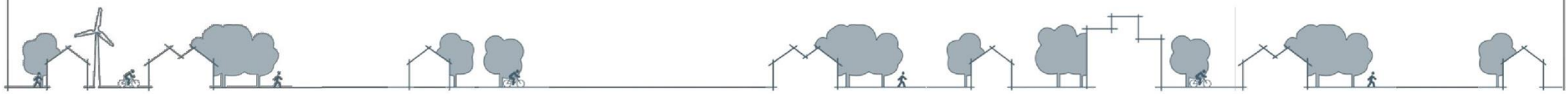
Gemeente Dilbeek

## Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

# Stationsomgeving Dilbeek

# SCOPINGNOTA

maart 2022



Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

# Stationsomgeving Dilbeek

| | | |
|---|---|---|
| **Opdrachtgever** | **Gemeente Dilbeek** | |
| | Marianne Vanden Houte<br>Algemeen directeur | Willy Segers<br>Burgemeester |
| **Opdrachthouder** | **PLAN+ bv** | |
| | Dirk De Loecker<br>Ruimtelijk planner | Jörgen Van der Aa<br>Ruimtelijk planner |

**Fase:**
Scopingnota

**Plan-ID:**
RUP_23016_214_00005_00001

**De aanpassingen ten aanzien van de scopingnota van februari 2022 zijn aangeduid door middel van een gele markering.**

**Deze aanpassingen werden uitgevoerd op vraag van het Team Milieueffectrapportage (mail van 29-03-2022).**

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,

Marianne Vanden Houte
Algemeen directeur

Willy Segers
Burgemeester

Gezien en voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van
Op last,

Marianne Vanden Houte
Algemeen directeur

Michel Valckeniers
Voorzitter gemeenteraad

Het college van burgemeester en schepenen bevestigt dat het ontwerp ter inzage van het publiek op het gemeentehuis werd neergelegd van tot en met
Op last,

Marianne Vanden Houte
Algemeen directeur

Willy Segers
Burgemeester

Gezien en definitief vastgesteld door de gemeenteraad in zitting van
Op last,

Marianne Vanden Houte
Algemeen directeur

Michel Valckeniers
Voorzitter gemeenteraad

# Inhoud


**0 Adviezen en reacties op de startnota ..... 7**

**1 Opdrachtomschrijving ..... 15**

1.1 Doelstelling ..... 16

1.2 Procesverloop ..... 16

**2 Situering en afbakening ..... 17**

**3 Planologisch, juridisch en flankerend kader ..... 21**

3.1 Planologisch kader ..... 22

3.2 Juridisch kader ..... 26

3.3 Flankerend kader ..... 35

3.4 Waterbeleidskader ..... 37

**4 Bestaande ruimtelijke structuur ..... 39**

4.1 Macro ..... 40

4.2 Meso ..... 42

4.3 Micro ..... 45

**5 Gewenste ruimtelijke structuur ..... 51**

5.1 Kadering ..... 52

5.2 Participatieve uitgangspunten ..... 53

5.3 Doelstellingen ..... 54

5.4 Ruimtelijke concepten ..... 55

**6 Onderzoek tot milieueffectrapportage ..... 77**

6.1 Inleiding ..... 78

6.2 Doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad ..... 78

6.3 Feitelijke en juridisch-planologische toestand ..... 79

6.4 Alternatieven ..... 83

6.5 Toepassingsgebied ..... 83

6.6 Onderzoek naar de aanzienlijkheid van milieueffecten ..... 84

6.7 Grensoverschrijdende effecten ..... 98
6.8 Conclusie ..... 98
**7 Onderzoek tot veiligheidsrapportage ..... 99**
7.1 Inleiding ..... 100
7.2 Onderzoek tot veiligheidsrapportage ..... 100
**8 Mobiliteitsstudie ..... 103**
**9 Geluidsstudie ..... 167**

# 0 ADVIEZEN EN REACTIES OP DE STARTNOTA

De raadpleging van de startnota en de procesnota liep van 3 juni 2019 tot en met 1 augustus 2019. Op 26 juni 2019 organiseerde de gemeente een participatiemoment onder de vorm van een infomarkt waar betrokkenen opmerkingen en suggesties konden overmaken. Het verslag van dit participatiemoment is ter beschikking gesteld op de website van de gemeente en op de projectwebsite akkeakketuuttuut.be. Tevens werd het advies ingewonnen van verschillende instanties zoals aangegeven in de procesnota. Onder deze titel worden alle ontvangen adviezen en reacties samengevat en wordt aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden.

## Adviezen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de schriftelijke **adviezen** die ontvangen zijn tijdens de periode van de publieke **raadpleging**. Een aantal adviesinstanties hebben geen advies verleend.

| Instantie | Opmerkingen | Behandeling |
|---|---|---|
| Departement Omgeving | – In de startnota wordt aangegeven dat het plan geen aanzienlijk negatieve effecten heeft op vlak van geluid. De stelling dat het plangebied niet blootgesteld wordt aan geluidsbelasting vanwege wegverkeer en spoorverkeer is niet correct. De geluidsbelastingkaart voor spoorverkeer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op circa 3km van het station van Dilbeek) geeft een eerste inschatting van de geluidsbelasting van de spoorlijn L50 ter hoogte van woningen gelegen vlak naast de sporen van circa 65-70dB. Rekening houdend met de intentie van het RUP om nieuwe woningen vlak naast de sporen te bouwen en de gedifferentieerde referentiewaarden in het MERrichtlijnenboek geluid (p.61), moeten ook de nodige maatregelen voorzien worden in het plan om deze nieuwe woningen op zich te beschermen tegen een hoge geluidsbelasting vanwege het spoorverkeerslawaai. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline geluid. |
| | – In de onmiddellijke omgeving van het station van Dilbeek kan een versterking van het woonweefsel met aangepast woonvormen en een hogere concentraties aan functies worden ondersteund. Het is belangrijk dat de bepalingen in het RUP geen beperking of hypotheek zullen vormen voor kwalitatieve ontwikkelingskansen die op basis van een goed stedenbouwkundig ontwerp naar boven kunnen komen. | – Kennisname. |
| | – Een belangrijk aandachtspunt bij de ontwikkeling van de schoolcampus voor Don Bosco is om de bouwzone zo af te bakenen dat deze binnen het plangebied belangrijke groenstructuur gevrijwaard wordt. | – In de startnota is opgenomen dat het groene karakter van de stationsomgeving een belangrijke omgevingskwaliteit is die behouden dient te blijven en dat bijkomend ruimtebeslag, met inbegrip van het gevraagde programma van de school (samenvoegen van de bestaande schoolsites tot één enkele) niet toegelaten is. Dit moet nog vertaald worden naar de voorschriften bij het voorontwerp RUP. |
| Deputatie Vlaams-Brabant | – Het RUP wil het knooppunt en zijn omgeving voorbereiden op de toekomst door transit-oriented-development te koppelen aan zacht verkeer en groene dooradering. De leegstaande gebouwen worden herontwikkeld met voorzieningen en wonen vanuit een visie die het station als centraal punt in een hoogdynamisch knooppunt beschouwt en die de beide omliggende kernen hier op een duurzame wijze mee verbindt. Deze doelstelling is dus principieel in overeenstemming met het provinciaal beleid en kan ondersteund worden. | – Kennisname. |
| | – Het is niet duidelijk of de schoolcampus Don Bosco, die naar het plangebied zou verhuizen, bijkomende bebouwing nodig heeft of in de bestaande bebouwing terecht kan. Indien er bijkomende bebouwing nodig is, zullen er strek beperkende maatregelen qua groen en natuurverbinding moeten opgelegd worden. | In de startnota is opgenomen dat het groene karakter van de stationsomgeving een belangrijke omgevingskwaliteit is die behouden dient te blijven en dat bijkomend ruimtebeslag, met inbegrip van het gevraagde programma van de school (samenvoegen van de bestaande schoolsites tot één enkele) niet toegelaten is. Dit moet nog vertaald worden naar de voorschriften bij het voorontwerp RUP. |

| | | |
|---|---|---|
| | – De Steenvoordbeekvallei wordt in het plangebied onderbroken door het spoor en de Dansaertstraat. Om de natuurverbinding op te waarderen zouden maatregelen rond migratie, ingroening, … kunnen worden genomen. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline biodiversiteit en bij het concept van de groene ruimtes (zie ook advies Gecoro en reacties participatiemoment). |
| | – De voetgangersverbinding 3 vanuit de Wivinawijk wordt net als de gelijklopende fietsverbinding zo rechtstreeks mogelijk doorgetrokken naar de stationsomgeving. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het concept van de stappers en trappers. |
| | – Het lijkt interessant om, conform de typische richtlijn, voor de fiets een omrijfactor 1,2 te gebruiken in plaats van 1,4 en de routekeuzes hieraan te toetsen. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur op macroniveau. |
| | – Bij de herprofilering en ondertunneling van de Wolsemstraat is het nodig om kwalitatieve fietsverbindingen te voorzien. | – Het kan evenzeer een betere optie zijn de fietsverbinding net niet aan de Wolsemstraat te voorzien, maar ter hoogte van de ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat. Dit wordt verder onderzocht in de mobiliteitsstudie. |
| | – Binnen de aanleg van de stationsomgeving is het belangrijk voldoende aandacht te schenken aan kwalitatieve fietsenstallingen, met ook aandacht voor bakfietsen, elektrische fietsen en deelfietsen. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline mobiliteit en in de mobiliteitsstudie (zie ook advies Gecoro). |
| | – Voor het ontwerp en de realisatie van de mobipunten kan het project rond mobipunten dat de provincie voert in samenwerking met de vzw Mobipunt mogelijk inspiratie en input bieden. | – We nemen kennis van de opmerking en geven deze door aan de dienst mobiliteit van de gemeente. |
| | – Aan beide kanten van het station worden 2 doodlopende segmenten van de Stationsstraat vermeld gezien het maar om kleine aftakkingen gaat, lijkt het beter om deze gedeelten gewoon autovrij te maken, op een eventuele parkingtoegang na. | – Met het RUP kunnen geen voorwaarden omtrent inrichting van wegen worden vastgelegd, noch kan een RUP een uitspraak formuleren over welke weg voor welk type verkeer is bedoeld. Hiervoor zijn andere oplossingen of maatregelen nodig. Het effectief vastleggen van het specifieke gebruik van deze wegen kan wel buiten de RUP worden bepaald. Daarom wordt deze opmerking doorgegeven aan de dienst mobiliteit van de gemeente. |
| | – Het kan interessant zijn om de locatie voor de parking aan de zuidkant van het station te integreren in een ontwikkeling op de site Schietse, met ingang vanop de Wolsemstraat om zo de stationsomgeving zelf nog meer te ontlasten. | – We nemen kennis van de suggestie en verwijzen ook naar de desbetreffende passage in het aanbevelingsrapport van de Charette. Dit zal het onderwerp uitmaken van verder ontwerpend onderzoek. Het is belangrijk dat de bepalingen in het RUP geen beperking of hypotheek zullen vormen voor kwalitatieve ontwikkelingskansen die op basis van een goed stedenbouwkundig ontwerp naar boven kunnen komen. |
| | – Het is interessant om, vooral aan de zuidkant, meer aandacht te besteden aan kleinhandel en kleinschalige niet-autogerichte detailhandel te integreren in de gewenste ontwikkelingen. Ook verweefbare bedrijvigheid, die geen overlast brengt in een residentiële omgeving, moet zeker overwogen worden als toegelaten (neven)functie. Het kan dan gaan om kleinschalige productie, kantoren of voorzieningen. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette (zie ook advies Gecoro). |
| | – Mogelijke aandachtspunten voor de stedenbouwkundige voorschriften:<br>o Enkel de term bouwlagen gebruiken om het gabarit te definiëren;<br>o De voorschriften flexibel houden en detailvoorschriften vermijden;<br>o Bepalingen opnemen voor dakoppervlakken (bv. groendaken, …);<br>o Andere woonvormen expliciet toelaten (bv. cohousing, …);<br>o Ontwikkelingsperspectieven opnemen voor het aanwezige erfgoed. | – Dit wordt vertaald naar de voorschriften bij het voorontwerp RUP. |
| Vlaams Energieagentschap | – Elia vraagt rekening te houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen gelegen langsheen de Kloostermuur. Wij wensen u te informeren dat Elia een (ondergronds) kabelverbindingsproject voorziet in de betrokken zone | – Kennisname. |

| | | |
|---|---|---|
| Gecoro | – Er wordt gevraagd om eventueel een ecoduct over de spoorweg te voorzien om de groene structuur te verbinden, als er dan toch een nieuwe tunnel wordt voorzien. Hieronder loopt ook een ingebuisde beek/bedding die eventueel terug kan opengelegd worden. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline biodiversiteit en bij het concept van de groene ruimtes (zie ook advies Deputatie en reacties participatiemoment). |
| | – Kan er in fasen gewerkt worden bij uitvoering? | – Dit element kan in het kader van een vergunningsaanvraag behandeld worden. |
| | – De ontsluiting van de Sint-Wivinadreef is belangrijk aangezien ze momenteel doodlopend is en er veel meer bewoning en bedrijvigheid zal ontstaan. | – Deze opmerking wordt verwerkt in de mobiliteitsstudie en zal later ook nog meegenomen worden bij het verdere ontwerpend onderzoek. |
| | – Voor de brug Wolsem is geen categorisering opgenomen in dit plan. | – We nemen kennis van de opmerking en geven deze door aan de dienst mobiliteit van de gemeente. |
| | – Er moet aandacht zijn voor verweving tussen kantoren en bewoning. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette (zie ook advies Deputatie). |
| | – Het hoekgebouw Royer is bestaand erfgoed en zou moeten meegenomen worden in de startnota. | – Met het RUP wordt niet ingegrepen op de motivatieplicht die ontstaat bij een mogelijk sloop van gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed (zie ook advies Onroerend Erfgoed). |
| | – Er wordt gevraagd om een beveiligde fietsparking te voorzien. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline mobiliteit en in de mobiliteitsstudie (zie ook advies Deputatie). |
| Agentschap Onroerend Erfgoed | – De mogelijkheid tot een “tabula rasa” wordt beperkt door de aanwezigheid van gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van het waardevol Bouwkundig Erfgoed. De sloop van vastgestelde inventarisitems moet gemotiveerd worden. De cultuurhistorische waarde is één van de aspecten die afgewogen moet worden in het kader van de goede ruimtelijke ordening. (pag. 40) | – Met het RUP wordt niet ingegrepen op de motivatieplicht die ontstaat bij een mogelijk sloop van gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed (zie ook advies Gecoro). |
| | – Duurzaamheid betekent ook dat (te behouden) gebouwen niet leeg komen te staan maar dat er een zinvolle herbestemming voor gezocht wordt. (pag. 42) | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij de doelstellingen. |
| | – Tijdens het herdenken van de schoolcampus van Don Bosco moet er niet enkel rekening gehouden worden met het ruimtebeslag maar ook met de verschillen in erfgoedwaarde tussen de verschillende gebouwen. (pag. 44) | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het concept van de groene ruimtes. |
| | – Bij het doorwaadbaar maken van het Wivinapark voor stappers en trappers moet er rekening gehouden worden met de historische padenstructuren. De materialisatie van de paden moet afgestemd zijn op de draagkracht van het landschap. (pag. 46-47) | – Met het RUP wordt niet ingegrepen op de regelgeving met betrekking tot erfgoed. Deze is en blijft ten alle tijde van toepassing. |
| | – In de startnota wordt gesteld dat er geen landschappelijk erfgoed aanwezig is binnen het plangebied. Dit is niet correct. Het Wivinapark heeft een hoge landschappelijke erfgoedwaarde. Hetgeen allicht bedoeld wordt is dat er zich geen cultuurhistorische landschappen bevinden binnen het plangebied. (pag. 61) | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline landschap, onroerend erfgoed en archeologie. |
| | – In de startnota wordt gesteld dat er op dit moment geen archeologisch erfgoed gekend is binnen het plangebied. Dit is niet correct. De site Wivina is opgenomen binnen de Centrale Archeologische Inventaris. Bovendien kan er op basis van de archeologische vondsten in de omgeving van het plangebied archeologie vermoed worden binnen het plangebied. (pag. 61) | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline landschap, onroerend erfgoed en archeologie. |
| Agentschap Wonen-Vlaanderen | – Geen advies. | – Kennisname. |

| | | |
|---|---|---|
| Infrabel | – Infrabel staat positief ten aanzien van het RUP, maar vraagt evenwel rekening te houden met haar algemene richtlijnen. De inrichting van de stationsomgeving dient verder verfijnd te worden met de diensten van Infrabel en NMBS, met het STOP-principe in de stationsomgeving. | – Kennisname. |
| Sport Vlaanderen | – Het is belangrijk dat rekening wordt gehouden met de aanwezige sportinfrastructuren bij de verdere uitwerking van het RUP. Daarom wordt gevraagd om deze sportinfrastructuren op te nemen op het kaartje van de voorzieningen. (pag. 33). | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur op mesoniveau. |
| OVAM | – Opsomming van informatiebronnen en algemene aandachtspunten. | – Kennisname. |

## Reacties

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de schriftelijke **reacties** die ontvangen zijn tijdens de periode van de publieke **raadpleging**.

| Onderwerp | Nr. | Datum | Opmerkingen | Behandeling |
|---|---|---|---|---|
| Mobiliteit | 1 | 10-06-2019 | – Als er in het finale plan voor scenario 3 van de mobiliteitsstudie gekozen zou worden, moet er toch geen fietspad voorzien worden in de Wolsemstraat. Er is een fietssnelweg die aan het station passeert en er zijn fietspaden op de R. Dansaertlaan. De fietsers kunnen daar toch gebruik van maken. Het zal veiliger zijn, en het lost ook een deel van het breedte tekort van de Wolsemstraat op. | – Met het RUP kunnen geen voorwaarden omtrent verkeerveiligheid en inrichting van wegen worden vastgelegd, noch kan een RUP een uitspraak formuleren over welke weg voor welk type verkeer is bedoeld. Hiervoor zijn andere oplossingen of maatregelen nodig. Het effectief vastleggen van het specifieke gebruik van deze wegen kan wel buiten de RUP worden bepaald. Daarom wordt deze opmerking doorgegeven aan de dienst mobiliteit van de gemeente en verwerkt in de mobiliteitsstudie. |
| | 2 | 28-06-2019 | – Wat is de status van een wandel- en fietspad op private terreinen? Wordt dat dan zoals een voetweg. | – Met het RUP kunnen geen uitspraken gedaan worden over de juridische status (eigendomstitel) van wandel- en fietspaden op private terreinen. |
| | 2 | 28-06-2019 | – Wordt de toegang naar het parkgebied aan de zuidzijde van het stationsgebouw bewaard? | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette. |
| | 2 | 28-06-2019 | – Een combinatie van een ondergrondse parking en een ontsluiting voor de nieuwe gebouwen van de Politie en Schietse moet mogelijk gemaakt worden. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette. |
| | 4 | 28-05-2019 | – Onder titel 2 werden de begrippen E19 en R0 gewisseld. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij de situering en afbakening. |
| | 5 | 25-07-2019 | – De in de startnota gebruikte mobiliteitsstudie geeft een onvolledig beeld. Verkeersonderzoeken zijn onvoldoende representatief, kerncijfers worden zeer optimistisch ingeschat en onvoldoende onderbouwd en de studie doet foutieve aannames en berekeningen. De effecten op vlak van verkeersgeneratie en parkeerbehoefte, zowel van de school als van alle bijkomende woon- en winkelprojecten, zullen weldegelijk aanzienlijk zijn, in tegenstelling tot wat in de startnota wordt beweerd. | – Deze opmerking wordt verwerkt in de mobiliteitsstudie. |
| | 5 | 25-07-2019 | – De sluiting van het treinstation Groot-Bijgaarden voor alle wegverkeer zal een enorme impact hebben op de omgeving van het station Dilbeek dat nog geen 2km verderop ligt. | – Deze opmerking wordt verwerkt in de mobiliteitsstudie. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 5 | 25-07-2019 | – Het STOP-principe zoals voorgesteld in de startnota, wordt niet in de praktijk omgezet. De voetganger die zich naar het treinstation en/of de school verplaatst, verdwijnt totaal uit het straatbeeld. Er wordt gepleit voor een correcte toepassing van het STOP-principe waarbij een absolute voorrang gegeven wordt aan de voetgangers in de onmiddellijke omgeving van de nieuwe school en het station Dilbeek. Afgescheiden voetpaden aan de school en het seniorencentrum zijn een absolute must. Dit in combinatie met de inrichting van de H. Placestraat, vanaf het kruispunt met Molenberg tot aan het station Dilbeek als een fietsstraat. | – De inrichting van een fietsstraat maakt geen deel uit van de opmaak van een RUP. |
| Bestemming | 2 | 28-06-2019 | – Ten opzichte van het gewestplan worden aan de noordzijde van de spoorweg veel meer extra mogelijkheden gegeven dan aan de zuidzijde waar toch het stationsplein zich zal ontwikkelen. Van landelijk woongebied of recreatie naar zuiver woongebied is een grote aanpassing. | – Het RUP voorziet in uitvoering van het GRS en andere beleidsplannen een versterking van het woonweefsel in de onmiddellijke omgeving van het station van Dilbeek met aangepaste woonvormen waarbij een verweving met andere functies wordt ondersteund. |
| | 2 | 28-06-2019 | – Kan een deel van de tuin van de Hogeschool niet ingekleurd worden zodat daar een “groene” stationsparking zou kunnen komen? | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette. |
| Bebouwing | 2 | 28-06-2019 | – Om het nieuwe project op het terrein van Schietse voldoende kansen te geven qua ondergrondse parking en qua achteruitbouwstrook aan de kant van de Stationswijk moet de verdichtingszone voldoende ruim genomen worden. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingsnota** bij het concept van de directe stationsomgeving en we verwijzen ook naar de passages over dit onderwerp in het aanbevelingsrapport van de Charette. |
| | | | – Hoeveel bouwlagen/woonlagen worden er binnen de verdichtingszone voorzien? | – De startnota heeft hierover nog geen uitspraken gedaan. Bij de Charette is daar verder over nagedacht en moet nog vertaald worden naar de voorschriften bij het voorontwerp RUP. |
| Wivinapark | 3 | 30-07-2019 | – De broederschool wordt in het RUP verkeerdelijk vermeld als behorende tot de mede-eigendom van het Wivina park. De school is echter geen mede-eigenaar van het Wivina-park. | – In de startnota staat vermeld dat de broederschool behoort tot een afgebakende zone ‘Wivina’, met daarin onder meer de Broederschool. Dit staat los van de eigendomssituatie van het Wivinapark. |
| | | | – Het lijkt ons nuttig om te duiden dat het Wivinapark geen openbaar domein is, maar het wel degelijk gaat om een privé park. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur op microniveau. |
| Verstedelijking | 5 | 25-07-2019 | – Het RUP voorziet een zone voor verdichting (mooier woord voor "appartementisering"). Deze vorm van transformatie van een landelijke buurt tot een stedelijke omgeving is strijdig met een aantal beleidsplannen en -visies. Ook buiten zone voor verdichting beoogt het RUP een verstedelijking door een fundamentele wijziging van het woongebied met landelijk karakter en het niet vrijwaren en versterken van groengebieden en beekvalleien. Daarom wordt gevraagd om de situatie van de bouwgronden te laten zoals ze is, dus geen verdichtingszone te voorzien, geen appartementen te voorzien en geen bijkomende bouwgronden te voorzien zonder groencompensatie. In tegendeel wordt meer groen en recreatie gewenst. | – Het RUP voorziet in uitvoering van het GRS en andere beleidsplannen een versterking van het woonweefsel in de onmiddellijke omgeving van het station van Dilbeek met aangepaste woonvormen waarbij een verweving met andere functies wordt ondersteund. Het is echter wel de bedoeling om dit op een evenwichtige en maatschappelijk verantwoorde en doorgesproken wijze te realiseren (zie aanbevelingsrapport van de Charette). |
| Planproces | 5 | 25-07-2019 | – Het planproces en de goedkeuring van het RUP moet voorafgegaan worden en voorwaardelijk zijn van het voorafgaand op zich laten nemen van juridisch bindende verbintenissen van de groot-eigenaren in het plangebied om een aanzienlijk deel van de gerealiseerde winsten opnieuw te investeren in het projectgebied (met daarbij de concrete infrastructuurprojecten die zij met die winsten mee zullen bekostigen). Dit als voorwaarde opnemen / stellen voor de goedkeuring van de RUP is juridisch perfect mogelijk (en nader uit te werken door de gemeente) en op te nemen in een overeenkomst tussen de gemeente en de betrokken eigenaren. | – Afspraken of verbintenissen binnen het kader van een RUP zijn niet evident. Zo heeft De Raad van State in een arrest van 26 september 2019 een gemeentelijk RUP vernietigt met de stelling dat dat de verbintenissen die de gemeente via een samenwerkingsovereenkomst is aangegaan, haar niet meer toelaten in alle objectiviteit, en zonder vooringenomenheid, alle bij de opmaak van een RUP op het spel staande belangen nog 'gelijktijdig' kan afwegen. Met andere woorden, de gemeente dreigt haar onpartijdigheid en objectiviteit te verliezen. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5 | 25-07-2019 | – In het RUP dient op een bindende wijze een sequentie opgenomen te worden, waarbij de bijkomende ontwikkelingen slechts zullen volgen nadat de publieke infrastructuur hieraan is aangepast | – Het is inderdaad mogelijk om vergunningen voor bepaalde types ontwikkelingen en/of bepaalde zones te koppelen aan andere werken. Een mogelijkheid is om werken zoals wegeniswerken binnen een RUP te koppelen aan de 'aanvraag van een omgevingsvergunning' of aan de 'start der werken' voor een bepaalde ontwikkeling. Dit kan dus nog vertaald worden naar de voorschriften bij het voorontwerp RUP. |

## Participatiemoment

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de **reacties** tijdens het **participatiemoment**. Het participatiemoment werd georganiseerd onder de vorm van een pop-up infomarkt waarbij aan het station van Dilbeek 4 thematische posters werden geplaatst. Aan de hand van deze posters werd de startnota toegelicht. Daarnaast was er een suggestiebox voorzien waarin mensen een suggestieformulier konden invullen.

| Onderwerp | Opmerkingen | Behandeling |
|---|---|---|
| Wivinapark | – Er werd gevraagd om de toegangen tot het Wivinapark open te stellen voor wandelaars. | – Met het RUP kunnen geen uitspraken gedaan worden over de juridische status (eigendomstitel) van wandel- en fietspaden op private terreinen. |
| Mobiliteit | – Er werd gevraagd om geen zwaar verkeer door groengebied en verkeersluwe zones te sturen. | – Deze opmerking wordt bestudeerd in de mobiliteitsstudie. |
| | – De suggestie werd gemaakt om een voetgangers- en fietsersbrug aan te leggen over de spoorweg ter hoogte van de Kloostermuur/Kloosterstraat en een kiss&ride zone tussen deze brug en de Wolsemtunnel. | – Deze opmerking wordt bestudeerd in de mobiliteitsstudie. |
| Natuur | – De suggestie werd gemaakt om een ecotunnel te realiseren onder de spoorweg en zo een natuurverbinding te creëren tussen de noord- en de zuidzijde van de spoorweg. | – Deze opmerking wordt **verwerkt in de scopingnota** bij het onderzoek tot milieueffectrapportage onder de discipline biodiversiteit en bij het concept van de groene ruimtes (zie ook advies Deputatie en advies Gecoro). |

## Ontwerpend onderzoek

Tijdens de publieke raadpleging van de startnota stelde het planteam vast dat het proces complex verliep en dat de standpunten van de verschillende betrokkenen nog ver uit elkaar lag, voornamelijk dan over de omgeving rond het station Dilbeek. Het planteam merkte de nood aan meer ontwerpdetail en verdere verduidelijking van de concepten rond dit gebied. Om hieraan gevolg te geven organiseerde de ontwerper, in samenwerking met SPACE-LAB.be, het geplande ontwerpend onderzoek onder de vorm van een Charette en werd dit ontwerpend onderzoek toegespitst op de stationsomgeving.

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.

De Charette resulteerde in een aanbevelingsrapport. De conclusies van dit aanbevelingsrapport worden meegenomen in deze scopingnota. Daarnaast werd door de ontwikkelaars het ontwerpend onderzoek rond de directe stationsomgeving verdergezet.

# 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-visie[1] en de visie van het VSGB[2] 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

De opdracht bestaat uit de opmaak van het RUP **Stationsomgeving Dilbeek** op het grondgebied van de gemeente Dilbeek, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 1 september 2009 en latere wijzigingen.

Voor de wording van het RUP wordt een participatief, breed ontwerpproces gevoerd waarin heel wat ruimtelijke actoren actief bij betrokken werden.

Het planningsproces bestaat uit zeven fasen, waarbij het resultaat telkens geconsolideerd wordt in documenten die zorgen voor de goede en heldere informatiedoorstroming:

1. Een voorbereidende fase;
2. Een startnota;
3. Ontwerpend onderzoek;
4. Een scopingnota;
5. Een voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
6. Een ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;
7. Een definitief gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

In een eerste fase werd een **startnota** opgemaakt die een eerste inzicht geeft in de planologische doorvertaling van de participatieve uitgangspunten (resultante van de voorbereidende fase). 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 tweede fase 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 derde fase wordt een **scopingnota** opgemaakt waarin de adviezen en inspraakreacties uit de raadpleging, alsook de conclusies van het aanbevelingsrapport van de Charette worden verwerkt. Op deze wijze wordt aangegeven hoe omgegaan wordt met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken beschreven. De scopingnota dient voorgelegd te worden aan het Team Milieueffectrapportage teneinde bevestiging te krijgen dat het plan geen aanzienlijke effecten kan veroorzaken en dat dus de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is.

[1] TOD = Transit Oriented Development

[2] VSGB = Vlaams stedelijk gebied rond Brussel

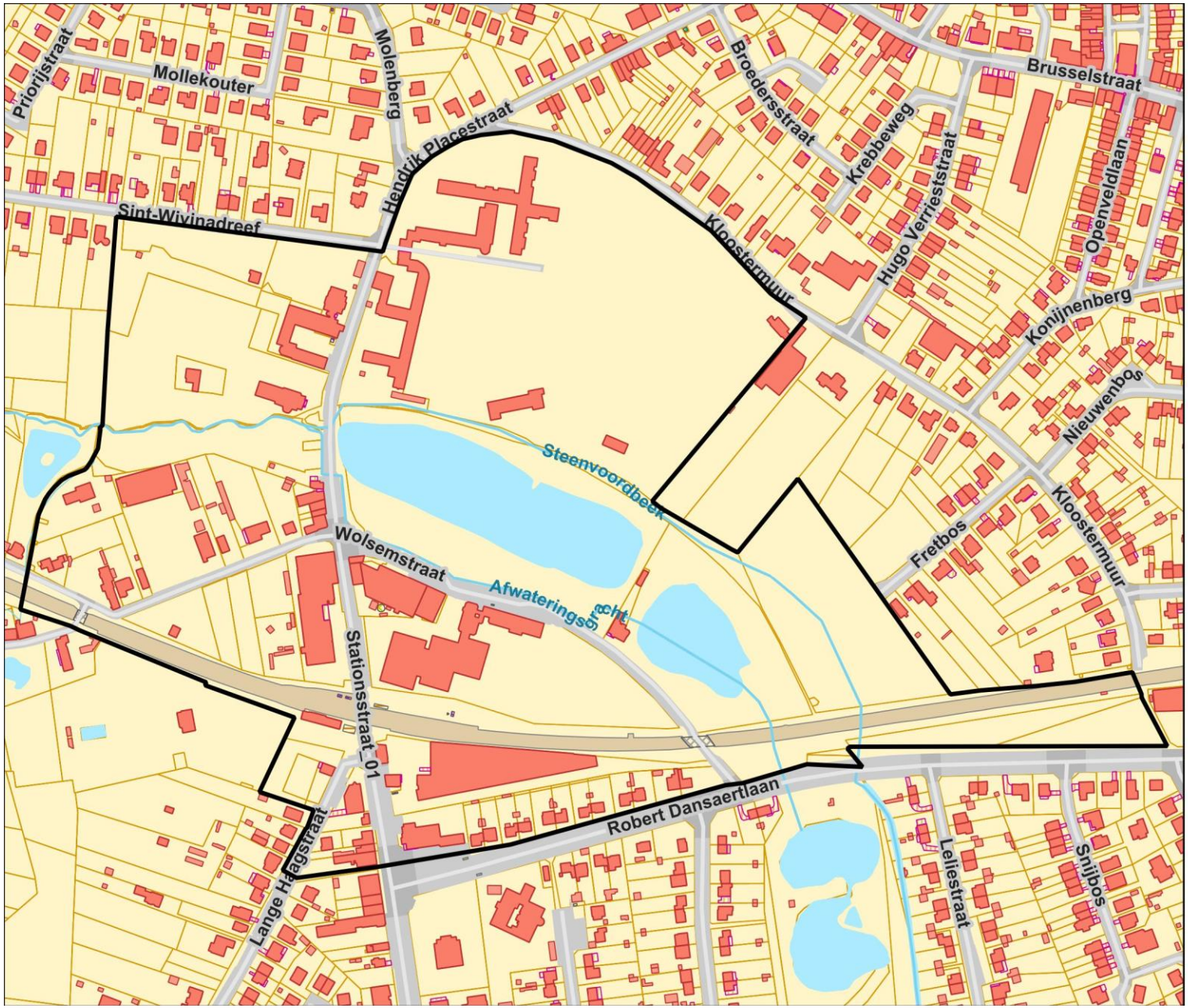
# 2 SITUERING EN AFBAKENING

Het RUP bevindt zich ten noorden van de kern van Dilbeek, dicht bij de grens met de deelgemeente Groot-Bijgaarden. Ten oosten van het RUP 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 RUP.

Het RUP 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 RUP wordt afgebakend op basis van het Grootschalig Referentie Bestand (GRB) met als grenzen de perceelsgrenzen en de aangrenzende straten.

De totale oppervlakte van het RUP bedraagt ongeveer **31,4ha**.




Legende

Grens plangebied RUP

RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Afbakening plangebied (GRB)

N

Schaal 1:5.000

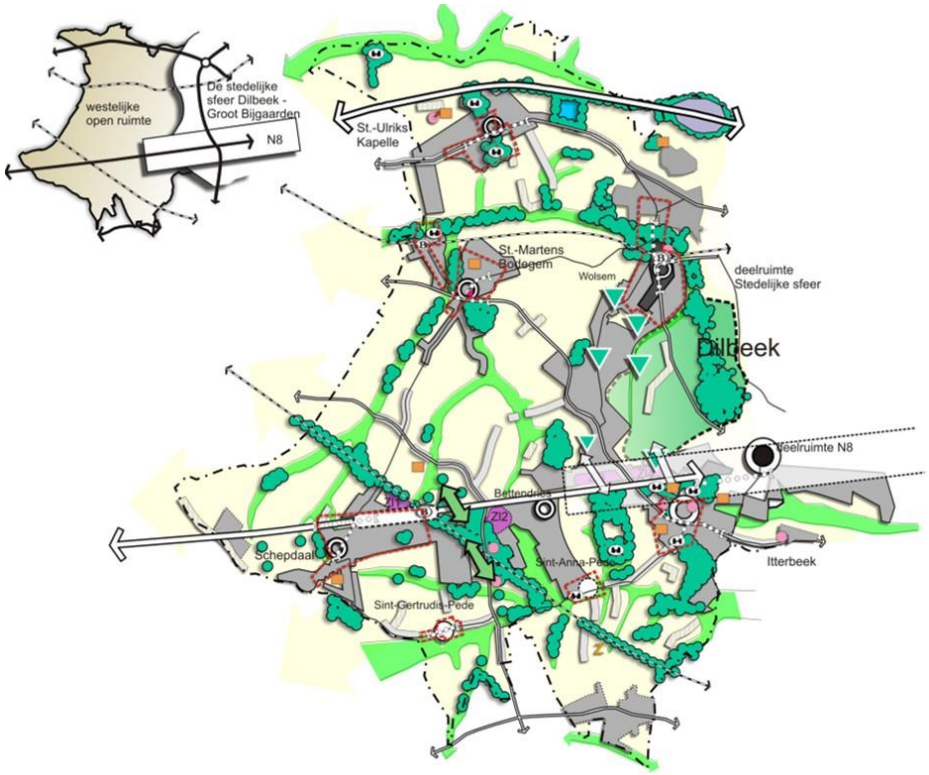
# 3 PLANOLOGISCH, JURIDISCH EN FLANKEREND KADER

## 3.1 Planologisch kader

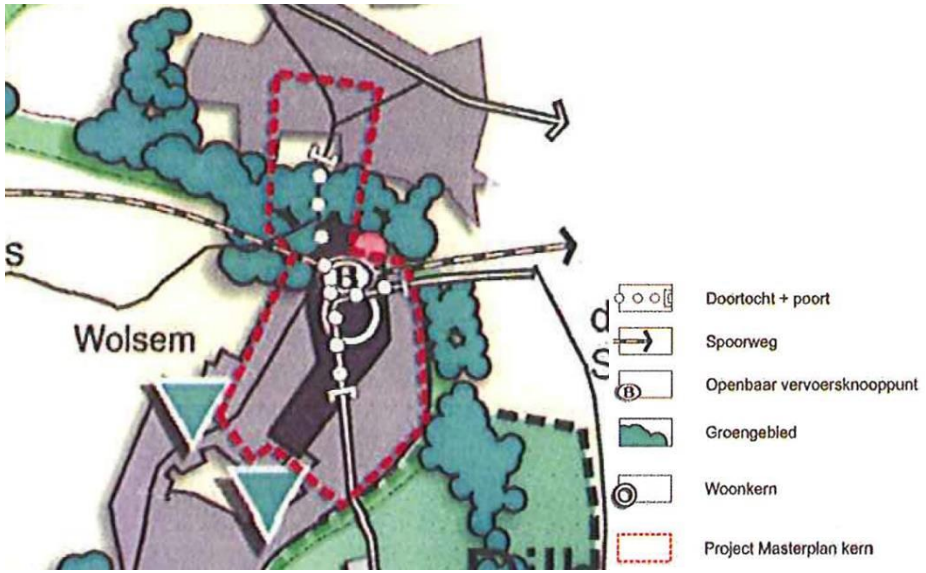
| Planologisch kader | Relatie m.b.t. het plangebied |
|---|---|
| Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen[3] | Het plangebied grenst aan het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. |
| Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant[4] | De provincie selecteert de kern Dilbeek als hoofddorp. Het plangebied bevindt zich in de potentieel stedelijke kern van Wolsem dat geselecteerd is als woonkern.<br><br>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)*<br><br>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".<br><br>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<br>127: Wolfsputten, Smissenbos, Molenberg |
| Afbakeningsproces van de stedelijke gebieden | Geen |

### 3.1.1 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.




[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.
[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 209.




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. 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.

### 3.1.2 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:

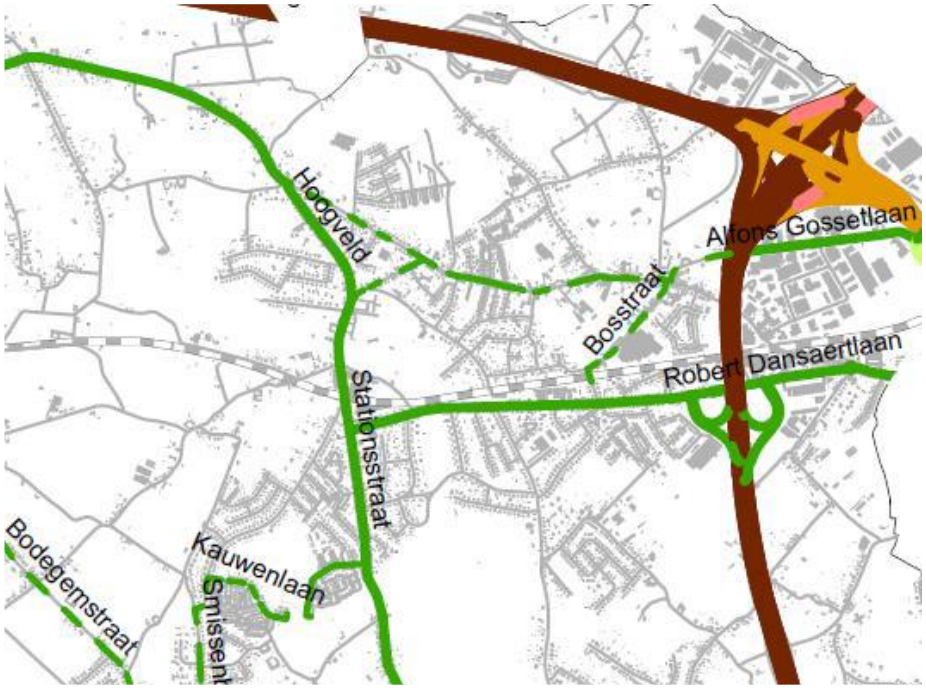
- De drie treinstations (zelfde treinaanbod, maar hogere verstedelijkingsgraad in Groot-Bijgaarden);
- De N8 en de Itterbeeksebaan als assen met hoogwaardig openbaar vervoer.

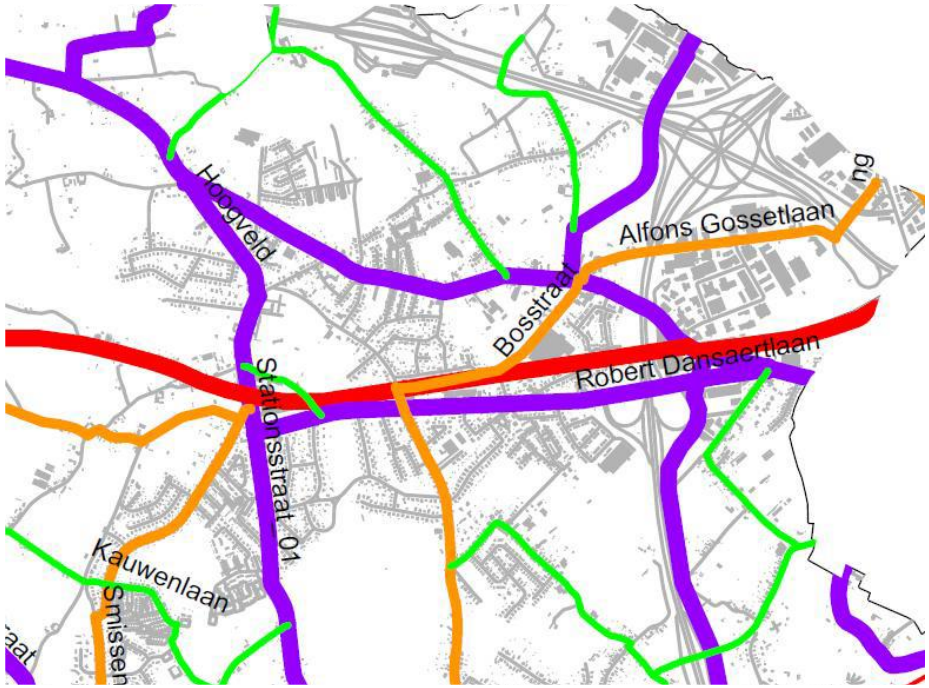
De categorisering van de lokale wegen binnen het plangebied op middellange termijn:

- Lokale wegen type I (= lokale verbindingswegen):
  - Robert Dansaertlaan;
  - Stationsstraat;
  - Hoogveld - Molenberg;
- Lokale wegen type II (= lokale ontsluitingswegen):
  - Hendrik Placestraat;
- 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 rond het plangebied is als volgt opgebouwd:

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




- 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

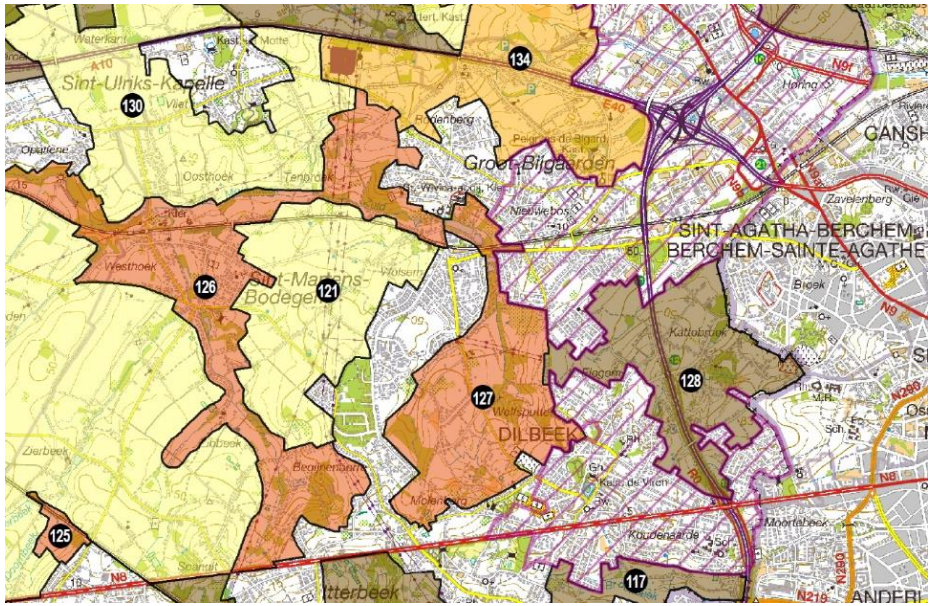
**BFF_type**

- fietssnelweg
- hoofdroute
- functionele fietsroute
- alternatieve functionele fietsroute

**LFF_type**

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

### 3.1.3 Nadere toelichting van het afbakeningsproces van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur

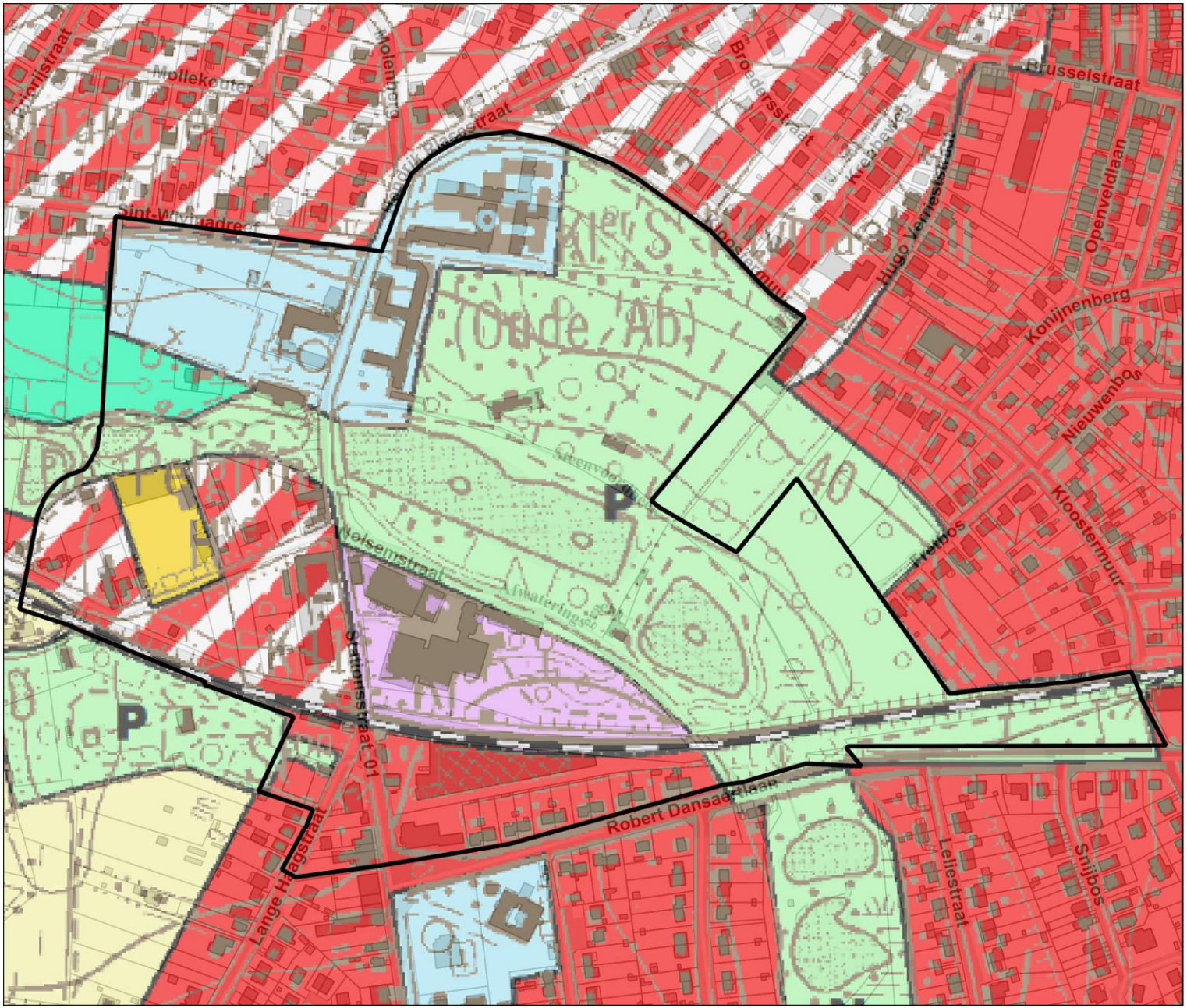



**II. Op te starten specifiek onderzoek voorafgaand aan uitvoeringsactie**

| 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:<br>- het nader uitwerken van de verweving landbouw, natuur en bos in de vallei van de Steenvoortbeek.<br>*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.* |
| 127. | Wolfsputten, Smissenbos, Molenberg | 7 | 55.3, 56.4, 60.2 | Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor:<br>- het versterken van de natuurlijke structuur gebied Wolfsputten;<br>- het nader uitwerken van de verweving landbouw, natuur en bos in de vallei van de Smissenloop.<br>*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.* |

## 3.2 Juridisch kader

| Juridisch kader | Relatie m.b.t. het plangebied |
|---|---|
| Gewestplan | Het plangebied omvat de volgende bestemmingen:<br>– woongebied<br>– woongebied met landelijk karakter<br>– recreatiegebied<br>– zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's<br>– parkgebied<br>– natuurgebied<br>– gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut<br>– bosgebied |
| 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 | Binnen het plangebied is voetweg nr. 38 gelegen. De voetweg nr. 10 is afgeschaft en voetweg nr. 29 is deels verplaatst. |
| Speciale beschermingszones | Geen |
| Vlaams Ecologisch Netwerk | Geen |
| Biologische waarderingskaart | De vijvers langs de Steenvoordbeek en een deel van het aanpalend 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. |
| Natuur- en bosreservaten | Geen |
| Beschermd onroerend erfgoed | Beschermd dorpsgezicht:<br>– Het domein van de voormalige Sint-Wivina-abdij (dd. 13-09-1996)<br><br>Beschermde monumenten:<br>– 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. |
| Vastgestelde inventarissen | Bouwkundig erfgoed:<br>– Sint-Wivinaklooster (dd. 14-09-2009)<br>– Don Boscoklooster (dd. 09-11-2011)<br>– Boerenwoning (dd. 08-11-2012)<br>– Boerenwoning (dd. 14-09-2009)<br>– Gesloten hoeve met afspanning (dd. 14-09-2009)<br>– Station Dilbeek (dd. 08-11-2012)<br>– 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:<br>– bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode<br>– natuurreservaten |
| Erfgoedlandschappen | Geen |
| Stedenbouwkundige verordeningen | Geen |




Legende

Grens plangebied RUP

RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Gewestplan

N

Schaal 1:5.000

Legende

Grens plangebied RUP

Goedgekeurde verkavelingen

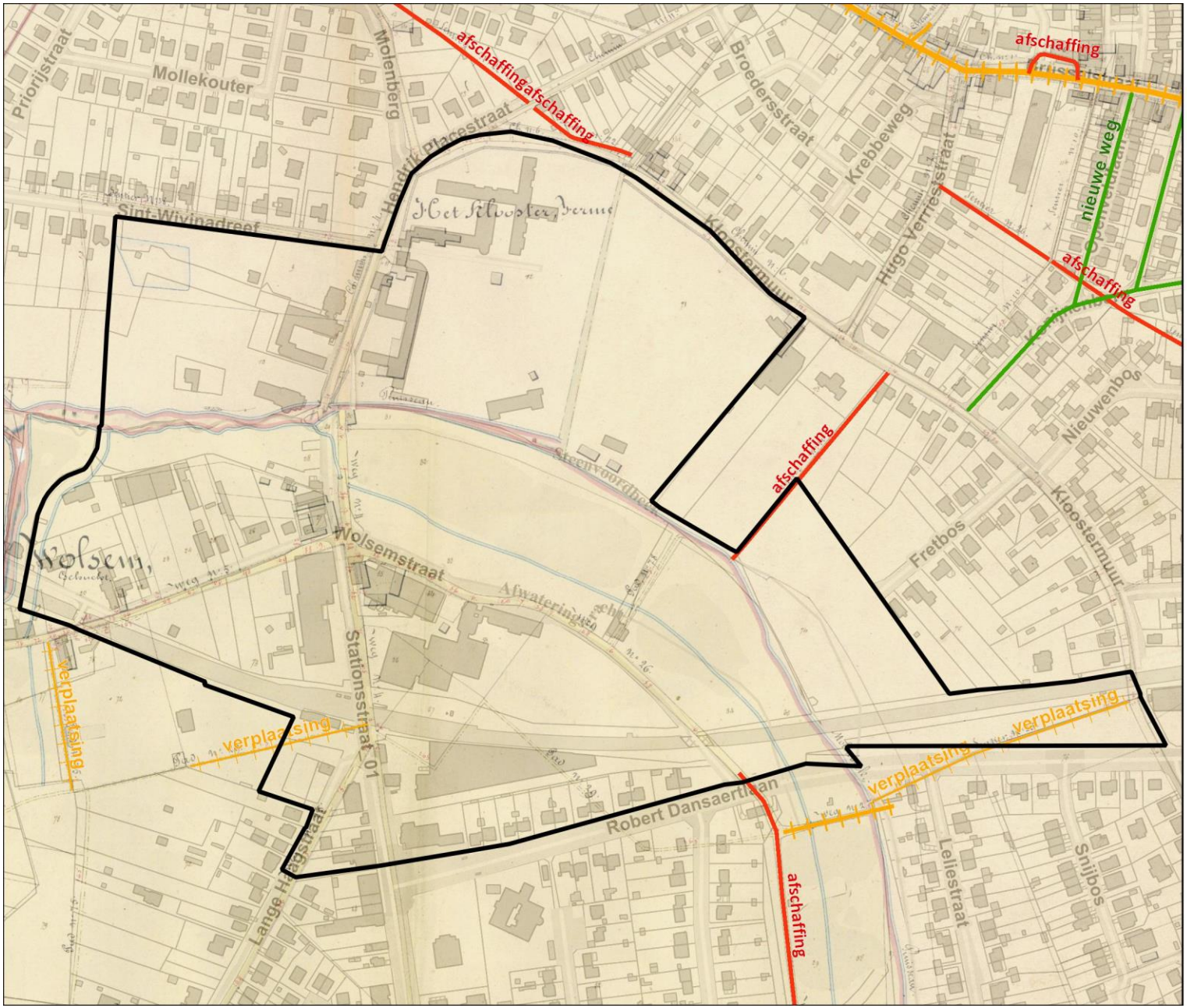
RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Verkavelingen

N

Schaal 1:5.000




Legende

Grens plangebied RUP

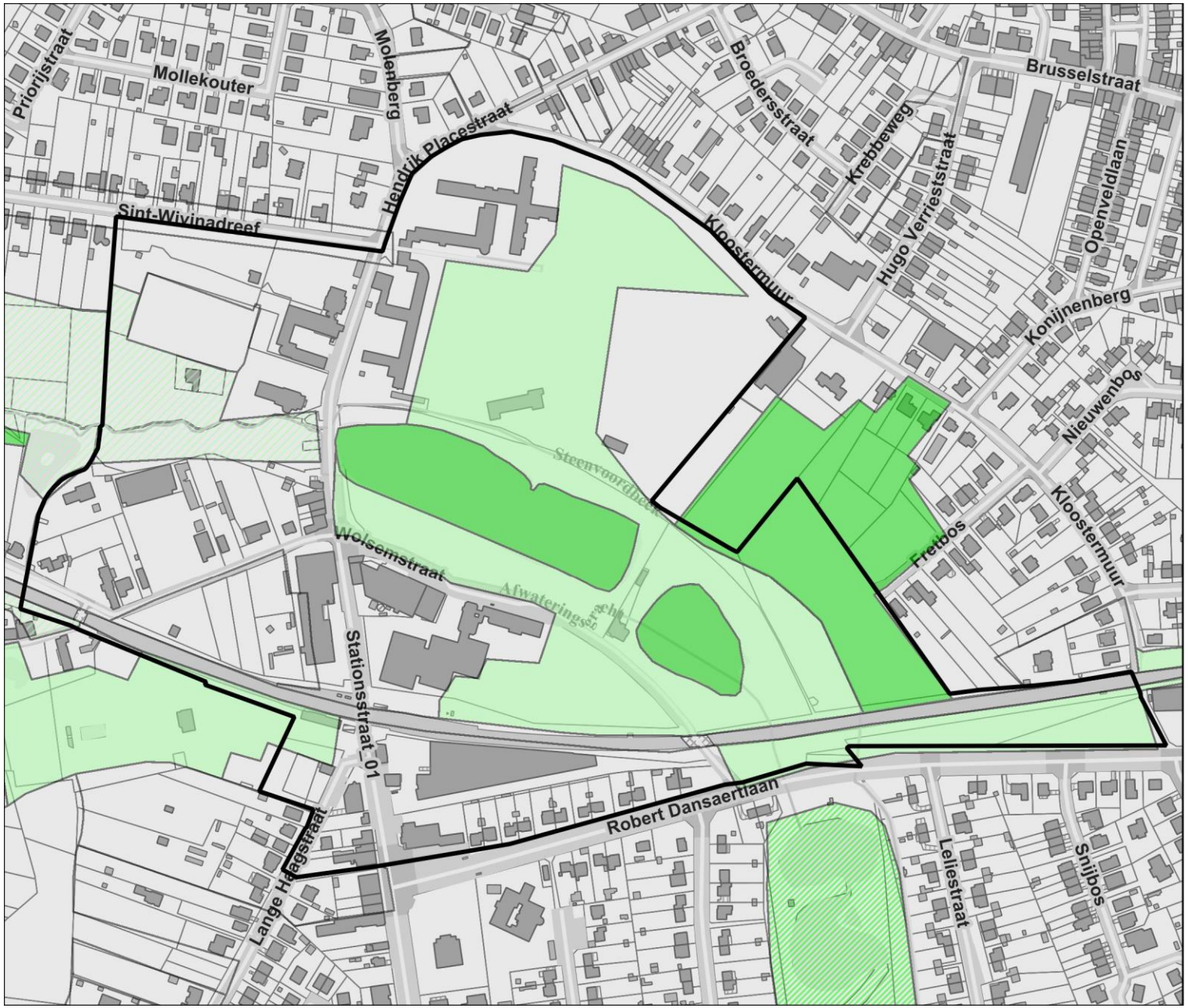
RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

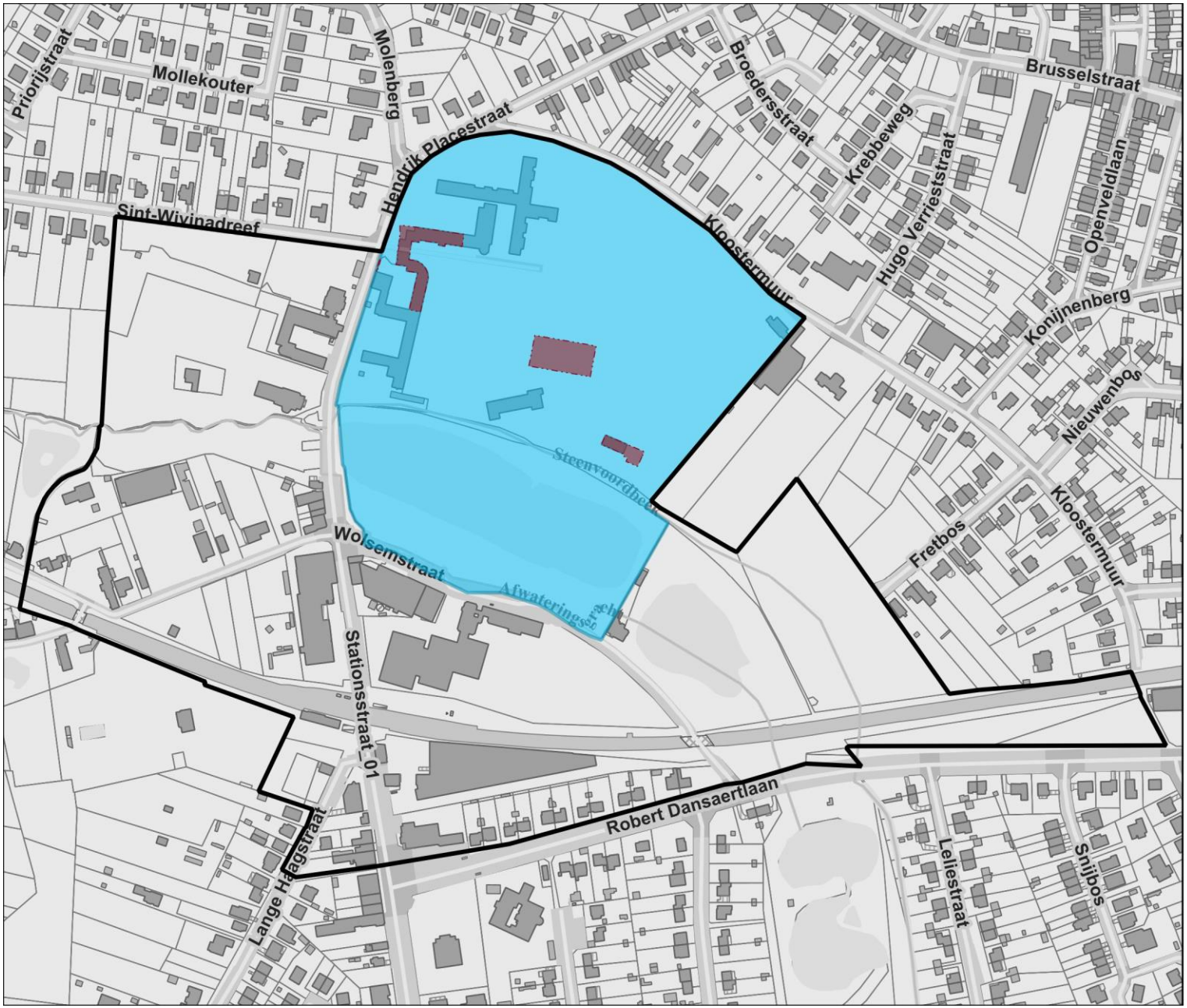
Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Atlas der Buurtwegen

N

Schaal 1:5.000


Legende
Grens plangebied RUP
Priorijstraat
Mollekouter
Molenberg
Hendrik Placestraat
Broedersstraat
Krebbeweg
Brusselstraat
Hugo Verrieststraat
Openveldlaan
Sint-Wivinadreef
Kloostermuur
Konijnenberg
Nieuwenbos
Steenvoordheide
Wolfsemstraat
Afwateringsgracht
Fretbos
Kloostermuur
Stationsstraat_01
Robert Dansaertlaan
Lange Haagstraat
Leliestraat
Snijbos
RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek
Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek
Biologische waarderingskaart
N
Schaal 1:5.000




Legende

Grens plangebied RUP

Beschermde stads- en dorpsgezichten

Beschermde monumenten

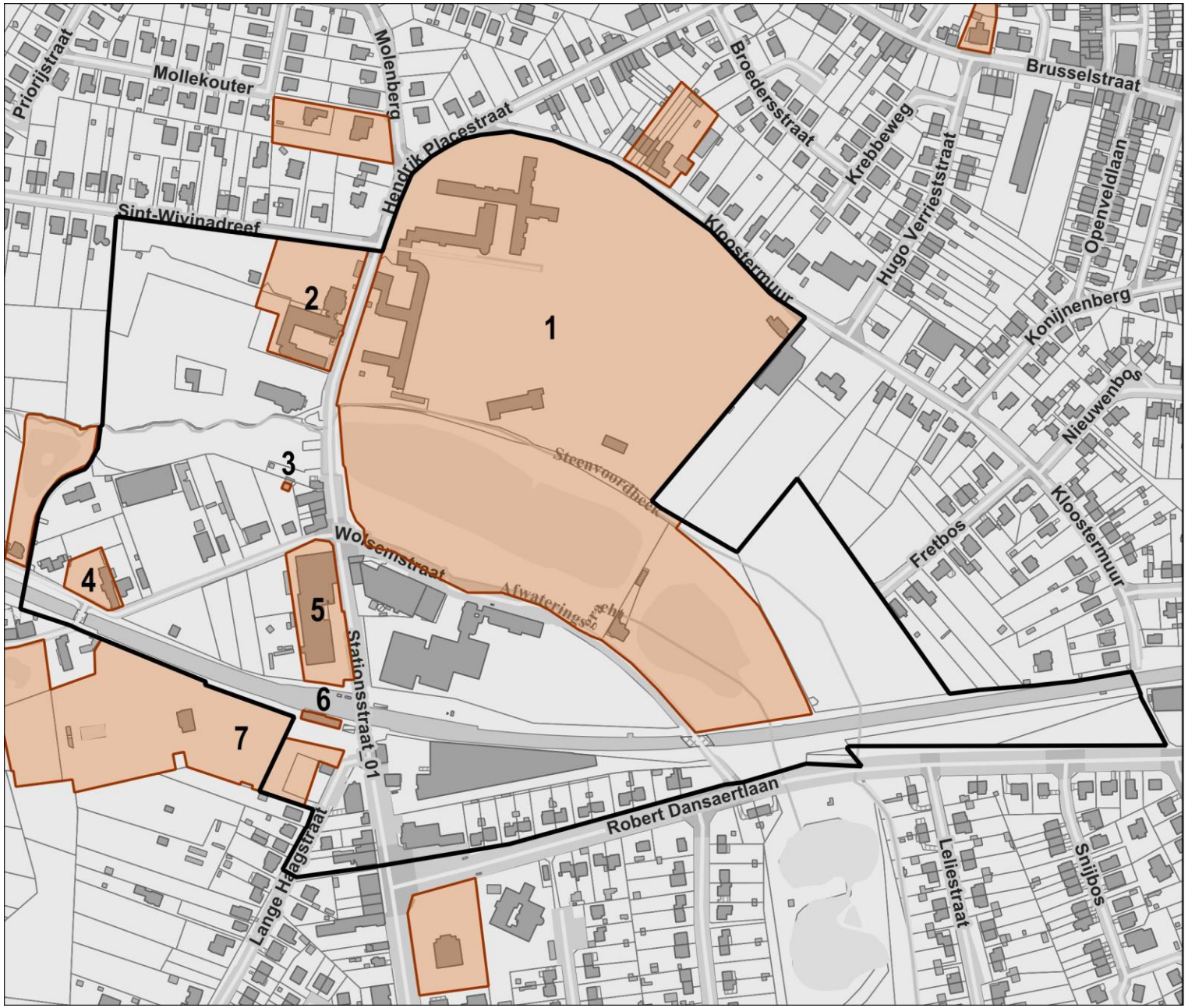
RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Beschermd onroerend erfgoed

N

Schaal 1:5.000


Legende
Grens plangebied RUP
Bouwkundig erfgoed
1) Sint-Wivinaklooster
2) DonBoscoklooster
3) Boerenwoning
4) Boerenwoning
5) Gesloten hoeve met afspanning
6) Station Dilbeek
7) Kasteel van Wolsem
Priorijstraat
Mollekouter
Molenberg
Hendrik Placestraat
Broedersstraat
Krebbeweg
Brusselstraat
Hugo Verrieststraat
Openveldlaan
Konijnenberg
Nieuwenbos
Kloostermuur
Sint-Wivinadreef
Steenvoordbeek
Afwateringsgracht
Wolsemstraat
Fretbos
Stationsstraat_01
Robert Dansaertlaan
Lange Haagstraat
Leliestraat
Snijbos
RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek
Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek
Vastgestelde inventarissen
N
Schaal 1:5.000

*(1) Sint-Wivinaklooster*

*(2) Don Boscoklooster*

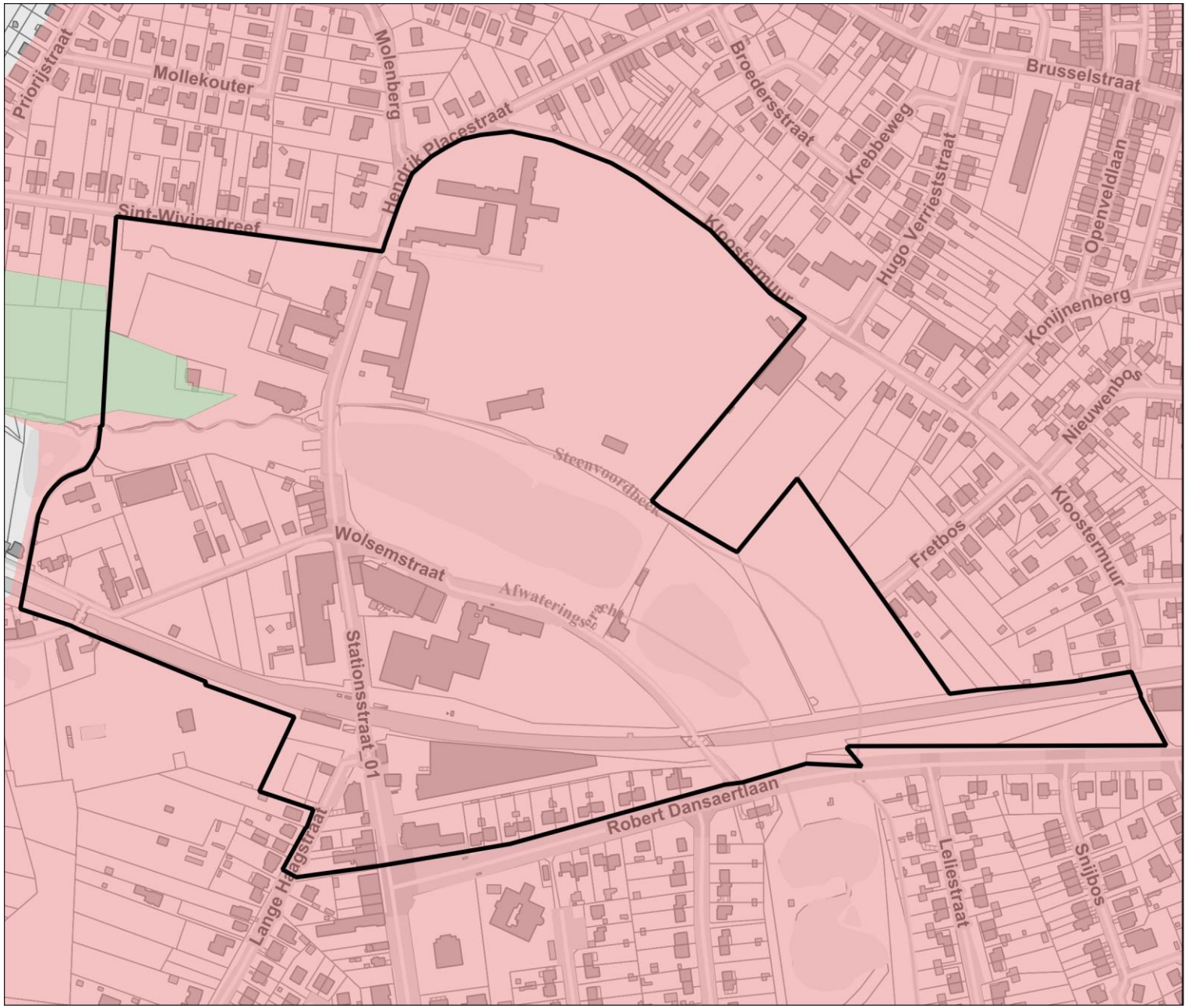
*(7) Kasteel van Wolsem*

*(3) boerenwoning*

*(4) boerenwoning*

*(5) gesloten hoeve met afspanning*

*(6) station Dilbeek*




Legende

Grens plangebied RUP

RUP Stationsomgeving Dilbeek
Gemeente Dilbeek

Opdrachtgever: Gemeente Dilbeek

Recht van voorkoop

N

Schaal 1:5.000

**Bijzondere gebieden Vlaamse Wooncode**

Een gebied, gelegen in Vlaanderen en bepaald door de Vlaamse regering, waarbinnen de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, het investeringsfonds voor grond- en woonbeleid in Vlaams-Brabant, de sociale huisvestingsmaatschappijen binnen hun werkgebied, en de gemeenten op hun grondgebied een voorkooprecht kunnen uitoefenen op percelen, bestemd voor woningbouw, krachtens het decreet houdende de Vlaamse Wooncode van 15 juli 1997 (BS 19 augustus 1998).

**Natuurreservaten**

Het Decreet natuurbehoud bepaalt dat het Vlaamse Gewest recht van voorkoop heeft bij verkoop van onroerende goederen in bepaalde gebieden. Deze dataset bakent één van deze gebieden af m.n. de uitbreidingszones van de natuurreservaten gelegen binnen de groen- en bosgebieden, de bosuitbreidingsgebieden en de met al deze gebieden vergelijkbare bestemmingsgebieden aangewezen op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening, of het VEN.

## 3.3 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 spoorwegnetbeheer 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. |

### 3.3.1 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 de ondertunneling van de spoorweg. Hiervoor worden op dit ogenblik 2 scenario's voorgesteld, namelijk het ondertunnelen via de Stationsstraat of het ondertunnelen via de Wolsemstraat. Beide scenario's zorgen voor opportuniteiten en mogelijkheden.

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.

### 3.3.2 Nadere toelichting van de fietssnelwegen

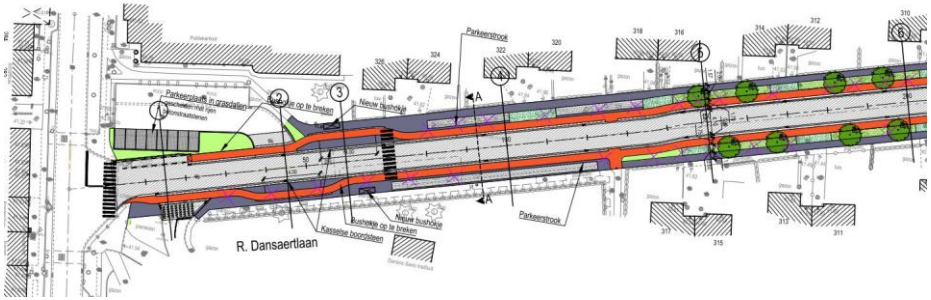
In het kader van de ontwikkeling van het gewestelijk expresnetwerk voor fietsers werd van 2017 tot en met 2019 door Provincie Vlaams-Brabant, met cofinanciering door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente Dilbeek, een studie opgemaakt voor de aanleg van de fietssnelweg F2 langs de spoorlijn 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.

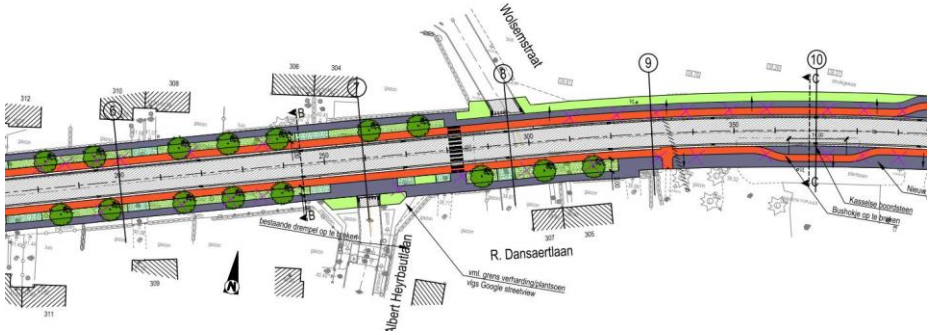
Het geleverde werk werd overgedragen aan De Werkvennootschap. De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren en grote infrastructuurwerken versneld en geïntegreerd aan te kunnen pakken.

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. Het voorbije anderhalf jaar 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 twee ondertunnelingen van de Wolsemstraat). Dit gedeelte van het tracé van de fietssnelweg moet nog worden uitgewerkt.

### 3.3.3 Nadere toelichting van de heraanleg van wegen

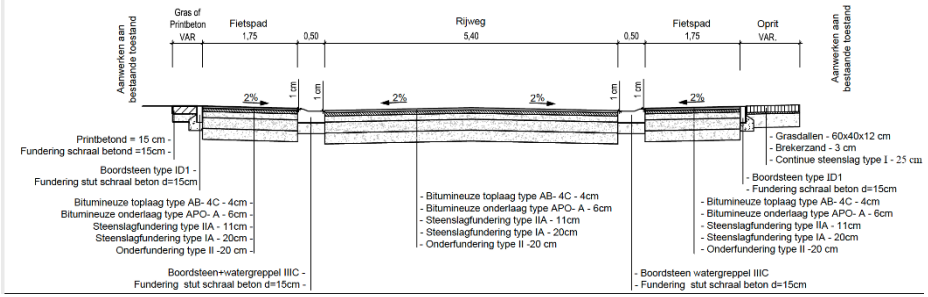
De heraanleg van de Robert Dansaertlaan is voltooid. De straat werd voorzien van aanliggende verhoogde enkelrichtingsfietspaden. Op bepaalde segmenten werden parkeervakken voorzien. De voorrangsregeling op het kruispunt Robert Dansaertlaan - Stationsstraat is gewijzigd, waarbij de Stationsstraat voorrang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

## 3.4 Waterbeleidskader

### 3.4.1 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 mogelijk overstromingsgevoelige gebied en in beperkte mate ook effectief overstromingsgevoelige gebieden die zich situeren langsheen de waterlopen. |
| 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 watertoets kunnen voor het RUP volgende conclusies getrokken worden:

- Het plangebied is gelegen in mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied;
- 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.

### 3.4.2 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 riolering. Het hemelwater en afvalwater worden gescheiden afgevoerd.

### 3.4.3 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.

# 4 BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

## 4.1 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 onveiliger.
- 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.

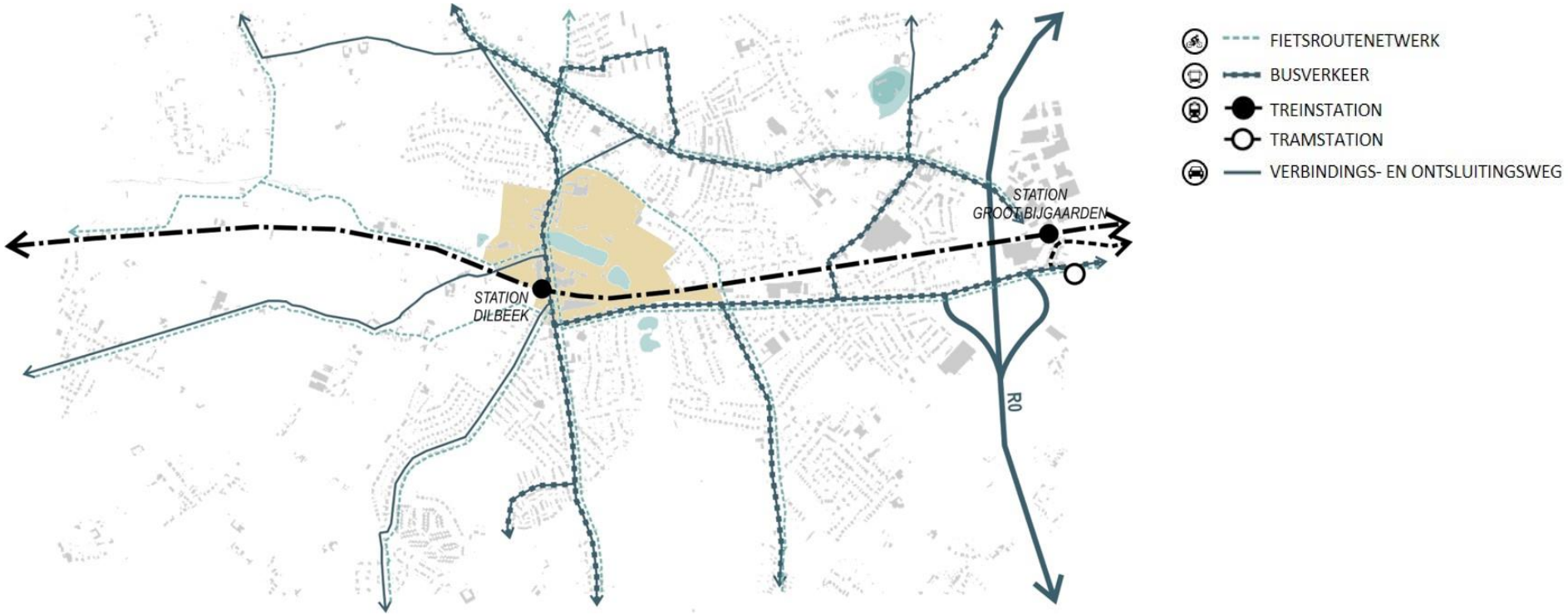
In de huidige ruimtelijke afbakening worden rond het bestaande knooppunt (treinstation Dilbeek) in regel twee perimeters getrokken: **1 kilometer voor voetgangers** als intensieve invloedzone en **2 kilometer voor fietsers** als een extensieve invloedzone. Voor de fietser is dit substantieel minder dan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

1km
2km
15min
6min

## 4.2 Meso

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

### 4.2.1 Mobiliteit




Het onderzochte gebied is een archipel van ruimtelijke en programmatorische verkavelingseilanden die gelegen zijn in de directe invloedsfeer 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.

### 4.2.2 Diensten en voorzieningen

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

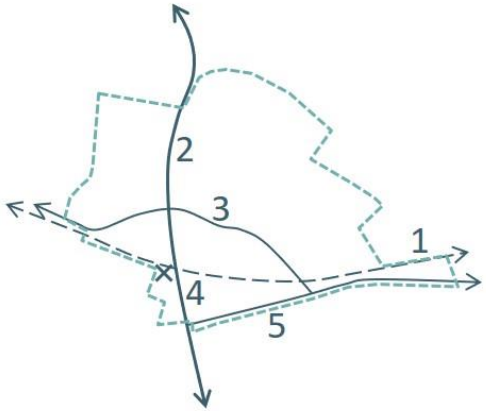
Het openbaar domein rondom het station is niet aangepast.

### 4.2.3 Woonweefsel

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

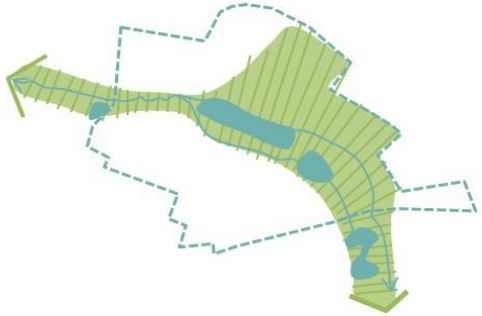
## 4.3 Micro

### Lineaire verbindingen




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

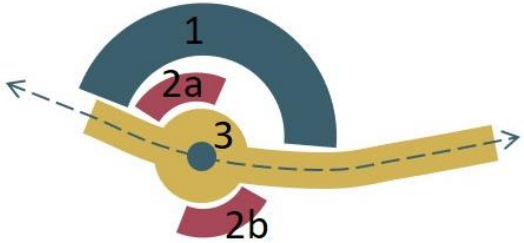
### Groene ader



In het verlengde van het natuurgebied de Wolfsputten vormen de vijvers Kloosterkouterweg en voormalige Kloostertuin Wivina een **groene dooradering van het stationsweefsel**.

Deze gebieden liggen in en rond de Steenvoordbeekvallei.

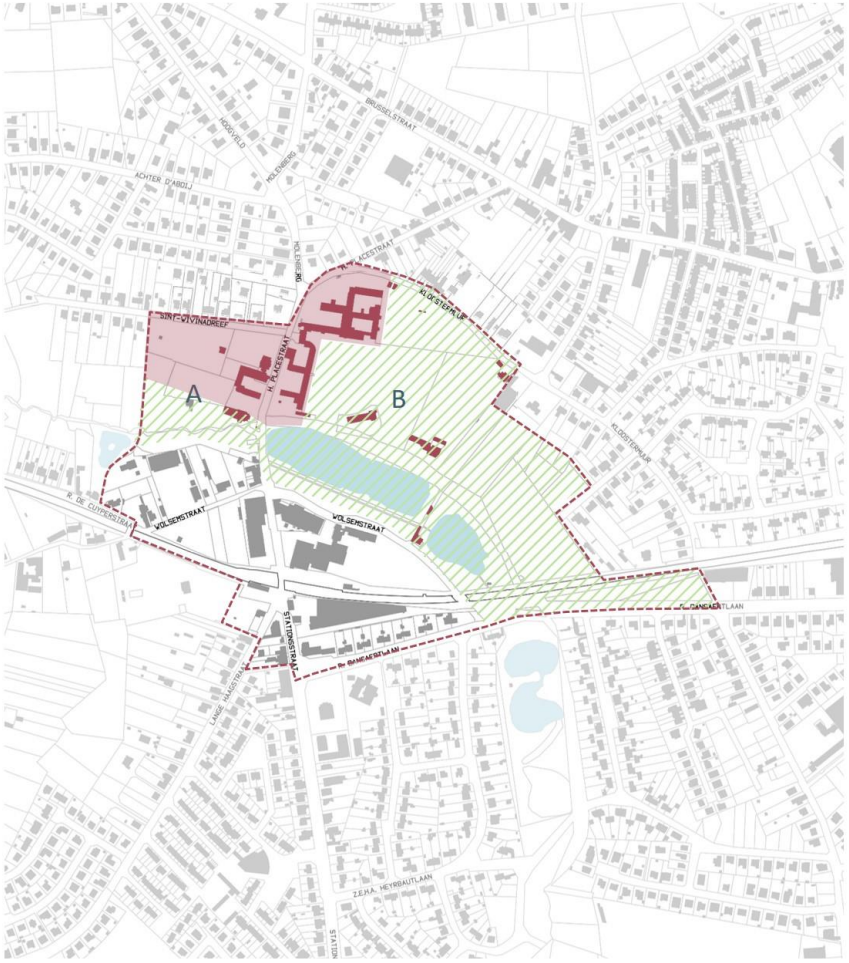
### Deelruimtes




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 invloedsfeer 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.

### 4.3.1 Noordelijke zone



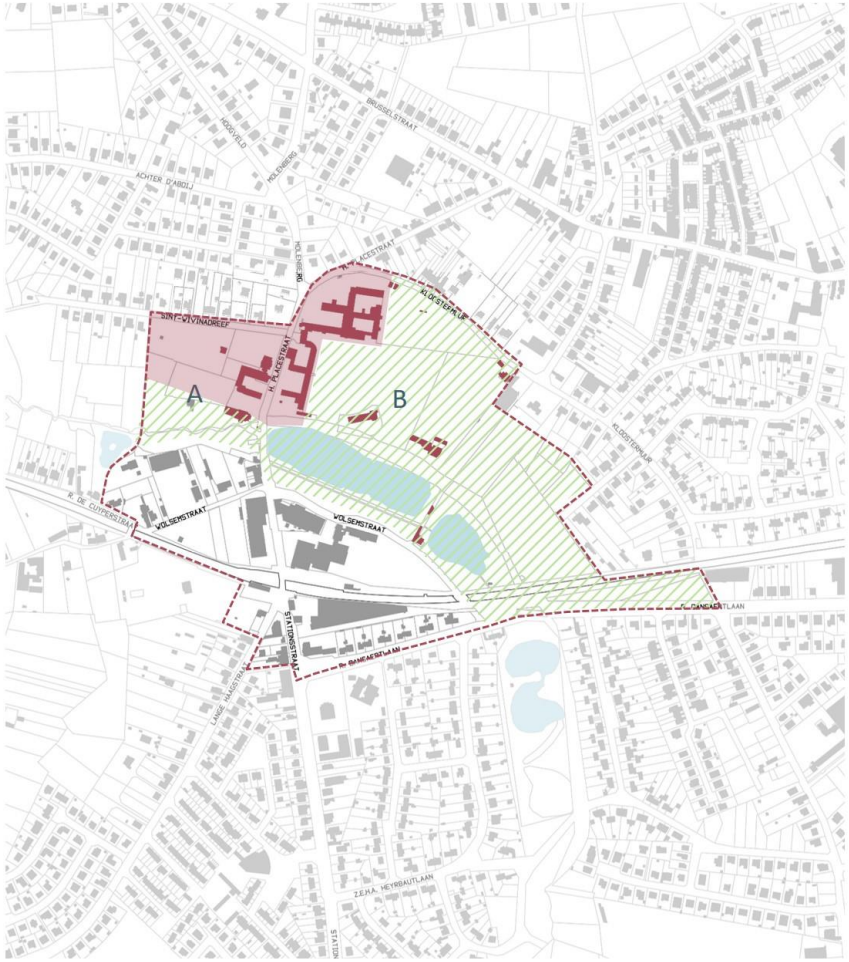

De noordelijke zone omvat zone A ‘Don Bosco’ en zone B ‘Wivina' (een zorgsite waarvan de Broederschool deel uitmaakt).

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*




Binnen de zone ‘Don Bosco’ wordt de ontwikkeling van een nieuwe schoolcampus voorzien die de bestaande Broederschool, gelegen aan de overzijde van de straat en de bestaande kleuterschool, gelegen ten zuiden van het plangebied, vervangt. De bestaande kapel doet dienst als sporthal van de school en zal deze functie binnen de nieuwe schoolcampus behouden.

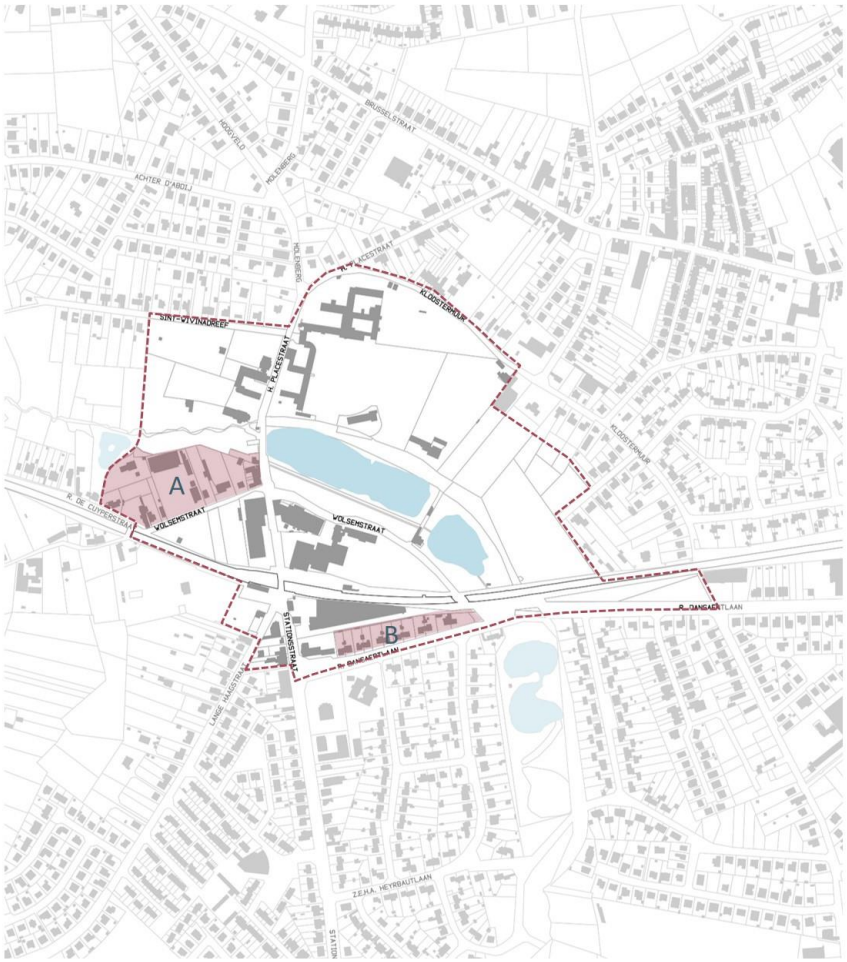
Deze zone omvat tevens het Klooster Eigentijdse jeugd van de broeders Salesianen, het Oasecentrum en jeugdhuis De Zolder. Het Oasecentrum is vergund voor verblijfsaccommodatie, maar wordt momenteel gebruikt voor stockage. Het jeugdhuis zal worden afgebroken.

De zone ‘Wivina’ omvat het woonzorgcentrum Wivina met een capaciteit van 48 assistentiewoningen en 33 rvt-bedden. Het woonzorgcentrum beschikt over een ondergrondse parking.

Het poortgebouw en het oud Priestergebouw met de kapel worden respectievelijk gebruikt door de bedrijven Onestone en FamousGrey.

Verder bevinden zich in deze zone ook de pachtwoning, het VLP-gebouw (De La Salle-centrum), het oud hospitaal (infirmerie) en het pachthof. Het schoolgebouw van de Broederschool zal in de toekomst een nieuwe functie dienen te krijgen door de verhuis naar de schoolcampus.

### 4.3.2 Woongebied




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

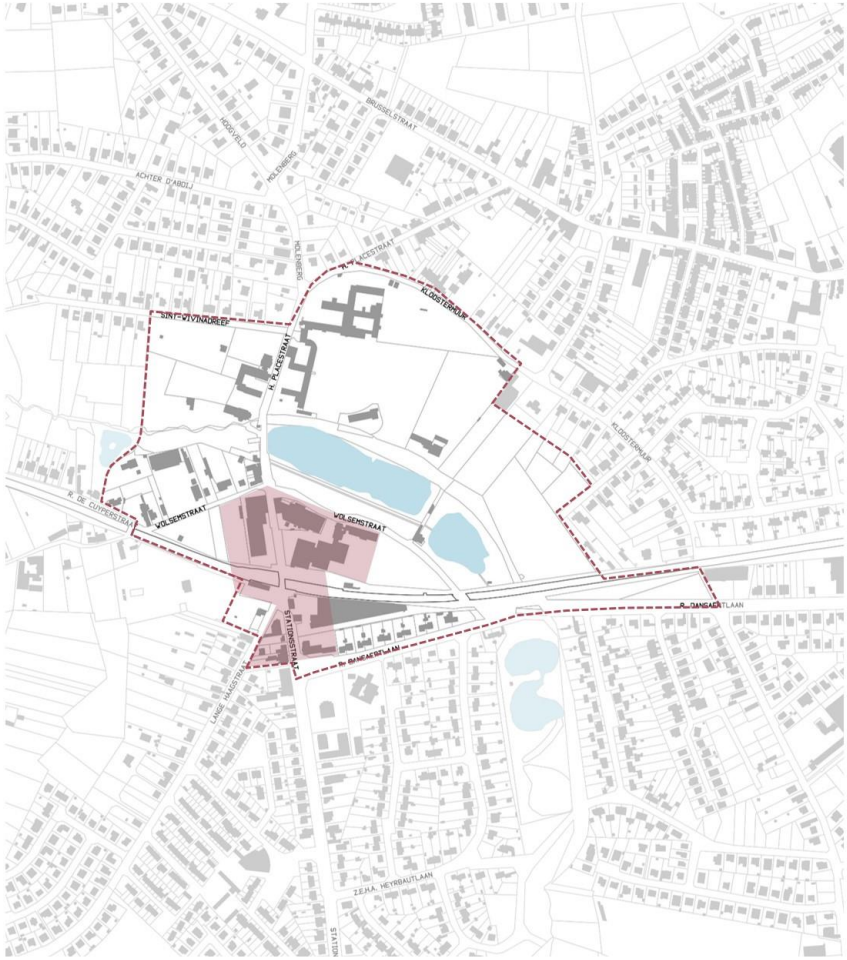
Het woongebied zone A heeft een veelal organische structuur. De gebouwen hebben verschillende volumes, bouwdieptes en -types. Ze zijn allemaal gelegen aan de noordelijke zijde van de Wolsemstraat en bestaan zowel uit historisch gegroeid woonweefsel als uit planmatig woonweefsel. Binnen deze zone is de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

### 4.3.3 Directe stationsomgeving




Binnen de directe stationsomgeving zijn enkele handelszaken gelegen waaronder Royer en Schietse, een schoolcampus (Hogeschool Odisee), de politie en het stationsgebouw.

Het bedrijf Royer is een voormalige doe-het-zelf zaak met atelier (houtbewerkingsbedrijf). De 2 gebouwen bevinden zich aan weerszijde van de Hendrik Placestraat. Hogeschool Odisee is een bestaande hogeschool met een Finse piste. Deze school is goed bereikbaar door de ligging aan het station en heeft een capaciteit van 400 leerlingen en 50 leerkrachten.

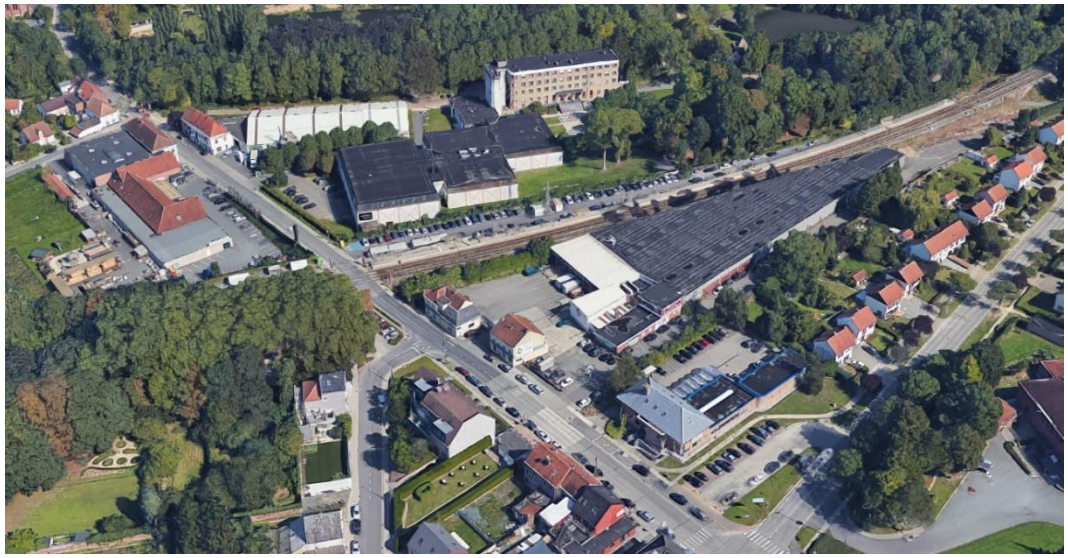
*Zicht op de Hendrik Placestraat met links Royer en rechts Hogeschool Odisee*

Het bedrijf Schietse omvat een leegstaand bedrijfspand. De politie is nu gehuisvest in 2 gebouwen aan weerszijde van de Stationsstraat. Deze bestaat uit een administratief gebouw en een operationeel gebouw met parking en garages voor dienstvoertuigen. Het stationsgebouw bevindt zich aan de zuidelijke kant van de spoorlijn en staat momenteel leeg.

*Zicht op de Stationsstraat met links Schietse en rechts de politie*

# 5 GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

## 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. Zij wensen 1 gezamenlijke campus 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 daar zij in 2 aparte gebouwen zijn gehuisvest. Het voormalige atelier van Royer zal op termijn worden geherlokaliseerd. Ook de doe-het-zelf-zaak staat momenteel leeg en ook hier is herbruik geen gewenste ontwikkeling.

Er kan dus in zekere zin gesteld worden in deze zone sprake kan zijn 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 deze 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. Het vertrekt van een duidelijke diagnose zoals beschreven in de bestaande ruimtelijke structuur en een breed maatschappelijk debat. Het maakt alternatieve scenario's bespreekbaar en weegt alternatieven af op grond van probleemstellingen, zienswijzen en beleidskeuzen.

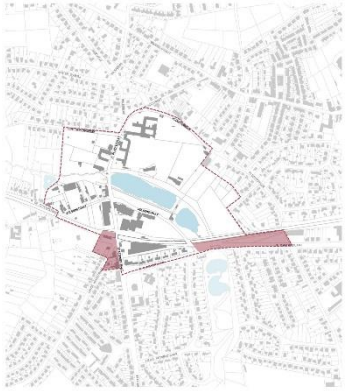
De **open visie** zet enkele krachtige lijnen uit, inspireert en stuurt. De visievorming is opgebouwd uit een aantal ruimtelijke **doelstellingen** en **concepten**.

## 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.

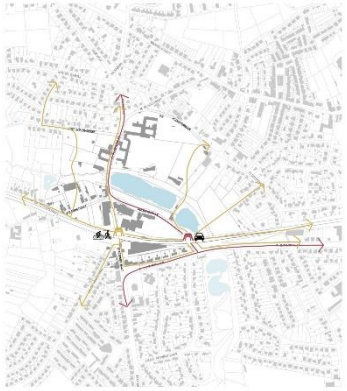
### # 1



**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.

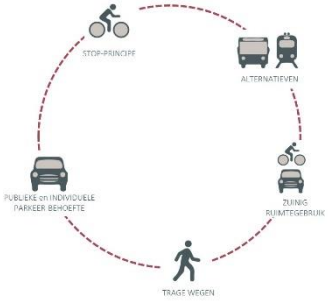
### # 2



**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 basisscenario 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**

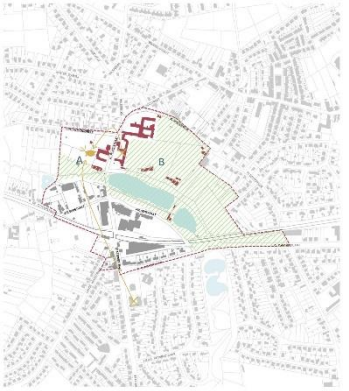
Om de verkeersleefbaarheid van de stationsomgeving in de toekomst te garanderen moet op een open, innoverende manier gedacht worden over mobiliteit. Vernieuwend mobiliteitsdenken zal een mentaliteitswijziging vragen bij alle betrokken partijen (de overheid, de bewoners, de architecten, de ontwikkelaars,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

### # 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 spoorkruisingen (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 (Schietse of Royer) is anders dan de draagkracht van een verdere ontwikkeling van de Don Bosco-school of bijvoorbeeld het herbestemmen van het Wivina Klooster.

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

## 5.4 Ruimtelijke concepten

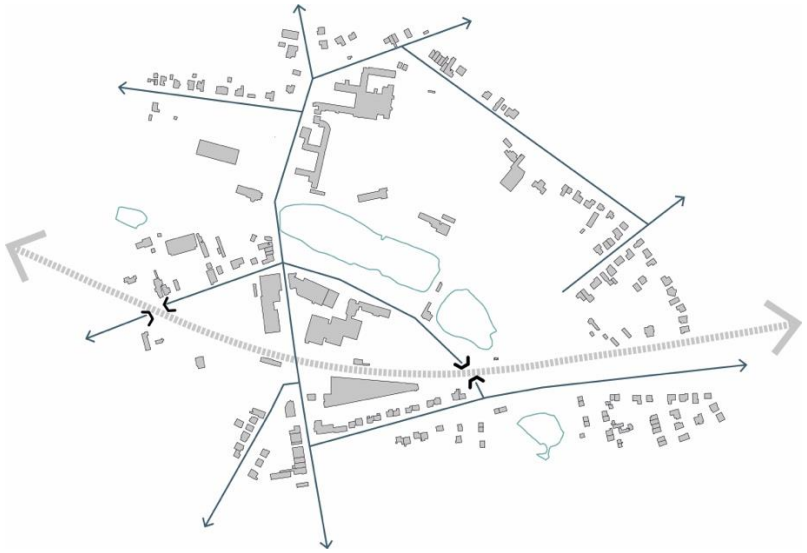
De concepten vormen de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen op het globale projectgebied en zijn in die zin de verantwoording van de inpasbaarheid van het project binnen zijn omgeving.

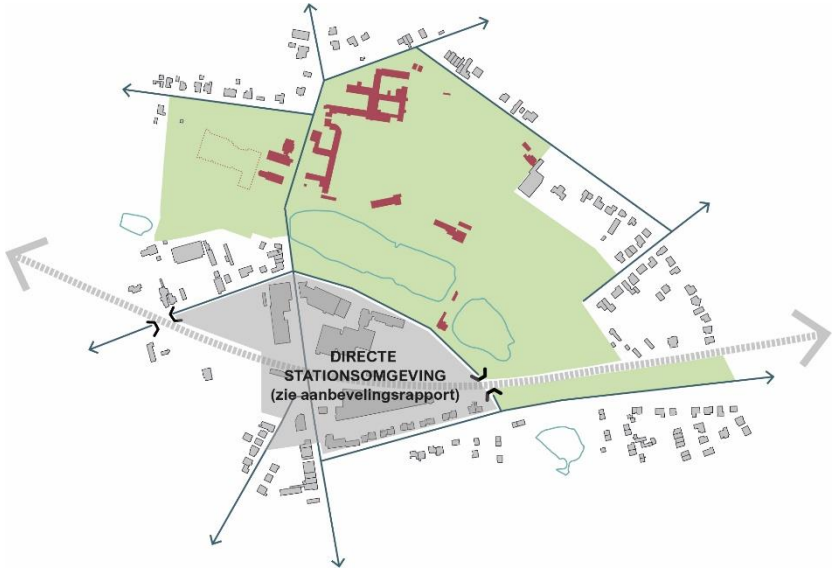
De ambitie is om de stationsomgeving aantrekkelijker te maken waarbij mensen voorrang krijgen op auto's. De omgeving wordt autoluw, waarbij de (auto)bereikbaarheid wel gegarandeerd blijft. De stationsomgeving wordt gemoderniseerd en de publieke ruimte in de omgeving wordt aangepakt en verfraaid. Op die 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 weerzijden 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, de parkzone Wivina 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 als zone voor gemengd openruimtegebruik. Binnen dit gebied zijn natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg, gemeenschapsvoorzieningen, wonen, werken, horeca en recreatie naast elkaar bestaanbare 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 privatieve 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 op voorwaarde dat dit meteen ook het maximaal ruimtebeslag is. Hierdoor kan het gevraagde programma (samenvoegen van de bestaande schoolsites tot één enkele) mogelijk gemaakt worden EN wordt bijkomend ruimtebeslag onmogelijk gemaakt. De nieuwe gezamenlijke campus zal dus tevens het planologisch maximum vormen. Tevens moet hierbij rekening gehouden worden met de verschillen in erfgoedwaarde 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'.

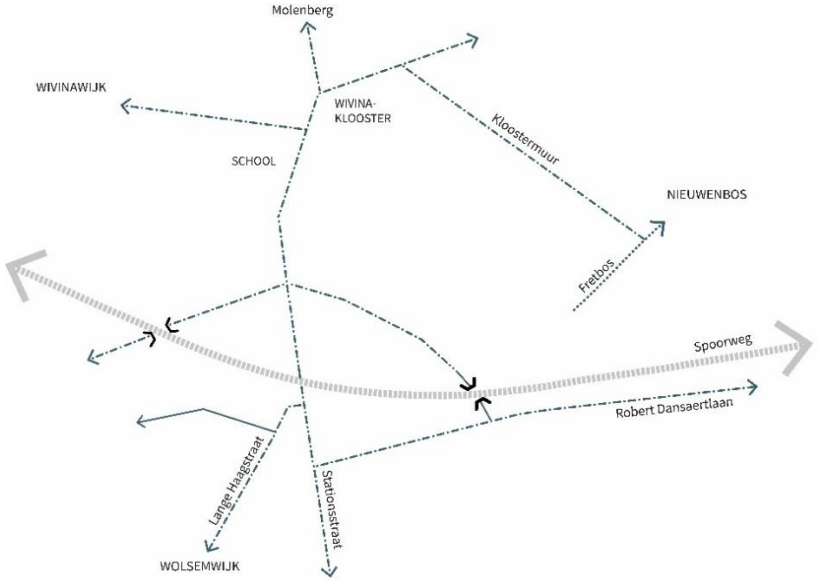
***Binnen het RUP wordt het maximaal ruimtebeslag vastgelegd voor het gemengd openruimtegebied. Daarnaast wordt de opmaak van een inrichtingsplan verordenend vastgelegd. Dit inrichtingsplan toont aan dat het maximaal ruimtebeslag niet wordt overschreden en dat nieuwe ontwikkelingen zich inpassen in de 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.

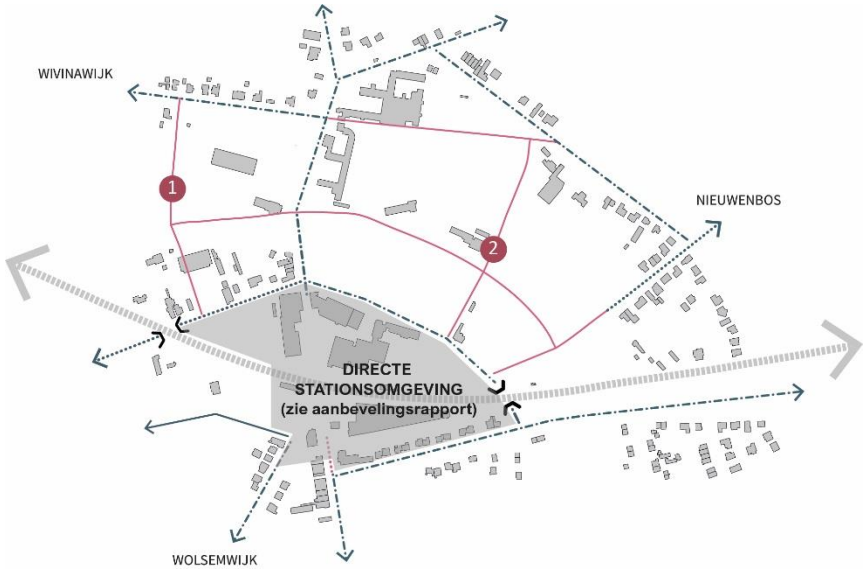
Door het toepassen van het STOP-principe als ontwerpmethodologie kunnen deze toekomstige routes duidelijk en op maat van de mens ontworpen worden. Dit betekent echter niet dat elk type weg een eenvormige inrichting zal krijgen. Het STOP-principe gaat uit van een hiërarchie in de verkeersstromen waarbij 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

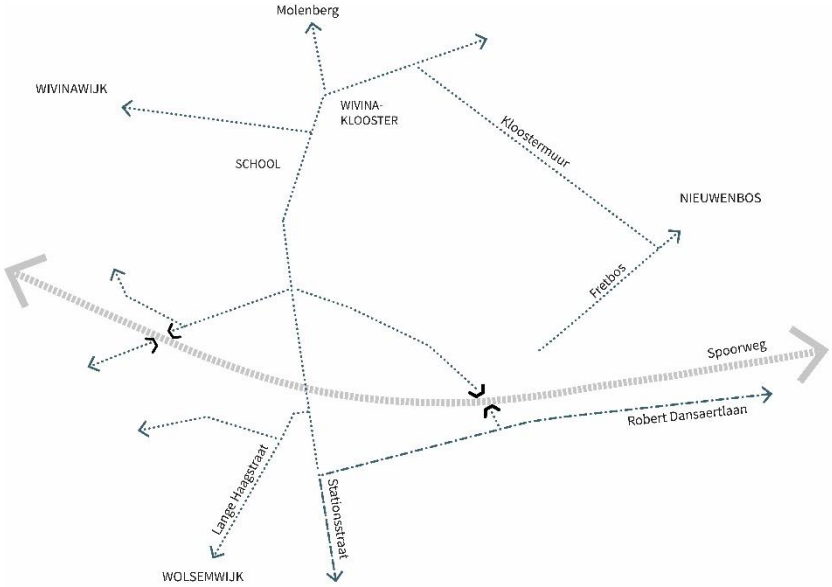
Er wordt gezocht naar het uitbreiden van het netwerk voor voetgangers. Er wordt voorzien in nieuwe verbindingen waardoor het gebied vlot doorwaadbaar wordt (doorgaande voetgangers) en het station op een waardige, veilige, snelle en vlotte manier te bereiken is. Bestaande en nieuwe plekken worden met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

Er wordt gedacht aan:

1) Een nieuw voetpad die de Wivinawijk zo rechtstreeks mogelijk verbindt met de Wolsemstraat en zo een kwaliteitsvol en veilig alternatief vormt voor de voetpaden langs de Hendrik Placestraat, richting stationsomgeving;
2) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande voetpaden of nieuwe voetpaden in eigen bedding;

***Om een netwerk van trage wegen realiseerbaar te maken worden deze wegen verordenend vastgelegd in het RUP.***

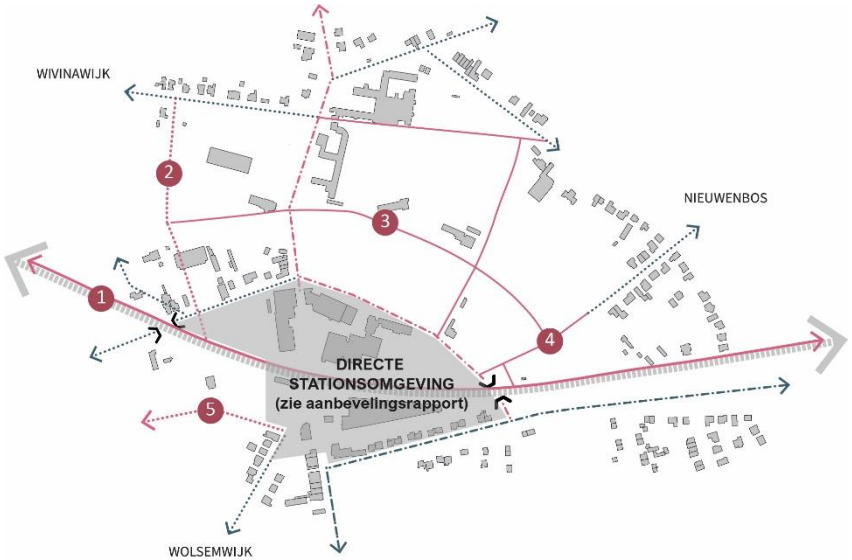
## TRAPPERS




### 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

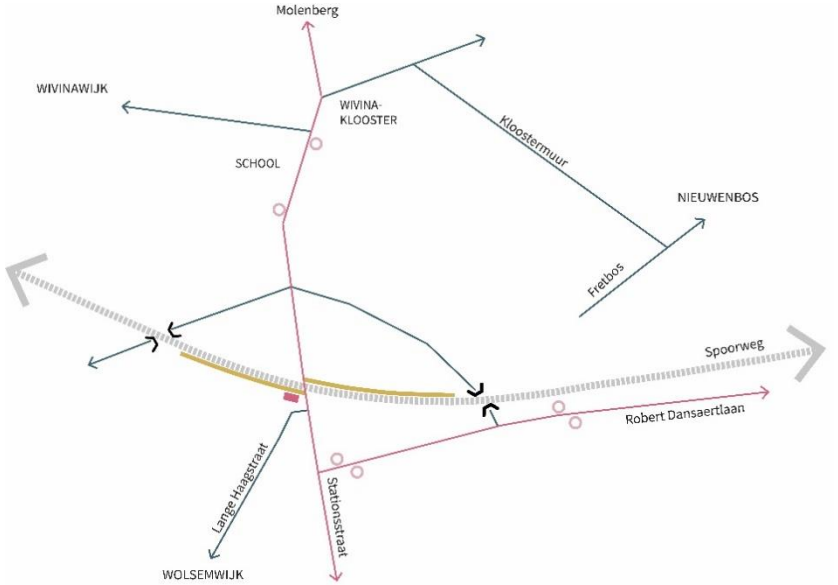
De bereikbaarheid van het station wordt verbeterd voor de fietsers. De aanleg van de fietssnelweg langs de noordzijde is daarbij een belangrijke trigger. Op lokaal vlak worden nieuwe verbindingen gemaakt waarbij stappers én trappers op een veilige manier het station kunnen bereiken of het gebied kunnen 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.

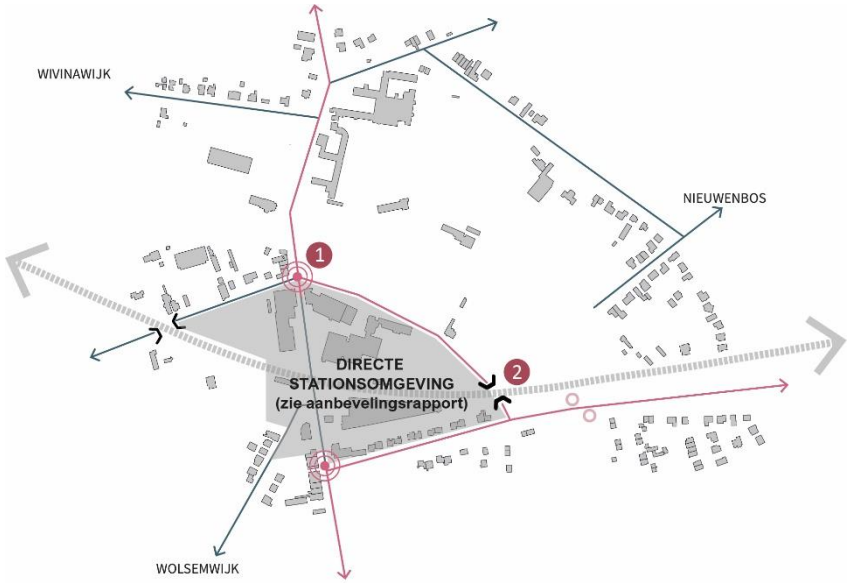
Er wordt voorzien in:

1) Een fietssnelweg op niveau van de spoorlijn (beslist beleid);
2) Een kwalitatieve fietsverbinding tussen de Wivinawijk en de Wolsemstraat - Hendrik Placestraat als alternatieve route;
3) Een doorwaadbaar Wivinapark door het toevoegen van nieuwe fietspaden in eigen bedding;
4) Een kwalitatieve verbinding tussen de Nieuwenboswijk via Fretbos;
5) Een belangrijke fietsverbinding via de Lange Haagstraat tussen de Wolsemwijk-Zuurweide en het station.

***Het RUP legt de fietssnelweg alsook interessante verbindingen op lokaal vlak verordenend 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, 810 en 820. 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

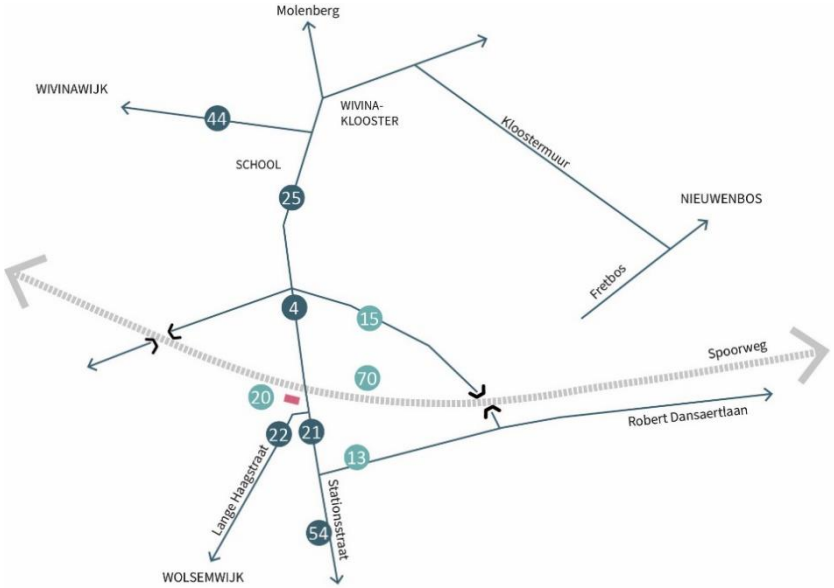
Als basisscenario voor de ongelijkgrondse kruising van de spoorlijn wordt uitgegaan van een dubbele ondertunneling. Het mechanisch verkeer wordt via een bijkomende tunnel aan de Wolsemstraat omgelegd. Het zacht verkeer verloopt via een nieuwe ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat.

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 nieuw haltes (perrons) van De Lijn een prominente en prioritaire plaats. Daarnaast krijgen ook kiss-en-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;

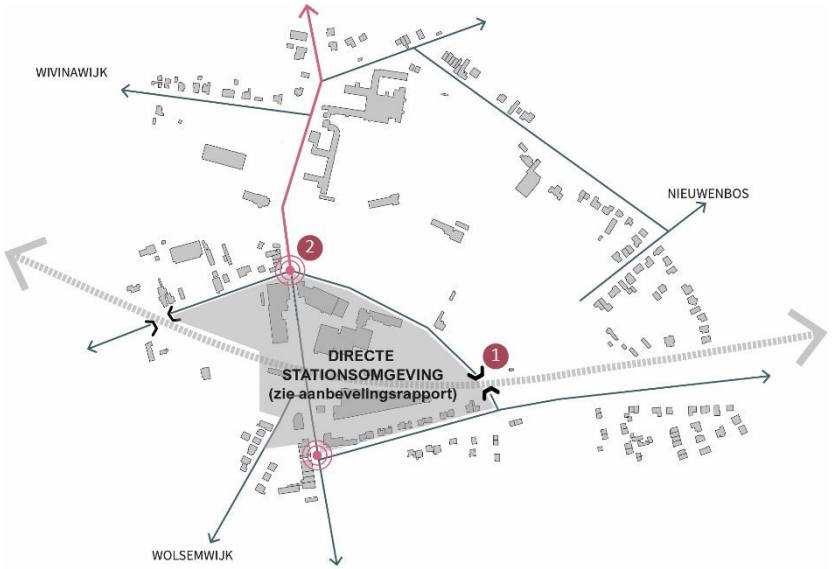
## PERSONENWAGENS




### 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

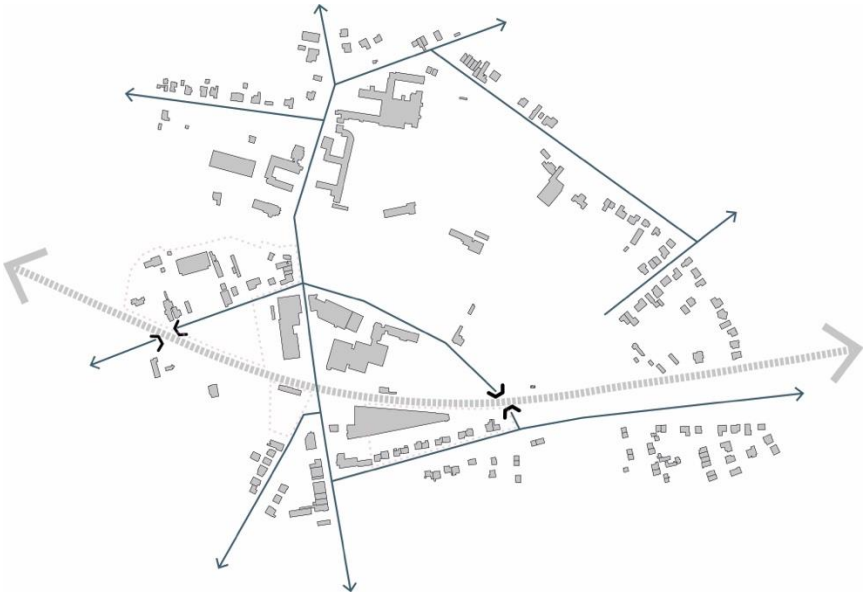
Het mechanisch verkeer wordt via een bijkomende tunnel aan de Wolsemstraat omgelegd. Het zacht verkeer verloopt via een bijkomende ondertunneling ter hoogte van de Stationsstraat. In de Stationsstraat ontstaan hierdoor 2 doodlopende segmenten voor het mechanisch verkeer. Om dit scenario te onderbouwen 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 aan de Wolsemstraat;
2) Een verbinding met mobipunten;

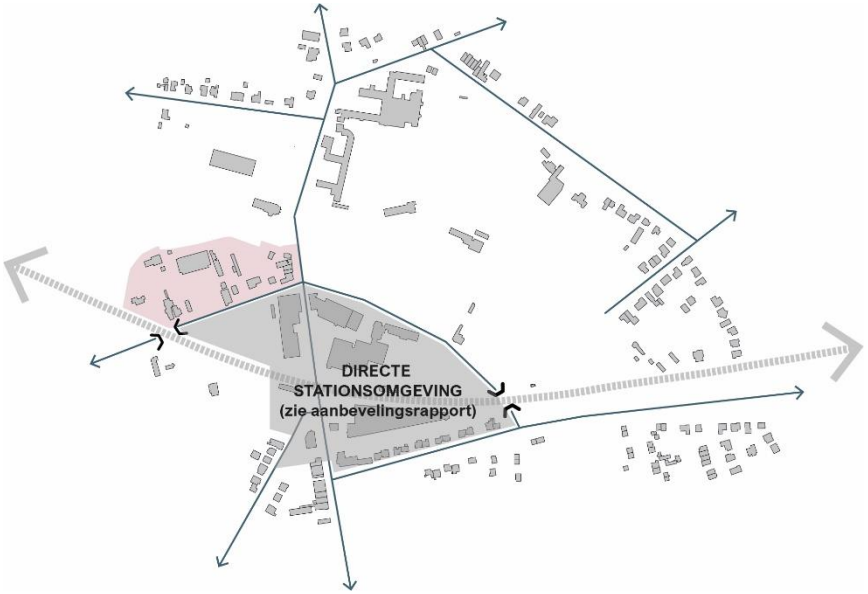
***De lineaire structuur (Hendrik Placestraat en Wolsemstraat) wordt verordenend vastgelegd in het RUP.***

### 5.4.3 Ruimte behouden voor de grondgebonden woning



**Bestaande situatie**

Binnen de stationsomgeving zijn nog grondgebonden eengezinswoningen 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 eengezinswoningen 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 en wordt vastgelegd dat nieuwe ontwikkelingsinitiatieven hun parkeerbehoeften op eigen terrein dienen te voorzien.***

*We verwijzen naar het artikel **"Een rijhuis blijft voor mij de norm"**, een vraaggesprek met Filip Canfyn. Filip Canfyn is burgerlijk ingenieur-architect en was voorheen directeur bij projectontwikkelaars, directeur stadsplanning en -ontwikkeling van de Stad Kortrijk en gastdocent aan Sint-Lucas.*

*We lichten enkele paragrafen uit die we cruciaal vinden voor het ontwerpen van het projectgebied. Het volledige artikel is terug te vinden in het maandblad "Meervoud" nr. 241 – november 2018.*

VRAAGGESPREK MET FILIP CANFYN

## "Een rijhuis blijft voor mij de norm"

(...)

En ten tweede kwam er een stedenbouwkundige norm die een vloeroppervlakte van maximum de grondoppervlakte voorschreef. Met andere woorden, je mag evenveel oppervlakte bebouwen als de bouwgrond zelf. Als je veel oppervlakte inneemt, bijvoorbeeld voor een atelier, mag je niet hoog bouwen. En omgekeerd: als je in de hoogte bouwt, moet je ook meer ruimte open en groen laten. Niet minder en niet meer. Die maatregel was zeer succesvol in het heractiveren van de stad. Daar kwamen IT-start ups, artiesten.

(...)

Ik heb niks tegen appartementen maar pleit er ook niet voor. Hetzelfde met hoogbouw. Alleen weiger ik verdichting exclusief te koppelen aan het bouwen van appartementen. Dat laatste is een misvatting, die past in het kraam van de bouwlobby die private winstmaximalisatie wil per vierkante meter.

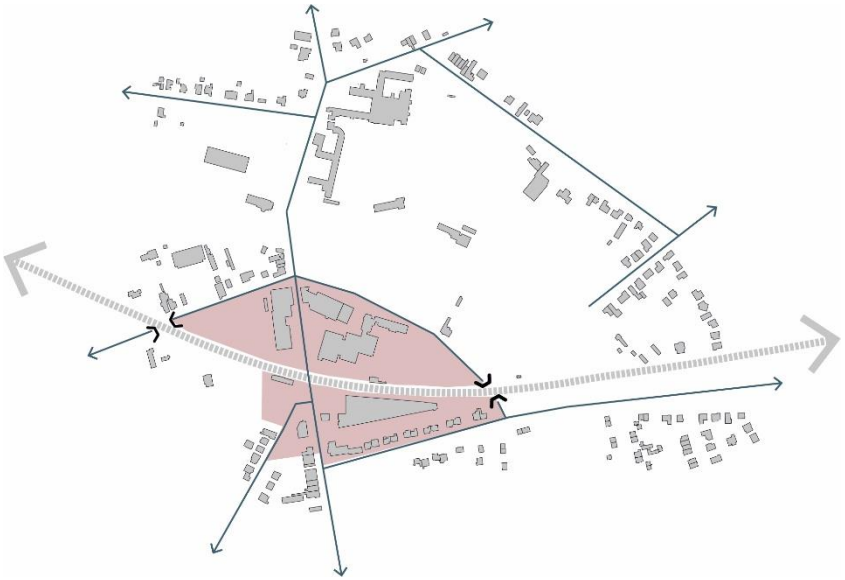
Filip Canfyn : "Steden groeien te spontaan. Planning is essentieel."

Verdichting is perfect te realiseren met rijwoningen. Dat heeft te maken met architecturale, stedenbouwkundige logica's en berekeningen. Vergeet niet dat als je in de hoogte gaat, er andere regels spelen waardoor het resultaat niet per se denser of intelligenter is.

(...)

Een appartement als woonvorm hoeft niet de norm te zijn. Een grondgebonden woning, dus rijhuis, blijft voor mij de norm. Ik normeer dat vanuit sociaal oogpunt: wie hoger woont kan bij de andere binnenkijken en grijpt dus in op diens privacy, wat voor spanning zorgt. Daarom prefereer ik de rijwoning, de woning op de grond, waarbij iedereen op dezelfde hoogte woont en niet bij de andere binnenkijkt.

### 5.4.4 Compacte multifunctionaliteit aan weerzijden 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 densere 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, …).

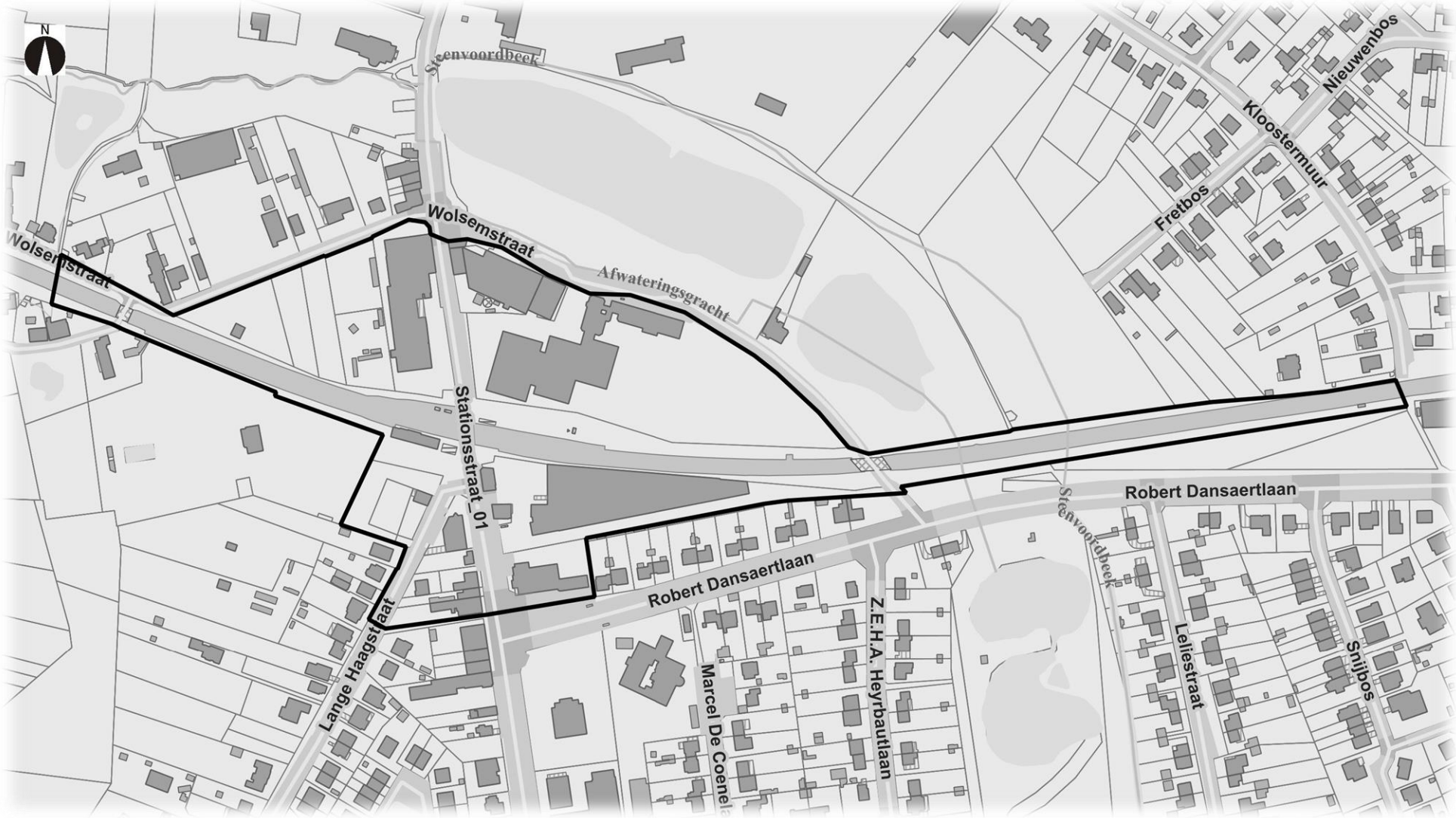
De nieuwe ontwikkelingen moeten primair lokale noden vervullen, verkeersleefbaar zijn, een gepast schaalniveau hebben en met een passende esthetische invulling gerealiseerd worden.

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 densiteit verordenend vastgelegd en dienen nieuwe ontwikkelingsinitiatieven hun parkeerbehoeften op eigen terrein te voorzien.***

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 worden meegenomen in deze scopingnota. Daarnaast wordt 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;

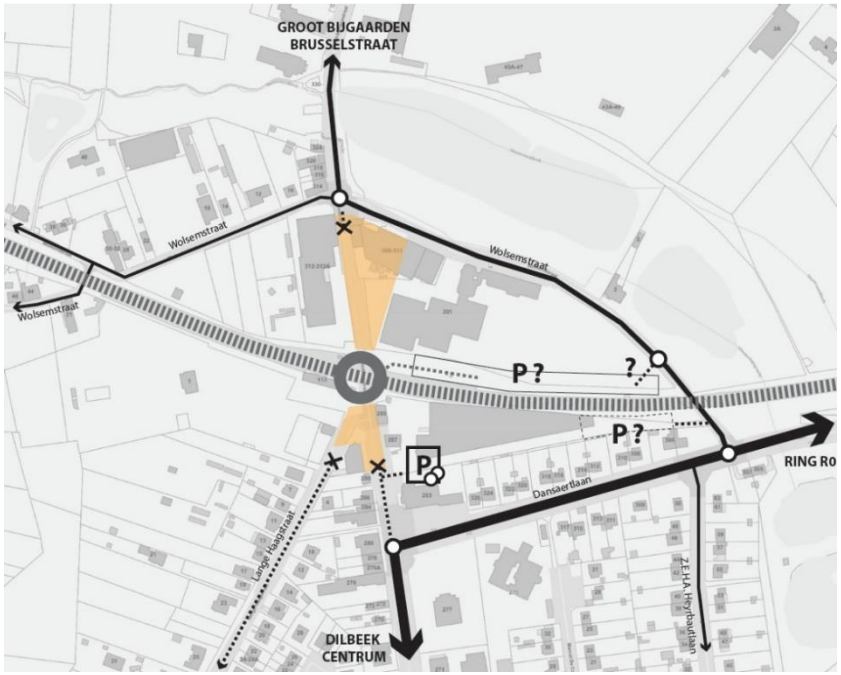
#8 Verschillende pleinsferen noord versus zuid;

#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 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 Dansaertlaan en vervangen door verkeersluwe stationspleinen aan beide zijden van de spoorweg.

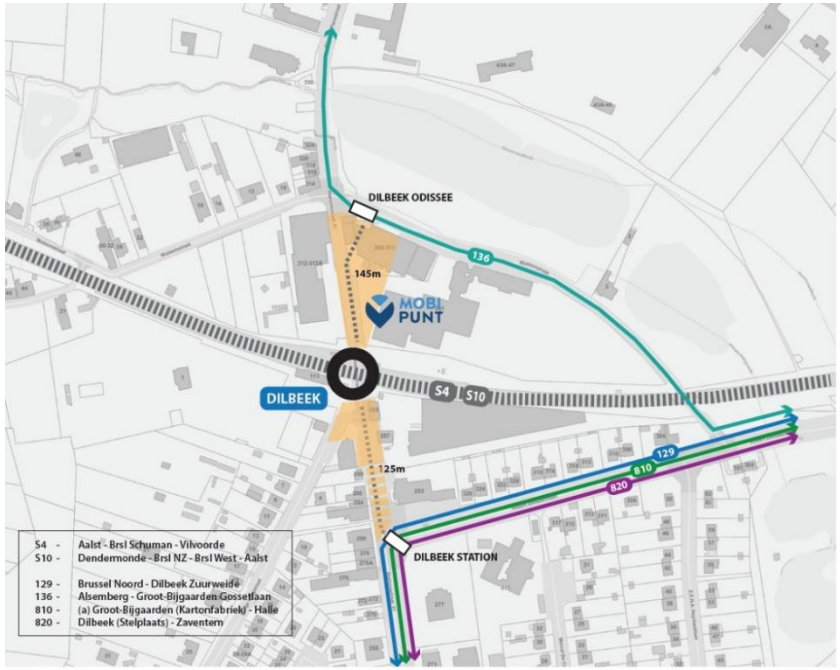
Autoverkeer van noord naar zuid rijdt via de Wolsemstraat langsheen de Hogeschool Odisee via een te verbreden of te ontdubbelen tunnel onder de spoorlijn naar de Dansaertlaan.

Om het verkeerluw 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, ...).

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 Dansaertlaan rijden en behouden hun halte op de hoek van de 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 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 voorzien aan de noordzijde van de spoorlijn 50 Brussel-Aalst via Ternat. 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 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.

We voorzien zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het station comfortabele en veilige overdekte fietsenstallingen.

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 voetgangersverbinding onder de sporen voorzien om het noordelijk en zuidelijk stationsplein vlot en comfortabel met elkaar te verbinden.

## #4 Station Dilbeek als ontmoetingsplek

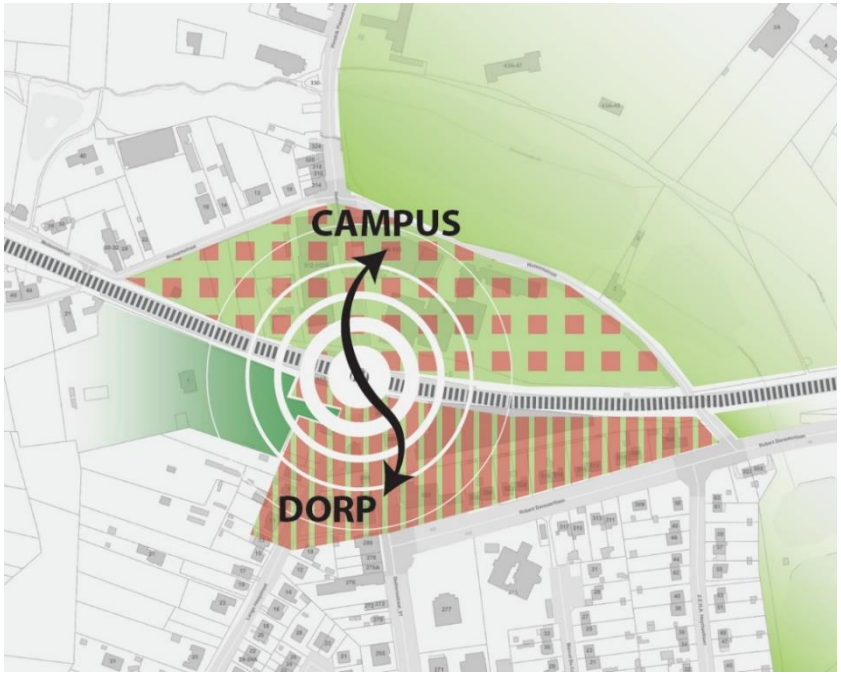
De stationsomgeving van Dilbeek speelt een belangrijke rol in de multimodale ontsluiting van Dilbeek en omgeving. Daarnaast zijn er vandaag al enkele lokale (o.a. politie, scholen, ... ) en regionale (o.a. Hogeschool Odisee) activiteiten gehuisvest.

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



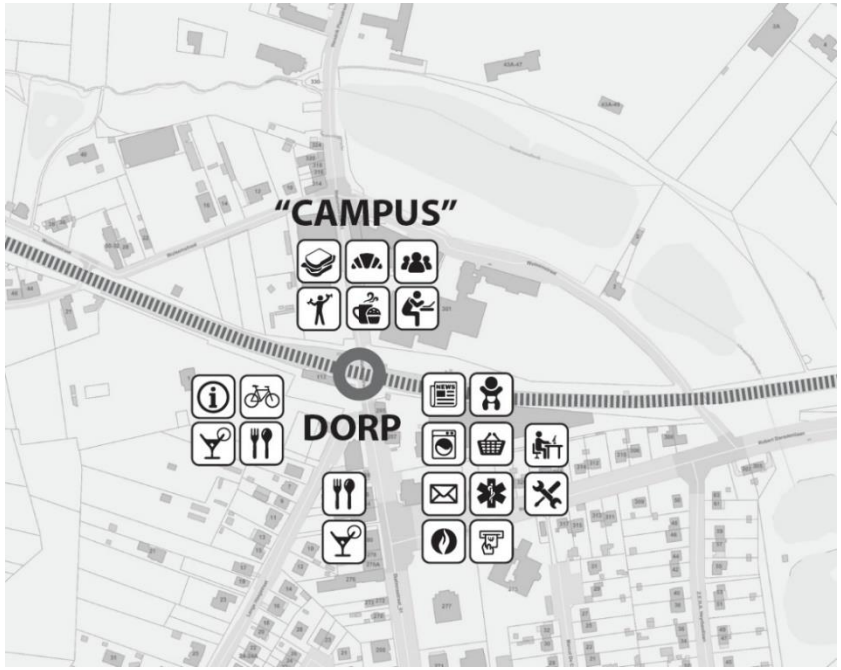

We zien een gedifferentieerde ontwikkeling van de directe stationsomgeving waarbij de zone ten noorden van de spoorlijn andere potenties en kwaliteiten heeft dan de zone ten zuiden van de spoorlijn.

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 langsheen de 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 (hoogstammig) groen.

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

**#6 Verschillende voorzieningen op schaal van de omgeving**



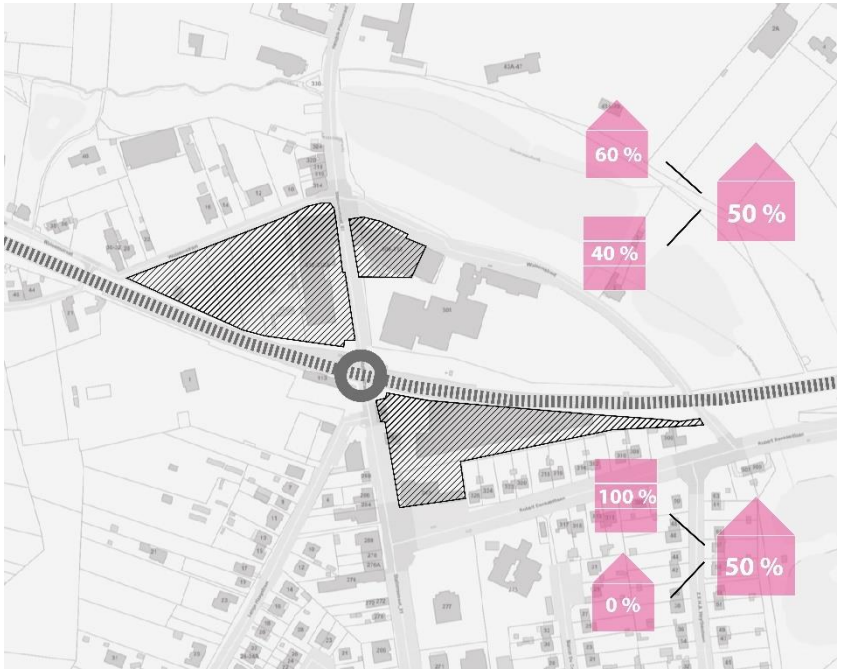

Aan de noordzijde mikken we meer op ondersteunende activiteiten die gelieerd zijn aan de locatie langsheen de spoorlijn en de aanwezigheid van de Hogeschool Odisee. Zo denken we hier onder meer aan de mogelijkheid van een broodjeszaak of een koffiebar in functie van de pendelaars en studenten van de 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 dorpse karakter en zijn dus eerder lokaal gericht. Naast de politie die zijn diensten samenbrengt in 1 gebouw zien we hier ook andere publieke voorzieningen zoals post(punt) en bank(automaat). Daarnaast is er ruimte voor diensten (kindercrèche, apotheek of wassalon), kleinschalige detailhandel (bakker, slager, krantenwinkel of buurtsupermarkt) en/of horeca (café, brasserie, resto). We zien tenslotte hier ook ruimte voor verweefbare lokale bedrijven die op zoek zijn naar een ruimte voor kantoor of kleine maakbedrijven en die geen overlast brengen in een residentiële omgeving.

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

We leggen geen minimale en maximale oppervlaktes vast. Het is wel 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 ontwerpend onderzoek hebben uitgevoerd hebben een oppervlakte van circa 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 woonentiteiten. We streven voor het gehele gebied van de directe stationsomgeving naar een verweving van functies en we voorzien bijgevolg in deze projectzones dan ook een ontwikkelbare oppervlakte voor andere functies, zoals handel, gemeenschapsvoorzieningen en/of diensten.

Voor de projectzones worden een aantal principes vastgelegd:

- Een verdeelsleutel van 50% van het aantal woonentiteiten 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).

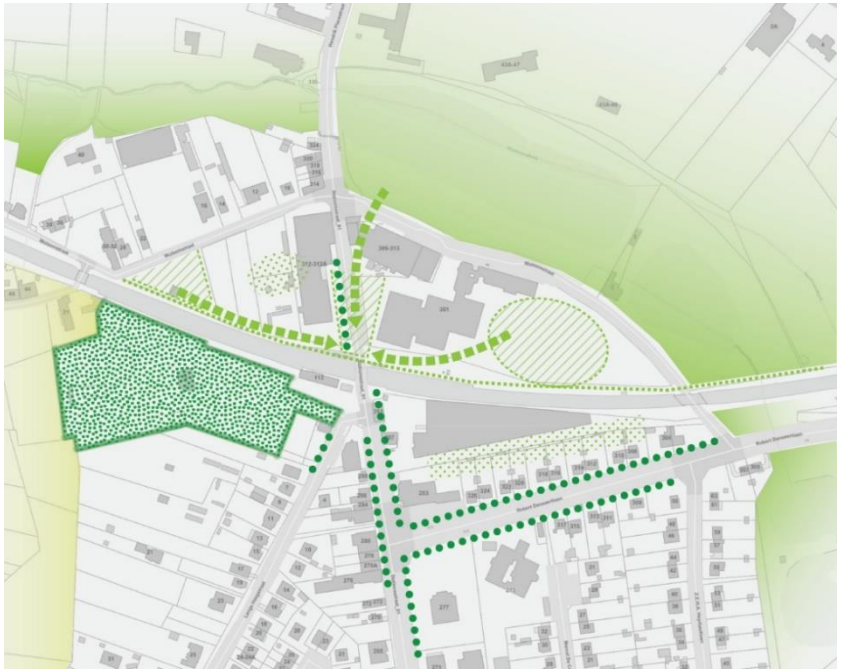
## #8 Verschillende pleinsferen noord versus zuid

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 parkzone 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 lager gelegen gebieden er langs.

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 circa 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.

Op de hoek van de Dansaertlaan en de Stationsstraat wordt een landmark voorzien. Richting station wordt deze hoogte afgebouwd om aansluiting te vinden bij het stationsgebouw.

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. Qua bouwhoogte wordt gestreefd naar interessante visueel-vormelijk interactie tussen de landmark en het bestaande stationsgebouw.

Het achterste deel van de site Schietse vormt een akoestische buffer. Dit kan zowel een groenbuffer zijn als een bebouwde buffer. In dat laatste geval is de bouwhoogte in verhouding tot de bestaande bebouwing langs de Dansaertlaan. Er wordt geopteerd voor het gebruik van geluidsabsorberend materiaal.

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.

*Vanuit de Charette is de behoefte geformuleerd dat er meer visueel-vormelijke inzichten noodzakelijk zijn om dit behapbaar te maken. Daarom zullen de ontwikkelaars gevraagd worden om gezamenlijk het visueel-vormelijk aspect uit te klaren*.

# 6 ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

## 6.1 Inleiding

### 6.1.1 Juridische context

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 nieuwe 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.

### 6.1.2 Onderzoek tot milieueffectrapportage

Ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) vallen per definitie onder het toepassingsgebied van de plan-m.e.r.-regelgeving. De initiatiefnemer dient te onderzoeken of een plan-MER moet opgemaakt worden dan wel een onderzoek tot milieueffectrapportage moet gevoerd worden. In essentie komt het maken van deze keuze neer op het beantwoorden van de vraag: "Kan het plan aanleiding geven tot aanzienlijke milieueffecten?"

Om deze vraag te beantwoorden dient eerst de doelstelling, reikwijdte en gewenste detailleringsgraad van het RUP te worden bepaald. Naast de beschrijving van het voorgenomen plan dienen in voorkomend geval de mogelijke alternatieven ervan aangegeven te worden.
Na het bepalen van de doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad wordt een inschatting gemaakt van de eventuele milieueffecten die het gevolg kunnen zijn van het plan.

→ Is het plan niet van rechtswege onderworpen aan de plan-MER-plicht en worden er geen aanzienlijke milieueffecten verwacht, dan wordt de procedure 'onderzoek tot milieueffectrapportage' doorlopen. In deze procedure wordt een motivering opgemaakt om de adviserende instanties en het Team Milieueffectrapportage te overtuigen van deze visie.

→ Indien er wel aanzienlijke milieueffecten zijn, maar de effecten werden reeds voldoende beschreven in een onderzoek dat voldoet aan de essentiële kenmerken van de milieueffectrapportage, wordt een gemotiveerd verzoek tot ontheffing ingediend bij het Team Milieueffectrapportage.

→ In de andere gevallen is de opmaak van een plan-MER verplicht.

Indien in de startnota gemotiveerd wordt dat het plan geen aanzienlijke effecten kan hebben dan moet het Team Milieueffectrapportage dit in de scopingnota bevestigen voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP. Het Team Milieueffectrapportage zal bij deze beoordeling rekening houden met de adviezen en de resultaten van de raadpleging.

## 6.2 Doelstelling, reikwijdte en detailleringsgraad

### 6.2.1 Doelstelling

Het RUP wordt opgemaakt in uitvoering van GRS met als doelstelling uitvoering te geven aan het actieplan voor het station van Dilbeek:

- Het RUP schept een kader en fungeert als inspiratiebron om bij toekomstige vraagstukken de link te leggen naar de toekomstige stationsomgeving;
- Het RUP bepaalt op een structurele wijze hoe ze broodnodige duurzame facetten in de stationsomgeving evenwichtig in rekening kan brengen;
- Het RUP differentieert een ontwikkelingsstrategie op basis van een ruimtelijke afbakening die rekening houdt met de draagkracht van de stationsomgeving.

### 6.2.2 Reikwijdte

De reikwijdte omvat zowel een territoriale aanduiding als een omschrijving van de ruimtelijke aspecten waarover een beslissing zal genomen worden. Voor het RUP Stationsomgeving Dilbeek wordt de reikwijdte als volgt omschreven:

- Het plangebied omvat een ruim gebied rond het station, inclusief de zorgsite van Sint-Wivina, een leegstaande bedrijvensite, de schoolsites van Don Bosco en Odisee, het politiekantoor en verschillende woongelegenheden;
- Het openen en schakelen van groene ruimte;
- Het duiden en vastleggen van toekomstige verplaatsingsroutes;
- Het behouden van ruimte voor de grondgebonden woning;
- Het mogelijk maken van verdichting en multifunctionaliteit rond het station.

### 6.2.3 Detailleringsgraad

- Het vastleggen van bestemmings- en inrichtingsvoorschriften binnen het plangebied op niveau van één of meerdere kadastrale percelen.

## 6.3 Feitelijke en juridisch-planologische toestand

### 6.3.1 Feitelijke toestand

Voor de bespreking van de feitelijke toestand of het feitelijk gebruik (zoals vandaag op het terrein) binnen het voorgenomen plangebied en de aangrenzende omgeving, wordt verwezen naar titel 4 van de scopingnota. Hierin wordt uitvoerig beschreven welke belangrijke infrastructuren, activiteiten en type bebouwing binnen het plangebied aanwezig zijn.

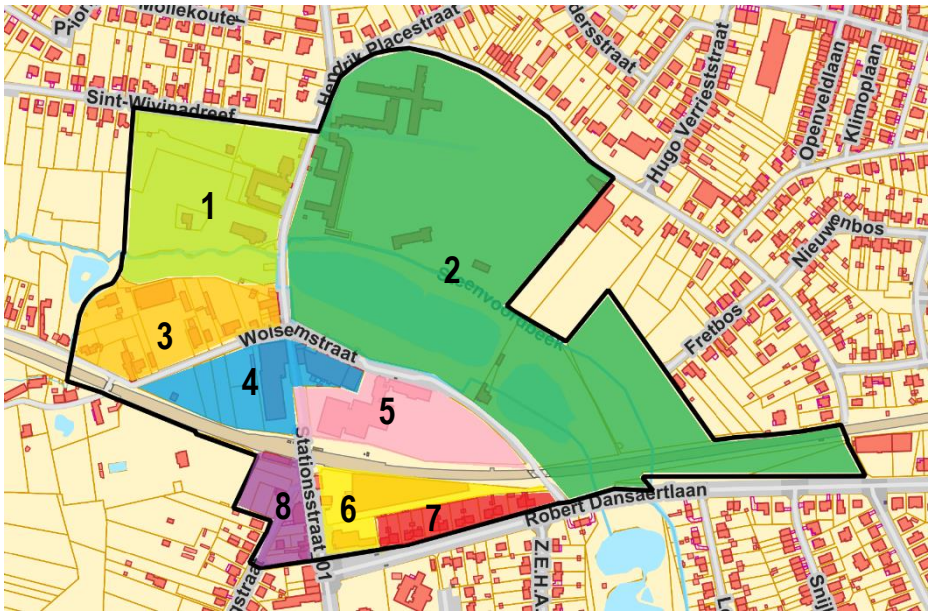
### 6.3.2 Juridisch-planologische toestand

Voor de bespreking van de juridisch-planologische toestand binnen het voorgenomen plangebied, wordt verwezen naar titel 3 van de scopingnota. In hoofdzaak wordt de juridische toestand bepaald door het gewestplan, dewelke op dit moment bepalend is voor de invullingsmogelijkheden binnen het plangebied.

### 6.3.3 Overzicht wijziging bestemmingen

Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen de referentiesituatie en de geplande situatie, delen we het plangebied op in een aantal deelzones:

1) De **zone Don Bosco** behelst de zone ten westen van de Hendrik Placestraat met de bestaande bebouwing van het Oasecentrum, de kapel en het klooster en de locatie waar de nieuwe bebouwing van de Broederschool wordt gepland. De zone omvat tevens een deel van de groene ader langs de Steenvoordbeek.
2) De **zone Wivina** omvat de zone ten noorden van de Wolsemstraat en ten oosten van de Hendrik Placestraat. De zone omvat het Wivinapark en een deel van de groene ader rondom de vijvers van de Steenvoordbeek. Binnen het Wivinapark ligt het huidige schoolgebouw van de Broederschool, het pachthof, het poortgebouw, het oud Priestergebouw en de kapel, het woonzorgcentrum Wivina, de pachtwoning, het oud hospitaal (infirmerie), het VLP-gebouw (De La Salle-centrum) en een zonevreemde woning.
3) De **zone Wolsemstraat** omvat de residentiële zone ten noorden van de Wolsemstraat met grondgebonden eengezinswoningen. Binnen deze zone is tevens een manege gelegen.
4) De **zone Royer** behelst de zone ten zuiden van de Wolsemstraat met de 2 gebouwen van de voormalige doe-het-zelfzaak met atelier (houtbewerkingsbedrijf) die zich aan weerszijde van de Hendrik Placestraat bevinden.
5) De **zone campus Odisee** behelst de zone tussen de spoorlijn en de Wolsemstraat die vandaag door de Hogeschool Odisee wordt ingenomen, inclusief de grasvelden en de Finse piste.
6) De **zone Schietse** behelst de zone tussen de spoorlijn, de Stationsstraat en de Robert Dansaertlaan waar zich een leegstaand bedrijfspand en het operationeel gebouw van de lokale politie (met parking en garages voor dienstvoertuigen) zich bevindt.
7) De **zone Robert Dansaertlaan** omvat de residentiële zone ten noorden van de Robert Dansaertlaan met grondgebonden eengezinswoningen met hetzelfde uitzicht en gebouwd in halfopen verband.
8) De **zone Lange Haagstraat - Stationsstraat** behelst de zone ten westen van de Stationsstraat met het bestaande stationsgebouw, een residentiële zone aan de rand van een park en de gemengde zone tussen de Lange Haagstraat en de Stationsstraat met een mix aan wonen, handel en diensten (waaronder het administratief gebouw van de lokale politie).




Onderstaande tabel bevat een overzicht van de belangrijkste mogelijke wijzigingen die het RUP teweeg kan brengen, zowel ten aanzien van de feitelijke toestand als de juridisch-planologische toestand.

Aangezien de scopingnota is opgevat als een nota die de doelstellingen uit het GRS verder verfijnt, maar nog geen concrete bestemmingen of inrichtingsvoorschriften vastlegt, is het inschatten van milieueffecten niet evident. Daarom wordt in de onderstaande tabel een eerste inzicht gegeven in de bestemmingswijzigingen of wijzigingen inzake bouwmogelijkheden ten opzichte van de feitelijke toestand en de vigerende plannen ten gevolge van de keuzes in het RUP.

| | Feitelijke toestand | Juridisch-planologische toestand |
|---|---|---|
| **1) Zone Don Bosco** | | |
| Huidig | • Het Oasecentrum wordt gebruikt als stockageruimte<br>• De kapel wordt gebruikt als turnzaal voor de school<br>• Het klooster is in gebruik door de Salesianen<br>• De zone achter de gebouwen is ingericht met grasvelden<br>• De zone langs de Steenvoordbeek kent een groene invulling (bos, spontane begroeiing) | • Zone voor gemeenschapsvoorzieningen<br>• Bosgebied<br>• Parkgebied<br>• Het Oasecentrum is vergund als verblijfsaccommodatie |
| | Conclusie<br>In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Bouw van een nieuw schoolgebouw (inclusief parkeerruimte en groene ruimte) conform aangevraagd programma<br>• Het Oasecentrum kan behouden blijven<br>• De kapel kan mee betrokken worden in de nieuwe schoolsite<br>• De functie van het klooster wordt behouden<br>• De zone langs de Steenvoordbeek behoudt zijn groene invulling | • Zone voor collectieve voorzieningen en diensten<br>• Natuurgebied<br>• Het Oasecentrum kan de vergunde verblijfsfunctie behouden |
| Wijziging | Het RUP voorziet bijkomende bebouwing en verharding in functie van de nieuwe schoolcampus. Dit heeft een invloed op de bodemafdekking (verharding en gebouwen) en de mobiliteit.<br>In de zone langs de Steenvoordbeek verschilt het RUP niet van de feitelijke toestand. | Het RUP voorziet in het noordelijke deel geen bestemmingswijziging en maakt één gezamenlijke schoolcampus bestaanbaar op voorwaarde dat dit meteen ook het maximaal ruimtebeslag is.<br>Het RUP voorziet een bestemmingswijziging in het zuidelijk gedeelte om de feitelijke toestand (natuur) langs de Steenvoordbeek te bestendigen. |
| **2) Zone Wivina** | | |
| Huidig | • Het schoolgebouw van de Broederschool<br>• Het pachthof aan de noordzijde van het schoolgebouw is momenteel leegstaand<br>• Het poortgebouw is in gebruik als kantoor<br>• Het oud Priestergebouw en de kapel zijn in gebruik als kantoor en polyvalente ruimte<br>• Het woonzorgcentrum Wivina heeft een capaciteit van 48 assistentiewoningen en 33 RVT kamers<br>• De pachtwoning is in gebruik als eengezinswoning<br>• Het oud hospitaal is momenteel leegstaand<br>• Het VLP-gebouw kent een socio-culturele invulling<br>• In het gebied is tevens een zonevreemde woning aanwezig<br>• De zone kent een groene, parkachtige invulling (bos, grasvelden, …) met ruimte voor water (vijvers) | • Zone voor gemeenschapsvoorzieningen<br>• Parkgebied<br>• Het oud hospitaal is vergund als verblijfsaccommodatie |
| | Conclusie<br>In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Het schoolgebouw en het pachthof krijgen een andere functie (wonen, horeca, …)<br>• De andere gebouwen behouden hun bestaande activiteiten en functies<br>• De volledige zone behoudt zijn groene invulling, deels met een parkachtige inrichting | • Zone voor collectieve voorzieningen en diensten<br>• Parkgebied<br>• Natuurgebied<br>• Het oud hospitaal kan de vergunde verblijfsfunctie behouden |
| Wijziging | Het RUP voorziet enkel nieuwe invullingen in het schoolgebouw en het pachthof. Dit heeft een invloed op de mobiliteit.<br>Voor het overige verschilt het RUP weinig van de feitelijke toestand. | Het RUP voorziet in het noordwestelijke deel geen bestemmingswijziging en bestendigt de huidige activiteiten op voorwaarde dat dit meteen ook het maximaal ruimtebeslag is.<br>Het RUP voorziet een behoud van het Wivinapark als parkgebied om het groene karakter van de zone te bestendigen en |

| | Feitelijke toestand | Juridisch-planologische toestand |
|---|---|---|
| | | legt per gebouw de activiteiten en functies vast. Een toename van het actuele ruimtebeslag zal niet worden toegelaten.<br>Het RUP voorziet een bestemmingswijziging van het zuidelijke gedeelte om de feitelijke toestand (natuur) rondom de vijvers van de Steenvoordbeek en ten zuiden van spoorlijn te bestendigen. |
| **3) Zone Wolsemstraat** | | |
| Huidig | • Residentiële invulling met grondgebonden eengezinswoningen<br>• Een manege met piste, stallen en woning | • Woongebied met landelijk karakter<br>• Recreatiegebied |
| | Conclusie<br>In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Woonzone enkel voor grondgebonden eengezinswoningen met een dichtheid van circa 20 wo/ha<br>• Behoud van een recreatieve invulling | • Woongebied<br>• Recreatiegebied |
| Wijziging | Het RUP verschilt weinig van de feitelijke toestand. | Het RUP voorziet geen bestemmingswijzigingen. In het woongebied laat het RUP enkel eengezinswoningen toe en voorziet het een maximale dichtheid die overeenstemt met de huidige bestemming. |
| **4) Zone Royer** | | |
| Huidig | • Een leegstaande handelszaak (doe-het-zelf) aan de westzijde van de Hendrik Placestraat<br>• Een leegstaand atelier (houtbewerking) ten oosten van de Hendrik Placestraat<br>• De zone tussen de voormalige handelszaak, de Wolsemstraat en de spoorlijn kent een groene invulling (weide) | • Woongebied met landelijk karakter<br>• Zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's |

| | Feitelijke toestand | Juridisch-planologische toestand |
|---|---|---|
| | Conclusie<br>In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Gemengde zone voor wonen, handel, kantoren en diensten<br>• Programma voor wonen: 45 eengezinswoningen en 30 meergezinswoningen<br>• Programma voor handel, kantoren en diensten: 3.000m² BVO | • Stationsomgeving |
| Wijziging | Het RUP verschilt van de feitelijke toestand aangezien de meeste gebouwen hier zullen verdwijnen voor nieuwe ontwikkelingen met nieuwe functies. Dit heeft een invloed op de bodemafdekking (verharding en gebouwen) en de mobiliteit. | Het RUP voorziet een bestemmingswijziging die een verdichting toelaat op maat van een stationsomgeving. Het RUP laat een grotere waaier aan functies toe dan de huidige bestemmingen. |
| **5) Zone campus Odisee** | | |
| Huidig | • Gebouwen van de hogeschool Odisee<br>• De zone achter de gebouwen kent een groene invulling (graspleinen) | • Zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's |
| | Conclusie<br>Hoewel er geen activiteiten met betrekking tot de bestemming ambachtelijke bedrijven en kmo's in deze zone gerealiseerd zijn, kent het RUP geen groot verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De feitelijke toestand wordt in dit geval als de meer kwetsbare toestand beschouwd, zij het in beperkte mate. | |
| Gepland | • De gebouwen van de hogeschool blijven behouden zonder voorziene uitbreidingen | • Stationsomgeving |
| Wijziging | Het RUP verschilt niet van de feitelijke toestand. | Het RUP voorziet een bestemmingswijziging die overeenstemt met de feitelijke toestand. De juridische toestand is achterhaald. |
| **6) Zone Schietse** | | |
| Huidig | • Een leegstaand bedrijfspand langs de spoorlijn met vooraan een laad- en loszone en nog enkele leegstaande gebouwen | • Woongebied |

| | Feitelijke toestand | Juridisch-planologische toestand |
|---|---|---|
| | • Het operationeel gebouw van de lokale politie met verharde parkeerzone | |
| | Conclusie | |
| | In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Gemengde zone voor wonen, handel, kantoren en diensten<br>• Programma voor wonen: 75 meergezinswoningen<br>• Programma voor handel, kantoren en diensten: 4.000m² BVO, waaronder 3.000m² voor politie | • Stationsomgeving |
| Wijziging | Het RUP verschilt van de feitelijke toestand aangezien de meeste gebouwen zullen verdwijnen voor nieuwe ontwikkelingen met nieuwe functies. Dit heeft een invloed op de bodemafdekking (verharding en gebouwen) en de mobiliteit.<br>De politie zal op deze locatie wel behouden blijven. | Het RUP voorziet een bestemmingswijziging, maar verschilt weinig van de huidige juridische toestand. De nieuwe bestemming laat een verdichting toe op maat van een stationsomgeving. |
| **7) Zone Robert Dansaertlaan** | | |
| Huidig | • Residentiële invulling met 12 grondgebonden eengezinswoningen | • Woongebied |
| | Conclusie | |
| | In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Woonzone enkel voor grondgebonden eengezinswoningen (12 wo) | • Woongebied |
| Wijziging | Het RUP verschilt weinig van de feitelijke toestand. | Het RUP voorziet geen bestemmingswijzigingen. Wel laat het RUP hier enkel eengezinswoningen toe. |
| **8) Zone Lange Haagstraat - Stationsstraat** | | |
| Huidig | • Het leegstaande oude stationsgebouw | • Woongebied<br>• Parkgebied |

| | Feitelijke toestand | Juridisch-planologische toestand |
|---|---|---|
| | • Het administratief gebouw van de lokale politie<br>• Een aantal eengezinswoningen en meergezinswoningen<br>• Een drietal handelspanden<br>• De dreef tot het achterliggende parkgebied | |
| | Conclusie | |
| | In deze zone kent het RUP geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand. De kwetsbaarheid van beide toestanden wordt als gelijkwaardig beschouwd. | |
| Gepland | • Gemengde zone voor wonen, handel, kantoren en diensten<br>• Een concreet programma is niet afgebakend<br>• Behoud van de dreef | • Stationsomgeving<br>• Parkgebied |
| Wijziging | Het RUP verschilt weinig van de feitelijke toestand. Enkele gebouwen zoals het stationsgebouw en het gebouw van de lokale politie kunnen een nieuwe functie krijgen. | Het RUP voorziet een bestemmingswijziging, maar verschilt weinig van de huidige juridische toestand. De nieuwe bestemming laat een verdichting toe op maat van een stationsomgeving.<br>Het RUP voorziet geen bestemmingswijziging voor het gedeelte parkgebied. |

Met uitzondering van de deelzone ‘campus Odisee’ is er binnen het plangebied geen relevant verschil tussen de feitelijke toestand en de juridisch-planologische toestand en kunnen we als meest kwetsbare toestand uitgaan van de feitelijke toestand.

Binnen het onderzoek naar de milieueffecten wordt, indien nodig, bij de effectbespreking ingezoomd op de feitelijke toestand en/of de juridisch-planologische toestand van een bepaalde deelzone. Zo kan een vergelijking gemaakt worden met de geplande situatie op niveau van de deelzones. Voor de disciplines waar dit niet speelt (o.a. biodiversiteit, mobiliteit, gezondheid en veiligheid, lucht en klimaat), wordt de effectbespreking uitgevoerd over het gehele plangebied.

## 6.4 Alternatieven

### 6.4.1 Locatiealternatieven

Het RUP wordt opgevat als een gebiedsgericht RUP dat specifiek wordt opgemaakt in functie van de stationsomgeving. De stationsomgeving is als lokaal openbaar vervoersknooppunt een strategische omgeving om verdichting en verweving van functies toe te laten.

Voor een aantal bestaande handelszaken is bekeken of ze passen binnen de geplande ontwikkelingen van de stationsomgeving en indien dit niet zo is, of hiervoor een meer geschikte locatie bestaat. Leegstaande gebouwen krijgen een nieuwe passende bestemming en een aantal bestaande activiteiten worden geoptimaliseerd waardoor kan gesteld worden dat zij op deze locatie verder kunnen behouden blijven en ontwikkelen.

Vanuit deze afweging kan geconcludeerd worden dat locatiealternatieven pas aan de orde zijn indien bepaalde activiteiten de draagkracht van het gebied overstijgen.

### 6.4.2 Inrichtings- of programma-alternatieven

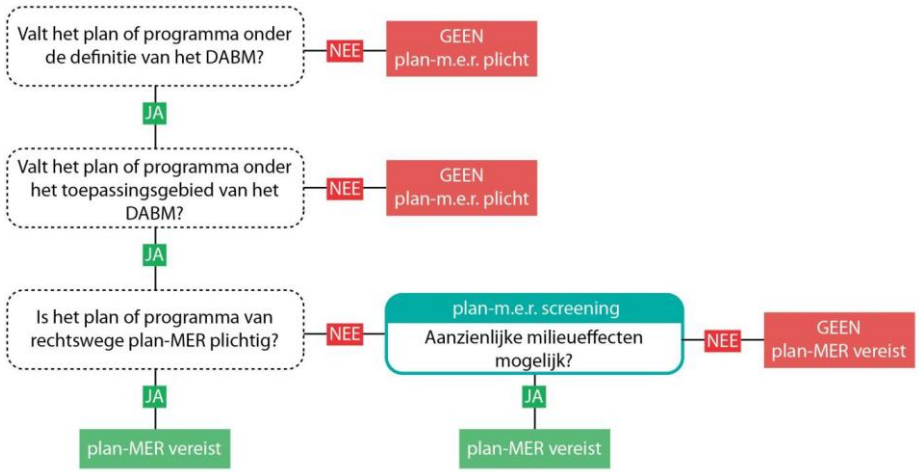
In de voorbereidende fase van dit RUP werd een uitgebreid participatief voortraject doorlopen. Tijdens dit traject werden - onder de vorm van actieve workshops - gesprekken en infomomenten georganiseerd met alle betrokkenen die de diverse visies en ideeën met betrekking tot de inrichting van het gebied samenbrachten. De workshops leidden tot verschillende scenario's voor de invulling van de terreinen van de stakeholders in het plangebied. Tevens kwamen diverse ideeën naar boven omtrent de publieke beleefbaarheid van de groene ruimte, de verdichtingsmogelijkheden rond het station en een veiligere spoorwegkruising. Hierbij werd telkens getoetst welke effecten een bepaalde inrichting met zich mee zou brengen. De combinatie van al deze ideeën en alternatieven vormt het uitgangspunt voor de uitwerking van het RUP en heeft geleid tot de vooropgestelde ruimtelijke concepten. Het RUP dient het kader aan te reiken waarbinnen de ontwikkelingen rond het station kunnen verwezenlijkt worden, maar dient nog voldoende flexibel te zijn en open te staan voor beperkte wijzigingen bij de concrete uitvoering ervan.

Het onderzoek tot milieueffectrapportage heeft voornamelijk tot doel om na te gaan of er aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden en er bijgevolg al dan niet een plan-MER noodzakelijk is. Uiteraard kunnen de inzichten die voortvloeien uit het onderzoek ertoe leiden dat er bijkomende voorstellen worden gedaan ter verfijning van de voorschriften of het vastleggen van de planperimeter.

Verder zal bij de beoordeling van elke discipline overwogen worden of alternatieve opties wenselijk zijn om mee te nemen in de voorschriften.

## 6.5 Toepassingsgebied

RUP's vallen onder de **definitie** van een plan of programma zoals gedefinieerd in het decreet van houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM). Omdat ze het kader vormen voor de toekenning van een vergunning vallen ze eveneens per definitie onder het **toepassingsgebied** van het DABM én de plan-m.e.r.-regelgeving. De initiatiefnemer dient te onderzoeken of het voorgenomen plan plan-MER-plichtig is, dan wel of een onderzoek tot milieueffectrapportage (plan-m.e.r.-screening) moet gevoerd worden. De onderstaande figuur geeft schematisch de verschillende stappen weer in de bepaling van de plan-m.e.r.-plicht.




Indien in de startnota gemotiveerd wordt dat het plan geen aanzienlijke effecten kan hebben dan moet het Team Milieueffectrapportage dit in de scopingnota bevestigen voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP. Het Team Milieueffectrapportage zal bij deze beoordeling rekening houden met de adviezen en de resultaten van de participatie.

Het RUP kan een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project opgesomd in bijlage I, II of III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004 en wijzigingen, 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 voorgenomen plangebied regelt echter het gebruik van een klein gebied op lokaal niveau aangezien:

- het plangebied betrekking heeft op een gebied waarvan de oppervlakte circa 31,4ha bedraagt, oftewel circa 0,008% van het grondgebied van de gemeente Dilbeek (circa 4118ha);

- het plan door een lokale instantie (de gemeente Dilbeek) wordt opgesteld.

Het RUP ligt daarenboven niet in (de nabijheid van) een speciale beschermingszone in de zin van een Vogelrichtlijngebied (SBZ-V) of een Habitatrichtlijngebied (SBZ-H). Bijgevolg wordt aangenomen dat de opmaak van een passende beoordeling niet vereist is

**Conclusie**

**Het onderzoek tot screeningsplicht leidt 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.**

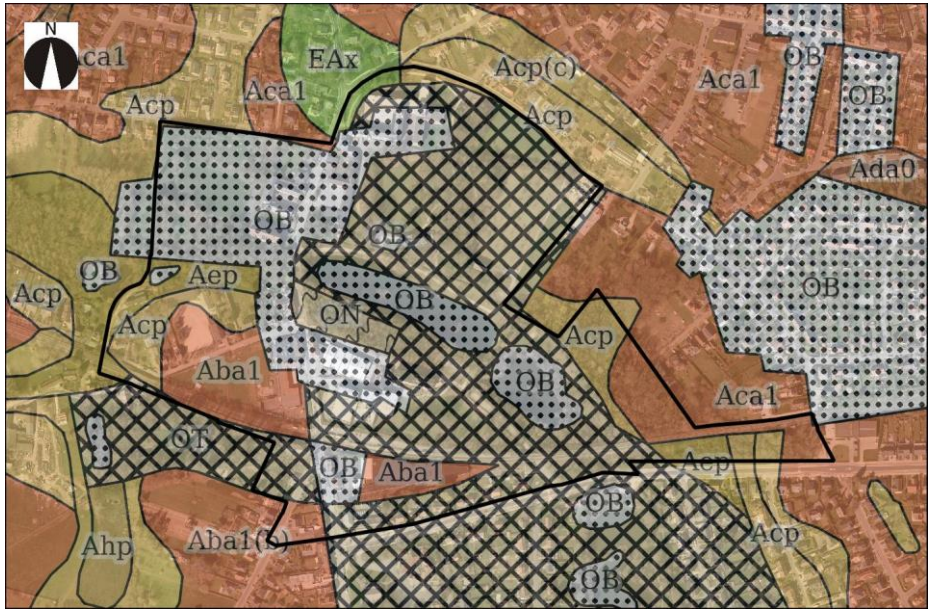
## 6.6 Onderzoek naar de aanzienlijkheid van milieueffecten

### 6.6.1 Bodem

#### 6.6.1.1 Referentiesituatie

Het plangebied bestaat uit voor het grootste deel uit bodems waarvan het bodemprofiel door het ingrijpen van de mens gewijzigd of vernietigd is (kunstmatige gronden). Dit omvat voor het plangebied bodems in vergraven terreinen (OT), bodems in bebouwde zones (OB) en bodems op opgehoogde terreinen (ON).
Een klein deel van het plangebied bestaat uit een natte leembodem (Aep), matig droge leembodem (Acp), matig droge leembodem met textuur B horizont (Aca) en droge leembodem met textuur B horizont (Aba). De natte leembodems zijn ongeschikt voor gebruik als bouwland wegens hun tamelijk slechte drainering, maar dragen goed weiland. De matig droge leembodems zijn geschikt voor graangewassen en suikerbieten. Voor weidebouw zijn deze gronden zeer geschikt. De droge leembodems zijn zeer geschikt voor veeleisende teelten en komen in aanmerking voor fruitteelt. Op geen enkele van deze gronden wordt nog aan landbouw gedaan. Ze zijn allen in gebruik als weiland of bos.

*Bodemtyperingskaart (bron: Geopunt Vlaanderen)*



Het plangebied bevat geen waardevolle bodems volgens de Databank Ondergrond Vlaanderen.

In (de onmiddellijke omgeving) van het plangebied liggen geen ontginningsgebieden.

Bij de OVAM zijn voor het plangebied dossiers met oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken gekend:

- Voor de site van Hogeschool Odisee werd een beschrijvend bodemonderzoek gevoerd met rapportdatum 01-08-2012 (dossier 52184);
- Voor de site van het Sint-Wivinaklooster werd een oriënterend bodemonderzoek gevoerd met rapportdatum 25-05-2016 (dossier 73805);
- Voor de site van Schietse werd een oriënterend en beschrijvend bodemonderzoek gevoerd met rapportdatum 25-01-2018 (dossier 83302).

Het grootste gedeelte van het plangebied behoort tot erosiegevoelig gebied.

*Erosiegevoelige gebieden (bron: Geopunt Vlaanderen)*

### 6.6.1.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Bodem | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Bodemverstoring en grondstofvoorraden** | | |
| • Voorziet het plan vergraving of graafwerkzaamheden? | ☒ | ☐ |
| • Voorziet het plan een toename inzake verharding (aard en/of oppervlakte)? | ☒ | ☐ |
| • Wordt ingegrepen op de grondstoffenvoorraden? Voorziet het plan de uitbating van de ondergrond (klei-, zand-, steen- of grinduitbating, ertswinning)? | ☐ | ☒ |
| **Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging** | | |
| • Voorziet het plan risico-activiteiten voor verontreiniging (zoals bv. bedrijvenzone)? | ☐ | ☒ |
| • Voorziet het plan een wijziging van bestemmingen, waardoor er een wijziging van het bestemmingstype volgens het Bodemdecreet mogelijk is (gekoppeld aan bodemsaneringsnormen)? | ☒ | ☐ |
| **Erosie** | | |
| • Voorziet het plan een gewijzigd bodemgebruik waardoor erosie het gevolg kan zijn of het plan aan erosie onderhevig kan zijn? | ☐ | ☒ |

*Bodemverstoring en grondstofvoorraden*

Het RUP laat ondergrondse constructies toe, waarbij (half)ondergrondse kelders, bergruimten of parkings gerealiseerd kunnen worden. De bodem zal dus lokaal vergraven kunnen worden in een aantal zones. In de zones waar het RUP dit toelaat (voornamelijk in de directe stationsomgeving), is het bodemprofiel al verstoord door eerder bodemgebruik. Enkel in het westelijke deel van de zone Royer is dit niet het geval en zal er een impact zijn op het bodemprofiel.

Het RUP laat in bepaalde zones een bijkomende permanente ruimte-inname toe in functie van de bestaande activiteiten en de geplande ontwikkelingen (zone Don Bosco, zone Royer, zone Schietse). De aanleg en het gebruik van constructies (gebouwen en verhardingen) kan zorgen voor een plaatselijke aandrukking van de bodem. Om dit effect te verkleinen worden maatregelen zoals het gebruik van doorlatende verhardingen waar mogelijk opgelegd.

Ook binnen het huidige juridische kader (gewestplan) is het mogelijk om gebouwonderdelen te slopen en nieuwe gebouwen en verhardingen te voorzien, eventueel met ondergrondse constructies.

Het RUP zal voor de open en groene ruimte ten noorden van de Wolsemstraat (zone Wivina) en voor de zone Don Bosco een maximaal ruimtebeslag vastleggen die het groene karakter van deze zones moet waarborgen en de effecten op de bodem moet beperken.

Ten aanzien van de feitelijke toestand zal het RUP bijdragen aan de ontharding van bepaalde zones rond de stationsomgeving (groene pleinen, maximaal behoud bestaand groen).

Er wordt geen permanente bemaling, ontginning of lozing in de bodem voorzien, waardoor de impact op de bodemstructuur beperkt blijft.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er binnen het plangebied geen kwetsbare bodemtypes, bodemkundig erfgoed of ontginningen werden aangetroffen en dat de ontwikkeling van het plangebied niet tot doel heeft om een diepere ontginning mogelijk te maken, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bodemverstoring en grondstofvoorraden optreden.

*Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging*

In de zone Royer (ten oosten van de Hendrik Placestraat) en in de zone Odisee heeft de bestemmingswijziging wel een verstrenging van de bodemsaneringsnorm tot gevolg. Dit genereert een wijziging in onderzoeks- en saneringsplicht bij de overdracht van gronden. Gelet op de activiteiten op de sites waar bodemonderzoeken werden uitgevoerd, is de kans dat deze gronden vandaag verontreinigd zijn, eerder klein en zijn de gezondheidsrisico's beperkt.

Eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlarem, Vlarebo, Vlarema) te worden gevolgd.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen en er geen bedrijvigheid wordt gepland, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten inzake bodemkwaliteit optreden

*Erosie*

Het plan voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben. Aanzienlijke effecten ten aanzien van erosie worden bijgevolg niet verwacht.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline bodem te verwachten zijn.**

## 6.6.2 Water

### 6.6.2.1 Referentiesituatie

Hiervoor verwijzen we ook naar de watertoets onder titel 3.4 van de scopingnota.

Het plangebied is gelegen in mogelijk of effectief overstromingsgevoelig gebied en behoort niet tot een signaalgebied.

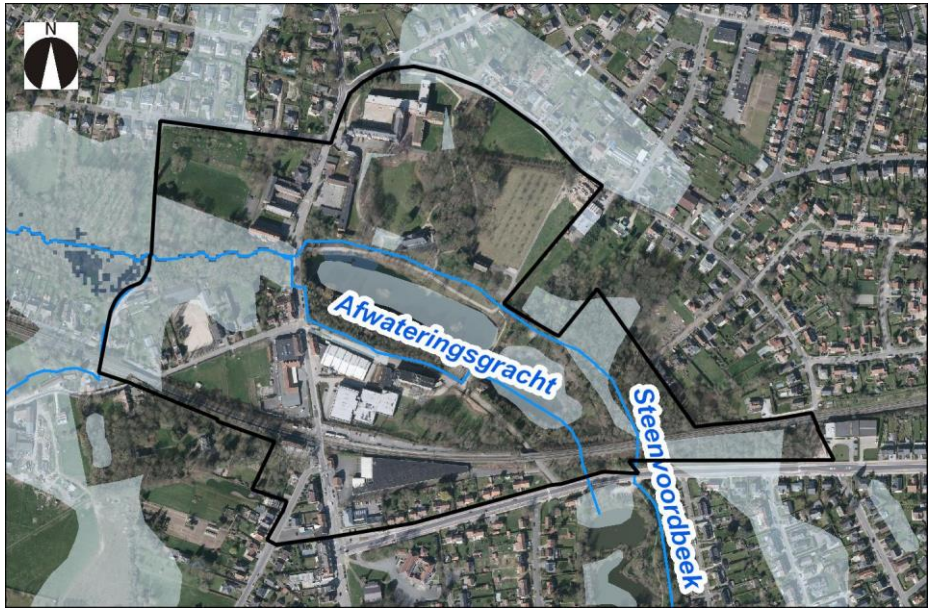
Het plangebied omvat geen infiltratiegevoelige bodem.

De grondwaterstromingen in het plangebied zijn matig tot zeer gevoelig.

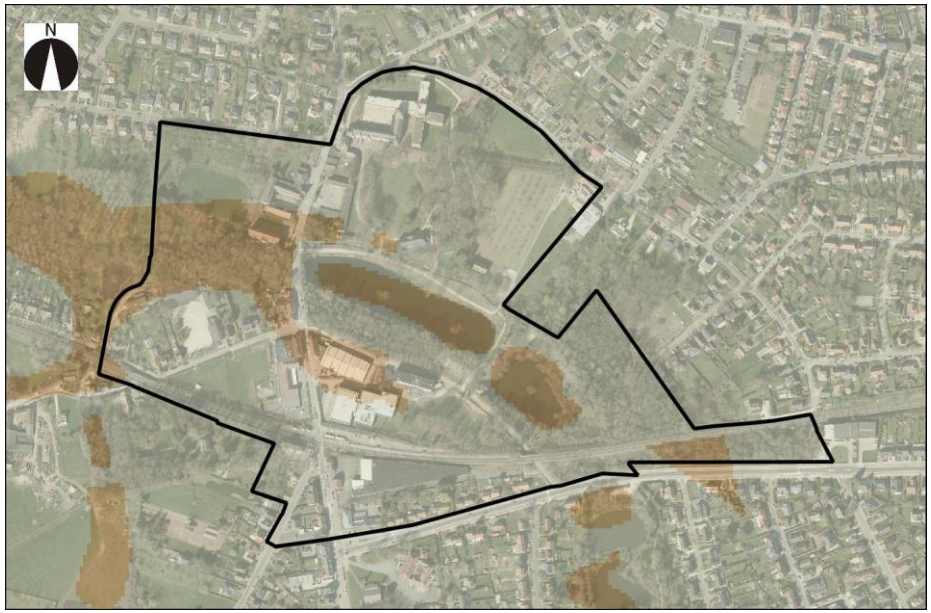
Binnen het plangebied bevinden zich geen (beschermingszones van) waterwingebieden.

Uit de gegevens van de Vlaamse Milieumaatschappij behoort het plangebied volgens het zoneringsplan voor afvalwater grotendeels tot een centraal gebied. Dit betekent dat er riolering aanwezig is die is aangesloten op een waterzuivering. Slechts een klein gebied langs de Wolsemstraat behoort tot het collectief te optimaliseren buitengebied. Dit betekent dat er riolering is gepland of riolering aanwezig is, maar die is nog niet aangesloten op een waterzuivering.

*Overstromingsgevoelige gebieden (bron: Geopunt Vlaanderen)*



*Grondwaterstromingsgevoelige gebieden (bron: Geopunt Vlaanderen)*




*Zoneringsplan afvalwater (bron: Vlaamse Milieumaatschappij)*

### 6.6.2.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Water | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Grondwater** | | |
| • Voorziet het plan (omvangrijke) ondergrondse constructies? | ☒ | ☐ |
| • Voorziet het plan bijkomende verharding van niet verharde zones? | ☒ | ☐ |
| • Kan het plan aanleiding geven tot permanente wijziging van grondwaterstanden of grondwaterstromen (bv. ten behoeve van natuur of landbouw)? | ☐ | ☒ |
| • Worden bestemmingen voorzien die aanleiding kunnen geven tot risico-activiteiten voor grondwaterverontreiniging (zoals bv. bedrijvenzone)? | ☐ | ☒ |
| **Oppervlaktewater** | | |
| • Zijn er binnen het plan ingrepen op waterlopen of oevers mogelijk (afgraven of aanleggen oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/rechttrekking, verharden oeverzones)? | ☐ | ☒ |
| • Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die een invloed kunnen hebben op overstromingszones of signaalgebieden (zoals verharding, bebouwing, ophoging)? | ☐ | ☒ |
| **Afvalwater** | | |
| • Genereert het plan afvalwater (huishoudelijk afvalwater of bedrijfsafvalwater)? | ☒ | ☐ |

*Grondwater*

Binnen het plangebied zijn ondergrondse infrastructuren (zoals parkings) mogelijk. Gelet op de gevoeligheid van het gebied voor grondwaterstroming zal dit een impact hebben op het grondwater. Bij de uitvoering moeten concrete maatregelen genomen worden om deze impact zo beperkt mogelijk te houden. Mogelijke milderende maatregelen zullen betrekking hebben op technische maatregelen omtrent drainage, bemaling en dergelijke.

Binnen het plangebied is er bebouwing aanwezig en wordt bijkomende bebouwing en verharding voorzien. Daardoor zal het hemelwater versneld afgevoerd worden. Bij bouwprojecten moet gezorgd worden voor de nodige opvang van het hemelwater en bij voorkeur voor herbruik van dit water vooraleer vertraagd af te voeren. De opvang van hemelwater kan het hemelwater kan ingericht worden binnen de publiek toegankelijke ruimte (spontaan speelelement, grotere zichtbare waterplas). Sowieso moet aan de gewestelijke verordening inzake hemelwater worden voldaan.

Ook binnen het huidige juridische kader (gewestplan) is het mogelijk om gebouwonderdelen te slopen en nieuwe gebouwen en verhardingen te voorzien, eventueel met ondergrondse constructies.

In bepaalde zones worden beperkingen gesteld aan het ruimtebeslag (bebouwings- en verhardingsgraad).

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat het plan niet gelegen is ter hoogte van een beschermingszone voor drinkwaterwinning, er geen gekende verontreinigde percelen worden aangetroffen (cfr. bodem) en er maatregelen getroffen worden om de effecten door verharding en ondergrondse constructies te beperken, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op grondwater optreden.

*Oppervlaktewater*

Het plan voorziet geen ingrepen op waterlopen of oevers en er worden geen ingrepen zoals verharding, ophoging of vergraving gepland met een mogelijke invloed op de waterhuishouding. Aanzienlijke effecten ten aanzien van oppervlaktewater worden bijgevolg niet verwacht.

*Afvalwater*

Het RUP laat in een aantal zones een nieuw of groter bouwprogramma toe dan de feitelijke toestand. Dit kan voor bijkomend afvalwater zorgen. Anderzijds voorziet het RUP in de herontwikkeling van sites met leegstaande bedrijfspanden, waardoor geen bedrijfsafvalwater meer wordt gegenereerd.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat het plan is aangesloten of zal worden aangesloten op een RWZI met voldoende capaciteit en er geen bedrijfsafvalwater wordt geloosd op oppervlaktewater, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten vanuit afvalwater optreden.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline water te verwachten zijn.**

## 6.6.3 Biodiversiteit

### 6.6.3.1 Referentiesituatie

Het plangebied is niet in (de nabijheid van) een Speciale Beschermingszone (SBZ) zoals een Habitatrichtlijngebied of een Vogelrichtlijngebied gelegen (Natura 2000-gebieden).

Het plangebied is niet in (de nabijheid van) een gebied van het VEN of het IVON gelegen.

Het plangebied omvat geen faunistisch belangrijke gebieden.

Binnen het plangebied komen geen erkende natuurreservaten voor.

De biologische waarderingskaart duidt biologisch (zeer) waardevolle zones aan in het valleigebied van de Steenvoordbeek (inclusief de vijvers), het Wivinapark en de groene zone van de campus Odisee. Deze waardevolle zone loopt door tot over de spoorlijn.

*Biologische waarderingskaart (bron: Geopunt Vlaanderen)*

### 6.6.3.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Biodiversiteit | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Biotoopverlies / Biotoopwijziging** | | |
| • Verlies door ruimtebeslag<br>Voorziet het plan bijkomende bodemverstoring (zoals verharding, bebouwing, verdichting en vergraving)? | ☒ | ☐ |
| • Wijziging door verdroging / vernatting<br>Voorziet het planvoornemen een permanente bemaling of is het mogelijk dat er door uitvoering van het planvoornemen een lange tijdelijke bemaling (zoals bv. bij ondergrondse infrastructuren zoals tunnels of ontginningen dieper dan het grondwater) of grondwaterpeilsturing (bv. in functie van irrigatie voor landbouwgebruik) zal plaatsvinden waardoor er toch permanente effecten op bestaande biotopen te verwachten zijn? | ☐ | ☒ |
| • Wijziging door verzurende en vermestende depositie<br>Zal uitvoering van het plan zorgen voor een relevante toename van verzurende en/of vermestende deposities (meest relevant is vaak de stikstofdepositie): enerzijds via water (bv. bemesting die afvloeit naar de waterloop) en anderzijds via lucht (industriële emissies zoals energiebedrijven en raffinaderijen of via een hoge toename in verkeersemissies)? | ☐ | ☒ |
| **Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)** | | |
| • Voorziet het planvoornemen geluidsproducerende functies/activiteiten (zoals door recreatie, industriële installaties, bedrijvigheid met bijvoorbeeld typerende buitenactiviteiten, open sportstadium/sportpleinen in open lucht, enz.)? | ☐ | ☒ |
| • Voorziet het plan in een bestemming/functie waardoor er een bijkomende recreatiedruk te verwachten valt? | ☐ | ☒ |
| • Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bv. voor sport- en recreatieactiviteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen)? | ☐ | ☒ |
| **Barrièrevorming en versnippering** | | |
| • Kan het plan zorgen voor het doorbreken van een verbinding(szone) voor fauna of flora (zoals bermen, waterlopen, groene zones)? | ☐ | ☒ |
| • Kan het plan zorgen voor een belangrijke fysische scheiding tussen biologisch waardevolle zones (zoals een verkeersweg, waterweg, ontwikkeling)? | ☐ | ☒ |
| • Kan het plan een potentieel obstakel voor vogeltrek toelaten (bv windturbines) of een obstakel voor foerageerroutes (bv. door inname of versnipperen van waterlopen, boszones, kleine landschapselementen)? | ☐ | ☒ |

*Biotoopverlies / Biotoopwijziging*

Het plangebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Speciale Beschermingszone, noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op Natura 2000-gebieden verwacht.

In en in de nabije omgeving van het plangebied bevinden zich geen VEN-gebieden. Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Het RUP neemt de meest kwetsbare zones op in zones met een groene bestemming zoals natuurgebied of gemengd openruimtegebied. De meest waardevolle biotopen (biologisch waardevol en zeer waardevol gebied rond de Steenvoordbeek en de vijvers) worden via het RUP in voldoende mate gevrijwaard. Binnen de huidige juridische context zijn er meer mogelijkheden om binnen deze waardevolle gebieden te bouwen en/of te verharden.

Rekening houdend met de aard van het plan en het gegeven dat er geen oudere bossen voorkomen noch erkende of Vlaamse natuurreservaten of bosreservaten en dat de waardevolle biotopen of de groengebieden op bestemmingsplannen worden gevrijwaard, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op biotoopverlies of biotoopwijziging optreden.

Het plan zorgt niet voor een relevante grondwaterstandswijziging of een gewijzigd overstromingsregime. Aanzienlijke effecten van verdroging of vernatting worden niet verwacht.

Het RUP genereert geen hoge toename aan verkeer en er worden geen zones voor industriële activiteiten of intensieve landbouwactiviteiten met relevante stikstofdeposities als planvoornemen voorzien. Door het plan zal bijgevolg geen belangrijke bijkomende verzuring of vermesting via lucht (bv. industriële emissies) of water (bv. bemesting die afvloeit naar waterlopen) optreden, waardoor bestaande waardevolle habitats zullen wijzigen of gewenste habitats zich niet meer kunnen ontwikkelen.

*Rustverstoring (door geluid, recreatiedruk en licht)*

Het plan voorziet geen specifiek geluidsproducerende activiteiten of functies, noch wordt er verwacht dat er functies worden voorzien met een relevante toename in lichtbronnen of recreatiedruk. Aanzienlijke effecten ten aanzien van rustverstoring worden bijgevolg niet verwacht.

*Barrièrevorming en versnippering*

De spoorweg en de Dansaertlaan vormen een bestaande breuklijn binnen de vallei van de Steenvoordbeek. Om de natuurverbinding tussen het noordelijke en het zuidelijke gebied te

versterken, moeten maatregelen inzake ingroening onderzocht worden of mogelijkheden rond migratie gecreëerd worden (bv. ecotunnel of ecoduct).

Het plan op zich zorgt niet voor het doorbreken van een verbinding(szone) of trek- en fourageerroutes voor fauna of flora. Aanzienlijke effecten van versnippering en barrièrevorming worden niet verwacht.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline biodiversiteit te verwachten zijn.**

## 6.6.4 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

### 6.6.4.1 Referentiesituatie

Binnen het plangebied is geen cultuurhistorisch landschap aanwezig.

Binnen het plangebied is geen ankerplaats aanwezig.

Binnen het plangebied is beschermd onroerend erfgoed aanwezig. Het domein van de voormalige Sint-Wivina-abdij is beschermd als dorpsgezicht en op de site zelf zijn een aantal gebouwen en de ommuring beschermd als monument.

Binnen het plangebied zijn een aantal bouwkundige relicten opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Voor een volledige lijst verwijzen we naar het juridisch kader onder titel 3.2 van de scopingnota.

De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris met zekerheid uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder archeologisch onderzoek vastgesteld te worden. Binnen het plangebied zijn geen beschermde archeologische sites aangeduid.

### 6.6.4.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Landschap** | | |
| • Landschapsstructuur en -erfgoedwaarde<br>Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die landschappelijke structuren of erfgoedwaarden kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>– Fysieke ingrepen (bv. reliëfwijzigingen, ophogingen, afgravingen, rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken en bermen, rooien van KLE's, …)?<br>– Ontbossing of rooiwerkzaamheden (met bijzondere aandacht voor historische bossen)?<br>– Wijziging van historische percelering, kavelstructuren, waterlopen, wegenpatroon? | ☐ | ☒ |
| • Uitzicht<br>Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die uitzichten kunnen verstoren? Zoals:<br>– Mogelijkheden tot een harde invulling/bouw van constructies (bv. gebouwen) of infrastructuren (zoals wegen, masten, turbines)?<br>– Mogelijkheden voor het oprichten van omvangrijke volumes of belangrijke wijzigingen in het bodemgebruik)? | ☐ | ☒ |
| **Bouwkundig erfgoed** | | |
| • Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die bouwkundig erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>– Afbraak van bouwkundig erfgoed?<br>– Het renoveren/verbouwen van het bouwkundig erfgoed waardoor het karakter, de herkenning, … van het erfgoed mogelijk verdwijnt?<br>– Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of infrastructuuraanleg) in de nabijheid van bouwkundig erfgoed? | ☒ | ☐ |
| **Archeologie** | | |
| • Komen als gevolg van het planvoornemen ingrepen voor die archeologisch erfgoed kunnen verstoren of vernietigen? Zoals:<br>– Werkzaamheden die gepaard gaan met ingrepen in de bodem (graafwerkzaamheden)?<br>– Permanente veranderingen in de grondwatertafel?<br>– Samendrukking van onderliggende lagen ten gevolge van (permanente) ophogingen van het terrein? | ☐ | ☒ |

*Landschap*

Het plan voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechttrekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten of heggen. Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoedwaarde worden dan ook niet verwacht.

Aangezien er geen kwetsbaarheden inzake uitzicht (zoals vergezichten, zichtassen op een historisch gebouw zoals een kerk, zichtassen vanuit een historisch gebouw, visuele relaties tussen gebouwen en bijbehorende beplantingen) voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op landschapsuitzicht optreden.

*Bouwkundig erfgoed*

Om de effecten op beschermd onroerend erfgoed te beperken, voorziet het RUP dat nieuwe ontwikkelingen maximaal moeten rekening houden met de historische (en landschappelijke) waarden die zijn vastgelegd in het beschermingsbesluit.

Het RUP voorziet in de zone Royer nieuwe ontwikkelingen waarbij een eventuele sloop van bouwkundig erfgoed niet wordt uitgesloten. Op deze plaats is echter de contextwaarde (omgeving van het bouwkundig erfgoed) reeds verstoord in de huidige situatie waardoor de effecten van een sloop niet aanzienlijk zijn.
Op de andere locaties met bouwkundig erfgoed voorziet het RUP in specifieke bestemmingen of voorschriften waarbinnen de erfgoedwaarde van het bouwkundig erfgoed dat is beschreven in de inventaris moet worden behouden en zal geherwaardeerd worden in de toekomstige ontwikkelingen. Op deze wijze draagt het RUP bij aan het behoud van de aanwezige erfgoedwaarden.

Ook binnen het huidige juridische kader zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk binnen het plangebied die een impact kunnen hebben op bouwkundig erfgoed.

*Archeologie*

Rekening houdend met de ligging van het plan binnen een gebied waar geen archeologie te verwachten is en rekening houdend met de aard van het plan, waarbij effecten van bodemverstoring of grondwaterpeilwijziging niet verwacht worden tot buiten deze zone ‘geen archeologie te verwachten’, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op archeologische erfgoed optreden.

| **Conclusie** |
| --- |
| **Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn.** |

### 6.6.5 Mens - mobiliteit

**Tijdens het voortraject dat voorafgaandelijk aan de opmaak van het RUP werd doorlopen, werd in opdracht van de gemeente Dilbeek een mobiliteitsstudie of Mober opgemaakt. Het betrof zowel de ruimtelijke ontwikkelingen van de verschillende lokale stakeholders als de geplande ontwikkelingen op vlak van infrastructuur (overgang spoorweg, fietssnelweg). De onderzochte effecten op vlak van verkeersstromen en verkeersintensiteiten gingen uit van een maximaal ontwikkelingsscenario voor elk van de betrokken ontwikkelingen.**

**Het ruimtelijk onderzoek dat tijdens de opmaak van de startnota (o.a. het participatief traject) werd gevoerd, heeft echter uitgewezen dat het initieel voorgestelde programma (de som van de individuele wensen) het ruimtelijk en maatschappelijke draagvlak overschrijdt. Om deze reden werd in de startnota het programma naar beneden bijgestuurd. Tijdens de Charette werd dit ontwerpend onderzoek verder gezet en heeft dit geleid tot een aanbevelingsrapport.**

**Naar aanleiding hiervan en volgend op de publieke raadpleging van de startnota, werd een aangepaste Mober opgemaakt die rekening houdt met het programma zoals beschreven in het aanbevelingsrapport. In de onderstaande effectbespreking wordt een samenvatting gegeven van de bevindingen uit het Mober. De volledige studie is terug te vinden onder titel 8 van de scopingnota.**

#### 6.6.5.1 Referentiesituatie

Hiervoor verwijzen we ook naar de bestaande ruimtelijke structuur onder titel 4 van de scopingnota en naar de Mober.

#### 6.6.5.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Mens - mobiliteit | Ja | Nee |
| --- | --- | --- |
| • Zal het plan een wijziging (toename) in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, …)? | ☒ | ☐ |
| • Zal het plan een wijziging in de (ontsluitings)infrastructuur teweegbrengen/vereisen? | ☒ | ☐ |

Het RUP laat bijkomende ontwikkelingen aan de stationsomgeving toe. Deze ontwikkelingen zullen zorgen voor een stijging van de verkeersintensiteiten in de omgeving. De intensiteiten in de Hendrik Placestraat zullen stijgen met maximum 32%. De toekomstige intensiteiten overschrijden echter de verkeersleefbaarheidsgrens niet. Er is nog een restcapaciteit van circa 20% vooraleer de verkeersleefbaarheidsgrens bereikt wordt.

De oversteekbaarheid van de Hendrik Placestraat wordt een aandachtspunt. Het behoud van de verkeerslichtengeregelde oversteek ter hoogte van de schoolpoort is in dit opzicht aangewezen om de kinderen veilig te laten oversteken. Bij een heraanleg van de Hendrik Placestraat is het plaatsen van een middeneiland, waardoor de rijweg in 2 fase overgestoken kan worden een alternatief. Dit kan eveneens snelheidsverlagend werken.

Uit de capaciteitstoets van de kruispunten kunnen we afleiden dat de te verwerken intensiteiten op de verschillende kruispunten onder de theoretische capaciteit van een voorrangsgeregeld kruispunt blijven. Bij realisatie van de nieuwe ontsluiting via de Wolsemstraat, is het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt Robert Dansertlaan - Wolsemstraat te overwegen. Als de spoorwegovergang aan de Brusselstraat gesloten wordt, is immers een verdere stijging van de intensiteiten te verwachten.

De verschillende ontwikkelingen dienen de nodige parkeerplaatsen te voorzien om in hun eigen parkeerbehoefte te voldoen. Waar mogelijk is meervoudig gebruik van parkeerplaatsen aangewezen. De combinatie van de verschillende functies binnen het RUP laat dit toe. Een duidelijke bewegwijzering naar extra naburige parkings is wenselijk.

Om de parkeerdruk vanuit bewoners te beperken, kan het voorzien van een cambio voertuig een oplossing bieden. Het station kan bijvoorbeeld verder uitgebouwd worden tot mobipunt met een deelwagen. Grotere ontwikkelingen kunnen mogelijks ook zelf voorzien in een deelwagen voor het woonblok.

Naast deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn er verschillende infrastructurele ontwikkelingen voorzien die een duurzaam verplaatsingspatroon in de hand werken en zorgen voor een veiligere en vlottere kruising van de sporen.

De wijziging van de route voor het gemotoriseerd verkeer naar de Wolsemstraat zal ervoor zorgen dat er in de toekomst een verkeersluwe stationsomgeving ontstaat.

Daarnaast is het aanwezen zowel de school, bedrijven als recreatieve functies inzetten op duurzaam vervoer naar hun site. De directe aanwezigheid van het treinstation moet als troef uitgedragen worden.

Door toenemende activiteiten in de stationsomgeving zal de parkeerdruk toenemen. Per site moet er gestreefd naar een oplossing om de parkeerbehoefte enerzijds op hun eigen site op te vangen. Anderzijds moet er worden ingezet op het meervoudig gebruik van zowel de nieuw te voorzien als de bestaande parkings. Dit in het kader van duurzaam ruimtegebruik.

De keuze in deze afweging zal voornamelijk afhangen van het tijdslot waarin elke site een hogere parkeerdruk waarneemt. Dit heeft als gevolg dat de klant mogelijk enkele honderden meters zal moeten wandelen tussen de bestemmingssite en de aanwezig parkeerzones.

Extra horeca-activiteiten en handelszaken kunnen in het weekend gebruik maken van de stationsparking om de extra parkeerbehoefte op te vangen.

De parkeerbalans van de verschillende functies zal goed op elkaar afgestemd moeten worden. Er zal afgestapt moeten worden van de ‘zekere’ parkeerplaats voor de deur. Zeker voor bezoekers is het wenselijk om in te zetten om gedeeld gebruik van het beschikbaar parkeeraanbod in het kader van duurzaam ruimtegebruik.

In grote lijnen moet het geen probleem vormen om alle functies te combineren, mits er goede afspraken gemaakt worden met betrekking tot het gedeeld gebruik van het beschikbare aanbod binnen de stationsomgeving.

Rekening houdend met de bovenstaande elementen kan geoordeeld worden dat de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid rond de stationsomgeving wordt gegarandeerd.

Voor de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP wordt bekeken hoe verschillende elementen met betrekking op mobiliteit kunnen worden vastgelegd, waaronder het netwerk van trage wegen, de fietssnelweg, de mobipunten en de lineaire wegenstructuur.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline mobiliteit te verwachten zijn.**

### 6.6.6 Mens - ruimtelijke aspecten

#### 6.6.6.1 Referentiesituatie

Binnen het plangebied is het gewestplan van toepassing.

Hiervoor verwijzen we ook naar het overzicht van de bestemmingswijzigingen binnen de verschillende deelzones onder titel 6.3.3 van de scopingnota. Dit overzicht geeft een vergelijking tussen de referentiesituatie (feitelijke toestand en juridische toestand) en de nieuwe of geplande situatie die door het RUP ontstaat.

Het plangebied is niet gelegen binnen een herbevestigd agrarisch gebied (HAG).

Het plangebied omvat het gebied rond het station van Dilbeek waarbinnen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zullen gekaderd worden en waarbinnen de mobiliteit zal gestructureerd worden.

#### 6.6.6.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Mens - ruimtelijke aspecten | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Ruimtegebruik** | | |
| • Zullen er functies (zoals wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, handel, recreatie, natuur en bos, infrastructuur) wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)? | ☒ | ☐ |
| • Zullen er landbouwfuncties en structuren wijzigen ten gevolge het planvoornemen (door bijvoorbeeld bestemmingswijzigingen, wijzigingen in ruimtebeslag en functioneren)? | ☐ | ☒ |
| **Ruimtebeleving** | | |
| • Genereert het plan een potentieel fundamenteel gewijzigde ruimtebeleving (visueel, licht/schaduw, wind, privacy, veiligheidsgevoel)? | ☒ | ☐ |

*Ruimtegebruik*

Vandaag is de stationsomgeving een omgeving met een eerder beperkte kwaliteit in een aantal deelzones (zoals Royer en Schietse). Er is een gebrek aan samenhang, een sterke ruimtelijke fragmentatie, veel residueel gebruik, … De publieke ruimte is op veel plaatsen ondermaats en sterk versteend. Fietsers en voetgangers hebben amper ruimte in de stationsomgeving. Er is geen publiek groen aanwezig. Het is kortom een omgeving die toe is aan een herontwikkeling en waar een kwaliteitsinjectie nodig is. Middels dit RUP wenst de gemeente de contouren vast te leggen waarbinnen de verdere ontwikkeling rond de stationsomgeving op een kwalitatieve manier kan verweven worden met de huidige omgeving.

De stationsomgeving is een zone met een zeer goede multimodale bereikbaarheid. Het is dan ook logisch om hier enige verdichting gekoppeld aan kwaliteitsverbeteringen toe te laten. Deze verdichting wordt in de scopingnota uitvoerig toegelicht.

Het RUP geeft uitvoering aan het GRS, meer bepaald de bindende bepaling nr. 15 met betrekking tot de opmaak van een RUP voor de stationsomgeving Dilbeek en nr. 17 met betrekking tot de opmaak van een RUP Sint-Wivina als onderdeel van het actieplan 'Seniorenhuisvesting'.

Het RUP is in overeenstemming met het principes van het richtinggevend gedeelte van het GRS voor wat betreft het actieplan voor de stationsomgeving van Dilbeek en het actieplan voor de seniorenhuisvesting in Sint-Wivina. De randvoorwaarden die hierbij gesteld zijn, worden doorvertaald in het RUP. Zo tracht het RUP met de uitbouw van een lokaal openbaar vervoersknooppunt zoals het station van Dilbeek de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid verhogen en wordt er gestreefd naar een veilige en aangename omgeving.

*Ruimtebeleving*

Het plan voorziet de vervanging van leegstaande bedrijfsgebouwen door een kwalitatieve invulling. De nieuwe ontwikkelingen in de deelzones Royer en Schietse zullen een veel positievere visuele belevingswaarde hebben, aangezien de oude verlaten bebouwing en verharding vervangen worden door nieuwe (woon)gebouwen, in combinatie met onverharde en groene publieke ruimte.

Bovendien voorziet het RUP voldoende opgewaardeerde open ruimten in het plangebied met een groenblauwe dooradering.

De ontwikkelingen die het RUP voorziet beogen dus een kwaliteitswinst voor het gebied als geheel. De gewijzigde ruimtebeleving wordt bewust en gewild mogelijk gemaakt door het RUP. Het RUP zal een positief effect hebben op het ruimtegebruik en de ruimtebeleving.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline ruimtelijke aspecten te verwachten zijn.**

### 6.6.7 Mens - gezondheid en veiligheid

#### 6.6.7.1 Referentiesituatie

Binnen het plangebied zijn scholen (Broederschool Don Bosco en Hogeschool Odisee) en een woonzorgcentrum (Wivina) aanwezig. Daarnaast omvat het plangebied een aantal gebieden met een woonfunctie.

Er bevinden zich geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied.

#### 6.6.7.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Mens - gezondheid en veiligheid | Ja | Nee |
|---|---|---|
| **Gezondheid** | | |
| • Zal het plan een wijziging in de verkeersgeneratie teweegbrengen (zoals bij wonen, bedrijvigheid, recreatie, school, kantoor, winkels, …)? *(zie tevens discipline mobiliteit)* | ☒ | ☐ |
| • Voorziet het plan gebieden met woonfunctie of kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen)? | ☒ | ☐ |
| • Voorziet het plan in een relevant aandeel bijkomende lichtbronnen (zoals bv. voor sport- en recreatieactiviteiten, in functie van veiligheid op bedrijfsterreinen)? *(zie tevens discipline biodiversiteit)* | ☐ | ☒ |
| **Veiligheid** | | |
| • RVR-toets uitgevoerd? | ☒ | ☐ |
| • Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals hoogspanningslijnen? | ☐ | ☒ |
| • Voorziet het plan een wijziging in de aanwezigheid van of toelaten van risicovolle installaties zoals infrastructuren (weg-spoorweg-waterweg-pijpleiding) voor transport van gevaarlijke stoffen? | ☐ | ☒ |

*Gezondheid*

Het RUP laat bijkomende ontwikkelingen aan de stationsomgeving toe. Deze ontwikkelingen zullen zorgen voor een stijging van de verkeersintensiteiten in de omgeving. De intensiteiten in de Hendrik Placestraat zullen stijgen met maximum 32%. De toekomstige intensiteiten overschrijden echter de verkeersleefbaarheidsgrens niet. Er is nog een restcapaciteit van circa 20% vooraleer de verkeersleefbaarheidsgrens bereikt wordt.

In het RUP worden maatregelen voorgesteld om de veiligheid van het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) rond het station te verbeteren, onder meer door een ongelijkgrondse kruising van de spoorlijn en een netwerk van trage verbindingen doorheen het plangebied.

Ten opzichte van de bestaande situatie zijn er geen grote veranderingen in lichtemissies en lichtinval die lichthinder zouden kunnen veroorzaken. In het kader van veiligheid en diefstalpreventie dienen bepaalde activiteiten (school, woonzorg-centrum, …) te beschikken over buitenverlichting. Om de hinder hiervan te beperken, kan gewerkt worden met bewegingssensoren waardoor er geen permanente lichtverstrooiing aanwezig is. Bij de inplanting en keuze van de verlichtingselementen (lichtsterkte, straalrichting, …) moet er eveneens rekening gehouden worden met de privacy van de omwonenden en het veiligheidsgevoel in de omgeving.

Voor de verlichting van het publiek toegankelijk domein kunnen randvoorwaarden worden voorzien naar hoogte en plaatsing om storende effecten te vermijden.

*Veiligheid*

Voor de RVR-toets verwijzen we naar titel 7 van deze scopingnota. De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten. Uit de RVR-toets blijkt dat de geplande ruimtelijke ontwikkelingen geen invloed hebben op de risico's of de gevolgen van een zwaar ongeval; de noodzaak voor de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) kan worden uitgesloten.

Het plan voorziet geen wijziging in de aanwezigheid van of het toelaten van risicovolle installaties.

**Conclusie**

**Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline gezondheid en veiligheid te verwachten zijn.**

### 6.6.8 Geluid

**Naar aanleiding van de opmerkingen van het Team Milieueffectrapportage op de eerste versie van de scopingnota, werd een afzonderlijke geluidsstudie opgemaakt die rekening houdt met het programma en de ligging ten opzichte van de spoorlijn. In de onderstaande effectbespreking wordt een samenvatting gegeven van de bevindingen uit de geluidsstudie. De volledige studie is terug te vinden onder titel 9 van de scopingnota.**

#### 6.6.8.1 Referentiesituatie

Hiervoor verwijzen we ook naar de beschrijving van de referentiesituatie onder titel 1.2 van de geluidsstudie.

Vanuit het spoorverkeer komt de geluidsbelasting van de spoorlijn L50. Vanuit het wegverkeer komt de grootste geluidsbelasting van de Hendrik Placestraat, de Stationsstraat en de Robert Dansaertlaan. Omwille van de aanwezige functies heeft dit vooral invloed op gevoelige functies zoals wonen.

#### 6.6.8.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Geluid | Ja | Nee |
|---|---|---|
| • Genereert het plan bijkomende geluidsemissies (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, …)? | ☒ | ☐ |

Op basis van geluidsmetingen (zowel lange duur als korte duur metingen) in het plangebied, kan besloten worden dat het bestaande Lden niveau ter hoogte van de toekomstige woonfuncties aan de Robert Dansaertlaan en de Wolsemstraat minder dan 62dB(A) bedraagt. Volgens het afwegingskader voor de inplanting van nieuwe woonzones in de omgeving van geluidsbelaste zones (spoorverkeer) zitten we hier in categorie 1 (< 62dB(A)). Hier zijn bijgevolg geen beperkingen van toepassing voor herbestemming tot woongebied.

Het RUP heeft geen betrekking op activiteiten die permanente, overdreven geluidsoverlast veroorzaken. Er wordt wel een tijdelijke geluidshinder verwacht bij de aanleg van de infrastructuur en de realisatie van nieuwe gebouwen Het geluid en de trillingen die worden veroorzaakt door deze werken kunnen worden beëindigd binnen een redelijke termijn. De werkzaamheden zullen grotendeels overdag plaatsvinden en tijdens de werkweek.

| Conclusie |
|---|
| **Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline geluid te verwachten zijn.** |

### 6.6.9 Lucht

#### 6.6.9.1 Referentiesituatie

Fijn stof bestaat uit zeer kleine deeltjes die aanwezig zijn in de lucht. Hiervoor gebruiken we als maatstaf PM2.5, wat staat voor deeltjes die kleiner zijn dan 2,5 micrometer. Uit de gegevens van IRCEL wordt voor het plangebied een fijn stof- of PM2.5 -jaargemiddelde (2020) van 8-10µg/m³ aangegeven. De EU-grenswaarde ligt op 20µg/m³ op jaarbasis. De kaarten met het jaargemiddelde voor fijn stof tonen een goede luchtkwaliteit voor het plangebied en de omgeving.

Stikstofdioxide (NO2) is een oxiderend gas dat irritatie van de luchtwegen kan veroorzaken. Verbrandingsprocessen ten gevolge van onder andere gemotoriseerd verkeer stoten voornamelijk NO uit. In de lucht wordt NO omgezet tot NO2. De gegevens van IRCEL geven een stikstofdioxide- of NO2-jaargemiddelde (2020) van 11-15µg/m³ aan. De EU-grenswaarde ligt op 30µg/m³ op jaarbasis. De kaarten met het jaargemiddelde voor stikstofdioxide tonen een goede luchtkwaliteit voor het plangebied en de omgeving.

#### 6.6.9.2 Effectbespreking

| Checklist potentiële ingrepen Lucht | Ja | Nee |
|---|---|---|
| • Genereert het plan bijkomende luchtemissies (incl. geur) (zoals bij een toename van verkeer, bepaalde bedrijfsbestemmingen, …)? | ☒ | ☐ |

Het plan en de emissies die gepaard gaan met de bijhorende verkeersbewegingen van de geplande ontwikkelingen zullen niet van dien aard zijn dat ze resulteren in een bijkomend negatief effect op de bestaande luchtkwaliteit in de omgeving. Bovendien wil het RUP inzetten op een multifunctioneel en multimodaal gebied rond het station van Dilbeek, waardoor alternatieven voor het autogebruik zoals fiets en openbaar vervoer worden gestimuleerd.

Gelet op de EPB-regelgeving waaraan de gebouwen dienen te voldoen zullen de activiteiten geen significante bijkomende uitstoot van broeikasgassen met zich meebrengen.

| Conclusie |
|---|
| **Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline lucht te verwachten zijn.** |

### 6.6.10 Klimaat

#### 6.6.10.1 Referentiesituatie

Effecten die we moeten bekijken vallen uiteen in 2 categorieën:

- Effecten van het RUP op het klimaat;
- Effecten van het klimaat op het RUP (of het project dat door het RUP kan gerealiseerd worden).

Mogelijke effecten van de eerste categorie werden grotendeels reeds bij een aantal andere disciplines besproken. Voor deze effecten zal het RUP over het algemeen iets beter scoren dan de feitelijke toestand en de huidige juridische situatie (die bv. veel meer verharding toelaat) en nergens tot aanzienlijke negatieve effecten leiden. In het RUP wordt groene (publieke) ruimte gecreëerd en worden de juiste condities om het gebruik van duurzame mobiliteitsmodi gestimuleerd. (zie ook doelstellingen onder titel 5.3 van de scopingnota).

Het gaat over volgende mogelijke effecten van het RUP op het klimaat:

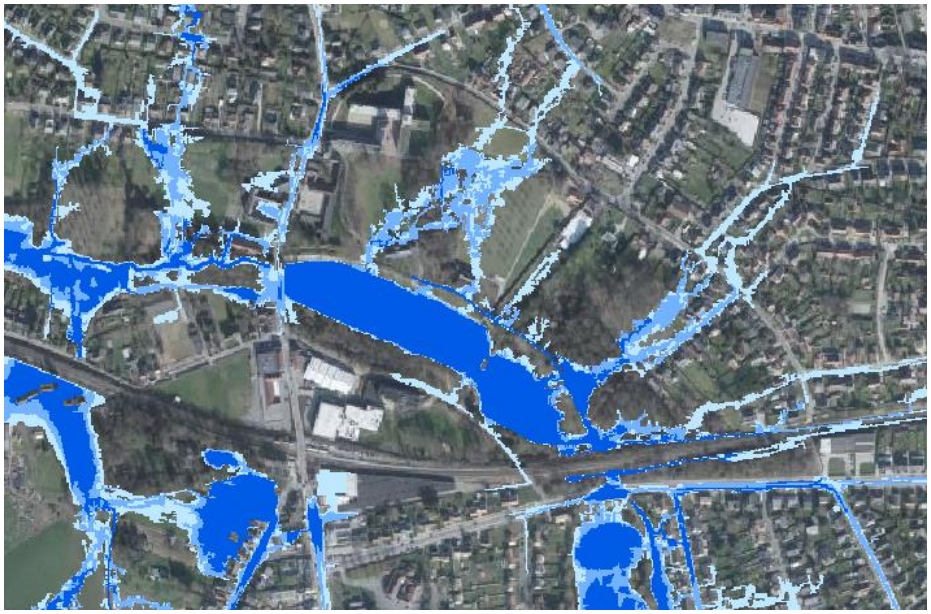
- Verharding (reeds behandeld);
- Grondwaterhuishouding en oppervlaktewater (reeds behandeld);

- Ruimte voor waterlopen (reeds behandeld);
- Biotoopverlies (reeds behandeld);
- Realiseren en behouden van groene gebieden (reeds behandeld);
- Duurzame mobiliteit (reeds behandeld);
- Lucht (reeds behandeld);
- Hitte-eiland effecten: dit is nog niet expliciet behandeld en wordt hieronder bij de effectbespreking besproken;
- Hernieuwbare energie: dit is nog niet expliciet behandeld, en wordt hieronder bij de effectbespreking besproken.

Het gaat daarnaast over volgende effecten van het klimaat op het RUP:

- Mogelijke hittestress: wordt hieronder bij de effectbespreking besproken;
- Mogelijke pluviale overstromingen: wordt hieronder bij de effectbespreking besproken aan de hand van de klimaatscenario's voor 2100;
- Mogelijke fluviale overstromingen: wordt hieronder bij de effectbespreking besproken aan de hand van de klimaatscenario's voor 2100.

*Overstroombaar gebied - toekomstig klimaat - pluviaal (bron: Waterinfo.be)*



*Globale risicokaart - toekomstig klimaat - pluviaal (bron: Waterinfo.be)*

*Overstroombaar gebied - toekomstig klimaat - fluviaal (bron: Waterinfo.be)*

*Globale risicokaart - toekomstig klimaat - fluviaal (bron: Waterinfo.be)*

### 6.6.10.2 Effectbespreking

Het RUP wil alle kansen bieden om hernieuwbare energie in te zetten. Het zal bv. expliciet toelaten dat daken gebruikt kunnen worden door fotovoltaïsche installaties, zonneboilers en gelijkaardige technieken. Er zullen daarnaast geen voorschriften opgenomen worden die inzake hernieuwbare energie beperkingen opleggen. Ook het gebruik van duurzame, milieu- en energievriendelijke materialen wordt binnen het RUP gestimuleerd.

Het RUP voorziet in bepaalde deelzones (bv. zone Royer, zone Don Bosco) meer bebouwing dan er vandaag aanwezig is, maar bestendigd en versterkt ook de aanwezige ruimte groenzones rond het Wivinapark en de vallei van de Steenvoorbeek. Rondom gebouwen en in het publiek domein (pleinen, parkeerplaatsen, …) zal gestreefd worden naar een minimum aan verhardingen. Door meer groen te voorzien is er ruimte voor waterberging en daalt de kans op hittestress.

Bij verdere klimaatopwarming neemt de kans op pluviale (door intense neerslag) en fluviale (vanuit waterlopen) overstromingen toe.

Het plangebied kent in de toekomst een aantal zones met een grote kans op pluviale overstromingen. Deze zones situeren zich voornamelijk in de vallei van de Steenvoordbeek (inclusief de vijvers). Enkel de zone te westen van de Lange Haagstraat heeft betrekking op residentieel gebied. Binnen de meeste zones met een grote kans om te overstromen voorziet het RUP een groene bestemming.

Het plangebied kent in de toekomst een aantal zones met een grote kans op pluviale overstromingen. Deze zones situeren zich voornamelijk in de vallei van de Steenvoordbeek (inclusief de vijvers). Enkel de zone te westen van de Lange Haagstraat heeft betrekking op residentieel gebied. Binnen de meeste zones met een grote kans om te overstromen voorziet het RUP een groene bestemming.

Het plangebied kent in de toekomst een beperkte zone met een grote kans op fluviale overstromingen. Deze zone situeert zich langsheen de Steenvoordbeek. In deze zone voorziet het RUP een groene bestemming.

| **Conclusie** |
| --- |
| **Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline klimaat te verwachten zijn.** |

## 6.7 Grensoverschrijdende effecten

Rekening houdend met de aard van het voorgenomen plan, de omvang van de effecten zoals hiervoor beschreven - en het gegeven dat deze als niet-aanzienlijk beoordeeld werden - en gelet op de afstand tot een lands- of gewestgrens, wordt geconcludeerd dat er geen aanzienlijke lands- of gewestgrensoverschrijdende negatieve effecten zullen voordoen.

## 6.8 Conclusie

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen plan:

- betrekking heeft op de ruimtelijke ordening;
- een kader kan vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project dat wordt opgesomd onder rubriek 10b van bijlage III van het project-m.e.r.-besluit van 10 december 2004;
- het gebruik regelt van een klein gebied op lokaal niveau;
- geen kader vormt voor projecten die een passende beoordeling vereisen;
- geen aanzienlijke milieueffecten zal veroorzaken voor de verschillende milieudisciplines, zoals in titel 6.6 uitvoerig werd besproken.

Het vermoeden dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn wordt door dit onderzoek aldus bevestigd.

Hieruit volgt dat voor het voorgenomen plan geen plan-MER dient te worden opgemaakt overeenkomstig artikel 4.2.3 §3 van het DABM.

# 7 ONDERZOEK TOT VEILIGHEIDSRAPPORTAGE

## 7.1 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. Indien 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. Indien 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.

## 7.2 Onderzoek tot veiligheidsrapportage

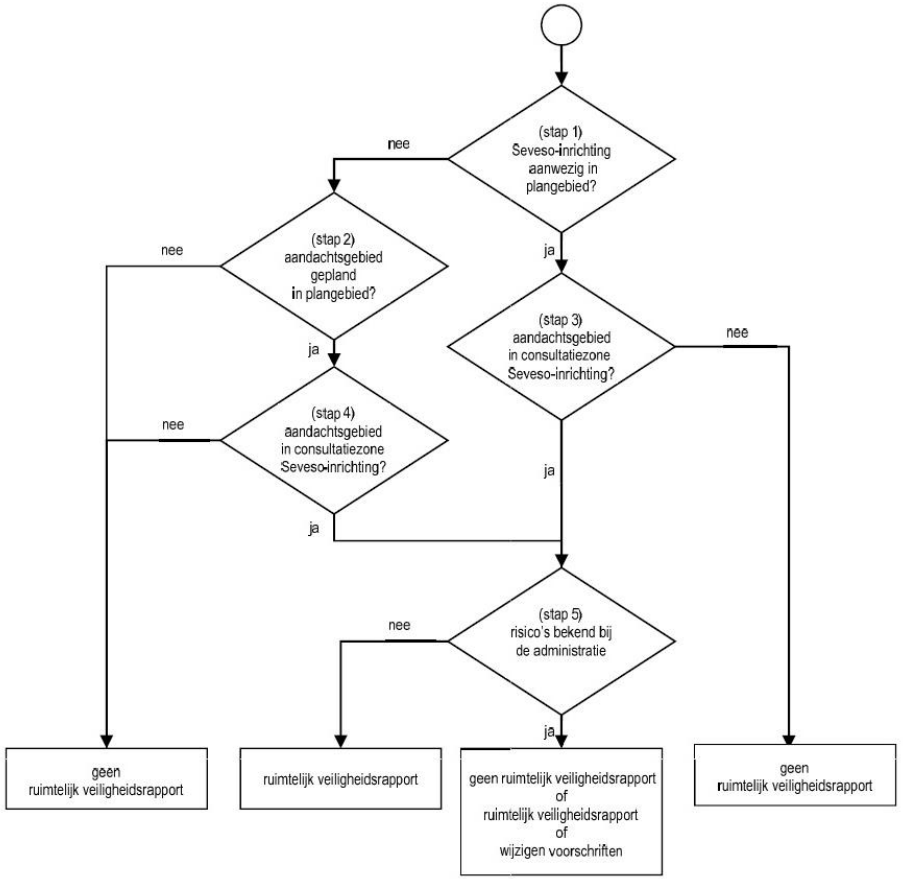
Wanneer een RUP een bestemmingswijziging beoogt, ziet de ruimtelijke veiligheidsrapportage erop toe dat ruimtelijke ontwikkelingen de preventie van zware ongevallen of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen niet in het gedrang brengen. Het RVR onderzoekt, wanneer nodig de risico's.

Het besluit van de Vlaamse Regering bevat in de vorm van een schema de criteria om te beslissen of bij een RUP effectief een RVR vereist is. Om erop toe te zien dat bij ruimtelijke ontwikkelingen het risico van zware ongevallen niet vergroot of de gevolgen van zware ongevallen niet ernstiger kunnen worden, definieerde de Vlaamse overheid zogenaamde aandachtsgebieden. Dit zijn gebieden die bij het opmaken van een RUP bijzondere aandacht vragen:

- Ofwel vanwege de aanwezigheid van grote groepen van personen: woongebieden, druk bezochte gebouwen, belangrijke transportassen, …;
- Ofwel vanwege hun milieu- en/of natuurwaarde: waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden, …;
- Ofwel vanwege de intrinsieke mogelijkheid om zware ongevallen te veroorzaken: externe gevarenbronnen.

De Vlaamse overheid ontwikkelde een procedure die de wisselwerking tussen bestaande en/of geplande Seveso-inrichtingen enerzijds en bestaande en/of geplande aandachtsgebieden anderzijds moet bestuderen teneinde mogelijke onverenigbaarheden reeds tijdens de planningsfase op te sporen en er op gepaste wijze op te reageren. Het moet voorkomen dat in de toekomst aandachtsgebieden te dicht bij Seveso-inrichtingen ingeplant worden (maar ook omgekeerd) waardoor mens of milieu aan te hoge risico's van zware ongevallen zouden blootgesteld worden.

De ruimtelijke veiligheidsrapportage verbindt aldus het beleid ruimtelijke ordening met het industriële veiligheidsbeleid inzake risico's van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.



Het RUP wordt opgemaakt in uitvoering van het GRS met als doelstelling de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen rond het station te kaderen en het parkeren te structureren en hoe dit op een kwalitatieve manier kan verweven worden met de bestaande omgeving.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient het RUP afgetoetst te worden aan de hand van criteria uit het bovenvermelde schema of beslissingsdiagram. De doorlopen RVR-toets geeft het volgende resultaat:

- Er bevinden zich GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied;
- De inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten.

**Conclusie**

**Uit de bovenstaande toetsing wordt besloten dat er geen RVR dient opgesteld te worden. Het plan moet niet voorgelegd worden aan het Team Externe Veiligheid.**

# 8 MOBILITEITSSTUDIE

TRACTEBEL
ENGIE

# MOBER RUP STATIONSOMGEVING DILBEEK

**Opdrachtgever:** **Gemeente Dilbeek**

Datum: 02/07/2021

| | |
|---|---|
| Titel | MOBER RUP Stationsomgeving Dilbeek |
| Opdrachtgever | Gemeente Dilbeek |
| Contactpersoon opdrachtgever | Laurent Coppens |
| Indiener | Tractebel (Tractebel Engineering n.v.)<br>Ilgatlaan 23 - 3500 Hasselt<br>T +32 11 28 86 00 - info@tractebel.engie.com |
| Contactpersoon indiener | Natalie Craeghs |
| Datum | 02/07/2021 |
| Versienummer | 4 |
| Projectnummer | P.012023 |

## KWALITEIT

DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

| Versie | Datum | Opmerkingen |
|---|---|---|
| 4 | 02/072021 | Definitief rapport |
| 3 | 15/06/2021 | Terugkoppeling gemeente |
| 2 | 19/04/2021 | Terugkoppeling gemeente |
| 1 | 24/09/2020 | Terugkoppeling gemeente |
| | | |

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

| | | Datum |
|---|---|---|
| Auteur(s) | Geert Deroose<br>Ruben Willems<br>Natalie Craeghs | 24/09/2020<br>16/04/2021<br>15/06/2021 |
| Documentscreener(s) | | Datum |

BESTANDSINFORMATIE

| | |
|---|---|
| Bestandsnaam | P.012023_MOBER RUP stationsomgeving Dilbeek_V3.1 |
| Laatst opgeslagen | 25/06/2021 |

# INHOUD


**1. Inleiding** 3
1.1 Geschiedenis 3
1.2 Overzicht geplande ontwikkelingen 5

**2. Planningscontext en juridische context** 7
2.1 Juridische context 7
2.2 Planningscontext 9

**3. Bereikbaarheidsprofiel** 14
3.1 Huidige toestand 14
3.2 Huidig druktebeeld 28
3.3 Knelpunten bestaande toestand 34
3.4 Toekomstige ontsluitingsstructuur 35

**4. Mobiliteitsprofiel** 36
4.1 Station 36
4.2 Odisee 37
4.3 Site Broeders 38
4.4 Wivina en Famousgrey 41
4.5 Schietse 52
4.6 Royer 61
4.7 Gemengd openruimtegebied A 72
4.8 Zone Lange Haagstraat 84
4.9 Zone Stationsstraat – Lange Haagstraat 86
4.10 Totaal 92

**5. Mobiliteitseffecten** 94
5.1 Ontsluitingsscenario's 94
5.2 Toedeling op het netwerk 96
5.3 Overige Effecten 99

**6. Sensitiviteitstoets** 109
6.1 Sluiten spoorwegovergang Brusselstraat 109
6.2 Effecten project Wolsem 109

**7. Milderende maatregelen** 112
7.1 Infrastructurele maatregelen 112
7.2 Parkeerbeleid 112
7.3 Opmaak schoolvervoerplan 113

**8. Besluit** 115
8.1 Algemeen 115
8.2 Aandachtspunten per ontwikkelingszone 116

# 1. INLEIDING

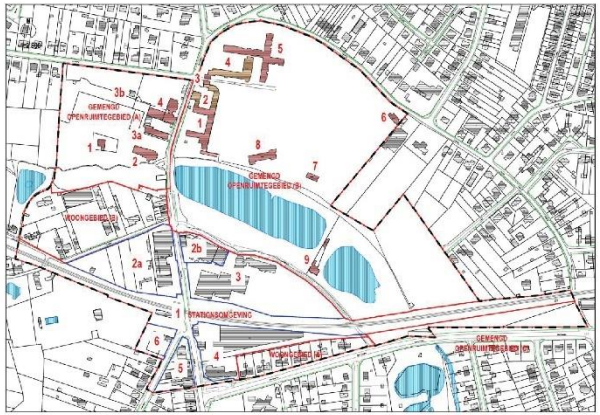
## 1.1 Geschiedenis

Voor de ruimte stationsomgeving te Dilbeek is een RUP in opmaak. In 2018 heeft er reeds een voorstudie plaatsgevonden, waarin de mobiliteitseffecten van de verschillende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de stationsomgeving onderzocht zijn. In deze voorstudie zijn ook verschillende ontsluitingsvarianten verder onderzocht.

De resultaten van deze mobiliteitsstudie zijn verwerkt in de startnota, die is goedgekeurd op 29 april 2019. De raadpleging van de bevolking over de startnota werd georganiseerd van 3 juni 2019 tot 1 augustus 2019. In het najaar van 2019 en het voorjaar van 2020 werd een ontwerpend onderzoek met belanghebbende en buurtbewoners georganiseerd. De resultaten hiervan werden gebundeld in en aanbevelingsrapport.

Momenteel wordt de scopingsnota opgemaakt. In het kader van deze scopingsnota, wordt er een nieuwe mobiliteitsstudie opgemaakt, rekening houdend met het aangepast programma en de gemaakte keuzes met betrekking tot het ontsluitingsscenario.

Op onderstaande figuur is de afbakening van het studiegebied weergegeven. De afbakening van de verschillende zones binnen het studiegebied geeft een mogelijke, nog verder vast te leggen opdeling van de bestemmingszones binnen het RUP weer.




*Figuur 1: afbakening studiegebied stationsomgeving Dilbeek*

Onderstaande oplijsting geeft een verduidelijking van de zoneafbakening en nummering:

Zone Gemengd Openruimtegebied (A): 1. jeugdhuis 'De Zolder', 2. Oasecentrum, 3a. Kapel (ingericht als turnzaal), 3b. nieuw schoolgebouw en 4. klooster



Zone Gemengd Openruimtegebied (B): 1. schoolgebouw (lagere school Broederschool), 2. Pachthof, 3. Poortgebouw, 4. Oud Priestergebouw en kapel, 5. Residentie Wivina, 6. Pachtwoning, 7. Oud hospitaal (infirmerie), 8. VLP gebouw (De La Salle-centrum) en 9. Woning

Zone Stationsomgeving: 1. Stationsgebouw, 2a & 2b. voormalige doe-het-zelf-zaak Royer met schrijnwerkerij, 3. Hogeschool Odsee, 4. Zone Schietse en politie, 5. Zone Stationsstraat - Lange Haagstraat en 6. Zone Lange Haagstraat

## 1.2 Overzicht geplande ontwikkelingen

De mobiliteitseffecten van onderstaande ontwikkelingen zullen mee in rekening gebracht worden bij de opmaak van deze MOBER.

- Site Broederschool (1) in de zone Gemengd Openruimtegebied (B) (zie fig. 1): de site komt leeg te staan door de verhuis van de school. In deze MOBER wordt er vanuit gegaan dat de bestaande oppervlakte aan gebouwen terug kan ingenomen worden. Als functie wordt uitgegaan van meergezinswoningen.

- Dom Savioschool (3b) in de zone Gemengd Openruimtegebied (A) (zie fig. 1): ontwikkeling nieuwe basisschool voor 770 leerlingen. Deze nieuwe school vervangt de bestaande basisschool, gelegen binnen het studiegebied en de bestaande kleuterschool, gelegen ten zuiden van het studiegebied.

- Royer (2a & 2b) in zone Stationsomgeving: Royer is een voormalige doe-het-zelfzaak met atelier. Men wenst aan de site een nieuwe ontwikkeling te realiseren met woonentiteiten, kantoren, handel,.. Momenteel wordt een gedeelte van de gebouwen gebruikt als vaccinatiecentrum.

- Politie in zone Stationsomgeving (zie fig. 1): de politie is nu gehuisvest in 2 gebouwen aan weerszijde van de Stationsstraat (4 & 5). Ze wensen op termijn van 2 naar 1 gebouw te verhuizen (4).

- Schietse (4) in zone Stationsomgeving (zie fig. 1): op de site is een leegstaand bedrijfspand aanwezig. Op deze site wenst men een woon- en detailhandelsproject te realiseren.

- Wivina – seniorenflats (5) in de zone Gemengd Openruimtegebied (B) (zie fig. 1): de Wivina site herbergt assistentiewoningen. Er is een vergunning verleend voor een woonzorgcentrum.

- Famous Grey (3 & 4) in de zone Gemengd Openruimtegebied (B) (zie fig. 1): op de site zitten verschillende kleine bedrijven. De mogelijkheid om te kapel te ontwikkelen tot horecagelegenheid wordt onderzocht.

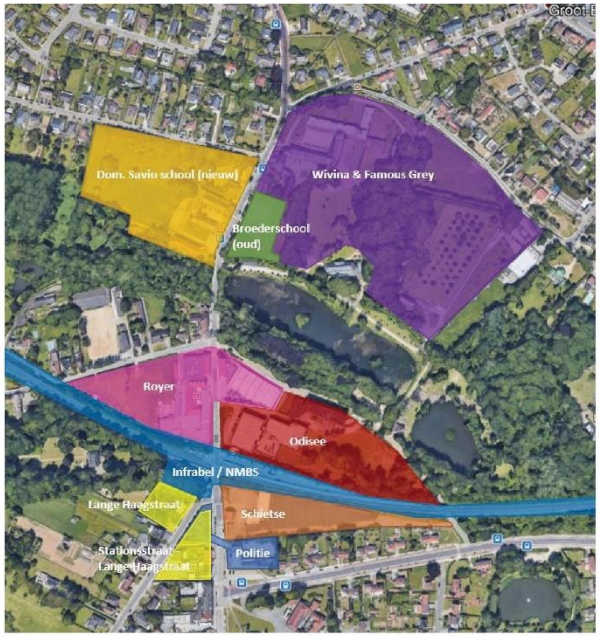
- Odisee (3) in zone Stationsomgeving (zie fig. 1): dit is een bestaande hogeschool. Er is geen uitbreiding gepland.

- Pachthof (2) in de zone Gemengd Openruimtegebied (B) (zie fig. 1): voor dit leegstaand gebouw zijn mogelijkheden voorzien voor horeca alsook tertiaire functies zoals handel, kantoor, … Het pachthof is in onderstaande figuur opgenomen binnen de zone van Wivina & Famous Grey.

- Bijkomende handel- en woonontwikkelingen (5 & 6) in zone Stationsomgeving aan de Stationsstraat en de Lange Haagstraat (zie fig. 1).

De overige ontwikkelingen zoals de fietssnelweg en de spoorwegovergang zijn infrastructurele maatregelen die bij de berekening van de verkeerseffecten mee onderzocht worden.






*Figuur 2: overzicht belangrijkste ontwikkelingen stationsomgeving Dilbeek*

# 2. PLANNINGSCONTEXT EN JURIDISCHE CONTEXT

## 2.1 Juridische context

### 2.1.1 Gewestplan

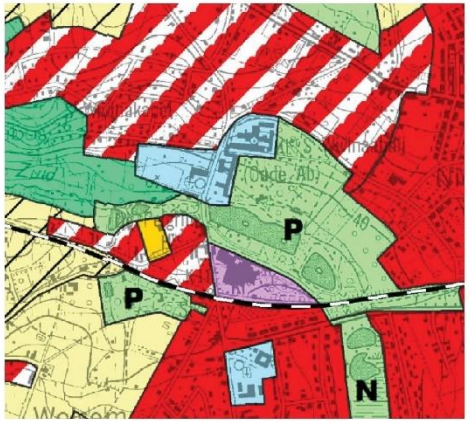
Het originele gewestplan is het gewestplan Halle – Vilvoorde – Asse. Binnen het projectgebied zijn verschillende gewestplanbestemmingen aanwezig.

De omgeving van de vijvers en de zone vanaf de vijvers richting de Kloosterstraat zijn in het gewestplan opgenomen als parkgebied.

Het gebied tussen de spoorweg, de Stationsstraat en de Wolsemstraat is in het gewestplan geselecteerd als gebied voor ambachtelijke bedrijven en gebied voor kleine en middelgrote ondernemingen.

De zone van de Dom. Savioschool, Wivina en Famous zijn geselecteerd als gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. De zone van Royer is gelegen in woongebied met landelijk karakter.

De zone van Schietse en de politie zijn gelegen in woongebied.




*Figuur 3: uitsnede gewestplan Halle – Vilvoorde – Asse*



### 2.1.2 Beschermde stads- en dorpsgezichten

Het Sint-Wivinaklooster is opgenomen op de lijst van beschermde stad- en dorpsgezichten. De gebouwen en de ommuring van het Sint-Wivinaklooster zijn geselecteerd als beschermd monument.

Het stationsgebouw van Dilbeek is opgenomen in de inventaris van bouwkundig erfgoed.

*Figuur 4: afbakening bouwkundig erfgoed Sint-Wivinaklooster*

### 2.1.3 Biologisch waardevolle gebieden

De vijvers van het Sint-Wivinaklooster is opgenomen als biologisch zeer waardevol gebied in de biologische waarderingskaart versie 2. De omgeving van de vijvers zijn geselecteerd als biologisch waardevol. Deze zone loopt door tot tegen de spoorweg.

*Figuur 5: uitsnede biologische waarderingskaart omgeving projectgebied*

## 2.2 Planningscontext

### 2.2.1 Vlaams strategisch gebied rond Brussel

De stationsomgeving van Dilbeek wordt als GEN-station samen met Groot-Bijgaarden geselecteerd als multimodale poort voor verdichten en ontwikkeling.

### 2.2.2 Transit Oriented Development in Dilbeek

Transit Oriented Development (TOD) is een stedenbouwkundig principe dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. In Vlaams-Brabant is Regionet Leuven, winnaar van de Vlaamse Planningsprijs 2014, een belangrijke pilot. Dilbeek kiest ook voor dit principe: kernversterking en het stoppen van de ongebreidelde verkavelingen buiten de kernen. Dat is mede opgenomen in het structuurplan. Daarom wordt in hoofdzaak ingezet op ontwikkelingen nabij:

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

### 2.2.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Op 7 september 2010 keurde de gemeenteraad de definitieve versie van het structuurplan goed. De deputatie van Vlaams-Brabant deed hetzelfde op 28 oktober 2010 en op 23 november 2010 verscheen de goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Dilbeek in het Belgisch Staatsblad.

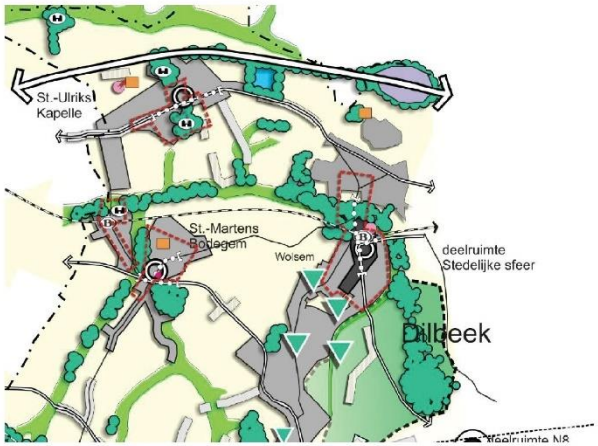
Met betrekking tot de stationsomgeving is in het structuurplan aangegeven dat de gemeente actie zal ondernemen om de stationsomgevingen op te waarderen.

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 (Odisee). In die context zal de nodige aandacht naar verkeersveiligheid gaan, naar de relatie met fietsroutenetwerken en voldoende voorzieningen voor fietsers. Initiatieven voor de stationsomgeving mogen niet leiden tot een verharding van de Steenvoortbeekvallei. De herinrichting kan wel ondersteuning geven aan lokale voorzieningen en de uitbouw van een 'centrumsfeer'.

Voor Wolsem is het volgende opgenomen.

*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.*






*Figuur 6: uitsnede gewenste ruimtelijke structuur 'Westelijke open ruimte'*

### 2.2.4 Mobiliteitsplan Dilbeek

Het vernieuwde mobiliteitsplan van Dilbeek is definitief vastgesteld door de gemeenteraad op 5 september 2017.

De categorisering van de wegen en het fietsroutenetwerk vanuit het mobiliteitsplan is nader besproken onder het hoofdstuk 'Bereikbaarheidsprofiel'.

In het mobiliteitsplan van Dilbeek is het gewenste inrichtingsprofiel voor een lokale weg type I opgenomen. Hieruit kunnen we afleiden dat de gewenste rijbaanbreedte 6m bedraagt en dat er bij voorkeur aanliggende fietspaden worden aangelegd op lokale wegen type I binnen de bebouwde kom.

Wat betreft de kruispunttypologie voor kruisingen tussen lokale wegen type I en lokale wegen type II of III gaat de voorkeur naar voorrangsgeregelde kruispunten, waarbij de lokale weg type I de voorrangsweg is.

| | Lokale weg type I | Lokale weg type II | Lokale weg type III |
|---|---|---|---|
| **Rijbaanbreedte** | 6 meter in functie van openbaar vervoer (en snelheidsregime) | maximum 6 meter afhankelijk van openbaar vervoer (en snelheidsregime) | 4 à 5 meter of 3 à 4 meter met uitwijkstroken (+ afh. van snelheidsregime) |
| **Rijstrookmarkering** | Meestal wel | Meestal niet | Nee |
| **Dwarsconflicten** | Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, middengeleider aan kruispunten en oversteekplaatsen, ... | Asverschuivingen aan kruispunten en poorten, wegversmallingen aan oversteekplaatsen, mini-rotonde, ... | Voorrang aan rechts, mini-rotonde, ... |
| **Langsconflicten** | Aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad (70km/u) | Gemengd verkeer of aanliggend fietspad of fietssuggestiestroken | Gemengd verkeer |
| **Versmallingen** | Sporadisch | Meerdere en wisselend van kant | Permanent smalle rijbaan eventueel met korte uitwijkstroken |
| **Horizontale vertraging** | Middengeleider, asverschuiving | Middengeleider, asverschuiving(en) | Asverschuivingen |
| **Verticale vertraging** | Rijbaankussen | Plateau, rijbaankussen | Plateau, rijbaankussen, drempel |
| **Verlichting** | BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen<br>BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen | BUBEKO: geen, enkel aan oversteekplaatsen<br>BIBEKO: beperkte sterkte, nadruk op oversteekplaatsen | BUBEKO: in functie van de noodzaak, laag<br>BIBEKO: functioneel decoratief laag wit licht |
| **Doodlopende straat** | nee | Uitzonderlijk ter ontsluiting | Ja, in functie van bereikbaarheid |

*Tabel 1: aandachtspunten weginrichting (BRON: mobiliteitsplan Dilbeek)*

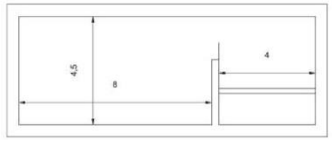
### 2.2.5 Sluiting spoorwegovergangen

Infrabel wenst de gelijkgrondse spoorwegovergang ter hoogte van de Stationsstraat te vervangen door een ongelijkgrondse spoorwegovergang.

Door Infrabel zijn hiervoor reeds 2 scenario's onderzocht:

- **Ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Stationsstraat.** De spoorlijn ligt hier reeds verhoogd ten opzichte van de omgeving. De voorziene lengte van de helling is in beide richtingen circa 88m lang. Voornamelijk ten zuiden van de spoorweg zullen een aantal percelen niet meer rechtstreeks kunnen aansluiten op de Stationsstraat. De bereikbaarheid van de bestaande stationsparking is in dit scenario ook een aandachtspunt. Deze parking ligt momenteel immers op niveau van de spoorlijn. De fietssnelweg kruist de Stationsstraat op niveau van de sporen. Aangezien de beschikbare ruimte op de Stationsstraat beperkt is, gaat men uit van de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde van de rijweg. Dit fietspad zal ook gebruikt moeten worden door voetgangers om de andere zijde van de sporen te kunnen bereiken. Ter hoogte van de sporen is er wel een passerelle voorzien om de tunnel te kruisen.





*Figuur 7: eerste schetsontwerp spoorwegtunnel Stationsstraat*

- **Ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Wolsemstraat**. In dit tweede scenario wordt ter hoogte van de Stationsstraat enkel een fiets- en voetgangersverbinding voorzien. Voor het gemotoriseerd verkeer ontstaan twee doodlopende segmenten, waar in het voorontwerp telkens een aantal parkeerplaatsen voorzien zijn. De Wolsemstraat wordt opgewaardeerd tot lokale I en de bestaande onderdoorgang onder de spoorweg wordt verbreed. De fietssnelweg kruist de Wolsemstraat op niveau van de spoorweg.

Binnen de procedure van het RUP is gekozen de ongelijkvloerse kruising voor gemotoriseerd verkeer te voorzien aan de Wolsemstraat. Aan de Stationsstraat zal enkel een onderdoorgang voorzien worden voor fietsers. (zie ook 3.4 toekomstige ontsluitingsinfrastructuur).

Het vervangen van de gelijkgrondse spoorwegovergang door een ongelijkgrondse spoorwegovergang kadert in het beleid van Infrabel om zoveel mogelijk gelijkgrondse spoorwegovergangen te sluiten of te vervangen door een ongelijkgronds alternatief.

Binnen dit kader bekijkt Infrabel of het eveneens mogelijk is om de spoorwegovergang van het station Groot-Bijgaarden, een deelgemeente van Dilbeek, te sluiten. Het college van Burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek heeft in december 2019 beslist om een mobiliteitsstudie op te laten maken om een beter zicht te krijgen op de mobiliteitsgevolgen van het afsluiten van beide spoorwegoverwegen. De studie is momenteel lopende, waarvan de resultaten in de loop van 2021 verwacht worden.

### 2.2.6 Start- en projectnota fietssnelweg F2: Segment Denderleeuw – Jette

In kader van de werken aan de Ring (R0) rond Brussel, plant de Werkvennootschap de aanleg van een fietssnelweg langs de spoorlijn. Er is reeds een startnota opgemaakt waarin de tracékeuze werd bepaald. De startnota is goedgekeurd op de RMC van 17 april 2018. Het voorkeurstracé voor Dilbeek is aan de noordzijde van de spoorlijn gelegen. Binnen de startnota is de variant met de ondertunneling van de spoorweg ter hoogte van de Stationsstraat meegenomen.

*Figuur 8: ontwerpend onderzoek stationsomgeving (BRON: startnota fietssnelweg F2)*

De gemeente Dilbeek heeft op 13 juni 2019 een projectnota goedgekeurd voor het stuk van Sint-Martens Bodegem tot Brussel. In mei 2020 is een omgevingsvergunningsaanvraag ingediend, die op 5 december 2020 vergund werd.

In de omgevingsvergunningsaanvraag Quick Win F2 wordt het tracé van de fietssnelweg in detail beschreven. Ter hoogte van het station van Dilbeek worden volgende elementen aangehaald:

- De fietssnelweg volgt de R. De Cuyperstraat en sluit aan op de Wolsemstraat. Gezien de onduidelijkheden binnen de opmaak van het RUP 'stationsomgeving Dilbeek', kan vanaf dit punt nog geen definitief tracé vastgesteld worden. Er wordt zodus voorzien in een omleiding. De fietser kan zijn weg ca. 600 m via de Wolsemstraat vervolgen tot aan het volgende segment (de onderdoorgang van de Wolsemstraat onder de spoorlijn), vanwaar opnieuw een definitief tracé aangelegd wordt.

- Vanuit de Wolsemstraat zal de fietssnelweg op grondophogingen worden aangelegd naast de bestaande spoorwegtaluds om tot het niveau van de spoorlijn te stijgen.

- Het tracé van de fietssnelweg verloopt verder in het spoorwegtalud richting Kloostermuur. In deze zone wordt een privéwoning gekruist. Aangezien er onvoldoende ruimte is om de fietssnelweg in te plannen tussen de spoorwegtalud en het privé-eigendom, wordt de fietssnelweg plaatselijk versmald tot 3 m. Het tracé in deze zone wordt aangelegd op het bestaande maaiveld. Aan de Kloostermuur is er aansluiting met het lokaal fietsnetwerk.



# 3. BEREIKBAARHEIDSPROFIEL

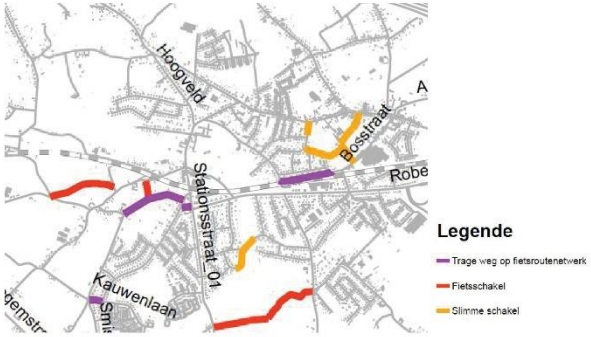
## 3.1 Huidige toestand

*Figuur 9: bereikbaarheid huidige situatie*

### 3.1.1 Voetgangers

#### 3.1.1.1 Netwerk

Binnen het mobiliteitsplan zijn een aantal prioritaire trage wegen geselecteerd. Een aantal van deze routes zijn gelegen in de stationsomgeving van Dilbeek. De prioritaire trage wegen in de omgeving van het projectgebied zijn weergegeven op onderstaande figuur.




*Figuur 10: prioritaire trage wegen (BRON: Mobiliteitsplan Dilbeek, versie 2017)*

#### 3.1.1.2 Infrastructuur

Ter hoogte van het station Dilbeek is er geen aparte voetgangerstunnel aanwezig. Voetgangers dienen gebruik te maken van de spoorwegovergang van de Stationsstraat.

Langs de Stationsstraat zijn voetpaden aanwezig. Ter hoogte van de spoorweg zijn geen zebrapaden aanwezig.

Het kruispunt Stationsstraat – Wolsemstraat is op alle takken voorzien van zebrapaden.

De Wolsemstraat ten oosten van de Stationsstraat is een doorlopende[1] straat. Aan één zijde is een voetpad aanwezig. Achter het voetpad zijn wel haakse parkeerplaatsen gelegen, wat zorgt voor potentiële conflicten met de zachte weggebruikers. Onder de spoorweg is een tunnel aanwezig die enkel gebruikt mag worden door fietsers en voetgangers.

Ter hoogte van de schooluitgang aan de Hendrik Placestraat is een voetgangersoversteek aanwezig. Deze voetgangersoversteek is beveiligd met verkeerslichten.

De voetpaden in de Hendrik Placestraat zijn relatief smal, zeker voor een schoolomgeving.

[1] Een doorlopende straat is een straat die voor gemotoriseerd verkeer doodloopt, maar die voor fietsers en voetgangers wel doorloopt.



De Robert Dansaertlaan is over de hele lengte van de straat voorzien van voetpaden langs weerszijden. Ter hoogte van de kruispunten en bushaltes is de straat voorzien van oversteekvoorzieningen voor voetgangers.

*Foto 1: omgeving Dom. Savioschool*

### 3.1.2 Fietsers

#### 3.1.2.1 Fietsroutenetwerk

**3.1.2.1.1 Fietssnelweg**

De route parallel aan het spoor is geselecteerd als fietssnelweg (F2) en verbindt Brussel met Gent. De route is nog niet befietsbaar.

**3.1.2.1.2 Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk**

Deze routes vormen een gebiedsdekkend en gesloten netwerk en zijn vooral gericht op dagelijkse functionele verplaatsingen. Ook hier onderscheiden we twee types:

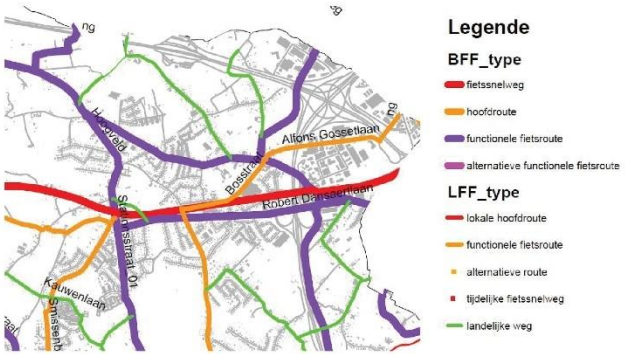
- Functionele fietsroutes: Deze fietsroutes zijn vooral gericht op een zo direct mogelijke verbinding tussen twee punten en volgen daardoor vaak de verbindingswegen voor autoverkeer
- Alternatieve functionele fietsroutes: Deze worden parallel met de functionele routes uitgezet langs rustigere trajecten. Dit type is bij uitstek geschikt voor woon-schoolverkeer.

Het aanbieden van beide types is noodzakelijk om de gebruiker steeds een keuzemogelijkheid te bieden tussen een korter maar drukker of een iets langer maar aangenamer traject.

Volgende routes zijn geselecteerd als functionele fietsroutes

- Stationsstraat – Hoogveld
- Robert Dansaertlaan
- Brusselstraat

Er zijn geen alternatieve functionele routes geselecteerd in de omgeving van het projectgebied.




*Figuur 11: fietsroutenetwerk stationsomgeving (BRON: Mobiliteitsplan Dilbeek)*

#### 3.1.2.1.3 Lokale fietsroutes

Aanvullend op het bovenlokaal fietsroutenetwerk zijn binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan een aantal lokale fietsroutes geselecteerd door de gemeente Dilbeek. Ook hier is een onderscheid gemaakt tussen functionele en alternatieve routes.

Volgende routes zijn geselecteerd als lokale functionele routes:

- Lange Haagstraat
- DIL 29 Kloosterkouterweg
- Kloosterstraat

De Wolsemstraat is geselecteerd als landelijke weg.

### 3.1.2.2 Infrastructuur

#### 3.1.2.2.1 Huidige infrastructuur

Bijna alle wegen in het studiegebied zijn niet voorzien van fietsvoorzieningen. De uitzondering hierop vormt de Robert Dansaertlaan, Hoogveld en Molenberg. Deze straten zijn recent volledig heraangelegd, inclusief brede vrijliggende fietspaden. De nieuwe vrijliggende fietspaden voldoen aan de eisen van het vademecum fietsvoorzieningen.

*Figuur 12: Robert Dansaertlaan, Dilbeek*

De Wolsemstraat is een doorlopende[2] straat. De brug onder de spoorweg is enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

*Foto 2: Wolsemstraat*

#### 3.1.2.2.2 Toekomstige infrastructuur

Parellel aan de spoorlijn is de aanleg van een fietssnelweg voorzien.

#### 3.1.2.2.3 Fietsstallingen

Aan beide zijde van het spoor is er een fietsstalling. Beide fietsstallingen beiden ruimte aan circa 56 fietsen.

Gemiddeld worden er 50 fietsen in de fietsstalling geparkeerd.

[2] Een doorlopende straat is een straat die doodloopt voor het gemotoriseerd verkeer maar wel doorloopt voor fietsers en voetgangers.

*Foto 3: fietsstalling noordzijde spoor*

## 3.1.3 Openbaar vervoer

### 3.1.3.1 Netwerk

#### 3.1.3.1.1 Bus

De Halte Dilbeek Station, gelegen in de Robert Dansaertlaan wordt bediend door:

- Lijn nr. 129
- Lijn nr. 136
- Lijn nr. 810
- Lijn nr. 820

Het noordelijk segment van de Stationsstraat wordt bediend door Lijn nr. 136. De andere 3 lijnen maken enkel gebruik van het zuidelijk deel van de Stationsstraat.

*Tabel 2: aanbod openbaar vervoer stationsomgeving Dilbeek*

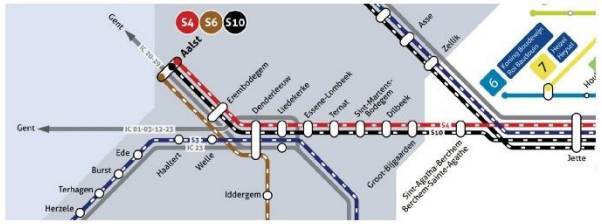
| Lijn nr. | route | Frequentie weekdag | Frequentie zaterdag | Frequentie zondag |
|---|---|---|---|---|
| 129 | Brussel – Dilbeek | Halfuur frequentie,<br>Extra spitsritten | Uur frequentie | Uur frequentie |
| 136 | Groot-Bijgaarden – Alsemberg | Halfuur frequentie | Om de 2 uur | Om de 2 uur |
| 810 | Dilbeek – Ruisbroek – Halle | Spitsritten | / | / |
| 820 | Zaventem – Dilbeek | Halfuur frequentie | Uurfrequentie | Om de 2 uur |

*Figuur 13: uitsnede netplan De Lijn*

#### 3.1.3.1.2 Trein

Het station van Dilbeek is een GEN-Station en wordt momenteel bediend door de S-treinen S10 Aalst-Dendermonde en S4 Aalst-Vilvoorde. In totaal passeren er 4 treinen per uur (2 richting Aalst en 2 richting Brussel).

Bijkomend maakt er ook goederenvervoer gebruik van deze spoorlijn. Vanuit Infrabel is doorgegeven dat op een gemiddelde weekdag de overweg gemiddeld 70 x per dag sluit en dit tussen 6u en 22u.




*Figuur 14: Uitsnede S-net Brussel*

### 3.1.3.2 Infrastructuur

Het stationsgebouw van Dilbeek is ten westen van de Stationsstraat gelegen, aan het perron waar de trein richting Aalst halteert. De trein halteert in beide richtingen voorbij de Stationsstraat.

De Stationsstraat kruist de spoorlijn gelijkvloers. Ter hoogte van de Wolsemstraat is een kleine tunnel onder de sporen aanwezig. De spoorlijn ligt op deze locatie verhoogd.

*Foto 4: station Dilbeek*

De bushalte Dilbeek station is gelegen in de Robert Dansaertlaan ter hoogte van de aansluiting met de Stationsstraat. De bussen halteren op de rijweg. Aan beide zijde is er een schuilhuisje aanwezig. Net voorbij de aansluiting van de Wolsemstraat is een tweede bushalte gelegen, namelijk de halte Groot-Bijgaarden – Heyrboutlaan. Richting Groot-Bijgaarden is een schuilhuisje en een vuilbak aanwezig, richting Wolsem enkel een vuilbak. De bussen halteren hier op de rijweg.

In de Stationsstraat is de halte Dilbeek Wolsem gelegen. De bus halteert hier op de rijweg. Naast een haltepaal is op deze locatie enkel een vuilbakje aanwezig.

### 3.1.4 Gemotoriseerd verkeer

#### 3.1.4.1 Categorisering van het wegennet

Elke wegencategorie heeft een eigen functie, met daarbij horende bepalingen voor de inrichting ervan. Volgende types wegen worden onderscheiden:

- **Hoofdwegen.** Deze wegen verbinden zowel op internationaal als Vlaams niveau. Het gaat om snelwegen naar Europese normen;
- **Primaire wegen I**: de hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op Vlaams niveau terwijl de aanvullende functie het verzamelen van het verkeer op Vlaams niveau is;
- **Primaire wegen II**: de hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op Vlaams niveau en de aanvullende functie is verbinden op Vlaams niveau. Meestal worden deze ingericht als autowegen en wegen met gescheiden verkeersafwikkeling;
- **Secundaire wegen type I.** De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden worden;



- **Secundaire wegen type II.** De hoofdfunctie van deze wegen is verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De erftoegangsfunctie neemt hier een belangrijkere plaats in ten opzichte van secundair wegen type I;
- **Secundaire wegen type III**. De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegang gevende functie is echter zo bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden. Dit type weg is gewoonlijk ruimtelijk structurerend op bovenlokaal niveau.
- **Lokale wegen type I**. (Inter)lokale verbindingswegen hebben als hoofdfunctie verbinden op lokaal of interlokaal niveau. De weg heeft geen verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau. Ontsluiten en toegang geven zijn aanvullende functies. De kwaliteit van doorstroming is ondergeschikt aan de verkeersleefbaarheid.
- **Lokale wegen type II.** Lokale ontsluitingswegen hebben als hoofdfunctie verzamelen c.q. ontsluiten op lokaal niveau. De weg heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. De ontsluitingsfunctie primeert op deze weg. Het toegang geven neemt ook een belangrijke plaats in.
- **Lokale wegen type III.** Lokale erftoegangswegen zijn straten waar de verblijfsfunctie primeert. Hoofdfunctie van de weg is verblijven en toegang verlenen tot de aanpalende percelen (erftoegangsfunctie). De weg kent enkel bestemmingsverkeer, het overige verkeer wordt geweerd.

De categorisering van de wegen is in eerste instantie gebaseerd op de Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Hierin zijn de hoofd- en primaire wegen geselecteerd. De selectie van de secundaire wegen is bepaald door het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant. De categorisering van de lokale wegen wordt bepaald binnen het gemeentelijk mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan is een categorisering op korte termijn en op middellange termijn opgenomen.

De R0 en de E40 zijn de hoofdwegen in de ruime omgeving van het studiegebied.

In de nabijheid van het studiegebied zijn geen primaire wegen aanwezig.

De N8 is geselecteerd als secundaire weg type III.

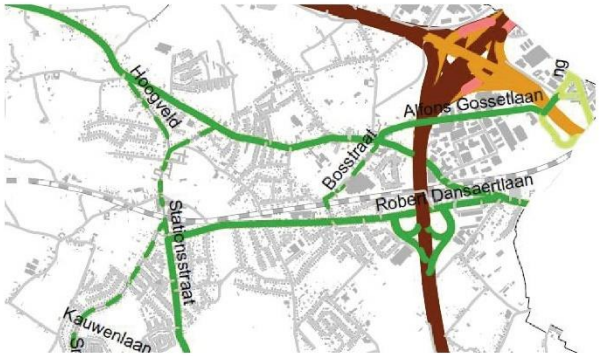
Selectie lokale wegen op korte termijn:

- Lokale I
    - Robert Dansaertlaan
    - Stationsstraat ten zuiden van de Robert Dansaertlaan
    - Brusselstraat

- Lokale II
    - Stationsstraat ten noorden van de Robert Dansaertlaan
    - Molenberg – Hoogveld

- Hendrik Placestraat

De overige straten in de directe omgeving zijn geselecteerd als lokale weg type III.




*Figuur 15: categorisering van het wegennet, korte termijn (BRON: mobiliteitsplan Dilbeek 2017)*

Selectie lokale wegen op middellange termijn:

- Lokale I
  - Robert Dansaertlaan
  - Stationsstraat
  - Molenberg – Hoogveld
- Lokale II
  - Brusselstraat
  - Hendrik Placestraat

De overige straten in de directe omgeving zijn geselecteerd als lokale weg type III.

*Figuur 16: categorisering van het wegennet middellange termijn (BRON Mobiliteitsplan Dilbeek 2017)*

### 3.1.4.2 Infrastructuur

#### 3.1.4.2.1 Wegsegmenten

**Stationsstraat**

De Stationsstraat is een 2x1 rijweg met aan weerszijde voetpaden. Ten zuiden van de Lange Haagstraat wordt aan beide zijde geparkeerd in afgebakende parkeerstroken naast de rijweg. Ter hoogte van de spoorwegovergang ligt de Stationsstraat in ophoging ten opzichte van de omgeving. Ten noorden van de spoorwegovergang is dit het best waarneembaar.

Tussen de Wolsemstraat en de Sint-Wivinadreef zijn op een aantal segmenten parkeerstroken aangebracht aan één of twee zijde van de rijweg.

Tussen de spoorwegovergang en de Sint-Wivinadreef is een variabele zone 30 ingevoerd.

**Wolsemstraat**

Wolsemstraat ten oosten van de Stationsstraat is een doorlopende[3] straat die enkel toegankelijk is voor plaatselijk verkeer. Aan één zijde is er een voetpad aanwezig. Ter hoogte van de school kan er haaks geparkeerd worden. Verder richting de sporen wordt het profiel smaller. Fietsers en voetgangers kunnen via een kleine brug onder de sporen verder rijden

[3] Een doorlopende straat is een straat die doodloopt voor gemotoriseerd verkeer maar waarbij wel een verbinding voorzien is voor fietsers en voetgangers.

naar de het zuidelijk segment van de Wolsemstraat. De Wolsemstraat sluit aan op de Robert Dansaertlaan. De Wolsemstraat ligt hier in helling.

Het westelijk segment van de Wolsemstraat is een 2x1 weg met aan één zijde een voetpad. De eerste 100m aansluitend op de Stationsstraat zitten in de variabele zone 30 vervat. Een verkeersplateau accentueert de overgang naar de variabele zone 30.

**Kloostermuur**

De Kloostermuur is een eerder smalle 2x1 rijweg met aan een zijde een voetpad. De Kloostermuur loopt dood tegen de sporen.

**Sint-Wivinadreef**

De Sint-Wivinadreef is een doodlopende straat en heeft het profiel van een brede 2x1 weg met aan weerszijde voetpaden. Er wordt op de rijweg geparkeerd. Langs de Sint-Wivinadreef is laanbeplanting aanwezig.

**Robert Dansaertlaan**

De Robert Dansaertlaan is een 2x1 rijweg met vrijliggende fietspaden. Er zijn geen parkeervakken afgebakend op de rijweg.

**Lange Haagstraat**

De Lange Haagstraat is een 2x1 rijweg met aan weerszijde voetpaden. De parkeervakken zijn recent afgebakend. Toch wordt aan beide zijde op de rijweg geparkeerd. De Lange Haagstraat sluit aan op de Stationsstraat ter hoogte van de zuidelijke stationsparking.

*Foto 5: Wolsemstraat*

*Foto 6: Stationsstraat*



#### 3.1.4.2.2 Kruispunten

Op volgende kruispunten dient voorrang verleend te worden aan de as Stationsstraat – Hendrik Placestraat:

- Robert Dansaertlaan: het kruispunt is voorzien van zebrapaden op alle 3 takken;
- Lange Haagstraat: het kruispunt beschikt over zebrapaden op de westelijke en zuidelijke tak;
- Wolsemstraat: het kruispunt is voorzien van zebrapaden op alle 4 takken;
- Sint-Wivinadreef: op het kruispunt zijn geen oversteekvoorzieningen aanwezig.

*Foto 7: kruispunt Stationsstraat – Wolsemstraat*

Op het kruispunt Hendrik-Placestraat-Molenberg werd de voorrangsregeling recent aangepast. Vroeger sloot de Molenberg haaks aan op de Hendrik Placestraat. In de huidige configuratie loopt het zuidelijk gedeelte van de Hendrik Placestraat over in de Molenberg. Het noordelijk gedeelte van de Hendrik Placestraat moet voorrang verlenen aan het verkeer komende van de hoofdas Molenberg-Hendrik Placestraat (zuidelijk gedeelte).

Op het kruispunt Robert Dansaertlaan - Wolsemstraat moet vanuit de Wolsemstraat voorrang gegeven worden aan het verkeer op de Robert Dansaertlaan. De Wolsemstraat is enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer.

#### 3.1.4.2.3 Parkeeraanbod

Zowel ten noorden als ten zuiden is een parking voor het station gelegen. Ten noorden is er ruimte voor circa 70 wagens, ten zuiden is er ruimte voor circa 20 personenwagens.

Op de hoek van de Robert Dansaertlaan en de Stationsstraat is een kleine parking gelegen met ruimte voor 22 wagens. Er wordt hier ook buiten de afgebakende vakken geparkeerd.

Aan de overzijde van de Robert Dansaertlaan is eveneens een parking gelegen. Deze ligt echter op privaat domein van de parochie Savio. Parkeren is hier enkel toegestaan met een parkeerkaart uitgereikt door de parochie. Er zijn afspraken met de school over het gebruik van de parking door ouders ifv. het brengen en halen van leerlingen en door leerkrachten.

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het huidige parkeeraanbod.

*Tabel 3: huidig parkeeraanbod*

| Locatie | Regime | huidige Aanbod |
|---|---|---|
| Sint-Wivinadreef | Vrij parkeren | 44 |
| Hendrik Placestraat (tss Sint-Wivinadreef en Wolsemstraat) | Vrij parkeren | 25 |
| P Don Bosco | Privé | 12 |
| Stationsstraat (tss Wolsemstraat en spoor) | Vrij parkeren | 4 |
| Lange Haagstraat (tussen station en Rerum Novarumlaan) | Vrij parkeren | 22 |
| Parking Station noordzijde | NMBS | 70 |
| Parking station zuidzijde | NMBS | 20 |
| Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Robert Dansaertlaan | Blauwe zone | 7 |
| Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Robert Dansaertlaan | Vrij parkeren | 14 |
| Stationsstraat tussen Robert Dansaertlaan en Z.E.H. A. Heyrbautlaan | Vrij parkeren | 54 |
| Parking hoek Robert Dansaertlaan | Vrij parkeren | 22 |
| Langsparkeerplaatsen op de R. Dansertkaan (tss Statiosnstraat en Wolsemstraat) | Vrij parkeren | 16 |
| Wolsemstraat | Vrij parkeren | 15 |
| **Totaal** | | **325** |

Ook zijn er aan beide zijden van de sporen fietsstallingen aanwezig. Op beide locaties is er ruimte voor 56 fietsen.

*Foto 8: parking station noordzijde (links) - parking station zuidzijde (rechts)*



## 3.2 Huidig druktebeeld

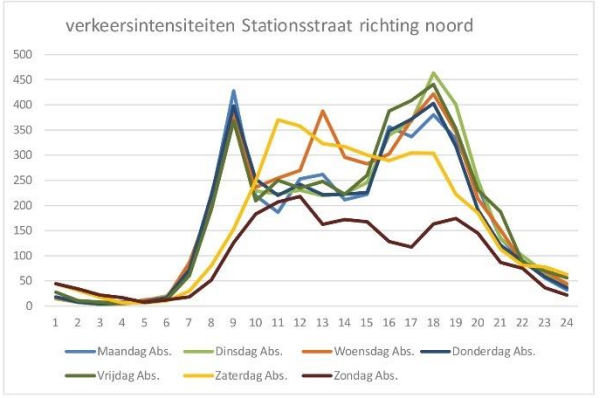
### 3.2.1 Verkeersintensiteiten

#### 3.2.1.1 Doorsnedetelling Stationsstraat

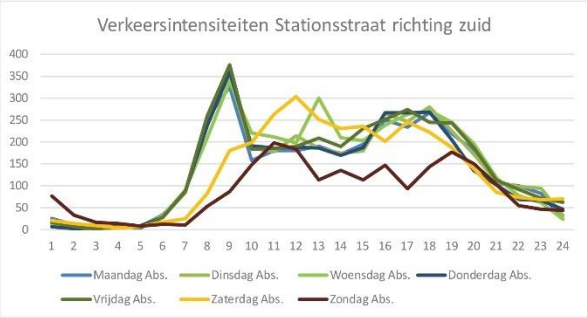
In het kader van de opmaak van de startnota voor de fietssnelweg zijn er in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant fietstellingen uitgevoerd op de Stationsstraat. De tellingen zijn uitgevoerd in september 2017 gedurende een periode van 1 week. De telling heeft plaatsgevonden tussen de Lange Haagstraat en de Wolsemstraat.

Uit deze tellingen kunnen we op een gemiddelde weekdag een duidelijke piek vaststellen tijdens de ochtendspits en de avondspits. Tijdens de ochtendspits kunnen de intensiteiten richting het noorden oplopen tot 428 voertuigen per uur en tijdens de avondspits tot 464 voertuigen per uur. Op woensdag stellen we eveneens een piek vast rond de middag. Op zaterdag en zondag liggen de intensiteiten lager.

Richting het zuiden lopen de intensiteiten voornamelijk hoog op tijdens de ochtendspits, hoewel deze lager blijven dan de intensiteiten richting het noorden, namelijk 360 voertuigen. Tijdens de avondspits bedragen de maximaal waargenomen intensiteiten 280 voertuigen.




*Figuur 17: verkeersintensiteiten Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Wolsemstraat richting Wolsemstraat*




*Figuur 18: verkeersintensiteiten Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Wolsemstraat richting Lange Haagstraat*

### 3.2.1.2 Kruispunttelling Stationsstraat – Robert Dansaertlaan

Door de gemeente Dilbeek is in april en mei 2018 een handmatige tellingen uitgevoerd van de verkeersintensiteiten op het kruispunt Robert Dansaertlaan, dit zowel tijdens de ochtendspits als tijdens de avondspits. Tijdens de ochtendspits is de grootste verkeersstroom deze van de Stationsstraat noord naar de Robert Dansaertlaan. Tijdens de avondspits is de grootste stroom deze van de Robert Dansaertlaan naar de Stationsstraat noord.

*Figuur 19: verkeersintensiteiten kruispunt Robert Dansaertlaan – Stationsstraat*



Op basis van een capaciteitstoets van het kruispunt kunnen we vaststellen dat de verzadigingsgraad van de verschillende takken op een aanvaardbaar niveau blijft. Er zijn geen capaciteitsproblemen te verwachten. De te verwerken intensiteiten tijdens de ochtendspits bedragen 911 pae/u en tijdens de avondspits bedragen deze 944 pae/u. De theoretische capaciteit van een voorrangsgeregeld kruispunt bedraagt 1200 pae/u.

*Tabel 4: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan – bestaande toestand, ochtendspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie per beweging | | | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 222 | 142 | 0 | 364 | 17% | 9% | 0% | 0% | 27% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 56 | 0 | 82 | 0 | 138 | 9% | 0% | 9% | 0% | 19% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 87 | 322 | 0 | 0 | 409 | 0% | 6% | 38% | 0% | 43% | 0% | 0 | 6 | 0 |
| | | 143 | 544 | 224 | 0 | 911 | | | | | | | | | |

*Tabel 5: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan – bestaande toestand, avondspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie per beweging | | | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 122 | 147 | 0 | 269 | 9% | 10% | 0% | 0% | 19% | 0% | 0 | 3 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 128 | 0 | 256 | 0 | 384 | 27% | 0% | 18% | 0% | 45% | 0% | 0 | 9 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 128 | 163 | 0 | 0 | 291 | 0% | 9% | 17% | 0% | 26% | 0% | 0 | 3 | 0 |
| | D | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 |
| | | 256 | 285 | 403 | 0 | 944 | | | | | | | | | |

## 3.2.2 Parkeerbezetting

Door de gemeente Dilbeek is de parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied in beeld gebracht. Uit de resultaten van het bezettingsonderzoek uit 2018 kunnen we vaststellen dat er een hoge parkeerdruk heerst in de omgeving van het station.

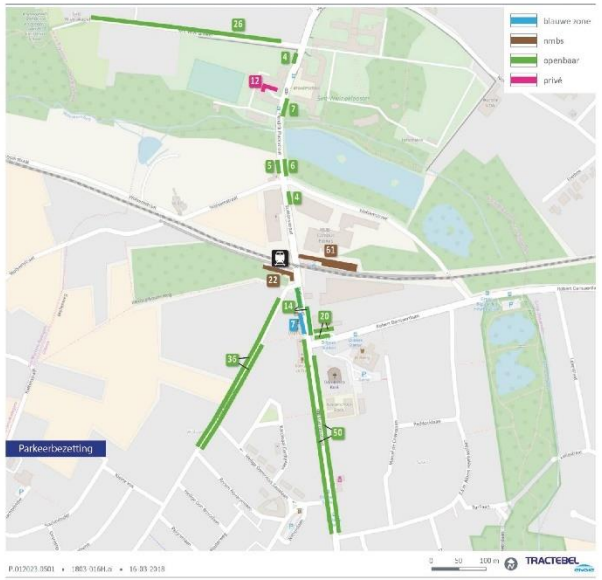
*Op het moment van het bezettingsonderzoek telde de parking op de hoek van de Robert Dansaertlaan 13 parkeerplaatsen. Deze parking is recent uitgebreid naar 22 parkeerplaatsen. De bezettingsgraad op deze parking zou door de uitbreiding van de parking virtueel zakken van 154% naar een bezettingsgraad van 90%*

*Tabel 6: resultaten parkeerbezettingsonderzoek*

| Locatie | Regime | Aanbod | Aantal wagens | Bezettingsgraad |
|---|---|---|---|---|
| Sint-Wivinadreef | Vrij parkeren | 44 | 26 | 59% |
| Hendrik Placestraat (tss Sint-Wivinadreef en Wolsemstraat) | Vrij parkeren | 25 | 22 | 88% |
| P Don Bosco | Privé | 12 | 12 | 100% |
| Stationsstraat (tss Wolsemstraat en spoor) | Vrij parkeren | 4 | 4 | 100% |
| Lange Haagstraat | Vrij parkeren | 22 | 36 | 163%[4] |
| Parking Station noordzijde | NMBS | 70 | 61 | 87% |
| Parking station zuidzijde | NMBS | 20 | 22 | 110% |
| Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Robert Dansaertlaan | Blauwe zone | 7 | 7 | 100% |
| Stationsstraat tussen Lange Haagstraat en Robert Dansaertlaan | Vrij parkeren | 14 | 14 | 100% |
| Stationsstraat tussen Robert Dansaertlaan en Z.E.H.A. Heyrbautlaan | Vrij parkeren | 54 | 50 | 93% |
| Parking hoek Robert Dansaertlaan | Vrij parkeren | 13 | 20 | 154% |
| Wolsemstraat | Vrij parkeren | 15 | 17 | 113% |
| **Totaal** | | **300** | **291** | **97%** |

[4] De parkeerbezetting in de Lange Haagstraat is opgenomen voor het invoeren van de parkeervakken. Het aanbod is beperkt. We veronderstellen dat de parkeerdruk verder naar het zuiden is opgeschoven.






*Figuur 20: parkeerbezetting stationsomgeving Dilbeek*

*Foto 9: Lange Haagstraat (links) - Sint-Wivinadreef (rechts)*

Aan het station van Ternat is reeds betalend parkeren ingevoerd. Afhankelijk van de bereikbaarheid van de stations en het al dan niet aanbieden van betalend parkeren, zullen er verschuivingen in de parkeerdruk tussen de verschillende stations waar te nemen zijn.

### 3.2.3 Snelheidsmetingen

In opdracht van de provincie zijn snelheidsmetingen uitgevoerd, samen met een doorsnedetelling. De snelheidsmetingen zijn uitgevoerd tussen maandag 11 september 2017 en donderdag 21 september 2017. Richting het noorden bedraagt de V85 gemiddeld 47 km/u. Voornamelijk 's nachts wordt een hogere V85 vastgesteld. Richting het zuiden ligt de V85 iets lager namelijk rond de 44 km/u

De toegelaten snelheid ten noorden van de spoorlijn bedraagt echter 30 km/u tijdens de schooltijden. Er is geen verschil in de V85 waar te nemen voor deze referentiemomenten.

### 3.2.4 Ongevallen

Op basis van data van de lokale politie zijn de ongevallen in de omgeving van het projectgebied in beeld gebracht. In totaal vonden er **12 ongevallen** plaats, waarvan 4 met gewonden. De ongevallen hebben plaatsgevonden in de periode tussen 1 januari 2017 en 31 januari 2018.

*Figuur 21: overzicht ongevallen projectgebied (januari 2017 tot en met januari 2018)*

Zowel ter hoogte van het kruispunt Kloostermuur – Hendrik Placestraat als ter hoogte van de spoorwegovergang op de Stationsstraat vonden meerdere ongevallen plaats.

Er zijn details gekend over de ongevallen.



## 3.3 Knelpunten bestaande toestand

**Parkeren**

- De stationsparking is te klein om de parkeerdruk van de pendelaars op te vangen. Er wordt dan ook op parkeerplaatsen in de buurt geparkeerd. Op de parkeerplaatsen in de omgeving is in hoofdzaak vrij parkeren van toepassing.
- In de Lange Haagstraat werd aan beide zijde van de straat geparkeerd in de zone tussen het station en de Rerum Novarumlaan. De overblijvende ruimte in de straat was relatief beperkt. Kruisen van personenwagens was niet meer mogelijk. Dit heeft een nadelig effect op de doorstroming. De parkeervakken zijn ondertussen afgebakend.
- Er is een hoge parkeerdruk vast te stellen in het oostelijk segment van de Sint-Wivinadreef. De parkeerdruk is vermoedelijk afkomstig van werknemers uit de omgeving.
- Door de aanleg van de fietssnelweg kan het parkeeraanbod aan het station mogelijks nog dalen.

De NMBS heeft het leegstaande stationsgebouw verkocht aan een privépersoon. Het gebouw is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed met als doel het gebouw een nieuwe functie te geven.

Door de scholen wordt aangegeven dat de voetpaden in de schoolomgevingen niet altijd veilig zijn. Op sommige plaatsen is er zelfs geen plaats om met een kinderwagen te rijden.

Het rode licht aan de oversteekplaats wordt niet door alle wagens gerespecteerd.

Het beschikbare wegprofiel van de Stationsstraat en de Hendrik Placestraat is op sommige segmenten te beperkt om deze in te richten als een volwaardige lokale weg type I.

Het afgelopen jaren zijn er 12 ongevallen gebeurd in de directe omgeving van het projectgebied.

De geplande ruimtelijke ontwikkelingen zullen de verkeersgeneratie doen toenemen en zullen hiernaast een impact hebben op het parkeeraanbod en de parkeerbehoefte. De toekomstvisie rond parkeren in de stationsbuurt is wenselijk. De verkeersleefbaarheidsgrens van de omgeving mag niet overschreden worden door de geplande ontwikkelingen.

## 3.4 Toekomstige ontsluitingsstructuur

*Figuur 22: optimalisatie bestaande spoortunnel Wolsemstraat en nieuwe fiets- en voetgangerstunnel aan de Stationsstraat.*

De doorgaande verkeersstroom zal verschoven worden naar de Wolsemstraat, waar de bestaande spoorwegtunnel geoptimaliseerd zal worden tot een volwaardige spoortunnel afgestemd op de te verwachte verkeersstromen.

Ter hoogte van de Stationsstraat zal een fiets- en voetgangerstunnel gecreëerd worden. Deze tunnel zal ook dienstdoen als connectie tussen de perrons.



# 4. MOBILITEITSPROFIEL

## 4.1 Station

### 4.1.1 Huidige situatie

Het station van Dilbeek in Zone Stationsomgeving (1a) kent in 2018 op een weekdag z'n 800 instappende reizigers. In het weekend is het aantal instappende reizigers lager en bedraagt dit z'n 100 à 150 reizigers per dag.

Een deel van deze instappende reizigers zijn personen die in de stationsomgeving van Dilbeek werken of school volgen. Uit de aangeleverde informatie van de verschillende scholen kunnen we afleiden dat zowel leerlingen als leerkrachten met de trein komen (voornamelijk leerlingen Odisee). In totaal gaat het om circa 270 personen.

Geschat wordt dat circa 530 treinreizigers aldus reizigers zijn die het station van Dilbeek als vertrekplaats hebben. Voor deze treinreizigers gaan we ervan uit dat 47% met de wagen naar het station komt. Rekening houdend met de 530 vertrekkende treinreizigers, komt dit neer op een parkeerbehoefte van **250 wagens**. Het huidige aanbod op de stationsparking bedraagt echter circa 90 parkeerplaatsen.

Het station van Dilbeek kende in oktober 2019 op een weekdag z'n 715 instappende reizigers. In het weekend is het aantal instappende reizigers lager en bedraagt dit zo'n 139 tot 164 reizigers per dag.

### 4.1.2 Toekomst

Er is een mogelijke stijging van het treingebruik te verwachten door:

- Een aanpassing van de wegencategorisering waardoor de Stationsstraat een lokale verbindingsas wordt.
- Maatregelen in Brussel om autoverkeer te weren.
- Maatregelen op de stationsparkings in de omgeving (bv. Invoeren betalend parkeren in Ternat).

[5] BRON: enquêtes vervoerswijze stationsomgevingen

## 4.2 Odisee

### 4.2.1 Verkeersgeneratie

Odisee is een bestaande hogeschool in Zone Stationsomgeving (3). Op deze site wordt geen uitbreiding voorzien.

Op de school zitten 400 leerlingen en werken 50 leerkrachten. Op de campus zijn er 25 parkeerplaatsen aanwezig.

In onderstaande tabel is het opgegeven mobiliteitsprofiel opgenomen. Hieruit kunnen we afleiden dat het aandeel treingebruikers hoog is.

| Vervoerswijze | Aandeel (%) | |
|---|---|---|
| Te voet | 3,8% | 17 |
| Fiets | 1,9% | 9 |
| Bus | 11,3% | 51 |
| Trein | 58,5% | 263 |
| Wagen | 22,6% | 102 |

### 4.2.2 Parkeerbehoefte

Op basis van het aandeel wagengebruikers en het totaal aantal leerlingen en leerkrachten, bedraagt de parkeerbehoefte 102 parkeerplaatsen. Er zijn echter maar 25 parkeerplaatsen aanwezig op de campus. Dit wil zeggen dat een groot deel van de parkeerbehoefte op openbaar domein opgevangen wordt.



## 4.3 Site Broeders

### 4.3.1 Huidige situatie

Deze site is gelegen in de Zone Gemengd Openruimtegebied B (1) en huisvest momenteel een lagere school (zie ook 4.7.5.2)

### 4.3.2 Toekomstige situatie

Als de nieuwe schoolsite (Dom Savioschool) in Zone Gemengd Openruimtegebied A (3b) gerealiseerd is, komt de site van de bestaande broederschool vrij.

Voor deze site wordt ervan uitgegaan dat de bestaande oppervlakte aan gebouwen terug kan ingenomen worden, namelijk 1.500m² bvo. Als functie wordt hier uitgegaan van meersgezinswoningen.

#### 4.3.2.1 Bewoners

De gemiddelde oppervlakte van een meergezinswoning ligt rond de 80m². Naast ruimte voor de appartementen op zich is er ook ruimte voor gemeenschappelijke delen zoals liften en gangen in rekening te brengen. Rekening houdend met de beschikbare ruimte van 1.500m², gaan we uit van 15 meergezinswoningen op de site.

De gemiddelde gezinsgrootte voor meergezinswoningen in Vlaanderen bedraagt 1,82 bewoners per meergezinswoning.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Het gaat echter om het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. Om geen onderschatting te bekomen van de woning gerelateerde verplaatsingen wordt dit cijfer steeds naar boven afgerond en wordt het cijfer 3 gehanteerd. Het totaal aantal aan de woning gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **82 verplaatsingen per dag.**

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Er wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de woonontwikkeling op de site Broeders zal leiden tot **circa 40 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 7: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 82 | 9 |
| fietsers | 5% | x | 82 | 4 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 82 | 0 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 82 | 12 |
| motorijder | 1% | x | 82 | 0 |
| autobestuurder | 54% | x | 82 | 44 |
| auto passagier | 15% | x | 82 | 6 |

Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van de woningen zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 1 wagen en een productie van 4 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 3 wagens bedragen en de bijkomende productie 1 wagen.

*Tabel 8: verkeersgeneratie bewoners Broeders*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **1** | **4** | **0** | **1** | **0** | **0** | **0** | **1** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **3** | **1** | **1** | **0** | **0** | **0** | **1** | **0** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | | | 22 | 22 | 6 | 6 | 2 | 2 | 4 | 4 |

Het gemiddeld wagenbezit per gezin in het Vlaamse strategisch gebied rond Brussel bedraagt 1,26. Dit zou voor de 15 meergezinswoningen neerkomen op een parkeerbehoefte van **19 parkeerplaatsen**. Rekening houdend met de nabijheid van het station kan voor deze locatie uitgegaan worden van een autobezit van 1, om zo ook duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer te promoten en juist bewoners aan te trekken die zich met de trein naar het werk kunnen verplaatsen. Het gewenste parkeeraanbod bedraagt dan **15 parkeerplaatsen.**

Het gemiddeld fietsbezit per gezin bedraagt 1,8. Dit wil dus zeggen dat er nood is aan **27 fietsstallingen**.

### 4.3.2.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag.

Rekening houdend met de 15 voorziene wooneenheden komt dit neer op 4 bezoekers per dag. Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.



*Tabel 9: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 4 | 0 |
| fietsers | 4% | x | 4 | 0 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 4 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 4 | 0 |
| motorijder | 0% | x | 4 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 4 | 2 |
| auto passagier | 21% | x | 4 | 1 |

Vervolgens is de spreiding over de dag bepaald. Een beoordeling van de effecten zal immers voor de spitsmomenten gebeuren.

Voor bezoekers is de spreiding over de dag afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de activiteit iemand een bezoek brengen. De verkeersgeneratie van bezoekers per uur is eerder beperkt.

*Tabel 10: spreiding over de dag – bezoekers appartementen Broeders*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 0,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,0% | 0,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,0% | 0,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,1% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 1,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 3,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 5,7% | 2,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 6,4% | 3,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,4% | 5,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 6,3% | 4,8% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 7,8% | 5,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | **11,1%** | 5,8% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | **10,1%** | 7,9% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | 8,6% | **11,0%** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | 7,8% | **11,6%** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 | 8,7% | 8,9% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 7,7% | 9,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,5% | 6,5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 2,0% | 5,7% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 1,0% | 4,5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 0,6% | 3,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| totaal | | | **2** | **2** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |

Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per appartement. Dit komt neer op **4 parkeerplaatsen** voor bezoekers.

### 4.3.2.3 Leveringen

Het aantal leveringen naar een woonzone bedraagt circa 2% van het totaal aantal verplaatsingen met personenwagens. Rekening houdend met de geraamde 15 woninggerelateerde verplaatsingen per dag komt dit neer op bijkomend **0 vrachtwagens per dag.**

## 4.4 Wivina en Famousgrey

### 4.4.1 Bestaande functies

De diverse functies zijn gelegen in Zone Gemengd Openruimtegebied B.

#### 4.4.1.1 Wivina

Wivina (5) is een zorgcomplex en telt 48 assistentiewoningen en 33 rvt-woningen. Het zorgcomplex telt 100 bewoners en 10 personeelsleden. Dagelijks zijn er circa 30 bezoekers. Voor het zorgcentrum is er een ondergrondse parking met 65 parkeerplaatsen.

#### 4.4.1.2 Poortgebouw

Onestone is de eigenaar van het poortgebouw (3). Het gebouw heeft een oppervlakte van 300m². Hier werken 5 personeelsleden. Het bezoekersaantal verschilt sterk van dag tot dag. Gemiddeld zijn er tot 15 bezoekers te verwachten. Aan het poortgebouw zijn 10 parkeerplaatsen voorzien.

#### 4.4.1.3 Priesterhuis & kapel

De eigenaar van het oud priestergebouw en kapel (4) is FamousGrey. FamousGrey is een bedrijf werkzaam in de communicatie- en reclamesector. Hier werken 80 à 90 personeelsleden waarvan er ongeveer 60 tegelijk aanwezig zijn.

Dagelijks worden hier 15 bezoekers ontvangen.

Op de parking langsheen de Wolsemstraat zijn 40 parkeerplaatsen voorzien. Ter hoogte van de beek aan de ingang zijn nog eens 11 parkeerplaatsen voorzien. Het totale aantal parkeerplaatsen bedraagt 51 plaatsen.

#### 4.4.1.4 VLP-gebouw

De eigenaar van het VLP-gebouw (8) is Woenst bvba. In het gebouw van 5 personeelsleden tewerkgesteld. Het bezoekersaantal kan oplopen tot 60 bezoekers per dag (onregelmatig). In het gebouw worden onder andere bezinning voor scholen georganiseerd. Aan het VLP-gebouw zijn 15 parkeerplaatsen voorzien.

#### 4.4.1.5 Pachtwoning

De pachtwoning (6) herbergt momenteel 2 bewoners.

#### 4.4.1.6 Leveringen

Het gebied heeft momenteel circa 15 leveringen per dag.

#### 4.4.1.7 Park

Voor het onderhoud van het park zijn 5 personeelsleden in dienst



#### 4.4.1.8 Uitzonderlijke activiteiten

Ongeveer 6 keer per jaar vinden er uitzonderlijke activiteiten plaats die zowel op een weekdag als in het weekend kunnen doorgaan. Tijdens deze activiteiten kunnen de bezoekersaantallen oplopen tot 150.

### 4.4.2 Geplande functies

#### 4.4.2.1 Oud hospitaal

De eigenaar van het oud hospitaal (7) is Woenst bvba. Voor het gebouw liggen nog verschillende opties open: B&B/hotel, meergezinswoning,… In het kader van de mobiliteitsstudie wordt er uitgegaan van de komst van een B&B met 14 kamers, aangezien hier reeds een vergunning voor werd verleend. Het verwacht aantal personeelsleden is 5 en verwacht bezoekersaantal bedraagt 20.

#### 4.4.2.2 Pachthof

Het 18de-eeuwse pachthof (2) staat momenteel leeg. Er zijn ideeën om horeca in het gebouw onder te brengen, al kunnen de ruimtes ook ingericht worden voor handel en/of kantoren. Voor de berekening van mogelijke effecten wordt uitgegaan van een bestemming voor horeca. Hierbij wordt de bestaande vloeroppervlakte van 800 m² in rekening gebracht.

### 4.4.3 Parkeeraanbod

#### 4.4.3.1 Bestaand aanbod

Momenteel zijn er 141 parkeerplaatsen aanwezig op de site. De binnenkoer boven de ondergrondse parking wordt als noodoplossing gebruikt bij evenementen. Onder het plein tussen het oude priestergebouw en residentie Wivina zijn 65 parkeerplaatsen voorzien. Ter hoogte van het poortgebouw zijn 10 parkeerplaatsen gelegen. Langsheen de ingang aan de beek zijn 11 parkeerplaatsen voorzien. Aan de parking van Wolsemstraat kunnen 40 auto's parkeren. Tot slot zijn er aan het VLP-gebouw nog 15 parkeerplaatsen beschikbaar.

*Figuur 23: overzicht parkeeraanbod Wivina en Famous Grey*

#### 4.4.3.2 Gewenst aanbod

Bij realisatie van de B&B wenst men op deze locatie een bijkomend aanbod van 15 parkeerplaatsen te voorzien. Voor de horeca-activiteit in het Pachthoef moeten 94 parkeerplaatsen voorzien worden.

### 4.4.4 Verkeersgeneratie

#### 4.4.4.1 Huidige situatie

In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het huidige aantal werknemers, bewoners en bezoekers van de site Wivina en Famous Grey.

Op de site van Wivina en Famous Grey zijn gemiddeld 85 werknemers gelijktijdig aanwezig. Het bezoekersaantal kan gemiddeld oplopen tot 120 per dag.



*Tabel 11: overzicht huidige bewoners/bezoekers/werknemers Wivina – Famous Grey*

| | bewoners | bezoekers | werknemers | leveringen |
|---|---|---|---|---|
| wivina | 100 | 30 | 10 | |
| poortgebouw | | 15 | 5 | |
| FamousGrey | | 15 | 80 à 90 (60 gelijktijdig) | |
| VLP-gebouw | | 60 | 5 | |
| pachtwoning | 2 | | | |
| leveringen | | | | 15 |
| park | | | 5 | |
| **Totaal** | **102** | **120** | **85** | **15** |

##### 4.4.4.1.1 Werknemers

De verkeersgeneratie van de huidige werknemers zit in de tellingen vervat. In onderstaand hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie om de huidige parkeerbehoefte in beeld te kunnen brengen en deze af te toetsen aan het huidige aanbod.

Voor de werknemers is de modal split en de spreiding over de dag afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de functie kantoren. In totaliteit zijn er 85 werknemers aanwezig op de site.

*Tabel 12: verdeling modal split werknemers Wivina en Famous Grey*

| Modal split | % | aantal |
|---|---|---|
| te voet | 5% | 4 |
| fietsers | 6% | 5 |
| brom/snorfietser | 1% | 1 |
| openbaar vervoer | 13% | 11 |
| autobestuurder | 72% | 61 |
| auto passagier | 3% | 3 |
| **totaal** | **100%** | **85** |

*Tabel 13: spreiding over de dag en de vervoerswijze Wivina en Famous Grey*

| uur | Werkweek | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 5u | 2% | 0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 6% | 0% | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | **23%** | 0% | 14 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 8u | **34%** | 1% | **21** | **1** | **4** | **0** | **2** | **0** | **1** | **0** |
| 9u | 9% | 1% | 6 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 3% | 2% | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 2% | 4% | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 6% | 14% | 4 | 9 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 13u | 7% | 5% | 4 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 2% | 3% | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 1% | 8% | 1 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16u | 1% | **20%** | 1 | 12 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 17u | 1% | **22%** | **1** | **13** | **0** | **2** | **0** | **1** | **0** | **1** |
| 18u | 1% | 11% | 1 | 7 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 19u | 0% | 4% | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 1% | 1% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21u | 1% | 2% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22u | 0% | 2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | | | **61** | **61** | **11** | **11** | **5** | **5** | **4** | **4** |

Op basis van bovenstaande spreiding over de dag kan de parkeerbehoefte voor de werknemers berekend worden. Hieruit kunnen we afleiden dat de parkeerbehoefte **49 parkeerplaatsen** bedraagt.

*Tabel 14: parkeerbehoefte werknemers Wivina en Famous Grey*

| uur | parkeerbehoefte auto | |
|---|---|---|
| | bezetting | 10% |
| 5u | 1 | 1 |
| 6u | 5 | 5 |
| 7u | 19 | 21 |
| 8u | 39 | 43 |
| 9u | 44 | 48 |
| 10u | **45** | **49** |
| 11u | 43 | 48 |
| 12u | 39 | 42 |
| 13u | 40 | 44 |
| 14u | 39 | 43 |
| 15u | 35 | 38 |
| 16u | 23 | 26 |
| 17u | 10 | 11 |
| 18u | 4 | 5 |
| 19u | 2 | 2 |
| 20u | 2 | 2 |
| 21u | 1 | 1 |
| 22u | 0 | 0 |
| 23u | 0 | 0 |

#### 4.4.4.1.2 Bezoekers

Ook de verkeersgeneratie van de huidige bezoekers zit in de tellingen vervat. Er is een inschatting van de verkeersgeneratie plaatsgevonden om de huidige parkeerbehoefte te kunnen aftoetsten aan het parkeeraanbod.

De bezoekers kunnen we opsplitsen in 2 type bezoekers, namelijk bezoekers van de bewoners en bezoekers van de kantoren.

Aangaande het autoaandeel wordt voor de bezoekers van de kantoren uitgegaan van een autogebruik van 83% als autobestuurder. Voor de bezoekers van de bewoners wordt er uitgegaan van een autoaandeel van 59% als autobestuurder.

Voor de bezoekers wordt ervan uit gegaan dat deze niet gelijktijdig aanwezig zijn. Voor de bezoekers van de kantoren wordt een gemiddelde spreiding van het motief 'zakelijke verplaatsing' gehanteerd. Voor de bezoekers van de bewoners wordt voor de spreiding over de dag uitgegaan van het motief 'iemand een bezoek brengen' vanuit het OVG.

Op basis hiervan kunnen we afleiden dat de parkeerbehoefte voor de bezoekers gemiddeld **20 parkeerplaatsen** bedraagt.



*Tabel 15: verkeersgeneratie en parkeerbehoefte bezoekers Wivina en Famous Grey (boven bezoekers kantoren, onder bezoekers bewoners)*

| uur | Werkweek | | auto's | | parkeerbehoefte auto | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | bezetting | 10% |
| 5u | 1% | 0% | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 6u | 3% | 1% | 2 | 1 | 2 | 2 |
| 7u | 8% | 3% | 6 | 2 | 6 | 6 |
| 8u | 10% | 4% | 7 | 3 | 10 | 11 |
| 9u | **11%** | 7% | 8 | 5 | 13 | 14 |
| 10u | **12%** | 9% | 9 | 6 | 15 | 17 |
| 11u | 10% | **10%** | 7 | 7 | 15 | 17 |
| 12u | 8% | 10% | 6 | 7 | 14 | 15 |
| 13u | 8% | 7% | 6 | 5 | 14 | 16 |
| 14u | 8% | 8% | 6 | 6 | 14 | 16 |
| 15u | 6% | 9% | 4 | 6 | 12 | 13 |
| 16u | 5% | **11%** | 4 | 8 | 8 | 9 |
| 17u | 4% | 9% | 3 | 6 | 4 | 5 |
| 18u | 3% | 5% | 2 | 4 | 3 | 3 |
| 19u | 2% | 3% | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 20u | 1% | 2% | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 21u | 0% | 1% | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 22u | 0% | 1% | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 23u | 0% | 1% | 0 | 1 | 0 | 0 |
| **Totaal** | | | **73** | **73** | | |

| uur | Werkweek | | auto's | | parkeerbehoefte auto | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | bezetting | 10% |
| 5u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 1% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 3% | 1% | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 9u | 6% | 2% | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 10u | **6%** | 4% | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 11u | **6%** | **5%** | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 12u | 6% | 5% | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 13u | 8% | 6% | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 14u | 11% | 6% | 2 | 1 | 4 | 4 |
| 15u | 10% | 8% | 2 | 1 | 4 | 4 |
| 16u | 9% | **11%** | 2 | 2 | 3 | 4 |
| 17u | 8% | 12% | 1 | 2 | 3 | 3 |
| 18u | 9% | 9% | 2 | 2 | 3 | 3 |
| 19u | 8% | 10% | 1 | 2 | 2 | 3 |
| 20u | 5% | 8% | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 21u | 2% | 6% | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 22u | 1% | 5% | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 23u | 1% | 4% | 0 | 1 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **18** | **18** | | |

### 4.4.4.2 Toekomstige situatie B&B

Voor de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte van de **functie B&B** zijn kencijfers gebruikt vanuit het nieuwe RLB MOBER.

- VTE bedraagt gemiddeld 0,3 per kamer. Rekening houdend met 14 kamers bedraagt het aantal personeelsleden 4,2. Er wordt uitgegaan van 60% autobestuurders. De parkeerbehoefte voor de werknemers bedraagt aldus gemiddeld 3 parkeerplaatsen.

- Het bezoekersaantal bedraagt gemiddeld 1,6 per kamer. Rekening houdend met 14 kamers bedraagt de maximale bezetting 22 bezoekers. De kamerbezettingsgraad bedraagt maximaal 92%. Het te verwachte bezoekersaantal bedraagt aldus 20. Het verwacht aandeel autogebruik bedraagt 49% (OVG ontspanningsgerelateerde verplaatsingen). De parkeerbehoefte bedraagt aldus 10 parkeerplaatsen.

Voor de mogelijke ontwikkeling van een B&B met 14 kamer zal leiden tot een bijkomende parkeerbehoefte van **13 parkeerplaatsen**.

#### 4.4.4.3 Toekomstige situatie Pachthof

##### 4.4.4.3.1 Werknemers

Het richtlijnboek MOBER voorziet voor horeca of recreatie-activiteiten 2 werknemers per 100m² bvo. Concreet wil dit zeggen dat er ongeveer 16 medewerkers in het Pachthof zullen werken.

*Tabel 16: Modal split werknemers horeca*

| Modal split | % | aantal |
|---|---|---|
| te voet | 3% | 0 |
| fietsers | 4% | 1 |
| brom/snorfietser | 1% | 0 |
| openbaar vervoer | 30% | 5 |
| autobestuurder | 60% | 10 |
| auto passagier | 1% | 0 |
| | | |
| **totaal** | **100%** | **16** |

De meerderheid van de werknemers zal zich met de wagen verplaatsen. Ongeveer een derde van de werknemers zal met het openbaar vervoer naar zijn werk pendelen.



*Tabel 17: Spreiding werknemers over de dag en vervoerswijze*

| uur | Werkweek | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0u | 0% | 25% | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 10u | 20% | 0% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 11u | 20% | 0% | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 5% | 0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 16u | 20% | 0% | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 17u | 25% | 0% | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 18u | 10% | 0% | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 10% | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21u | 0% | 20% | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 22u | 0% | 20% | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 23u | 0% | 25% | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **18** | **18** | **3** | **2** | **1** | **1** | **4** | **3** |

Op basis van bovenstaande spreiding over de dag kan de parkeerbehoefte voor de werknemers berekend worden. Hieruit kunnen we afleiden dat de parkeerbehoefte **9 parkeerplaatsen** bedraagt.

*Tabel 18: Parkeerbehoefte werknemers Pachthof*

| uur | verdeling | werkn | Parkeerbehoefte | |
|---|---|---|---|---|
| | | | in-uit | Totaal |
| 0u | 0% | 25% | -2 | 0 |
| 1u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 2u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 3u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 5u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 6u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 7u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 9u | 0% | 0% | 0 | 0 |
| 10u | 20% | 0% | 2 | 2 |
| 11u | 20% | 0% | 2 | 4 |
| 12u | 0% | 0% | 0 | 4 |
| 13u | 0% | 0% | 0 | 4 |
| 14u | 0% | 0% | 0 | 4 |
| 15u | 5% | 0% | 0 | 4 |
| 16u | 20% | 0% | 2 | 6 |
| 17u | 25% | 0% | 2 | 8 |
| 18u | 10% | 0% | 1 | 9 |
| 19u | 0% | 0% | 0 | 9 |
| 20u | 0% | 10% | -1 | 8 |
| 21u | 0% | 20% | -2 | 6 |
| 22u | 0% | 20% | -2 | 5 |
| 23u | 0% | 25% | 2 | 7 |
| totaal | 100% | 100% | | 9 |

#### 4.4.4.3.2 Bezoekers

In het richtlijnenboek MOBER zijn geen exacte kencijfers beschikbaar voor het onderdeel horeca. De kencijfers voor recreatie zijn wel beschikbaar. Volgens deze kencijfers kunnen er 33 bezoekers verwacht worden per 100m². Voor het Pachthof wil dit zeggen dat er maximaal 264 bezoekers aanwezig kunnen zijn.

Aangezien het OVG enkel de functie 'ontspanning' als verplaatsingsmotief hanteert, wordt deze ook voor verplaatsingen in functie van horeca gebruikt.

| Modal split | Verderling | Bezoekers |
|---|---|---|
| auto | 49% | 175 |
| passagier | 26% | 94 |
| ov | 4% | 14 |
| fiets | 9% | 32 |
| voetganger | 11% | 39 |
| | 100% | 354 |



*Tabel 19: Spreiding bezoekers over de dag met vervoerswijze auto*

| uur | verdeling klanten | | beweginge klanten | | autobewegingen | | Parkeerbehoefte | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | attractie | productie | attractie | productie | attractie | productie | in-uit | Totaal |
| 0u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 4% | 0% | 14 | 0 | 7 | 0 | 7 | 7 |
| 12u | 12% | 1% | 43 | 4 | 21 | 2 | 19 | 26 |
| 13u | 12% | 4% | 43 | 14 | 21 | 7 | 14 | 40 |
| 14u | 4% | 9% | 14 | 32 | 7 | 16 | -9 | 32 |
| 15u | 0% | 10% | 0 | 36 | 0 | 18 | -18 | 14 |
| 16u | 0% | 5% | 0 | 18 | 0 | 9 | -9 | 5 |
| 17u | 10% | 1% | 36 | 4 | 18 | 2 | 16 | 21 |
| 18u | 24% | 2% | 85 | 7 | 42 | 4 | 39 | 60 |
| 19u | 24% | 10% | 85 | 36 | 42 | 18 | 25 | 84 |
| 20u | 8% | 21% | 28 | 75 | 14 | 37 | -23 | 61 |
| 21u | 2% | 22% | 7 | 78 | 4 | 39 | -35 | 26 |
| 22u | 0% | 12% | 0 | 43 | 0 | 21 | -21 | 5 |
| 23u | 0% | 3% | 0 | 11 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| totaal | 100% | 100% | 355 | 355 | 175 | 175 | | 84 |

Voor de horeca op het Pachthof zijn er minimaal **84 parkeerplaatsen** noodzakelijk om alle klanten met de wagen van een parkeerplaats te voorzien.

#### 4.4.4.3.3 Totaal

Voor de omvorming van het Pachthof tot horeca-activiteiten zijn 9 parkeerplaatsen noodzakelijk voor werknemers en 84 parkeerplaatsen voor klanten of bezoekers. In totaal zijn er **93 parkeerplaatsen** noodzakelijk voor de zaak.

### 4.4.5 Parkeerbalans

#### 4.4.5.1 Huidige situatie

Momenteel zijn er **141 parkeerplaatsen** aanwezig gespreid over de site.

Op basis van deze berekening zou het parkeeraanbod op de site moeten voldoen om de parkeerdruk op een gemiddelde weekdag te kunnen opvangen. De gemiddelde parkeerbehoefte bedraagt immers 68 parkeerplaatsen.

Een deel van het parkeeraanbod is echter ten zuiden van de vijvers gelegen. Mogelijks wordt de wandelafstand als te ver beschouwd en parkeren werknemers zich liever in de Sint-Wivinadreef.

Tijdens de uitzonderlijke evenementen die een paar keer per jaar plaatsvinden kan de parkeerdruk hoger oplopen en kan mogelijks een tekort ontstaan. Voor de 150 bezoekers kan uitgegaan worden van een bijkomende parkeerbehoefte van circa 70 parkeerplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van 80% autogebruik en een wagenbezetting van 1,7. Aangezien deze

evenementen slechts enkele malen per jaar plaatsvinden, is het niet noodzakelijk om het volledige aanbod op eigen terrein te voorzien.

#### 4.4.5.2 Toekomstige situatie

De totale parkeerdruk zal in de toekomst, zonder rekening te houden met evenementen, toenemen. Er wordt vanuit gegaan dat er regelmatig ook grotere evenementen zullen plaatsvinden en dat dit aanbod van 70 parkeerplaatsen voorzien dient te worden.

Hiernaast ontstaat er een bijkomende parkeerbehoefte vanuit de B&B van 13 parkeerplaatsen.

Rekening houdend met het beschikbare aanbod van 141 parkeerplaatsen, een huidige behoefte van 68 parkeerplaatsen en een toekomstige behoefte van 184 parkeerplaatsen, is een **bijkomend aanbod van circa 43 parkeerplaatsen** wenselijk.

Het is zeker af te raden om evenementen en de uitzonderlijke activiteiten samen te laten plaatsvinden. Op deze ogenblikken stijgt de parkeerbehoefte immers nog.



## 4.5 Schietse

De bestaande bedrijfsgebouwen van het bedrijf Schietse in Zone Stationsomgeving (4) staan al enige tijd leeg. Dit sinds de verhuis van de activiteiten naar een nieuwe locatie. De eigenaars wensen op het terrein een woon – en detailhandelsproject te realiseren. Het terrein heeft een oppervlakte van 89a64.

Voor deze zone is een ontwikkeling van voorzien van

- 75 appartementen
- 3.000m² voor politie
- 1.000m² handel

De politie is een bestaande functie, waar geen bijkomende verkeersgeneratie voor wordt voorzien. Momenteel beschikt de politie over twee gebouwen aan weerszijden van de Stationsstraat, een administratief gebouw en een operationeel gebouw met de parking en de garages voor dienstvoertuigen. De politie wenst op termijn te verhuizen naar één locatie met voldoende parkeerplaatsen.

In het voorliggend ontwerp is er een in- en een uitrit voorzien aan de Stationsstraat

### 4.5.1 Woonontwikkeling

#### 4.5.1.1 Bewoners

Binnen de site van Schietse worden 75 wooneenheden of appartementen voorzien met een gemiddelde oppervlakte van 125m². Voor een meergezinswoning ≥ 125m² bedraagt de gemiddelde gezingsgrootte 2,33 bewoners per meergezinswoning. In totaal zullen de 75 wooneenheden ongeveer **175 bewoners** huisvesten.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Het gaat echter om het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. Om geen onderschatting te bekomen van de woning gerelateerde verplaatsingen wordt dit cijfer steeds naar boven afgerond (namelijk naar 3). Het totaal aantal aan de woningen gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **524 verplaatsingen per dag.**

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Vanuit de ontwikkelaar wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de woonontwikkeling op Schietse zal leiden tot **circa 283 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 20: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 524 | 56 |
| fietsers | 5% | x | 524 | 26 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 524 | 1 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 524 | 79 |
| motorijder | 1% | x | 524 | 3 |
| autobestuurder | 54% | x | 524 | 283 |
| auto passagier | 15% | x | 524 | 39 |

Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van de 75 appartementen zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 4 wagens en een productie van 23 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 19 wagens bedragen en de bijkomende productie 6 wagens.

*Tabel 21: spreiding over de dag – verkeersgeneratie bewoners Schietse*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 0 | 7 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 1 | 21 | 0 | 6 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | 4 | 23 | 1 | 6 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 4 | 12 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 6 | 9 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 9 | 6 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 11 | 6 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 5 | 10 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 7 | 9 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 12 | 7 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 20 | 5 | 5 | 1 | 2 | 0 | 4 | 1 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **19** | **6** | **5** | **2** | **2** | **1** | **4** | **1** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 14 | 7 | **4** | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 9 | 6 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 6 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | | | 141 | 142 | 39 | 39 | 13 | 13 | 28 | 28 |

Het gemiddeld wagenbezit in het Vlaamse Strategisch gebied rond Brussel bedraagt 1,26. Dit zou voor de 75 appartementen neerkomen op een parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de ligging nabij het station is een lager wagenbezit in overweging te nemen, namelijk 1 parkeerplaats per wooneenheid. Dit lager aanbod kan mogelijks gecompenseerd worden door het voorzien van een deelwagen inclusief parkeerplaats.

Het gemiddeld fietsbezit per gezin bedraagt 1,8. Dit wil dus zeggen dat er nood is aan **135 fietsstallingen**.



#### 4.5.1.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag.

Rekening houdend met de 75 voorziene wooneenheden komt dit neer op 19 bezoekers per dag. Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 22: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 19 | 2 |
| fietsers | 4% | x | 19 | 1 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 19 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 19 | 1 |
| motorijder | 0% | x | 19 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 19 | 11 |
| auto passagier | 21% | x | 19 | 4 |

Vervolgens is de spreiding over de dag bepaald. Een beoordeling van de effecten zal immers voor de spitsmomenten gebeuren.

Voor bezoekers is de spreiding over de dag afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de activiteit iemand een bezoek brengen. De verkeersgeneratie van bezoekers per uur is eerder beperkt.

*Tabel 23: spreiding over de dag – bezoekers appartementen Schietse*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 0,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,0% | 0,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,0% | 0,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,1% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 1,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 3,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 5,7% | 2,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 6,4% | 3,6% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,4% | 5,3% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 6,3% | 4,8% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 7,8% | 5,6% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | **11,1%** | 5,8% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | **10,1%** | 7,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | 8,6% | **11,0%** | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | 7,8% | **11,6%** | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 | 8,7% | 8,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 7,7% | 9,3% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,5% | 6,5% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 2,0% | 5,7% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 1,0% | 4,5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 0,6% | 3,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| totaal | | | **11** | **11** | **1** | **1** | **1** | **1** | **2** | **2** |

Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per wooneenheid. Dit komt neer op **19 parkeerplaatsen voor bezoekers**.

#### 4.5.1.3 Leveringen

Het aantal leveringen naar een woonzone bedraagt circa 2% van het totaal aantal verplaatsingen met personenwagens. Rekening houdend met de geraamde 283 woninggerelateerde verplaatsingen per dag komt dit neer op bijkomend **6 vrachtwagens per dag.**

### 4.5.2 Supermarkt

Binnen de site van Schietse wordt een buurtsupermarkt voorzien met een netto verkoopoppervlakte van 1000m². Voor de berekening van de verkeersgeneratie naar de supermarkt wordt uitgegaan van de bruto vloeroppervlakte.

De verwachte verkeersgeneratie naar de supermarkt is geraamd op basis van data vanuit het OVG Vlaanderen, het richtlijnenboek MOBER's en aan de hand van kencijfers die Tractebel in de loop dan de jaren verzameld heeft door het uitvoeren van tellingen, enquêteringen van soortgelijke activiteiten.

#### 4.5.2.1 Bezoekers supermarkt

Om de verkeersgeneratie van de bezoekers van de supermarkt in beeld te brengen is rekening gehouden met volgende kencijfers:

- 55 bezoekers per 100m² bvo
- Spreiding over de week

| verdeling over week | % |
|---|---|
| maandag | 12% |
| dinsdag | 12% |
| woensdag | 22% |
| donderdag | 14% |
| vrijdag | 17% |
| zaterdag | 23% |

- Modal split. De winkel zal in hoofdzaak fungeren als buursupermarkt. De bezoekers zullen aldus in hoofdzaak uit de omliggende woonkern komen. De afstand tot de winkel bedraagt circa 1km. Hiernaast wordt een aantrek van treingebruikers verwacht, die voor/na het werk nog snel een boodschap doen. De modal split is hierop afgestemd.

| Modal Split | |
|---|---|
| auto | 60% |
| openbaar vervoer | 3% |
| fiets/voet | 37% |

- Autobezetting: 1,25
- Een verdeling op dagbasis van de verkeersattractie- en productie, rekening houdend met de openingsuren van een supermarkt



| weekdag | in | uit | zaterdag | in | uit |
|---|---|---|---|---|---|
| 8u | 5% | 5% | 8u | 5% | 5% |
| 9u | 13% | 13% | 9u | 15% | 15% |
| 10u | 16% | 16% | 10u | 18% | 18% |
| 11u | 11% | 11% | 11u | 12% | 12% |
| 12u | 7% | 7% | 12u | 6% | 6% |
| 13u | 8% | 8% | 13u | 7% | 7% |
| 14u | 11% | 11% | 14u | 11% | 11% |
| 15u | 9% | 9% | 15u | 9% | 9% |
| 16u | 8% | 8% | 16u | 8% | 8% |
| 17u | 7% | 7% | 17u | 6% | 6% |
| 18u | 4% | 4% | 18u | 2% | 2% |
| 19u | 1% | 1% | 19u | 1% | 1% |
| 20u | 0% | 0% | 20u | 0% | 0% |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **totaal** | **100%** | **100%** |

Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de verkeersattractie- en productie van de functie supermarkt geraamd worden.

*Tabel 24: bezoekers per dag en per modus*

| op dagbasis | bezoekers per 100m² bvo | bezoekers | auto-bezoekers | auto's | openbaar vervoer | fiets/ te voet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | 51 | 508 | 305 | 244 | 15 | 188 |
| zaterdag | 76 | 759 | 455 | 364 | 23 | 281 |

De spreiding over de dag is gebaseerd op data uit het OVG aangaande winkelgerelateerde verplaatsingen.

*Tabel 25: verkeersgeneratie bezoekers buurtsupermarkt (weekdag – zaterdag)*

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 5% | 5% | 15 | 15 | 12 | 12 | 1 | 1 | 9 | 9 |
| 9u | 13% | 13% | 40 | 39 | 32 | 31 | 2 | 2 | 24 | 24 |
| 10u | 16% | 16% | 49 | 49 | 39 | 39 | 2 | 2 | 30 | 30 |
| 11u | 11% | 11% | 34 | 34 | 27 | 27 | 2 | 2 | 21 | 21 |
| 12u | 7% | 7% | 21 | 22 | 17 | 17 | 1 | 1 | 13 | 13 |
| 13u | 8% | 8% | 24 | 24 | 20 | 19 | 1 | 1 | 15 | 15 |
| 14u | 11% | 11% | 34 | 33 | 27 | 27 | 2 | 2 | 21 | 21 |
| 15u | 9% | 9% | 27 | 28 | 22 | 22 | 1 | 1 | 17 | 17 |
| 16u | 8% | 8% | 24 | 24 | 20 | 20 | 1 | 1 | 15 | 15 |
| 17u | 7% | 7% | 21 | 21 | 17 | 17 | 1 | 1 | 13 | 13 |
| 18u | 4% | 4% | 12 | 12 | 10 | 10 | 1 | 1 | 8 | 8 |
| 19u | 1% | 1% | 3 | 3 | 2 | 3 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **305** | **305** | **244** | **244** | **15** | **15** | **188** | **188** |

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zaterdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 5% | 5% | 23 | 23 | 18 | 18 | 1 | 1 | 14 | 14 |
| 9u | 15% | 15% | 68 | 67 | 55 | 54 | 3 | 3 | 42 | 41 |
| 10u | 18% | 18% | 82 | 82 | 66 | 65 | 4 | 4 | 51 | 50 |
| 11u | 12% | 12% | 55 | 55 | 44 | 44 | 3 | 3 | 34 | 34 |
| 12u | 6% | 6% | 27 | 28 | 22 | 22 | 1 | 1 | 17 | 17 |
| 13u | 7% | 7% | 32 | 32 | 26 | 25 | 2 | 2 | 20 | 20 |
| 14u | 11% | 11% | 50 | 50 | 40 | 40 | 3 | 2 | 31 | 31 |
| 15u | 9% | 9% | 41 | 41 | 33 | 33 | 2 | 2 | 25 | 25 |
| 16u | 8% | 8% | 36 | 37 | 29 | 29 | 2 | 2 | 22 | 23 |
| 17u | 6% | 6% | 27 | 28 | 22 | 22 | 1 | 1 | 17 | 17 |
| 18u | 2% | 2% | 9 | 9 | 7 | 8 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| 19u | 1% | 1% | 5 | 5 | 4 | 4 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **455** | **455** | **364** | **364** | **23** | **23** | **281** | **281** |

**Parkeerbehoefte bezoekers supermarkt**

Uitgaande van de resultaten van de berekeningen hierboven, wordt voor elk tijdsinterval de parkeerbehoefte berekend, waarbij de gemiddelde verblijfsduur van de klanten in rekening wordt gebracht. Op die manier wordt voor elk tijdsinterval een maximaal aantal noodzakelijke parkeerplaatsen verkregen.

De maximale waarde over alle tijdsintervallen geldt als maatgevende parkeerbehoefte. De maximumwaarde wordt verder als richtwaarde gebruikt en vermeerderd met 10%, om zoekverkeer te beperken en het 'wildparkeren' rond de site te voorkomen. Voor zogenaamde 'topdagen' (promoties, speciale aanbiedingen, koopdagen naar aanleiding van feestdagen, ...) kunnen de geraamde bezoekersaantallen een stuk hoger liggen. Er wordt dan ook aanbevolen om de parkeerplaatsen, berekend op basis van de bezoekersaantallen, te verhogen met 15%.

Voor een weekdag wordt de parkeerbehoefte geraamd op **50 parkeerplaatsen**. Op een top zaterdag kan de parkeerdruk oplopen tot **85 parkeerplaatsen**.

*Tabel 26: parkeerbehoefte bezoekers buurtsupermarkt Schietse*

| weekdag | behoefte | 10% | 15% |
|---|---|---|---|
| 8u | 12 | 13 | 15 |
| 9u | 32 | 35 | 40 |
| 10u | 40 | 44 | 50 |
| 11u | 28 | 31 | 35 |
| 12u | 18 | 19 | 22 |
| 13u | 20 | 22 | 25 |
| 14u | 27 | 30 | 34 |
| 15u | 22 | 25 | 28 |
| 16u | 20 | 22 | 25 |
| 17u | 17 | 19 | 22 |
| 18u | 10 | 11 | 13 |
| 19u | 3 | 3 | 3 |
| 20u | 0 | 0 | 0 |

| zaterdag | behoefte | 10% | 15% |
|---|---|---|---|
| 8u | 18 | 20 | 23 |
| 9u | 55 | 61 | 70 |
| 10u | 67 | 74 | 85 |
| 11u | 45 | 50 | 57 |
| 12u | 23 | 25 | 29 |
| 13u | 26 | 29 | 33 |
| 14u | 41 | 45 | 51 |
| 15u | 34 | 37 | 42 |
| 16u | 30 | 33 | 38 |
| 17u | 22 | 25 | 28 |
| 18u | 8 | 8 | 10 |
| 19u | 4 | 4 | 5 |
| 20u | 0 | 0 | 0 |

#### 4.5.2.2 Werknemers

Naast de productie en attractie van de bezoekers van de functie supermarkt zullen ook de werknemers voor een bijkomende verkeersbelasting zorgen. De productie - attractie is berekend, rekening houdend met volgende mobiliteitskencijfers.



- 2,3 werknemers per 100m² bvo
- Spreiding over de week

| verdeling over week | % |
|---|---|
| maandag | 12% |
| dinsdag | 12% |
| woensdag | 22% |
| donderdag | 14% |
| vrijdag | 17% |
| zaterdag | 23% |

- Modal split. De gemiddelde modal split voor werknemers in de retail heeft een relatief hoog autoaandeel in verhouding tot de werknemers van de omliggende functies zoals Royer. Gezien de ligging nabij een station is de modal split dan ook op die manier bijgesteld.

| Modal split | |
|---|---|
| auto | 73% |
| openbaar vervoer | 9% |
| fiets/voet | 18% |

- Autobezetting: 1,1
- Aanwezigheidspercentage van 90%
- Verdeling voltijds/deeltijds werknemers

| | |
|---|---|
| voltijds | 70% |
| halftijds | 30% |

- Een verdeling op dagbasis van de verkeersattractie- en productie, rekening houdend met de werkregimes op een gemiddelde weekdag en een zaterdag

| weekdag | in | uit |
|---|---|---|
| 7u | 5% | 0% |
| 8u | 20% | 0% |
| 9u | 20% | 0% |
| 10u | 10% | 0% |
| 11u | 5% | 2% |
| 12u | 10% | 4% |
| 13u | 15% | 4% |
| 14u | 8% | 5% |
| 15u | 7% | 7% |
| 16u | 0% | 11% |
| 17u | 0% | 15% |
| 18u | 0% | 30% |
| 19u | 0% | 20% |
| 20u | 0% | 2% |

| zaterdag | in | uit |
|---|---|---|
| 7u | 5% | 0% |
| 8u | 20% | 0% |
| 9u | 20% | 0% |
| 10u | 10% | 0% |
| 11u | 5% | 3% |
| 12u | 10% | 5% |
| 13u | 15% | 5% |
| 14u | 8% | 6% |
| 15u | 7% | 7% |
| 16u | 0% | 10% |
| 17u | 0% | 18% |
| 18u | 0% | 24% |
| 19u | 0% | 18% |
| 20u | 0% | 4% |

Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de **verkeers- en autoattractie** voor de werknemers geraamd worden. Het aantal werknemers op een gemiddelde weekdag bedraagt 9; het aantal op zaterdag 14.

| op dagbasis | aantal werknemers | aantal werknemers | auto werknemers | auto's | openbaar vervoer | fiets/ te voet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | 9 | 9 | 7 | 6 | 1 | 2 |
| zaterdag | 14 | 14 | 10 | 9 | 1 | 2 |

Vervolgens kan de spreiding van de verkeersattractie en productie op dagbasis geraamd worden. Voor de werknemer is de verwachte verkeersproductie en attracite eerder beperkt. Het gaat om circa 1 à 2 wagens per uur.

*Tabel 27: verwachte verkeersgeneratie werknemers buurtsupermarkt*

| | | | auto-werknemers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 7u | 5% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 20% | 0% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 20% | 0% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 10% | 0% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 5% | 2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 10% | 4% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 15% | 4% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 8% | 5% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 7% | 7% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16u | 0% | 11% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17u | 0% | 15% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 0% | 30% | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 19u | 0% | 20% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **7** | **7** | **6** | **6** | **1** | **1** | **2** | **2** |

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zaterdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 7u | 5% | 0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 20% | 0% | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 20% | 0% | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 10% | 0% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 5% | 3% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 10% | 5% | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 15% | 5% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 8% | 6% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 7% | 7% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16u | 0% | 10% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17u | 0% | 18% | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 0% | 24% | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 19u | 0% | 18% | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 4% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **10** | **10** | **9** | **9** | **1** | **1** | **2** | **2** |

**Parkeerbehoefte werknemers supermarkt**

Op een gemiddelde weekdag bedraagt de parkeerbehoefte van de werknemers van de buurtsupermarkt 7 parkeerplaatsen. Op een zaterdag is dit 10 parkeerplaatsen.

#### 4.5.2.3 Leveringen

Het verwacht aantal leveringen bedraagt circa 2 leveringen per dag.



## 4.5.3 Totaal Schietse

### 4.5.3.1 Verkeersgeneratie

In onderstaande tabel is de totaal te verwachten verkeersgeneratie van en naar de zone Schietse opgenomen.

Tijdens de ochtendspits op weekdagen (8u) zullen er in totaal 26 wagens de zone Schietse bereiken. 45 wagens verlaten de zone Schietse tijdens de ochtendspits. Het druksteuur in de ochtend voor de site Schietse ligt wel later, namelijk om 9u. Tijdens de avondspits bereiken 46 wagens de zone Schietse en verlaten 34 wagens de zone.

In het weekend wordt het meeste verkeer gegenereerd rond 10u. 76 wagens rijden naar de site en 82 wagens zullen de site verlaten.

*Tabel 28: totale verkeersgeneratie zone Schietse*

| weekdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 26 | 45 |
| 9u | 46 | 53 |
| 10u | 46 | 48 |
| 11u | 36 | 34 |
| 12u | 28 | 23 |
| 13u | 25 | 29 |
| 14u | 34 | 36 |
| 15u | 34 | 30 |
| 16u | 39 | 25 |
| 17u | 46 | 34 |
| 18u | 34 | 27 |
| 19u | 11 | 9 |
| 20u | 6 | 3 |

| zaterdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 23 | 29 |
| 9u | 61 | 71 |
| 10u | 76 | 82 |
| 11u | 57 | 56 |
| 12u | 33 | 31 |
| 13u | 32 | 38 |
| 14u | 48 | 54 |
| 15u | 42 | 43 |
| 16u | 40 | 37 |
| 17u | 36 | 29 |
| 18u | 20 | 16 |
| 19u | 12 | 10 |
| 20u | 7 | 3 |

### 4.5.3.2 Parkeerbehoefte

Rekening houdend met het gemiddelde wagenbezit in het Vlaams Strategische gebied rond Brussel, bedraagt de parkeerbehoefte voor de 75 wooneenheden 95 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de ligging nabij het station is een lager wagenbezit in overweging te nemen, namelijk **1 parkeerplaats per wooneenheid**. Dit lager aanbod kan best gecompenseerd worden door het voorzien van een deelwagen inclusief parkeerplaats. Hiernaast is er nood aan 19 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Naast de parkeerplaatsen voor personenwagens dienen er **135 fietsstallingen** voorzien te worden voor bewoners. Voor bezoekers volstaat een beperkt aantal fietsstallingen.

Een aandachtspunt is de organisatie van laden en lossen door vrachtwagens en bestelwagens.

Voor de supermarkt kan de parkeerdruk op een zaterdag oplopen tot **85 parkeerplaatsen voor bezoekers en 10 voor werknemers**. Hiernaast is het belangrijk om ook voldoende fietsstallingen te voorzien aan de supermarkt. Uitgaand van het feit dat er tot 51 personen per uur met de fiets of te voet verwacht worden, is een minimum van 25 fietsstallingen noodzakelijk.

## 4.6 Royer

De gebouwen van Royer in Zone Stationsomgeving (2a & 2b), de voormalige doe-het-zelfzaak met atelier, staan momenteel leeg. Voorlopig is het nog onbekend welke nieuwe ontwikkelingen ondergebracht zullen worden op het terrein. Er zal alvast geen nieuwe doe-het-zelf zaak komen. Volgende ontwikkelingen worden voorzien:

- 45 eengezinswoningen
- 30 meergezinswoningen
- Voorzieningen en handel : 3.000m² BVO (1.000m² handel / 2.000m² kantoren)

### 4.6.1 Bestaande handelszaak

#### 4.6.1.1 Klanten

De doe-het-zelf zaak is een bestaande zaak en heeft gemiddeld 250 à 350 klanten per dag. In de doe-het-zelf zaak werken ongeveer 25 werknemers. Het projectgebied beschikt over circa 40 parkeerplaatsen. De handelszaak is ondertussen gesloten.

### 4.6.2 Nieuwe handelszaak

Op de site wordt ruimte voor 1000m² handelsruimte voorzien. Doordat niet duidelijk is welk type handel dit betreft, wordt voor deze functie gerekend met het gemiddeld aantal bezoekers per 100m² voor winkels conform het richtlijnenboek MOBER's.

#### 4.6.2.1 Bezoekers

Het gemiddeld aantal klanten per dag voor handelszaken bedraagt 31 bezoekers/100m². Volgende spreiding over de week is bepaald op basis van het richtlijnenboek MOBER.

| Commercieel | | |
|---|---|---|
| verdeling over week | % | aantal |
| maandag | 12% | 22 |
| dinsdag | 12% | 22 |
| woensdag | 22% | 41 |
| donderdag | 14% | 26 |
| vrijdag | 17% | 32 |
| zaterdag | 23% | **43** |
| totaal | 100% | 186 |
| gemiddeld | | 31 |

De modal split is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor winkelgerelateerde verplaatsingen voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel.

| Modal Split | |
|---|---|
| auto | 76% |
| openbaar vervoer | 5% |
| fiets/voet | 19% |

De autobezettingsgraad bedraagt gemiddeld 1,33. De verdeling op dagbasis is opgemaakt op basis van gemiddelde openingsuren van een handelszaak.



| weekdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 5% | 5% |
| 9u | 13% | 13% |
| 10u | 16% | 16% |
| 11u | 11% | 11% |
| 12u | 7% | 7% |
| 13u | 8% | 8% |
| 14u | 11% | 11% |
| 15u | 9% | 9% |
| 16u | 8% | 8% |
| 17u | 7% | 7% |
| 18u | 4% | 4% |
| 19u | 1% | 1% |
| 20u | 0% | 0% |
| **totaal** | **100%** | **100%** |

| zaterdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 0% | 0% |
| 9u | 16% | 10% |
| 10u | 19% | 15% |
| 11u | 13% | 17% |
| 12u | 8% | 7% |
| 13u | 13% | 10% |
| 14u | 10% | 12% |
| 15u | 9% | 11% |
| 16u | 7% | 10% |
| 17u | 3% | 5% |
| 18u | 2% | 3% |
| 19u | 0% | 0% |
| 20u | 0% | 0% |
| **totaal** | **100%** | **100%** |

Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de bijkomende verkeersattractie- en productie van een nieuwe handelszaak geraamd worden.

| op dagbasis | bezoekers per 100m² | bezoekers | auto-bezoekers | auto's | openbaar vervoer | fiets/ te voet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | 29 | 286 | 218 | 164 | 14 | 54 |
| zaterdag | 43 | 428 | 325 | 244 | 21 | 81 |

*Tabel 29: Verkeersgeneratie toekomstige handelsruimte (weekdag – zaterdag)*

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 5% | 5% | 11 | 11 | 8 | 8 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 9u | 13% | 13% | 28 | 28 | 21 | 21 | 2 | 2 | 7 | 7 |
| 10u | 16% | 16% | 35 | 35 | 26 | 26 | 2 | 2 | 9 | 9 |
| 11u | 11% | 11% | 24 | 24 | 18 | 18 | 2 | 2 | 6 | 6 |
| 12u | 7% | 7% | 15 | 15 | 11 | 12 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 13u | 8% | 8% | 17 | 17 | 13 | 13 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 14u | 11% | 11% | 24 | 24 | 18 | 18 | 2 | 2 | 6 | 6 |
| 15u | 9% | 9% | 20 | 20 | 15 | 15 | 1 | 1 | 5 | 5 |
| 16u | 8% | 8% | 17 | 17 | 13 | 13 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 17u | 7% | 7% | 15 | 15 | 11 | 11 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 18u | 4% | 4% | 9 | 9 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 19u | 1% | 1% | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **218** | **218** | **164** | **164** | **14** | **14** | **54** | **54** |

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zaterdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 16% | 10% | 52 | 33 | 39 | 24 | 3 | 2 | 13 | 8 |
| 10u | 19% | 15% | 62 | 49 | 46 | 37 | 4 | 3 | 15 | 12 |
| 11u | 13% | 17% | 42 | 55 | 32 | 42 | 3 | 4 | 11 | 14 |
| 12u | 8% | 7% | 26 | 23 | 20 | 17 | 2 | 1 | 7 | 6 |
| 13u | 13% | 10% | 42 | 33 | 32 | 24 | 3 | 2 | 11 | 8 |
| 14u | 10% | 12% | 33 | 39 | 24 | 29 | 2 | 3 | 8 | 10 |
| 15u | 9% | 11% | 29 | 36 | 22 | 27 | 2 | 2 | 7 | 9 |
| 16u | 7% | 10% | 23 | 33 | 17 | 24 | 1 | 2 | 6 | 8 |
| 17u | 3% | 5% | 10 | 16 | 7 | 12 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| 18u | 2% | 3% | 7 | 10 | 5 | 7 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 19u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **325** | **325** | **244** | **245** | **21** | **21** | **81** | **81** |

De Doe-Het-Zelf-Zaak is momenteel niet meer actief. Dit was wel het geval op het moment dat de tellingen zijn uitgevoerd. Om geen overschatting van de toekomstige verkeergeneratie te bekomen, is het aangewezen om de vroegere verkeersgeneratie af te trekken van de verwachte verkeersgeneratie. Van de verwachte verkeersgeneratie van de bezoekers van de

nieuwe handelszaak, wordt dan ook de vroegere verkeersgeneratie afgetrokken, namelijk 250 bezoekers voor een weekdag en 350 bezoekers voor zaterdag.

| op dagbasis | bezoekers per 100m² | bezoekers | auto-bezoekers | auto's | openbaar vervoer | fiets/ te voet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | 29 | 36 | 28 | 21 | 2 | 7 |
| zaterdag | 43 | 78 | 59 | 44 | 4 | 15 |

*Tabel 30: Verkeersgeneratie toekomstige handelsruimte met aftrek vroegere verkeersgeneratie Doe-Het-Zelf (weekdag – zaterdag)*

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 5% | 5% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 13% | 13% | 4 | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 10u | 16% | 16% | 4 | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 11u | 11% | 11% | 3 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 12u | 7% | 7% | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 8% | 8% | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 14u | 11% | 11% | 3 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 15u | 9% | 9% | 2 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 16u | 8% | 8% | 2 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 17u | 7% | 7% | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 4% | 4% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 1% | 1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **28** | **28** | **21** | **21** | **2** | **2** | **7** | **7** |

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zaterdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 16% | 10% | 9 | 6 | 7 | 4 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 10u | 19% | 15% | 11 | 9 | 8 | 7 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| 11u | 13% | 17% | 8 | 10 | 6 | 8 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| 12u | 8% | 7% | 5 | 4 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 13u | 13% | 10% | 8 | 6 | 6 | 4 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| 14u | 10% | 12% | 6 | 7 | 4 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 15u | 9% | 11% | 5 | 7 | 4 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 16u | 7% | 10% | 4 | 6 | 3 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 17u | 3% | 5% | 2 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 18u | 2% | 3% | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **59** | **59** | **44** | **44** | **4** | **4** | **15** | **15** |

**Parkeerbehoefte**

De parkeerbehoefte is berekend voor de totale oppervlakte van de handelsruimte.

Uitgaande van de resultaten van de berekeningen hierboven, wordt voor elk tijdsinterval de parkeerbehoefte berekend, waarbij de gemiddelde verblijfsduur van de klanten in rekening wordt gebracht. Op die manier wordt voor elk tijdsinterval een maximaal aantal noodzakelijke parkeerplaatsen verkregen.

De maximale waarde over alle tijdsintervallen geldt als maatgevende parkeerbehoefte. De maximumwaarde wordt verder als richtwaarde gebruikt en vermeerderd met 10%, om zoekverkeer te beperken en het 'wildparkeren' rond de site te voorkomen. Voor zogenaamde 'topdagen' (promoties, speciale aanbiedingen, koopdagen naar aanleiding van feestdagen, ...) kunnen de geraamde bezoekersaantallen een stuk hoger liggen. Er wordt dan ook aanbevolen om de parkeerplaatsen, berekend op basis van de bezoekersaantallen, te verhogen met 15%.



De totale parkeerbehoefte voor een handelsactiviteit met een oppervlakte van 1000m² bvo, wordt geraamd op **34 parkeerplaatsen op een weekdag**. Op een top zaterdag kan de parkeerdruk oplopen tot een vereiste capaciteit van **60 parkeerplaatsen**.

*Tabel 31: parkeerbehoefte handelszaken*

| parkeerbehoefte | | | | parkeerbehoefte | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | behoefte | 10% | 15% | zaterdag | behoefte | 10% | 15% |
| 8u | 8 | 9 | 10 | 8u | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 21 | 24 | 27 | 9u | 39 | 43 | 49 |
| 10u | 27 | 29 | 34 | 10u | 47 | 52 | 60 |
| 11u | 19 | 21 | 24 | 11u | 33 | 36 | 41 |
| 12u | 12 | 13 | 15 | 12u | 20 | 22 | 26 |
| 13u | 13 | 15 | 17 | 13u | 32 | 35 | 41 |
| 14u | 18 | 20 | 23 | 14u | 25 | 28 | 32 |
| 15u | 15 | 17 | 19 | 15u | 22 | 25 | 28 |
| 16u | 13 | 15 | 17 | 16u | 18 | 19 | 22 |
| 17u | 12 | 13 | 15 | 17u | 8 | 8 | 10 |
| 18u | 7 | 7 | 9 | 18u | 5 | 6 | 6 |
| 19u | 2 | 2 | 2 | 19u | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0 | 0 | 0 | 20u | 0 | 0 | 0 |

### 4.6.2.2 Werknemers

Het richtlijnenboek MOBER omschrijft dat er gemiddeld 0,8 werknemers werken per 100m².

Rekening houdend met de voorziene oppervlakte van 1000m², komt het gemiddeld aantal werknemers neer op 8.

Voor de modal split voor werknemers in de handel kan gebruik gemaakt worden van de cijfers van de FOD Mobiliteit.

*Tabel 32: Modal split werknemers handel*

| modal split | % |
|---|---|
| fiets | 11% |
| openbaar vervoer | 8% |
| auto | 81% |

*Tabel 33: verkeersgeneratie werknemers*

| | | | Auto-werknemers | | Auto's | | Openbaar vervoer | | Fiets | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 4% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 27% | 0% | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 36% | 1% | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 9% | 1% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 3% | 2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 2% | 4% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 6% | 14% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 7% | 5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 2% | 3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 1% | 8% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16u | 1% | 22% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17u | 1% | 24% | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 1% | 12% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 0% | 4% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **6** | **6** | **6** | **6** | **1** | **1** | **1** | **1** |

De parkeerbehoefte van de werknemers bedraagt **5 parkeerplaatsen**.

*Tabel 34: Parkeerbehoefte werknemers*

| Uur | bezetting | 10% |
|---|---|---|
| 4u | 0 | 0 |
| 5u | 0 | 0 |
| 6u | 0 | 0 |
| 7u | 2 | 2 |
| 8u | 4 | 5 |
| 9u | 4 | 5 |
| 10u | 4 | 5 |
| 11u | 4 | 5 |
| 12u | 4 | 5 |
| 13u | 4 | 5 |
| 14u | 4 | 5 |
| 15u | 3 | 4 |
| 16u | 2 | 3 |
| 17u | 1 | 1 |
| 18u | 0 | 0 |
| 19u | 0 | 0 |

#### 4.6.2.3 Leveringen

Het aantal leveringen met vrachtwagens bedraagt gemiddeld 1 à 2 % van het aantal personenwagens. Voor de ontwikkeling van 1000m² handel bedraagt het aantal leveringen aldus gemiddeld 4 vrachtwagens per dag. Ook hier dient de nuance gemaakt dat de leveringen naar de vroegere doe-het-zelf-zaak vervallen.

### 4.6.3 Nieuwe kantoren

Voor de site Royer wordt verder rekening gehouden met de mogelijke ontwikkeling van 2000m² kantoren.

#### 4.6.3.1 Werknemers kantoren

Voor de werknemers van kantoren wordt rekening gehouden met 5 werknemers per 100m² bvo. Het aanwezigheidspercentage voor werknemers bedraagt gemiddeld 70%.

De model split is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor werkgerelateerde verplaatsingen voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel.

| modal split | % |
|---|---|
| fiets | 11% |
| openbaar vervoer | 15% |
| auto | 74% |

De autobezettingsgraad bedraagt 1,1.

De verdeling over de dag is afgeleid uit het OVG Vlaanderen. Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de bijkomende verkeersattractie- en productie van een de kantoren geraamd worden.



| | | | werknemers auto | | Auto's | | Openbaar vervoer | | Fiets | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5u | 2% | 0% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 6% | 0% | 3 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 24% | 0% | 12 | 0 | 11 | 0 | 3 | 0 | 2 | 0 |
| 8u | 35% | 1% | 18 | 1 | 16 | 0 | 4 | 0 | 3 | 0 |
| 9u | 9% | 1% | 5 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 10u | 3% | 2% | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 2% | 4% | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 6% | 14% | 3 | 7 | 3 | 7 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 13u | 7% | 5% | 4 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 14u | 2% | 3% | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 1% | 8% | 1 | 4 | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 16u | 1% | 22% | 1 | 11 | 0 | 10 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 17u | 1% | 25% | 1 | 13 | 0 | 12 | 0 | 3 | 0 | 2 |
| 18u | 1% | 11% | 1 | 6 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 19u | 0% | 4% | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **52** | **52** | **47** | **47** | **11** | **11** | **8** | **8** |

**Parkeerbehoefte**

De parkeerbehoefte voor de werknemers van de kantoren wordt berekend op basis van de aanwezigheid berekend op basis van de productie en attractie. Hiernaast wordt er 10% reserve parkeerplaatsen in rekening gebracht om eventuele pieken op te vangen. De parkeerbehoefte voor de werknemers van kantoren bedraagt **39 parkeerplaatsen.**

*Tabel 35: parkeerbehoefte werknemers kantoren Royer*

| | bezetting | 10% |
|---|---|---|
| 4u | 0 | 0 |
| 5u | 1 | 1 |
| 6u | 4 | 4 |
| 7u | 15 | 17 |
| 8u | 31 | 34 |
| 9u | 35 | 38 |
| 10u | 35 | 39 |
| 11u | 34 | 38 |
| 12u | 31 | 34 |
| 13u | 32 | 35 |
| 14u | 31 | 34 |
| 15u | 28 | 31 |
| 16u | 18 | 20 |
| 17u | 7 | 7 |
| 18u | 2 | 2 |
| 19u | 0 | 0 |

#### 4.6.3.2 Bezoekers kantoren

Voor kantoren wordt er rekening gehouden met een gemiddelde van 0,2 bezoekers per werknemer. Rekening houdend met 70 werknemers, komt dit neer op 14 bezoekers per dag.

De modal split en de spreiding over de dag zijn afgeleid uit het OVG.

| modal split | % |
|---|---|
| fiets | 6% |
| openbaar vervoer | 19% |
| auto | 75% |

Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de bijkomende verkeersattractie- en productie van de bezoekers van de kantoren geraamd worden.

| bezoekers | Auto werk | Auto's | Openbaar | Fiets |
|---|---|---|---|---|
| 10 | 7 | 7 | 2 | 1 |

*Tabel 36: verwachte verkeersgeneratie bezoekers kantoren Royer*

| | | | bezoekers auto | | Auto's | | Openbaar vervoer | | Fiets | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5u | 1% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6u | 3% | 1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7u | 8% | 3% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8u | 10% | 4% | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 11% | 7% | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10u | 12% | 10% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11u | 10% | 11% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12u | 8% | 11% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13u | 9% | 7% | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14u | 8% | 8% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15u | 6% | 9% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16u | 5% | 12% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17u | 4% | 9% | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 3% | 5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 2% | 3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **100%** | **100%** | **7** | **7** | **7** | **7** | **2** | **2** | **1** | **1** |

**Parkeerbehoefte**

Rekening houdend met de spreiding over de dag, is de parkeerbehoefte voor de bezoekers van de kantoren eerder beperkt. Deze bedraagt 2 parkeerplaatsen.

#### 4.6.3.3 Leveringen kantoren

Leveringen aan de functie kantoren zijn te verwaarlozen.

### 4.6.4 Wonen

Aangaande het aantal wooneenheden zijn er verschillende scenario's mogelijk. Verspreid over beide zijden van de Stationsstraat zijn 45 eengezinswoningen en 30 appartementen te verwachten. Voor deze mobiliteitsstudie gaan we uit van met **75 bijkomende wooneenheden**.

#### 4.6.4.1 Bewoners

Binnen de site van Royer worden 30 appartementen voorzien van circa 125 m² en 45 eengezinswoningen van circa 140 m².

De gemiddelde gezinsgrootte voor appartementen ≥125m² bedraagt 2,33 inwoners per appartement.

De gemiddelde gezinsgrootte voor eengezinswoningen van 125 m² of meer bedraagt 3,29 personen per huishouden.

In totaal zullen de nieuwe wooneenheden 218 inwoners huisvesten.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Het gaat echter om het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. Om geen onderschatting te bekomen van de woning gerelateerde verplaatsingen wordt dit



cijfer steeds naar boven afgerond (namelijk naar 3). Het totaal aantal aan de woning gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **654 verplaatsingen per dag.**

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Vanuit de ontwikkelaar wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de woonontwikkeling op Schietse zal leiden tot **circa 353 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 37: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 654 | 69 |
| fietsers | 5% | x | 654 | 33 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 654 | 1 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 654 | 98 |
| motorijder | 1% | x | 654 | 3 |
| autobestuurder | 54% | x | 654 | 353 |
| auto passagier | 15% | x | 654 | 49 |

Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van de woningen zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 5 wagens en een productie van 28 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 24 wagens bedragen en de bijkomende productie 8 wagens.

*Tabel 38: verkeersgeneratie bewoners Royer*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 1 | 9 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 1 | 26 | 0 | 7 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **5** | **28** | **1** | **8** | **0** | **3** | **1** | **6** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 5 | 14 | 1 | 4 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 8 | 11 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 11 | 8 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 14 | 7 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 7 | 12 | 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 8 | 11 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 15 | 9 | 4 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 24 | 7 | 7 | 2 | 2 | 1 | 5 | 1 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **24** | **8** | **7** | **2** | **2** | **1** | **5** | **2** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 17 | 8 | 5 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 11 | 7 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 7 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 6 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Totaal | | | 176 | 177 | 49 | 49 | 16 | 16 | 35 | 35 |

Het gemiddeld wagenbezit per gezin in het Vlaamse strategisch gebied rond Brussel bedraagt 1,26. Dit zou voor de 30 appartementen en 45 eengezinswoningen neerkomen op een parkeerbehoefte van **95 parkeerplaatsen**. Rekening houdend met de nabijheid van het station kan voor deze locatie uitgegaan worden van een autobezit van 1, om zo ook duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer te promoten en juist bewoners aan te trekken die zich met de trein naar het werk kunnen verplaatsen. Het gewenste parkeeraanbod bedraagt dan **75 parkeerplaatsen.**

Het gemiddeld fietsbezit per gezin bedraagt 1,8. Dit wil dus zeggen dat er nood is aan **135 fietsstallingen**.

#### 4.6.4.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag.

Rekening houdend met de 75 voorziene wooneenheden komt dit neer op 19 bezoekers per dag. Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 39: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 19 | 2 |
| fietsers | 4% | x | 19 | 1 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 19 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 19 | 1 |
| motorijder | 0% | x | 19 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 19 | 11 |
| auto passagier | 21% | x | 19 | 4 |

Vervolgens is de spreiding over de dag bepaald. Een beoordeling van de effecten zal immers voor de spitsmomenten gebeuren.

Voor bezoekers is de spreiding over de dag afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de activiteit iemand een bezoek brengen. De verkeersgeneratie van bezoekers per uur is eerder beperkt.



*Tabel 40: spreiding over de dag – bezoekers wooneenheden Royer*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 0,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,0% | 0,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,0% | 0,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,1% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 1,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 3,3% | 1,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 5,7% | 2,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 6,4% | 3,6% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,4% | 5,3% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 6,3% | 4,8% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 7,8% | 5,6% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | **11,1%** | 5,8% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | **10,1%** | 7,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | 8,6% | **11,0%** | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | 7,8% | **11,6%** | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18 | 8,7% | 8,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 7,7% | 9,3% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,5% | 6,5% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 2,0% | 5,7% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 1,0% | 4,5% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 0,6% | 3,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| totaal | | | **11** | **11** | **1** | **1** | **1** | **1** | **2** | **2** |

Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per wooneenheid. Dit komt neer op **19 parkeerplaatsen** voor bezoekers.

#### 4.6.4.3 Leveringen

Het aantal leveringen naar een woonzone bedraagt circa 2% van het totaal aantal verplaatsingen met personenwagens. Rekening houdend met de geraamde 353 woninggerelateerde verplaatsingen per dag komt dit neer op bijkomend **7 vrachtwagens per dag.**

### 4.6.5 Totaal Royer

#### 4.6.5.1 Verkeersgeneratie

In onderstaande tabel is de totaal te verwachte bijkomende verkeersgeneratie naar de zone Royer opgenomen. De verkeersgeneratie van de vroegere doe-het-zelf-zaak is van de toekomstige verkeersgeneratie afgetrokken, aangezien de verkeersgeneratie naar deze site reeds in de tellingen vervat zat.

Tijdens de ochtendspits is een bijkomende attractie van 25 personenwagens te verwachten en een bijkomende productie van 30 personenwagens. Tijdens de avondspits is een bijkomende attractie van 26 personenwagens te verwachten en een bijkomende productie van 23 personenwagens.

Op zaterdag is de bijkomende verkeersgeneratie het hoogst rond 10u in de voormiddag. De attractie bedraagt dan 12 personenwagens en de productie 9 personenwagens.

*Tabel 41: totale verkeersgeneratie Royer*

| weekdag | in | uit | zaterdag | in | uit |
|---|---|---|---|---|---|
| 8u | 25 | 30 | 8u | 3 | 0 |
| 9u | 13 | 18 | 9u | 11 | 6 |
| 10u | 13 | 16 | 10u | 12 | 9 |
| 11u | 15 | 13 | 11u | 9 | 11 |
| 12u | 19 | 17 | 12u | 6 | 6 |
| 13u | 13 | 17 | 13u | 9 | 7 |
| 14u | 12 | 16 | 14u | 7 | 8 |
| 15u | 18 | 16 | 15u | 6 | 8 |
| 16u | 27 | 21 | 16u | 5 | 9 |
| 17u | 26 | 23 | 17u | 3 | 6 |
| 18u | 19 | 15 | 18u | 2 | 4 |
| 19u | 11 | 10 | 19u | 1 | 1 |
| 20u | 7 | 3 | 20u | 7 | 7 |

#### 4.6.5.2 Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte voor de site Royer is afkomstig van verschillende doelgroepen. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van parkeerbehoefte per doelgroep.

De parkeerbehoefte is het hoogst op een weekdag en bedraagt **174 parkeerplaatsen**.

Op een weekdag is de parkeerbehoefte van de handelszaak lager dan in het weekend. In het weekend zijn de kantoren dan weer gesloten. Dubbel gebruik van het parkeeraanbod tussen beide functies is aldus mogelijk, waardoor het totaal te voorziene parkeeraanbod lager kan gehouden worden.

*Het voorziene aanbod is nog niet in detail gedefinieerd. De mogelijkheid om parkeerplaatsen ondergronds aan te leggen is voorzien. Tabel 42: totale parkeerbehoefte site Royer*

| Doelgroep | Parkeerbehoefte | |
|---|---|---|
| | weekdag | Zaterdag |
| Wonen | 75 + 19 | 75 + 19 |
| Handelszaak | 34 +5 | 60 + 5 |
| Kantoren | 39 + 2 | 0 |
| **Totaal** | **174** | **159** |



## 4.7 Gemengd openruimtegebied A

Binnen dit deelgebied zijn verschillende functies aanwezig. Deze worden hierna besproken.

### 4.7.1 Jeugdhuis De Zolder

Het jeugdhuis De Zolder (1) wordt afgebroken. Er is in de toekomst dus geen verkeersgeneratie naar deze functie te verwachten.

### 4.7.2 Centrum Oase

Centrum Oase (2) is een bestaand gebouw dat vergund is voor verblijfsaccommodatie. Het pand wordt momenteel echter gebruikt voor stockage. Voor de berekening van de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de vergunde toestand, verblijfsrecreatie met ruimte voor 65 bedden (2.000m² bvo).

De verkeersgeneratie voor centrum Oase wordt berekend aan de hand van de kencijfers recreatie uit het richtlijnenboek MOBER. Voor het aantal werknemers wordt de aanname gemaakt dat er een conciërge aanwezig is.

#### 4.7.2.1 Bezoekers

Het aantal bezoekers in centrum Oase bedraagt maximaal de capaciteit van het aantal bedden. De totale capaciteit van de bezoekers is dus gelijk aan 65 personen.

Centrum Oase zal zich voornamelijk richten op groepen. Deze groepen kunnen zowel schoolgroepen zijn die door de week op meerdaagse uitstap zijn of recreatieve groepen die in het weekend komen overnachten. De groepen kunnen de verblijfaccommodatie gebruiken op dagbasis of op weekbasis. De hieraan gerelateerde verplaatsingen zullen zich centreren rond de ochtend- en avondspits waarbij de parkeerplaatsen voornamelijk kortstondig gebruikt worden voor het afzetten en ophalen van de groepen. Het kiss-and-ride-principe kan hier van toepassing zijn.

De modal split zal sterk afhankelijk zijn van de doelgroep. Zo kan de groep afgezet worden door privé georganiseerd busvervoer, kan de doelgroep afgezet worden door personenwagens of kan de doelgroep zelf met de wagen naar de site komen. Deze verschillende bewegingen hebben een aparte impact op de verkeersgeneratie.

De verkeersgeneratie in worst case bestaat uit circa 65 wagens die telkens 1 persoon komen afzetten. Rekening houdend met het type activiteit, is de kans echter klein dat dit samenvalt met de ochtend of avondspits.

#### 4.7.2.2 Parkeercapaciteit

Aan het verblijfscentrum de Oase is geen aparte parkeervoorziening gekoppeld.

Voor het brengen en halen van de doelgroep met een private touringcar is er in hoofdzaak nood aan een veilige stopplaats voor deze touringcar.

Voor het afzetten en oppikken van de doelgroep door personenwagens is er nood aan parkeerplaats voor personenwagens, deze zullen slechts gedurende een beperkt referentiemoment gebruikt worden.

De laatste optie, waarbij personen zelf met de personenwagen tot aan de site komen, heeft de grootste impact. Gezien het ontbreken van parkeerplaatsen op eigen terrein, dient naar compatibiliteit met de overige functies gezocht te worden. Deze laatste doelgroep is aldus enkel in het weekend wenselijk, als er gebruik gemaakt kan worden van de parking van de school.

In een worst case situatie komen alle bezoekers met de wagen en hebben ze nood aan een parkeerplaats. Hierbij houden we rekening met een wagenbezetting van 2 personen per wagen. De parkeerbehoefte komt dan neer op circa 33 parkeerplaatsen. De parking van de school is dan voldoende.

Voor de overige 2 doelgroepen (touringbus en afzetten met personenwagens) zullen de nodige afspraken moeten gemaakt worden zodat dit buiten de schooluren valt. De parkeerplaatsen voor de school kunnen dan ingezet worden.

### 4.7.3 Kapel

De Kapel (3a) doet dienst als sporthal van de school en zal deze functie blijven behouden. Er is naar deze functie dus geen bijkomende verkeersgeneratie te verwachten.

### 4.7.4 Klooster

Het klooster Eigentijdse jeugd (4) wordt gebruikt door de Salesianen Groot-Bijgaarden. Op termijn is het de bedoeling dat hier permanent 15 à 18 broeders komen worden.

#### 4.7.4.1 Bewoners

De broeders zullen in het klooster wonen. Deze woonvorm kan aanzien worden als collectief wonen waarbij er rekening gehouden wordt met een oppervlakte van 2000m² bvo.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Aangezien het hier specifiek over broeders gaat, is voor deze functie geen afronding naar boven voorzien. Het totaal aantal aan de woning gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **39 verplaatsingen per dag.**

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Vanuit de ontwikkelaar wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat het klooster zal leiden tot **circa 21 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 43: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 39 | 4 |
| fietsers | 5% | x | 39 | 2 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 39 | 0 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 39 | 6 |
| motorrijder | 1% | x | 39 | 0 |
| autobestuurder | 54% | x | 39 | 21 |
| auto passagier | 15% | x | 39 | 3 |



Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van 18 wooneenheden zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 0 wagens en een productie van 2 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 1 wagens bedragen en de bijkomende productie 0 wagens.

*Tabel 44: spreiding over de dag – verkeersgeneratie bewoners Klooster*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar veroer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **0** | **2** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **1** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | | | 10 | 10 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 |

Voor de bewoners wordt er 1 parkeerplaats per wooneenheid voorzien. Dit is een minimaal aanbod. Het totale te voorziene aantal parkeerplaatsen bedraagt 18 parkeerplaatsen voor bewoners.

Ook dienen er voor de broeders voldoende fietsstallingen voorzien te worden. Per broeder is er 1 fietsenparkeerplaats aangewezen. Er is aldus nood aan 18 fietsstallingen.

#### 4.7.4.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag.

Rekening houdend met het voorziene aantal broeders komt dit neer op 5 bezoekers per dag. Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 45: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 5 | 0 |
| fietsers | 4% | x | 5 | 0 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 5 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 5 | 0 |
| motorijder | 0% | x | 5 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 5 | 3 |
| auto passagier | 21% | x | 5 | 1 |

Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per appartement. Dit komt neer op **5 parkeerplaatsen voor bezoekers**.

### 4.7.5 Dominiek Savioschool

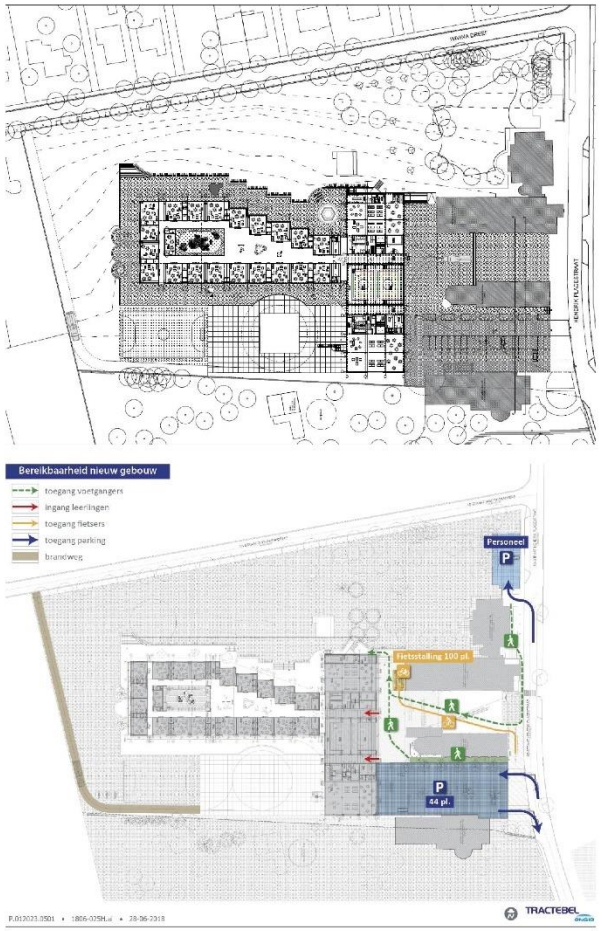
Op de site (3b) tussen de Sint-Wivinadreef en de Stationsstraat komt een nieuwe basisschool voor ongeveer 770 leerlingen. De school zal ruimte bieden voor 440 kleuters en 330 lagere schoolkinderen van het eerste tot derde leerjaar.

Op de site worden 13 parkeerplaatsen voorzien voor personeel en 44 parkeerplaatsen voor bezoekers/ouders, waarvan 2 voor mindervaliden. De parking voor bezoekers/ouders zal functioneren als een kiss&ride-zone. Daarnaast wordt één centrale fietsenstalling voorzien met 100 fietsparkeerplaatsen.

Hiernaast blijft de bestaande parking met ruimte voor 11 personenwagens op de site van het Sint-Wivinaklooster behouden. Aanvullend heeft de eigenaar van het Sint-Wivinaklooster goedkeuring geven om 15 parkeerplaatsen op hun terrein voor het personeel van de school te voorzien.

De school vervangt de bestaande Broederschool, waar 266 lagere schoolkinderen onderwijs volgen (215 gezinsoudsten) en de bestaande kleuterschool Savio; waar 240 kleuters school lopen (185 gezinnen).

Op de bestaande site van de broederschool zijn 20 parkeerplaatsen voor werknemers en 40 parkeerplaatsen voor bezoekers gelegen. Hiernaast zijn er 10 fietsstallingen voor werknemers en 10 fietsstallingen voor bezoekers.




*Figuur 24: inplantingsplan Dominiek Savioschool*

### 4.7.5.1 Bestaande kleuterschool

De bestaande site van de kleuterschool heeft een terreinoppervlakte van 2.700m². De bruto vloeroppervlakte van de gebouwen bedraagt 1.106m².

#### 4.7.5.1.1 Leerlingen

Op de bestaande kleuterschool lopen 240 kleuters school, afkomstig uit 185 gezinnen. Vanaf 1/09/2018 is een verdere stijging tot 264 kleuters mogelijk.

De kleuterschool start om 8u40 en eindigt om 15u20. Woensdag eindigt de school om 12u15. De leerlingen komen toe tussen 7u en 8u40 en verlaten de school tussen 15u20 en 18u.

De verkeersgeneratie van de leerlingen is op basis van het aantal gezinnen in beeld gebracht. Er zijn immers verschillende gezinnen waarvan meer dan 1 kind naar de kleuterschool gaat. Op deze manier wordt er een correct beeld van de verkeersgeneratie van personenwagens weergegeven.

86% van de gezinnen brengt de leerlingen met de wagen naar school. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 159 wagens.

| Vervoerswijze leerlingen | Bestaande Kleuterschool Savio | Modal split (%) |
|---|---|---|
| Te voet | 10 | 5% |
| Fiets | 10 | 5% |
| Bus | 6 | 3% |
| Trein | | 0% |
| Wagen | 159 | 86% |
| **Totaal** | **185** | |

*Tabel 46: modal split leerlingen bestaande kleuterschool*

#### 4.7.5.1.2 Leerkrachten

In de bestaande kleuterschool zijn momenteel 17 leerkrachten werkzaam. De leerkrachten komen toe tussen 8u en 8u35 en vertrekken tussen 15u20 en 15u45. De school heeft geen eigen parking, de leerkrachten parkeren op privé parking van de parochie.

De leerkrachten komen toe tussen 7u en 8u25 en vertrekken tussen 15u35 en 18u.

De vervoerswijze van de leerkrachten is aangeleverd door de school. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de bestaande leerkrachten per vervoersmodus.

76% van de leerkrachten komt momenteel met de wagen naar school. De huidige parkeerbehoefte van de leerkrachten bedraagt aldus 13 parkeerplaatsen.



| Vervoerswijze leerkrachten | Bestaande Kleuterschool Savio | Modal split (%) |
|---|---|---|
| Te voet | 0 | 0% |
| Fiets | 2 | 12% |
| bus | 0 | 0% |
| Trein | 2 | 12% |
| Wagen | 13 | 76% |
| Wagen carpool | 0 | 0% |
| **Totaal** | **17** | |

*Tabel 47: modal split leerkrachten bestaande kleuterschool*

### 4.7.5.2 Bestaande basisschool

De bestaande site van de Broederschool heeft een terreinoppervlakte van 6.573m². de bruto vloeroppervlakte van de gebouwen bedraagt 3.716m².

#### 4.7.5.2.1 Leerlingen

Op de bestaande basisschool zitten 266 leerlingen, afkomstig vanuit 215 gezinnen.

De basisschool start om 8u50 en eindigt om 15u35. Woensdag eindigt de school om 12u25. De leerlingen komen toe tussen 7u en 8u50 en verlaten de school tussen 15u35 en 18u.

De verkeersgeneratie van de leerlingen is op basis van het aantal gezinnen in beeld gebracht. Er zijn immers verschillende gezinnen waarvan meer dan 1 kind naar de basisschool gaat. Op deze manier wordt er een correct beeld van de verkeersgeneratie van personenwagens weergegeven.

83% van de gezinnen brengt de leerlingen met de wagen naar school. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 178 wagens.

| Vervoerswijze leerlingen | Bestaande Lagere school | Modal Split (%) |
|---|---|---|
| Te voet | 10 | 5% |
| Fiets | 15 | 7% |
| Bus | 7 | 3% |

| | | |
|---|---|---|
| Trein | 5 | 2% |
| Wagen | 178 | 83% |
| **Totaal** | **215** | 100% |

*Tabel 48: modal split leerlingen bestaande basisschool*

#### 4.7.5.2.2 Leerkrachten

In de bestaande basisschool zijn momenteel 21 leerkrachten werkzaam. De leerkrachten komen toe tussen 8u en 8u40 en vertrekken tussen 15u35 en 16u. De school beschikt over 20 parkeerplaatsen voor leerkrachten. Hiernaast zijn er 10 fietsstallingen voor leerkrachten.

De leerkrachten komen toe tussen 7u en 8u25 en vertrekken tussen 15u35 en 18u.

De vervoerswijze van de leerkrachten is aangeleverd door de school. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de bestaande leerkrachten per vervoersmodus. 81% van de leerkrachten komt momenteel met de wagen naar school. De huidige parkeerbehoefte van de leerkrachten bedraagt aldus 15 parkeerplaatsen[6].

| Vervoerwijze leerkrachten | Bestaande Lagere school | Modal split (%) |
|---|---|---|
| Te voet | 0 | 0 |
| Fiets | 3 | 14% |
| bus | 0 | 0 |
| Trein | 1 | 5% |
| Wagen | 13 | 62% |
| Wagen carpool | 4 | 19% |
| **Totaal** | **21** | **100%** |

*Tabel 49: modal split leerkrachten bestaande basisschool*

### 4.7.5.3 Toekomst: Dominiek Savioschool

#### 4.7.5.3.1 Leerlingen

In de nieuwe kleuter en lagere school zal er in totaal ruimte zijn voor 770 leerlingen (440 kleuter en 330 lagere school), samen 390 gezinnen. Het aantal leerlingen neemt sterker toe

[6] Voor de carpoolers wordt er vanuit gegaan dat 2 leerkrachten gebruik maken van 1 wagen, dus voor de 4 carpoolers worden 2 wagens meegeteld om de parkeerbehoefte te bepalen.



dan het aantal gezinnen. Momenteel zitten kinderen van een gezin immers gespreid over de kleuter en lagere school.

De aanvangs- en einduren van de lagere en kleuterschool worden op elkaar afgesteld. De lessen zullen aanvangen om 8u50 en eindigen om 15u35. Er is opvang voorzien van 7u tot 18u.

De leerlingen komen aldus toe tussen 7u en 8u50 en verlaten de school tussen 15u35 en 18u.

Op basis van de bestaande verkeersgeneratie naar beide scholen en de verwachte verkeergeneratie naar de toekomstige school, kunnen we een inschatting maken van de bijkomende verkeersgeneratie naar de toekomstige school.

Aangezien de bestaande basisschool aan de overzijde van de nieuwe site gelegen is, zit het verkeer naar de bestaande basisschool reeds in de bestaande verkeersgeneratie vervat. Het bijkomend te verwachten verkeer naar de site bedraagt aldus 135 wagens.

Een gedeelte van dit verkeer passeert vermoedelijk al via de Hendrik Placestraat om naar de bestaande kleuterschool te rijden. Dit verkeer is dus ook niet bijkomend toe te delen in de verkeersgeneratie. Verkeer dat vanuit het zuiden of via de Robert Dansaertlaan naar de kleuterschool reed, kan wel als bijkomend verkeer beschouwd worden. Op basis van de tellingen schatten we in dat circa 40% van de leerlingen via het noorden naar de kleuterschool rijdt en dus in de bestaande verkeersintensiteiten vervat zit. 60% van de bijkomende verkeersgeneratie wordt aldus als bijkomend verkeer toegedeeld.

| | Bestaande Kleuterschool Savio | Bestaande Lagere school | Toekomstige school Dom. Savioschool | Modal Split | Bijkomende verkeersgeneratie |
|---|---|---|---|---|---|
| Te voet | 10 | 10 | 20 | 5% | 10 |
| Fiets | 10 | 15 | 35 | 9% | 20 |
| Bus | 6 | 7 | 15 | 4% | 1 |
| Trein | | 5 | 7 | 2% | 2 |
| Wagen | 159 | 178 | 313 | 80% | 135 |
| **Totaal** | **185** | **215** | **390** | 100% | **168** |

*Tabel 50: verkeersgeneratie leerlingen per modus (per gezin)*

**Parkeerbehoefte**

Voor de ouders worden er 44 parkeerplaatsen voorzien.

Er worden **circa 313 wagens** verwachte die 1 of meerdere kinderen naar school brengen. 's Morgens komen de leerlingen gespreid toe. Aan de basisschool zijn momenteel ook 40 plaatsen, door de school is aangegeven dat dit aanbod ruim voldoende is. Het aantal leerlingen ligt in de toekomst natuurlijk hoger, een tijdelijk te kort is dan niet uit te sluiten. Door de school is echter reeds aangegeven dat er iemand zal aangesteld worden om het verkeer op de kiss & ride zone te regelen. Zo kunnen ouders die te lang parkeren erop aangesproken worden om het brengen van de kinderen zo vlot als mogelijk te organiseren.

Bij het beëindigen van de school staan ouders vaak al te wachten aan de schoolpoort en kan de parkeerdruk tijdelijk hoger oplopen. Indien we er vanuit gaan dat circa 50% van de leerlingen bij het beëindigen van de school afgehaald wordt, komt dit neer op 156 wagens. De verwachte parkeerdruk is aldus hoger dan het aanbod. De hoge parkeerdruk is dan ook wel van korte duur.

Naast de parkeerplaatsen op het domein van de school zijn er natuurlijk ook parkeerplaatsen op openbaar domein die kunnen gebruikt worden tijdens het begin en einde van de school. Zo plant de school om de begeleide rij naar de parking van de parochie ook in de toekomst te behouden.

#### 4.7.5.3.2 Leerkrachten

**Verkeersgeneratie**

Op de toekomstige site zullen 55 leerkrachten tewerkgesteld worden. In de huidige scholen werken samen 38 leerkrachten. Op basis van het verschil tussen de bestaande leerkrachten van de lagere school en de verwachte aantal leerkrachten op de nieuwe site, kan de bijkomende verkeersgeneratie bepaald worden. Het aantal leerkrachten stijgt dus met 17. Deze leerkrachten zullen zorgen voor een bijkomende verkeersgeneratie.

De bestaande leerkrachten van de lagere school verhuizen van de ene zijde van de H. Placestraat naar de andere zijde. De impact hiervan op de verkeersgeneratie in de directe omgeving is eerder beperkt.

De leerkrachten van de kleuterschool zullen daarentegen de H. Placestraat wel gedeeltelijk bijkomend belasten. Een deel van deze leerkrachten passeert waarschijnlijk nu al via de bestaande lagere school en is aldus niet als bijkomend verkeer te aanzien. Enkel leerkrachten die via de Robert Dansaertlaan of via het zuidelijke segment van de Stationsstraat naar de kleuterschool rijden zijn als bijkomend verkeer te aanschouwen. Op basis van de tellingen kunnen we afleiden dat circa 40% van het verkeer afkomstig is uit het noorden. 60% van de bijkomende verkeersgeneratie wordt aldus als bijkomend verkeer toegedeeld op het netwerk.

| | Bestaande Kleuterschool Savio | Bestaande Lagere school | Toekomstige school Dom. Savioschool | Modal split | Bijkomende verkeersgeneratie |
|---|---|---|---|---|---|
| Te voet | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Fiets | 2 | 3 | 10 | 18% | 5 + 2 aan 60% |
| bus | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Trein | 2 | 1 | 5 | 9% | 2 + 2 aan 60% |
| Wagen | 13 | 13 | 34 | 62% | 8 + 13 aan 60% |
| Wagen carpool | | 4 | 6 | 11% | 2 |
| **Totaal** | **17** | **21** | **55** | **100%** | **17 + 17 aan 60%** |

*Tabel 51: overzicht aantal leerkrachten per vervoerswijze*



**Parkeerbehoefte**

In de toekomst zullen circa **34 leerkrachten** met de wagen naar de site komen. Er worden 39 parkeerplaatsen voor werknemers voorzien, waarvan er 13 op eigen terrein gelegen zijn. We kunnen dus concluderen dat er voldoende parkeerplaatsen voor werknemers voorzien worden.

In de CROW – publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie wordt aangegeven dat er 0.5 tot 1 parkeerplaatsen per leslokaal wenselijk is voor basisonderwijs. In totaal worden er 35 klaslokalen voorzien. Dit stemt dus overeen met een te voorziene aanbod van 35 parkeerplaatsen. Dit te voorziene aanbod is exclusief kiss & ride.

#### 4.7.5.3.3 Leveringen

Op de bestaande kleuterschool en de bestaande basisschool komen 1 à 2 leveringen per week toe. Dit zal in de toekomst zo blijven.

#### 4.7.5.3.4 Totale verkeersgeneratie

Op onderstaande figuur is de te verwachte bijkomende verkeersgeneratie van de school weergegeven voor 2 referentiemomenten:

- **Weekdag ochtendspits**: als referentieperiode in de ochtendspits is de periode tussen 8u en 9u gehanteerd. De school start om 8u50. Leerlingen kunnen reeds vanaf 7u afgezet worden bij de opvang aan de school. Op basis van het OVG Vlaanderen kunnen we vaststellen dat 12% van de verplaatsingen naar school plaatsvindt tussen 7u en 8u. 88% van het bijkomend verkeer wordt aldus toegedeeld. Zoals eerder aangegeven gaan we ervan uit dat 60% van het verkeer als bijkomend verkeer toe te delen is, aangezien een deel van het verkeer nu reeds via de site passeert op weg naar de bestaande kleuterschool.

- **Weekdag avondspits**: voor de avondspits is de periode tussen 15u en 16u als referentiemoment genomen. Op dit referentiemoment komen de meeste ouders toe om hun kind op te halen en vertrekken ze ook weer. Een deel van de leerlingen zal vermoedelijk in de opvang blijven. Door de school is aangegeven dat het om circa 45% gaat. Zoals eerder aangegeven gaan we ervan uit dat 60% van het verkeer als bijkomend verkeer toe te delen is, aangezien een deel van het verkeer nu reeds via de site passeert op weg naar de bestaande kleuterschool.

| | Leerlingen | Leerkrachten | Totaal in | Totaal uit |
|---|---|---|---|---|
| Ochtendspits | 135 x 60% x 88% = 71 | 16 | 87 | 71 |
| Avondspits | 135 x 60% x 55% = 45 | 16 | 45 | 61 |

*Tabel 52: verwachte bijkomende verkeersgeneratie naar de nieuwe schoolsite*

Naast het bijkomende verkeer, zal er ook een afname van het verkeer plaatsvinden richting het zuiden. Het verkeer komende van het noorden richting de bestaande kleuterschool, dient immers niet meer naar het zuiden te rijden. Het gaat om circa 40% van het verkeer.

| | Leerlingen | Leerkrachten | Totaal in | Totaal uit |
|---|---|---|---|---|
| Ochtendspits | 135 x 40% x 88% = 48 | 5 | - 53 | - 48 |
| Avondspits | 135 x 40% x 55% = 30 | 5 | - 35 | - 30 |

*Tabel 53: verwachte afname van de verkeersintensiteiten ten zuiden van de nieuwe school*

*Figuur 25: verwachte bijkomende verkeersgeneratie ontwikkeling school*



# 4.8 Zone Lange Haagstraat

## 4.8.1 Wonen

### 4.8.1.1 Bewoners

In zone Lange Haagstraat gelegen in de stationsomgeving (6) worden ca. 1.200m² BVO meergezinswoningen voorzien. Dit betreft naar schatting 9 appartementen met een gemiddelde oppervlakte van 125m². Voor een meergezinswoning ≥125m² bedraagt de gemiddelde gezingsgrootte 2,33 bewoners per meergezinswoning. In totaal zullen de 9 wooneenheden ongeveer 21 bewoners huisvesten.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Het gaat echter om het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. Om geen onderschatting te bekomen van de woning gerelateerde verplaatsingen wordt dit cijfer steeds naar boven afgerond. Het totaal aantal aan de woningen gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **63 verplaatsingen per dag**.

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Vanuit de ontwikkelaar wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de woonontwikkeling op Schietse zal leiden tot **circa 34 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 54: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 63 | 7 |
| fietsers | 5% | x | 63 | 3 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 63 | 0 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 63 | 9 |
| motorijder | 1% | x | 63 | 0 |
| autobestuurder | 54% | x | 63 | 34 |
| auto passagier | 15% | x | 63 | 5 |

Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van 9 wooneenheden zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 0 wagens en een productie van 3 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 2 wagens bedragen en de bijkomende productie 1 wagen.

*Tabel 55: verkeersgeneratie bewoners Lange Haagstraat*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **0** | **3** | **0** | **1** | **0** | **0** | **0** | **1** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **2** | **1** | **1** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | | | 17 | 17 | 5 | 5 | 2 | 2 | 3 | 3 |

Het gemiddeld wagenbezit per gezin in het Vlaamse strategisch gebied rond Brussel bedraagt 1,26. Dit zou voor de 9 appartementen neerkomen op een parkeerbehoefte van 12 parkeerplaatsen. Rekening houdend met de nabijheid van het station kan voor deze locatie uitgegaan worden van een autobezit van 1, om zo ook duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer te promoten en juist bewoners aan te trekken die zich met de trein naar het werk kunnen verplaatsen. Het gewenste parkeeraanbod bedraagt dan **9 parkeerplaatsen**.

Het gemiddeld fietsbezit per gezin bedraagt 1,8. Dit wil dus zeggen dat er nood is aan **17 fietsstallingen.**

#### 4.8.1.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag. Rekening houdend met de 9 voorziene wooneenheden komt dit neer op 2 bezoekers per dag.

Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.

*Tabel 56: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 2 | 0 |
| fietsers | 4% | x | 2 | 0 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 2 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 2 | 0 |
| motorijder | 0% | x | 2 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 2 | 1 |
| auto passagier | 21% | x | 2 | 0 |



Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per appartement. Dit komt neer op **2 parkeerplaatsen voor bezoekers**.

## 4.9 Zone Stationsstraat – Lange Haagstraat

Binnen deze zone gelegen in de Stationsomgeving (5) zal één bestaande eengezinswoning vervangen worden door meergezinswoningen en handelspanden. Voor deze zone is een ontwikkeling van voorzien van:

- 11 meergezinswoningen (vergund)
- 6 meergezinswoningen (800m² BVO)
- 3 handelspanden op 500m²

Verder worden er 18 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien.

### 4.9.1 Wonen

#### 4.9.1.1 Bewoners

Binnen de zone Stationsstraat – Lange Haagstraat worden 17 appartementen voorzien van circa 100-125 m². Doordat één bestaande eengezinswoning verdwijnt wordt dit aantal verminderd naar 16 appartementen om een correct beeld te kunnen schetsen van de toekomstige productie en attractie. De gemiddelde gezinsgrootte voor appartementen tussen de 100m² en de 124m² bedraagt 2,47 inwoners per appartement. In totaal zullen de 16 appartementen ongeveer 40 bewoners huisvesten.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel bedraagt 2,15 verplaatsingen. Het gaat om verplaatsingen met de woning als herkomst of als bestemming. Het gaat echter om het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag. Om geen onderschatting te bekomen van de woning gerelateerde verplaatsingen wordt dit cijfer steeds naar boven afgerond (namelijk 3). Het totaal aantal aan de woning gerelateerde verplaatsingen bedraagt aldus **119 verplaatsingen per dag.**

Voor de woongerelateerde verplaatsingen is de modal split afgeleid vanuit het OVG Vlaanderen, meer specifiek voor het deelgebied strategisch gebied rond Brussel. Rekening houdend met de ligging naast het station is echter een bijstelling gedaan naar een hoger openbaar vervoergebruik. Vanuit de ontwikkelaar wordt immers gemikt op mensen die in Brussel werken en met het openbaar vervoer naar het werk willen gaan. Uit onderstaande tabel kunnen we afleiden dat de woonontwikkeling zal leiden tot **circa 64 bijkomende autoverplaatsingen per dag**. De helft van deze verplaatsingen heeft de woning als bestemming en de helft de woning als vertrekpunt.

*Tabel 57: verdeling modal split wonen*

| | Modal split | | | aantal verplaatsen per dag per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 11% | x | 119 | 13 |
| fietsers | 5% | x | 119 | 6 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 119 | 0 |
| openbaar vervoer | 15% | x | 119 | 18 |
| motorijder | 1% | x | 119 | 1 |
| autobestuurder | 54% | x | 119 | 64 |
| auto passagier | 15% | x | 119 | 9 |

Om de verkeersgeneratie op de spitsmomenten te kennen is vervolgens de spreiding van het verkeer over de dag bepaald. Deze spreiding is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor de aan woning gerelateerde verplaatsingen.

De ontwikkeling van 16 wooneenheden zal tijdens de ochtendspits zorgen voor een attractie van 1 wagen en een productie van 5 wagens. Tijdens de avondspits zal de bijkomende attractie 4 wagens bedragen en de bijkomende productie 1 wagen.

*Tabel 58: spreiding over de dag – verkeersgeneratie bewoners Zone Stationsstraat – Lange Haagstraat*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **1** | **5** | **0** | **1** | **0** | **0** | **0** | **1** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 7,8% | 3,9% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **4** | **1** | **1** | **0** | **0** | **0** | **1** | **0** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | | | 32 | 32 | 9 | 9 | 3 | 3 | 6 | 6 |

Het gemiddeld wagenbezit per gezin in het Vlaamse strategisch gebied rond Brussel bedraagt 1,26. Dit zou voor de 16 appartementen neerkomen op een parkeerbehoefte van **21 parkeerplaatsen**. Rekening houdend met de nabijheid van het station kan voor deze locatie uitgegaan worden van een autobezit van 1, om zo ook duurzame verplaatsingen met het openbaar vervoer te promoten en juist bewoners aan te trekken die zich met de trein naar het werk kunnen verplaatsen. Het gewenste parkeeraanbod bedraagt dan **17 parkeerplaatsen (16 + 1 bestaand).**

Het gemiddeld fietsbezit per gezin bedraagt 1,8. Dit wil dus zeggen dat er nood is aan **31 fietsstallingen**.

#### 4.9.1.2 Bezoekers

Per wooneenheid wordt er gemiddeld uitgegaan van 0,25 bezoekers per dag. Rekening houdend met de 16 voorziene wooneenheden komt dit neer op 4 bezoekers per dag.

Voor de modal split van de bezoekers is rekening gehouden met deze van visite gerelateerde verplaatsingen vanuit het OVG, meer specifiek voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel.

Het aantal verplaatsingen per dag per modus is weergegeven in onderstaande tabel.



*Tabel 59: verkeersgeneratie per modus per dag bezoekers wonen*

| | Modal split | | aantal verpl bezoekers | aantal verplaatsingen bezoekers per modus |
|---|---|---|---|---|
| te voet | 10% | x | 4 | 0 |
| fietsers | 4% | x | 4 | 0 |
| brom/snorfietser | 0% | x | 4 | 0 |
| openbaar vervoer | 7% | x | 4 | 0 |
| motorrijder | 0% | x | 4 | 0 |
| autobestuurder | 58% | x | 4 | 2 |
| auto passagier | 21% | x | 4 | 1 |

Voor de parkeerbehoefte van bezoekers wordt er best rekening gehouden met 0,25 parkeerplaatsen per appartement. Dit komt neer op **4 parkeerplaatsen voor bezoekers**.

### 4.9.2 Handel

In de zone Stationsstraat – Lange Haagstraat komen 3 kleine handelspanden op een oppervlakte 500m².

#### 4.9.2.1 Werknemers

Het richtlijnenboek MOBER omschrijft dat er gemiddeld 0,8 werknemers werken per 100m². Voor de modal split voor werknemers in de handel kan gebruik gemaakt worden van de cijfers van de FOD Mobiliteit. In totaal zijn er aldus 4 bijkomende werknemers te verwachten.

*Tabel 60: Modal split werknemers handel (500m² bvo)*

| Modal split | % | aantal |
|---|---|---|
| te voet | 3% | 0 |
| fietsers | 6% | 0 |
| brom/snorfietser | 1% | 0 |
| openbaar vervoer | 8% | 0 |
| autobestuurder | 79% | 3 |
| auto passagier | 2% | 0 |
| | | |
| **totaal** | **100%** | **4** |

In totaal werken er gemiddeld 4 werknemers in de nieuwe handelszaken, waarvoor 4 parkeerplaatsen voorzien moeten worden.

#### 4.9.2.2 Bezoekers

Het aantal bezoekers ligt volgens het richtlijnenboek MOBER gemiddeld op 31 bezoekers per 100m². De modal split naar vervoerswijze kan als volgt opgevat worden indien kleinhandel bepalend is als referentiewaarde.

*Tabel 61: Modal split bezoekers handel*

| verdeling over week | % | aantal |
|---|---|---|
| maandag | 16% | 30 |
| dinsdag | 15% | 28 |
| woensdag | 17% | 32 |
| donderdag | 15% | 28 |
| vrijdag | 16% | **30** |
| zaterdag | 21% | **39** |
| totaal | 100% | 186 |
| gemiddeld | | 31 |

De modal split is afgeleid uit het OVG Vlaanderen voor winkelgerelateerde verplaatsingen voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel.

| Modal Split | |
|---|---|
| auto | 76% |
| openbaar vervoer | 5% |
| fiets/voet | 19% |

De autobezettingsgraad bedraagt gemiddeld 1,33.

De verdeling op dagbasis is opgemaakt op basis van gemiddelde openingsuren van een handelszaak.

Rekening houdend met de gehanteerde mobiliteitskencijfers kan de bijkomende verkeersattractie- en productie van een nieuwe handelszaak geraamd worden.

*Tabel 62: verkeersgeneratie volgens modal split kleinhandel*

| op dagbasis | bezoekers per 100m² | bezoekers | auto-bezoekers | auto's | openbaar vervoer | fiets/ te voet |
|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | 29 | 146 | 111 | 84 | 7 | 28 |
| zaterdag | 39 | 195 | 148 | 112 | 10 | 37 |

De spreiding van bezoekers verloopt verspreid over de dag. De klanten die met de auto komen worden verwacht rond 10u op een weekdag.

*Tabel 63: spreiding bezoekers doorheen de dag (weekdag)*

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 5% | 5% | 6 | 6 | 4 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 9u | 13% | 13% | 14 | 14 | 11 | 11 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 10u | 16% | 16% | 18 | 18 | 13 | 13 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 11u | 11% | 11% | 12 | 12 | 9 | 9 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 12u | 7% | 7% | 8 | 8 | 6 | 6 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 13u | 8% | 8% | 9 | 9 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 14u | 11% | 11% | 12 | 12 | 9 | 9 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 15u | 9% | 9% | 10 | 10 | 8 | 8 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 16u | 8% | 8% | 9 | 9 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 17u | 7% | 7% | 8 | 8 | 6 | 6 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 18u | 4% | 4% | 4 | 5 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 19u | 1% | 1% | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **111** | **111** | **84** | **84** | **7** | **7** | **28** | **28** |



Op een weekenddag komen de bezoekers niet op hetzelfde tijdstip naar de winkel dan op een weekdag. In het weekend ligt de verwachte bezoekerspiek rond 14u.

*Tabel 64: spreiding bezoekers doorheen de dag (zaterdag)*

| | | | autobezoekers | | auto's | | openbaar vervoer | | fiets/voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| zaterdag | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 8u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 3% | 3% | 4 | 4 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 10u | 6% | 6% | 9 | 9 | 7 | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 11u | 12% | 12% | 18 | 18 | 13 | 13 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 12u | 14% | 14% | 21 | 21 | 16 | 16 | 1 | 1 | 5 | 5 |
| 13u | 16% | 16% | 24 | 24 | 18 | 18 | 2 | 2 | 6 | 6 |
| 14u | 20% | 20% | 30 | 30 | 22 | 22 | 2 | 2 | 7 | 7 |
| 15u | 18% | 18% | 27 | 27 | 20 | 20 | 2 | 2 | 7 | 7 |
| 16u | 11% | 11% | 16 | 17 | 12 | 12 | 1 | 1 | 4 | 4 |
| 17u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 0% | 0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **totaal** | **100%** | **100%** | **148** | **148** | **112** | **112** | **10** | **10** | **37** | **37** |

Op een weekdag moeten per handelspand 17 parkeerplaatsen voorzien worden om de vraag voor parkeerplaatsen aan te kunnen. In het weekend kan de parkeerbehoefte oplopen tot 29 parkeerplaatsen.

*Tabel 65: parkeerbehoefte handelspand 500m² bvo*

| parkeerbehoefte | | | | | parkeerbehoefte | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| weekdag | weekdag | behoefte | 10% | 15% | weekenddag | zaterdag | behoefte | 10% | 15% |
| 8u | 8u | 4 | 5 | 5 | 8u | 8u | 0 | 0 | 0 |
| 9u | 9u | 11 | 12 | 14 | 9u | 9u | 3 | 4 | 4 |
| 10u | 10u | 14 | 15 | 17 | 10u | 10u | 7 | 7 | 9 |
| 11u | 11u | 10 | 11 | 12 | 11u | 11u | 14 | 15 | 17 |
| 12u | 12u | 6 | 7 | 8 | 12u | 12u | 16 | 17 | 20 |
| 13u | 13u | 7 | 7 | 9 | 13u | 13u | 18 | 20 | 23 |
| 14u | 14u | 9 | 10 | 12 | 14u | 14u | 23 | 25 | 29 |
| 15u | 15u | 8 | 8 | 10 | 15u | 15u | 21 | 23 | 26 |
| 16u | 16u | 7 | 8 | 9 | 16u | 16u | 13 | 14 | 16 |
| 17u | 17u | 6 | 7 | 8 | 17u | 17u | 0 | 0 | 0 |
| 18u | 18u | 3 | 4 | 4 | 18u | 18u | 0 | 0 | 0 |
| 19u | 19u | 1 | 1 | 1 | 19u | 19u | 0 | 0 | 0 |
| 20u | 20u | 0 | 0 | 0 | 20u | 20u | 0 | 0 | 0 |

## 4.9.3 Totaal

### 4.9.3.1 Verkeersgeneratie

In onderstaande tabel is de totaal te verwachten verkeersgeneratie van en naar de zone Stationsstraat – Lange Haagstraat opgenomen. Tijdens de ochtendspits is een bijkomende attractie van 12 personenwagens te verwachten en een bijkomende productie van 13 personenwagens. Tijdens de avondspits is een bijkomende attractie van 10 personenwagens te verwachten en een bijkomende productie van 7 personenwagens.

Op zaterdag is de bijkomende verkeersgeneratie het hoogst rond 14u in de namiddag. De attractie bedraagt dan 24 personenwagens en de productie 25 personenwagens.

*Tabel 66: totale verkeersgeneratie zone Stationsstraat – Lange Haagstraat*

| weekdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 5 | 9 |
| 9u | 12 | 13 |
| 10u | 15 | 15 |
| 11u | 11 | 11 |
| 12u | 8 | 7 |
| 13u | 8 | 9 |
| 14u | 11 | 11 |
| 15u | 10 | 9 |
| 16u | 11 | 8 |
| 17u | 10 | 7 |
| 18u | 6 | 5 |
| 19u | 3 | 2 |
| 20u | 1 | 1 |

| zaterdag | in | uit |
|---|---|---|
| 8u | 1 | 2 |
| 9u | 5 | 7 |
| 10u | 9 | 10 |
| 11u | 16 | 16 |
| 12u | 18 | 18 |
| 13u | 19 | 21 |
| 14u | 24 | 25 |
| 15u | 22 | 22 |
| 16u | 15 | 14 |
| 17u | 3 | 2 |
| 18u | 3 | 2 |
| 19u | 2 | 1 |
| 20u | 2 | 1 |

#### 4.9.3.2 Parkeerbehoefte

De totale parkeerbehoefte voor de zone Stationsstraat – Lange Haagstraat vormt de optelsom van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en handel. Voor de bewoners zijn er minimaal 17 parkeerplaatsen noodzakelijk. De bezoekers van de bewoners hebben nood aan 4 parkeerplaatsen. De handelspanden moeten in totaal voorzien in 17 parkeerplaatsen tijdens weekdagen voor klanten en 4 parkeerplaatsen voor de werknemers. In het weekend stijgt de parkeerbehoefte voor klanten naar 29 parkeerplaatsen.

Dit brengt het totale aantal nodige parkeerplaatsen op **54 parkeerplaatsen.** In de parkeergarage is er plaats voorzien voor 18 auto's. De parkeergarage kan bijgevolg enkel parkeermogelijkheid bieden aan bewoners. Op het openbare domein is er nood aan 36 extra parkeerplaatsen om voornamelijk werknemers en klanten van een parkeermogelijkheid te voorzien.

Mogelijk kan er een kruisbestuiving ontstaan op parkeervlak tussen de parkeerplaatsen voor bewoners en de parkeerplaatsen voor de kleinhandel. Er kan vanuit gegaan worden dat de parkeerplaatsen voor bewoners doorheen de week vrij zijn op het moment dat de werknemers of klanten van de handelszaken parkeerplaats nodig hebben en vica versa. Hiernaast wordt de hoogste parkeerdruk in het weekend waargenomen. Op dit ogenblik is zowel de parkeerdruk aan het station lager, alsook de parkeerdruk vanuit de school.

| Parkeerbehoefte | weekdag | Zaterdag |
|---|---|---|
| Wonen | 17 + 4 | 17 + 4 |
| Handel | 4 + 17 | 4 + 29 |



## 4.10 Totaal

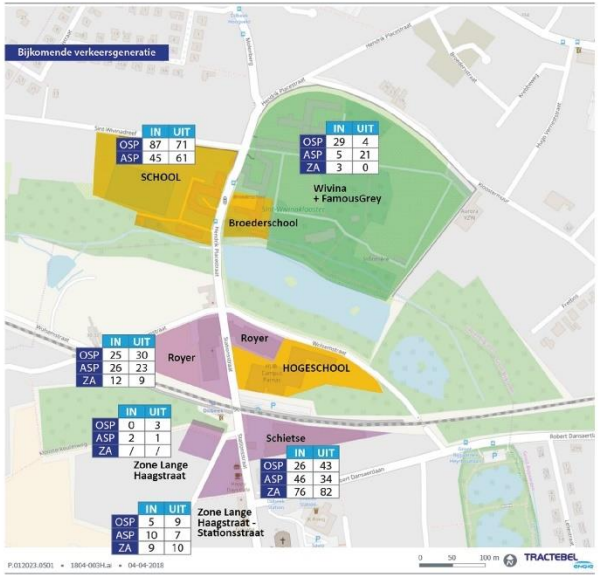
### 4.10.1 Bijkomende verkeersstromen

Op onderstaande figuur is de te verwachte bijkomende verkeersgeneratie van de verschillende ontwikkelingen weergegeven voor 3 referentiemomenten:

- **Weekdag ochtendspits**: als referentieperiode in de ochtendspits is de periode tussen 8u en 9u gehanteerd.
    - Dit is het drukste uur af te leiden uit de verkeerstellingen.
    - De school start om 8u40. Leerlingen kunnen reeds vanaf 7u afgezet worden bij de opvang aan de school. Op basis van het OVG Vlaanderen kunnen we vaststellen dat 16% van de verplaatsingen naar school plaatsvindt tussen 7u en 8u. 88% van het bijkomend verkeer wordt aldus toegedeeld.
- **Weekdag avondspits**: voor de avondspits is de periode tussen 17u en 18u als referentiemoment genomen. Op dit referentiemoment zijn zowel de bestaande verkeersintensiteiten als de bijkomende verkeersgeneratie het hoogst. Een deel van de leerlingen zal vermoedelijk eerder afgehaald worden, namelijk bij het beëindigen van de school om 15u30. De leerlingen die nog in de opvang blijven worden later afgehaald. We delen aldus nog 45% van het bijkomende verkeer toe tussen 17u en 18u.
- **Zaterdag.** Op zaterdag wordt de periode tussen 10u en 11u als referentiemoment genomen. Op dit moment zijn de bestaande verkeersintensiteiten het hoogst. Tijdens deze periode zijn ook de intensiteiten naar de site Schietse het hoogst. De intensiteiten naar de site van Royer lopen wel hoger op in de namiddag.

Deze verkeersgeneratie omvat de gemiddelde bijkomende verkeersgeneratie. De toekomstige activiteiten in de kapel zijn eveneens opgenomen. Deze kunnen immers zorgen voor een bijkomende verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten. Het is relevant om deze mee te nemen.

De uitzonderlijke evenementen die nu reeds op de Wivina site plaatsvinden zitten niet in deze gemiddelde verkeersgeneratie vervat. Dergelijke evenementen komen immers slechts 6 keer per jaar voor en zijn niet als gemiddelde situatie te aanzien.




*Figuur 26: verwachte bijkomende verkeersgeneratie per ontwikkeling*



# 5. MOBILITEITSEFFECTEN

## 5.1 Ontsluitingsscenario's

Met betrekking tot de toekomstige ontsluiting zullen 2 ontsluitingsvarianten nader onderzocht worden, namelijk het behoud van de huidige situatie en een nieuwe ongelijkvloerse spoorwegkruising aan de Wolsemstraat. De verschillende ontsluitingsvarianten worden hierna omschreven.

### 5.1.1 Huidige situatie

In eerste instantie wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang. Het bestaande tunneltje aan de Wolsemstraat blijft als fiets- en voetgangerstunnel bestaan. Dit scenario wordt nog meegenomen in de beoordeling om dat de kans reëel is, dat een deel van de ontwikkelingen reeds plaatsvindt vooraleer de gewenste toekomstige ontsluiting gerealiseerd is.

*Figuur 27: huidige ontsluitingsscenario, behoud bestaande spoorwegovergang*

### 5.1.2 Toekomst: Sluiten bestaande spoorwegovergang en omleiding van het verkeer via de onderdoorgang Wolsemstraat

Het toekomstig gepland scenario omvat de verschuiving van de doorgaande verkeersstroom naar de Wolsemstraat waar de bestaande spoorwegtunnel geoptimaliseerd zal worden tot een volwaardige spoortunnel afgestemd op de te verwachte verkeersstromen.

Ter hoogte van de Stationsstraat zal een fiets- en voetgangerstunnel gecreëerd worden. Deze tunnel zal ook dienstdoen als connectie tussen de perrons.

*Figuur 28: toekomstig scenario, optimalisatie bestaande spoortunnel Wolsemstraat en nieuwe fiets- en voetgangerstunnel aan de Stationsstraat.*



## 5.2 Toedeling op het netwerk

### 5.2.1 Distributiepatroon

Om de toekomstige verkeersgeneratie te kunnen toedelen op het netwerk dient eerst het distributiepatroon te worden bepaald.

Het distributiepatroon is ingeschat op basis van de waargenomen verkeersintensiteiten bij de tellingen.

Zowel tijdens de ochtend als tijdens de avondspits is er een grotere verkeersstroom van zuid naar noord waar te nemen.

*Figuur 29: distributiepatroon bijkomende verkeersgeneratie*

Het distributiepatroon ter hoogte van het kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan is afgeleid uit de tellingen.

*Figuur 30: distributiepatroon kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan*

### 5.2.2 Capaciteitstoets

Op basis van het distributiepatroon is de bijkomende verkeersgeneratie naar Schietse en naar Royer toegedeeld op het netwerk. Voor de bijkomende verkeersgeneratie van de school zijn we zoals eerder aangegeven ervan uit gegaan dat dit verkeer allemaal afkomstig is uit het zuiden, aangezien het verkeer uit het noorden reeds via de school passeerde en dus in de tellingen vervat zit.

In onderstaande tabel is weergegeven welke stijging in de verkeersintensiteiten zijn vast te stellen op het segment van de Stationsstraat – Hendrik Placestraat ten noorden van de spoorlijn.

Hieruit kunnen we afleiden dat de te verwachte stijging van de verkeersintensiteiten het grootst zal zijn tijdens de ochtendspits. De verkeersintensiteiten richting het noorden zullen stijgen met 32%.

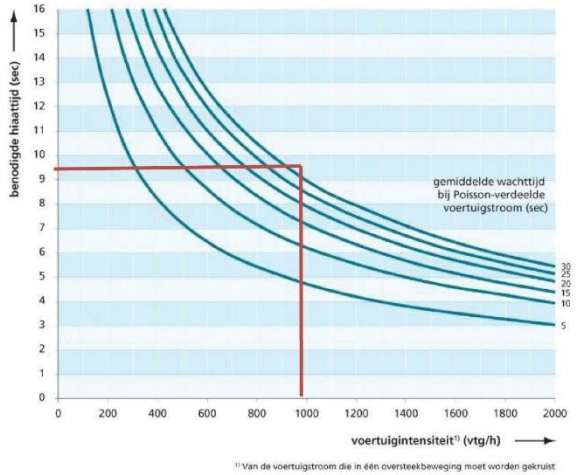
Voor lokale wegen type I ligt de theoretische capaciteit in functie van de verkeersleefbaarheid rond de 650 pae/u/richting. Deze waarde worden rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen niet gehaald. Op het drukste moment in de ochtendsspits (519 pae/u) is er een restcapaciteit van +/- 20%. Echter betreft dit een momentopname, waardoor in de reguliere verkeerssituatie een hogere restcapaciteit van toepassing zal zijn.



*Tabel 67: overzicht huidige en toekomstige intensiteiten Hendrik Placestraat thv Wolsemstraat*

| | Huidige intensiteiten | | Bijkomende intensiteiten | | Totaal | | Totaal % stijging van de intensiteiten | | restcapaciteit verkeersleefbaarheids-grens | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Naar zuid | Naar noord | Naar zuid | Naar noord | Naar zuid | Naar noord | Naar zuid | Naar noord | Naar Noord | Naar Zuid |
| Ochtendspits | 350 | 394 | 72 | 125 | 422 | 519 | 21% | 32% | 35% | 20% |
| Avondspits | 266 | 422 | 68 | 91 | 334 | 513 | 26% | 22% | 49% | 21% |

De oversteekbaarheid van de Hendrik Placestraat wordt wel een aandachtspunt. De totale verkeersstroom die gekruist moet worden bedraagt immers 942 pae/u. Rekening houdend met een oversteekbreedte van circa 10m (rijweg + aanliggende enkelrichtingsfietspaden), stijgt de theoretische wachttijd boven de aanvaardbare norm. Indien we geen fietspaden in rekening brengen binnen de oversteeklengte, dan blijven de gemiddelde wachttijd binnen een aanvaardbaar niveau. Het voorzien van zebrapaden op strategische locaties lijkt wel wenselijk voor het verbeteren van de oversteekbaarheid.




*Figuur 31: gemiddelde wachttijd bij het oversteken afhankelijk van de voertuigintensiteit en benodigde hiaattijd.*

## 5.3 Overige Effecten

### 5.3.1 Bestaande situatie: gelijkvloerse spoorwegovergang

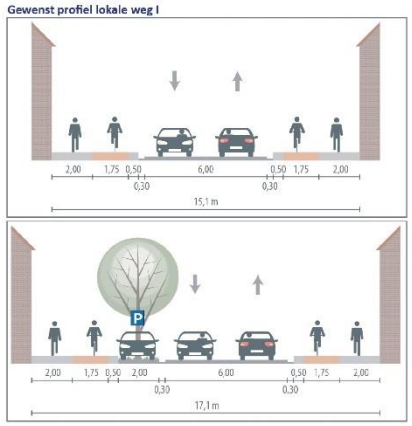
#### 5.3.1.1 Bereikbaarheid

In de bestaande toestand, waarbij de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang behouden blijft, wijzigt er weinig aan de bereikbaarheid van de verschillende functies binnen het studiegebied. Door een stijging van de verkeersintensiteiten bestaat de kans wel dat de wachtrijen bij sluiting van de spoorwegovergangen toenemen.

#### 5.3.1.2 Ruimtelijke inpasbaarheid

In het mobiliteitsplan zijn de inrichtingsprincipes voor de heraanleg van lokale wegen type I opgenomen. Voor lokale wegen type I is de aanleg van fietspaden steeds wenselijk, ook binnen de bebouwde kom. De fietspaden kunnen aanliggend of vrijliggend zijn. Voor de rijweg wordt uitgegaan van een breedte van 6m, rekening houdend met de noodzakelijke ruimte voor het openbaar vervoer en het snelheidsregime.

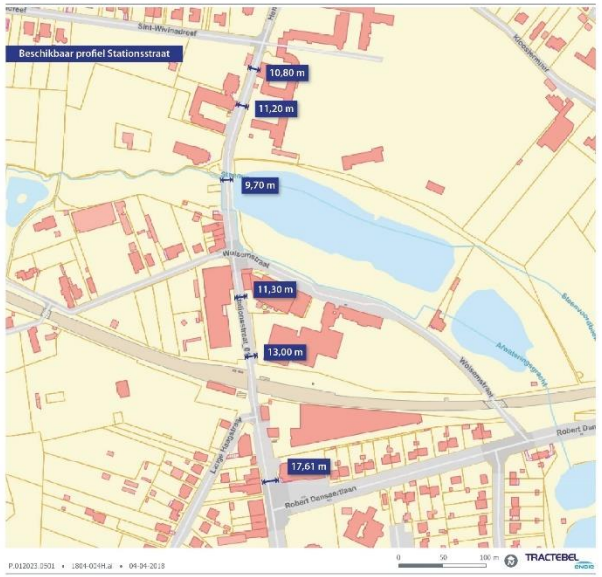
Dit brengt de noodzakelijke ruimte voor de heraanleg van de lokale weg type I op **circa 15m.** Deze ruimte omvat geen parkeerstroken. Voor éénzijdig parkeren dient minimaal 2m extra geteld te worden. Een minimaal profiel met inpassing van parkeerstroken bedraagt aldus **17m**.




*Figuur 32: gewenst dwarsprofiel lokale weg type I (met of zonder parkeerstrook)*

Tussen de Wolsemstraat en de spoorlijn is dit profiel niet inpasbaar binnen het beschikbare openbaar domein. Ten zuiden van de spoorlijn is het beschikbare openbaar domein breder.






*Figuur 33: beschikbaar profiel Stationsstraat*

#### 5.3.1.3 Openbaar vervoer

In de bestaande toestand zijn er geen wijzigingen in de bestaande lijnvoering van het openbaar vervoer noodzakelijk. De verhoogde verkeersintensiteiten kunnen mogelijk een negatief effect hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer bij de sluiting van de spoorwegovergang.

#### 5.3.1.4 Parkeerdruk

De noordelijke stationsparking zalmogelijks verdwijnen door de inpassing van de fietssnelweg. De verdwenen parkeerplaatsen dienen elders gecompenseerd te worden..

De parkeerplaatsen in de Hendrik Placestraat vallen weg indien de straat heringericht wordt volgens de inrichtingseisen van een lokale weg type I. Het gaat om 29 parkeerplaatsen.

#### 5.3.1.5 Capaciteitstoets

De verwachte bijkomende verkeersgeneratie voor het kruispunt Robert Dansaertlaan – Stationsstraat voor de bestaande toestand is toegedeeld volgens het distributiepatroon zoals

beschreven onder hoofdstuk 5.2.1. Op onderstaande figuur zijn de toekomstig te verwachten verkeersintensiteiten weergegeven.

*Figuur 34: toekomstige intensiteiten kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan*

Op basis van de capaciteitstoets kunnen we afleiden dat globaal genomen de intensiteiten nog te verwerken zijn binnen een voorrangsgeregeld kruispunt. De theoretische capaciteit van 1200 pae/u wordt niet overschreden. Tijdens de ochtendspits kan een wachtrij ontstaan op de Stationsstraat komende van het noorden door het aandeel linksafslaand verkeer. Tijdens de avondspits kan een wachtrij ontstaan op de Robert Dansaertlaan.

De intensiteiten benaderen wel de theoretische capaciteit van het kruispunt. Een optimalisatie van het kruispunt is te overwegen.

*Tabel 68: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan, toekomst – ochtendspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie per beweging | | | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 222 | 202 | 0 | 424 | 11% | 15% | 0% | 0% | 31% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 57 | 0 | 116 | 0 | 173 | 14% | 0% | 11% | 0% | 23% | 0% | 0 | 6 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 102 | 379 | 0 | 0 | 481 | 0% | 7% | 48% | 0% | 54% | 0% | 0 | 9 | 0 |
| | | 159 | 601 | 318 | 0 | 1078 | | | | | | | | | |

*Tabel 69: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan, toekomst – avondspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie per beweging | | | Saturatie per rijstrook | | | Wachtrij in m per rijstrook | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 122 | 188 | 0 | 310 | 9% | 13% | 0% | 0% | 22% | 0% | 0 | 3 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 127 | 0 | 302 | 0 | 429 | 33% | 0% | 20% | 0% | 53% | 0% | 0 | 12 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 145 | 198 | 0 | 0 | 343 | 0% | 10% | 22% | 0% | 31% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| | | 272 | 320 | 490 | 0 | 1082 | | | | | | | | | |



#### 5.3.1.6 Werfsituatie

Bij het behoud van de huidige spoorwegovergang zijn er geen grootschalige werken noodzakelijk en zal de omgeving bereikbaar blijven.

### 5.3.2 Toekomstige situatie: sluiten bestaande spoorwegovergang en omleiding van het verkeer via de onderdoorgang Wolsemstraat

#### 5.3.2.1 Bereikbaarheid

**Aansluiting Lange Haagstraat**

In de toekomstige situatie zal de Lange Haagstraat blijven aansluiten op de Stationsstraat. De Stationsstraat zal op deze locatie wel geknipt worden. De bewoners van het noordelijk segment van de Lange Haagstraat zullen moeten omrijden via de Robert Dansaertlaan om richting het noorden te rijden. De omrijafstand bedraagt circa 440m.

**Site Odisee**

De site Odisee zal bereikbaar blijven via de Stationsstraat. De Stationsstraat zal hier wel doodlopen voor gemotoriseerd verkeer.

De aansluiting van de site zal in de toekomst beperkt moeilijker verlopen door de stijging van de verkeersintensiteiten op de Wolsemstraat.

**Noordelijke stationsparking**

De noordelijke parking zal aangesloten blijven via het doodlopend segment van de Stationsstraat. Door Infrabel is in het schetsontwerp een ovonde ingetekend waarbinnen geparkeerd kan worden. De stationsparking zal via een tak op deze ovonde ontsluiten.

**Zuidelijke stationsparking**

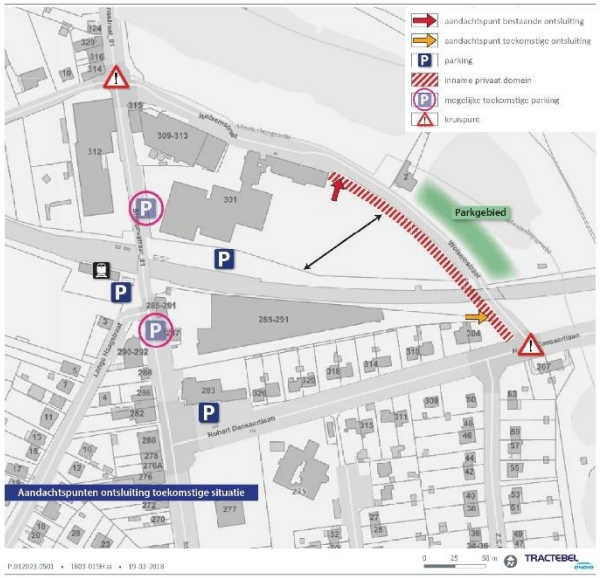
De zuidelijke stationsparking blijft bereikbaar via het doodlopend segment van de Stationsstraat. De locatie zal aantrekkelijk blijven als ook op de Stationsstraat bijkomend parkeeraanbod voorzien wordt.

**Site Schietse**

De site van Schietse blijft bereikbaar via het doodlopend segment van de Stationsstraat. De ontsluiting via de Wolsemstraat in dit scenario lijkt minder evident, aangezien de Wolsemstraat in helling ligt en de intensiteiten hier sterk zullen stijgen.

**Aangelande politie en frituur**

De politie blijft bereikbaar via het doodlopend segment van de Stationsstraat. Uit het eerste schetsontwerp van Infrabel kunnen we afleiden dat de fietstunnel on de sporen ter hoogte van de Stationsstraat geen impact heeft op de bereikbaarheid van de aangelanden.




*Figuur 35: aandachtspunten toekomstige situatie*

### 5.3.2.2 Ruimtelijke inpasbaarheid

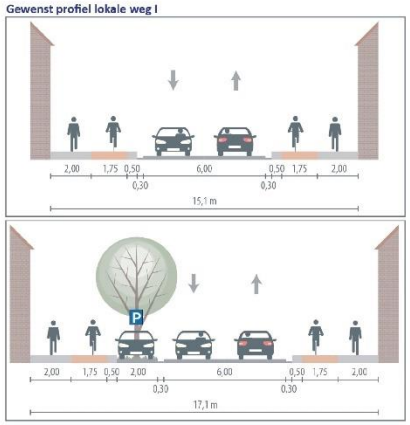
In het mobiliteitsplan zijn de inrichtingsprincipes voor de heraanleg van lokale wegen type I opgenomen. Voor lokale wegen type I is de aanleg van fietspaden steeds wenselijk, ook binnen de bebouwde kom. De fietspaden kunnen aanliggend of vrijliggend zijn. Voor de rijweg wordt uitgegaan van een breedte van 6m, rekening houdend met de noodzakelijke ruimte voor het openbaar vervoer en het snelheidsregime.

Dit brengt de noodzakelijke ruimte voor de heraanleg van de lokale weg type I op **circa 15m.** Deze ruimte omvat geen parkeerstroken. Voor éénzijdig parkeren dient minimaal 2m extra geteld te worden. Een minimaal profiel met inpassing van parkeerstroken bedraagt aldus **17m**.

De Stationsstraat is momenteel al een lokale weg type I. De Wolsemstraat dient omgevormd te worden tot een volwaardige lokale weg type I.

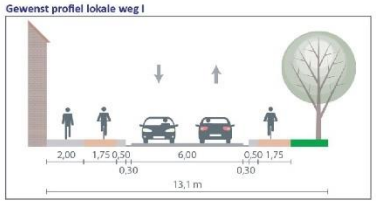
*Figuur 36: beschikbaar profiel Stationsstraat en Wolsemstraat*

Het gewenst profiel van een lokale weg type I in woongebied bestaat uit een 2x1 rijweg, aanliggende enkelrichtingsfietspaden en voetpaden. Rekening houdend met het feit dat ten noorden van de Wolsemstraat parkgebied gelegen is, kan het voetpad mogelijks beperkt worden tot één zijde van de rijweg. De noodzakelijk ruimte bedraagt aldus circa 13,1m (excl. parkeerstroken).




*Figuur 37: gewenst dwarsprofiel lokale weg type I (met of zonder parkeerstrook)*

Het beschikbare profiel in het zuidelijke segment bedraagt volgens het GRB echter circa 9,70m. Ter hoogte van de school is de beschikbare ruimte wel breder en bedraagt deze circa 16m.




*Figuur 38: noodzakelijk type dwarsprofiel Wolsemstraat (lokale I)*

Een uitbreiding van het openbaar domein zal een impact hebben op ofwel het parkgebied ofwel op het schooldomein. Op het schooldomein is recent een Finse piste aangelegd binnen deze zone.



Een alternatief is om de fietsers rond te leiden via de Stationsstraat, waar een verkeersluwe connectie met de Robert Dansaertlaan ontstaat. Dit brengt echter 2 knelpunten met zich mee.

- fietsers van zuidoost naar noord dienen in de nieuwe bocht van Wolsemstraat – naar Hendrik Placestraat de rijweg over te steken, komende vanaf het station. Dit is een belangrijk aandachtspunt in de vormgeving.

- Dit betekent ook een omrijfactor voor fietsers die de noord-oost beweging uitvoeren.

#### 5.3.2.3 Openbaar vervoer

De halte Dilbeek station kan in het toekomstig scenario niet bediend worden door lijn 136. Deze dient immers de omleiding via de Wolsemstraat te volgen. De wandelafstand tussen het station en de dichtstbijzijnde halte (halte Dilbeek Wolsem) bedraagt 275m. De connectie met de overige lijnen kan gemaakt worden aan de halte Groot-Bijgaarden Heyrboutlaan. Ter hoogte van het station ontstaat een aparte fiets- en voetgangersconnectie.

#### 5.3.2.4 Verkeersleefbaarheid

Binnen het toekomstig scenario wordt het doorgaand verkeer omgeleid via de Wolsemstraat en de Robert Dansaertlaan. Op basis van de tellingen op het kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan is het distributiepatroon bepaald. Op basis van dit distributiepatroon zijn de toekomstige verkeersintensiteiten herverdeeld over het netwerk.

We kunnen vaststellen dat de intensiteiten op de Robert Dansaertlaan tussen de Wolsemstraat en de Stationsstraat lager liggen in het toekomstig scenario (voetgangers- en fietserstunnel thv Stationsstraat) dan in het huidige scenario (fietserstunnel thv Wolsemstraat). Een deel van het verkeer wordt immers omgeleid via de Wolsemstraat. Dit aandeel is groter dan de stroom die nu via de Robert Dansaertlaan moet rijden in plaats van via de Stationsstraat.

*Figuur 39: distributiepatroon toekomstige situatie*

De verkeersintensiteiten ter hoogte van de nieuwe school Dom. Savio zijn gelijk in de verschillende ontsluitingsscenario's. In de toekomst zal het verkeer wel op een andere wijze aan de school Odisee passeren, namelijk via de Wolsemstraat. De school kent een groot aantal treingebruikers. De route tussen het station en de schoolcampus wordt verkeersluw in dit scenario. Doorgaand verkeer wordt immers omgeleid. Een heroriëntering van de toegang voor fietser en voetgangers naar de autoluwe zone van de Stationsstraat lijkt aangewezen voor het toekomstig scenario.

### 5.3.2.5 Capaciteitstoets

In de toekomstige situatie met het afsluiten van de doorgang aan de Stationsstraat, wordt het kruispunt Robert Dansaertlaan – Wolsemstraat belangrijk. Voor dit toekomstig scenario is dan ook een capaciteitstoets voor dit kruispunt uitgevoerd. Op basis van dit distributiepatroon opgenomen onder hoofdstuk 5.2.1 is het bijkomend verkeer toegedeeld op het kruispunt.

Uit de capaciteitstoets kunnen we afleiden dat er voldoende capaciteit beschikbaar is om de toekomstige verkeersstromen af te wikkelen. De theoretische capaciteit van 1200 pae/u wordt niet overschreden. Afhankelijk van de voorrangsregeling ontstaat er een wachtrij op de tak uit de voorrang. Het lijkt echter aangewezen om de hoofdbeweging voorrang te geven namelijk deze vanaf de Robert Dansaertlaan oost naar de Wolsemstraat. Er zal dus een beperkte



wachtrij ontstaat op de tak Robert Dansaertlaan West. Deze wachtrij zal het grootst zijn tijdens de ochtendspits.

*Figuur 40: capaciteitstoets kruispunt Robert Dansaertlaan - Wolsemstraat, toekomst onderdoorgang Wolsemstraat– ochtendspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie | | | Saturatie | | | Wachtrij in m | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | per beweging | | | per rijstrook | | | per rijstrook | | |
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Robert Dansaertlaan west | A | 0 | 0 | 222 | 202 | 424 | 0% | 15% | 19% | 0% | 34% | 0% | 0 | 5 | 0 |
| Robert Dansaertlaan oost | C | 57 | 0 | 0 | 116 | 173 | 9% | 4% | 0% | 0% | 13% | 0% | 0 | 2 | 0 |
| Wolsemstraat | D | 102 | 0 | 379 | 0 | 481 | 10% | 0% | 56% | 0% | 65% | 0% | 0 | 16 | 0 |
| | | 57 | 0 | 222 | 318 | 1078 | | | | | | | | | |

*Figuur 41: capaciteitstoets kruispunt Robert Dansaertlaan - Wolsemstraat, toekomst onderdoorgang Wolsemstraat avondspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie | | | Saturatie | | | Wachtrij in m | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | per beweging | | | per rijstrook | | | per rijstrook | | |
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Robert Dansaertlaan west | A | 0 | 0 | 122 | 188 | 310 | 0% | 8% | 24% | 0% | 32% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| Robert Dansaertlaan oost | C | 127 | 0 | 0 | 302 | 429 | 23% | 8% | 0% | 0% | 32% | 0% | 0 | 4 | 0 |
| Wolsemstraat | D | 145 | 0 | 198 | 0 | 343 | 17% | 0% | 32% | 0% | 50% | 0% | 0 | 11 | 0 |
| | | 127 | 0 | 122 | 490 | 1082 | | | | | | | | | |

### 5.3.2.6 Parkeerdruk

De noordelijke stationsparking zal verdwijnen door de inpassing van de fietssnelweg. De verdwenen parkeerplaatsen dienen elders gecompenseerd te worden. De parkeercapaciteit in de Wolsemstraat komt te vervallen. (17 parkeerplaatsen).

De parkeerplaatsen in de Hendrik Placestraat vallen weg indien de straat heringericht wordt volgens de inrichtingseisen van een lokale weg type I. Het gaat om 29 parkeerplaatsen.

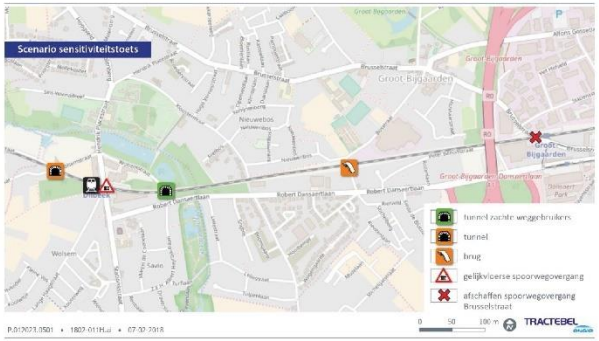
### 5.3.2.7 Werfsituatie

Tijdens de werken aan de nieuwe tunnel in de Wolsemstraat, kan de gelijkgrondse overgang in de Stationsstraat open blijven. De fietsers en voetgangers zullen wel tijdelijk rondgeleid moeten worden via de Stationsstraat.

# 6. SENSITIVITEITSTOETS

## 6.1 Sluiten spoorwegovergang Brusselstraat

Rekening houdend met de visie van Infrabel om mogelijk de spoorwegovergang aan de Brusselstraat af te schaffen, zal binnen de sensitiviteitstoets de effecten van mogelijke verschuivingen van de verkeersstromen naar de Stationsstraat nader in beeld gebracht worden.




*Figuur 42: sensitiviteitstoets afsluiten spoorwegovergang Brusselstraat*

Er zijn geen gedetailleerde tellingen beschikbaar van de spoorwegovergang aan de Brusselstraat. Uit het snelheidsbord kunnen we afleiden dat de intensiteiten richting het zuiden in de spitsuren oplopen tot 320 à 350 pae/u. Richting het noorden kan uitgegaan worden van eenzelfde intensiteiten.

Indien we deze intensiteiten toedelen van het kruispunt Robert Dansaertlaan – Wolsemstraat volgens het toekomstig scenario ontsluiting via Wolsemstraat in plaats van Stationsstraat), dan ontstaan **capaciteitsproblemen**. Een voorrangsgeregeld kruispunt kan deze intensiteiten niet meer verwerken. Ook voor een eenvoudig lichtengeregeld kruispunt loopt de verzadigingsgraad op. Bij een knip van de spoorwegovergang aan de Brusselstraat is vermoedelijk wel een herverdeling van het verkeer te verwachten. Niet iedereen zal via de Wolsemstraat rijden. Nader onderzocht van deze effecten zijn nodig. Het provinciaal verkeersmodel kan een inschatting geven van de mogelijke herverdeling. Het uitvoeren van een verkeerstelling om de effectieve stromen in beeld te brengen is wenselijk.

De effecten van een mogelijke sluiting van de spoorwegovergang in de Brusselstraat worden bestudeerd in een aparte mobiliteitsstudie (zie punt 2.2.5).

## 6.2 Effecten project Wolsem

In het binnengebied tussen de Lange Haagstraat, de Kauwenlaan en de Zuurweidestraat is de bouw van 300 sociale woningen voorzien. Om de verkeersgeneratie naar deze site in beeld



te brengen zijn dezelfde kencijfers gehanteerd als voor de woonontwikkelingen aan het station. In onderstaande tabellen is de te verwachte verkeersgeneratie weergegeven.

*Tabel 70: verwachte verkeersgeneratie woonontwikkeling Wolsem - bewoners*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 1,0% | 0,1% | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 1 | 0,4% | 0,0% | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,3% | 0,0% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,2% | 0,1% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,1% | 0,2% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,1% | 2,0% | 0 | 10 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 6 | 0,3% | 5,2% | 1 | 25 | 0 | 7 | 0 | 2 | 0 | 5 |
| 7 | 0,7% | **15,0%** | 3 | 71 | 1 | 20 | 0 | 7 | 1 | 14 |
| 8 | 2,6% | **15,9%** | **12** | **76** | **3** | **21** | **1** | **7** | **2** | **15** |
| 9 | 2,9% | 8,2% | 14 | 39 | 4 | 11 | 1 | 4 | 3 | 8 |
| 10 | 4,4% | 6,4% | 21 | 30 | 6 | 8 | 2 | 3 | 4 | 6 |
| 11 | 6,2% | 4,5% | 30 | 21 | 8 | 6 | 3 | 2 | 6 | 4 |
| 12 | 7,6% | 3,9% | 37 | 19 | 10 | 5 | 3 | 2 | 7 | 4 |
| 13 | 3,7% | 6,9% | 18 | 33 | 5 | 9 | 2 | 3 | 3 | 6 |
| 14 | 4,8% | 6,5% | 23 | 31 | 6 | 9 | 2 | 3 | 4 | 6 |
| 15 | 8,5% | 5,2% | 40 | 25 | 11 | 7 | 4 | 2 | 8 | 5 |
| 16 | **13,8%** | 3,8% | 66 | 18 | 18 | 5 | 6 | 2 | 13 | 4 |
| 17 | **13,7%** | 4,5% | **65** | **21** | **18** | **6** | **6** | **2** | **13** | **4** |
| 18 | 9,8% | 4,6% | 47 | 22 | 13 | 6 | 4 | 2 | 9 | 4 |
| 19 | 6,3% | 4,1% | 30 | 20 | 8 | 5 | 3 | 2 | 6 | 4 |
| 20 | 4,0% | 1,8% | 19 | 9 | 5 | 2 | 2 | 1 | 4 | 2 |
| 21 | 3,3% | 0,9% | 16 | 4 | 4 | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 |
| 22 | 3,0% | 0,3% | 14 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 |
| 23 | 2,0% | 0,1% | 10 | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| Totaal | | | 476 | 477 | 132 | 133 | 44 | 44 | 93 | 94 |

*Tabel 71: verwachte verkeersgeneratie woonontwikkeling Wolsem – bezoekers*

| uur | Werkweek | | auto | | openbaar vervoer | | fiets | | te voet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit | in | uit |
| 0 | 0,3% | 1,3% | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0,0% | 0,6% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 0,0% | 0,3% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0,1% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | 0,0% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0,3% | 0,1% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | 1,3% | 0,1% | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 3,3% | 1,3% | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9 | 5,7% | 2,0% | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 6,4% | 3,6% | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 6,4% | 5,3% | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 6,3% | 4,8% | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13 | 7,8% | 5,6% | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 14 | **11,1%** | 5,8% | 5 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 15 | **10,1%** | 7,9% | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 16 | 8,6% | **11,0%** | 4 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 17 | 7,8% | **11,6%** | 3 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 18 | 8,7% | 8,9% | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 19 | 7,7% | 9,3% | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 20 | 4,5% | 6,5% | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 21 | 2,0% | 5,7% | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 1,0% | 4,5% | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 23 | 0,6% | 3,6% | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| totaal | | | **44** | **44** | **5** | **5** | 3 | 3 | **8** | **8** |

Het verkeer van en naar de woonontwikkeling zal niet allemaal naar het noorden rijden en via het kruispunt Robert Dansaertlaan – Stationsstraat passeren. We gaan ervan uit dat circa 50% van het verkeer bijkomend is toe te delen op het kruispunt.

De toedeling gebeurt verder via het distributiepatroon dat voor het kruispunt Robert Dansaertlaan – Stationsstraat bepaald is op basis van de uitgevoerde tellingen.

Uit de capaciteitstoets blijkt dat de intensiteiten nog af te wikkelen zijn binnen een voorrangsgeregeld kruispunt. De theoretische capaciteit van 1200 pae/u wordt niet overschreden tijdens de ochtendspits of de avondspits. Op spitsmomenten kunnen tijdelijk wachtrijen ontstaan op de Robert Dansertlaan. De aanpassing van de voorrangsregeling kan overwogen worden.

*Tabel 72: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan, sensitiviteitstoets ontwikkeling Wolsem, ochtendspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie | | | Saturatie | | | Wachtrij in m | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | per beweging | | | per rijstrook | | | per rijstrook | | |
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 245 | 217 | 0 | 462 | 19% | 14% | 0% | 0% | 33% | 0% | 0 | 5 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 61 | 0 | 117 | 0 | 178 | 15% | 0% | 12% | 0% | 27% | 0% | 0 | 7 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 105 | 383 | 0 | 0 | 488 | 0% | 7% | 50% | 0% | 57% | 0% | 0 | 9 | 0 |
| | | 166 | 628 | 334 | 0 | 1128 | | | | | | | | | |

*Tabel 73: capaciteitstoets kruispunt Stationsstraat – Robert Dansaertlaan, sensitiviteitstoets ontwikkeling Wolsem, avondspits*

| Beschrijving | | | | | | | Saturatie | | | Saturatie | | | Wachtrij in m | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | per beweging | | | per rijstrook | | | per rijstrook | | |
| Matrix | | A | B | C | D | | R | RD | L | R | RD | L | R | RD | L |
| Stationsstraat Zuid | A | 0 | 127 | 200 | 0 | 327 | 10% | 13% | 0% | 0% | 23% | 0% | 0 | 3 | 0 |
| Robert Dansaertlaan | B | 141 | 0 | 308 | 0 | 449 | 35% | 0% | 23% | 0% | 58% | 0% | 0 | 14 | 0 |
| Stationsstraat Noord | C | 166 | 201 | 0 | 0 | 367 | 0% | 11% | 23% | 0% | 34% | 0% | 0 | 5 | 0 |
| | | 307 | 328 | 508 | 0 | 1143 | | | | | | | | | |



# 7. MILDERENDE MAATREGELEN

## 7.1 Infrastructurele maatregelen

In het toekomstig scenario zijn verschillende infrastructurele maatregelen noodzakelijk:

- Het is wenselijk om de Hendrik Placestraat herin te richten volgens de inrichtingsprincipes van een lokale weg type I. De aanleg van fietspaden op de Hendrik Placestraat kan het fietsgebruik (o.a. naar de school en het station) doen stijgen en zo zorgen voor een daling van het gemotoriseerd verkeer en de daaraan gekoppelde parkeerdruk. In de plannen van de school is reeds rekening gehouden met de ruimte die door de gemeente onteigend zal worden voor de herinrichting van de Hendrik Placestraat.

- Aanpassen wegprofiel Wolsemstraat aan de inrichtingseisen van een lokale weg type I. De Wolsemstraat is momenteel een doorlopende straat voor fietsers en voetgangers. De rijweg dient verbreed alsook de onderdoorgang onder de sporen.

- Inrichten voetgangers- en fietserstunnel onder de Stationsstraat. Zwakke weggebruikers zullen in de toekomst gebruik kunnen maken van een voetgangers- en fietserstunnel onder de Stationsstraat. Deze tunnel is momenteel niet aanwezig en moet nog gebouwd worden.

- De kruispunten Stationsstraat - Robert Dansaertlaan, Robert Dansaertlaan-Wolsemstraat en Wolsemstraat – Hendrik Placestraat moeten heringericht worden.

    - Bij een herinrichting moet de hoofdbeweging duidelijk afleesbaar zijn: namelijk vanaf de Stationsstraat (zuid) naar de Robert Dansaertlaan en van de Hendrik Placestraat naar de Wolsemstraat  De voorrangsregeling van deze kruispunten zal hierdoor veranderen.
    - Voor het kruispunt Robert Dansaertlaan – Wolsemstraat dient het plaatsen van verkeerslichten overwogen te worden.

- De bestaande wegsignalisatie op de straten Stationsstraat en Wolsemstraat zal aangepast moeten worden. De doodlopende delen van de Stationsstraat zullen goed gesignaleerd moeten worden. Tijdelijke extra signalisatie na de aanpassingen is wenselijk.

## 7.2 Parkeerbeleid

Het is wenselijk om binnen de toekomstige ontwikkelingen het nodige parkeeraanbod te voorzien om aan de eigen parkeerbehoefte te voldoen. Om het wagenbezit bij de bewoners van de nieuwe appartementen te beperken, kan ingezet worden op autodelen. Nabij het station kan ruimte gereserveerd worden voor één of meerdere deelauto's.

In de kern van Dilbeek is een hoge parkeerdruk vastgesteld rond de stationsomgeving. Een aantal toekomstige ontwikkelingen zoals de aanleg van de fietssnelweg, de heraanleg van de Hendrik Placestraat,... zullen een impact hebben op het parkeeraanbod.

Om de parkeerdruk in de woonbuurten te doen dalen kan gedacht worden aan het invoeren van een blauwe zone.

Indien men het treingebruik wenst te blijven stimuleren, dient er echter ook een alternatief voor de pendelaars te worden aangeboden.

- Veilige fietsroutes naar het station en goede fietsstalling
- Aanbod openbaar vervoer afstemmen op het treingebruik
- Bijkomende parkeerplaatsen aanbieden voor langparkeren, al dan niet tegen betaling. Indien parkeerplaatsen voor pendelaars betalend worden, bestaat de kans groot dat er een verschuiving ontstaat naar een ander station. Het invoeren van betalend parkeren dient aldus in een ruimer kader bekeken te worden. Is er aan een ander station nog restruimte beschikbaar? Is de parkeerdruk overal hoog en dient op verschillende locaties betalend parkeren ingevoerd te worden?

Bij ontwikkeling van de kapel tot horecagelegenheid zal er een parkeertekort ontstaan op de site van Wivina en Famous Grey. Het is echter aangewezen dat de noodzakelijke parkeerbehoefte op eigen terrein ingevuld wordt. Rekening houdend met de bestemming van het gebied, namelijk parkgebied, dient het noodzakelijk parkeeraanbod voorzien te worden in de zone voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.

## 7.3 Opmaak schoolvervoerplan

De verkeersintensiteiten aan het begin en einde van de school kunnen hoog oplopen. Het voorziene parkeeraanbod zal niet volstaan om aan de parkeerdruk op het einde van de school te voldoen. De school heeft reeds aangegeven een aantal maatregelen te nemen. Deze worden in onderstaand hoofdstuk toegelicht.

### 7.3.1 Begeleide rijen

Om zowel de verkeerdrukte als de parkeerdruk in de directe schoolomgeving te beperken, stelt de school voor de leerlingen met begeleide rijen naar verschillende ophaalzones te brengen.

- in de Kloostermuur. Voorwaarde is wel dat er in de kloostermuur een doorgang voor voetgangers gemaakt kan worden, zodat een veilige passage langsheen het park mogelijk wordt. Ondanks het feit dat de aanleg van een parkeerstrook in de Kloostermuur waarschijnlijk niet tot de mogelijkheden behoort, blijft dit een goede locatie voor het organiseren van een begeleide rij. Deze locatie is immers een alternatief voor de ouders die in de achterliggende wijk wonen. Vanaf dit punt kunnen ouders hun kinderen verder te voet of met de fiets naar huis begeleiden. De school zorgt dan zelf voor een begeleide rij tot dit punt.
- Parking aan de Dominiek Savio Kerk (deze parking wordt momenteel al gebruikt)
- Personeelsparking Famous

Op deze locaties kunnen kinderen ofwel zelf verder veilig naar huis gaan, of opgehaald worden door hun ouders.

Ter hoogte van de kiss& ride zone wordt een voorsorteerstrook voorzien, die als buffer kan fungeren bij hoge verkeersdruk op de Hendrik Placestraat. Om het verkeer vlot te laten verlopen, krijgt een verantwoordelijke van de school de taak om in- en uitrijdend verkeer op de kiss & ride zone te organiseren.

*Figuur 43: afhaalzones en parkeervoorzieningen*

### 7.3.2 Communicatie naar ouders

Bij de in gebruik name van de nieuwe school, zal het noodzakelijk zijn om de ouders op de hoogte te brengen van de afspraken rond brengen en halen van de kinderen:

- Doel van de kiss & ride zone;
- Ophaalzones;
- Hoffelijkheid aan de schoolpoort;
- Foutparkeren;
- Aangewezen fietsroutes, voordelen van fietsen;
- …

# 8. BESLUIT

## 8.1 Algemeen

Het RUP stationsomgeving laat bijkomende ontwikkelingen aan de stationsomgeving toe. Deze ontwikkelingen zullen zorgen voor een stijging van de verkeersintensiteiten in de omgeving. De intensiteiten in de Hendrik Placestraat zullen stijgen met maximum 32%. De toekomstige intensiteiten overschrijden echter de verkeersleefbaarheidsgrens niet. Er is nog een restcapaciteit van circa 20% vooraleer de verkeersleefbaarheidsgrens bereikt wordt.

De oversteekbaarheid van de Hendrik Placestraat wordt een aandachtspunt. Het behoud van de verkeerslichtengeregelde oversteek ter hoogte van de schoolpoort is in dit opzicht aangewezen om de kinderen veilig te laten oversteken. Bij een heraanleg van de Hendrik Placestraat is het plaatsen van een middeneiland, waardoor de rijweg in 2 fase overgestoken kan worden een alternatief. Dit kan eveneens snelheidsverlagend werken.

Voor de heraanleg van de Hendrik Placestraat is een inname van privaat domein noodzakelijk. De beschikbare ruimte is immers te beperkt om het gewenst profiel voor een lokale weg type I aan te leggen.

Uit de capaciteitstoets van de kruispunten kunnen we afleiden dat de te verwerken intensiteiten op de verschillende kruispunten onder de theoretische capaciteit van een voorrangsgeregeld kruispunt blijven. Bij realisatie van de nieuwe ontsluiting via de Wolsemstraat, is het plaatsen van verkeerslichten aan het kruispunt Robert Dansertlaan – Wolsemstraat te overwegen. Als de spoorwegovergang aan de Brusselstraat gesloten wordt, is immers een verdere stijging van de intensiteiten te verwachten.

De verschillende ontwikkelingen dienen de nodige parkeerplaatsen te voorzien om in hun eigen parkeerbehoefte te voldoen. Waar mogelijk is meervoudig gebruik van parkeerplaatsen aangewezen. De combinatie van de verschillende functies binnen het RUP laat dit toe. Een duidelijke bewegwijzering naar extra naburige parkings is wenselijk.

Om de parkeerdruk vanuit bewoners te beperken, kan het voorzien van een cambio voertuig een oplossing bieden. Het station kan bijvoorbeeld verder uitgebouwd worden tot mobipunt met een deelwagen. Grotere ontwikkelingen kunnen mogelijks ook zelf voorzien in een deelwagen voor het woonblok.

Naast deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn er verschillende infrastructurele ontwikkelingen voorzien die een duurzaam verplaatsingspatroon in de hand werken en zorgen voor een veiligere en vlottere kruising van de sporen.

De wijziging van de route voor het gemotoriseerd verkeer naar de Wolsemstraat zal ervoor zorgen dat er in de toekomst een verkeersluwe stationsomgeving ontstaat.

Daarnaast is het aanwezen zowel de school, bedrijven als recreatieve functies inzetten op duurzaam vervoer naar hun site. De directe aanwezigheid van het treinstation moet als troef uitgedragen worden.



## 8.2 Aandachtspunten per ontwikkelingszone

Door toenemende activiteiten in de stationsomgeving zal de parkeerdruk toenemen. Per site moet er gestreefd naar een oplossing om de parkeerbehoefte enerzijds op hun eigen site op te vangen. Anderzijds moet er worden ingezet op het meervoudig gebruik van zowel de nieuw te voorzien als de bestaande parkings. Dit in het kader van duurzaam ruimtegebruik.

De keuze in deze afweging zal voornamelijk afhangen van het tijdslot waarin elke site een hogere parkeerdruk waarneemt. Dit heeft als gevolg dat de klant mogelijk enkele honderden meters zal moeten wandelen tussen de bestemmingssite en de aanwezig parkeerzones.

Extra horeca-activiteiten en handelszaken kunnen in het weekend gebruik maken van de stationsparking om de extra parkeerbehoefte op te vangen.

**Site Broeders**

De bijkomend te verwachten verkeersgeneratie bij de ontwikkeling van de site tot woonontwikkeling is beperkt. Op de site dient voldoende parkeeraanbod voorzien te worden om de parkeerbehoefte voor de bewoners en bezoekers van de bewoners op te vangen.

**Wivina en Famousgrey**

Voornamelijk de ontwikkeling van het Pachthof zorgt voor een stijging van de verkeersintensiteiten en heeft een belangrijke parkeerbehoefte. De hoogste parkeerdruk is echter tijdens de avondperiode te verwachten. Op dit ogenblik zijn de werknemers van de kantoorfuncties op deze site niet meer aanwezig, waardoor een meervoudig gebruik van het parkeeraanbod mogelijk is.

Op drukke piekmomenten en tijdens grote evenementen zullen 43 wagens gebruik moeten maken van een externe parking in de omgeving.

**Schietse**

Voor de zone Schietse moet rekening gehouden worden met de extra woonontwikkeling en de komst van een nieuwe supermarkt.

- De extra parkeerplaatsen voor de bewoners kan gedeeltelijk meervoudig gebruikt worden doorheen de week. Klanten van de supermarkt kunnen gebruik maken van deze parking tijdens momenten waarop bewoners zijn gaan werken. Vanaf 17u zal de parkeerdruk toenemen omdat bewoners thuiskomen. Een gedeelde kruisbestuiving van de parkeerplaatsen is mogelijk.
- Voor de supermarkt dient rekening gehouden te worden met enerzijds parking voor klanten en anderzijds voor belevering van vrachtwagens.
    - Het laden en lossen van vrachtwagens en bestelwagens gebeurt best op een aparte leveringszone waardoor conflicten met het overige verkeer tot een minimum beperkt blijven.
    - Fietsenstallingen aan de supermarkt moeten klanten uit de omgeving aanzetten om zich duurzaam te verplaatsen. Dit kan de parkeerdruk verlagen.

**Royer**

Voor de zone Royer zal het gebruik van deze zone opgedeeld worden in woningen en een nieuwe handelsactiviteit en kantoren. Gezien de verschillende functies op andere referentiemomenten een hoge parkeerdruk hebben, is meervoudig gebruik van het parkeeraanbod aangewezen. De parkeerplaatsen voor de kantoren kunnen in het weekend gebruikt worden om de extra druk van de handel op te vangen. Het te voorziene parkeeraanbod kan verder beperkt worden als door de week de parkeerplaatsen van bewoners die uit werken zijn, ook gebruikt worden door werknemers van de kantoren.

**Gemengd openruimtegebied**

- **Centrum Oase**

  Het centrum Oase beschikt niet over eigen parkeerplaatsen. Het is dus belangrijk dat de functie binnen dit gebouw complementair is met deze van de school, zodat het parkeeraanbod meervoudig gebruikt kan worden, voor beide functies.

- **Kapel**

  De Kapel doet dienst als sporthal van de school en zal deze functie blijven behouden. Er is naar deze functie dus geen bijkomende verkeersgeneratie te verwachten.

- **Klooster**

  Voor het gebruik van het klooster door de broeders worden er geen parkeerproblemen verwacht. Zij kunnen op hun eigen terrein hun parkeerbehoefte opvangen.

- **Dominiek Savioschool**

  Het aanbod dat de school voorziet op eigen terrein is op zich onvoldoende om de volledige parkeerbehoefte op te vangen. Parkeren in de omgeving zal noodzakelijk zijn, zeker bij het einde van de school. De parkeerbehoefte is echter van korte duur.

  Vanuit de school is het wenselijk om de nodige maatregelen te nemen en sensibiliseringsacties te voeren om een duurzaam verplaatsingspatroon naar de school te stimuleren en zo de druk aan de schoolpoort te beperken.

  Duidelijke communicatie naar de ouders kan de tijdelijke verkeersdrukte helpen stroomlijnen. De heraanleg van de Hendrik Placestraat kan het fietsgebruik naar de school verder verhogen.

  Het gebruik van een externe (verder gelegen) parking van handelszaken en supermarkten kan hier een oplossing bieden. Op weekdagen is hier meestal een overschot aan parking, aangezien de hoogste parkeerdruk in het weekend voorkomt.

**Zone Stationsstraat – Lange Haagstraat**

Voor de zone Stationsstraat – Lange Haagstraat zijn woningen en kleinhandel voorzien op de site. Het voorziene parkeeraanbod voldoet echter niet om de parkeerdruk van zowel bewoners als bezoekers op te vangen. Aangezien het om een ondergrondse parking gaat, zal deze hoogstwaarschijnlijk voorbehouden worden voor bewoners en werknemers. Bezoekers zullen gebruik maken van het parkeeraanbod in de omgeving en zo de parkeerdruk verhogen. Het voorzien van enkele bovengrondse parkeerplaatsen voor klanten kan hieraan tegemoet komen.



De parkeerbalans van de verschillende functies zal goed op elkaar afgestemd moeten worden.

Er zal afgestapt moeten worden van de 'zekere' parkeerplaats voor de deur. Zeker voor bezoekers is het wenselijk om in te zetten op gedeeld gebruik van het beschikbaar parkeeraanbod in het kader van duurzaam ruimtegebruik.

In grote lijnen moet het geen probleem vormen om alle functies te combineren, mits er goede afspraken gemaakt worden met betrekking tot het gedeeld gebruik van het beschikbare aanbod binnen de stationsomgeving.

# 9 GELUIDSSTUDIE

CORPORATE HEAD OFFICE
Boulevard Simón Bolívar, 34-36, 1000 Brussels - BELGIUM
tel. +32 2 773 91 11 – fax +32 2 773 99 00
engineering@tractebel.engie.com
tractebel-engie.com

NOTA

Our ref.:
TS:
Imputation:

CONFIDENTIEEL

Project : **RUP Stationsomgeving Dilbeek**
Subject : **Geluidsstudie**
Client : **PLAN+**
Author : ing H. Van den Branden
Date : 03/02/2022

# 1. DISCIPLINE GELUID

Om na te gaan of er negatieve milieu-effecten, i.c. geluidshinder/rustverstoring, op de geluidsgevoelige functies in het plangebied te verwachten zijn, wordt een screening naar geluidseffecten doorgevoerd.

Er wordt daartoe een beschrijving gegeven van de bestaande situatie / referentietoestand. Daarvoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van beschikbare gegevens voor het plangebied. Beschikbare gegevens kunnen worden bekomen uit de goedgekeurde geluidskaarten voor wegverkeer en spoorverkeer in de provincie Brabant (bron: departement Omgeving van de Vlaamse Overheid), geluidsmetingen in het gebied…

Onoordeelkundige inplanting van nieuwe geluidsgevoelige functies (nieuwe woongelegenheden) in de buurt van (bestaande) geluidsbronnen kunnen leiden tot een verhoging van het aantal geluidsgehinderden (nl. de toekomstige bewoners). Bij nieuwe geluidsgevoelige functies is het van belang om de effecten van (bestaande) geluidsbronnen op de toekomstige bewoners in kaart te brengen. De negatieve milieueffecten kunnen zowel afkomstig zijn van het verkeer (weg, spoor en vliegtuig), als van industriële en recreatieve activiteiten, als van nabije gelegen ontspanningsinrichtingen.



## 1.1. Methodiek

### 1.1.1. Methodiek beschrijving referentiesituatie

Om een objectief beeld te krijgen van de geluidsblootstelling in Vlaanderen, heeft de Vlaamse overheid geluidskaarten laten opmaken voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties. Op basis van de “goedgekeurde geluidskaarten” van departement. Omgeving (Vlaamse Overheid) kan globale informatie worden bekomen voor de geluidsbelasting door wegverkeer, spoorverkeer en luchtverkeer rondom het projectgebied. De geluidskaarten werden aangemaakt op basis van modelberekeningen voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, spoorwegen met meer dan 30.000 treinpassages en luchthavens met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. De jaargemiddelde verkeerscijfers waarmee de berekeningen werden uitgevoerd zijn gericht op prognoses voor het referentiejaar 2016. Daarnaast werden ook de geluidskaarten van de luchthavens geactualiseerd met als referentiejaar 2016. De geluidskaarten hebben enkel een globaal strategisch nut, namelijk het geven van globale informatie over de blootstelling aan verkeersgeluid in Vlaanderen. Ze zijn niet geschikt voor het geven van specifieke informatie voor een bepaalde lokale situatie.

Het plangebied wordt doorkruist door spoorlijn L50. Het consulteren van de goedgekeurde geluidskaarten voor spoorweggeluid geeft echter geen Lden en Lnight geluidscontouren weer. Het betreft hier dus een spoorlijn met minder dan 30.000 treinpassages per jaar.

Vermits de goedgekeurde geluidskaarten van de Vlaamse Overheid onvoldoende gegevens omvatten om het actueel geluidsklimaat in het plangebied te beschrijven, zal de inventarisatie van de bestaande geluidsbelasting gebeuren aan de hand van geluidsmetingen in het plangebied. De meetlocaties werden gekozen opdat een representatief beeld ontstaat van de geluidsbelasting t.h.v. het toekomstig ontwikkelingsgebied.

De meetwaarden zijn een maat voor de heersende geluidsbelasting veroorzaakt door de diverse bronnen zoals verkeer (spoor, weg en vliegtuig), recreatieve-, industriële en woonactiviteiten.

### 1.1.2. Methodiek effectvoorspelling en -beoordeling

De beoordeling van de effecten in de omgeving van de toekomstige woongelegenheden wordt gebaseerd op de resultaten van de geluidsmetingen.

Voor de beoordeling van het verkeersgeluid zal gebruik gemaakt worden van de studie “Onderzoek naar maatregelen omgevingslawaai”. In deze studie wordt een toetsingskader voorgesteld voor de inplanting van nieuwe woonzones in de omgeving van geluidsbelaste zones. Dit toetsingskader is voorgesteld in een discussienota “Maatregelen weg- en spoorwegverkeerslawaai - RO en stedenbouw” door LNE dienst hinder zelf en werd met de verschillende betrokken partijen (MOW-Algemeen Beleid; MOW-Beleid, Mobiliteit en verkeersveiligheid; RWO, Stedenbouwkundig Beleid; RWO, Agentschap R-O Vlaanderen;) bediscussieerd.

Onderstaand wordt het voorstel tot afwegingskader weergegeven:

| | $L_{den}$-niveau weg [dB] | spoor [dB] | afweging wenselijkheid | welk gevolg aan geven - noodzaak tot milderende maatregelen |
|---|---|---|---|---|
| 1 | < 55 | <62 | OK | geen beperkingen aan herbestemming |
| 2 | 55-60 | 62-67 | lager dan referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur; dus herbestemming niet a priori uitgesloten, maar:<br>– milderende maatregelen (buffering) wenselijk, zij het niet noodzakelijk;<br>– voldoende isolatie voorzien is wenselijk, zij het niet noodzakelijk; | – herbestemming tot woongebied OK;<br>– mogelijkheden nagaan om effect te milderen, dit doen als het kan;<br>– bij bouwaanvraag in dit gebied minstens suggereren om voldoende isolatie te voorzien (zie H4). |
| 3 | 60-65 | 67-72 | hoger dan referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:<br>– gegarandeerd kan worden dat voldoende isolatie voorzien wordt in de toekomstige woningen in dit gebied;<br>of<br>– vóór het gebied bebouwd wordt de geluidsbelasting in het gebied tot categorie 1 of 2 teruggebracht wordt door buffers of schermen. | de herbestemming tot woongebied is niet ideaal; als er andere locaties beschikbaar zijn verdienen deze wellicht de voorkeur.<br>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:<br>– bij elke individuele bouwaanvraag in dit gebied voldoende isolatie opleggen (zie H4);<br>ofwel<br>– milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1 of 2 te komen (over het algemeen zijn dergelijke milderende maatregelen haalbaar, indien er tenminste ruimte is voor schermen of buffers: eerste analyse haalbaarheid maken in plan-MER, detailleren in inrichtingsstudie bij verkaveling - zie case). |
| 4 | 65-70 | 72-77 | meer dan 5 dB boven de referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:<br>– vóór het gebied bebouwd wordt, met buffers of schermen de geluidsbelasting tot categorie 1 of 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) teruggebracht wordt. | niet wenselijk om dit gebied te herbestemmen tot woongebied.<br>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:<br>– milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1, 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) te komen; het is mogelijk dat dergelijke milderende maatregelen haalbaar zijn, maar dat valt niet in zijn algemeenheid te zeggen. |
| 5 | > 70 | > 77 | meer dan 10 dB boven de referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:<br>– vóór het gebied bebouwd wordt, met buffers of schermen de geluidsbelasting tot categorie 1 of 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) teruggebracht wordt. | niet wenselijk om dit gebied te herbestemmen tot woongebied.<br>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:<br>– milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1, 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) te komen; dergelijke milderende maatregelen zijn echter doorgaans niet aan een realistische kostprijs te realiseren. |

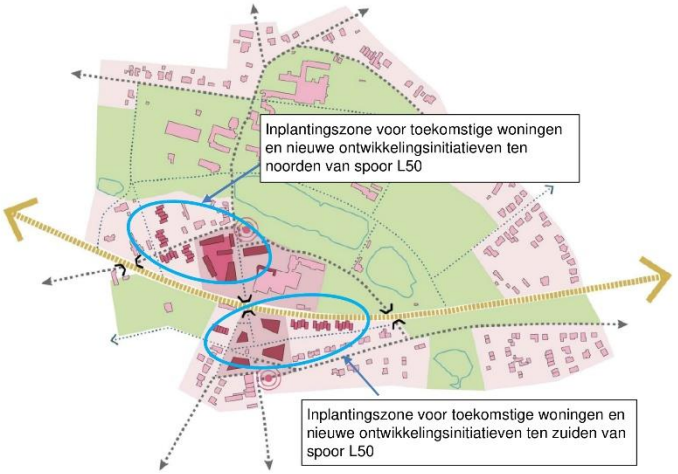
## 1.2. Beschrijving van de referentiesituatie

Vastleggen van het huidige omgevingsgeluid (2022) a.d.h.v geluidsmetingen:

Voor de inventarisatie van het geluidsklimaat binnen het plangebied werden langlopende en kortlopende geluidsmetingen uitgevoerd. De meetpunten werden gekozen in functie van de mogelijke woonlocaties in het toekomstig ontwikkelingsgebied.

Op onderstaande kaart wordt de zone afgebakend waarbinnen het plangebied grondgebonden eengezinswoningen toegelaten worden:



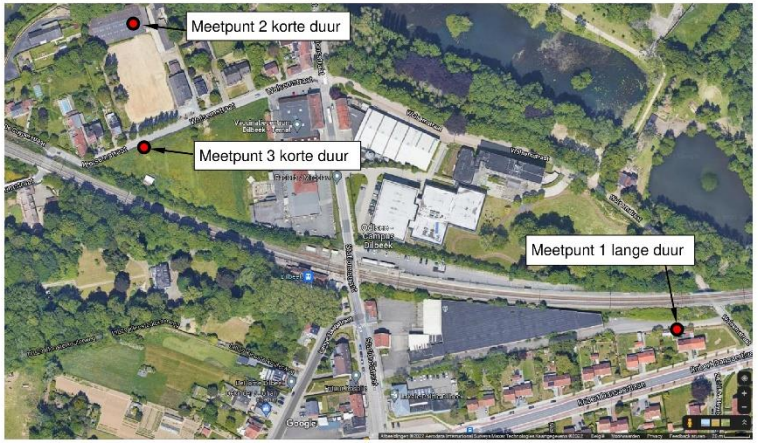



Op basis van bovenstaande inplantingskaart werden de locaties van de meetpunten vastgelegd.

Nabij 1 woning t.h.v. de inplantingszone ten zuiden van het spoor werd de actuele geluidsbelasting gedurende meerdere dagen opgemeten. De metingen werden uitgevoerd overeenkomstig VLAREM II, Bijlage 4.5.1. 'Meetmethode en meetomstandigheden voor het omgevingsgeluid'. De meetapparatuur werd opgesteld op een hoogte van 4 m boven het plaatselijk maaiveld en op minstens 3,5 m van de gevel. Deze metingen geven een maat voor de heersende geluidsbelasting veroorzaakt door zowel het spoorverkeer op lijn L50 als het wegverkeerslawaai op de Robert Dansaertlaan.

Aanvullende geluidsmetingen van beperkte meetduur (60 min. tijdens de dagperiode) werden in ambulante meetpunten uitgevoerd t.h.v. de inplantingszone te noorden van spoorlijn L50.

Op onderstaande figuur wordt de ligging van de meetpunten weergegeven:




**Meetpunt 1 (lange duur): Robert Dansaertlaan 306, Dilbeek (20/01/2022 – 26/01/2022)**

Van de gemeten LA95,1h-waarden wordt zowel voor de dag, avond als de nacht het Vlarem-gemiddelde berekend en getoetst aan de milieukwaliteitsnormen van Vlarem II. Het doel hiervan is na te gaan in hoeverre de milieukwaliteit (omgevingsgeluid) in de huidige omgeving beter of slechter is dan de leefbaarheidscriteria met betrekking tot geluid.

Tijdens de metingen worden de meteo-gegevens van het nabijgelegen weersstation te Ukkel gebruikt, waarbij het geluid onder gelijkwaardige omstandigheden wordt bepaald per hoofdwindrichting als het gemiddelde van de uurlijkse waarden voor elke beoordelingsperiode (dag, avond, nacht).

| RICHTING | *Synthese meteo-condities en achtergrondniveaus op basis van LA95,1h* | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **WEEK** | | | | **WEEKEND** | | | |
| | *dag* | *avond* | *nacht* | *nacht (4laagste)* | *dag* | *avond* | *nacht* | *nacht (4laagste)* |
| *N* | -- | -- | 1h - 42.8 dB(A) | | -- | -- | -- | |
| *NO* | 5h - 45.4 dB(A) | 2h - 46.9 dB(A) | 4h - 43.5 dB(A) | | -- | -- | -- | |
| *O* | 18h - 44.5 dB(A) | 1h - 48.0 dB(A) | 8h - 41.7 dB(A) | | 1h - 43.5 dB(A) | 2h - 41.2 dB(A) | 1h - 37.3 dB(A) | |
| *ZO* | 1h - 41.5 dB(A) | 1h - 37.9 dB(A) | 3h - 27.1 dB(A) | | 5h - 41.3 dB(A) | 1h - 39.8 dB(A) | 1h - 33.8 dB(A) | |
| *Z* | -- | 2h - 33.0 dB(A) | 3h - 24.7 dB(A) | | 4h - 39.5 dB(A) | -- | 2h - 26.6 dB(A) | |
| *ZW* | 11h - 45.6 dB(A) | -- | 5h - 33.7 dB(A) | | 4h - 40.6 dB(A) | -- | 5h - 32.5 dB(A) | |
| *W* | 6h - 47.0 dB(A) | 3h - 43.1 dB(A) | 12h - 37.1 dB(A) | | 9h - 44.0 dB(A) | 2h - 37.7 dB(A) | 9h - 33.7 dB(A) | |
| *NW* | 5h - 43.6 dB(A) | 3h - 45.6 dB(A) | 2h - 43.8 dB(A) | | 1h - 42.1 dB(A) | 1h - 35.6 dB(A) | -- | |
| *Windstil* | -- | -- | -- | | -- | -- | -- | |
| *windrichtingafhankelijk* | 46h - 45.4 dB(A) | 12h - 42.6 dB(A) | 38h - 36.3 dB(A) | | 24h - 42.1 dB(A) | 6h - 38.7 dB(A) | 18h - 33.0 dB(A) | |
| *windrichtingafhankelijk week+weekend* | **70h - 44.3 dB(A)** | **18h - 41.3 dB(A)** | **54h - 35.5 dB(A)** | **4h - 32.5 dB(A)** | | | | |

Meetpunt 1 is gelegen in woongebied, op minder dan 500 m afstand van een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen. Hierbij zijn de milieukwaliteitsnormen van 50 dB(A), 45 dB(A) en 45 dB(A) geldig voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Het meetpunt was gelegen in de achtertuin (perceelsgrens) van woning nr 306 aan de R. Dansaertlaan.

De gemiddelde LA95,1h waarden (waarden in het vet aangeduid) in dit meetpunt liggen voor alle beoordelingsperiodes lager dan de overeenkomstige milieukwaliteitsnorm.

Het omgevingsgeluid ter hoogte van dit meetpunt wordt in de huidige situatie bepaald door het wegverkeerslawaai op de R. Dansaertlaan en spoorlijn L50. Het meetpunt was gelegen op 20m afstand tot het dichtst gelegen spoor. Dit meetpunt geeft dan ook een goede indicatie voor de geluidsbelasting t.h.v. de toekomstige bebouwing (voorziene eerstelijnsbebouwing t.o.v. het spoor).

Onderstaand wordt het gemeten Lden en Lnight niveau in dB(A) weergegeven voor de gehele meetcampagne (20/01/22 – 26/01/22).

| Lden | Lnight |
|---|---|
| 56.3 | 45.5 |

Wanneer het gemeten Lden en Lnight niveau vergeleken wordt met de gedifferentieerde richtwaarden voor spoorweglawaai voor nieuwe woonontwikkeling van 62 dB(A) (Lden niveau) en 52 dB(A) (Lnight niveau), zien dat zowel het gemeten Lden als Lnight niveau onder de aanbevolen richtlijn gelegen is.

Het bestaande bedrijfsgebouw van Schietse, hetgeen momenteel verschillende woningen gelegen aan de R. Dansaertlaan afschermd van spoorlijn L50, zal voor de uitvoering van het plan dienen te verdwijnen. De toekomstige eerstelijnsbebouwing tot het spoor zal hier een akoestische buffer vormen naar de bestaande achterliggende woningen. De geluidsmetingen tonen ook aan dat de geluidsbelasting t.g.v. het spoorlawaai beperkt is en onder de gedifferentieerde referentiewaarden voor spoorverkeer gelegen zijn. De treinintensiteiten op spoorlijn 50 zijn zeer beperkt. Tijdens de ambulante metingen werden tussen 14h en 16h, slechts 4 treinpassages per uur geregistreerd. Zoals reeds vermeld was het meetpunt gelegen op 20m afstand van het dichtst gelegen spoor. Indien de toekomstige woningen op een afstand van 10m tot de spoorlijn ingepland worden, dan is hier een Lden niveau te verwachten van +/-59 dB(A), hetgeen nog onder de vooropgestelde richtwaarden van 62 dB(A) gelegen is.

<u>Geluidsmetingen korte duur</u>

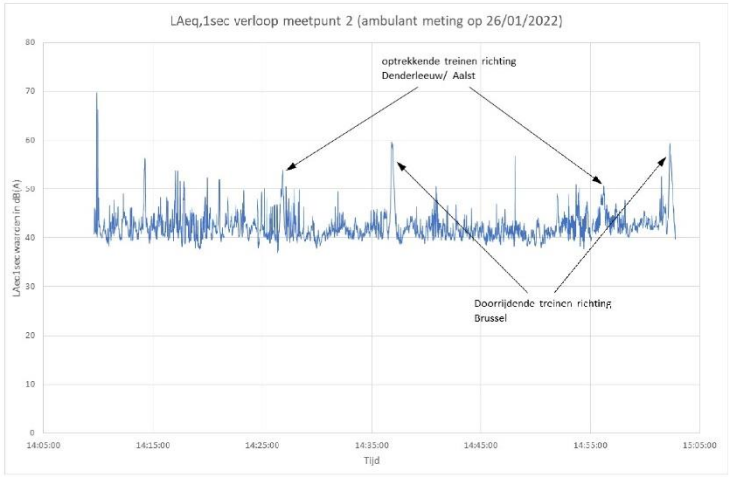
Om tot een visie te komen aangaande de variatie in geluidsbelasting in het plangebied voor de inplantingszone ten noorden van spoorlijn L50, werden 2 ambulante metingen uitgevoerd met een meetduur van +/- 60 minuten tijdens de dagperiode. De metingen werden uitgevoerd op 26/01/2022 tussen 14h en 16h. De meethoogte bedroeg 1,5 m.

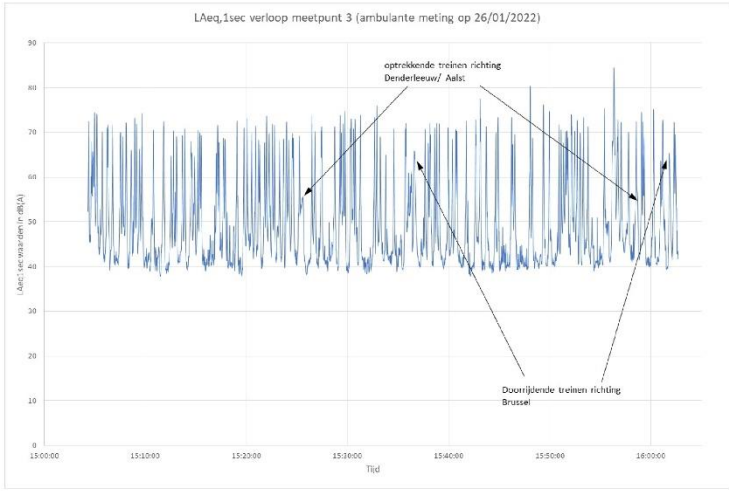
| Meetpunt | Ligging | LAeq,60min (dB(A)) |
|---|---|---|
| meetpunt 2 | Meetpunt t.h.v. braakliggend terrein aan de Wolsemstraat op +/- 120m afstand van spoorlijn L50 | 44.9 |
| Meetpunt 3 | Meetpunt aan Wolsemstraat op +/- 35m afstand van spoorlijn L50 | 61.4 |

Het LAeq,60min niveau is hier sterk variërend en in belangrijke mate afhankelijk van het (lokaal) wegverkeerslawaai van de Wolsemstraat. In meetpunt 3 werd een LAeq,T niveau opgemeten dat 16.5 dB(A) hoger gelegen was t.o.v. meetpunt 2. Er werden telkens 4 treinpassages per uur geregistreerd.

Op onderstaande figuren wordt het LAeq,1sec geluidsverloop weergegeven voor de 2 ambulante meetpunten.






Op basis van bovenstaand geluidsverloop zien we dat voor meetpunt 3 aan de Wolsemstraat het geluidsniveau gedomineerd wordt door het lokaal wegverkeer. Het treinverkeer heeft hier een beperkte invloed op de totale geluidsbelasting. T.h.v. meetpunt 2 zijn de treinpassages duidelijker merkbaar. Het omgevingsgeluid wordt hier minder gedomineerd door wegverkeerslawaai.

Onderstaand worden de maximale geluidsniveaus (LAmax,1sec waarde) weergegeven voor de verschillende treinpassages voor beide ambulante meetpunten.

| Ambulant meetpunt 2 | | | | Ambulant meetpunt 3 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14:26:51 | Optrekkende trein richting Aalst | LAmax= 53.85 dB(A) | | 15:25:35 | Optrekkende trein richting Aalst | LAmax= 55.5 dB(A) |
| 14:36:49 | Doorrijdende trein richting Brussel | LAmax= 59.67 dB(A) | | 15:36:35 | Doorrijdende trein richting Brussel | LAmax= 65.9 dB(A) |
| 14:56:12 | Optrekkende trein richting Aalst | LAmax= 50.65 dB(A) | | 15:58:38 | Optrekkende trein richting Aalst | LAmax= 56 dB(A) |
| 15:02:15 | Doorrijdende trein richting Brussel | LAmax= 59.35 dB(A) | | 16:01:47 | Doorrijdende trein richting Brussel | LAmax= 65.3 dB(A) |

Wanneer de maximale geluidsniveaus t.g.v. de treinpassages met elkaar vergeleken worden zien we dat hier variaties tot 6 dB(A) optreden tussen de 2 ambulante meetpunten.

Op basis van de geluidsresultaten van het vaste meetpunt (meetpunt op 20m uit het spoor t.h.v. R. Dansaertlaan) kan voor de nieuwe woonontwikkeling in de noordelijke inplantingszone geconcludeerd worden dat de gedifferentieerde referentiewaarden voor spoorwegen (Lden = 62 dB(A) en Lnight = 52 dB(A)) voor nieuwe woonontwikkeling nergens overschreden worden.

## 1.3. Impact geluidsklimaat op de geplande woonfuncties

Op basis van geluidsmetingen (zowel lange duur als korte duur metingen) in het plangebied, kan besloten worden dat het bestaande Lden niveau t.h.v. de toekomstige woonfuncties aan de R. Dansaertlaan en Wolsemstraat minder dan 62 dB(A) bedraagt. Volgens het afwegingskader voor de inplanting van nieuwe woonzones in de omgeving van geluidsbelaste zones (spoorverkeer) zitten we hier in categorie 1 (< 62 dB(A)). Hier zijn bijgevolg geen beperkingen van toepassing voor herbestemming tot woongebied.

## COLOFON

Dit document is een publicatie van:

**PLAN+ bv**

Contact:

Dirk De Loecker
Bestuurder - Ruimtelijk planner - Expert Stedenbouw Ad hoK Kwaliteitskamer

Jörgen Van der Aa
Ruimtelijk planner - Geograaf - Stedenbouwkundige

Ester Vanderstraeten
Ruimtelijk planner - Stedenbouwkundige

Gunther Cleemput
Ruimtelijk planner - Tuin- en landschapsarchitect - Stedenbouwkundige

Dossiernummer: **2019-1299**
Versie: **Scopingnota - v3**
Publicatie: **maart 2022**

---

Opdrachtgever:

**Gemeente Dilbeek**
Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek

Contact:

Laurent Coppens
Omgevingsambtenaar

Telefoon: 02 451 68 70
Email: wonenenondernemen@dilbeek.be

[PLAN+ BV]

mensen en ideeën die inspireren

info@plan-plus.be - 02 532 23 32 - Gemeenteplein 14 bus 12, 1730 Asse