023 traden het wijzigingsbesluit van de watertoets en de bijhorende omzendbrief en geactualiseerde kaarten met overstromingsgevoelige gebieden in werking. Op basis van de nieuwe overstromingskaarten zijn geen wijzigingen of slechts wijzigingen waarvan in alle redelijkheid kan worden aangenomen dat deze geen impact kunnen hebben op de eerdere beoordeling (in de start- en scopingnota of door het Team MER) op basis van het voormalige kaartmateriaal.

 Vlaanderen is omgeving	Vlaamse Overheid, Departement Omgeving Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten Milieueffectrapportage Koning Albert II-laan 20 bus 8 1000 Brussel T 02/553 80 79 mer@vlaanderen.be www.omgevingvlaanderen.be
	Bepaling over de plan-MER-plicht van het RUP Stationsomgeving Dilbeek Dossiernummer: SCRI20037

1. Toetsing aan het toepassingsgebied¹

De gemeente Dilbeek stelt een RUP met als doel om in uitvoering van het GRS uitvoering te geven aan het actieplan voor het station van Dilbeek.

Team Mer ontving op 24 augustus 2021 de scopingnota (versie augustus 2021). Over deze versie van de scopingnota had de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage nog enkele vragen, onder andere over de discipline geluid, feitelijke en planologische referentiesituatie en effectinschatting op maat van het voorgenomen plan. Er werden daarom aanpassingen gevraagd op 12 oktober 2021. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 23 februari 2022 (versie februari 2022). Over deze versie van de scopingnota had de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage nog enkele vragen, onder andere over de effectinschatting bij een aantal disciplines in relatie tot het effectief planvoornemen en over de feitelijke en juridische referentiesituatie in relatie tot het planvoornemen. Er werden daarom aanpassingen gevraagd op 29 maart 2022. De scopingnota werd opnieuw ingediend op 6 april 2022 (versie maart 2022). Eerder werden ook de startnota, adviezen en inspraakreacties bezorgd.

Zoals in de scopingnota aangegeven wordt, komt het RUP in aanmerking voor een onderzoek tot milieueffectrapportage.

Team Mer dient vóór de voorlopige vaststelling te bepalen of er al dan niet een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

2. Inhoudelijke toetsing van het onderzoek tot milieueffectrapportage

Bij de overweging of er al dan niet een plan-MER opgesteld moet worden, houdt Team Mer rekening met de startnota, de resultaten van de participatie, de adviezen en met de verwerking hiervan in de scopingnota.

De scopingnota bevat een beschrijving van de doelstellingen, reikwijdte en detailleringniveau van het voorgenomen RUP en de daarop afgestemde analyse van de te verwachten milieueffecten.

De periode van raadpleging liep van 3 juni 2019 t.e.m. 1 augustus 2019 en een participatiemoment vond plaats op 26 juni 2019.

¹ Zoals vereist door artikel 2.2.4., §2, 6° VCRO en artikel 4.2.1. tot en met 4.2.3. DABM.

Enkele adviesinstanties (Agentschap Onroerend Erfgoed, Provincie Vlaams-Brabant en Departement Omgeving) hebben specifieke opmerkingen over de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten van het plan of leveren specifieke informatie aan.

In een aantal inspraakreacties wordt gesteld dat de effecten wel degelijk aanzienlijk zijn en dat het onderzoek naar de milieueffecten onvoldoende uitgevoerd werd.

Uit de verwerking van de adviezen en inspraakreacties in de scopingnota blijkt echter dat er wel degelijk voldoende informatie is over de effecten om te kunnen besluiten dat de effecten niet aanzienlijk zijn.

De opmerkingen werden op een voldoende wijze beantwoord of verwerkt in de scopingnota.

De ontvangen adviezen en inspraakreacties bevatten ook opmerkingen over het plan zelf. Deze opmerkingen hebben echter geen invloed op de beoordeling van de aanzienlijkheid van de milieueffecten van het plan.

Alle opmerkingen worden beschreven in hoofdstuk 0 van de scopingnota. Hierin wordt vermeld hoe de opmerkingen verwerkt zijn.

Gelet op het bovenstaande en in het bijzonder rekening houdend met de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het voorgenomen RUP, van de effecten ervan en van de gebieden die door het RUP kunnen worden beïnvloed en met de verwerking van de inspraak en adviezen, besluit Team Mer dat werd aangetoond dat voorliggend plan geen aanzienlijke milieueffecten kan hebben.

3. Besluit

Op basis van bovenstaande motivering bepaalt Team Mer dat er geen plan-MER opgesteld moet worden voor het voorliggende RUP.

Als het plan wijzigt n.a.v. de plenaire vergadering, het openbaar onderzoek of om een andere reden, dient u na te gaan of het uitgevoerde onderzoek tot milieueffectrapportage nog geldig is voor het gewijzigde plan. Indien nodig kan u Team Mer vragen om opnieuw na te gaan of de opmaak van een plan-MER nodig is.

Getekend door Inge Coelmont (Signature)
 Getekend op: 2022-04-07 18:00:28 +02:00
 Reden: ik keur dit document goed

Inge Coelmont

Voor het afdelingshoofd, afwezig

Inge Coelmont
 Omgevingsmanager
 Omgevingsgebied Limburg
 Afdeling gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten

9 ONDERZOEK TOT VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

9.1 Inleiding

De Vlaamse Regering keurde op 26 januari 2007 het besluit houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage definitief goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet houdende de algemene bepalingen van het milieubeleid en werd van kracht op 29 juni 2007. Artikel 4.4.1 §2 van dit decreet bepaalt immers dat de Vlaamse regering de criteria moet vaststellen om te bepalen of de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) bij een gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk RUP al dan niet vereist is. Op 17 februari 2017 wijzigde de Vlaamse Regering het besluit en werd de RVR-toets verplicht bij de opmaak van een RUP.

De VCRO voorziet dat in de startnota moet nagegaan worden of het plan een invloed heeft op de risico's en mogelijke gevolgen van een zwaar ongeval in een Seveso-inrichting, enerzijds omwille van de ligging van het plangebied, anderzijds omwille van de geplande ontwikkelingen zelf. Dit wordt nagegaan met behulp van de RVR-toets. Als uit de RVR-toets blijkt dat het plan geen invloed heeft op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval, dan moet RVR opgemaakt worden. De beslissing uit de RVR-toets kan onmiddellijk toegevoegd worden aan de startnota. Als uit de RVR-toets blijkt dat het plan mogelijks een invloed heeft op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval, dan dient het plan voorgelegd te worden aan het Team Externe Veiligheid die beslist of er voor het plan al dan niet een RVR dient opgemaakt te worden. Het Team Externe Veiligheid zal in dit geval lid worden van het planteam in functie van het op te maken RVR.

9.2 Beslissing inzake RVR

In het kader van de opmaak van het ontwerp RUP zal via het DSI-platform de RVR-toets opnieuw doorlopen worden.

Op 23 april 2019 werd de RVR-toets reeds in het kader van de opmaak van de startnota doorlopen waaruit kon worden besloten dat **de opmaak van een RVR niet noodzakelijk is en dat het plan niet moet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid.**

uw bericht van
23/04/2019

uw kenmerk

ons kenmerk
RVR-AV-1024

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Stationsomgeving Dilbeek"

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 23/04/2019, met ref. RVR-AV-1024), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er, gezien het geplande type bedrijvigheid, geen Seveso-inrichtingen verwacht worden.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn

²Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn

³Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer	
RUP titel	RUP Stationsomgeving Dilbeek
Initiatiefnemer	gemeente Dilbeek
Plangebied	
Toets uitgevoerd op	23/04/2019
Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen	Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied
Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:	
Vraag	Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?
Antwoord	Ja, er is bedrijvigheid aanwezig of gepland.
Vraag	Voorziet het RUP enkel bestendiging van bestaande bedrijvigheid of ook de mogelijkheid tot nieuwe bedrijvigheid?
Antwoord	Het plan omvat ook nieuwe bedrijvigheid.
Vraag	Kunnen er zich Seveso-inrichtingen in het plangebied vestigen?
Antwoord	Nee, want gezien het type bedrijvigheid worden geen Seveso-inrichtingen verwacht (impliciet verbod).

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

PLAN+ bv

Contact:

Dirk De Loecker
Ruimtelijk planner

Jörgen Van der Aa
Ruimtelijk planner

Dossiernummer: **2019-1299**

Versie: **Definitief ontwerp - v1**

Publicatie: **november 2023**

Oprachtgever:

Gemeente Dilbeek

Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek

Contact:

Laurent Coppens
Omgevingsambtenaar

Telefoon: 02 451 68 70

Email: wonenenondernemen@dilbeek.be

PLANPLUS

UITBUNDIG STEDENBOUWKUNDIG!

D
STEDEN
BOUWER



DE
LAND
METER

Gemeenteplein 14 bus 12
1730 Asse
BE 0463.478.470

T +32 (0)2 532 23 32
M info@plan-plus.be
W www.plan-plus.be