

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 fietsenstalplaatsen. 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 fietsstaplplaatsen.

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 fietssnelweg. Bij de voorschriften van de fietssnelweg (artikel 11) zal verwezen worden naar het fietsvademeccum.

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 zullen 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 doorvertaling 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 verweefbare 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 beleids optie 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-Wivinadreef 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.

Vooreerst 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 volwaardige 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 woonentiteiten. 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 verkelingsaanvraag 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.

