

Gemeente Dilbeek

**Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

**Stationsomgeving Dilbeek**

**PROCESNOTA**

november 2023

**D**  
**STEDEN**  
**BOUWER**  
*deel van PLANPLUS*

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan  
Stationsomgeving Dilbeek

---

**Opdrachtgever**

**Gemeente Dilbeek**

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

Marianne Vanden Houte  
Algemeen directeur

Willy Segers  
Burgemeester

---

**Opdrachthouder**

**PLAN+ bv**

The logo for PLANPLUS, featuring the word "PLANPLUS" in a bold, black, sans-serif font. The letter "A" is replaced by a red triangle pointing upwards.

Dirk De Loecker  
Ruimtelijk planner

Jörgen Van der Aa  
Ruimtelijk planner

---

**Fase:**

Definitieve vaststelling

**Plan-ID:**

RUP\_23016\_214\_00005\_00001

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Planteam</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Actoren</b>	<b>5</b>
3.1	Betrokken actoren	5
3.2	Te betrekken actoren	5
<b>4</b>	<b>Adviesinstanties</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Stappen in het planningsproces</b>	<b>6</b>
5.1	Vorbereidende fase	7
5.2	Startnota en procesnota	7
5.3	Raadpleging publiek en adviesvraag	8
5.4	Ontwerpend onderzoek	8
5.5	Scopingnota	9
5.6	Voorontwerp RUP	9
5.7	Adviesvraag en/of plenaire vergadering	10
5.8	Ontwerp RUP	10
5.9	Openbaar onderzoek en adviesvraag	11
5.10	Definitief ontwerp RUP	11
<b>6</b>	<b>Communicatie en participatie</b>	<b>12</b>
6.1	Informatieve kanalen	12
6.2	Inspraak	12
<b>7</b>	<b>Besluitvorming</b>	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Adviezen voorontwerp RUP</b>	<b>18</b>
<b>9</b>	<b>Adviezen ontwerp RUP</b>	<b>39</b>

# 1 INLEIDING

Deze procesnota hoort bij het in opmaak zijnde gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) **Stationsomgeving Dilbeek** op het grondgebied van de gemeente Dilbeek. De procesnota geldt als een "leeswijzer" en beschrijft de reeds doorlopen stappen en het geplande verdere verloop van het planningsproces, conform de bepalingen van artikel 2.2.1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

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

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

Voor de wording van het RUP werd een participatief, breed ontwerpproces gevoerd waarin heel wat ruimtelijke actoren actief bij betrokken werden. Tussen de startnota en de scopingnota werd dit participatief proces verdergezet onder de vorm van een ontwerpend onderzoek.

De procesnota is een informatief en **evolutief document**. Dat betekent dat de procesnota bij elke stap in het planningsproces kan worden aangevuld, gewijzigd en verfijnd naarmate de inzichten vorderen. De procesnota geeft aan hoe het proces zal verlopen en bevat informatie over:

- De samenstelling van het planteam;
- De lijst van de betrokken en te betrekken actoren;
- De lijst van (advies)instanties, andere stakeholders of (formele) deskundigen;
- De verschillende doorlopen en geplande processtappen;
- De wijze van communicatie en participatie;
- De hoofdlijnen van het plan- en besluitvormingsproces.

# 2 PLANTEAM

Het RUP wordt opgemaakt door een planteam dat bestaat uit verschillende personen die werken in een samenwerkingsverband. Het planteam voert het geïntegreerde planningsproces uit, begeleidt de verschillende onderzoeken, integreert de tussentijdse resultaten in het planningsproces en zorgt voor een continue kwaliteitsbewaking. Het planteam heeft een decreetale basis en haar samenstelling is evolutief.

Conform de VCRO, bestaat het planteam ten minste uit één erkend ruimtelijk planner. In geval van plannen met vermoedelijk aanzienlijke milieueffecten, maken ook milieudeskundigen deel uit van het planteam.

Het college van burgemeester en schepenen (CBS) is belast met de opmaak van een gemeentelijk RUP en neemt de nodige maatregelen voor de samenstelling van het planteam en voor het voeren van het geïntegreerde planningsproces. Het planteam kan ad hoc worden aangevuld met andere actoren, in functie van het planningsproces.

In de onderstaande tabel zijn de leden van het planteam opgelijst.

## Gemeente Dilbeek

Luc Deleu	schepenen ruimtelijke ordening	luc.deleu@dilbeek.be
Stijn Quaghebeur	schepenen openbare ruimte en woonbeleid	stijn.quaghebeur@dilbeek.be
Laurent Coppens	dienst wonen en ondernemen	laurent.coppens@dilbeek.be

## PLAN+ bv

Dirk De Loecker	ruimtelijk planner	dirk@plan-plus.be
Jörgen Van der Aa	ruimtelijk planner	jorgen@plan-plus.be
Ester Vanderstraeten	ruimtelijk planner	ester@plan-plus.be
Gunther Cleemput	ruimtelijk planner	gunther@plan-plus.be

## Andere instanties

Natalie Craeghs	Tractebel	natalie.craeghs@tractebel.engie.com
Herbert Van den Branden	Tractebel	herbert.vandenbranden@tractebel.engie.com

Er is geen milieueffectrapport (MER) of ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) vereist. De hiervoor bevoegde diensten maken bijgevolg geen onderdeel uit van het planteam.

## 3 ACTOREN

Met het oog op een kwalitatief planningsproces worden verschillende actoren en belanghebbenden betrokken.

De onderstaande oplistijng geeft de betrokken en te betrekken actoren weer. Wanneer tijdens de loop van het proces bijkomende partners worden gedetecteerd, dan krijgen deze alsnog een plaats in de processtructuur zoals opgenomen in de onderstaande titels. Het voorliggende document is immers een evolutief document dat tijdens de loop van het planproces kan worden geëvalueerd en bijgestuurd.

### 3.1 Betrokken actoren

- De opdrachtgever van het RUP;
- Het planteam.

### 3.2 Te betrekken actoren

Tijdens de voorbereidende fase van het RUP werd een participatief, breed ontwerpproces gevoerd waarin heel wat ruimtelijke actoren actief bij betrokken werden. Dit participatief traject wordt verder doorgetrokken bij de volgende fasen van het planningsproces.

De onderstaande lijst van personen of organisaties werden actief betrokken tijdens de voorbereidende fase:

- Schietse;
- Royer;
- Politie;
- Don Bosco;
- Wivina-site;
- NMBS / Infrabel;
- Parochie;
- Stationsbuurtraad;
- Buurtbewoners.

In het verder verloop van het planningsproces kan deze lijst verder uitgebreid worden.

## 4 ADVIESINSTANTIES

In kader van de opmaak van het RUP worden minimaal volgende adviesrondes voorzien:

- Een adviesvraag over de startnota;
- Een adviesvraag over het voorontwerp RUP;
- Een adviesvraag over het ontwerp RUP.

### 4.1.1 Adviesverlening startnota

De onderstaande instanties dienen volgens het decreet en het uitvoeringsbesluit advies te verlenen op de startnota:

- Het Departement Omgeving;
- De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant;
- Het Vlaams Energieagentschap;
- De GECORO;
- Het Agentschap Onroerend Erfgoed;
- Het Agentschap voor Natuur en Bos;
- Het Agentschap Innoveren en Ondernemen;
- Het Agentschap Wonen-Vlaanderen;
- De Vlaamse Waterweg;
- De provincie Vlaams-Brabant, Dienst Waterlopen;
- De NMBS - Infrabel;
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Sport Vlaanderen;
- Toerisme Vlaanderen;
- OVAM.

## 4.1.2 Adviesverlening voorontwerp RUP

De onderstaande instanties dienen volgens het decreet en het uitvoeringsbesluit advies te verlenen op het voorontwerp RUP:

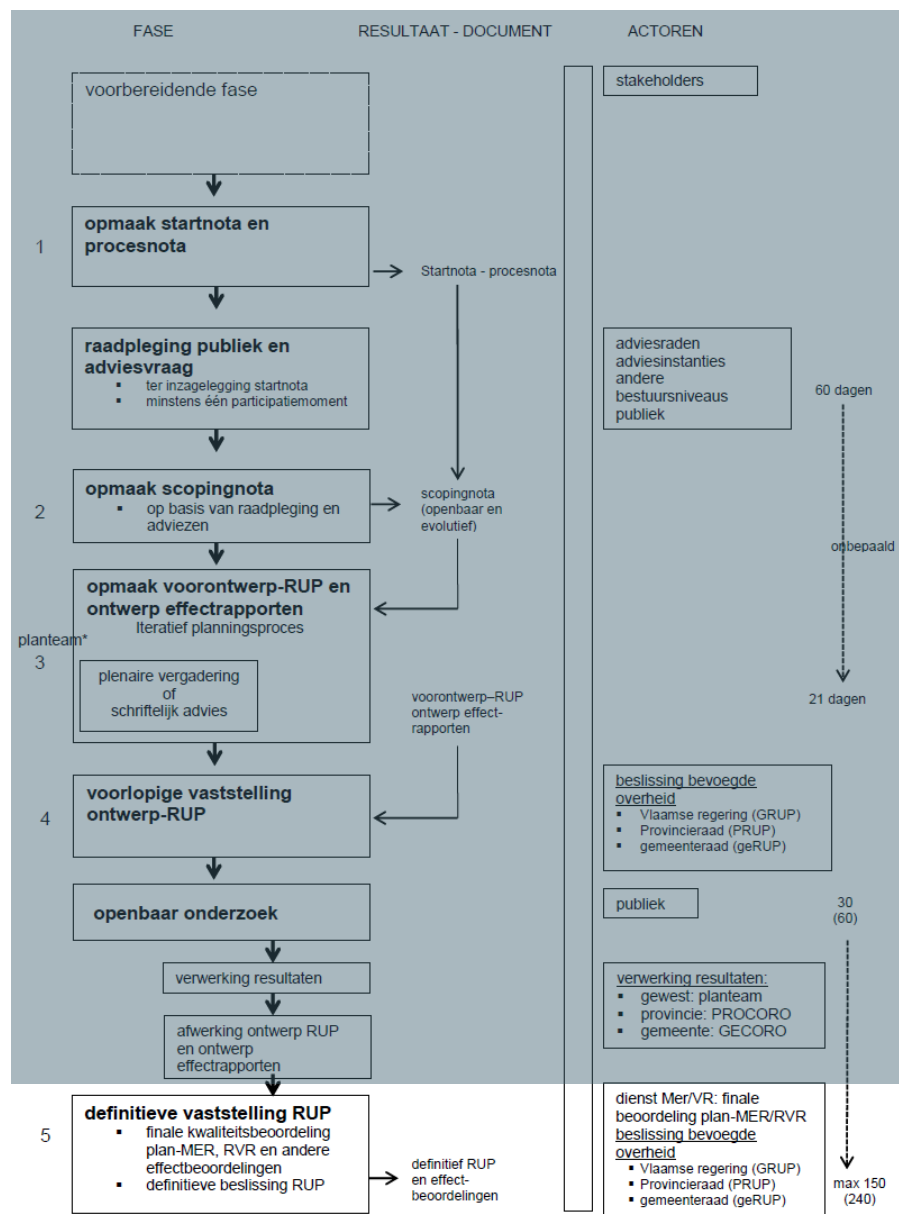
- Het Departement Omgeving;
- De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant;
- Het Vlaams Energieagentschap;
- De GECORO;
- De Vlaamse Landmaatschappij;
- Het Agentschap Onroerend Erfgoed;
- Het Agentschap voor Natuur en Bos;
- Het Agentschap Innoveren en Ondernemen;
- Het Agentschap Wonen-Vlaanderen;
- De provincie Vlaams-Brabant, Dienst Waterlopen;
- De NMBS - Infrabel;
- De Lijn;
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Sport Vlaanderen;
- Toerisme Vlaanderen;
- Het Departement Cultuur, Jeugd en Media;
- OVAM.

## 4.1.3 Adviesverlening ontwerp RUP

De onderstaande instanties dienen volgens het decreet en het uitvoeringsbesluit advies te verlenen op het ontwerp RUP:

- Het Departement Omgeving;
- De deputatie van de provincie Vlaams-Brabant;
- De Vlaamse Regering.

## 5 STAPPEN IN HET PLANNINGSPROCES



## 5.1 Voorbereidende fase

De complexiteit van de stationsomgeving noopte de gemeente tot het voeren van een uitgebreid voortraject (voorbereidende fase) waarbij gekozen werd voor een brede maatschappelijke benadering. Onderstaande stappen werden doorlopen:

- Workshop met stakeholders;
- Voorstudie;
- Individueel spoor;
- Mobiliteitsspoor;
- Participatief voortraject:
  - Bewonersvergadering;
  - Actieve workshop met belanghebbenden, geïnteresseerden en omwonenden.

## 5.2 Startnota en procesnota

De fase vangt aan met een startvergadering waarin zowel het proces als de uitgangspunten van het plan worden besproken. Op basis van de aangeleverde gegevens en terreinverkenning zal door het planteam de startnota worden opgemaakt. De startnota is een document om de bevolking en adviesinstanties te informeren over en te laten participeren aan het geïntegreerd planningsproces.

De startnota bevat informatie over de doelstelling van het plan, de afbakening van het plangebied en een zo volledig mogelijke opsomming van de ruimtelijke en juridisch-planologische context van het betreffende plangebied. De startnota gaat ook na of het plan aanleiding kan geven tot aanzienlijke effecten op mens of milieu en beschrijft eventueel beknopt de alternatieven. De effecten van de planintenties op hun omgeving worden afgewogen en een eerste aanzet van eventuele milderende maatregelen waarmee rekening zal moeten gehouden worden, wordt opgenomen.

De procesnota is een aparte, op zichzelf staande nota die het volledige planningsproces omschrijft, zowel hoe het proces wordt gepland als hoe het effectief werd uitgevoerd. Tevens worden alle stakeholders en adviserende instanties binnen en buiten de gemeente in een overzichtelijke en heldere proces- en overlegarchitectuur geplaatst zodat iedereen goed weet in welke rol hij of zij advies verleent en bijdraagt aan het proces.

De procesnota is een evolutief document dat fungeert als een soort verslaggeving van het planningsproces en blijft permanent deel uitmaken van de documentenbundel. De procesnota heeft een louter toelichtende waarde waarop geen inspraak mogelijk is.

De startnota en procesnota wordt besproken binnen het planteam en tot slot ter goedkeuring voorgelegd aan het CBS.

---

**Goedkeuring CBS startnota**

**29-04-2019**

---

### 5.3 Raadpleging publiek en adviesvraag

Zowel de inhoud van de startnota als de procesnota wordt in een raadpleging aan het publiek voorgelegd over een periode van 60 dagen. Het doel is om een eerste participatie te organiseren in een vroeg stadium van het proces om zo het draagvlak én de kwaliteit van het uiteindelijke RUP te vergroten. De raadpleging dient om inbreng te krijgen over de probleemstelling, de inhoudsafbakening en de scope van het voorgenomen plan en bijhorende effectbeoordelingen.

Tijdens de periode van de raadpleging dient de gemeente tevens een participatiemoment te organiseren. Het doel is om iedereen te informeren, om kennis en input te vergaren en om mogelijke alternatieven te bepalen en niet zozeer om in detail de planopties te commentariëren (= bezwaren te formuleren). Het openbaar onderzoek later in de procedure (zie verder) vormt daarentegen de basis voor het formuleren van bezwaren. Het planteam bepaalt hoe deze eerste vorm van participatie eruitziet (workshop, infovergadering of een andere vorm van participatie) en wie aanwezig kan/moet zijn.

Het participatiemoment werd op 26 juni 2019 gehouden onder de vorm van een pop-up infomarkt. De pop-up infomarkt is een laagdrempelige en zeer toegankelijke manier om met de kerninformatie van de startnota naar de mensen toe te stappen en waarbij de mogelijkheid wordt geboden tot individuele vraagstelling en feedback.

De gemeente vraagt advies over de startnota aan de betrokken adviesinstanties (zie titel 4.1.1). De adviezen moeten binnen een termijn van 60 dagen gegeven worden. Als de termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

De gemeente stelt de procesnota, de startnota en het verslag van het participatiemoment ter beschikking op de website.

De startnota, de adviezen, de reacties en het verslag van het participatiemoment worden ook ter kennisname bezorgd aan het Team Milieueffectrapportage (Team MER) en het Team Externe Veiligheid, volgens artikel 2.2.18 VCRO.

<b>Adviesvraag startnota</b>	<b>28-05-2019</b>
<b>Raadpleging startnota</b>	<b>03-06-2019 t/m 01-08-2019</b>
<b>Participatiemoment startnota</b>	<b>26-06-2019</b>

### 5.4 Ontwerpend onderzoek

De adviezen en inspraakreacties werd door het planteam gebundeld. Deze bundel is de input voor een 'Charette'.

Een Charette is een openbare, interactieve ontwerpessie ten behoeve van een wijk of een stad. Bewoners, ondernemers, ontwerpers en andere directe betrokkenen maken samen een ontwerp. De ervaringskennis van bewoners/gebruikers krijgt een volwaardige plaats naast de professionele kennis van politici, ambtenaren en stedenbouwkundigen.

De Charette heeft als doel een vormelijk inzicht te geven van de haalbare verdichting rond het station.

De Charette bestond uit 3 intensieve sessies waar we op zoek gingen naar een goede inrichting van de directe stationsomgeving. Deze sessie vonden plaats tussen oktober 2019 en november 2019. Op basis van de input van de laatste Charette sessie werd een aanbevelingsrapport geschreven. Dit aanbevelingsrapport werd naar alle deelnemers gestuurd ter voorbereiding van het overleg ter afsluiting van de Charette welke plaats vond op 11 maart 2020.



## 5.5 Scopingnota

De startnota evolueert naar een scopingnota waarin we de adviezen en inspraakreacties van de publieke raadpleging en het resultaat van verder ruimtelijk onderzoek verwerken. Op deze wijze wordt aangegeven hoe omgegaan wordt met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken beschreven. Rond de scopingnota overleggen we met het planteam en de opdrachtgever en indien nuttig ook met andere betrokken actoren en adviserende instanties.

Eventueel kunnen vertegenwoordigers van instanties (tijdelijk) toegevoegd worden aan het planteam of zijn andere niet meer noodzakelijk voor het verdere planningsproces. Dit wordt aangevuld in de procesnota.

Indien uit de startnota en de resultaten van de raadpleging blijkt dat er geen aanzienlijke effecten verwacht worden, wordt de milieueffectenbeoordeling hiermee afgesloten. Het Team MER moet deze conclusie in de scopingnota bevestigen uiterlijk voor de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP. Het Team MER zal bij deze beoordeling rekening houden met de adviezen en de resultaten van de raadpleging.

Indien uit de RVR-toets blijkt dat er geen RVR moet opgemaakt worden, en deze beslissing opgenomen is in de startnota, dan kan dezelfde beslissing toegevoegd worden aan de scopingnota. Enkel wanneer de geplande ontwikkelingen of de grenzen van het plangebied wijzigen, moet de RVR-toets opnieuw doorlopen worden en dient het nieuwe resultaat toegevoegd te worden aan de scopingnota.

De gemeente maakt de scopingnota over aan het Team MER met de vraag om te bepalen of er al dan niet een plan-MER gemaakt moet worden, volgens artikel 2.2.4 §3 VCRO.

De gemeente stelt nadien de procesnota, de scopingnota en de beslissing van het Team MER ter beschikking op de website.

Op 12 oktober 2021 liet het Team MER weten dat zij op basis van de eerste scopingnota nog geen beslissing konden nemen over de plan-MER-plicht en dat nog een aantal aanvullingen aan de scopingnota diende te gebeuren.

In februari 2022 werd een tweede scopingnota verstuurd. Hieraan werden op vraag van het Team MER nog enkele aanpassingen doorgevoerd. Op 7 april 2022 nam het Team MER haar beslissing waarin werd gesteld dat er geen plan-MER moet opgesteld worden.

---

<b>Goedkeuring CBS scopingnota</b>	<b>28-02-2022</b>
<b>Beslissing plan-MER → geen plan-MER nodig</b>	<b>07-04-2022</b>
<b>Beslissing RVR → geen RVR nodig</b>	<b>23-04-2019</b>

---

## 5.6 Voorontwerp RUP

Na de opmaak en het openbaar maken van de scopingnota vervolgt het planteam het geïntegreerd planningsproces. Vanuit de bespreking met de opdrachtgever over de uitgewerkte planopties werken we alle voorgaande input uit tot een voorontwerp. Het voorontwerp is een geïntegreerd document conform de geldende richtlijnen bestaande uit een plan van de feitelijke toestand, een grafisch plan, de aan het grafisch plan gekoppelde stedenbouwkundige voorschriften en een toelichtingsnota. Het voorontwerp omvat de formele vertaling van het gewenste toekomstbeeld in een juridisch document dat beantwoordt aan het decreet.

Gedurende dit iteratieve planningsproces kan het planteam zowel de scopingnota als de procesnota wijzigen. De nieuwe versies van deze nota's zijn openbaar raadpleegbaar.

Het voorontwerp wordt voorgesteld en geëvalueerd met het planteam en/of een aantal, in samenspraak met de gemeente vastgestelde, ruimtelijke actoren die van belang zijn in het tot stand komen van het RUP. In deze fase kan het voorontwerp ook informeel voorgelegd worden aan de GECORO en/of een stuurgroep.

Vanuit de overlegronde met het planteam en rekening houdende met de ingewonnen adviezen tijdens de raadpleging passen we het voorontwerp aan tot een definitief voorontwerp dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan het CBS.

---

**Goedkeuring CBS voorontwerp**

**28-11-2022**

---

## 5.7 Adviesvraag en/of plenaire vergadering

De gemeente vraagt advies over het voorontwerp RUP aan de betrokken adviesinstanties (zie titel 4.1.2) en organiseert een plenaire vergadering. De adviezen moeten uiterlijk tijdens de plenaire vergadering worden overgemaakt.

De plenaire vergadering is evenwel niet meer verplicht en kan voor RUP's waar weinig of geen knelpunten aanwezig zijn vervangen worden door een schriftelijke adviesronde. In dit geval dienen de betrokken adviesinstanties binnen een termijn van 21 dagen een advies op het voorontwerp te geven. Als de termijn wordt overschreden, kan aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

De gemeente stelt de procesnota en het voorontwerp RUP ter beschikking op de website.

Er werd een plenaire vergadering georganiseerd op 21 december 2022. Uit de adviezen en de bespreking werd geconcludeerd dat de RUP-procedure kon verdergezet worden mits bij de opmaak van het ontwerp RUP rekening te houden met de adviezen.

<b>Adviesvraag voorontwerp</b>	<b>29-11-2022</b>
<b>Plenaire vergadering</b>	<b>21-12-2022</b>

De adviezen op het voorontwerp RUP en het verslag van de plenaire vergadering zijn toegevoegd onder **titel 8**.

## 5.8 Ontwerp RUP

Op basis van de laatste vergadering en het verslag terzake wordt het voorontwerp RUP aangepast of herwerkt en wordt de decretaal vastgelegde goedkeuringsprocedure aangevat. Vanuit de besprekingen met de opdrachtgever werken we alle voorgaande input uit tot een ontwerp RUP.

Zoals bepaald in artikel 2.2.5 VCRO bevat een RUP minimaal:

- Een beschrijving en verantwoording van de doelstellingen van het plan;
- Een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- De bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting of het beheer en, in voorkomend geval, de normen, vermeld in artikel 4.2.4 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- Een weergave van de juridische toestand;
- Een weergave van de feitelijke ruimtelijke toestand en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens;
- De relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van andere relevante beleidsplannen.

Het ontwerp RUP wordt besproken en doorgenomen met het planteam en ter goedkeuring voorgelegd aan het CBS. Vervolgens brengt het CBS het ontwerp RUP op de gemeenteraad (GR) die bevoegd is voor de voorlopige vaststelling van het gemeentelijk RUP.

<b>Kennisname CBS ontwerp</b>	<b>06-03-2023</b>
<b>Voorlopige vaststelling GR</b>	<b>28-03-2023</b>

## 5.9 Openbaar onderzoek en adviesvraag

Binnen de 30 dagen na de voorlopige vaststelling wordt het ontwerp RUP samen met het ontwerp van de effectbeoordelingsrapporten (ingeval van plan-MER) aan een openbaar onderzoek onderworpen. Het openbaar onderzoek heeft als doel het publiek de mogelijkheid te geven zich uit te spreken over deze documenten.

Tijdens het openbaar onderzoek wordt het RUP gedurende 60 dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis en ter beschikking gesteld op de gemeentelijke website. Opmerkingen en bezwaren kunnen uiterlijk tot en met de laatste dag van het openbaar onderzoek schriftelijk of digitaal aan de GECORO bezorgd worden.

De gemeente vraagt advies over het ontwerp RUP aan de betrokken adviesinstanties (zie titel 4.1.3). Als er geen advies is verleend binnen de termijn van het openbaar onderzoek, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

De GECORO bundelt en coördineert alle adviezen, opmerkingen en bezwaren en brengt binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek gemotiveerd advies uit bij de gemeenteraad. Het advies bevat de integrale adviezen van de deputatie en van het departement.

Als de GECORO geen advies heeft verleend binnen de gestelde termijn, mag aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan. In dat geval bezorgt ze onmiddellijk de gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren aan de gemeenteraad.

Het planteam gaat na in hoeverre er op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek wijzigingen aan het RUP noodzakelijk zijn. Daarom worden alle adviezen en bezwaren worden besproken binnen het planteam, zodat keuzes kunnen gemaakt worden over het al dan niet wijzigen van het ontwerp en de wijze waarop.

<b>Adviesvraag ontwerp</b>	<b>05-04-2023</b>
<b>Openbaar onderzoek</b>	<b>11-04-2023 t/m 09-06-2023</b>
<b>Advies GECORO</b>	<b>14-09-2023</b>

De adviezen op het ontwerp RUP en het advies van de GECORO is toegevoegd onder **titel 8**.

## 5.10 Definitief ontwerp RUP

Op basis van het advies van de GECORO en de beslissing over eventuele aanpassingen, wordt het definitief ontwerp RUP opgemaakt.

De gemeenteraad stelt binnen 180 dagen na het einde van het openbaar onderzoek het gemeentelijk RUP definitief vast. De bevoegde diensten voor milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage beoordelen voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het RUP de kwaliteit van het plan-MER respectievelijk RVR. Ze toetsen aan de scopingnota en aan de gegevens die vereist zijn en ze houden rekening met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren. In het geval er geen plan-MER of RVR moest opgesteld worden, vervalt deze vereiste uiteraard.

Bij de definitieve vaststelling van het plan kunnen ten opzichte van het voorlopig vastgestelde plan alleen wijzigingen worden aangebracht die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde bezwaren en opmerkingen, of uit de adviezen, uitgebracht door de aangewezen diensten en overheden, of uit het advies van de GECORO.

De Vlaamse Regering en de deputatie beschikken over een termijn van 30 dagen om de uitvoering van het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling van het gemeentelijk RUP te schorsen.

Als het besluit van de gemeenteraad tot definitieve vaststelling niet (tijdig) is geschorst, wordt de gemeenteraadsbeslissing houdende definitieve vaststelling van het gemeentelijk RUP binnen 60 dagen na de definitieve vaststelling bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.

Het gemeentelijk RUP treedt in werking 14 dagen na de bekendmaking van de gemeenteraadsbeslissing houdende definitieve vaststelling van het plan bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad.

<b>Kennisname CBS definitief ontwerp</b>	<b>13-11-2023</b>
<b>Definitieve vaststelling GR</b>	<b>28-11-2023</b>

## 6 COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

### 6.1 Informatieve kanalen

Voor alle vragen met betrekking tot de opmaak van het RUP Stationsomgeving Dilbeek kan men terecht bij de dienst Wonen en Ondernemen van de gemeente Dilbeek, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek, via het nummer 02 451 68 70 of via mail naar [wonenenondernemen@dilbeek.be](mailto:wonenenondernemen@dilbeek.be).

De informatie over het RUP wordt opgenomen op de website van de gemeente.

Specifiek in functie van dit traject stelt de gemeente via de website [www.akeakketuutuut.be](http://www.akeakketuutuut.be) nota's en tussennota's ter beschikking voor een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak. De website biedt ook de mogelijkheid tot het stellen van directe vragen aan het planteam.

### 6.2 Inspraak

In kader van de opmaak van het RUP worden minimaal volgende informatie- en participatiemomenten voorzien:

- Een raadpleging en participatiemoment over de startnota;
- Een openbaar onderzoek over het ontwerp RUP.

De gemeente heeft er echter voor gekozen veel breder en ruimer te gaan dan datgene wat de-cretaal is vastgelegd. Hiernavolgend worden de verschillende stappen opgelijst en inhoudelijk toegelicht.

#### 6.2.1 Workshop met stakeholders

<b>Wijze van aankondiging</b>	Individuele aankondiging
<b>Plaats, datum en uur van de workshop</b>	Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek 20-10-2016 om 9u
<b>Vorm</b>	De workshop werd georganiseerd onder de vorm van een interne workshop met de stakeholders, meer bepaald met de gemeente Dilbeek, Schietse, Royer, Politie, Don Bosco, Wivina-site, Infrabel en Parochie.

De workshop bestond uit een intro en kadering waarbij de context en de uitgangspunten werden bepaald. Het doel van de workshop was het uitwisselen van onderlinge visies en ideeën alsook de stakeholders uitnodigen om out-of-the-box te denken. Tijdens de workshop werd nagedacht

over noden en doelen, over wat ze ambiëren, wat hun grondpositie is, wat hen beangstigt, hoe ze de omgeving zien, wie ze verwachten hier te komen wonen, bezoeken, door rijden, ...

Uit de workshop trokken we volgende conclusies:



#### OPTIMISME

*Bekijk de zonnige kant van de uitdaging. Ga op zoek naar voordelen en meerwaarde. Kortom bekijk het allemaal eens positief.*

De technische workshop legt de basis voor een shift van een verzameling van individuele problemen naar een zoektocht naar een globale oplossing met een ruimere kijk op de Dilbeekse Stationsomgeving.



#### INFORMATIE

*Wat is de gekende informatie of noodzakelijke informatie voor je een beslissing kan nemen?*

De plannen van de ondertunneling van de spoorweg en het bepalen van het gewenste profiel van de Hendrik Placestraat zien wij als de belangrijkste en meest urgente informatie waarover wij moeten beschikken om het planningsproces verder te zetten.



#### PROCES

*Denk na over het komende planningsproces, organiseer het denken. Maak een plan om tot actie te komen.*

Een korte termijnproject (aanvraag van stedenbouwvergunning in het bestaande planologisch kader) niet onmogelijk maken door een complex en langdurig RUP.



#### GEVOELENS

*Wat zegt het buikgevoel en intuïtie? Wat zeggen het gevoelens hier en nu?*

Er is tussen de ruimtelijke stakeholders een wederzijds respect en luisterbereidheid.



#### NIUWE IDEEËN

*Grijp de kans om alle opportuniteiten grondig te bekijken. Kom tot nieuwe concepten en ideeën.*

Parkeren is een gezamenlijk probleem waarbij synergie mogelijk moet zijn. Een multifunctionele parkeertoren zoals in Miami ontworpen door Herzog en De Meuron. (beelden zat op Google Images)



#### ADVOCAAT VAN DE DUIVEL

*Spot als eerste de risico's. Vraag je af waarom iets niet werkt. Denk aan de gevaren en de nadelen.*

De ruimtelijke stakeholders vrezen een te regulerend RUP dat veel te lang op zich gaat laten wachten.

## 6.2.2 Individueel spoor

<b>Wijze van aankondiging</b>	Individuele aankondiging
<b>Plaats en datum</b>	<b>Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek 03-2017 t/m 08-2017</b>
<b>Vorm</b>	Van elke ruimtelijke actor werd via 'individueel' ontwerpend onderzoek gevraagd zijn eigen gebied verder uit te werken. De resultante van de individuele input van de stakeholders werd verwerkt in een informatienota.
<b>Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn</b>	De informatienota (1 december 2018) die terug te vinden is op <a href="http://www.akkeakketuut.be">www.akkeakketuut.be</a> .

## 6.2.3 Mobiliteitsspoor

<b>Wijze van aankondiging</b>	Uitbesteding mobiliteitsstudie
<b>Plaats en datum</b>	<b>Tractebel 02-2018 t/m 08-2018</b>
<b>Vorm</b>	Er werd een mobiliteitsstudie opgemaakt met als input de info van het individuele spoor alsook de geplande infrastructuurprojecten (aanpassing spoorwegovergang, fietssnelweg). Door de opmaak van één gemeenschappelijke mobiliteitsstudie voor alle ontwikkelingen ontstaat een duidelijk totaalbeeld van de te verwachten mobiliteitseffecten.
<b>Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn</b>	De integrale mobiliteitsstudie maakt deel uit van de informatienota (1 december 2018) die terug te vinden is op <a href="http://www.akkeakketuut.be">www.akkeakketuut.be</a> .

## 6.2.4 Participatief voortraject

### 6.2.4.1 Bewonersvergadering

<b>Wijze van aankondiging</b>	- Flyer in alle brievenbussen van de gemeente Dilbeek; - Bericht op de website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be">https://www.dilbeek.be</a> .
<b>Plaats, datum en uur van het infomoment</b>	<b>Saviocentrum, Stationsstraat 275, 1700 Dilbeek 05-11-2018 om 19u30</b>

### Vorm

Het infomoment werd georganiseerd onder de vorm van een bewonersvergadering waarbij werd uitgelegd hoe de participatie in het verder proces wordt aangepakt en waarbij de aanwezigen werden uitgenodigd mee te stappen in het participatietraject en deel te nemen aan een actieve workshop.

### Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn

Volgende document is terug te vinden op [www.akkeakketuut.be](http://www.akkeakketuut.be):  
- Inleiding (presentatie).



Flyer



Foto bewonersvergadering 05-11-2018

#### 6.2.4.2 Actieve workshop

<b>Wijze van aankondiging</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mondeling op de bewonersvergadering;</li> <li>- Bericht op de projectwebsite: <a href="https://www.akkeakketuutuut.be;">https://www.akkeakketuutuut.be;</a></li> <li>- Bericht op de website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be.">https://www.dilbeek.be.</a></li> </ul>
<b>Plaats, datum en uur van het infomoment</b>	<b>Saviocentrum, Stationsstraat 275, 1700 Dilbeek 17-12-2018 om 19u30</b>
<b>Vorm</b>	Het infomoment werd georganiseerd onder de vorm van een rondetafelgesprek.
<b>Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn</b>	Volgende document is terug te vinden op <a href="http://www.akkeakketuutuut.be">www.akkeakketuutuut.be</a> : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Resultatenbundel;</li> <li>- Participatieve uitgangspunten.</li> </ul>

Na het infomoment van 5 november 2018 schreven zich via de website 148 personen in voor de actieve workshop die op 17 december 2018 doorging.

Ter voorbereiding van deze workshop werden aan alle deelnemers een informatienota digitaal ter beschikking gesteld. De volledige nota is terug te vinden op [www.akkeakketuutuut.be](http://www.akkeakketuutuut.be) onder de titel "informatienota".

De informatienota deelt de toekomstige visie rond de Dilbeekse stationsomgeving op in 3 vraagstukken:

- 1) Hoe kunnen we dit hoofdzakelijk groen gebied groen houden en de publieke beleefbaarheid vergroten?
- 2) Hoe kunnen we de directe omgeving verdichten tot een multifunctionele aangename woon- en leefomgeving?
- 3) Hoe kunnen we een veiligere spoorwegkruising realiseren?

Op 17 december 2018 ging de workshop van start. Er werden 15 tafels voorzien waarbij elke tafel de 3 vraagstukken voorgeschoteld kreeg.

Tijdens de workshop werkten we in 4 stappen.

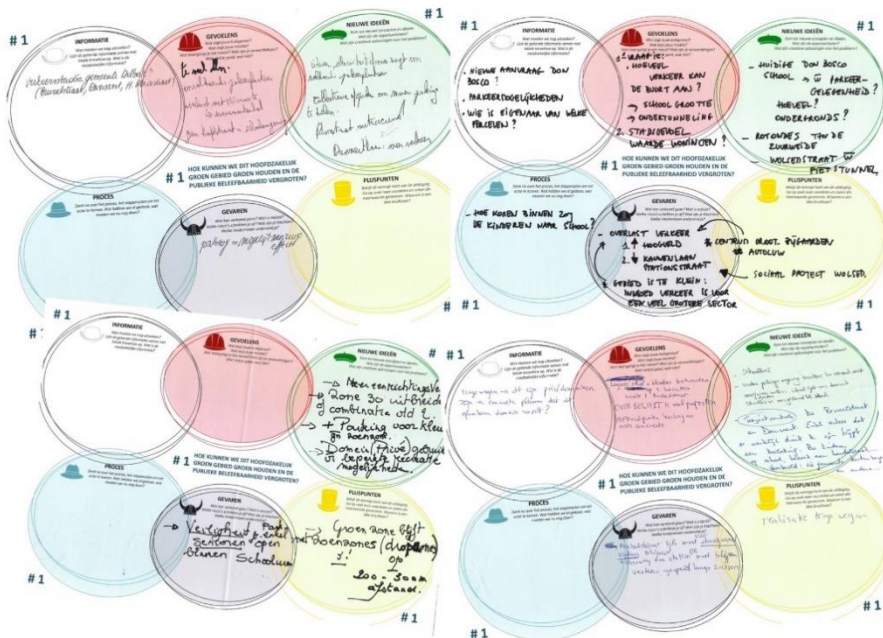
- 1  Informatieverstrekking
- 2  Brainstormen (hoeden)
- 3  WOW ideeën selecteren
- 4  1 min. om kernidee te vertellen

In stap 1 werd de informatie gepresenteerd rond de 3 vraagstukken. Vervolgens werd per tafel een brainstormsessie georganiseerd per vraagstuk (stap 2). In stap 3 werd de deelnemers gevraagd hun WOW-ideeën te selecteren en neer te pennen op post-its. Tijdens stap 4 kreeg elke tafel 1 minuut de tijd hun WOW-ideeën te 'pitchen' ten aanzien van de andere deelnemers.

Hieronder worden enkele WOW-ideeën alsook ruwe notities van de brainstormsessies weergegeven. De volledige bundel is terug te vinden op [www.akkeakketuutuut.be](http://www.akkeakketuutuut.be) onder de titel "resultatenbundel".

parking N on Z → JAVIO + Wobemstr aan de brug	WAAROM VERDICTING	→ Stationsomgeving veranderen	Parking Dankbaarheid is Wobemstr reus & bedrijf	STATIONS- BUURT IS NU AANZEMER EN VELLIG HOUDEN ZO!	NEEM AAN DE VERDICTING	Aankers maken of stein of sloepgangweg
max. 8 woonlagen plaats site creëren of 8 quid Wobemstr	2LAKEN HOOG	open erba ruimte naom eenheden aan verdichting	Voetgangers is blootst. & blootst. muur	WOONHUIZEN MAX 2-HOOG	NEEM AAN GASTE WOON- PROJECTEN	Plein met social fit: bank, tent, ... en open.
parking kruisen + bevoering of gen. site kruisen schotse	Blurie 1 gebouw SCHIERE	Ring of 12 meer afgeuten Stationomgeving meer afgeuten	→ Kruisen Kruisen aanbouw schotse afgeuten	WPAAROM EXTRA WINKEL? CENTRUM EERST OPWAARDEN- LEEGMAAK!	WONEN DEN WIL WINKEL, MARK IN BEPERKTE, ETHISCHE VERANTWOORDE WOONPROJECTEN	Verdichting of IIAAR mit mege geen verdichting
bouwtijd sareise vinderdag verlyf	WAAROM SUPERMARKT	Stationomgeving uitbreiding site schotse of aan station- omgeving	→ 2000 Te veel afgeuten Fotografie schotse	STATIONSHUIS OPWAARDEN START WANDEL- PUNTEN / WAFER -WUJTE + KRANT	GEEN HOOG- BOUW ALLES LENS BEPERKEN	geen open uitbreiding Wij fotografie maakt 1. IETZEL
behoud station- bouw voor E. jobs bevoering + tablopat		geen parking voor uitbreiding de rest betalen of voorbehouden voor trein reiziger	→ Inhoud in functie van de meeste deur → W	CAR POOL PARKING AAN CONTAINER- DRAK	KLEINE BUURTWINKEL GEEN RETAILER	inzetting op: - auto - bus - fiets - voetpad - dak

WOW-ideeën actieve workshop 17-12-2018



Ruwe notities actieve workshop 17-12-2018



Foto's actieve workshop 17-12-2018

## 6.2.5 Raadpleging en participatiemoment startnota

<b>Wijze van aankondiging</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aanplakking;</li><li>- Bericht in het Belgisch Staatsblad;</li><li>- Bericht in minstens 3 dagbladen die in de gemeente worden verspreid OF in het gemeentelijk infoblad dat in de gemeente wordt verspreid;</li><li>- Bericht op de website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be">https://www.dilbeek.be</a>;</li><li>- Bericht op de projectwebsite: <a href="https://www.akkeakketuutuut.be">https://www.akkeakketuutuut.be</a>.</li></ul>
<b>Periode van de raadpleging</b>	<b>03-06-2019 t/m 01-08-2019</b>
<b>Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be">https://www.dilbeek.be</a>;</li><li>- Projectwebsite: <a href="https://www.akkeakketuutuut.be">https://www.akkeakketuutuut.be</a>;</li><li>- Dienst Wonen en ondernemen: Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek.</li></ul>
<b>Hoe kunt u reageren?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Versturen t.a.v. het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Dilbeek: Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek;</li><li>- Afgeven op het gemeentehuis tegen ontvangstbewijs;</li><li>- Per mail: <a href="mailto:wonenondernemen@dilbeek.be">wonenondernemen@dilbeek.be</a>.</li></ul>
<b>Plaats, datum en uur van het participatiemoment</b>	<b>Station Dilbeek 26-06-2019 van 15u tot 19u</b>
<b>Vorm</b>	Het participatiemoment wordt georganiseerd onder de vorm van een pop-up infomarkt. Aan de wanden van het stationsgebouw worden 4 thematische posters en/of visualisaties geplaatst.

Het verslag van het participatiemoment werden opgenomen op de website van de gemeente.

De resultaten van het participatiemoment en de ontvangen reacties van alle betrokkenen tijdens de periode van de raadpleging werden verwerkt in de toelichtingsnota van het RUP vanaf de fase van de scopingnota.

## 6.2.6 Charette

<b>Wijze van aankondiging</b>	Individuele aankondiging
<b>Plaats, datum en uur van de workshop</b>	<b>Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek</b> <b>Sessie 1 : 09-10-2019</b> <b>Sessie 2 : 23-10-2019</b> <b>Sessie 3 : 20-11-2020</b> <b>Sessie 4 : 11-03-2020</b>
<b>Vorm</b>	De workshop wordt georganiseerd onder de vorm van een charette met de volgende stakeholders: <ul style="list-style-type: none"><li>- Planteam;</li><li>- Schietse;</li><li>- Royer;</li><li>- Politie;</li><li>- Infrabel;</li><li>- Odysee;</li><li>- Stationsbuurtraad.</li></ul>

## 6.2.7 Raadpleging ontwerp RUP

<b>Wijze van aankondiging</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aanplakking;</li><li>- Bericht in het Belgisch Staatsblad;</li><li>- Bericht in minstens 3 dagbladen die in de gemeente worden verspreid OF in het gemeentelijk infoblad dat in de gemeente wordt verspreid;</li><li>- Bericht op de website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be">https://www.dilbeek.be</a>;</li><li>- Bericht op de projectwebsite: <a href="https://www.akkeakketuutuut.be">https://www.akkeakketuutuut.be</a>.</li></ul>
<b>Periode van de raadpleging</b>	<b>11-04-2023 t/m 09-06-2023</b>
<b>Plaatsen waar de documenten ter beschikking zijn</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Website van de gemeente: <a href="https://www.dilbeek.be">https://www.dilbeek.be</a>;</li><li>- Projectwebsite: <a href="https://www.akkeakketuutuut.be">https://www.akkeakketuutuut.be</a>;</li><li>- Dienst Wonen en ondernemen: Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek.</li></ul>
<b>Hoe kunt u reageren?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Schriftelijk of digitaal t.a.v. de GECORO;</li><li>- Afgeven op het gemeentehuis tegen ontvangstbewijs.</li></ul>



## 7 BESLUITVORMING

Op de onderstaande data of tijdens de vermelde perioden hebben overleg- of participatiemomenten en beslissingen plaatsgevonden die deel uitmaken van het planningsproces voor de opmaak van het RUP.

29-04-2019	Goedkeuring startnota door CBS
03-06-2019	Start raadpleging startnota
26-06-2019	Participatiemoment startnota
01-08-2019	Einde raadpleging startnota
09-10-2019	Charette - sessie 1
23-10-2019	Charette - sessie 2
20-11-2019	Charette - sessie 3
11-03-2020	Charette - afsluitende sessie
05-06-2020	Overleg planteam scopingnota
16-11-2020	Toelichting scopingnota aan CBS
21-01-2021	Overleg planteam scopingnota
12-10-2021	Overleg planteam scopingnota
23-11-2021	Overleg planteam grafisch plan
02-12-2021	Overleg met Team Milieueffectrapportage
22-12-2021	Overleg planteam scopingnota en grafisch plan
26-01-2022	Overleg planteam grafisch plan
23-02-2022	Overleg planteam scopingnota
28-02-2022	Goedkeuring scopingnota door CBS
23-03-2022	Overleg planteam grafisch plan en voorschriften
07-04-2022	Beslissing Team Milieueffectrapportage m.b.t. plan-MER-plicht
16-05-2022	Toelichting grafisch plan en voorschriften aan stakeholders
19-05-2022	Toelichting grafisch plan en voorschriften aan GECORO
14-07-2022	Overleg planteam grafisch plan en voorschriften
02-09-2022	Overleg planteam grafisch plan en voorschriften
20-09-2022	Toelichting grafisch plan en voorschriften aan stationsbuurtraad
27-10-2022	Overleg planteam grafisch plan en voorschriften
28-11-2022	Goedkeuring voorontwerp RUP door CBS

21-12-2022	Plenaire vergadering
13-02-2023	Overleg planteam adviezen
06-03-2023	Kennisname ontwerp RUP door CBS
28-03-2023	Voorlopige vaststelling ontwerp RUP door GR
11-04-2023	Start openbaar onderzoek
09-06-2023	Einde openbaar onderzoek
14-09-2023	Behandeling adviezen en bezwaren op het ontwerp RUP door GECORO
13-10-2023	Overleg planteam advies GECORO
13-11-2023	Kennisname ontwerp RUP door CBS
28-11-2023	Definitieve vaststelling definitief ontwerp RUP door GR

## 8 ADVIEZEN VOORONTWERP RUP

Hierna zijn volgende documenten te vinden:

- Adviezen op het voorontwerp RUP;
- Verslag van de plenaire vergadering.

**SPORT.**  
VLAANDEREN

Arenbergstraat 5  
1000 BRUSSEL  
T +32 (0)2 209 45 11  
[www.sport.vlaanderen](http://www.sport.vlaanderen)

Gemeente Dilbeek  
t.a.v. het college van burgemeester en  
schepenen  
Gemeenteplein 1  
1700 Dilbeek

Vragen naar	Telefoonnummer	Bijlage(n)	Datum
Tom Vandebroek <a href="mailto:omgeving@sport.vlaanderen">omgeving@sport.vlaanderen</a>	02/209.46.01	/	13/12/2022

**Betreft:** Advies voorontwerp RUP "Stationsomgeving" - Dilbeek

Geacht college,

We hebben uw uitnodiging en adviesvraag aangaande de plenaire vergadering over het voorontwerp van RUP "*Stationsomgeving*" goed ontvangen. We kunnen echter niet aanwezig zijn. Gelieve ons te verontschuldigen.

We stellen vast dat:

- ✓ dit RUP als doelstelling heeft om de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe scholencampus, groene ruimte, wonen, bedrijvigheid ...) rond het station te kaderen en de mobiliteit (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, parkeren,...) te structureren;
- ✓ dit RUP wordt opgemaakt in uitvoering van het GRS van Dilbeek;
- ✓ binnen het GRUP "*afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel*" het GEN station van Dilbeek geselecteerd werd als multimodale pool voor verdichting en ontwikkeling (wonen, economie, stedelijke functies);
- ✓ een aantal sportinfrastructuren gelegen zijn in het plangebied: een manege (gelegen in recreatiegebied), een voetbalveld en sportlokaal (Don Bosco), 2 sporthallen, 2 sportlokalen en een Finse piste (PARNAS Instituut) en een sportlokaal (Broederschool);
- ✓ uit het onderzoek blijkt dat er geen aanzienlijke, negatieve milieueffecten zijn.



#### Advies

Het is belangrijk dat er in de nabijheid van de woonkern voldoende ruimte is voor zowel de georganiseerde sporter (bv. de sportclub) als voor de anders- of niet georganiseerde sporter of recreant (wandelen, fietsen, joggen...).

Het plangebied is goed gelegen in de woonkern.

Het is positief dat het RUP heel wat mogelijkheden voorziet voor recreatie en sport, m.n. binnen:

- ✓ het art. 2 "*stationsomgeving*": recreatieve voorzieningen, zoals speelpleinen, sportvelden en sport- en fitnesscentra
- ✓ het art 3 "*recreatiegebied*": sportieve en recreatieve activiteiten
- ✓ het art 6 "*parkgebied*": speeltuigen, petanquevelden, trapveldjes, basketbalveldjes en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer (wandelen- en fietspaden)
- ✓ het art. 7 "Art. 7 "*gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten*": diensten zoals fitnesscentra

Sport Vlaanderen adviseert dit voorontwerp dan ook **positief**.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kan u contact opnemen met Francis Pepermans of Tom Vandebroek: 02 209 46 01 of via [omgeving@sport.vlaanderen](mailto:omgeving@sport.vlaanderen)

Met vriendelijke groeten,  
i.o.,

**Tom Vandebroek**  
(Signature)

Digitaal ondertekend door Tom Vandebroek (Signature)  
DN: C=BE, CN=Tom Vandebroek (Signature), SN=Vandebroek, O=Tom Paul, SERIALNUMBER=80011438311  
Reden: Ik ben de auteur van dit document  
Locatie: uw locatie van ondertekening hier  
Datum: 2022.12.13 13:42:11+01'00'  
Foxit PDF Reader Versie: 11.0.1

Diederik Van Briel,  
afdelingshoofd afdeling Sportinfrastructuur



## RUIMTE | RUIMTELIJKE PLANNING

Inhoudelijk medewerker: Jonah Scheppers  
016 26 74 55  
Administratief medewerker: Geert Vansant  
016 26 75 64  
ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be

Uw kenmerk:  
Ons kenmerk:  
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-RUP-2022-00081

PROVINCIE VLAAMS-BRABANT - PROVINCIEPLEIN 1 - 3010 LEUVEN



VLAAMS-  
BRABANT

AANGETEKEND  
Gemeente Dilbeek  
De Heetveldelaan 4  
1700 Dilbeek

Geachte,

**Betreeft:** Dilbeek – Stationsomgeving – advies voorontwerp

Op 10 juli 2019 bracht de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant een advies uit over de startnota van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving'. De gemeente Dilbeek vraagt naar aanleiding van de plenaire vergadering op 21 december 2022 advies over het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Naar aanleiding van deze adviesvraag vindt u hieronder onze opmerkingen.

### Situering

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' heeft betrekking op het station Dilbeek en zijn onmiddellijke omgeving. Het station bevindt zich tussen de kernen Groot-Bijgaarden en Wolsem (en niet in de kern Dilbeek), de clusters van voorzieningen en groen ten noorden en in beperkte mate ten zuiden worden meegenomen in het plangebied.

De gemeente Dilbeek bevindt zich in het westen van de provincie Vlaams-Brabant, aan de grens met Brussel en langs de infrastructuurbundel die Brussel verbindt met het westen van het land. Het plangebied bevindt zich langs de spoorlijn Brussel-Gent die de gemeente doorsnijdt net ten zuiden van de kern Groot-Bijgaarden en ten noorden van de kern Wolsem.

Het plangebied wordt ruwweg afgebakend door Dansaertlaan en spoorlijn in het zuiden, Kloostermuur, Hendrik Placestraat en Sint-Wivinaadreef in het oosten en noorden en de grens van de percelen met voorzieningen in het westen. De oostelijke begrenzing loopt gelijk met de rand van het VSGB.

Vanuit zuidoostelijke richting buigt de vallei van de Steenvoordbeek zich rond het station om het plangebied in westelijke richting te verlaten. Het plangebied bestaat vooral uit voorzieningen: kleinschaliger in de onmiddellijke omgeving van het station (stationsgebouw, horecazaken, een leegstand bedrijfsgebouw en een politiekantoor), iets groter net ten noorden ervan (een schoolcampus en twee bedrijfsgebouwen) en grootschaliger in de groene omgeving van de beekvallei ten noorden (een zorgcampus met assistentiewoningen, een school, een jeugdverblijfscentrum en een aantal kleinere geïntegreerde functies). Woningen worden grotendeels buiten het plan gehouden, op de bewoning langs de Wolsemstraat en die tussen de Dansaertlaan en het station na.

Rondom bevinden zich de kern Groot-Bijgaarden (noorden en oosten), de kern Wolsem (zuiden) en de open ruimte (westen). Het plangebied wordt bijna volledig omringd door woongebied in verkevelingsmorfologieën van verschillende dichtheid.

[www.vlaamsbrabant.be](http://www.vlaamsbrabant.be)



In het kader van de vervulling van onze taak van openbaar belang nemen we je relevante persoonlijke gegevens op in onze bestanden. De provincie Vlaams-Brabant verwerkt de persoonsgegevens enkel voor het doeleinde waarvoor ze worden ingezameld en enkel zolang dit hiervoor nodig is. Overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensverwerking (AVG) heb je het recht van inzage, verbetering of verwijderen van de door jou verstrekte persoonsgegevens of beperking ervan tot de door jou bedoelde verwerking. Alarmede heb je het recht om tegen de verwerking bezwaar te maken en heb je het recht op gegevensoverdraagbaarheid. Alle informatie hierover vind je op [www.vlaamsbrabant.be/privacy](http://www.vlaamsbrabant.be/privacy) | Ondertekeningnummer: 0253-973-219

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' wil een kader creëren om de onmiddellijke omgeving van het station op duurzame wijze aan te passen aan de groeiende dynamiek en de multi- en intermodaliteit die bij dit knooppunt hoort. Tegelijk wil men de voorzieningen in de omgeving, waarvan sommige met uitbreidings- of verhuisplannen zitten, en de mobiliteit in en rond het station betrekken in de samenhangende toekomstvisie van een aangename multifunctionele groene omgeving voor de kernen Wolsem en Groot-Bijgaarden.

De procedure voor het ruimtelijk uitvoeringsplan werd voorafgegaan door een uitgebreid participatietraject, dat tot vijf uitgangspunten heeft geleid:

- De afbakening van het ruimtelijk uitvoeringsplan
- De keuze voor de (te verbreden) Wolsemstraat als ondertunneling voor wagens en de stationsstraat als langzaamverkeersverbinding over of onder het spoor.
- Het inbrengen van een vernieuwd mobiliteitsdenken
- Zeer gericht verdichten, en bijgevolg even gericht verdichting vermijden
- Een maximaal ruimtebeslag voor bebouwing om het groene karakter te bewaren

### Relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum)

Het provinciebestuur deelt Dilbeek in binnen de deelruimte Verdicht Netwerk, subgebied Aalst-Ninove-Brussel. De kern Wolsem, waar het station zich bevindt, wordt geselecteerd als woonkern. Groot-Bijgaarden, waarvan de woonwijken grenzen aan het plangebied, wordt geselecteerd als stedelijk gebied als onderdeel van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). In het subgebied Aalst-Ninove-Brussel wenst het provinciebestuur in functie van de leefbaarheid en de ruimtelijke en belevingskwaliteiten van de regio meer aandacht te schenken aan de verblijfsfunctie. Inrichting van het openbaar domein, kwalitatieve woningbouw, dooradering van de open ruimte in de kernen en beperken en optimaliseren van verkeersstromen vormen sleutelprincipes.

Het provinciebestuur wenst in de woonkernen het wonen prioritair te stimuleren en de ontsluitingsmogelijkheden van de woonkernen maximaal te sturen naar het openbaar vervoer. Binnen het VSGB wordt het regionet Brabant-Brussel maximaal geïmplementeerd, waarbij het multimodale en bovenlokale karakter maximaal dient te worden uitgebouwd. De belangrijke (multimodale) knooppunten dienen versterkt als ontwikkelingspolen, met een grote focus op multi- en intermodaliteit.

### Relatie met het ruimtelijk beleidsplan Vlaams-Brabant in opmaak

Op 11 oktober 2022 keurde de provincieraad het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant goed. De provincie hanteert hierbij drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen en het fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in het ontwerp.

In het voorontwerp worden de kernen Groot-Bijgaarden en Wolsem geselecteerd als respectievelijk hoogdynamische kern – vervoerskern en hoogdynamische kern - kern dorp, waar volgende relevante ontwikkelingsperspectieven gelden:

- o Leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen binnen woongebied aan een uitgeruste weg kunnen worden (her)ontwikkeld.
- o Niet-uitgeruste woongebieden (binnengebieden) kunnen ontwikkeld worden.
- o Binnen de ruimtebalans kunnen ruimtelijk verantwoorde verplaatsingen van zonerings ondersteund worden, met name door het schrappen van woonzonerings (woon-, woonuitbreidings- en reservegebieden) ten voordele van beter bereikbare zonerings.
- o Er geldt een minimale woondichtheid van 25 woningen/ha (vervoerskern) of 15 wo/ha (kern dorp) voor nieuwe woonontwikkelingen.
- o Meergezinswoningen zijn in principe toegelaten (en in vervoerskernen ook wenselijk). Ook gemeenschappelijke woonvormen (cohousing-projecten, woongroepen, assistentiewoningen, ...) kunnen hier ondersteund worden.
- o Er wordt gestreefd naar een algemene verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.

Zowel lokale als bovenlokale voorzieningen (gericht op regionale behoeften) kunnen worden ingepast in deze kernen. Een bundeling van functies wordt nagestreefd, gekoppeld aan een optimale bereikbaarheid.



Er wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Enkel indien het niet-verweefbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijvengroep vooropgesteld. Bijkomende bedrijvengroepen kunnen worden ingepland gekoppeld aan het HOV-knooppunt indien er onvoldoende ruimte is op de reeds bestaande bedrijvengroepen in de regio. De provincie gaat immers niet langer uit van een lokaal bedrijventerrein per gemeente. Ze stimuleert samenwerking tussen gemeenten om – indien nodig – gezamenlijke bedrijventerreinen te realiseren op de ruimtelijk meest geschikte locaties.

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen deze kernen dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid en sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten de kern.

#### Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan merkt op dat de stationsomgeving van Dilbeek buiten de eigenlijke kern van Dilbeek ligt, 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.

#### Bespreking van de planopties

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' 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 het centraal punt in een hoogdynamisch knooppunt beschouwt en die de beide omliggende kernen hier op een duurzame wijze mee verbindt.

Het provinciebestuur heeft bij de uitwerking van het plan nog een aantal bedenkingen en suggesties:

#### Woongebied

- Er wordt een maximale bruto woningdichtheid van 20 woningen per hectare opgelegd in het woongebied. Dit is relatief laag. Afhankelijk van of de stationsomgeving wordt beschouwd als een onderdeel van de kern Wolsem of de kern Groot-Bijgaarden stelt het provinciaal ruimtelijk beleidsplan een minimale dichtheid van 15 of 25 woningen voorop. Gezien de locatie – een HOV-knooppunt – lijkt 25 wo/ha niet onredelijk hoog.
- De toelichtingsnota vermeldt de doelstelling om naar rijwoningen te evolueren, de voorschriften vermelden hier niets over waardoor ook open bebouwing mogelijk is. Uit energetisch en ruimtelijk oogpunt is het beter een beperking tot gesloten (en halfopen) bebouwing in te schrijven.
- Qua typologie worden enkel eengezinswoningen toegelaten. Het is beter dit aan te passen naar grondgebonden woningen – zo worden nieuwere woonvormen niet uitgesloten zonder dat aan de gewenste ruimtelijke structuur van de zone wordt geraakt.

Stationsomgeving - mobiliteit



- De parkeernorm bevat 100 publieke plaatsen in zones A, B of C. Om voldongen feiten te vermijden lijkt het nuttig dit nu reeds in bepaalde mate te verdelen, zeker wat betreft zone C die ook nog eens aan de overzijde van de spoorlijn ligt.
- In functie van de fietssnelweg zou het goed zijn ook een totale breedte van de vrij te houden zone te vermelden in de voorschriften van art. 11.
- Het idee van het 'dubbele mobipunt' is interessant, doch onconventioneel. Werd dit afgestemd met de Vervoerregio Vlaamse Rand? Overigens wordt er in de toelichtingsnota geen enkele keer verwezen naar de vervoerregiowerking en het Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Rand (in opmaak).

#### Stationsomgeving - vormgeving

- Het kan nuttig om bij de deelzones ook de totale oppervlakte van de zone te vermelden in het informatief gedeelte, om de BVO en de BBO te kaderen.
- De concepten rond 'pleingevels' en 'verschillende bouwhoogtes' uit de toelichtingsnota lijken niet terug te komen.
- In deelzones B en G wordt een uitbreiding van 5% of 15% tegenover het huidige bouwvolume toegelaten. Daarbij wordt beter ook vermeld wat dit bestaande volume is. Mogelijk is het dan zelfs duidelijker een absolute waarde voor het maximaal bouwvolume in de voorschriften op te nemen om verwarring in de toekomst te vermijden.

#### Stationsomgeving - functies

- De voorschriften zijn zo geschreven en uitgewerkt dat nieuwe woonvormen (cohousing, co-wonen, schakelwoningen,...) onbedoeld uitgesloten worden. Het zou goed zijn een bepaling toe te voegen die hier wel mogelijkheden voor voorziet (specifiek inzake de oppervlakte), en bijvoorbeeld de termen 'eengezinswoningen' en 'meergezinswoningen' te vervangen door 'grondgebonden' en 'niet-grondgebonden' woningen.
- Door de stand van zaken van het BSO en de zeer geschikte locatie voor sociale woningen, wordt gevraagd een bepaald percentage sociale woningen te verankeren in de stationsomgeving.
- Aan de zuidkant van het station wordt, volgens de toelichtingsnota, ook een mogelijkheid voorzien voor verweefbare lokale bedrijvigheid. Die mogelijk komt niet terug in de voorschriften.

#### Zone voor gemeenschapsvoorzieningen

- De zone 'Don Bosco' krijgt volgens de huidige voorschriften een vrijgeleide. Dit is niet helemaal onredelijk – het gaat tenslotte om een publieke functie – maar mogelijk is een maximale BBO niet geheel overdreven.
- Zie hoger – de opmerking inzake de uitbreiding van 5% - die ook hier geldt.
- Het is niet geheel duidelijk welk gebouw het 'pachthof' is. De toelichtingsnota impliceert dat het een losstaand gebouw is in de parkzone, de voorschriften dat het een onderdeel is van de huidige Broederschool.

#### Andere planelementen

- In de voorschriften wordt voor de buitenruimtes (met name in artikels 2 en 7) voldoende gelet op de sociale, ruimtelijke en hydrologische aspecten, maar het ecologische karakter lijkt nog te ontbreken. Bepalingen rond doorwaadbaarheid en biodiversiteitsvriendelijke ruimtes zijn zeker aan te raden.
- Het is belangrijk bij de ongelijkvloerse kruising in de Wolsemstraat ook voldoende aandacht te besteden aan langzaam verkeer. Indien de bestaande tunnel zou moeten verbreed worden, is dit bovendien mogelijk een opportuniteit om een soort 'ecotunnel' toe te voegen, gezien de ligging t.o.v. de Steenvoordbeekvallei?
- Het kan interessante bijkomende algemene voorschriften inzake duurzaamheid en energie op te leggen, bijvoorbeeld het voorzien van collectieve energie bij projecten vanaf een bepaalde omvang, of het verplicht nuttig inzetten van de dakoppervlakken i.f.v. energie, groendaken of toegankelijke buitenruimte.

#### Materiële fouten

- Hoofdstuk 1.1 (en één vermelding in 1.2) gaat over een ander RUP in een andere gemeente.
- De opsomming van voetwegen (p. 32) lijkt niet helemaal volledig, o.a. n° 78 ontbreekt.



**Conclusie**

Het voorontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' te Dilbeek past binnen de beleidsopties van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum), op voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met bovenstaande opmerkingen.

Het provinciebestuur raadt aan om bij de verdere uitwerking van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' te Dilbeek rekening te houden met de geformuleerde inhoudelijke aandachtspunten in het advies.

Met vriendelijke groeten,  
Namens de deputatie,

Katrien PUTZEYS  
diensthoofd ruimtelijke planning



# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

## Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 78 11  
mow.vlaanderen.be

Via het Digitaal uitwisselplatform  
Stedenbouwkundige Informatie (DSI)  
RUP\_23016\_214\_00005\_00001

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Anita.jaspers@mow.vlaanderen.be		Telefoonnummer 016/55.65.47	datum 19/12/2022

Betreft: Advies: RUP Stationsomgeving te Dilbeek - voorontwerp

Geachte,

Naar aanleiding van bovenvermelde adviesvraag maak ik u hierbij graag het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken over.

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

Het Departement MOW – Beleid heeft volgende opmerkingen:

Het Departement MOW, Beleid, heeft bedenkingen bij het aantal parkeerplaatsen dat voorzien wordt voor het station. In de toelichtingsnota wordt er op p55 gesteld dat er een behoefte is aan 150 parkeerplaatsen. Binnen de stedenbouwkundige voorschriften wordt gesteld dat er minimaal 100 plaatsen moet voorzien worden in de deelzones A, B, C.

In de studie "P&R visie Vlaamse" die het Departement heeft laten uitvoeren in 2018 komt een grotere behoefte naar voor. In 2021 is er een update gemaakt van

deze studie waarbij de parkeerbehoefte ter hoogte van het station Dilbeek ingeschat wordt op 322 plaatsen, dit werd als volgt geconcludeerd:

*"In overleg met verschillende partijen werd geconcludeerd dat op deze locatie een auto-aandeel van 30% verdedigbaar is, net als een groei van 50% van het aantal treinreizigers op middellange termijn."*

Deze aannames werden in overleg met de NMBS en de gemeente gedaan. Een autoaandeel lager dan 30% lijkt ons niet realistisch volgend uit een aantal studies: de startnota van het RUP Stationsomgeving (p.94, Mobiliteitsstudie Tractebel) hanteerde een percentage van 47,5%, het Parkeerbeleidsplan Liedekerke kwam op een aandeel van 34% en ook volgens de modal splitgegevens van de NMBS (2013) blijkt 20% een laag auto-aandeel (<https://www.yumpu.com/en/document/read/52523527/noodzakelijk>).

De tellingen tijdens corona geven een zware onderschatting en zijn niet geschikt als basis voor planing. Als we de oefening maken met een auto-aandeel van 30% en 40%, berekend op het huidige aantal opstappers, (omwille van corona op basis van de reizigerstellingen van 2019), dan bedraagt de parkeervraag 215 of 286 parkeerplaatsen.

	Auto-aandeel	
Opstappers	30%	40%
715	215pp	286pp

De NMBS hanteert 10 jarig een groeiscenario van 80% , alvast tussen de 50 en 100. Een minimum trend van 50% geeft onderstaande becijfering.

TOEKOMST	Auto-aandeel	
Opstappers	30%	40%
Bijkomend treingebruik +50%	322pp	429pp

Indien geopteerd wordt voor 20% zoals de gemeente voorstelt, dan bekom je 215 plaatsen, nog altijd meer dan de voorgestelde 150 plaatsen.

*"Met deze uitgangspunten is de conclusie dat er 322 autoparkeerplaatsen voorzien worden om tegemoet te komen aan de parkeervraag. Voor de verdere toekomst is een uitbreiding met meer parkeerplaatsen te bekijken. Het potentieel is op deze locatie wel aanwezig. Naast autoparkeren dient er ook ingezet te worden op fietsparkeren. Het aantal fietsparkeerplaatsen is minstens evenveel als het aantal autoparkeerplaatsen. Door een differentiatie in het fietsparkeeraanbod (fietskluizen, plaats voor buitenmaatse fietsen, fietsenstallingen, ...) verhoogt de aantrekkelijkheid van fietsparkeren aan het station."*

We adviseren dan ook om binnen het RUP de ruimte voor 322 autoparkeerplaatsen en minstens evenveel fietsparkeerplaatsen te vrijwaren verwijzend naar de conclusies van dit overleg. Het stimuleren van het overstapmodel van auto naar trein op de grote vervoersassen naar Brussel lijkt ons immers een zeer zinvolle keuze, zoals ook opgegeven binnen het combivervoerplan van de Vlaamse Overheid, en zoals overgenomen in het RMP van de Vervoerregio Vlaamse Rand, in consensus met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest . Dit is conform Vlaamse planning en draagt wel degelijk bij tot de

modal shift. Een auto die op de combiparking op het station staat is er één die dus niet via en door Dilbeek naar Brussel rijdt.

Conclusie:

Het departement MOW – Beleid adviseert om binnen het RUP de ruimte voor 322 autoparkeerplaatsen en minstens evenveel fietsparkeerplaatsen te vrijwaren, verwijzend naar de conclusies van het overleg dat rond het P&R station Dilbeek zijn gehouden en naar de keuzes zoals gemaakt in het combivervoerplan van de Vlaamse Overheid en het RMP van de Vervoerregio Vlaamse Rand.

Met vriendelijke groeten,

Getekend door: Filip Boelaert (Signature)  
Getekend op: 2022-12-19 17:20:54 +01:0  
Reden: ik keur dit document goed

*Filip Boelaert*

ir. Filip Boelaert  
Secretaris-generaal





Sam Haccour  
District Manager

NMBS-Stations  
Head of Exploitation & Constr. Area St. 90-26  
B-ST.N  
Koningin Fabiolalaan 190  
9000 Gent

[www.nmbs.be](http://www.nmbs.be)

Contact  
gebouwen.terreinen@belgiantrain.be

Onze referentie  
22.RUP.51 Dilbeek  
Uw referentie  
RUP\_23016\_214\_00005\_00001

Brussel, 16/12/2022

Gemeente Dilbeek  
Dienst Ruimtelijke ordening

De Heetveldelaan 4  
1700 Dilbeek

[wonenenondernemen@dilbeek.be](mailto:wonenenondernemen@dilbeek.be)

**Bericht betreffende de adviesaanvraag over het voorontwerp van het Ruimtelijk uitvoeringsplan Stationsomgeving Dilbeek.**

Beste,

De NMBS verleent een gunstig advies met voorwaarden voor bovengenoemd project voor zover aan onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

*Zoals besproken met de gemeente in september 2022, kunnen we positief advies geven onder voorwaarde dat de parkeerplaatsen die verloren zullen gaan door de fietssnelweg door de gemeente zullen gecompenseerd worden op een vlot toegankelijke locatie dichtbij de perrons, waar de reizigers op een veilige en comfortabele manier beide perrons kunnen bereiken. Bij het verdere ontwerp van de fietssnelweg zal ook rekening gehouden moeten worden met de omstandigheden van een stationsomgeving; conflicten tussen snelle en trage fietsers moeten vermeden worden en de fietsenstallingen zullen vlot en veilig bereikbaar moeten zijn. Er dienen voor het inname van de grond voor de fietssnelweg ook verdere afspraken gemaakt te worden met onze dienst Real Estate.*

Verder hebben we ook enkele tekstuele opmerkingen die graag bespreken op de plenaire vergadering:

**Procesnota:**

- Op pagina 5 van de procesnota zien we bij de 'te betrekken actoren' geen vermelding van de NMBS, klopt dit?

**Register plancompensaties:**

- Graag verheldering over de aanduiding van planbaten op de zone waar de fietssnelweg gepland is (de huidige NMBS parking). De realisatie van een fietssnelweg betekent juist dat deze grond niet zou kunnen worden verkocht als woongebied, dus het lijkt niet logisch om deze dan als planbaten aan te duiden.



**Toelichtingsnota:**

- P57 "Er wordt, indien technisch haalbaar, een voldoende brede (> 6m) fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen voorzien om het noordelijk en zuidelijk stationsplein vlot en comfortabel met elkaar te verbinden. " Bij het wegvallen van de gelijkgrondse overweg, dienen ook de perrons verbonden te worden met elkaar via de tunnel, zodat ze beiden autonoom toegankelijk zijn

**Stedenbouwkundige voorschriften:**

-P25 §1. Bij de inrichting van fietsstalplaatsen bij kantoren en diensten wordt in de nabijheid van de fietsstalplaatsen de nodige douche- en kleedruimtes voorzien. – De NMBS kan geen douche- en kleedruimtes voorzien bij haar fietsenstallingen. Kan het duidelijk gemaakt worden dat de reizigersinfrastructuur niet onder diensten valt?

*Er dienen verdere afspraken gemaakt te worden voor de inname van de grond van de NMBS voor de realisatie van de fietssnelweg (concessie-aankoop van de gronden-erfpacht). Zonder akkoord laat de NMBS geen werken toe op haar gronden.*

Met vriendelijke groeten,

Sam Haccour  
(Signature)

Digitally signed by Sam  
Haccour (Signature)  
Date: 2022.12.19  
16:31:49 +01'00'

Sam Haccour  
Head of Exploitation & Constr. Area St.



Gemeente Dilbeek  
Via platform DSI

<b>uw kenmerk</b>	<b>contactpersoon</b>	<b>Mechelen</b>
RUP_23016_214_00005_00001	Bart Seghers	20 december 2022
	bart.seghers@delijn.be	Aantal pagina's: 1

#### Advies gemeentelijk RUP Stationsomgeving Dilbeek

Geachte heer of mevrouw

We hebben uw adviesvraag over het gemeentelijk RUP Stationsomgeving Dilbeek in goede orde ontvangen. Na het lezen van de toelichtingsnota, het grafisch plan, de stedenbouwkundige voorschriften en de bijlagen komen wij tot de conclusie dat we akkoord kunnen gaan met de inhoud van het gemeentelijk RUP, met een beperkt aantal opmerkingen.

Pagina 48 maakt melding van lijn 820. Sinds de invoering van de Ringtrambus in juni 2020 rijdt lijn 820 niet meer langs het station van Dilbeek, maar zijn alle ritten overgenomen door lijn 810. Dit moet ook nog worden aangepast op p.56 en het bijhorende kaartje.  
De voorgestelde gewenste situatie bij de afsluiting van de spoorwegovergang lijkt alvast een werkbare oplossing, waarbij er een minimale impact is op de buslijnen en/of -haltes. Buslijn 136 kan inderdaad nog steeds in de nabijheid van het station halteren.

De Lijn geeft aldus een gunstig advies, mits het aanpassen van de bovenstaande opmerking.  
Graag blijven we op de hoogte van het vervolg van dit dossier.

Met vriendelijke groeten

**Bart Seghers**  
(Signature)  
Datum: 2022.12.20 16:31:10 +01'00'

Bart Seghers  
Mobiliteitsontwikkelaar  
Vervoerregio's Aalst en Vlaamse Rand



Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

Motstraat 20 - 2800 Mechelen - tel. 015 40 87 11 - fax 015 40 87 09

IBAN BE64 3751 1173 1652 - BIC BBRUBEBB - ING 375-1117316-52

1 / 1 BTW BE 0242 069 537 - www.delijn.be

# Agentschap Onroerend Erfgoed

Vlaamse overheid  
Diestsepoort 6 bus 94  
3000 LEUVEN  
T 016 66 59 00  
[www.onroenderfgoed.be](http://www.onroenderfgoed.be)

Gemeente Dilbeek  
Gemeenteplein 1  
1700 DILBEEK

<b>uw bericht van</b> 30/11/2022	<b>uw kenmerk</b> RUP_23016..214..00005..0 0001	<b>ons kenmerk</b> 4.002/23016/113.14	<b>bijlagen</b> /
<b>vragen naar /e-mail</b> Eline Buyle <a href="mailto:eline.buyle@vlaanderen.be">eline.buyle@vlaanderen.be</a>	<b>telefoonnummer</b> 016 66 59 20	<b>datum</b> 23/12/22	

Betreft: advies op ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Stationsomgeving.

Geachte heer  
Geachte mevrouw

Het agentschap Onroerend Erfgoed ontving de adviesvraag voor RUP Stationsomgeving op 30 november 2022.

Voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zijn er de geen bemerkingsen.

Met vriendelijke groeten

Getekend door: Jonas Van Looveren (Sig  
Getekend op: 2022-12-23 11:14:49 +01:0  
Reden: voor de directeur Els Verbert, atw

*Jonas Van Looveren*

Els Verbert  
Directeur Beheer regio Oost





**Bram Leroy**  
Infrabel - Asset Management  
Area North-West  
Civil Engineering  
T + 32 09 241 27 02  
bram.leroy@infrabel.be

**Aan het Departement Omgeving**  
**Koning Albert II-laan 20 bus 8**  
**1000 BRUSSEL**

**bijlage(n)**  
Algemene voorwaarden

**Administratief contactpersoon**  
Saartje Van de Moortel  
T + 32 09 241 20 68  
M + 32 490 31 43 48  
IAM.NW.Adviesen@infrabel.be  
Bureau Terrains

**uw bericht van**  
30.11.2022

**uw kenmerk**  
RUP\_23016\_214\_00005\_00001

**bijlage(n)**  
4

**Gent**

**ons kenmerk**  
3516.2022.604.DILBEEK

#### **DILBEEK - RUP Stationsomgeving**

Geachte,

Ingevolge uw schrijven van 30.11.2022 kunnen wij u melden dat Infrabel geen principiële bezwaren heeft bij bovenvermelde aanvraag, van Gemeente Dilbeek voor het RUP Stationsomgeving in 1700 DILBEEK.

Infrabel vraagt steeds een 10 meter bouwrijpe strook te voorzien vanaf de vrije rand (= onderkant van het talud i.g.v. spoor in ophoging of 4,5 meter vanaf de buitenste spoorstaaf i.g.v. spoor op maaiveld).

Daarnaast vraagt Infrabel ook om het streefbeeld overwegen (princiepsakkoord met gemeente Dilbeek voorjaar 2022) te integreren in dit RUP.

Ter info: de veiligheidsafstanden en de algemene voorwaarden m.b.t. RUP en bouwvoorvragen dienen strikt te worden nageleefd (zie bijlage).

Hoogachtend,

I.O Francky Degrave  
Head of Area North-West  
Infrabel - Asset Management

Natacha Dedecker



## Bouwvrije strook langsheen het spoor

Algemeen vraagt Infrabel een 10-m brede **bouwvrije** strook langsheen het spoorlichaam, waarbinnen enkel spoorgebonden constructies of inrichtingen mogen opgetrokken worden. (seinketen, GSMR masten, sectioneerposten, langswegenis, ...)

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

- nood - en onderhoudsinterventies
- de noodzaak om de spoorlijn op een duurzame en leefbare manier in het stedelijke weefsel in te bedden.
- ruimte-impact van steeds strenger wordende eisen (hemelwaterverordening, geluidsniveaus, veiligheidseisen, ...) langsheen de sporen enerzijds, en de noodzaak van het streven naar een uitbaatbare spoorlijn (bereikbaarheid voor onderhoudswerken / in geval van calamiteiten) op lange termijn anderzijds.

Het spoorlichaam wordt begrensd door de vrije rand, deze bestaat bij:

- gelijkgrondse ligging door de buitenste rand van het dienstpad ( deze ligt standaard op 4,5m vanaf de buitenste rail);
- bij ongelijkgrondse ligging wordt gemeten vanaf de uiterste grens van het (theoretische) 6/4 talud.

Specifiek:

- bij 1, 2 of 3 bestaande sporen: 10 m bouwvrij is het minimum. Dit wordt 15 m als gemeente Provincie ook een fietsweg plant (op min. 4,5 m van de buitenste spoorstaaf) of er al een fietspad of wegenis ligt.
- 4 sporen of meer : indien er al een fietsweg ligt, is 5 m voldoende indien uitbreiding capaciteit van de spoorlijn op lange termijn niet aan de orde is; indien er geen fietsweg ligt, wordt min. 10 m afstand gevraagd. In stedelijk gebied kan hiervan afgeweken worden als blijkt dat de spoorwegcorridor een belangrijke rol speelt voor andere mobiliteit, groen, nutsleidingen, ....

De lokale omstandigheden (taludhelling, afwateringsproblematiek ed ) moeten evenwel per geval bekeken worden.

Schematische voorstelling bouwvrije strook



## Biologische waarde

De biologische waarde van spoorwegdomein (incl. de bouwvrije strook van 10m langsheen het spoor) dient steeds als "tijdelijke" natuur aanzien te worden.

Infrabel begrijpt de biologische waarde van de spoorwegbermen, maar mag geen slachtoffer worden van een positief beleid t.a.v. deze natuur.

Deze spoorwegzate moet dan ook gebruikt kunnen worden voor spoorweginfrastructuur.

De aanwezige flora mag de operabiliteit en veiligheid van de spoorweg niet in gevaar brengen en dient dus onderhouden te kunnen worden.

Infrabel vraagt dan ook om naast de tien meterstrook eveneens het talud zeker mee te beschouwen als een overdrukgebied dat spoorweggebonden constructies toelaat.

## Aangelanden

Bij de inplanting van gebouwen en wegenis dient de toegang tot het spoorwegtalud gevrijwaard te blijven voor onderhoud.

De aanwezigheid van de spoorlijn kan geen aanleiding geven tot enige klacht van overlast. Ook niet ten gevolge van eventuele wijzigingen aan de (spoor)infrastructuur waardoor de overlast mogelijk zou kunnen toenemen.

Bij de (ver)bouw moeten door de eigenaar de nodige maatregelen getroffen worden om trillings- en geluidshinder ten gevolge de normale spoorexplotatie te voorkomen. De norm S01-400-1 van 2008 moet worden gegarandeerd. De norm bepaalt het minimale geluidsisolatie niveau waaraan woningen moeten voldoen die in de omgeving van (spoor)wegen gebouwd worden.

De aanwezige geluidsniveaus langsheen de meest drukke spoorwegen werden in kaart gebracht en zijn raadpleegbaar via de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten> van LNE.

**Mobiliteit (indien er overwegen op deze lijn aanwezig zijn)**

Nieuwe ontwikkelingen brengen nieuwe mobiliteitsstromen met zich mee. Overwegen zijn voor Infrabel de zwarte punten op haar netwerk. Een verhoging van de PAE op de overwegen verhoogt eveneens het risico op ongevallen en het aantal incidenten. Infrabel vraagt dan ook de impact van deze nieuwe ontwikkeling op de overwegen in de onmiddellijke omgeving te bestuderen. De nieuwe ontwikkelingen mogen een latere afschaffing van deze overwegen niet hypothekeren/bemoedigen; hiervoor dient de nodige vrije ruimte gevrijwaard te worden.

**Trespassing**

Het spoorwegdomein mag door de nieuwe constructies niet beter bereikbaar worden voor particulieren; een rechtstreekse toegang moet steeds fysiek onmogelijk worden gemaakt. Vluchtwegen van gebouwen (in geval van brand) mogen in geen geval rechtstreeks uitgeven op het spoor.

**Hydraulica**

Riolering en oppervlaktewater mogen niet afwateren in spoorweggrachten. De hydraulica in zones waar dit nu wel gebeurt, zal bij nieuwe woonprojecten in dezelfde zone zo gedimensioneerd worden dat de afwatering genormaliseerd wordt (gescheiden afwateringsstelsel, afkoppeling hemelwater van de gracht naar daarvoor bestemde waterlopen).

## Gemeentelijk RUP Stationsomgeving Dilbeek Voorontwerp - Versie november 2022

### ADVIESNOTA GECORO

Besproken op plenaire vergadering GECORO 19 januari 2023

Dit advies werd voorbereid in een digitale werkgroep vergadering met volgende aanwezigen:

- Clark Pauwels
- Hugo Marissens
- Thomas Blancke
- Dirk Evenepoel
- Laurent Coppens

## DOCUMENT: TOELICHTINGSNOTA

Fouten in de toelichtingsnota.

### 1. Opdrachtomschrijving:

- 1.1 en 1.2. diverse stukken tekst uit een ander RUP (de Popelier Gooik).

### 2. Situering en afbakening

- Geen opmerkingen

### 3. Ruimtelijke context

- 3.2.1 Mobiliteit. Fouten in kaart:
  - Fietsroutenetwerk
    - kruist spoorweg tussen Kloostermuur en Kloosterstraat, waar er geen overweg of brug is
    - pijlt middenboven naar de Waerboom – is onverharde holle weg, geen onderdeel van fietrouthenetwerk.
    - Gossetlaan ontbreekt als onderdeel van fietsroutenetwerk.
  - Gossetlaan ontbreekt als verbindingsweg en als buslijn.
  - Tram (zwarte stippellijn) blijft nu op de Dansaertlaan. Is geen tramstation maar tramhalte.

- 3.2.3. Woonweefsel.  
Hoogveld – Molenberg – Hendrik Placestraat – Lindenberg en Brusselstraat ten westen van de Hendrik Placestraat is geen historisch woonweefsel maar planmatig. Voor de 2<sup>e</sup> wereldoorlog stond er amper een huis:  
<https://play.osm.be/historischekaart.html#15/50.8735/4.2475/NGIBasemap1939-OSMroads>
- 3.3. Groene ader.
  - De vijvers Kloosterkouterweg: die naam heeft niets met die vijvers te maken, is de naam van een trage weg (DIL29) ten westen van de Lange Haagstraat.
  - 3.3.1. pg 23: Het poortgebouw en het oud Priestergebouw met de kapel worden respectievelijk gebruikt door o.a. de bedrijven Onestone en FamousGrey. (Er zijn minstens 4 bedrijven gevestigd).
  - 3.3.3. Directe stationsomgeving. Royer: info te actualiseren i.v.m. huidig gebruik: padel ed.

### 4. Planologische en Juridische context

- 4.1. pg 29 Parnasschool is al lang Hogeschool Odisee.
- 4.1.2. categorisering wegen: het zuidelijk deel van de Hendrik Placestraat = type II. Bovenlokale functionele fietsroute: Hoogveld – Molenberg – zuidelijk deel Hendrik Placestraat – Stationsstr...
- Lokale functionele fietsroute: Kloosterkouterweg? -- zie ook kaart pg 30: zogenaamd onderdeel van een functionele fietsroute van het LFF-type. Is in de praktijk een 1,65m brede trage weg, onverhard, voetweg DIL029 uit de Atlas der Buurtwegen. Zou nuttig zijn dat deze heel het jaar door met droge voeten begaanbaar is – echter hoogstens met een semi-verharding en zonder te verbreden. Verbreden kan trouwens, niet, want op 20m van het begin aan de Lange Haagstraat staat sinds enkel jaren een vergund gebouw op nog geen 50cm van de perceelsrand.  
  
Ook op die kaart komt weer de niet-bestaande overweg Kloostermuur-Kloosterstraat voor in het oranje, die er ook nooit zal (kunnen) komen.
- 4.3.1.  
Ondertunneling: nu nog 1 scenario: ondertunneling voor alle verkeer via de Wolsemstraat, voor voetgangers/fietsers via de Stationsstraat.
- 4.3.2.  
Omgevingsvergunningsaanvraag is niet afgeleverd voor gedeelte ter hoogte van het

## 5. Gewenste toestand

- 5.1. Nogal verouderde info, zoals Royer is ondertussen geherlokaliseerd, zaak staat momenteel leeg, >< is terug in gebruik.
- Pg 48 Openbaar vervoer.  
Buslijn 810 komt niet meer in Dilbeek. (ook op kaart pg 56 aan te passen).
- Pg 49 gewenste situatie.  
Er wordt gedacht aan:
  - 1) Een bijkomende tunnel voor mechanisch verkeer aan de Wolsemstraat;
  - 2) Een verbinding met mobipunten.
- Bij 1 moet uitdrukkelijk staan: voor mechanisch verkeer én voor de zwakke weggebruikers. Is o.a. een belangrijke schakel voor wie vanuit het Wivinpark naar de vijvers Renbaanwijk en Wolfspunten wil stappen.
- Pg 55.  
Hier staan potentiële parkings enkel in zone B en C, terwijl in de stedenbouwkundige voorschriften ook A staat.  
Hier staan 150 parkeerplaatsen, in de stedenbouwkundige voorschriften 100. 150 zou meer beantwoorden aan de (toekomstige) noden.
- Pg 57.  
Op die kaart worden andere (niet bestaande) trage wegen getekend, o.a. tussen vijver en Wolsemstraat, staat 'voetweg 10', waarvan elders vermeld is dat die afgeschaft is (wat inderdaad zo is), staan de private afgesloten paden binnen de Odisee campus als verbindingen voor zachte weggebruikers ingetekend, en ontbreken de verbindingen die op pg 48 en 49 staan. Niet consequent.
- Pg 64  
De kaart en tekst zijn strijdig met wat in de stedenbouwkundige verordening staat over aantal toegelaten bouwlagen.  
Hier staat dat er 20 meter hoog mag gebouwd worden, (=fout) in de stedenbouwkundige verordening 4 bouwlagen (=juist).  
Ook de zin 'Gelet op het hoogteverschil met de sporen is een verhoogd, tweede maaiveld een ontwerpend uitgangspunt' past niet.

## 6. Toelichting bij het grafisch plan

## 7. Ruimtebalans

## 8. Onderzoek tot milieu effecten

## 9. Onderzoek tot veiligheidsrapportage



## DOCUMENT: STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

### Terminologie:

- Bouwlaag is tevens woonlaag. De definitie duidelijker stellen om geen verwarring met andere regelgeving te scheppen.
- Welke meetcode voor berekenen van de "bruto vloeroppervlakte"
- Definitie "verharding" .... Ondergrondse kelder worden deze aanzien als verhard .... Beter te specificeren.
- Kan ook de term "half verharding" worden gebruikt voor bijvoorbeeld voetwegen in natuurgebied
- Privatieve buitenruimte kan meerdere eigenaars hebben

### Artikel 0: Algemene voorschriften

- P14: 05 paragraaf 3: Afwijking voor "langzaam verkeer" uitbreiden zodat ook "fietsverkeer" mogelijk is.
- P15: 07 Inrichtingstudie: Vanaf hoeveel entiteiten wordt een inrichtingstudie gevraagd .... Beter specificeren

### Artikel 1: Woongebied

- P18: Eengezinswoningen ... vervangen door grondgebonden en niet grondgebonden woningen (woonerven) ... opgelet staat niets hiervan in de verordening kwaliteitsvol wonen

### Artikel 2: Stationsomgeving

#### ALGEMENE BEPALINGEN

- Netto vloeroppervlakte voor een eengezinswoning is slechts 95m<sup>2</sup> .. dit lijkt ons bijzonder weinig.
- 100 publieke auto staanplaatsen:
  - Lijkt relatief laag (momenteel 70 en Departement mobiliteit eist 322 parkingplaatsen wat ons niet realistisch lijkt). Bijkomend onderzoek vereist ?
  - 10 deelwagens voor 100 paringplaatsen lijkt ons veel

### DEELZONE A: ROYER

- Een densiteit tabel per deelzone op te stellen:
  - Totale oppervlakte van de deelzone
  - Oppervlakte BVO
  - Woningen per hectare
  - Groenindex
  - Oppervlakte onverhard en groen

### DEELZONE B: ODISEE

- Slechts een beperkte uitbreiding van 5% van het vergunde bouwvolume toegelaten.
- Wonen wordt in deze zone niet toegelaten ... de algemene kaart van het RUP aan te passen
- Groenindex bedraagt 55% ... welk potentieel biedt dit voor extra bovengrondse parkingplaatsen ... zie tevens punt van densiteit tabel

### DEELZONE C: SCHIETSE

- Rooilijnplan niet beschikbaar + onvoldoende duidelijk hoe diep er mag worden gebouwd. Moet in verhouding zijn met de bestaande woningen in de Dansaertlaan
- 5 bouwlagen aan de straatzijde. Dit moet in relatie staan met het rooilijnplan zodat er alsnog een "pleinfunctie" kan ontstaan met voldoende ruimte rondom.
- 5<sup>e</sup> bouwlaag binnen gabarit 45 graden ?

### DEELZONE D: POLITIE

- Geen opmerkingen

### DEELZONE E: LANGE HAAGSTRAAT & STATIONSTRAAT

- Geen groenindex opgegeven ?
- Momenteel ook 4 bouwlagen maar slechts 2 woonlagen

### DEELZONE F: LANGE HAAGSTRAAT

- Geen opmerkingen

### DEELZONE G: LANGE HAAGSTRAAT

- Parkgebied integerem in openbaar domein ... uitbreiding van de pleinfunctie

### Artikel 3: Recreatiegebied

- Geen opmerkingen

### Artikel 4 : Spoorinfrastructuur

#### Artikel 5: Natuurgebied

- Artikel 5.1. NATUURGEBIED: In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Educatief en recreatief medegebruik is ondergeschikt aan deze hoofdfunctie en omvat onder meer wandelen, **rustig fietsen**, ...  
Wegenis of (half)verharding is omwille van zijn negatieve impact op het groenbestand niet toegelaten, met uitzondering van **paden** die kaderen binnen een ruimer functioneel netwerk van **trage wegen**.

#### Artikel 6 Parkgebied

- Artikel 6.1. PARKGEBIED: Recreatie is ook ondergeschikt aan de parkfunctie. Het omvat onder meer wandelen, **fietsen**,...
- 6.2. Daarom moeten fiets- en wandelpaden **gecombineerd worden. Ontdubbelde fiets- en wandelpaden zijn niet toege-laten.**

#### TRAGE WEGEN

- **In de toelichtende nota staat:**  
Pg 46 met op de kaart 2 nummers:  
Er wordt gedacht aan:  
1) Een nieuw **voetpad** dat 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 verordend vastgelegd in het RUP.
- Pg 47 met op de kaart 5 nummers, waarbij nr 2 gelijk is aan nr 1 van de stappers.  
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;  
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 verordend vast.
- **In de stedenbouwkundige voorschriften staat:**  
  
Artikel 5.1. NATUURGEBIED: In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Educatief en recreatief medegebruik is ondergeschikt aan deze hoofdfunctie en omvat onder meer wandelen, **rustig fietsen**, ...  
Wegenis of (half)verharding is omwille van zijn negatieve impact op het groenbestand niet toegelaten, met uitzondering van **paden** die kaderen binnen een ruimer functioneel netwerk van **trage wegen**.  
  
Artikel 6.1. PARKGEBIED: Recreatie is ook ondergeschikt aan de parkfunctie. Het omvat onder meer wandelen, **fietsen**,...  
6.2. Daarom moeten fiets- en wandelpaden **gecombineerd worden. Ontdubbelde fiets- en wandelpaden zijn niet toege-laten.**

▪ **ARTIKEL 10 VERBINDING VOOR LANGZAAM VERKEER.**

Deze verbindingen voor langzaam verkeer hebben betrekking enerzijds op bestaande paden als op nieuwe te realiseren paden die het plangebied vlot doorwaadbaar maken en het station op een aangename, veilige en snelle manier bereikbaar maken.

KORTOM, een hoop tegenstrijdigheden:

-allerlei verschillende benamingen, terwijl het Decreet Gemeentewegen toch één eenduidige term voorziet, nl. trage wegen.

-in natuur rustig fietsen, in parkgebied fietsen, en het langzaam verkeer verplaatst zich op en snelle manier.

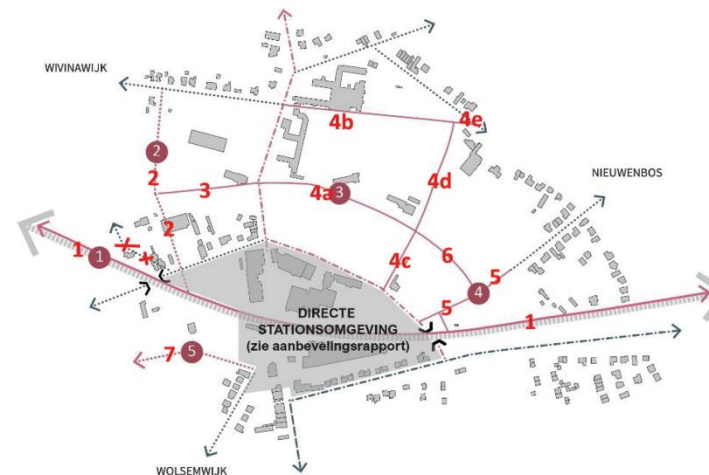
-in eigen bedding versus ontubbeling niet toegelaten.

Alle trage wegen zijn voor stappers en trappers / voetgangers en fietsers >< in de toelichtende nota zijn er maar 2 voor stappers en 5 voor fietsers.

Het zou eerder omgekeerd moeten zijn: voor stappers moet het netwerk fijnmaziger zijn, zeker de nieuwe verbindingen door natuurgebied zouden in eerste instantie gericht moeten zijn op stappers, waarbij fietsers (eventueel) gedoogd worden.

Breedte en verharding zouden daaraan aangepast moeten zijn: met uitzondering van de fietssnelweg, voor de nieuwe trage wegen enkel waterdoorlatende semiverharding.

Daarom beter 1 kaart, met volgende aangepaste nummering en omschrijving ((zie volgende pagina):



- 1) Een fietssnelweg op niveau van de spoorlijn (beslist beleid);
- 2) Een nieuwe trage weg tussen de Wivinastraat en de Wolsemstraat;
- 3) Een nieuwe trage weg door het natuurgebied langs de Steenvoordebeek, ten westen van de Hendrik Placestraat.
- 4a-b-c-d) Een doorwaadbaar Wivinapark door het bestendigen van het publiek gebruik middels het Decreet Gemeentewegen langs de bestaande wegenis met ter hoogte van 4e een nieuwe verbinding naar de Kloostermuur en Nieuwenboswijk middels een opening in de muur.
- 5) Een nieuwe trage weg tussen de Wolsemstraat en Fretbos/Nieuwenbos door het natuurgebied.
- 6) Een nieuwe trage weg door het natuurgebied langs de Steenvoordebeek tussen de bestaande wegenis in het Wivinapark en de nieuwe trage weg 5.
- 7) De bestaande trage weg DIL029 Kloosterkouterweg behouden op de officiële breedte van 1,65m, maar de ondergrond verbeteren voor een vlotte verbinding naar de Kattestraat.

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

In de stedenbouwkundige voorschriften staat nu bij Artikel 3 RECREATIEGEBIED op pg 37

Toelichting:

Het plaatsen van afsluitingen is toegestaan, zodat sportterreinen tijdens een wedstrijd kunnen

afgesloten worden.

Hier zou bij moeten staan: de trage weg tussen Wolsemstraat en Wivinastraat mag niet afgesloten worden.

#### Bijkomende opmerkingen tijdens de Gecoro 19/01/2023

- Interferentie met de lopende bouwaanvragen van de Fietsnelweg opnemen in het RUP
- Erfgoed:
  - Wivina site beschermd dorpsgezicht blijft ongewijzigd
  - Huidige inventarislijst blijft ongewijzigd
  - Overwegen om “erfgoed landschap” te intereren in het RUP

## RUP Stationsomgeving Dilbeek Plenaire vergadering

Datum: 21 december 2022  
 Plaats: Kasteelhoeve Dilbeek / digitaal via Teams

### 1 AANWEZIGHEID

Gemeente Dilbeek			
Luc Deleu	schepen Ruimtelijke Ordening	luc.deleu@dilbeek.be	<input type="checkbox"/>
Stijn Quaghebeur	schepen Openbare Ruimte	stijn.quaghebeur@dilbeek.be	<input checked="" type="checkbox"/>
Laurent Coppens	omgevingsambtenaar	laurent.coppens@dilbeek.be	<input checked="" type="checkbox"/>
PLAN+ bv			
Dirk De Loecker	ruimtelijk planner	dirk@plan-plus.be	<input checked="" type="checkbox"/>
Jörgen Van der Aa	ruimtelijk planner	jorgen@plan-plus.be	<input checked="" type="checkbox"/>
Provincie Vlaams-Brabant			
Tom De Bruyn	planoloog	tom.debruyn@vlaamsbrabant.be	<input checked="" type="checkbox"/>
NMBS			
Lissa Van Doorselaere	expert stations environment	lissa.vandoorselaere@belgiantrain.be	<input checked="" type="checkbox"/>

### 2 BESPREKING ADVIEZEN

#### 2.1.1 NMBS

De NMBS geeft een **voorwaardelijk gunstig advies**. De opmerkingen worden in de vergadering overlopen en waar nodig verder verduidelijkt

De NMBS overloopt een aantal tekstuele opmerkingen over de procesnota en de toelichtingsnota. De gemeente geeft aan dat deze zullen aangepast worden.

De ontwerper geeft verduidelijking bij de opmerking van de NMBS over het register plancompensaties.

De NMBS vraagt om duidelijk te maken in het RUP dat reizigersinfrastructuur niet onder diensten valt zodat zij niet moeten voorzien in douche- en kleedruimtes bij haar fietsenstapplaatsen. De gemeente bevestigt dat het station en zijn reizigersinfrastructuur hier volgens de opgenomen definitie niet onder vallen. De ontwerper geeft aan dat eventueel een onderscheid kan gemaakt worden tussen private en publieke fietsstapplaatsen.

De NMBS benadrukt dat zij het huidige aantal parkeerplaatsen voor het station wensen te behouden en wijst erop dat de reizigers steeds op een veilige en comfortabele manier beide perrons moeten kunnen bereiken.



#### 2.1.2 Provincie Vlaams-Brabant

De provincie geeft een **gunstig advies**, maar heeft nog een aantal bedenkingen en suggesties voor de verdere uitwerking van het RUP. De verschillende aandachtspunten worden in de vergadering overlopen en waar nodig verder verduidelijkt.

##### Woongebied

De gemeente gaat akkoord met de opmerking om de dichtheid in het woongebied (artikel 1) te verhogen tot 25 wo/ha.

De provincie stelt voor om enkel gesloten (en halfopen) bebouwing toe te laten in het woongebied (artikel 1). De gemeente volgt deze opmerking voor het woongebied aan de Robert Dansaertlaan, maar stelt zich vragen bij de haalbaarheid hiervoor in het woongebied aan de Wolsemstraat. De gemeente wenst de typologie vrij te laten en de huidige voorschriften te behouden.

De gemeente volgt de opmerking om de term "eengezinswoning" aan te passen naar "grondgebonden woning" zodat ook nieuwere woonvormen niet onbewust uitgesloten worden.

##### Stationsomgeving - mobiliteit

De provincie is voorstander om de verdeling van de publieke parkeerplaatsen (minimaal 100) in zones A, B of C effectief vast te leggen per zone. De gemeente merkt op dat dit beter samen wordt bekeken met het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (zie verder).

De gemeente volgt de opmerking van de provincie over de breedte van de fietswielwag. Bij de voorschriften van de fietswielwag (artikel 11) zal verwezen worden naar het fietswielwagemecum.

De provincie stelt de vraag of het idee van het 'dubbele mobipunt' afgestemd is met de Vervoerregio Vlaamse Rand? De gemeente geeft duiding bij het idee, maar stelt dat dit slechts een mogelijkheid betreft en dat bij de verdere uitwerking, waarbij de Vervoerregio betrokken zal worden, moet blijken hoe de mobipunten gerealiseerd worden.

##### Stationsomgeving - vormgeving

De provincie merkt op dat het nuttig kan zijn om bij de deelzones ook de totale oppervlakte van de zone te vermelden in het toelichtend gedeelte, om de BVO en de BBO te kaderen. De gemeente geeft aan dat dit een vertekend beeld kan geven aangezien de zones ook openbaar domein omvatten. Eventueel kan wel de totale oppervlakte van het privaat gedeelte van elke zone vermeld worden in het toelichtend gedeelte.

De provincie merkt op dat een aantal concepten uit de toelichtingsnota niet terugkomen in de voorschriften. De gemeente geeft aan dat de toelichtingsnota inderdaad nog aangescherpt moet worden om duidelijk te maken waarom bepaalde concepten (= principes uit de charette) geen doortertaling hebben gevonden in de voorschriften.

De provincie vraagt om voor de deelzones B en G het bestaande bouwvolume te vermelden in het toelichtend gedeelte. De gemeente geeft aan hierover weinig gegevens te beschikken. Eventueel kan wel via het 3D GRB een richtinggevend cijfer bepaald worden. Sowieso zal bij een eventuele omgevingsvergunningsaanvraag het correcte bouwvolume moeten berekend worden.

##### Stationsomgeving - functies

De provincie vraagt om ook in de stationsomgeving (artikel 2) de termen "eengezinswoning" en "meergezinswoning" aan te passen naar "grondgebonden woning" en "niet-grondgebonden woning". De gemeente duidt dat gekozen is voor deze termen aangezien ze expliciet gebruikt werden in het strategisch participatief voortraject dat met de bewoners en de projectontwikkelaars werd doorlopen. De gemeente ziet weliswaar het nut om de termen ook voor de stationsomgeving aan te passen.

De provincie vraagt om een bepaald percentage sociale woningen te verankeren in de stationsomgeving (artikel 2). De gemeente stelt dat het juridisch niet eenvoudig is om in een RUP een bepaald percentage aan sociale huisvesting op te leggen op gronden die eigendom zijn van een private grondeigenaar, al zeker niet door enkel een verwijzing naar het bindend sociaal



objectief (BSO). De ontwerper verduidelijkt dat de gemeente dan zal moeten aantonen, ten eerste dat het BSO nog niet is gerealiseerd en ten tweede dat het BSO niet kan worden gerealiseerd op gronden van (semi)publieke rechtspersonen. De gemeente zal dit alles moeten staven met actuele cijfers en documenten, zoals het gemeentelijk actieprogramma.

De gemeente stelt wel dat in het gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten (artikel 7) de mogelijkheid voor sociale huisvesting is opgenomen onder de vorm van collectief wonen.

De provincie merkt op dat in de toelichtingsnota verwerfbare lokale bedrijvigheid is voorzien ten zuiden van het station, maar dat dit niet expliciet terugkomt in de voorschriften. De gemeente geeft aan dat het een beleidsoptie is om op deze locatie meer functies te voorzien die zich lenen tot een stationsomgeving (o.a. kantoren, diensten en commerciële voorzieningen). De toelichtingsnota moet op dit punt aangescherpt worden.

*Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen, kantoren en diensten*

De provincie stelt voor om voor de deelzone Don Bosco toch een maximale BBO op te leggen. De gemeente geeft duiding bij de keuze om voor deze deelzone geen BVO of BBO op te nemen. De ontwerper merkt daarbij op dat er wel een aantal randvoorwaarden zijn opgenomen waaronder een bouwvrije zone en een verbod om de muur langs de Sint-Wivinaadreef af te breken. Bovendien is in de algemene voorschriften (artikel 0.7) opgenomen dat voor deze deelzone een inrichtingsstudie dient te worden opgemaakt.

De gemeente verduidelijkt het verschil tussen het pachthof en de pachtwoning.

*Andere planelementen*

De provincie geeft aan dat voor de buitenruimtes (met name in artikels 2 en 7) bepalingen rond doorwaadbaarheid en biodiversiteitsvriendelijke ruimtes zeker aan te raden zijn. De gemeente bekijkt of dit in de voorschriften kan aangevuld worden.

De provincie vraagt om bij de ongelijkvloerse kruising in de Wolsemstraat ook voldoende aandacht te besteden aan langzaam verkeer en aan de opportuniteit om een soort 'ecotunnel' te realiseren. De gemeente geeft aan dat de focus voor een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer gelegen is ter hoogte van het station. Infrastructuur voor langzaam verkeer zal evenwel ook in de Wolsemstraat voorzien worden. De gemeente is op zich niet tegen het voorzien van een ecotunnel. De voorschriften maken een realisatie ook niet onmogelijk.

De gemeente volgt de opmerking van de provincie om een aantal voorschriften op te nemen inzake duurzaamheid en energie, zoals het inzetten op groendaken en zonnepanelen. Een aantal van deze elementen maken echter ook al onderdeel uit van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening.

*Materiële fouten*

De vermelde fouten worden aangepast en/of aangevuld.

**2.1.3 De Lijn**

De Lijn geeft een **gunstig advies**, mits een aantal opmerkingen over verkeerdelijke vermelding van buslijnen wordt aangepast. De gemeente neemt kennis van dit advies. De aanpassingen zullen doorgevoerd worden.

**2.1.4 Sport Vlaanderen**

Sport Vlaanderen geeft een **gunstig advies**. De gemeente neemt kennis van dit advies.



**2.1.5 Departement Mobiliteit en Openbare Werken**

Het Departement geeft een **voorwaardelijk gunstig advies** en adviseert om binnen het RUP de ruimte voor 322 autoparkeerplaatsen en minstens evenveel fietsparkeerplaatsen te vrijwaren. Het Departement verwijst hiervoor naar de conclusies van het overleg dat rond het P&R station Dilbeek zijn gehouden en naar de keuzes zoals gemaakt in het combivervoerplan van de Vlaamse Overheid en het RMP van de Vervoerregio Vlaamse Rand.

De gemeente geeft meer duiding bij de vermelde studie. Anderzijds heeft de gemeente toch een aantal bedenkingen bij dit advies.

Voorerst is een parking van een goede 300 parkeerplaatsen binnen het plangebied simpelweg ruimtelijk niet haalbaar zonder de kwaliteit van heel het gebied te hypothekeren.

In tweede instantie stelt de gemeente vast uit cijfers van de NMBS dat bijna 90% van de opstappers in Dilbeek in een straal van 3km rond de stationsomgeving wonen. Met dit in het achterhoofd én de ambities van onder andere de Vlaamse overheid om een ambitieuze modal shift te bekomen is de gemeente van oordeel dat het geen goed idee is om de toekomstige groei van het treingebruik via autogebruik verder te faciliteren of stimuleren.

Het fietsgebruik in de stationsomgeving zal maximaal gefaciliteerd worden door het verder finaliseren van het BFF in onze gemeente in zijn geheel en in de stationsomgeving in het bijzonder. Zo staat een uitrusting met voldoende fietspaden van de as Kasteelstraat - Stationsstraat - Hendrik Placestraat op de planning. Dit aansluitend op reeds conform aangelegde fietspaden op de Robert Dansaertlaan, Hoogveld - Molenberg - Brusselstraat.

Bovendien wenst de gemeente de fietsenstallingen gevoelig uit te breiden, alsook voor fietsen uit het duurdere segment door middel van het plaatsen van beveiligde fietsenstallingen.

Uiteraard zal een minimumaanbod van autoparkeerplaatsen steeds nodig zijn. Onderscheid zal hier gemaakt moeten worden tussen enerzijds de directe stationsomgeving (waar de ruimtelijke mogelijkheden beperkt zijn) en de ruimere omgeving. Wat dit laatste betreft zijn er parkeerplaatsen voorhanden op de Robert Dansaertlaan, de Stationsstraat en de Lange Haagstraat. Wat de directe omgeving betreft, heeft de gemeente een bestek in de markt geplaatst om onder andere te bepalen wat de mogelijkheden zijn om 100 tot 150 parkeerplaatsen te voorzien in de directe omgeving. Dit voorontwerp zal daar duidelijkheid moeten in scheppen, alsook met betrekking tot andere aspecten zoals de uitbouw van combimobiliteit-faciliteiten.

De gemeente richt zich met andere woorden bij voorkeur op de 20% regel die de NMBS hanteert, wetende dat het station van Dilbeek vooral gericht is op de lokale omgeving én op een hoofdzakelijk residentiële omgeving (wonen in de nabijheid van het station). De gemeente wenst dit soort gebruik te behouden. Een te grote parking op deze locatie zou mogelijks een aanzuig-effect met zich meebrengen, wat niet gewenst is door de gemeente.

Tot slot is heel het RUP ingegeven vanuit het algemeen onderschreven principe van Transit Oriented Development (TOD). Een deel van de groei zal dus gegenereerd worden door de extra bewoning in de directe omgeving van het station. Het RUP voorziet namelijk bijkomende woonruimtes. We mogen ervan uitgaan dat die aangroei niet aan autogebruik zal gerelateerd zijn in functie van het station. Privé-autobezit zal ondergronds opgevangen worden, gebonden aan de private ontwikkelingen. De gemeente is dus van mening dat er voldoende argumenten en beleidslijnen zijn om de capaciteit voor de stationsgerelateerde autoparking te beperken tot maximaal 150 eenheden.

De provincie volgt de argumentatie van de gemeente en herhaalt het standpunt dat ze voorstander is van een verdeling van de publieke parkeerplaatsen over de verschillende deelzones A, B en C (bv. 50-50-50). Hiervan kan dan eventueel afgeweken worden indien voor een geclusterde parking wordt gekozen binnen één of twee deelzones. De ontwerper duidt het principe van overhevelbaarheid dat hiervoor als mogelijke tool kan aangewend worden. Deze tool is echter gerelateerd aan een verkeersaanvraag of een globale omgevingsvergunning voor alle betrokken deelzones.

De gemeente geeft aan dat er inderdaad uiteindelijk ook tussen de ontwikkelaars afspraken moeten gemaakt worden over waar de parking(s) zal/zullen komen. De ruimtelijke inrichtingsstudie van de publieke ruimte in de stationsomgeving zal in 2023 hopelijk meer duidelijkheid bieden waar de parking het best komt.



### 3 CONCLUSIE

Er wordt besloten om de RUP-procedure verder te zetten en bij de opmaak van het ontwerp RUP rekening te houden met de hierboven besproken adviezen.

De GECORO zal nog een advies bezorgen over het voorontwerp RUP.

## 9 ADVIEZEN ONTWERP RUP

Hierna zijn volgende documenten te vinden:

- Adviezen op het ontwerp RUP;
- Advies GECORO.



Vragen naar: Geert Vansant / Jonah Scheppers  
Tel.: 016 26 75 07  
E-mail: ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be  
Dossierkenmerk: RMT-RUBY-RUP-2023-00041-DEP-01



## BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN VLAAMS-BRABANT

**BETREFT:** Dilbeek - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' - ontwerp

### 1. GEGEVEN

De gemeenteraad van Dilbeek heeft in zitting van 28 maart 2023 het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' voorlopig vastgesteld. De gemeente Dilbeek organiseert hierover een openbaar onderzoek van 11 april 2023 tot en met 9 juni 2023.

De deputatie wordt gevraagd binnen deze termijn haar advies over het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan uit te brengen. Als er geen advies is verleend binnen deze termijn, mag aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

Artikel 2.2.21 §5 bepaalt dat het advies van de deputatie integraal opgenomen dient te worden in het advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening aan de gemeenteraad.

### 2. JURIDISCHE BASIS

Artikel 2.2.18 tot en met artikel 2.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 11 mei 2004 en het besluit van de provincieraad van 29 juni 2004 tot aanvulling van het besluit van 11 mei 2004, voor wat de toepassing betreft van artikel 188bis van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het addendum inzake de actualisatie en de beperkte herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 19 juni 2012.

### 3. BESPREKING

#### Situering

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' heeft betrekking op het station Dilbeek en zijn onmiddellijke omgeving. Het station bevindt zich tussen de kernen Groot-Bijgaarden en Wolsem (en niet in de kern Dilbeek), de clusters van voorzieningen en groen ten noorden en in beperkte mate ten zuiden worden meegenomen in het plangebied.

De gemeente Dilbeek bevindt zich in het westen van de provincie Vlaams-Brabant, aan de grens met Brussel en langsheen de infrastructuurbundel die Brussel verbindt met het westen van het land. Het plangebied bevindt zich langs de spoorlijn Brussel-Gent die de gemeente doorsnijdt net ten zuiden van de kern Groot-Bijgaarden en ten noorden van de kern Wolsem.

Het plangebied wordt ruwweg afgebakend door Dansaertlaan en spoorlijn in het zuiden, Kloostermuur, Hendrik Placestraat en Sint-Wivinaadreef in het oosten en noorden en de grens van de percelen met voorzieningen in het westen. De oostelijke begrenzing loopt gelijk met de rand van het VSGB.

Vanuit zuidoostelijke richting buigt de vallei van de Steenvoordbeek zich rond het station om het plangebied in westelijke richting te verlaten.

Het plangebied bestaat vooral uit voorzieningen: kleinschaliger in de onmiddellijke omgeving van het station (stationsgebouw, horecazaken, een leegstaand bedrijfsgebouw en een politiekantoor), iets groter net ten noorden ervan (een schoolcampus en twee bedrijfsgebouwen) en grootschaliger in de groene omgeving van de beekvallei ten noorden (een zorgcampus met assistentiewoningen, een school, een jeugdverblijfscentrum en een aantal kleinere geïntegreerde functies). Woningen worden grotendeels buiten het plan gehouden, op de bewoning langs de Wolsemstraat en die tussen de Dansaertlaan en het station na.

Rondom bevinden zich de kern Groot-Bijgaarden (noorden en oosten), de kern Wolsem (zuiden) en de open ruimte (westen). Het plangebied wordt bijna volledig omringd door woongebied in verkavelingsmorfologieën van verschillende dichtheid.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' wil een kader creëren om de onmiddellijke omgeving van het station op duurzame wijze aan te passen aan de groeiende dynamiek en de multi- en intermodaliteit die bij dit knooppunt hoort. Tegelijk wil men de voorzieningen in de omgeving, waarvan sommige met uitbreidings- of verhuisplannen zitten, en de mobiliteit in en rond het station betrekken in de samenhangende toekomstvisie van een aangename multifunctionele groene omgeving voor de kernen Wolsem en Groot-Bijgaarden.

De procedure voor het ruimtelijk uitvoeringsplan werd voorafgegaan door een uitgebreid participatietraject, dat tot vijf uitgangspunten heeft geleid:

- De afbakening van het ruimtelijk uitvoeringsplan
- De keuze voor de (te verbreden) Wolsemstraat als ondertunneling voor wagens en de stationsstraat als langzaamverkeersverbinding over of onder het spoor.
- Het inbrengen van een vernieuwd mobiliteitsdenken
- Zeer gericht verdichten, en bijgevolg even gericht verdichting vermijden
- Een maximaal ruimtebeslag voor bebouwing om het groene karakter te bewaren

#### Relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum)

Het provinciebestuur deelt Dilbeek in binnen de deelruimte Verdicht Netwerk, subgebied Aalst-Ninove-Brussel. De kern Wolsem, waar het station zich bevindt, wordt geselecteerd als woonkern. Groot-Bijgaarden, waarvan de woonwijken grenzen aan het plangebied, wordt geselecteerd als stedelijk gebied als onderdeel van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB).

In het subgebied Aalst-Ninove-Brussel wenst het provinciebestuur in functie van de leefbaarheid en de ruimtelijke en belevingskwaliteiten van de regio meer aandacht te schenken aan de verblijfsfunctie. Inrichting van het openbaar domein, kwalitatieve woningbouw, dooradering van de open ruimte in de kernen en beperken en optimaliseren van verkeersstromen vormen sleutelprincipes.

Het provinciebestuur wenst in de woonkernen het wonen prioritair te stimuleren en de ontsluitingsmogelijkheden van de woonkernen maximaal te sturen naar het openbaar vervoer. Binnen het VSGB wordt het regionet Brabant-Brussel maximaal geïmplementeerd, waarbij het multimodale en bovenlokale karakter maximaal dient te worden uitgebouwd. De belangrijke (multimodale) knooppunten dienen versterkt als ontwikkelingspolen, met een grote focus op multi- en intermodaliteit.

#### Relatie met het ruimtelijk beleidsplan Vlaams-Brabant in opmaak

Op 11 oktober 2022 keurde de provincieraad het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant goed. De provincie hanteert hierbij drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen en het fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in het ontwerp.



In het ontwerp worden de kernen Groot-Bijgaarden en Wolsem geselecteerd als respectievelijk hoogdynamische kern – vervoerskern en hoogdynamische kern - kern dorp, waar volgende relevante ontwikkelingsperspectieven gelden:

- o Leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen binnen woongebied aan een uitgeruste weg kunnen worden (her)ontwikkeld.
- o Niet-uitgeruste woongebieden (binnengebieden) kunnen ontwikkeld worden.
- o Binnen de ruimtebalans kunnen ruimtelijk verantwoorde verplaatsingen van zoneringen ondersteund worden, met name door het schrappen van woonzoneringen (woon-, woonuitbreidings- en reservegebieden) ten voordele van beter bereikbare zoneringen.
- o Er geldt een minimale woondichtheid van 25 woningen/ha (vervoerskern) of 15 wo/ha (kern dorp) voor nieuwe woonontwikkelingen.
- o Meergezinswoningen zijn in principe toegelaten (en in vervoerskernen ook wenselijk). Ook gemeenschappelijke woonvormen (cohousing-projecten, woongroepen, assistentiewoningen, ...) kunnen hier ondersteund worden.
- o Er wordt gestreefd naar een algemene verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.

Zowel lokale als bovenlokale voorzieningen (gericht op regionale behoeften) kunnen worden ingepast in deze kernen. Een bundeling van functies wordt nagestreefd, gekoppeld aan een optimale bereikbaarheid.

Er wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Enkel indien het niet-verweefbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijvzone vooropgesteld. Bijkomende bedrijvzones kunnen worden ingepland gekoppeld aan het HOV-knooppunt indien er onvoldoende ruimte is op de reeds bestaande bedrijvzones in de regio. De provincie gaat immers niet langer uit van een lokaal bedrijventerrein per gemeente. Ze stimuleert samenwerking tussen gemeenten om – indien nodig – gezamenlijke bedrijventerreinen te realiseren op de ruimtelijk meest geschikte locaties.

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen deze kernen dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid en sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten de kern.

#### Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan merkt op dat de stationsomgeving van Dilbeek buiten de eigenlijke kern van Dilbeek ligt, 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 naar 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.

#### Bespreking van de planopties

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' 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 het centraal punt in een hoogdynamisch knooppunt beschouwt en die de beide omliggende kernen hier op een duurzame wijze mee verbindt.

Het provinciebestuur had bij de plenaire vergadering een aantal inhoudelijke en vormelijke suggesties. Deze werden alle in voldoende mate verwerkt in het plan. Bijgevolg heeft de provincie geen opmerkingen meer en wordt een gunstig advies verleend.

Na het verslag gehoord te hebben van Ann Schevenels, als lid van de deputatie, beslist de deputatie:

#### BESLUIT

1. Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving', zoals voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Dilbeek bij besluit van 28 maart 2023, gunstig te adviseren, overwegende dat het niet in strijd is met de beleidsopties van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum).

Namens de deputatie,

Getekend door: Marc Collier (Signature)  
Getekend op: 2023-05-30 08:13:52 +02:0  
Reden: Ik keur dit document goed

*Marc Collier*

Getekend door: Jan Spooren (Signature)  
Getekend op: 2023-05-26 11:47:21 +02:0  
Reden: Ik keur dit document goed

*Jan Spooren*

Getekend door: Ann Schevenels (Signatur)  
Getekend op: 2023-05-26 17:54:10 +02:0  
Reden: Ik keur dit document goed

*Ann Schevenels*

Gemeente Dilbeek

**Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan**

**Stationsomgeving Dilbeek**

**BEHANDELING & BUNDELING ADVIEZEN EN  
BEZWAREN DOOR GECORO DILBEEK**

Besproken op plenaire vergadering dd 14 september 2023

## 1 ADVIEZEN

In het kader van het openbaar onderzoek (11-04-2023 t/m 09-06-2023) brachten onderstaande aangeschreven adviesinstanties advies uit.

1	Departement Omgeving	geen advies
2	Provincie Vlaams-Brabant	25-05-2023
3	Elia	09-06-2023

### 1.1 Departement Omgeving

Het Departement Omgeving brengt **geen advies** uit.

### 1.2 Provincie Vlaams-Brabant

De provincie Vlaams-Brabant heeft geen opmerkingen en formuleert een **gunstig advies** (zie bijlage 1).

### 1.3 Elia

Elia vraagt raag om rekening te houden met het vorig advies verstuurd op 27 juni 2019 in het kader van de raadpleging van de startnota. Daarin wees Elia op de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen langsheen de Kloostermuur.

## **2 BESPREKING ADVIEZEN**

### **2.1 Stedenbouwkundige voorschriften (SV)**

Geen opmerkingen.

### **2.2 Grafisch plan (GP)**

Geen opmerkingen.

### **2.3 Toelichtingsnota (TN)**

Geen opmerkingen.

### **2.4 Register plancompensaties (RPC)**

Geen opmerkingen.

### 3 BEZWAREN

In het kader van het openbaar onderzoek (11-04-2023 t/m 09-06-2023) werden onderstaande bezwaarschriften tijdig en ontvankelijk ingediend.

1	[REDACTED]	17-05-2023
2	[REDACTED]	28-05-2023
3	[REDACTED]	05-06-2023
4	[REDACTED]	07-06-2023
5	[REDACTED]	07-06-2023
6	[REDACTED]	07-06-2023
7	[REDACTED]	07-06-2023
8	Woenst [REDACTED]	07-06-2023
9	[REDACTED]	08-06-2023
10	[REDACTED]	08-06-2023
11	[REDACTED]	08-06-2023
12	[REDACTED]	08-06-2023
13	VZW Verkeersplatform Dilbeek [REDACTED]	08-06-2023
14	[REDACTED]	08-06-2023
15	[REDACTED]	09-06-2023
16	[REDACTED]	09-06-2023
17	[REDACTED]	09-06-2023
18	[REDACTED]	09-06-2023
19	[REDACTED]	09-06-2023

Inhoud bezwaar	Nummer bezwaar																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>Participatie</b>																			
Te weinig rekening gehouden met meningen wijk				x	x	x				x	x	x		x	x	x		x	x
<b>Besluitvorming</b>																			
Projectontwikkelaars aanwezig op bespreking en besluitvorming GECORO										x		x				x		x	
Bekendmaking openbaar onderzoek was onvoldoende										x		x			x	x		x	
<b>Inhoud dossier</b>																			
Ontbreken van een MER	x																		
Arrest van de RvVb inzake MOBER - aangepast MOBER nodig	x																		
MOBER geen rekening gehouden met extra studenten aan hogeschool		x															x		
Onvoldoende onderzoek ondergrondse waterhuishouding	x																		
Fout in toelichtingsnota m.b.t. Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk			x																
Tegenstrijdigheid tussen toelichtingsnota en bepaalde voorschriften			x																
<b>Algemeen</b>																			
Extra verkeer en dus minder verkeersveiligheid				x	x													x	
Verstedelijking Dilbeek / Vlaamse Rand (strijdigheid met bestuursakkoord)				x	x										x	x			

Inhoud bezwaar	Nummer bezwaar																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Verfransing Vlaamse Rand				x	x														
Wonen naast spoorlijn niet gewenst																	x		
Geen sociale woningen voorzien																	x		
Te veel appartementen voorzien													x				x		
Onderbreking van de Steenvoordebeek als groene corridor													x						
Bodem rondom vijver niet geschikt voor nieuwbouw en wegenaanslag													x						
<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>																			
Onvoldoende parkeerplaatsen in private ontwikkelingen opgelegd													x		x		x		
Onvoldoende parkeerplaatsen op openbare (stations)parking opgelegd			x				x			x		x				x			
Nog geen verdeling openbare (stations)parking tussen deelzones			x																
Openbare parkeerplaatsen onderdeel vormen van 'intelligent parkeersysteem'								x											
Deelzone A (Royer) - appartementen enkel toestaan langsheen Stationsstraat	x																		
Deelzone A (Royer) - aandeel eenslaapkamerappartementen verhogen								x											
Deelzone A (Royer) - geen limiet aan BVO commerciële ruimtes opleggen								x											
Deelzone C (Schielse) - geen 5 bouwlagen (+ technische verdieping) toelaten				x	x		x			x		x			x	x		x	x



Inhoud bezwaar	Nummer bezwaar																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Deelzone C (Schietsse) - hinder op aanpalende percelen (inkijk, geluid, ...)						x	x				x	x				x		x	
Deelzone D (Politie) - geen commercieel gelijkvloers van 1.000m² toelaten							x			x		x			x	x		x	
Parkgebied Wivina - trage wegen niet als openbaar aanduiden								x											
Parkgebied Wivina - uitbreiding Infirmierie niet meer mogelijk									x										
Realisatie trage wegen in plangebied onvoldoende gegarandeerd			x																
<b>Grafisch plan</b>																			
Zone voor openbare wegenis ontbreekt op grafisch plan			x																
Bouwlijnen zijn niet verordenend vastgelegd			x				x			x		x				x		x	
<b>Inrichting openbare ruimte</b>																			
Ruimte nodig voor fiets- en voetgangerstunnel			x																
Nodig om te wachten op studie openbare ruimte			x										x						
Te weinig parkeerplaatsen / parking (aan politie) mag niet verdwijnen			x	x	x		x			x		x				x		x	
Suggestie brug over spoorweg													x						

## 4 BESPREKING BEZWAREN

### 4.1 Stedenbouwkundige voorschriften (SV)

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties																									
	<b>Artikel 2. Stationsomgeving</b>																										
	<b>2.3 Algemene bepalingen</b>																										
	<b>2.3.1 Programma</b>																										
<b>§1</b>	<p><b>Bezwaarindiener (8) stelt:</b></p> <p>De voorziene differentiatie vloeit naar alle waarschijnlijkheid voort uit een vrees voor een te groot aantal 'kleine' units. Dit kan deels gevolgd worden. Niettegenstaande staat dit volledig haaks op de huidige tendensen binnen de samenleving. In negen op de tien Belgische gemeenten zijn alleenwonenden vandaag het vaakst voorkomende type huishoudens. Het aandeel alleenwonenden ligt er hoger dan dat van gehuwde koppels met inwonende kinderen of gehuwden zonder kinderen. In 2022 maakten alleenwonenden in Dilbeek 29,7% uit van alle huishoudens uit. Dit is 6% minder dan het nationaal gemiddelde van dat jaar1 (zie ook bijlage B1). Deze groep groeit ontegensprekelijk verder de komende jaren. In 2070 zouden ze goed zijn voor meer dan vier op de tien huishoudens. (...)</p> <p>In ondergeschikte orde geven we ook mee dat 75m<sup>2</sup> netto vloeroppervlakte bijzonder ruim is voor een éénslaapkamerappartement. Want dergelijke oppervlakte kan zelfs aangewend worden voor een compact doch kwalitatief tweeslaapkamer appartement. Zie bijlage B2. Daar beschikt het tweeslaapkamerappartement over 87m<sup>2</sup> BVO en 77,5m<sup>2</sup> NVO. Dit om de vrees naar te veel 'kleine' units wat te kaderen en temperen.</p> <p>Op basis van de huidige voorschriften zouden er op de site van Royer 11 éénslaapkamerappartementen toegestaan zijn (15%). Het lijkt ons zinvoller dit aantal af te stemmen op de reële situatie inzake gezinssamenstellingen in Dilbeek en dus maximaal 30% (cfr. 29,7%) appartementen toe te staan met een NVO tussen 75m<sup>2</sup> &amp; 90m<sup>2</sup>; i.c. dus max. 23 units op 75.</p>	<p>De prognose van de huishoudens (zie onderstaande tabel, bron: Statistiek Vlaanderen) geeft aan dat in 2040 ongeveer 31% van de huishoudens zal bestaan uit alleenstaanden. Niettegenstaande blijft ook het aandeel grotere huishoudens (&gt; 3 personen) min of meer gelijk. Het is dus alleszins verantwoordbaar om een divers aanbod aan woongelegenheden te voorzien dat tegemoetkomt aan het toekomstige bevolkingsprofiel van de gemeente Dilbeek</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2010</th> <th>2020</th> <th>2030</th> <th>2040</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 persoon</td> <td>27,5%</td> <td>29,8%</td> <td>31,1%</td> <td>31,3%</td> </tr> <tr> <td>2 personen</td> <td>34,6%</td> <td>31,6%</td> <td>31,2%</td> <td>30,5%</td> </tr> <tr> <td>3 personen</td> <td>16,0%</td> <td>15,6%</td> <td>14,5%</td> <td>14,9%</td> </tr> <tr> <td>4 personen of meer</td> <td>22,0%</td> <td>23,1%</td> <td>23,2%</td> <td>23,4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Gelet op deze prognoses, volgt de GECORO de suggestie om het aandeel appartementen met een NVO tussen 75m<sup>2</sup> en 90m<sup>2</sup> te verruimen tot maximaal 30%. De stationsomgeving is immers een zeer geschikte locatie voor een passend aanbod aan kleinere appartementen zoals voor jonge alleenstaanden die in regel meer gebruik maken van de alternatieve verwoersmodi die op deze plaats aanwezig zijn. Dit grotere aandeel mag echter geen toename betekenen van het maximaal aantal vastgelegde woonentiteiten. Voldoende mix binnen de projectzone is noodzakelijk.</p> <p><b>Voorstel:</b> Aanpassing artikel 2.3.1 §2 naar maximaal 30%.</p>		2010	2020	2030	2040	1 persoon	27,5%	29,8%	31,1%	31,3%	2 personen	34,6%	31,6%	31,2%	30,5%	3 personen	16,0%	15,6%	14,5%	14,9%	4 personen of meer	22,0%	23,1%	23,2%	23,4%
	2010	2020	2030	2040																							
1 persoon	27,5%	29,8%	31,1%	31,3%																							
2 personen	34,6%	31,6%	31,2%	30,5%																							
3 personen	16,0%	15,6%	14,5%	14,9%																							
4 personen of meer	22,0%	23,1%	23,2%	23,4%																							

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>2.3.4 Mobiliteit</b>	
<b>§2</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Pagina 26 van de stedenbouwkundige voorschriften vermeldt: Parkeernorm voor personenwagens (...)</p> <p>Wat het aantal publieke parkeerplaatsen (100) betreft, is dit in strijd met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wat de toelichtingsnota op pagina 54 voorschrijft: De toekomstige ontwikkeling dient rekening te houden met een behoefte aan 150 parkeerplaatsen voor langparkeren.</li> <li>- met de adviezen van de NMBS (die aanvankelijk 322 parkeerplaatsen vroeg = overdreven), van de provincie Vlaams-Brabant en van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (cfr. Procesnota pagina 18 tot 20), waar er dan toch een consensus lijkt dat 150 parkeerplaatsen nodig zijn.</li> <li>- met de beslissing van de NMBS om vanaf eind 2024/begin 2025 het aantal treinen te verhogen van 2 naar 3/uur in elke richting op weekdays, van 1 naar 2/uur in het weekend, wat gegarandeerd nieuwe reizigers aantrekt, waarvan een deel, ook al is het een minderheid, met de wagen naar het station komt.</li> <li>- met het huidig aantal parkeerplaatsen (166).</li> </ul> <p>Er moet immers niet enkel rekening gehouden worden met de stationsparking, maar ook met de plaatsen in de onmiddellijke buurt, waarvan er wellicht een groot aantal gaan verdwijnen bij de herinrichting van de openbare ruimte, o.a. door de verbreding van de Wolsemstraat, autovrije pleinen, fietspad langs Stationsstraat-Hendrik Placestraat...</p> <p>Het plan in de toelichtende nota op pagina 61 toont dat het nieuwe politiegebouw gebouwd mag worden tot op de huidige parking hoek Stationsstraat / Robert Dansaerlaan noordkant (=nog eens 14 plaatsen minder).</p> <p>Bovendien zijn er momenteel bijna 100 private parkeerplaatsen met rechtstreekse toegang van op de openbare weg, waarvan er wellicht een groot aantal zullen verdwijnen.</p> <p>Op pagina 61 lezen we : 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.</p> <p>Alle plannen van pagina 56 tot 63 van de toelichtingsnota tonen telkens een ruim autovrij driehoekig plein. Hoe is dat verenigbaar met de huidige parking Odisee aan de</p>	<p>In de toelichtingsnota is ervoor gekozen om de 10 ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving, zoals opgenomen in het aanbevelingsrapport, integraal mee te nemen in het ontwerp RUP (titel 5.5). De verfijning en aanscherping van deze ontwikkelingsprincipes, naar aanleiding van de adviesronde van het voorontwerp RUP, is in de toelichtingsnota opgenomen als de doorwerking van de ontwikkelingsprincipes (titel 5.6). Er is dus geen strijdigheid tussen de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften.</p> <p>De GECORO volgt enerzijds de beleidskeuze om in te zetten op de alternatieven voor de auto (fiets, trein, bus). Wat het parkeeraanbod betreft, gaat het RUP uit van de visie dat het vastleggen van een (te) groot aanbod aan parkeerplaatsen voor wagens een aanzuigefect creëert. Dit is niet gewenst in het kader van de na te streven modal shift en het STOP-principe.</p> <p>Anderzijds volgt de GECORO de bezwaarindiener en is ze van mening dat er beter een groter aantal publieke parkeerplaatsen wordt voorzien. De GECORO verwijst daarbij naar het advies van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) die vraagt om binnen het RUP de ruimte voor 322 autoparkeerplaatsen te voorzien. Deze parkeerbehoefte werd bekomen op basis van het auto-aandeel van de verwachte treinreizigers die opstappen in Dilbeek. Om tot de 322 parkeerplaatsen te komen werd een auto-aandeel van 30% genomen op een verwachte groei van het aantal opstappers tot ongeveer 1.073.</p> <p>De gemeente heeft tijdens de plenaire vergadering gesteld dat echter bijna 90% van de opstappers in Dilbeek in een straal van 3km rond de stationsomgeving wonen. Met dit in het achterhoofd én de ambities van onder andere de Vlaamse overheid om een ambitieuze modal shift te bekomen is de gemeente van oordeel dat het geen goed idee is om de toekomstige groei van het treingebruik via autogebruik verder te faciliteren of stimuleren. Daarom wenst de gemeente zich te richten naar een auto-aandeel van 20%. Indien geopteerd wordt voor 20%, dan bedraagt de parkeerbehoefte 215 parkeerplaatsen.</p> <p>De GECORO volgt de stelling en het principe van de gemeente rond modal shift, maar geeft een aantal mogelijkheden of scenario's om toch een aanbod van minstens 215 publieke parkeerplaatsen te kunnen garanderen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Een extra 50 publieke parkeerplaatsen als minimum opleggen;</li> <li>2) De bestaande stationsparking behouden;</li> <li>3) De privatieve parkeerplaatsen via parkeersystemen in gebruik stellen als publieke parkeerplaats. Op basis van de parkeernormen voor de private ontwikkeling (wonen,</li> </ol>

	<b>Opmerking</b>	<b>Bespreking / Voorstel van acties</b>
	<p>Stationsstraat (-25 plaatsen)? Waar moeten personeel en leerkrachten van Odisee in de toekomst parkeren?            Wat blijft er bij de heraanleg van de Wolsemstraat ten noorden van Odisee over van de parkeerplaatsen aldaar? (momenteel 16 publieke en 27 private, ook deels in gebruik door personeel en leerkrachten van Odisee).</p> <p>In totaal zouden er wel eens een 200 parkeerplaatsen kunnen verdwijnen. Waar komen die in de toekomst?</p>	<p>kantoren, diensten en commerciële voorzieningen) zullen er ongeveer 175 parkeerplaatsen dienen gerealiseerd te worden binnen deelzone A (Royer) en deelzone C (Schielse).</p> <p><b>Voorstel:</b>            Aanpassing artikel 2.3.4 §10 naar 150 autostaanplaatsen.</p>
<b>§3</b>	<p><b>Bezwaarindieners (3) stelt:</b></p> <p>Ook is het absoluut noorzakelijk dat in het RUP hetzij bepaald is hoeveel publieke parkeerplaatsen er nodig zijn per deelzone, hetzij een vaste verdeling wordt gemaakt van het aantal parkeerplaatsen voor elk van de deelzones A, B en C (vb. 1/3e van het nodige aantal per deelzone), waarvan nadien eventueel kan afgeweken worden indien voor een geclusterde parking gekozen wordt binnen 1 of 2 deelzones. Dit standpunt werd o.a. ook ingenomen door de provincie Vlaams-Brabant (cfr. Procesnota pagina 18 tot 20).</p> <p>Nu zou het perfect mogelijk zijn dat de 1e projectontwikkelaar met een aanvraag voor omgevingsvergunning komt zonder publieke parkeerplaatsen, omdat 2 andere projectontwikkelaars de intentie hebben om samen in 100% van de parkeergebied te voldoen, maar dat die, wanneer ze enkele maanden na de eerste hun aanvraag tot omgevingsvergunning indienen, toch met minder parkeerplaatsen afkomen...</p>	<p>Het RUP wil een beperkte flexibiliteit behouden met betrekking tot de ontwerpopties voor zowel de private ontwikkeling als de openbare inrichting van de directe stationsomgeving. De GECORO suggereert om de verdeling vast te leggen pro rata de oppervlakte van de BVO per deelzone. Afwijken van deze verdeling kan toegelaten worden mits akkoord van de andere projectontwikkelaar.</p> <p><b>Voorstel:</b>            Aanpassing artikel 2.3.4 §10 door toevoeging verdeling aantal publieke parkeerplaatsen pro rata de oppervlakte van de BVO per deelzone.</p>
<b>§4</b>	<p><b>Bezwaarindieners (8) stelt:</b></p> <p>In functie van een zo optimaal mogelijk ruimtegebruik, lijkt het ons zinvol om ook de 100 publieke parkeerplaatsen (§10) mee onderdeel te laten uitmaken van een eventueel (aantoonbaar) 'intelligent parkeersysteem'.            Doordat de 100 publieke parkeerplaatsen (§10) opgelegd worden na §9, kan geïnterpreteerd worden dat de 100 publieke plaatsen geen onderdeel zouden mogen uitmaken van een intelligent systeem op de site.            Vandaar het voorstel om de huidige §9 van plaats te wisselen met §10. Op die manier kan men van alle bovenvermelde parkeernormen afwijken, mits voldoende haalbaar, realistisch en aantoonbaar.            Want het is niet ondenkbaar dat staanplaatsen voor wonen overdag leeg komen te staan, terwijl er op dat moment parkeervraag is van treinreizigers of bezoekers van de kantoren. Of plaatsen die voorzien zijn voor treinreizigers die 's avond in gebruik kunnen worden genomen door klanten van een recreatieve voorziening.</p>	<p>De GECORO is voorstander van innovatieve parkeersystemen in functie van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (zie ook §2). De GECORO volgt de bezwaarindieners in het feit dat parkeersystemen zowel op publieke als private parkeerplaatsen van toepassing kunnen zijn, maar wenst dit echter niet te combineren met een afwijking van het aantal publieke parkeerplaatsen.</p>

	<b>Opmerking</b>	<b>Bespreking / Voorstel van acties</b>
<b>§5</b>	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Qua private parkeerplaatsen ligt de norm wel erg laag en houden jullie er ook rekening mee dat er parkeerplaatsen zullen verdwijnen?</p>	Zie bespreking onder 4.1, §2.
<b>§6</b>	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Voor de honderden toekomstige nieuwe bewoners wordt een parkeernorm gehanteerd van 1 pp per woonentiteit. Hiervan kan echter zelfs nog afgeweken worden. Daarnaast is er ook ruimte voorzien voor commerciële activiteiten, de politie, enz... en verdwijnt de huidige parking aan het politieggebouw. Dit alles zal een veel grotere verkeersstroom en parkeerbehoefte creëren dan vandaag het geval is. Nochtans worden maar amper 100 parkeerplaatsen voor auto's voorzien op het openbaar domein, wat onvermijdelijk zal leiden tot grote problemen in de omliggende straten en een verkeersonveilige leefomgeving.</p>	Zie bespreking onder 4.1, §2.
<b>§7</b>	<p><i>Bezwaarindiener (17) stelt:</i></p> <p>In het plan zijn er onvoldoende parkeerplaatsen voorzien voor de nieuwe bewoners en hun bezoekers.</p> <p>Als de 2 scholen (kleuterschool en lagere school) fuseren en zich vestigen op de nieuwe locatie zal er parkeerdruk ontstaan in de omgeving van de school dat nu nog verspreid is over 2 locaties. Daardoor zal er minder plaats zijn om te parkeren voor de huidige bewoners en zullen de bewoners van de bijkomende wooneenheden het nog moeilijker hebben om een parkeerplaats te vinden.</p> <p>Bij aanvang van de schooltijd is er nu al een verkeersinfarct, wat gaat dat zijn als de scholen fuseren op 1 plaats en honderden nieuwe bewoners bijkomen en dan nog bovendien allemaal moeten passeren langs 1 smalle weg als de overweg dichtgaat voor het verkeer. Ik zie nu al dagelijks hoe kleuters veelal met de wagen naar school gebracht worden waarbij het parkeren gebeurt in de Stationsstraat en op het Savioplein. Wat als de school verhuist en al dat verkeer naar de overkant van het station moet. Het is naïef om te geloven dat de jonge ouders die wonen in de wijken langs de zuidkant van het station (kant richting Dilbeek Centrum) plots nu allemaal hun kinderen per fiets naar school brengen.</p> <p>Aan het station zijn nu al parkeerplaatsen tekort, waar moeten deze nu gaan staan?</p> <p>De hogeschool Odisee gaat een aantal opleidingen verhuizen van Brussel naar Dilbeek. Weer met als gevolg: verkeer en parkeerdruk van personeel en studenten. Het is te eenvoudig te stellen dat die allemaal met het openbaar vervoer zouden komen.</p>	Zie bespreking onder 4.1, §2.

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>2.4 Specifieke bepalingen voor deelzone A / Royer</b>	
	<b>2.4.1 Programma</b>	
<b>§8</b>	<p><i>Bezwaarindiener (1) stelt:</i></p> <p>De site Royer ligt momenteel in woongebied met landelijk karakter. Met de RUP wordt dit landelijk karakter zonder meer verlaten en appartementisering toegestaan. De omwonende zijn nochtans net voor dit landelijke karakter van de buurt daar komen wonen en zien de waarde van hun woningen hierdoor potentieel dalen. In een eerdere versie van de bindende bepalingen van het RUP was voorzien dat de verdichtende ontwikkeling vooral langs de reeds (meer ontwikkelde) stationsstraat zou komen zodat de overige delen van de site Royer hun meer landelijke (grondgebonden woningen) karakter kunnen behouden. Op die wijze wordt de door de huidige bewoners gewenste situatie goed verzoend met de door de gemeente gewenste verdichting in de directe buurt van het station. In het huidige ontwerp van RUP werd niet meer behouden dat de appartementen in essentie langs de kant van de stationsstraat zouden moeten komen. Op die wijze creëert het huidige ontwerp zonder enige verantwoording een onevenwicht tussen het door de huidige bewoners nagestreefde behoud van het landelijke karakter en de door de gemeente gewenste verdichting. Er wordt dan ook gevraagd om dit principe (dat wel nog in de toelichtende nota terug te vinden valt) ook in de verordenende bepalingen van het RUP op te nemen zodat hierover geen discussie meer mogelijk is nadien.</p>	<p>De GECORO volgt de visie van het RUP dat voor het plangebied een evenwicht zoekt tussen de landelijkheid van het gebied en het maatschappelijk belang van een doordachte verdichting rond de stationsomgeving, dit omwille van de aanwezige mobiliteitsalternatieven. De GECORO meent dat het gebied tussen de Wolsemstraat en de spoorlijn zich niet bij voorkeur leent tot uitsluitend landelijk wonen. De beoordeling van de goede ruimtelijke ordening zal bepalen welke invulling mogelijk is en welke niet. De GECORO behoudt bijgevolg de ontwerprijheid die in het RUP is vastgelegd.</p> <p>Belangrijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het aantal woonentiteiten niet verhogen</li> <li>- Het aantal woonlagen niet verhogen en zeker niet hoger!!</li> </ul>
<b>§9</b>	<p><i>Bezwaarindiener (8) stelt:</i></p> <p>De BVO aan commerciële voorzieningen bedraagt maximaal 500m<sup>2</sup> (op maximaal 3000m<sup>2</sup> voor functies andere dan wonen). Deze grens is (vermoedelijk) ingegeven in functie van het vermijden van grote supermarkten in deze deelzone. Anderzijds is max. 500m<sup>2</sup> aan commerciële voorzieningen eerder beperkt. Want zo wordt het moeilijk als er in deze deelzone, en een restaurant, en een dagbladhandel, en een bakkerij of slagerij zou worden voorzien. En er zijn nog vele andere complementaire (stations)buurt-ondersteunende functies denkbaar. Vandaar het voorstel om geen maximum op te leggen op het totaal aan commerciële voorzieningen, maar een maximumoppervlakte (van 500m<sup>2</sup>) per commerciële entiteit; om zodoende grote ongewenst units tegen te gaan.</p>	<p>Het RUP gaat uit van een mix aan functies. Om deze realiseerbaar te maken, is een limiet aan een bepaalde functie, zoals bv. commerciële voorzieningen, verantwoord.</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>2.6 Specifieke bepalingen voor deelzone C / Schietse</b>	
	<b>2.6.2 Bebouwing</b>	
<b>§10</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Er is o.a. nog niet gekend waar precies de voetgangers- en fietsertunnel zal komen.</p> <p>Wat wél zeker is: deze kan technisch niet komen op de plaats zoals die nu met met een zwarte &lt; - &gt; is aangegeven, vermits in het midden van de huidige rijweg een hoofdwaterleiding ligt. Die tunnel zal een aantal meter meer naar het oosten moeten komen, vb. zoals met witte pijlen aangegeven, dus sowieso deels op wat nu tot het terrein 'Schietse' behoort.</p> <p>Geen enkel plan in de toelichtingsnota houdt hier rekening mee. Op pg 56 en 61 wordt die tunnel getekend waar die hoofdwaterleiding ligt, pg 60 geeft bouwzone Schietse aan volgens het huidig rooilijnplan, pagina 61 en 63 geven de ruimte voor een meergezinswoning van 5 verdiepingen aan deels over het huidige huisnummer 285 (woning die pal tegen het huidige voetpad ligt) en zowat volledig over huisnummer 287 (een paar meter naar achter).</p> <p>Op een luchtfoto geeft dit onderstaand resultaat: een 5-verdiepingen hoog gebouw op een paar meter van de huidige rooilijn. (...)</p> <p>Dit maakt de bouw van de tunnel met ten oosten daarvan een gelijkgrondse doorgang tussen tunnel en gebouw onmogelijk. Hieronder een foto genomen aan de Frans Timmermansstraat te Zellik met een gebouw van 5 verdiepingen en een dalende weg ernaast, vergelijkbaar met de toekomstige situatie aan het station Dilbeek (in witte lijnen), die duidelijk aangeeft dat er behoorlijk wat ruimte nodig is voor die tunnel. (...)</p> <p>Daarom verzoek ik u om in de stedenbouwkundige voorschriften 2.6 Specifieke bepalingen voor deelzone C / Schietse bij te voegen: Voor de aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel en het stationsplein dient een minimale afstand van 10 meter gerespecteerd te worden tussen de huidige rooilijn aan de Stationsstraat en de te bouwen meergezinswoningen. + aangepaste tekeningen te voorzien op pagina 56, 61 en 63.</p>	<p>De aangegeven pijl voor de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn is een indicatieve aanduiding. De exacte ligging van de tunnel kan dus nog verschuiven ten opzichte van de op het grafisch plan ingetekende plaats.</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§11	<p><i>Bezwaarindiener (6) stelt:</i></p> <p>Bovendien wonen wij in de Dansaertlaan 308 en wij vinden het niet aanvaardbaar dat er rechtstreeks zicht is op ons huis en onze tuin, aangezien de ruimte onvoldoende afstand laat om onze privacy te respecteren!</p> <p>De bouw van zo'n gebouw brengt meer dichtheid en geluidsoverlast in de buurt. Onze burens en wijzelf hebben onze huizen gekocht omdat het huizen zijn zonder inkijk en vooral voor de rust in de buurt. Om al deze redenen en nog veel meer zijn wij tegen dit soort projecten.</p>	<p>De GECORO volgt de bezorgdheid van de bezwaarindiener. De stedenbouwkundige voorschriften voorzien dat in de zone tussen de spoorlijn en de percelen van de woningen langs de Robert Dansaertlaan maximaal 3 bouwlagen kunnen gerealiseerd worden. Het voorzien van 5 bouwlagen enkel langs de Stationsstraat is op deze locatie verantwoordbaar. De GECORO suggereert om bijkomend op te nemen dat de bebouwing steeds 10m afstand moet houden van de achterste perceelsgrens van de woningen langs de Robert Dansaertlaan met een voldoende kwaliteitsvolle buffergroen. In combinatie met de te respecteren bouwvrije zone langs de spoorlijn betekent dit dat de bebouwbare zone meer naar de Stationsstraat zal gericht zijn.</p> <p><b>Voorstel:</b> Aanpassing artikel 2.6.2 §2 door toevoeging van een bouwvrije zone van 10m die moet ingericht worden met voldoende buffergroen.</p>
§12	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>Door 5 bouwlagen toe te laten op het terrein deelzone C / Schietse (blauwe pijl) zal er een aanzienlijke inkijk ontstaan in de tuinen en in de woningen (n° 304 tot n° 326) gelegen aan de Robert Dansaertlaan.</p> <p>Ook is het niet uitgesloten dat een 6<sup>de</sup> technische verdieping wordt toegelaten.</p>	<p>Zie bespreking onder 4.1, §11.</p> <p>De GECORO voegt bijkomend toe dat technische installaties op het dak niet als een bouwlaag of verdieping worden geconcipeerd. De GECORO stelt voor om een bepaling op te nemen dat technische installaties niet zichtbaar mogen zijn vanaf het openbaar domein binnen (bv. gelegen binnen 45° van het gabarit). De GECORO vindt dat er geen technische verdieping mag worden toegelaten.</p> <p><b>Voorstel:</b> Aanvulling artikel 2.3.2 met bepaling rond zichtbaarheid van technische installaties.</p>
<b>2.7 Specifieke bepalingen voor deelzone D / Politie</b>		
<b>2.7.1 Programma</b>		
§13	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>In de deelzone D / Politie (rode pijl) wordt de parking als bouwzone ingepalmd en is een groot commercieel gelijkvloers van 1.000m<sup>2</sup> toegelaten. Dit is ontoelaatbaar want het staat in schril contrast met de opzet van een kleinschalige ontwikkeling in Savio. Ook de parkeerdruk zal verder toenemen.</p>	<p>De GECORO is van mening dat deze locatie niet geschikt is om een dermate hoge oppervlakte aan commerciële voorzieningen te huisvesten, gelet op de ligging vlak aan een kruispunt. Rekening houdend met het feit dat het RUP een zekere mate van kleinschaligheid voor commerciële voorzieningen nastreeft, vraagt de GECORO om in deze deelzone dezelfde beperking in oppervlakte aan commerciële voorzieningen op te leggen als in deelzone A. Maximaal 2 x 500m<sup>2</sup> zou de stelregel moeten zijn.</p> <p><b>Voorstel:</b> Aanpassing artikel 2.7.1 §2 naar maximaal 500m<sup>2</sup>.</p>



	<b>Opmerking</b>	<b>Bespreking / Voorstel van acties</b>
<b>§14</b>	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Het huidige gebouw van de politie zal een grote uitbreiding kennen aangezien het ook de huidige parking aan het commissariaat zal innemen en maximum 4 verdiepingen mag tellen. Ook dit zal dus massief zijn. Daarnaast heb ik bedenkingen bij de mogelijkheid om in dit politiegebouw 1.000m2 commerciële ruimte te voorzien. Dit lijkt mij zeer onrealistisch. Aan de overzijde mag ook het huidige andere gebouw van de politie op de hoek van de Lange Haagstraat en de Stationstraat, in de toekomst 4 verdiepingen tellen en dit naast aan ander gebouw, vandaag in opbouw, dat ook 4 verdiepingen telt. Het geheel van al deze nieuwe gebouwen zal volledig massief en dominant zijn op de omgeving.</p>	Zie bespreking onder 4.1, §13.
<b>Artikel 6. Parkgebied</b>		
<b>6.3 Gebouwen en constructies</b>		
<b>§15</b>	<p><i>Bezwaarindiener (9) stelt:</i></p> <p>De bezwaarindiener wenst, op het terrein (gelegen binnen de contouren van het RUP in opmaak) waarvan hij eigenaar is, de bestaande bebouwing (voormalige infirmerie) te verbouwen en uit te breiden tot een meergezinswoning voor senioren (zie verder).</p> <p>(...)</p> <p>Het ontwerp-RUP houdt geen rekening met het project van de bezwaarindiener terwijl dit reeds geruime tijd gekend is bij de gemeente.</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften (6.3.) van het ontwerp-RUP is het volgende bepaald:</p> <p>(...)</p> <p>Uit deze bepalingen volgt aldus dat de bezwaarindiener de voormalige infirmerie niet meer kan uitbreiden en enkel het bestaande gebouw kan blijven behouden.</p> <p>Voor bezwaarindiener komen deze voorschriften geheel onverwacht nu er omtrent het voorgenomen project al vele overlegvergaderingen met de gemeente en de Dienst Erfgoed zijn doorgegaan, waarbij het uitgangspunt steeds was om een behoud én een uitbreiding van de voormalige infirmerie te realiseren.</p> <p>(...)</p>	<p>Zowel in de huidige bestemming volgens het gewestplan als de geplande bestemming in het RUP blijft het oud hospitaal een zonevrije constructie, gelegen in parkgebied. De decretale basisrechten voor zonevrije constructies onder artikels 4.4.10 t/m 4.4.22 VCRO blijven van toepassing. In die zin laten de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP niet minder toe dan bij toepassing van het gewestplan mogelijk was.</p> <p>Gelet op het feit dat het oud hospitaal beschermd is als monument kan ook nog verwezen worden naar de afwijkingmogelijkheden voor beschermd onroerend erfgoed onder artikel 4.4.6 VCRO.</p>

Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
<p>Wanneer nu bij de opmaak van dit RUP plots wordt voorgehouden dat de voormalige infirmerie niet langer kan worden uitgebreid, dan is er noch min, noch meer, sprake van een schending van het vertrouwensbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.</p> <p>(...)</p> <p>Zelf indien zou worden geoordeeld dat er geen sprake is van een schending van het vertrouwensbeginsel, dan nog gelden de volgende redenen om de stedenbouwkundige voorschriften in beperkte mate bij te stellen, opdat het project van bezwaarindiener kan worden gerealiseerd.</p> <p>Het project van de bezwaarindiener zal niet voor bijkomend ruimtebeslag zorgen wanneer er wordt gekeken naar de historische situatie.</p> <p>In een omgevingsvergunning van 13 december 2012 werd immers door de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant het volgende vergund i.v.m. de voormalige infirmerie:</p> <p>(...)</p> <p>De sloop van de bijgebouwen bij de infirmerie heeft reeds plaatsgevonden, maar de overige werken zijn door de vorige eigenaar niet uitgevoerd voor het vervallen van de vergunning.</p> <p>Bezwaarindiener wenst enkel het bijgebouw opnieuw op te richten, zoals reeds was voorzien in 2012. Met de vergunning van 2012 was aldus eenzelfde ruimtebeslag voorzien als in het voorgenomen project van bezwaarindiener. Het is dan ook niet onredelijk om de gemeente te vragen om hiermee rekening te houden. Er is dus eigenlijk geen sprake van een toename van het ruimtebeslag.</p> <p>Tot slot kan ook nog worden gesteld dat het project van bezwaarindiener volledig past binnen de ontwikkeling van de site.</p> <p>Met het project wenst de bezwaarindiener een woonplaats (meergezinswoning) voor senioren te creëren die nog zelfstandig kunnen wonen, maar voor wie een woning te groot en te weinig onderhoudsvriendelijk is geworden. Het project zorgt ervoor dat de senioren in de appartementen nog zelfstandig kunnen wonen, maar indien nodig gebruik kunnen maken van de faciliteiten van het woonzorgcentrum op het domein. Wanneer zij niet meer in staat zouden zijn om zelfstandig te wonen, dan is er de optie om op hetzelfde domein, in de eigen vertrouwde omgeving, te verhuizen naar het woonzorgcentrum. Deze visie past volledig binnen de contouren van de doelstelling van het ontwerp-RUP.</p>	

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>Artikel 10. Verbinding voor langzaam verkeer</b>	
	<b>10.1 Bestemming</b>	
<b>§16</b>	<p><i>Bezwaarindiener (8) stelt:</i></p> <p>Paragraaf 1 voorziet dat de stippellijnen op het grafisch plan bestemd zijn voor openbare wegeninfrastructuur en aanhorigheden voor langzaam verkeer.</p> <p>De (trage) wegen die aangelegd zijn in het parkdomein Wivina zijn niet openbaar. Het parkdomein Wivina, inclusief haar wegen, is in private eigendom van de vereniging van mede-eigenaars Kloostermuur.</p> <p>Het overhevelen van wegen naar het openbaar domein wordt geregeld via het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen.</p> <p>Vandaar de vraag om de bewoording 'openbare' in dit voorschrift te schrappen.</p> <p>Niettegenstaande blijft de achterliggende reden van dit voorschrift, het creëren van zachte verbindingen (richting de school), lovenswaardig. In dat kader kan mogelijks gedacht worden (niet binnen voorliggende RUP-procedure) aan het overdragen van het volledige parkdomein naar het openbaar domein. Op deze manier worden de wegen vanzelfsprekend openbaar domein en beheert de gemeente tevens een kwalitatief aangelegde groenzone waar een groot aantal inwoners uit de omgeving van geniet. En komt het beheer van een groot deel van de groenzone, opgezet via dit RUP, in beheer/eigendom van de gemeente; om zo op macroschaal (incl. Wolsputten) tot een robuuster geheel te komen.</p>	<p>Een vlotte toegankelijkheid en doorwaadbaarheid van het plangebied is een principe dat in het RUP wordt vastgelegd. In die zin is het vastleggen van het openbaar karakter van deze verbindingen verantwoord. Gelet op het maatschappelijk belang, volgt de GECORO het idee van het RUP om aan het park (en de trage wegen) een openbaar karakter te verlenen.</p> <p>Zoals de bezwaarindiener aangeeft, kan in uitvoering van het RUP het openbaar karakter van deze trage wegen geregeld worden. De GECORO neemt geen standpunt in over de wijze waarop dit dient te gebeuren.</p> <p>De gemeente zou kunnen initiatief nemen in deze zaak.</p>
<b>§17</b>	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Vermeld wordt "De verbinding is indicatief weergegeven op het grafisch plan en duidt aan welke zones of knooppunten met elkaar verbonden moeten worden."</p> <p>In hoeverre garandeert dit dat die verbindingen effectief mogen/kunnen gerealiseerd worden? Op de Algemene vergadering van de VME Residentie Wivina stond men alvast weigerachtig tegenover het opnieuw openmaken van de muur nu hij eindelijk terug gesloten werd.</p>	<p>Zie bespreking onder 4.1, §16.</p> <p>Bijkomend geeft de GECORO mee dat de opening die de bezwaarindiener aanhaalt, enkel een opening als werftoegang betrof en dus principieel niet vergelijkbaar is met een kwaliteitsvolle doorgang voor langzaam verkeer.</p>

## 4.2 Grafisch plan (GP)

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
<b>Openbare wegenis</b>		
<b>§1</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Hieronder links fragment uit het grafisch plan RUP Stationsomgeving, rechts uit het grafisch plan RUP Bosstraat, waar openbare wegenis een aparte gele kleur krijgt en mét afmetingen, zowel bestaande als toekomstige wegenis. (...)</p> <p>In het RUP Stationsomgeving is die openbare wegenis ingekleurd als woongebied, parkgebied, natuurgebied... wat niet klopt. Bovendien komt hier eens te meer tot uiting dat éérst de studie omtrent openbare ruimte / wegenis / tunnels moet gemaakt zijn vooraleer een definitief RUP kan opgemaakt worden.</p> <p>Het is nu immers helemaal niet duidelijk (en dus weeral vrijblijvend?) hoe groot de pleinen aan de zuid- en noordkant zullen worden en welke oppervlakte van zones A,B,C, E en G hiervoor nodig is. Net zomin is duidelijk of de bestaande rooilijn van de Wolsemstraat volstaat om de nieuwe hoofdverbinding voor autoverkeer te realiseren – wellicht niet.</p> <p>De plannen op pg 56, 61 en 63 van de toelichtingsnota suggereren de pleinen binnen de oranje contouren op m'n eigen plan op volgende pagina. Dat betekent o.a. dat van het huidige politiegebouw op de hoek van de Lange Haagstraat/Stationsstraat (A op het plan) na afbraak een deel openbare ruimte wordt én de volledige parking van Odisee (B op dat plan) én een deel van Royer (C op het plan). Dit mag niet vrijblijvend zijn, maar moet in concreto vastgelegd worden in het RUP op basis van de studie die nog moet gemaakt worden.</p>	<p>Het RUP is geen concreet technisch inrichtingsplan voor het openbaar domein, maar is een juridisch document dat het kader vormt voor de bestemming en inrichting van het betrokken plangebied. Aangezien nog geen exacte ligging van het toekomstig openbaar domein (en dus de ligging bv. rooilijnen of bouwlijnen) bekend is, wordt op het grafisch plan geen afzonderlijke bestemmingszone voor openbare wegenis voorzien. Het RUP wenst een bepaalde mate van flexibiliteit en ontwerpvrijheid voor de aanleg en inrichting van het openbaar domein te behouden.</p> <p>De concrete inrichting van wegenis en pleinen en de exacte inplanting van gebouwen zal bijgevolg op projectniveau geduid en vastgelegd worden, meer bepaald bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Het vastleggen van de rooilijn zal daarenboven een beslissing van de gemeenteraad vergen. Deze omgevingsvergunningsaanvragen zullen onderworpen worden aan een eigen openbaar onderzoek. Bijgevolg is de GECORO van mening dat nog voldoende rechtszekerheid worden geboden om de inrichting op projectniveau te beoordelen.</p>
<b>Bouwlijnen</b>		
<b>§2</b>	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>De inplanting van de gebouwen en de aanduidingen van eventueel te wijzigen bouwlijnen zijn helemaal niet vermeld of aangegeven. Dit creëert algehele onduidelijkheid over waar en hoe imposante gebouwen zullen worden ingeplant en welke impact (zichten en lichten) dit zal veroorzaken op de buurt.</p>	Zie bespreking onder 4.2, §1.

### 4.3 Toelichtingsnota (TN)

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>4 Planologische en juridische context</b>	
	<b>4.1 Planologisch kader</b>	
	<b>4.1.2 Nadere toelichting van het Mobiliteitsplan Dilbeek</b>	
<b>§1</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>De kaart van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk geeft een hoofdroute aan die de spoorweg oversteekt ter hoogte van de Kloostermuur, waar er geen overgang is en ook nooit zal komen.</p> <p>De hoofdroute loopt in werkelijkheid van de Bosstraat via de Elzenstraat en de Dansaertlaan naar de Kloosterstraat.</p> <p>Dit werd al opgemerkt in de adviesnota Gecoro van 19 januari 2023. Toch werd dit niet gecorrigeerd. Gelieve wél te corrigeren.</p>	<p>De opgenomen kaart in de toelichtingsnota is een uittreksel uit het mobiliteitsplan van 2017. Deze kaart geeft een gewenste toestand weer die niet noodzakelijk overeenstemt met de bestaande toestand op het terrein. Het is bijgevolg niet mogelijk hier correcties op aan te brengen.</p>
	<b>5 Gewenste toestand</b>	
	<b>5.4 Ruimtelijke concepten</b>	
	<b>5.4.2 Heldere duiding van toekomstige verplaatsingsroutes</b>	
<b>§2</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Te weinig garantie dat vermelde Trage Wegen worden gerealiseerd:            Voor stappers én trappers worden 5 verbindingen opgesomd (voor trappers ook een 6e, nl. de fietssnelweg).            Voor stappers 'wordt er gedacht aan' (= vrijblijvend en onaanvaardbaar vaag!), voor trappers 'wordt er voorzien in...':</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Een nieuwe verbinding tussen de Sint-Wivinadreef en de Wolsemstraat;</li> <li>2) Een nieuwe verbinding door het gebied langs de Steenvoordbeek;</li> <li>3) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande en nieuwe paden;</li> <li>4) Een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos;</li> <li>5) Het behoud van de verbinding via de Lange Haagstraat en de Kloosterkouterweg richting Kattenstaart.</li> </ol> <p>'Kattenstaart' moet natuurlijk 'Kattenstraat' zijn.</p>	<p>De GECORO vraagt om de correcte straatnaam aan te passen.</p> <p>De suggesties van de bezwaarindiener zijn inherent verbonden aan de uitwerking van het RUP. Wat betreft de historische kloostermuur verwijst de GECORO naar het privaat karakter ervan (VME) en het beschermd statuut als monument. Bijgevolg kan de gemeente enkel faciliteren in het bekomen van een doorgang en zal deze steeds dienen te gebeuren in overleg en mits gunstig advies van Onroerend Erfgoed.</p> <p><b>Voorstel:</b>            Aanpassing straatnaam in titel 5.4.2.</p>

Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
<p>De opsomming wordt gevolgd door de melding:  <i>"Om een netwerk van verbindingen voor voetgangers realiseerbaar te maken worden bepaalde verbindingen verordenend vastgelegd in het RUP."</i>  <i>"Het RUP legt de fietssnelweg alsook interessante verbindingen voor fietsers op lokaal vlak verordenend vast."</i></p> <p><i>In Artikel 10 10.2. staat:</i>  §2. (...).</p> <p>Voor 1 en 2, ten westen van de Hendrik Placestraat, biedt dat enige garantie dat deze effectief gerealiseerd worden, vermits hier een aanvraag voor omgevingsvergunning te verwachten is, enerzijds voor de bouw van een nieuwe Don Boscoschool, anderzijds voor de inrichting van het recreatief terrein.</p> <p>Voor 3, het Wivinapark, zijn er voldoende bestaande paden.  Echter ontbreekt 1 essentieel element, namelijk een doorgang door de historische kloostermuur in het noordoosten, als verbinding tussen Kloostermuur / Nieuwenbos en het Wivinapark. Deze doorgang is essentieel om echt van 'doorwaadbaar' te kunnen spreken en ook een belangrijke troef om het autoverkeer aan de Hendrik Placestraat te verminderen. In de adviesnota Gecoro van 19 januari 2023 werd al gevraagd om dit expliciet te vermelden. Is niet gebeurd.</p> <p>Voor 4, een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos. Deze is getekend door natuurgebied, momenteel in privaat eigendom en afgesloten.</p> <p>3 en 4 kunnen maar gerealiseerd worden indien het initiatief én de middelen hiervoor van de gemeente komen.</p> <p>Daarom verzoek ik om bijkomend te vermelden:</p> <p>3) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande paden en het creëren van een doorgang in het noordoosten door de historische kloostermuur naar de straat Kloostermuur.</p> <p>4) Voor Een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos.  de doorgang door de historische kloostermuur en de nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos zet de gemeente alle nodige stappen én draagt de gemeente alle kosten voor de realisatie ervan.</p>	

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>5.5 Ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving</b>	
<b>§3</b>	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>In de toelichtingsnota staat dat er voor deelzone A + C samen 150 woontiteiten toegelaten zijn, 75 voor A, waarvan 60% eengezinswoningen en 40% meergezinswoningen, voor C ook 75 (100% meergezinswoningen).</p> <p>In de stedenbouwkundige voorschriften is dat voor C gereduceerd naar 60 woontiteiten: gelieve dat in de toelichtingsnota ook aan te passen.</p> <p>Tevens zijn de normen omtrent minimale en maximale oppervlakte van activiteiten andere dan wonen in beide documenten verschillend + staat nergens in de stedenbouwkundige voorschriften dat voor zone A er 60% eengezinswoningen moeten zijn, wat toch een essentieel onderdeel is van die voorschriften. Gelieve te corrigeren.</p>	<p>In de toelichtingsnota is ervoor gekozen om de 10 ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving, zoals opgenomen in het aanbevelingsrapport, integraal mee te nemen in het ontwerp RUP (titel 5.5). De verfijning en aanscherping van deze ontwikkelingsprincipes, naar aanleiding van de adviesronde van het voorontwerp RUP, is in de toelichtingsnota opgenomen als de doorwerking van de ontwikkelingsprincipes (titel 5.6). Er is dus geen strijdigheid tussen de toelichtingsnota en de stedenbouwkundige voorschriften.</p>

#### 4.4 Register plancompensaties (RPC)

Geen opmerkingen.

#### 4.5 Algemeen

##### 4.5.1 Besluitvorming

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
<b>§1</b>	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>Ontwerpers van deelprojecten in het RUP waren aanwezig op de bespreking en besluitvorming over het RUP bij de Gecoro. Het door de Gecoro afgeleverde advies kan om deze reden niet onpartijdig worden genoemd en is bijgevolg ongeldig.</p>	<p>De GECORO stelt dat de voorgaande besprekingen van het RUP geen decretaal vastgelegde adviesmomenten betroffen, maar informele overlegmomenten om de GECORO tijdig te betrekken in het planningsproces.</p> <p>De ontwerpers kwamen in deze overlegmomenten duiding geven bij de ontwerpen, maar zijn niet betrokken bij het besluitvormingsproces van het RUP. Er werd door de GECORO ook steeds op gelet dat belanghebbenden geen tussenkomsten deden.</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§2	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>De bekendmaking van het openbaar onderzoek op de gemeente is niet conform de wetgeving in de codex, Hoofdstuk 3 Inspraak, Artikel 6 (1/05/2017), die stelt dat: "voor een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door een aanplakking in elke betrokken gemeente dient te gebeuren". Een A4'tje weggemoffeld in een bladerboek aan de wand tussen reclamefolders op de dienst bevolking kan onmogelijk worden beschouwd als een correcte aanplakking en bekendmaking van het openbaar onderzoek.</p>	<p>De GECORO is van oordeel dat de bekendmaking correct verlopen is volgens het BVR van 17 februari 2017 betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen. Zo werd het RUP aangekondigd via een aanplakking op de geëigende plaats in het administratief centrum, via een publicatie op 11 april 2023 in het Belgisch Staatsblad, via een bericht in 3 dagbladen en via een bericht op de website van de gemeente.</p> <p>De GECORO geeft mee dat er geen wettelijke verplichting bestaat om in het kader van een RUP-procedure op de locatie van het plangebied zelf een aanplakking te doen of afzonderlijke aanschrijvingen te doen naar de betrokkenen in het plangebied.</p>
§3	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>In het bestuursakkoord van 17/10/2018 werd verklaard dat 'het nieuwe bestuur niet als doel heeft dat 'Dilbeek een stad wordt of snel groeit' maar dat het 'het Vlaamse, groene en residentiële karakter van Dilbeek wilt bewaren' alsook de levenskwaliteit. Verder werd ook uitdrukkelijk gesteld dat 'Het bestuur geen ambitie heeft om snel een gemeente van 50.000 inwoners te worden' en dat 'de huidige (2018) jaarlijkse toename van het bewonersaantal zal worden afgeremd'. De nieuwe bewoning die door het RUP Stationstraat wordt gefaciliteerd, gaat volledig in tegen het bestuursakkoord van 2018 en zal zorgen voor een versnelde instroom van nieuwe inwoners, een teloorgang van het residentiële karakter en de verdere verstedelijking van de Saviowijk.</p>	<p>Een RUP dient in de eerste plaats uitvoering te geven aan de bepalingen die zijn vastgelegd in het GRS Dilbeek. De GECORO is van mening dat het RUP een evenwicht zoekt tussen het dorpse karakter van de omgeving en het maatschappelijk belang van een doordachte verdichting rond de stationsomgeving. Deze visie is ook in overeenstemming met de op bovenlokaal niveau vastgelegde bouwshift en de wens om verdichting te realiseren rond sterke mobiliteitsknooppunten.</p> <p>Verdichting op doordachte locaties brengt ook mee dat minder geschikte locaties van bebouwing kunnen gevrijwaard worden. De GECORO verwijst hiervoor onder meer naar het RUP Open Ruimte waarin verschillende woonuitbreidingsgebieden werden geschrapt.</p>
§4	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Ik maak tevens van de gelegenheid gebruik om te melden dat ik de publiciteit die rond dit openbaar onderzoek is gevoerd ondermaats vind. Buiten een kleine vermelding in de krant Het Nieuwsblad enkele maanden geleden, heb ik er niets van gemerkt, waardoor er waarschijnlijk zeer weinig burgers van Dilbeek op de hoogte zijn van het openbaar onderzoek en van de termijnen waarbinnen de bezwaarschriften moesten worden ingediend.</p>	<p>Zie bespreking onder 4.5.1, §2.</p>



## 4.5.2 Participatie

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§1	<p><i>Bezwaarindiener (4, 5, 7, 10, 11, 12, 14, 16, 18 en 19) stelt:</i></p> <p>De gemeente houdt onvoldoende rekening met de meningen en wensen van de wijk Savio.</p>	<p>De opmaak van het RUP werd voorafgegaan door een breder en ruimer participatietraject dan wat decretaal is vastgelegd. Zo werd in 2018 reeds gestart met een participatief voortraject bestaande uit bewonersvergaderingen en rondetafelgesprekken. In 2019 werd, na het participatiemoment over de startnota, gestart met een Charette. 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.</p> <p>De GECORO verwijst bovendien naar een overzicht van het traject van de opmaak van het RUP dat is verschenen in een artikel van Persinfo op 4 april 2023 (zie <a href="https://www.persinfo.org/nl/nieuws/artikel/ruptationsomgeving-dilbeek-in-een-notendop/55720">https://www.persinfo.org/nl/nieuws/artikel/ruptationsomgeving-dilbeek-in-een-notendop/55720</a>). Hierin wordt onder meer verwezen naar het feit dat het plan niét boven de hoofden van de mensen werd uitgewerkt, maar dat elke inwoner van Savio verschillende keren werd uitgenodigd om zijn mening te geven. Verder wordt ook aangegeven dat de contacten tussen de Stationsbuurt-raad, de eigenaars en de gemeente constructief verliepen. De GECORO volgt de stelling dat het gemeentebestuur op basis van de participatiemomenten het plan geregeld heeft aangepast. Zo werd er teruggekomen van het oorspronkelijk aantal bijkomende woningen (200) en het maximaal aantal bouwlagen (7). Ook zijn bijstellingen gebeurd met betrekking tot het autoverkeer langs de Wolsemstraat, geen grote winkels, blijvende doorgang voor Lange Haagstraat, genoeg autoparking, .... De GECORO is van mening dat met deze werkwijze de standpunten van de buurtbewoners voldoende werd meegenomen in het planningsproces en dat het plan zoveel als mogelijk rekening houdt met het algemeen belang.</p>
§2	<p><i>Bezwaarindiener (6) stelt:</i></p> <p>De gemeente houdt onvoldoende rekening met de standpunten en wensen van de burens.</p>	Zie bespreking onder 4.5.2, §1.
§3	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Uit elk participatiemoment met de bewoners uit de omgeving, kwam steeds eenduidig naar voor dat de bewoners zich absoluut niet konden vinden in gebouwen met meer dan 4 verdiepingen in de omgeving van het station van Dilbeek. Dit was en is voor hen het absolute maximum. (Zie bvb de buurtkrant nr.2 van voorjaar 2018: 'Tevens zou er 5 hoog gebouwd worden. Dit is onaanvaardbaar.' En dit werd op elk participatiemoment weer bevestigd!) Nu worden volgens het RUP toch uitzonderlijk, 5 bouwlagen toegelaten en dit dus tegen de wil van de overgrote meerderheid van de bewoners. Als het bestuur participatie echt hoog in het vaandel houdt, zoals verklaard in het bestuursakkoord van 17/10/2018, moet het rekening houden met deze wensen, anders wordt participatie een holle slogan.</p>	Zie bespreking onder 4.5.2, §1.

### 4.5.3 Effectenbeoordeling

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>MER en MOBER</b>	
<b>§1</b>	<p><i>Bezwaarindiener (1) stelt:</i></p> <p>Ontbreken van een MER : er wordt besloten dat geen MER vereist is. Zulks verbaast ten zeerste, gelet op de omvang van de bijkomende ontwikkelingen die de RUP mogelijk maakt en de bijhorende impact op de mobiliteit, lichtpollutie, stikstofuitstoot, ... In het bijzonder is opmerkelijk dat bv. bij het onderzoek en in de motivering naar het al dan niet nodig zijn van een MER</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- op geen enkele wijze werd nagegaan wat de ontwikkelingen die door de RUP worden toegestaan met zich zullen brengen voor de omgeving, in het bijzonder ook voor het vlakbij gelegen Natura 2000 gebied van de Wolfspuiten;</li> <li>- er op geen enkele wijze is nagegaan wat de impact van de bijkomende ontwikkelingen en lichtpollutie kan zijn op de (beschermde) vleermuizenpopulatie in en rondom het Wivinapark;</li> <li>- er geen rekening werd gehouden met het feit dat de MOBER waarop de RUP en MER-inschatting gesteund is in een eerder arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen reeds op verschillende punten als gebrekkig en een onvoldoende juridische basis werd beoordeeld (reden waarom de op basis van die MOBER afgeleverde vergunning ook werd vernietigd) (zie RvvB van 27 januari 2022 met nummer RvvB-A-2122-0402).</li> </ul> <p>Er wordt derhalve verzocht alsnog tot het opstellen van een MER en aangepast MOBER over te gaan, die daarbij wel op correcte wijze rekening houdt met de milieueffecten van de toegestane ontwikkelingen.</p>	<p>De milieueffecten van het RUP werden in de startnota onderzocht. Deze startnota omvatte tevens een afzonderlijke mobiliteitsstudie. Tijdens de publieke raadpleging werden verschillende opmerkingen geformuleerd. Deze opmerkingen werden verwerkt in de scopingnota. Op basis van de in de scopingnota opgenomen beschrijving van de kenmerken van het RUP, van de effectbeoordeling en van de verwerking van de reacties en de adviezen, heeft het Team Omgevingseffecten - Milieueffectrapportage (Team MER) besloten dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten heeft en dat er geen plan-MER opgesteld moest worden voor het RUP.</p>
<b>§2</b>	<p><i>Bezwaarindiener (2) stelt:</i></p> <p>Aansluitend bij onze eerdere bezwaren wens ik tevens ivm de mobier / mer ook nog op onderstaand recent artikel te wijzen. De mobiliteitsstudie houdt geen rekening met onderstaande substantiële verhoging van het aantal studenten die momenteel heel vaak met de wagen komen. Ook in het licht hiervan dient de mobier geactualiseerd te worden, dit om rekening te houden met deze bijkomende mobiliteitsdruk en bijhorend parkeerdruk in de omgeving.)</p>	<p>Zie bespreking onder 4.5.3, §1.</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>Water</b>	
<b>§3</b>	<p><i>Bezwaarindiener (1) stelt:</i></p> <p>Onvoldoende onderzoek naar de impact op de ondergrondse waterhuishouding (samenhangend met voorgaand punt): er werd geen onderzoek verricht naar de mogelijke impact van de toegestane ontwikkelingen op de (ondergrondse) waterhuishouding. De ontwikkeling langs de noordzijde van het projectgebied ligt nochtans in een van de meest lage delen van Dilbeek, met vijvers en ondergrondse waterstromen. Met name het projectgebied Royer is een 'natte zone', die bij een dag of 2 regen al blank staat. Er werd onvoldoende onderzoek op welke wijze de ontwikkelingen en met name ook de ondergrondse volumes die daarbij toegestaan zijn die reeds delicate waterhuishouding zullen verstoren (met ook mogelijke waterschade voor de omliggende woningen tot gevolg).</p>	<p>De milieueffecten van het RUP werden in de startnota onderzocht. Hierbij werden ook de effecten op de (bovengrondse en ondergrondse) waterhuishouding onderzocht. Het Team MER heeft geoordeeld dat de effecten op een voldoende wijze zijn onderzocht om te kunnen besluiten dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten heeft.</p> <p>Aangezien op 1 januari 2023 het wijzigingsbesluit van de watertoets en de geactualiseerde kaarten met overstromingsgevoelige gebieden in werking traden, adviseert de GECORO om in de toelichtingsnota een motivering toe te voegen om te besluiten dat de beslissing van het Team MER nog voldoende actueel is.</p> <p><b>Voorstel:</b> Toevoeging aan titel 8 van de toelichtingsnota.</p>
	<b>Bodem</b>	
<b>§4</b>	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Een verantwoordelijke voor het gebouwenpatrimonium van de Salezianen die tevens burgerlijk ingenieur is en verantwoordelijk voor het gebouwenpatrimonium van Don Bosco weet te vermelden dat de ondergrond rond de vijver, zoals kan verwacht worden, problematisch is. Hun zuidelijk vrijstaand hoofdgebouw is destijds voorwerp geweest van zware problemen tijdens de uitvoering en erna op het vlak van zettingen en waterhuishouding in de onderbouw. (...)</p> <p>Om dezelfde reden is het niet verstandig hoogbouw met onderliggende parkeergarages in die zone toe te laten. Technisch is veel mogelijk maar in deze situatie ten koste van filterinstallaties die de bodem tot grote diepte tijdelijk leegzuigen en het water via riolering en beken laten wegvloeien naar de rivieren is frustrerend voor de burger die geconfronteerd wordt met gedwongen ontharden van achteruitbouwstroken en uitbreken van zijn tuinpad.</p> <p>De vermeerdering van de bouwkost die hiervan het gevolg zal de promotor noodgedwongen verplichten tot het opdrijven van het aantal wooneenheden en -lagen om een rendement te halen.</p> <p>Ons inziens is daarom het in gebruik nemen van het gedeelte Wolsemstraat tussen de Hendrik Placestraat en de Dansaertlaan om verschillende redenen niet haalbaar.</p>	<p>Zie bespreking onder 4.5.3, §1.</p> <p>De GECORO geeft bijkomend aan dat de draagkracht van de bodem zal worden berekend in het kader van de studie over de inrichting van het openbaar domein.</p>

#### 4.5.4 Mobiliteit

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>Verkeer</b>	
§1	<p><i>Bezwaarindiener (4 en 5) stelt:</i></p> <p>Door de 5 bouwlagen met zeer vele bewoners zal de verkeersdruk rond de omliggende scholen Savio kleuterschool, lagere school Broederschool en hoger onderwijs Odisee nog meer toenemen dan het nu al is. De verkeersveiligheid rond deze schoolomgeving zal erop achteruitgaan. Dit moet vermeden worden!</p>	<p>De mobiliteitsstudie die in het kader van dit RUP werd opgemaakt, heeft rekening gehouden met het gewenste programma en heeft de effecten op vlak van verkeersgeneratie onderzocht. Het Team MER heeft geoordeeld dat de effecten op een voldoende wijze zijn onderzocht om te kunnen besluiten dat het RUP geen aanzienlijke milieueffecten heeft.</p> <p>Bovendien is verkeersveiligheid net een argument om in het RUP geen aantrekkingsbeleid te voeren rond auto's, maar wel in te zetten op de modal shift en het STOP-principe.</p>
§2	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Autoverkeer: fiets- en voetgangerstunnel met aan beide zijden van de spoorweg een plein en een verkeersluwe ruimte.</p> <p>- Wat met het verkeer komend uit de Lange Haagstraat zoals nu het geval is? Afdraaien kan dan wellicht niet.</p> <p>- Toch wordt vermeld: "Aan de kant van de politie blijft er een doorgang voor auto's van de Lange Haagstraat naar de Dansaertlaan".</p> <p>Waar komt die doorgang precies? Wordt wat er nu staat afgebroken?</p> <p>Anderzijds zijn wij van oordeel dat het niet verantwoord is om doorgaand verkeer op de Hendrik Placestraat te laten doorlopen naar de Dansaertlaan om de Brusselstraat te ontlasten. En dit dan nog tussen locaties voor scholen en zorgwonen. Tenzij men dit autoverkeer en dat van de zwakke weggebruiker niet mengt, door het autoverkeer over een brug te laten verlopen met voldoende parkeerzones aan beide uiteinden.</p> <p>Zwakke weggebruikers komen dan aan hun trekken om van de ene kant van de spoorweg naar de andere te geraken via trap- en liftpartijen met de nodige passerellen binnen een piramide over het station.</p> <p>Ook nuttig om op een veilige manier op elk moment van het ene perron naar het andere te gaan en om het Mobipunt met busaansluiting te bereiken.</p> <p>Dit alles zonder de diepe groef van een alles in twee verdelende tunnel.</p>	<p>Wat betreft de Lange Haagstraat is het op het niveau van het RUP nog onmogelijk om te bepalen waar een eventuele lokale doorgang (pag. 54) precies zal komen.</p> <p>Voor de GECORO is het in eerste instantie belangrijk dat de noordzijde en de zuidzijde van de spoorlijn met elkaar worden verbonden via een ongelijkvloerse verbinding, zoals momenteel in het RUP is vastgelegd. Een ongelijkvloerse kruising sluit in se de mogelijkheid van een brug niet uit. De GECORO wenst zich echter niet uit te spreken over de wijze waarop de ongelijkvloerse kruising dient gerealiseerd te worden.</p>
§3	<p><i>Bezwaarindiener (18) stelt:</i></p> <p>De toevoeging, op een georganiseerde manier, van een groot aantal inwoners in de wijk Savio brengt ook overlast in andere delen van de gemeente, bijv. in de smalle en reeds overbelaste Spanjebergstraat. In deze straat komen namelijk de bussen voorbij die deze wijk zullen ontsluiten.</p>	<p>Zie bespreking onder 4.5.4, §1.</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<b>Parkeren</b>	
<b>§4</b>	<p><i>Bezwaarindieners (4 en 5) stelt:</i></p> <p>De huidige parking aan het politiegebouw mag zeker niet verdwijnen. Er is nu al plaatsgebrek voor bus- en treinreizigers. Er moet een uitbreiding komen van autoparkeerplaatsen om de nu al zeer hoge parkeerdruk in de omliggende straten in te perken. Ook bij de vele evenementen in Savio is er nu al een gebrek aan parking.</p>	Zie bespreking onder 4.1, §2.
<b>§5</b>	<p><i>Bezwaarindieners (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></p> <p>Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken geeft aan in zijn advies van 19/12/2022 dat er in dit RUP 322 autoparkeerplaatsen dienen te worden voorzien. Deze 322 plaatsen werden niet opgenomen in de plannen en voorschriften door de gemeente! Ze weerlegt dit door te stellen dat men meer mensen verwacht met openbaar vervoer of met de fiets en dat de overige auto's zich perfect in de straten rondom het station kunnen parkeren. Dit zal uiteraard de parkeerdruk in die omliggende straten alleen nog maar verhogen. Ook tijdens de evenementen in Savio zal een gebrek aan parking ontstaan. Waar deze openbare parking moet komen en wie hem moet aanleggen blijft ook zeer onduidelijk in de plannen.</p>	Zie bespreking onder 4.1, §2.
<b>§6</b>	<p><i>Bezwaarindieners (13) stelt:</i></p> <p>Station = Mobipunt. Uitstekend idee met deelwagens, laadpalen, enz... + 100 parkeerplaatsen. Maar waar komen die parkeerplaatsen? En hoe geraken die auto's aan het station en weer weg als er een autoluw plein komt? Een aantrekkelijk Mobipunt heeft bovendien niet enkel parkeerplaatsen, het is een plek die ook voor de buurt waar het Mobipunt zit meerwaarde biedt. Daarom niet enkel parkeerplaatsen voorzien, maar ook de mogelijkheden onderzoeken aan flankerend beleid, bijvoorbeeld fietsenstalling, pakjesautomaat, fietsherstelpaal, zitbank, vuilbak, ....</p>	De GECORO volgt de opmerking van de bezwaarindieners dat een Mobipunt niet enkel gericht moet zijn op parkeerplaatsen, maar ook voldoende flankerende of complementair voorzieningen moet omvatten (bv. fietsenstallingen). Zoals in de toelichtingsnota aangegeven zal de uitwerking van het mobipunt gebeuren in samenwerking met de Vervoerregio Vlaamse Rand en/of Mobipunt vzw.
	<b>Fiets</b>	
<b>§9</b>	<p><i>Bezwaarindieners (13) stelt:</i></p> <p>Met een breedte van de fietssnelweg van 4 meter zal die heel wat plaats innemen en vooral vel meer fietsers aantrekken. Kan er gedacht worden aan voldoende beveiligde fietsruimte?</p> <p>Fietspaden langs de Hendrik Placestraat en Stationsstraat: is er daar voldoende ruimte voor in de Hendrik Placestraat ?</p>	De GECORO deelt de mening van de bezwaarindieners dat de inrichting van het openbaar domein en de geplande ontwikkelingen moeten voorzien in voldoende veilige fietsenstallingen. De GECORO oordeelt wel dat het huidige RUP reeds ambitieus is op vlak van fietsnormen.

#### 4.5.5 Bouwlagen en woonlagen

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§1	<p><b>Bezwaarindiener (4 en 5) stelt:</b></p> <p>5 bouwlagen is te hoog voor de Saviowijk en past niet in het historisch kader van de buurt met kleinschalige woningbouw rondom de kerktoren. De verdere verstedelijking en verfransing van de Vlaamse Rand moet absoluut vermeden worden en de 5 bouwlagen zijn hiermee in strijd. Er moet vermeden worden dat er een soort van 2<sup>e</sup> "Reinaertwijk" met zijn zeer slechte, vuile en onveilige reputatie komt in de gemeente. Met de 5 bouwlagen zal dit zeker spijtig genoeg een feit worden. Dit moet vermeden worden!</p>	<p>De GECORO duidt op het feit dat het RUP in se slechts één bouwlaag meer toelaat ten opzichte van de huidige juridische mogelijkheden van het gewestplan, waarbij ook tot maximaal 4 bouwlagen kunnen gerealiseerd worden. Bovendien gaat het RUP in het gebied van de stationsomgeving hoofdzakelijk uit van eenzelfde maximum aan 4 bouwlagen en wordt een 5<sup>de</sup> bouwlaag slechts op een zeer beperkte locatie in deelzone C (Schietsse), langs de Stationsstraat, toegelaten. Zoals hoger vermeld zijn de voorschriften van het RUP in de loop van het planningsproces op vlak van bouwlagen bijgestuurd van het oorspronkelijk maximaal aantal van 7 bouwlagen.</p> <p>De GECORO is van mening dat het RUP een evenwicht zoekt tussen het dorpse karakter van de omgeving en het maatschappelijk belang van een doordachte verdichting rond de stationsomgeving. In het kader van een doordachte verdichting verwijst de GECORO naar de Toolbox Dorpse Architectuur, een initiatief van het platform voor architectuur en ruimte (AR-TUR). Deze toolbox toont hoe collectief wonen in dorpen beter kan aangepakt worden en welke kwaliteiten je met meervoudig wonen kan toevoegen aan de dorpse context. De GECORO adviseert om in het toelichtend gedeelte van artikel 2.3.2 te verwijzen naar deze dorpse architectuur.</p> <p><b>Voorstel:</b> Aanvulling toelichtend gedeelte artikel 2.3.2.</p>
§2	<p><b>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</b></p> <p>De 5 bouwlagen worden dan nog eens ingeplant op het hoogste punt van de betrokken bouwzones en zal de hele Savio parochie domineren. Dit is volledig in tegenspraak met het historisch karakter van de buurt namelijk kleinschalige woningbouw rond de kerktoren. De 5 bouwlagen zijn ook in strijd met de visie en de voorschriften van het in 1977 opgestelde Gewestplan waar men vertrok vanuit het standpunt dat een verdere verstedelijking van de Vlaamse Rand absoluut diende te worden vermeden.</p>	Zie bespreking onder 4.5.5, §1.
§3	<p><b>Bezwaarindiener (11) stelt:</b></p> <p>Privacy van buurtbewoners wordt niet gerespecteerd door de hoogbouw. Saviowijk is altijd een rustige en aangename plaats geweest en hopelijk blijft het zo.</p>	Zie bespreking onder 4.5.5, §1.

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§4	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Daarbij worden deze 5 bouwlagen mogelijk gemaakt op het terrein van Schietse langs de Stationstraat op het hoogste punt van de betrokken bouwzones van het RUP.</p>	Zie bespreking onder 4.5.5, §1.
§5	<p><i>Bezwaarindiener (16) stelt:</i></p> <p>Ook het toelaten van bewoning in alle bouwlagen is in strijd met de visie en de voorschriften van het Gewestplan dat slechts 2 woonlagen en een bewoonbare dakverdieping toelaat.</p>	De GECORO duidt op het feit dat het RUP in se slechts één bouwlaag meer toelaat ten opzichte van de huidige juridische mogelijkheden van het gewestplan, waarbij ook tot maximaal 4 bouwlagen kunnen gerealiseerd worden. Het RUP vervangt het gewestplan en kan dus andere stedenbouwkundige voorschriften vastleggen. Het RUP kadert daarbij in de uitvoering van de bepalingen die zijn vastgelegd in het GRS Dilbeek.
§6	<p><i>Bezwaarindiener (19) stelt:</i></p> <p>Maximum aantal bouwlagen 3.</p>	Zie bespreking onder 4.5.5, §1.

#### 4.5.6 Woontypologie

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§1	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Er komen dus ook 'gewone' huizen maar vooral appartementen (was er geen bouwstop afgekondigd voor appartementen?) om zo open ruimte te behouden en minder verharding, maar wel 135 appartementen en ondergrondse parkeerplaatsen en deelwagens (aantal onbekend) in die blokken. (...)</p> <p>Niet enkel de plaats en de hoogte van de appartementen, maar het feit dat er appartements(blokken!) komen roept veel vragen op! Waarom daar? Enkele jaren terug was er sprake van dat er met verschillende hoogten zou gebouwd worden én afgewisseld met huizen, op de grote open ruimte achter de Kauwenlaan. Waar zijn die plannen? Zijn daar niet meer 'logische' mogelijkheden. En in de hoogte bouwen zou desgevallend op een originele wijze kunnen gebeuren...</p> <p>We stellen vast dat er geen behoefteanalyse is gebeurd, waardoor de nood aan een dergelijk aantal appartementen en woningen niet aangetoond is. Op basis van welke vaststellingen wil men zoveel woongelegenheden creëren? Voor zoveel mensen? (...)</p>	<p>De GECORO is van mening dat het RUP een evenwicht zoekt tussen het dorpse karakter van de omgeving en het maatschappelijk belang van een doordachte verdichting rond de stationsomgeving. De GECORO vindt de voorgestelde verdichting op deze locatie verantwoordbaar, mede omdat deze visie in overeenstemming is met de op bovenlokaal niveau vastgelegde bouwshift en de wens om verdichting te realiseren rond sterke mobiliteitsknooppunten.</p> <p>Het RUP wenst een divers aanbod aan woongelegenheden te voorzien dat tegemoetkomt aan het toekomstige bevolkingsprofiel van de gemeente Dilbeek (zie bespreking onder 4.1, §1).</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§2	<p><i>Bezwaarindiener (16) stelt:</i></p> <p>Het feit van teveel bewoners samen te brengen in een appartementsgebouw creëert vreemding van elkaar door het grote verloop van eigenaars en huurders. Deze samenlevingsvorm is een bron van wroeging tussen de bewoners. Bijgevolg is deze woonvorm absoluut te vermijden in Dilbeek.</p> <p>Het creëren van zo'n dichte bevolking werkt een verdere verstedelijking of althans het gevoel van verstedelijking en zijn nefaste bijwerkingen in de hand. Dit moet absoluut vermeden worden.</p>	Dit element betreft geen ruimtelijk argument op het RUP.
§3	<p><i>Bezwaarindiener (17) stelt:</i></p> <p>Bewoning naast een spoorlijn lijkt mij niet de ideale woonomgeving, al het lawaai dat kan niet goed zijn voor de gezondheid. Slapen met open ramen zal er niet inzitten en dus zal er veel moeten ingezet worden op ventilatie en dus sterk verhoogd verbruik van stroom. Is het elektriciteitsnetwerk wel voorzien voor een dergelijk meerverbruik. In onze straat hebben ze het netwerk moeten versterken wegens te kleine capaciteit. Wat als er zoveel eenheden bijkomen?</p>	De GECORO is van oordeel dat, mits het nemen van de nodige maatregelen, residentiële bebouwing langs een spoorlijn mogelijk is. De impact van het geluid op de woonfunctie vormde ook het onderdeel van de effectenbeoordeling.
§4	<p><i>Bezwaarindiener (17) stelt:</i></p> <p>In Dilbeek is er een ernstig tekort aan sociale wooneenheden. Als in een dergelijk groot project geen plaats is voor sociale wooneenheden, waar gaan die dan wel komen? Nog openbare ruimten aansnijden?</p>	Het is juridisch niet mogelijk om in een RUP een bepaald percentage aan sociale huisvesting op te leggen. De stedenbouwkundige voorschriften van het RUP maken echter het realiseren van sociale huisvesting niet onmogelijk.

#### 4.5.7 Inrichting openbare ruimte

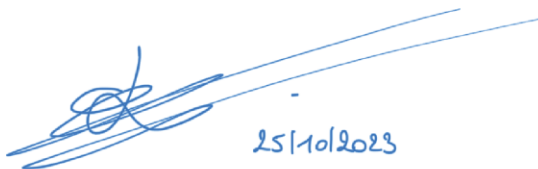
	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§1	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Een studie omtrent de openbare ruimte / wegenis / tunnels in het plangebied is pas opgestart. Het is onverantwoord en onbegrijpelijk dat die studie niet af is én onderdeel is van het RUP, vooraleer dit in openbaar onderzoek gaat. Er is o.a. nog niet gekend waar precies de voetgangers- en fietserstunnel zal komen.</p>	Het RUP is geen concreet technisch inrichtingsplan voor het openbaar domein, maar is een juridisch document dat het kader vormt voor de bestemming en inrichting van het betrokken plangebied. Zo wordt de locatie van de geplande voetgangers- en fietserstunnel aangegeven met een pijl die duidt op een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn. Dit is een indicatieve aanduiding, wat betekent dat de exacte ligging van de tunnel nog kan verschuiven ten opzichte van de op het grafisch plan ingetekende plaats. De omgevingsvergunningsaanvraag zal hierin een concreter inzicht geven en zal onderworpen worden aan een eigen openbaar onderzoek.



	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§2	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Wij zijn het niet eens met de aankondiging tot openbaar onderzoek omdat er nog te weinig gegevens bekend zijn omtrent de aanpak van de stationsbuurt en de eventuele werken door Infrabel. Het is een erg belangrijk project voor de langere termijn en bovendien bestaat er momenteel nog steeds teveel onduidelijkheid betreffende de ondertunneling van de spoorweg en de uiteindelijke vormgeving o.a. hoe gaan de wegen er precies bij liggen in deze stationsomgeving.</p>	Zie bespreking onder 4.5.7, §1.

#### 4.5.8 Groen

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§1	<p><i>Bezwaarindiener (13) stelt:</i></p> <p>Een bijkomend negatief punt van het huidig RUP is dat een brug de onderbreking van de Steenvoordebeek als groene corridor niet bestendigt.</p>	Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan, zijnde het gewestplan, blijft de groene corridor van de Steenvoordebeek in het RUP gewaarborgd. De ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn zal hierop alleszins geen invloed hebben.



25/10/2023

Dirk Evenepoel  
Voorzitter Gecoro Dilbeek



Laurent Coppens (Authentication)  
 Digitaal ondertekend door Laurent Coppens (Authentication)  
 DN: SERIALNUMBER=s4042428115, CN=Laurent Staga, OU=Coppens, CN=Laurent Coppens (Authentication), C=BE  
 Reason: Ik ben de auteur van dit document  
 Datum: 2023.10.24 17:43:50+02'00'

Laurent Coppens  
Secretaris Gecoro Dilbeek

# BIJLAGE 1 – ADVIES PROVINCIE VLAAMS-BRABANT (25-05-23)

RUIMTE | RUIMTELIJKE PLANNING

B 60  
25 mei 2023

Vragen naar: Geert Vansant / Jonah Schepers  
Tel.: 016 26 75 07  
E-mail: ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be  
Dossierreferentie: RMT-RUBY-RUP-2023-00041-DEP-01



VLAAMS-  
BRABANT

## BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN VLAAMS-BRABANT

**BETREFT:** Dilbeek - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' - ontwerp

### 1. GEGEVEN

De gemeenteraad van Dilbeek heeft in zitting van 28 maart 2023 het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' voorlopig vastgesteld. De gemeente Dilbeek organiseert hierover een openbaar onderzoek van 11 april 2023 tot en met 9 juni 2023.

De deputatie wordt gevraagd binnen deze termijn haar advies over het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan uit te brengen. Als er geen advies is verleend binnen deze termijn, mag aan de adviesvereiste voorbijgegaan worden.

Artikel 2.2.21 §5 bepaalt dat het advies van de deputate integraal opgenomen dient te worden in het advies van de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening aan de gemeenteraad.

### 2. JURIDISCHE BASIS

Artikel 2.2.18 tot en met artikel 2.2.25 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 11 mei 2004 en het besluit van de provincieraad van 29 juni 2004 tot aanvulling van het besluit van 11 mei 2004, voor wat de toepassing betreft van artikel 189bis van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het addendum inzake de actualisatie en de beperkte herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant, definitief vastgesteld door de provincieraad op 19 juni 2012.

### 3. BESPREKING

#### Situering

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' heeft betrekking op het station Dilbeek en zijn onmiddellijke omgeving. Het station bevindt zich tussen de kernen Groot-Bijgaarden en Wolsem (en niet in de kern Dilbeek), de clusters van voorzieningen en groen ten noorden en in beperkte mate ten zuiden worden meegenomen in het plangebied.

RMT-RUBY-RUP-2023-00041-DEP-01

1 / 5

De gemeente Dilbeek bevindt zich in het westen van de provincie Vlaams-Brabant, aan de grens met Brussel en langsheen de Infrastructuurenbundel die Brussel verbindt met het westen van het land. Het plangebied bevindt zich langs de spoorlijn Brussel-Gent die de gemeente doorsnijdt net ten zuiden van de kern Groot-Bijgaarden en ten noorden van de kern Wolsem.

Het plangebied wordt ruwweg afgebakend door Dansaertlaan en spoorlijn in het zuiden, Kloostermuur, Hendrik Placestaat en Sint-Winadreef in het oosten en noorden en de grens van de percelen met voorzieningen in het westen. De oostelijke begrenzing loopt gelijk met de rand van het VSGB.

Vanuit zuidoostelijke richting buigt de vallei van de Steenwoordbeek zich rond het station om het plangebied in westelijke richting te verlaten.

Het plangebied bestaat vooral uit voorzieningen: kleinschaliger in de onmiddellijke omgeving van het station (stationsgebouw, horecazaken, een leegstaand bedrijfsgebouw en een politiekantoor), iets groter net ten noorden ervan (een schoolcampus en twee bedrijfsgebouwen) en grootschaliger in de groene omgeving van de beekvallei ten noorden (een zorgcampus met assistentiewoningen, een school, een jeugdverliefcentrum en een aantal kleinere geïntegreerde functies). Woningen worden grotendeels buiten het plan gehouden, op de bewoning langs de Wolsemstraat en die tussen de Dansaertlaan en het station na.

Rondom bevinden zich de kern Groot-Bijgaarden (noorden en oosten), de kern Wolsem (zuiden) en de open ruimte (westen). Het plangebied wordt bijna volledig omringd door woongebied in verkevelingsmorfologieën van verschillende dichtheid.

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' wil een kader creëren om de onmiddellijke omgeving van het station op duurzame wijze aan te passen aan de groeiende dynamiek en de multi- en intermodaliteit die bij dit knooppunt hoort. Tegelijk wil men de voorzieningen in de omgeving, waarvan sommige met uitbreidings- of verhuisplannen zitten, en de mobiliteit in en rond het station betrekken in de samenhangende toekomstvisie van een aangename multifunctionele groene omgeving voor de kernen Wolsem en Groot-Bijgaarden.

De procedure voor het ruimtelijk uitvoeringsplan werd voorafgegaan door een uitgebreid participatietraject, dat tot vijf uitgangspunten heeft geleid:

- De afbakering van het ruimtelijk uitvoeringsplan
- De keuze voor de (te verbreden) Wolsemstraat als ondertunneling voor wagens en de stationsstraat als langzaamverkeersverbinding over of onder het spoor.
- Het inbrengen van een vernieuwd mobiliteitsdenken
- Zeer gericht verdichten, en bijgevolg even gericht verdichting vermijden
- Een maximaal ruimtebeslag voor bebouwing om het groene karakter te bewaren

#### Relatie met het ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum)

Het provinciebestuur deelt Dilbeek in binnen de deelruimte Verdicht Netwerk, subgebied Aalst-Ninove-Brussel. De kern Wolsem, waar het station zich bevindt, wordt geselecteerd als woonkern. Groot-Bijgaarden, waarvan de woonkern grenzen aan het plangebied, wordt geselecteerd als stedelijk gebied als onderdeel van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). In het subgebied Aalst-Ninove-Brussel wenst het provinciebestuur in functie van de leefbaarheid en de ruimtelijke en beleevingskwaliteiten van de regio meer aandacht te schenken aan de verblijfsfunctie. Inrichting van het openbaar domein, kwalitatieve woningbouw, dooradering van de open ruimte in de kernen en beperken en optimaliseren van verkeersstromen vormen sleutelprincipes.

Het provinciebestuur wenst in de woonkernen het wonen prioritair te stimuleren en de ontsluitingsmogelijkheden van de woonkernen maximaal te sturen naar het openbaar vervoer. Binnen het VSGB wordt het regionaal Brabant-Brussel maximaal geïmplementeerd, waarbij het multimodale en boventokale karakter maximaal dient te worden uitgebouwd. De belangrijke (multimodale) knooppunten dienen versterkt als ontwikkelingspolen, met een grote focus op multi- en intermodaliteit.

#### Relatie met het ruimtelijk beleidsplan Vlaams-Brabant in opmaak

Op 11 oktober 2022 keurde de provincieraad het ontwerp van het Beleidsplan Ruimte Vlaams-Brabant goed. De provincie hanteert hierbij drie fundamentele principes: efficiënt ruimtegebruik, nabijheid en bereikbaarheid sturen ruimtelijke ontwikkelingen en het fysisch systeem als basis, een geïntegreerde benadering van de ruimte. De krachtlijnen voor het ruimtelijk beleid zijn verwoord in het ontwerp.

RMT-RUBY-RUP-2023-00041-DEP-01

2 / 5

In het ontwerp worden de kernen Groot-Bijgaarden en Wolssem geselecteerd als respectievelijk hoogdynamische kern – vervoerskern en hoogdynamische kern – kern-dorp, waar volgende relevante ontwikkelingsperspectieven gelden:

- o Leegstaande gebouwen en onbebouwde percelen binnen woongebied aan een uitgenuste weg kunnen worden (her)ontwikkeld.
- o Niet-uitgeruste woongebieden (binnegebieden) kunnen ontwikkeld worden.
- o Binnen de ruimtebalans kunnen ruimtelijk verantwoorde verplaatsingen van zoneringen ondersteund worden, met name door het schrappen van woonzoneringen (woon-, woonuitbreidings- en reservegebieden) ten voordele van beter bereikbare zoneringen.
- o Er geldt een minimale woondichtheid van 25 woningen/ha (vervoerskern) of 15 won/ha (kern-dorp) voor nieuwe woonontwikkelingen.
- o Meergezinswoningen zijn in principe toegelaten (en in vervoerskernen ook wenselijk). Ook gemeenschappelijke woonvormen (cohousing-projecten, woongroepen, assistentiewoningen, ...) kunnen hier ondersteund worden.
- o Er wordt gestreefd naar een algemene verdichting van het bestaande woonweefsel in deze kernen. Deze verdichting kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden: door vernieuwbouw met hogere woondichtheden, door het opsplitsen van eengezinswoningen naar meergezinswoningen, door het verhogen van het aantal bouwlagen, door het hergebruik van leegstaande panden voor woningen.

Zowel lokale als bovenlokale voorzieningen (gericht op regionale behoeften) kunnen worden ingepast in deze kernen. Een bundeling van functies wordt nagestreefd, gekoppeld aan een optimale bereikbaarheid.

Er wordt gestreefd naar een maximale verweving van de economische activiteiten. Enkel indien het niet-verveerbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijfzone voorgesteld. Bijkomende bedrijfzones kunnen worden ingepland gekoppeld aan het HOV-knooppunt indien er onvoldoende ruimte is op de reeds bestaande bedrijfzones in de regio. De provincie gaat immers niet langer uit van een lokaal bedrijventerrein per gemeente. Ze stimuleert samenwerking tussen gemeenten om – indien nodig – gezamenlijke bedrijventerreinen te realiseren op de ruimtelijk meest geschikte locaties.

De groenblauwe dooradering en de uitbouw van kwalitatieve publieke ruimte binnen deze kernen dient versterkt te worden ter verbetering van de leefbaarheid en sluit zoveel mogelijk aan bij de groene en open ruimte buiten de kern.

#### Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan merkt op dat de stationsomgeving van Dilbeek buiten de eigenlijke kern van Dilbeek ligt, aan de rand van de Steenvoordbeekvallei. Het station ligt echter wel in het hart van Wolssem, 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 Pannaschoor. In die context zal de nodige aandacht naar verkeersveiligheid gaan, naar de relatie met fietsroutenetwerken en naar 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 Wolssem wil de gemeente vernieuwen en dit door de realisatie van toekomstige (vooral sociale) woonprojecten in Wolssem beter af te stemmen en te betrekken bij de kernuitbouw rond het station en Savio, met ruimte voor wonen en ruimte voor een winkelvoorzieningen-as naar de Stationsstraat.

In kader van het actieplan 'seniorenhuisvesting' in kader van een kwalitatief erfgoedbeleid en overeenkomstig de ruimtelijke oplos voor Wolssem, 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.

#### Bespreking van de planopties

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' wil het knooppunt en zijn omgeving voorbereiden op de toekomst door transit-orientated-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 het centraal punt in een hoogdynamisch knooppunt beschouwt en die de beide omliggende kernen hier op een duurzame wijze mee verbindt.

Het provinciebestuur had bij de plenaire vergadering een aantal inhoudelijke en vormelijke suggesties. Deze werden alle in voldoende mate verwerkt in het plan. Bijgevolg heeft de provincie geen opmerkingen meer en wordt een gunstig advies verleend.

Na het verslag gehoord te hebben van Ann Schevenels, als lid van de deputatie, beslist de deputatie.

#### BESLUIT

1. Het ontwerp van gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving', zoals voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad van Dilbeek bij besluit van 28 maart 2023, gunstig te adviseren, overwegende dat het niet in strijd is met de beleidsoplijst van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant (en addendum).

Namens de deputatie,

Getekend door: <i>Maria Collier</i> (Signatuur) Getekend op: 2023-09-26 09:19:32 +02:00 Reden: ik keur dit document goed	Getekend door: <i>Jan Spoor</i> (Signatuur) Getekend op: 2023-09-26 11:47:21 +02:00 Reden: ik keur dit document goed	Getekend door: <i>Ann Schepers</i> (Signatuur) Getekend op: 2023-09-26 17:54:10 +02:00 Reden: ik keur dit document goed
--	--	---

## COLOFON

Dit document is een publicatie van:

**PLAN+ bv**

Contact:

Dirk De Loecker  
Ruimtelijk planner

Jörgen Van der Aa  
Ruimtelijk planner

Dossiernummer: **2019-1299**

Versie: **Definitief ontwerp - v1**

Publicatie: **november 2023**

---

Oprachtgever:

**Gemeente Dilbeek**

Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek

Contact:

Laurent Coppens  
Omgevingsambtenaar

Telefoon: 02 451 68 70

Email: [wonenenondernemen@dilbeek.be](mailto:wonenenondernemen@dilbeek.be)

# PLANPLUS

UITBUNDIG STEDENBOUWKUNDIG!

**D**  
**STEDEN**  
**BOUWER**



**DE**  
**LAND**  
**METER**

Gemeenteplein 14 bus 12  
1730 Asse  
BE 0463.478.470

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