

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
Participatie																			
Te weinig rekening gehouden met meningen wijk				x	x	x				x	x	x		x	x	x		x	x
Besluitvorming																			
Projectontwikkelaars aanwezig op bespreking en besluitvorming GECORO										x		x				x		x	
Bekendmaking openbaar onderzoek was onvoldoende										x		x			x	x		x	
Inhoud dossier																			
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																
Algemeen																			
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 wegenis aanleg													x						
Stedenbouwkundige voorschriften																			
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 (Schietsse) - 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 1.000m ² 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																
Grafisch plan																			
Zone voor openbare wegenis ontbreekt op grafisch plan			x																
Bouwlijnen zijn niet verordenend vastgelegd			x				x			x		x				x		x	
Inrichting openbare ruimte																			
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																									
	Artikel 2. Stationsomgeving																										
	2.3 Algemene bepalingen																										
	2.3.1 Programma																										
§1	<p><i>Bezwaarindiener (8) stelt:</i></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 huishouden. 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>(...)</p> <p>In ondergeschikte orde geven we ook mee dat 75m² 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 87m² BVO en 77,5m² 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 zinnvoller 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 75m² & 90m²; 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 (> 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 75m² en 90m² 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 vervoersmodi 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>Voorstel: 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
	2.3.4 Mobiliteit	
§2	<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"> - wat de toelichtingsnota op pagina 54 voorschrijft: De toekomstige ontwikkeling dient rekening te houden met een behoefte aan 150 parkeerplaatsen voor langparkeren. - 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 concensus lijkt dat 150 parkeerplaatsen nodig zijn. - 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 werkdagen, 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. - met het huidig aantal parkeerplaatsen (166). <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"> 1) Een extra 50 publieke parkeerplaatsen als minimum opleggen; 2) De bestaande stationsparking behouden; 3) De privaatieve parkeerplaatsen via parkeersystemen in gebruik stellen als publieke parkeerplaats. Op basis van de parkeernormen voor de private ontwikkeling (wonen,

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
	<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 (Schietse).</p> <p>Voorstel: Aanpassing artikel 2.3.4 §10 naar 150 autostaanplaatsen.</p>
§3	<p>Bezwaarindiener (3) stelt:</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 parkeergebhoefte 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>Voorstel: Aanpassing artikel 2.3.4 §10 door toevoeging verdeling aantal publieke parkeerplaatsen pro rata de oppervlakte van de BVO per deelzone.</p>
§4	<p>Bezwaarindiener (8) stelt:</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'.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 bezwaarindiener 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>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§5	<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.
§6	<p><i>Bezwaarindiener (15) stelt:</i></p> <p>Voor de honderden toekomstige nieuwe bewoners wordt een parkeernorm gehanteerd van 1 pp per woontiteit. 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.
§7	<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
	2.4 Specifieke bepalingen voor deelzone A / Royer	
	2.4.1 Programma	
§8	<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"> - Het aantal woonentiteiten niet verhogen - Het aantal woonlagen niet verhogen en zeker niet hoger!!
§9	<p><i>Bezwaarindiener (8) stelt:</i></p> <p>De BVO aan commerciële voorzieningen bedraagt maximaal 500m² (op maximaal 3000m² voor functies andere dan wonen). Deze grens is (vermoedelijk) ingegeven in functie van het vermijden van grote supermarkten in deze deelzone. Anderzijds is max. 500m² 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 500m²) 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
	2.6 Specifieke bepalingen voor deelzone C / Schietse	
	2.6.2 Bebouwing	
§10	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>Er is o.a. nog niet gekend waar precies de voetgangers- en fietserstunnel zal komen.</p> <p>Wat wél zeker is: deze kan technisch niet komen op de plaats zoals die nu met met een zwarte < – > 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.</p> <p>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 bouwrijke zone langs de spoorlijn betekent dit dat de bebouwbare zone meer naar de Stationsstraat zal gericht zijn.</p> <p>Voorstel: Aanpassing artikel 2.6.2 §2 door toevoeging van een bouwrijke 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^{de} 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>Voorstel: Aanvulling artikel 2.3.2 met bepaling rond zichtbaarheid van technische installaties.</p>
2.7 Specifieke bepalingen voor deelzone D / Politie		
2.7.1 Programma		
§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 1.000m² 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 500m² zou de stelregel moeten zijn.</p> <p>Voorstel: Aanpassing artikel 2.7.1 §2 naar maximaal 500m².</p>

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
§14	<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.
Artikel 6. Parkgebied		
6.3 Gebouwen en constructies		
§15	<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 zonevreemde constructie, gelegen in parkgebied. De decretale basisrechten voor zonevreemde 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
Artikel 10. Verbinding voor langzaam verkeer		
10.1 Bestemming		
§16	<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. Wolsfputten) 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>
§17	<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
Openbare wegenis		
§1	<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 ontwerprijheid 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>
Bouwlijnen		
§2	<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>	<p>Zie bespreking onder 4.2, §1.</p>

4.3 Toelichtingsnota (TN)

	Opmerking	Bespreking / Voorstel van acties
4 Planologische en juridische context		
	4.1 Planologisch kader	
	4.1.2 Nadere toelichting van het Mobiliteitsplan Dilbeek	
§1	<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>
5 Gewenste toestand		
	5.4 Ruimtelijke concepten	
	5.4.2 Heldere duiding van toekomstige verplaatsingsroutes	
§2	<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"> 1) Een nieuwe verbinding tussen de Sint-Wivinadreef en de Wolsemstraat; 2) Een nieuwe verbinding door het gebied langs de Steenvoordbeek; 3) Een doorwaadbaar Wivinapark door het publieke gebruik van bestaande en nieuwe paden; 4) Een nieuwe verbinding tussen de Wolsemstraat en Fretbos; 5) Het behoud van de verbinding via de Lange Haagstraat en de Kloosterkouterweg richting Kattenstaart. <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>Voorstel: 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: 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. 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
	5.5 Ontwikkelingsprincipes voor de directe stationsomgeving	
§3	<p><i>Bezwaarindiener (3) stelt:</i></p> <p>In de toelichtingsnota staat dat er voor deelzone A + C samen 150 woonentiteiten 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 woonentiteiten: 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
§1	<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 https://www.persinfo.org/nl/nieuws/artikel/rup-stationsomgeving-dilbeek-in-een-notendop/55720). Hierin wordt onder meer verwezen naar het feit dat het plan niet 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
MER en MOBER		
§1	<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"> - 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; - 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; - 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). <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>
§2	<p><i>Bezwaarindiener (2) stelt:</i></p> <p>Aansluitend bij onze eerdere bezwaren wens ik tevens ivm de mober / 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 mober 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
Water		
§3	<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 onderzocht 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>Voorstel: Toevoeging aan titel 8 van de toelichtingsnota.</p>
Bodem		
§4	<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
Verkeer		
§1	<p><i>Bezwaarindiener (4 en 5) stelt:</i></p> <p>Door de 5 bouwlagen met zeer vele bewoners zal de verkeersdrukke 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> <ul style="list-style-type: none"> - Wat met het verkeer komend uit de Lange Haagstraat zoals nu het geval is? Afdraaien kan dan wellicht niet. - Toch wordt vermeld: "Aan de kant van de politie blijft er een doorgang voor auto's van de Lange Haagstraat naar de Dansaertlaan". <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
Parkeren		
§4	<p><i>Bezwaarindiener (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.
§5	<p><i>Bezwaarindiener (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.
§6	<p><i>Bezwaarindiener (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 bezwaarindiener 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.
Fiets		
§9	<p><i>Bezwaarindiener (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 bezwaarindiener 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><i>Bezwaarindiener (4 en 5) stelt:</i></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.</p> <p>De verdere verstedelijking en verfransing van de Vlaamse Rand moet absoluut vermeden worden en de 5 bouwlagen zijn hiermee in strijd.</p> <p>Er moet vermeden worden dat er een soort van 2^e "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^{de} bouwlaag slechts op een zeer beperkte locatie in deelzone C (Schielse), 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>Voorstel: Aanvulling toelichtend gedeelte artikel 2.3.2.</p>
§2	<p><i>Bezwaarindiener (10, 12, 16 en 18) stelt:</i></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.</p> <p>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>	<p>Zie bespreking onder 4.5.5, §1.</p>
§3	<p><i>Bezwaarindiener (11) stelt:</i></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>	<p>Zie bespreking onder 4.5.5, §1.</p>

	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 wrevel 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
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 Scheepers
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.

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

2 / 5

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

1 / 5

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-verweerbare bedrijvigheid betreft, wordt clustering op een bedrijfzone vooropgesteld. 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 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 kaur dit document goed

Marc Collier

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

Jan Spooen

Getekend door: Arn Schevenels (Signatur)
Getekend op: 2023-05-29 17:54:10 +02:0
Reden: Ik keur dit document goed

Arn Schevenels