

Inhoud

1	Leeswijzer	3
2	Publieke raadpleging	4
3	Participatiemoment.....	9
4	Adviesvraag.....	18

1 LEESWIJZER

In een eerste fase van het ontwerpproces werd een **startnota** opgemaakt die een eerste inzicht geeft in de planologische doorvertaling van de participatieve uitgangspunten (resultante van de voorbereidende fase). Over de inhoud van de startnota werd een adviesronde gehouden alsook een publieke raadpleging die liep van 3 juni 2019 tot en met 1 augustus 2019. Binnen de publieke raadpleging werd een participatiemoment georganiseerd.

Het eindresultaat van de adviesronde en de raadpleging van de bevolking, inclusief het participatiemoment, vormt het **verslag publieke raadpleging** dewelke een verzameling is van adviezen, inspraakreacties en een verslag van het participatiemoment. De wijze waarop met deze informatie wordt omgegaan en het resultaat ervan, leidt tot de scopingnota.

Het **verslag van het participatiemoment** omvat een bundeling van alle opmerkingen en is eerder algemeen van aard. Het kan in deze fase ook nog geen antwoorden geven op alle gemaakte bedenkingen of suggesties. Het is pas in de scopingnota dat er, na het verwerken van het geheel aan adviezen en inspraak, een terugkoppeling kan gebeuren naar de bevolking.

2 PUBLIEKE RAADPLEGING

De publieke raadpleging liep van 3 juni 2019 tot en met 1 augustus 2019. Er kwamen 5 reacties binnen.

2.1 Resultaten van de publieke raadpleging

2.1.1 Reactie 1

Naam: [REDACTED]
E-mailadres: [REDACTED]
Bericht: Beste, als er voor scenario 3 gekozen zou worden, moet er toch geen fietspad voorzien worden in de Wolsemstraat. Er is een fietssnelweg die aan het station passeert. En er zijn fietspaden op de R. Dansaertlaan. De fietsers kunnen daar toch gebruik van maken. Het zal veiliger zijn, en het lost ook een deel van het breedte tekort van de Wolsem straat op. Mvg. [REDACTED]

2.1.2 Reactie 2

reactie op de RUP stationsomgeving

[REDACTED]

Beantwoorden Allen beantwoorden Doorsturen ...
vr 28/06/2019 12:22

Geachte

Onderstaand enkele opmerkingen die reeds geformuleerd werden tijdens het participatiemoment van afgelopen woensdag.

1. Ten opzichte van het gewestplan wordt aan de noordzijde van de spoorweg veel meer extra mogelijkheden gegeven dan aan de zuidzijde waar toch het stationsplein zich zal ontwikkelen. Van landelijk woongebied of recreatie naar zuiver woongebied is een grote aanpassing.
2. Om het nieuwe project op het terrein van Schietse voldoende kansen te geven qua ondergrondse parking en qua achteruitbouwstrook aan de kant van de Stationswijk moet de verdichtingszone voldoende ruim genomen worden
3. een combinatie ondergrondse parking en een ontsluiting voor de nieuwe gebouwen Politie en Schietse moet mogelijk gemaakt worden. En hoeveel bouwlagen/woonlagen worden er binnen de verdichtingszone voorzien.
4. wat is de status van een wandel en fietspad op private terreinen. Wordt dat dan zoals een voetweg?
5. wordt de toegang naar het parkgebied aan de zuidzijde van het stationsgebouw bewaard?
6. kan een deel van de tuin van de hoge school niet ingekleurd worden dat daar een "groene" stationsparking zou kunnen komen?

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

2.1.3 Reactie 3

RUP Stationsbuurt - Wivina

[REDACTED]

Beantwoorden Allen beantwoorden Doorsturen ...
di 30/07/2019 21:56

Als er problemen zijn met de weergave van dit bericht, klikt u hier om het in een webbrowser te bekijken.

Beste,

Volgend op ons telefonisch onderhoud zet ik hierbij zoals u voorstelde enkele bedenkingen op mail van [REDACTED] naar aanleiding van de startnota van het RUP voor de stationsbuurt in Dilbeek.

- Graag willen we er op wijzen dat meerdere eigenaars niet op de hoogte blijken van de discussies rond het RUP en het Wivinapark. In de voorbereidende workshop in 2016 werd naar verluidt ook enkel Mr. Verdoodt betrokken. Mr. Verdoodt is nog steeds een belangrijke mede-eigenaar van het park, maar daarnaast zijn er verschillende andere mede-eigenaars, die betrokken zouden moeten worden bij eventuele discussies. Het park is een mede-eigendom van OneStone, FamousGrey, assistentiewoningen Wivina, Arnauts/Fobelets, de Private Stichting De La Salle Noord-België en Woenst (Mr. Verdoodt). Graag zouden we dan ook willen vragen om bij toekomstige discussies mbt het Wivinapark de Vereniging van mede-eigenaars te betrekken. Dit kan allicht het eenvoudigst via onze Syndicus : Dieter Segers; Sudor.syn BVBA; 078/48.74.73; info@sudorsyn.be die dan contact kan opnemen met de Vereniging van mede-eigenaars.
- De broederschool wordt in het RUP verkeerdelijk vermeld als behorende tot de mede-eigendom van het Wivina park. De school is echter geen mede-eigenaar van het Wivina-park.
- In het RUP en de buurtdiscussies lijkt het park behandeld te worden als openbaar domein. Het park wordt overdag (vandaag al) vriendelijk open gesteld voor het publiek, maar het lijkt ons nuttig om te duiden dat dit geen openbaar domein is. Het gaat wel degelijk om een privé park, waarvan het onderhoud ook betaald wordt door de VME's. We staan open voor een constructieve dialoog en als er naar aanleiding van het RUP bepaalde wensen zouden zijn dan kunnen we dit binnen de VME's voorleggen en bespreken.

Graag blijven we betrokken in het toekomstige verloop en wensen we alvast op deze manier een centraal contactpunt (syndicus) aan te reiken.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

2.1.4 Reactie 4

Naam [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Bericht: In de startnota onder 2. Situering en afbakening, volgende anomalie gelezen: "Ten oosten van het RUP is de E19 gelegen die in verbinding staat met de E40 en de R0". Hier werden E19 en R0 'gewisseld', de R0 ligt ten oosten van het RUP en heeft verbinding met E40 en E19, tenzij je het westelijk deel van R0 als E19 zou beschouwen in welk geval de (materiële) signalisatie totaal verkeerd is.

2.1.5 Reactie 5



Dilbeek, 25 juli 2019

BETREFT: opmerkingen en bezwaren inzake startnota RUP Stationsomgeving RUP Dilbeek

Het RUP Stationsomgeving moet (veel) beter !

De Stationsbuurtraad heeft kennis genomen van de startnota bij het RUP d.d. "mei 2019". Ondanks de eerdere opmerkingen vanuit de Stationsbuurtraad en de bewoners, bevat deze startnota verschillende uitgangspunten en invullingen die de leefbaarheid van de stationsomgeving niet verbeteren, maar ernstig zullen verslechteren. De belangrijkste hiervan kunnen – in deze fase – als volgt worden weergegeven :

1. Geen verdichting & geen verstedelijking van de stationsbuurt !

Zowel in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), het GRS (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan), als in de partijprogramma's van de 2 meerderheidspartijen N-VA en OPEN VLD, wordt voor Dilbeek ingezet op het tegengaan van verstedelijking en het verder groeien van Dilbeek tot 50.000 inwoners. Met de RUP zoals voorgesteld in de startnota wordt dit net wel gerealiseerd.

Vooreerst wordt een grote zone voorzien voor "verdichting" (mooier woord voor "appartementisering"). Appartementen leiden (zeker in een stationsomgeving) echter onvermijdelijk tot een transformatie van een landelijke buurt tot een stedelijke omgeving. Dit is:

- **Strijdig met de wens van de buurtbewoners;**
- **Strijdig met het GRS :** "Aandacht voor open ruimtefuncties bij spoorlijn 50, bij de Steenvoordbeek (VHAG-code 6140), bij Sint-Wivina, bij het Vallenbos, 20 ontwerp eindrapport Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel – 14.11.2008. Informatief deel D+A Consult 9 Structuurplan Gemeente Dilbeek versie GR2 - 2010 Wolfspuiten en de Molenbeekvallei moeten het vergroeien van Groot-Bijgaarden en Wolsem ten stelligste vermijden." = p.20 GRSdD;
- **Strijdig met de verkiezingsbeloftes van de meerderheidspartijen :** "N-VA kiesprogramma 2018-2025 p. 49: [14] *Betreffende Ruimtelijke Ordening **wordt alles in het werk** gesteld opdat de gemeente Dilbeek in al haar beslissingen over ruimtelijke ordening de strategie hanteert om de open ruimte maximaal te behouden, Brussel fysiek te begrenzen en de verstedelijking tegen te gaan.*" Open Vld kiesprogramma : "We moeten ten allen koste

1

vermijden dat Dilbeek verstedelijkt. Wij hebben avast niet de ambitie om een gemeente te worden met meer dan 50.000 inwoners. Het 'dorpsgevoel' moet behouden blijven en de bestaande open ruimte moet maximaal gerespecteerd worden."

- **Strijdig met het bestuursakkoord 2019-2024:** "Ruimtelijk beleid en wonen: We hebben geen ambitie om Dilbeek snel een gemeente van 50.000 inwoners te laten worden. Dilbeek moet een gemeente blijven met een groen, open en Vlaams karakter, waar men kwaliteitsvol kan wonen. Met andere woorden de huidige jaarlijkse toename van het bewonersaantal wordt afgeremd met de middelen die daarvoor stedenbouwkundig ter beschikking zijn. Bestaande gebouwen al dan niet leegstaand zullen optimaal gebruikt worden om nieuwe domeinnames te vermijden en zo de open ruimtestructuur te vrijwaren. We voeren dus een beleid dat open ruimte maximaal beschermt. Bijkomende woonegelegenheden kunnen enkel via verstandige en kwaliteitsvolle verdichtingsprojecten. Ook bijkomende bedrijvigheid kan en moet op een doordachte manier gebeuren, bij voorkeur in goed ontsloten gebieden."
- **Strijdig met de plannen van de gemeente om de kernen van Groot-Bijgaarden en Dilbeek te versterken:** met voorliggend RUP worden handelsfuncties weggeleid uit die kernen naar een nieuw te creëren (ongewenste) "centrumfunctie". Ontwikkelingen horen eerder thuis in dit reeds verstedelijkt gebied, die als dusdanig ook ingekleurd zijn in de hogere plannen en in de Gemeentelijke Structuurplannen.
- **Strijdig met de belofte de groei van Dilbeek beneden 50.000 inwoners te houden en de Steenvoordebeekvallei niet (verder) te verhard:** Gezien de talrijke reeds geplande ontwikkelingen in de kern van Groot-Bijgaarden en Dilbeek, al de overige nog beschikbare bouwgronden en het Wolsemproject, zal dit RUP onvermijdelijk ertoe leiden dat Dilbeek uitgroeit tot een stad van meer dan 50.000. Het RUP wil immers wel verdichten en recreatiegebied inruilen voor bijkomende bouwgronden, maar nergens worden binnen het RUP gebied (of erbuiten) bouwgronden geschrapt of bijkomende open ruimte gecreëerd. Het RUP doet dus net het omgekeerde van wat in de beleidsplannen én in de startnota zelf als uitgangspunt wordt genomen : er wordt niet vergroend, maar verhard en verdicht.

Maar ook buiten het "Verdichtingsgebied" beoogt het RUP de stationsbuurt te verdichten en te verstedelijken :

- Een groot deel van het bouwgebied van het RUP-gebied is vandaag ingekleurd als woongebied met landelijk karakter. De ontwikkeling van de RUP wil dit landelijk karakter fundamenteel wijzigen (door de bestaande percelen zo vol mogelijk te laten bouwen) en bijkomend bouwgebied te creëren (omzetten recreatiegebied naar woonzone, zonder enige vorm van compensatie binnen het gebied).
- Volgens de startnota wil het RUP "behoud en versterking van het groen" (p. 12. 3.1.1. van de startnota wordt gesteld op basis van de GRS "vrijwaren en versterken van de groengebieden" en nog "initiatieven voor de herinrichting van de stationsomgeving mogen niet leiden tot verharding van de Steenvoordebeekvallei"), maar met de huidige voorstellen is er geen enkele versterking van het groengebied en wordt de Steenvoordebeekvallei wel degelijk verhard en volgebouwd.

De eis vanuit de Stationsbuurtraad is dan ook duidelijk : qua bouwgronden in het projectgebied moet de situatie hoogstens blijven zoals ze is, dus GEEN VERDICHINGSZONE, GEEN APPARTEMENTEN en (ZONDER GROENCOMPENSATIE) GEEN BIJKOMENDE BOUWGRONDEN IN HET PLANGEBIED. Graag komt er meer groen en recreatie bij, en niet minder.

2. Niet meer & onveiligere verkeer, maar minder en veiliger !

Hoewel de startnota van het RUP op pag. 63 concludeert dat "Het plan heeft geen aanzienlijk negatieve effecten op vlak van mobiliteit", stelt de Stationsbuurtraad louter op objectief aantoonbare feiten vast dat er vele elementen zijn die juist het tegendeel aantonen.

De Stationsbuurtraad pleit voor een verkeersluwe omgeving, met een absolute voorrang voor de zwakke weggebruiker, te beginnen met de Stappers, vervolgens de Trappers, het Openbaar vervoer en tot slot, de auto's.

Op basis van een deskundige screening van de in de startnota van het RUP gebruikte mobiliteitsstudie, kan zeer duidelijk aangetoond worden dat deze een onvolledig beeld geeft:

- **Verkeersonderzoeken zijn onvoldoende representatief:** er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de impact van de sluiting van het treinstation Groot-Bijgaarden voor alle wegverkeer, het Wolsemproject met 300 nieuwe wooneenheden ...
- **Kerncijfers worden zeer optimistisch ingeschat en onvoldoende onderbouwd:** de uitbreiding van het aantal leerlingen van 270 naar 770 zou blijkbaar een positief effect hebben op het wegverkeer -quod non-?. Er wordt geen rekening gehouden met de impact van de inname van de bestaande en niet gesloopte gebouwen van de school om verder uit te breiden met een 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} studiejaar.
- **Foutieve aannames en berekeningen:** bijvoorbeeld, in de startnota van het RUP lezen we dat in de nieuwe school 770 leerlingen komen wat samen zou neerkomen op slechts 390 gezinnen. Er wordt geen enkele berekende verantwoording gegeven waarom dit slechts "390 gezinnen" zouden zijn. Enkel een "wishful thinking".

Op basis van correcte berekeningen en een degelijk verkeersonderzoek dat alles in kaart brengt (zie hierna), is meteen bewezen dat de effecten op vlak van verkeersgeneratie en parkeerbehoefte zeer groot zullen zijn wanneer alles gerealiseerd wordt wat de gemeente Dilbeek, de bouwpromotoren in de omgeving en Infrabel in gedachten hebben, zoals:

- groei mogelijk maken in de stationsomgevingen van Dilbeek (verdichting en economische activiteiten ontwikkelen): appartementsering 170 Royer – 65 Schietse + 300 wooneenheden Wolsemproject en uitbreiding aan winkelopervlaktes (7500m²);
 - verdrievoudiging van het aantal leerlingen tussen 2.5 en 9 jaar oud (van 270 naar 770 leerlingen), met mogelijke uitbreiding door inname van de niet gesloopte gebouwen op de nieuwe site;
 - uitbreiding van de seniorenwooneenheden met economische activiteiten;
 - sluiting van de treinstations Sint-Martens-Bodegem, Dilbeek, Groot-Bijgaarden voor alle doorgaand verkeer,
- hetgeen dus sterk verschilt met de conclusies van de startnota RUP.

De gemeente Dilbeek heeft reeds met haar Collegebeslissing 12/11/2018 aangegeven dat alleen al voor het eerste bouwproject, met name de nieuwe Don Boscoschool, de flankerende maatregelen die de school voorziet onvoldoende zijn: "de H. Placestraat, die een ontsluitingsweg is, zal geblokkeerd worden door parkerende auto's".

De impact van deze verkeersgeneratie, zowel van de school als van alle bijkomende woon- en winkelprojecten, is dus duidelijk nefast in tegenstelling met wat in de startnota van het RUP beweerd wordt. Dit wordt in de startnota op geen enkele wijze opgevangen.

Aan het voorgaande moet worden toegevoegd de **sluiting van het treinstation Groot-Bijgaarden** voor alle wegverkeer. Dit zal een enorme impact hebben op de omgeving van het station Dilbeek dat nog geen 2km verderop ligt.

Vandaag wordt dit reeds door de gemeente Dilbeek geconcretiseerd met haar visie om het dorpsplein Groot-Bijgaarden autoluw te maken en van de Brusselstraat vanaf het dorpsplein tot aan het station Groot-Bijgaarden een bestemmingstraat te maken, waardoor het station Groot-Bijgaarden gesloten kan worden voor al het doorgaand verkeer, inclusief de vele vrachtwagens. Dit heeft twee onmiddellijke gevolgen voor de stationsomgeving Dilbeek:

- Al het doorgaand verkeer komende van Brussel naar Ternat en omgekeerd moet voortaan rijden langs de route Dansaertlaan, Stationsstraat, H. Placestraat, Molenberg-Hoogveld. Dit geldt ook voor het vrachtverkeer. Zie hiervoor het Mobiliteitsplan van Dilbeek, bladzijde 58-59 en 74. "Schone lucht, veilige school" baart de gemeente Dilbeek blijkaar geen zorgen, inclusief de opstellers van de startnota RUP. Hoe tegenstrijdiger kan men zijn door van de straat waar een school komt van 770 leerlingen tussen de 2.5 en 9 jaar oud een type I en een vrachtroute te maken?
- Alle treinreizigers die vandaag hun wagen parkeren op de parking van het station Groot-Bijgaarden zullen deze parking niet langer meer kunnen bereiken en dus verplicht worden hun wagen te stallen ter hoogte van de parking station Dilbeek. Tijdens de werkdagen staan er meer dan 150 wagens op de parking van het Station Groot-Bijgaarden gestald. Vraag: Vinden zij allemaal een parkingplaats aan het station Dilbeek? Dit zijn niet allemaal mensen die in de onmiddellijke omgeving van een treinstation wonen en dus kan men er niet automatisch van uitgaan dat zij allemaal met de fiets (maximum 3km volgens startnota RUP) of te voet (maximum 1km volgens Startnota RUP) naar het station Dilbeek zullen komen.

De startnota van het RUP geeft terecht voorkeur aan de toepassing van het STOP-principe voor de vlotte toegankelijkheid van het station Dilbeek en van de bouwprojecten errond (nieuwe school, winkels, uitbreiding seniorenvoorzieningen, appartementen, ...). Dit betekent voorrang aan de zwakke weggebruiker, zijnde de voetganger in eerste instantie, vervolgens de fietser, het openbaar vervoer en in laatste instantie de wagens.

De Stationsbuurtraad stelt echter vast dat in de startnota RUP deze theorie niet in de praktijk wordt omgezet. De voetganger die zich naar het treinstation en/of de school verplaatst, verdwijnt totaal uit het straatbeeld. Waarschijnlijk juist omdat het goedgekeurd Dilbeeks Mobiliteitsplan (GR 05/09/2017) het tegenovergestelde voorziet. Dit mobiliteitsplan voorziet in een drukke

4

doorgangsweg type 1 (Dansaertlaan, Stationsstraat, H. Placestraat, Molenberg, Hoogveld) met voorrang van rechts, en een vrachtroute (Dansaertlaan, Stationsstraat, H. Placestraat), wat moet leiden tot een vlotte doorstroming van het auto- en vrachtverkeer, of een "Ring rond Bijgaarden".

Dit alles wordt door de gemeente Dilbeek gemotiveerd om het verkeer van Ternat naar Brussel en omgekeerd, alsook voor vrachtverkeer niet langer meer te laten doorrijden via de dorpskern van Groot-Bijgaarden en een sfeer van winkelcentrum, met tavernes en restaurants te creëren. Blijkbaar hoeft een aangename sfeer niet gecreëerd te worden in de stationsomgeving Dilbeek, waar de visie blijkbaar is van verdichting en centrum sfeer met winkels.

Een eerste concretisering daarvan is nu al zichtbaar met de heraanleg van de Dansaertlaan en binnenkort van Hoogveld-Molenberg waar geen afgescheiden voetpaden meer zullen zijn en waar de breedte van de rijbaan niet versmald wordt, noch verkeerspoorteffecten aangelegd worden, zodat het verkeer vlot kan doorrijden. De Brusselstraat wordt op termijn vanaf Hoogveld een type II weg in plaats van een type I weg.

De Stationsbuurtraad geeft aan dat de gemeente keuzes moeten maken, en eerlijk moet zijn wanneer zij het STOP-principe als uitgangspunt neemt in haar mobiliteitsvisie. De Stationsbuurtraad pleit voor een correcte toepassing van het STOP-principe waarbij een absolute voorrang gegeven wordt aan de voetgangers in de onmiddellijke omgeving van de nieuwe school en het station Dilbeek.

Vervolgens, voldoende aandacht voor de fietsers. Tot slot, autoverkeer in functie van de mogelijkheden en dus ondergeschikt. **Afgescheiden voetpaden aan de school en het senioren centrum zijn een absolute must. Dit in combinatie met de inrichting van de H. Placestraat, vanaf het kruispunt met Molenberg tot aan het station Dilbeek als een fietsstraat.** Dit is de meest werkbare oplossing voor een veilige school en propere lucht.

De Stationsbuurtraad pleit er dus voor dat het RUP stationsomgeving Dilbeek de mogelijkheden en de beperkingen qua mobiliteit eerlijk inpast. Ook de onvermijdelijke impact van de voorziene sluiting van de spoorwegovergang van Groot-Bijgaarden (verkeer- en parkingproblemen aan het station Dilbeek), alsmede het Wolseproject en de afsluiting van de Lange Haagstraat van alle wegverkeer ter hoogte van het te creëren stationsplein. De nieuwe functies van bestaande gebouwen (huidige school, oude kloostergebouwen, kapel in parkgebied) verdienen eveneens verduidelijking om het totaal plaatje en de impact op mobiliteit correct te kunnen berekenen.

Het minimaliseren van de mobiliteitsimpact is onaanvaardbaar. Op een ernstige wijze zal het RUP-proces deze effecten correct in kaart moeten brengen, en zal de gemeente Dilbeek gepaste maatregelen moeten treffen en keuzes moeten maken. Voetgangers moeten voorrang krijgen. Een doorgangsweg type 1 in de H. Placestraat is volkomen strijdig met een veilige schoolomgeving en seniorenvoorzieningen. Dit wordt niet waar gemaakt door een paar wandelwegen in te kleuren op de site van de nieuwe school en in het Sint Wivina park. Kleuters, treinreizigers, senioren komen niet plots daar terecht.

5

3. Niet nog eens alleen "kosten en lasten voor de gemeenschap en de buurt" en "winsten voor de private ontwikkelaars".

Het RUP stelt belangrijke winsten in het vooruitzicht voor o.m. enkele groot-eigenaren / ontwikkelaars in het plangebied : Royer die de mogelijkheid krijgt appartementen te ontwikkelen waar nu enkel grondgebonden woningen of zelfs KMO-activiteiten toegestaan zijn. De manege die woonzone wordt. Schietse wiens gebied momenteel ook niet toestaat om appartementen in te planten. De meerwaarde die aldus kan gerealiseerd worden bedraagt vele miljoenen €.

Daartegenover worden alle bijkomende lasten op de schouders gelegd van:

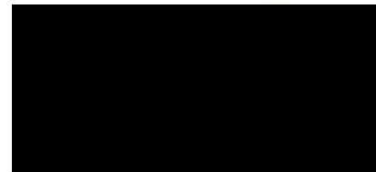
- de buurtbewoners : verstedelijking / verdwijnen open ruimte / bijkomend verkeer / drukte / geluidsoverlast / evenementen buiten de schooluren (tijdens de werken en erna) ...
- de gemeente: kosten voor heraanleg van de banen, ontsluitingswegen, kosten voor het RUP zelf ...

Voor zover er dan toch (niet door de Stationsbuurtraad gewenste) verstedelijking en verdichting zou moeten komen, is het een absolute vereiste en een evidentie dat de gemeente Dilbeek alles in het werk stelt om (het overgrote) deel van de planwinsten die aldus gerealiseerd (kunnen) worden terug te laten vloeien naar de gemeenschap / de stationsomgeving en niet te laten verdwijnen naar de eigenaars die toevallig de planmatige meerwaarden kunnen opstrijken. De "planbaten" heffing die in de regelgeving voorzien is, betreft slechts een schijnvergoeding. Deze komt in essentie trouwens aan de VO ten goede en niet aan de gemeente.

Het planproces en de goedkeuring van het RUP moet dan ook voorafgegaan worden en voorwaardelijk zijn van het voorafgaand op zich laten nemen van juridisch bindende verbintenissen van de groot-eigenaren in het plangebied om een aanzienlijk deel van de aldus gerealiseerde winsten opnieuw te investeren in het projectgebied (met daarbij de concrete infrastructuurprojecten die zij met die winsten mee zullen bekostigen). Dit als voorwaarde opnemen / stellen voor de goedkeuring van de RUP is juridisch perfect mogelijk (en nader uit te werken door de gemeente) en op te nemen in een overeenkomst tussen de gemeente en de betrokken eigenaren.

Dit geldt des te meer omdat er momenteel geen enkele garantie voorzien is dat eens het RUP goedgekeurd is de private ontwikkelingen niet snel gerealiseerd zullen worden maar daartegenover de hiervoor noodzakelijke versterkingen van het openbaar domein niet. Deze zijn niet opgenomen in de gemeentelijke meerjarenplannen voor openbare infrastructuur en iedereen weet dat private ontwikkelingen veel sneller gerealiseerd kunnen worden dan openbare infrastructuurwerken. **Er moet daarom in het RUP op een bindende wijze een sequentie opgenomen worden, waarbij (als deze toch zouden worden toegestaan) de bijkomende ontwikkelingen slechts zullen volgen nadat de publieke infrastructuur hieraan is aangepast.**

De Stationsbuurtraad stuurt de gemeente Dilbeek huidig schrijven als opmerkingen en bezwaren nopens de startnota van het RUP Stationsomgeving Dilbeek onder voorbehoud van alle rechten en zonder enige nadelige erkenenis.



3 PARTICIPATIEMOMENT

Tijdens de publieke raadpleging werd een participatiemoment georganiseerd onder de vorm van een pop-up infomarkt. Deze infomarkt ging door op 26-06-2019 van 15u tot 19u.

Aan het station werden 4 thematische **posters** geplaatst. Aan de hand van deze posters werd de startnota toegelicht. Daarnaast was er een suggestie box voorzien waarbij mensen het **suggestieformulier** konden invullen.



Foto's infomarkt 26-06-2019

3.1 Posters

rup stationsomgeving
procesverloop

#1 Voorbereidende fase

- Workshop met stakeholders
- Voorstudie
- Overleg met stakeholders (03-17 t/m 08-17)
- Overleg i.f.v. mobiliteit (02-18 t/m 08-18)
- Participatief voortraject (09-18 t/m 02-19)
- Overleg i.f.v. mobiliteit (02-19)

#2 Startnota

- Startnota en procesnota
- Overleg met stakeholders
- Overleg i.f.v. mobiliteit
- Raadpleging publiek – Pop-up infomarkt

#3 Charette - ontwerp onderzoek

#4 Scopingnota

#5 Voorontwerp

#6 Ontwerp

#7 Definitief ontwerp

1 VOORBEREIDENDE FASE

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

Bij de totstandkoming van het RUP werd een participatief, breed ontwerpproces gevoerd waarin heel wat ruimtelijke actoren actief betrokken werden.

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

- Dankzij juiste grenzen heb je ruimte;
- Een keuze voor een alternatieve route;
- Enkel door te stoppen zullen we blijven bewegen;
- Niet bouwen om te bouwen;
- Een duidelijke wens voor een grens.

2a STARTNOTA

De procedure van het RUP start met de opmaak van een startnota die onder meer een beschrijving geeft van de doelstelling en de afbakening van het plangebied.

Daarnaast moet het planteam in de startnota nagaan of het plan aanleiding kan geven tot mogelijke aanzienlijke milieueffecten.

2b PUBLIEKE RAADPLEGING

Raadpleging

Zowel over de startnota als de procesnota moet de gemeente Dilbeek een raadpleging houden over een periode van 60 dagen en minstens één participatiemoment organiseren.

Looptijd:
> 3 juni 2019 t/m 1 augustus 2019

Inzage:
> www.dilbeek.be
> www.akeekatuut.be
> loket Team Wonen en Ondernemen

Reacties:
> aangetekend t.a.v. het college
> afgifte aan het loket

DANKIJZIJ JUISTE GRENZEN HEB JE RUIMTE

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

EEN KEUZE VOOR EEN ALTERNATIEVE ROUTE

Hoewel het in deze fase nog te vroeg is een definitieve keuze te maken moete de mogelijkste knooppunten met de spoorlijn, zal het komende planningsproces als basis scenario uitgaan van een onstabiele ondergrond. Het mechanisch verkeer verloopt via een vertanding van de Wolvenstraat. Het zacht verkeer verloopt via een onderdoorgang ter hoogte van de Stationsstraat.

ENKEL DOOR TE STOPPEN ZULLEN WE BLIJVEN BEWEGEN

Om de verkeersleefbaarheid van de stationsomgeving in de toekomst te garanderen moet op een open, innovatieve manier gezocht worden over mobiliteit. Vernieuwend mobiliteitsdiensten zal een mentale beweging vragen bij alle betrokken partijen (de overheid, de bewoners, de architecten, de ontwikkelaars, ...).

NIET BOUWEN OM TE BOUWEN

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

EEN DUIDELIJKE WENS VOOR EEN GRENZ

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

*ruip stationsomgeving
de structuurschets*



3 CHARETTE

De adviezen en inspraakreacties worden door het planteam gebundeld. Deze bundel is de input voor een charette.

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

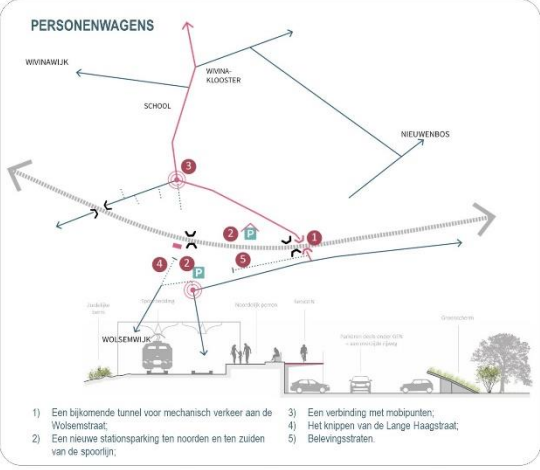
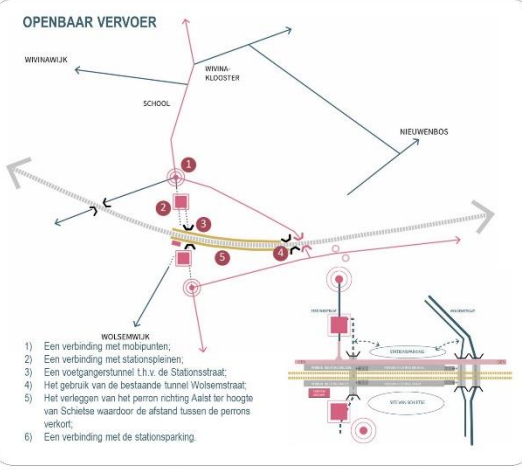
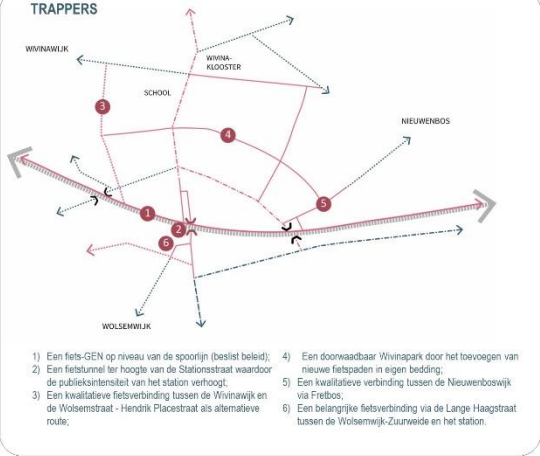
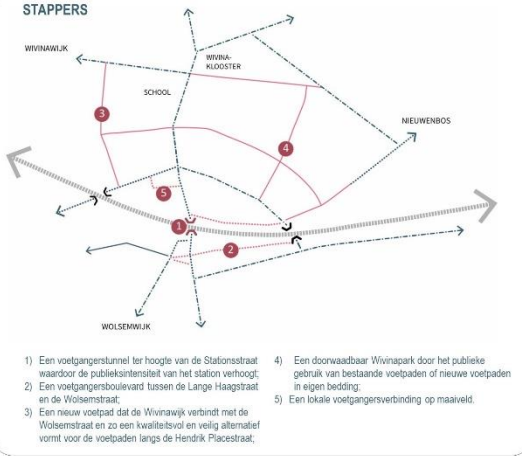
De charette heeft als doel een vormelijk inzicht te geven van de haalbare verdichting rond het station.

1

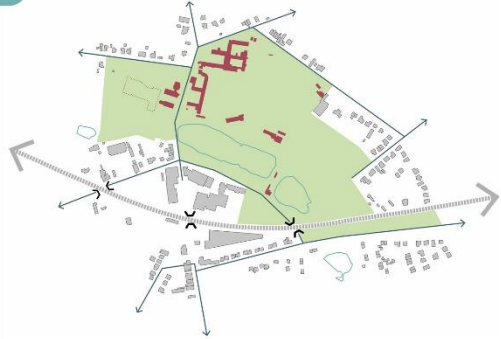
HELDERE DUIDING VAN TOEKOMSTIGE VERPLAATSINGSROUTES

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

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



2 OPENEN EN SCHAKELEN VAN GROENE RUIMTE



Binnen het RUP wordt het maximaal ruimtebeslag vastgelegd voor de openruimte zone. Daarnaast dient een inrichtingsplan opgesteld te worden dat aantoonbaar is dat het maximaal ruimtebeslag niet wordt overschreden en dat de nieuwe ontwikkeling zich inpast in de omgeving.

rup stationsomgeving

de visie

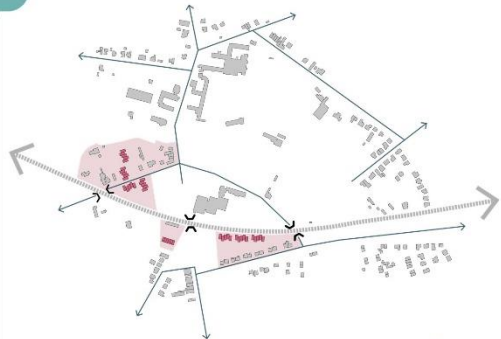
De concepten vormen de ruimtelijke vertaling van de doelstellingen op het globale projectgebied en zijn in die zin de verantwoording van de inpasbaarheid van het project binnen zijn omgeving.

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

De concepten worden gegroepeerd rond de volgende thema's:

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

3 RUIMTE BEHOUDEN VOOR DE GRONDGEBONDEN WONING

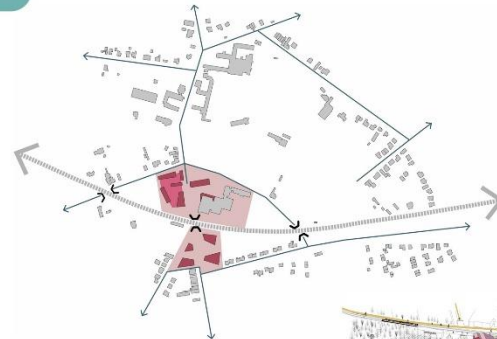


In het RUP worden grondgebonden woningen versterkend vastgelegd. Met deze maatregel vermijden we een overaanbod aan appartementen.



Impressie grondgebonden eengezinswoningen langs de Wolvenstraat en langs het spoor

4 COMPACTE MULTIFUNCTIONALITEIT AAN WEERZIJDEN VAN HET SPOOR



De maximale dichtheid wordt vastgelegd.



Visualisatie compacte multifunctionaliteit langs de Stationsstraat (zuidelijke zijde)

3.2 Suggestieformulier

RUP STATIONSOMGEVING
Suggestieformulier

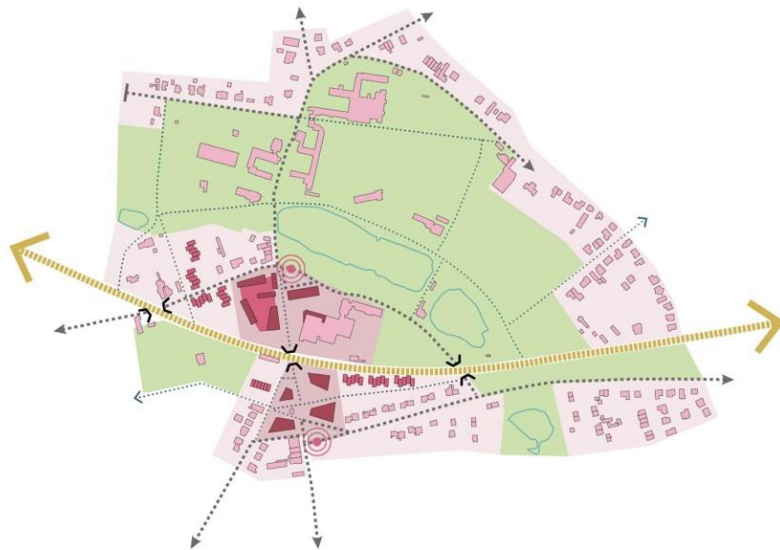


Over de startnota moet de gemeente Dilbeek een raadpleging houden over een periode van 60 dagen en minstens één participatiemoment organiseren.

Looptijd:
> 3 juni 2019 t/m 1 augustus 2019

Inzage:
> www.dilbeek.be
> www.akkeakketuutuut.be
> loket Team Wonen en Ondernemen

Reacties:
> aangetekend t.a.v. het college
> afgifte aan het loket
> wonenondernemen@dilbeek.be



Heb je suggesties of opmerkingen voor het huidige voorstel?
Welke bijkomende maatregelen wil je voorstellen?
Waar moet aandacht voor zijn in de directe omgeving?

Blijf je graag op de hoogte van de verdere stappen in het project?
Schrijf je dan in op de nieuwsbrief via www.akkeakketuutuut.be
of laat hier je contactgegevens achter.

3.3 Reacties van de deelnemers via het suggestieformulier

3.3.1 Suggestieformulier 1

Maak de verschillende toegang tot het
Watinepark open voor wandelaars.
Momenteel is enkel de poort op het opengebied
(Placentstraat) permanent open.
De poort op de Wolsonsstraat en Bereddy een
de vijver op de Placentstraat zijn gesloten. Er wordt
niet geantwoord en gezegd wanneer men belt.

Blijf je graag op de hoogte van de verdere stappen in het project?
Schrijf je dan in op de nieuwsbrief via www.akkeakketuutuut.be
of laat hier je contactgegevens achter.

3.3.2 Suggestieformulier 2

Zwaan verkeer niet door
groengebied & verkeerstruwe
zone sturen. Misschien al
eenden laten afslaan?
via kloostermuur?

Blijf je graag op de hoogte van de verdere stappen in het project?
Schrijf je dan in op de nieuwsbrief via www.akkeakketuutuut.be
of laat hier je contactgegevens achter.

3.3.3 Suggestieformulier 3

Installeer een voortgangs- en follow-up over de
spoorlijn in Drogenbos van de blootstelling/blootstelling.
Leg een kleine 'Kruis' die 'jouw' aan toont
de Wolven tunnel en de looplijn langs de
Domenico. De kunnen erin en zijn kunnen
in alle veld en zijn. De kunnen het in winter -
punt te voet naar de 'Bols' in de Plootstraat.

Blijf je graag op de hoogte van de verdere stappen in het project?
Schrijf je dan in op de nieuwsbrief via www.akkeakketuut.be
of laat hier je contactgegevens achter.

3.3.4 Suggestieformulier 4

ECOLOGIE
eco tunnel Wolvenstraat
in plaats van gebruikt
verkeers bestaande brug
andere spoorweg, spoorweg
over 100 meter op polen
zetten om natuurverbinding
te creëren tussen noord en
zuid van de spoorweg
Deze natuurverbinding staat in

Blijf je graag op de hoogte van de verdere stappen in het project?
Schrijf je dan in op de nieuwsbrief via www.akkeakketuut.be
of laat hier je contactgegevens achter.

het huidige gemeentelijk ruimtelijk
structuurplan
[Redacted]

3.4 Verslag

De infomarkt vond plaats op woensdag 26-06-2019 en dit doorlopend van 15u tot 19u. Op elk moment waren er geïnteresseerden aanwezig. De infomarkt werd bijgevolg druk bezocht.

Mobiliteit kwam als een belangrijk thema naar voor. Hier werden de meeste vragen over gesteld.

De reacties van de aanwezigen waren overwegend positief. Er was een bereidheid om naar het groter geheel te kijken en niet enkel naar het eigen belang.

4 ADVIESVRAAG

Volgende instanties werden dd. 29/05/2019 gevraagd om advies te verlenen op de startnota.

Adviesinstantie	Datum advies uitgebracht	Advies
Departement Omgeving	29/07/2019	Gunstig onder voorwaarden
Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant	10/07/2019	Gunstig onder voorwaarden
Vlaams Energieagentschap	27/06/2019	Gunstig onder voorwaarden
Gecoro	11/06/2019	Gunstig onder voorwaarden
Agentschap Onroerend Erfgoed	31/07/2019	Gunstig onder voorwaarden
Agentschap voor Natuur en Bos	/	Geen advies ontvangen
Agentschap Wonen-Vlaanderen	09/07/2019	Geen advies
Vlaamse Waterweg	/	Geen advies ontvangen
Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Waterlopen	/	Geen advies ontvangen
NMBS	/	Geen advies ontvangen
Infrabel	02/07/2019	Gunstig onder voorwaarden
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	/	Geen advies ontvangen
Sport Vlaanderen	25/06/2019	Gunstig onder voorwaarden
Agentschap Innoveren en Ondernemen	/	Geen advies ontvangen
Toerisme Vlaanderen	/	Geen advies ontvangen
OVAM	18/07/2019	Gunstig onder voorwaarden

4.1.1 Advies Infrabel



Bram Leroy
Infrabel - Asset Management
Area North-West
Gebouwen en Kunstwerken
T + 32 02 52 523 67
T + 32 09 241 27 02
bram.leroy@infrabel.be

Vlaamse Overheid afdeling Gebiedsontwikkeling
Koning Albert II-laan 20 bus 7
1000 BRUSSEL

uw bericht van
29.05.2019

uw kenmerk
RUP_23016_214_00005_00001

bijlage(n)
1

Gent
08.05.2019

ons kenmerk
3516.2019.287.DILBEEK


DILBEEK - RUP Stationsomgeving Dilbeek van gemeentebestuur Dilbeek

Geachte,

Infrabel staat positief tav het RUP stationsomgeving.

Infrabel vraagt evenwel rekening te houden met haar algemene richtlijnen;
De inrichting van de stationsomgeving dient verder verfijnd te worden met de diensten van
Infrabel en NMBS; met het STOP principe in de stationsomgeving.

Hoogachtend,


Ir. D. Van de Sype
Head of Area North-West
Infrabel - Asset Management

bijlage(n)

- Algemene voorwaarden RUP

Administratief contactpersoon
Dominique Cordonnier
T + 32 09 241 25 11
IAM.NW.Adviezen@infrabel.be
Bureau Terrains

Marcel Broodthaersplein 2 – BE-1060 Brussel
BTW BE 0669.763.267 / RPR Brussel / NV van publiek recht
IBAN BE 13 00 14-4036-6639 / BIC GEBABEBB

pag 1/1

www.infrabel.be



Directie Asset Management
90-02 I-AM.A3.GA2, K. Maria Hendrikaplein 2, 9000 GENT

ALGEMENE VOORWAARDEN i.v.m. RUP/MER en soortgelijke aanvragen

Bouwwrije strook langsheen het spoor

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

De tien meterstrook kan wel een tijdelijke nevenbestemming krijgen.

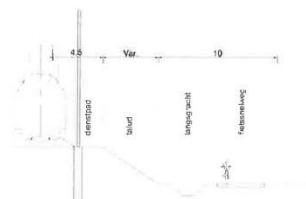
Deze tien meterstrook wordt ingegeven vanuit:

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

Het spoorlichaam wordt begrensd bij:

- gelijkgrondse ligging door het dienstpad (de exploitatiezone = 4,5m vanaf de buitenste rail
- bij ongelijkgrondse ligging wordt de 10m gemeten vanaf de uiterste grens van het talud.

Schematische voorstelling bouwwrije strook



Biologische waarde

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

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

Deze spoorwegzate moet dan ook gebruikt kunnen worden voor spoorweginfrastructuur.

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

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

Aangelanden

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

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

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

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

Mobiliteit (indien er overwogen op deze lijn aanwezig zijn)

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

Trespassing

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

Hydraulica

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

4.1.2 Advies Deputatie Vlaams-Brabant

RUIMTE | RUIMTELIJKE PLANNING

B 47
10 juli 2019

Vragen naar:

Planoloog : Tom De Bruyn (016 26 75 91)

Administratie : Geert Vansant (016 26 75 64)

E-mail: ruimtelijkeplanning@vlaamsbrabant.be

Ons kenmerk:

Dossierkenmerk: RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn



VLAAMS-
BRABANT

BESLUIT VAN DE DEPUTATIE VAN VLAAMS-BRABANT

BETREFT: Dilbeek - Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' - start- en procesnota

1. GEGEVEN

De gemeente Dilbeek organiseert van 3 juni 2019 tot en met 1 augustus 2019 een eerste participatieronde (publieke raadpleging) voor de opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving'.

De deputatie wordt gevraagd om haar advies over de startnota uit te brengen. Het advies dient uitgebracht te worden binnen een termijn van zestig dagen, die ingaat op de dag na de ontvangst van de adviesvraag (28 mei 2019). Als die termijn wordt overschreden, dus na 25 juli 2019, kan aan de adviesvereiste worden voorbijgegaan.

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.



RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn

1 / 5

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 langs de infrastructuurbundel die Brussel verbindt met het westen van het land. Het plangebied bevindt zich langs de spoorlijn Brussel-Gent die de gemeente doorsnijdt net ten zuiden van de kern Groot-Bijgaarden en ten noorden van de kern Wolsem.

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

Vanuit zuidoostelijke richting buigt de vallei van de Steenvoordbeek zich rond het station om het plangebied in westelijke richting te verlaten. Het plangebied bestaat vooral uit voorzieningen: kleinschaliger in de onmiddellijke omgeving van het station (stationsgebouw, horecazaken, een leegstand bedrijfsgebouw en een politiekantoor), iets groter net ten noorden ervan (een schoolcampus en twee bedrijfsgebouwen) en grootschaliger in de groene omgeving van de beekvallei ten noorden (een zorgcampus met assistentiewoningen, een school, een jeugdverblijfcentrum 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 verkeersmorfologieën 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.



RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn

2 / 5

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 gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Dilbeek

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

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

In kader van het actieplan 'seniorenhuisvesting', in kader van een kwalitatief erfgoedbeleid en overeenkomstig de ruimtelijke opties voor Wolsem, wenst Dilbeek de mogelijkheid voor de inrichting van seniorenhuisvesting in de Sint-Wivina abdij te ondersteunen. Hiertoe zal de gemeente een RUP Sint-Wivina opmaken dat invulling geeft aan het afwegingskader voor de uitbreiding van rusthuisvoorzieningen. De abdij kan ook ruimte bieden aan omkaderende functies. Bij de opmaak van het RUP kunnen alternatieve woonvormen voor senioren onderzocht worden. Het plan zal het toekomstig gebruik van de gebouwen bepalen en zal voorzien in een behoud van de groene zone. Extra aansnijding van de open ruimte in het parkgebied van de Sint-Wivina abdij in functie van bijkomende nieuwbouw kan niet aanvaard worden.

Principiële beoordeling

In deze principiële beoordeling wordt aangegeven of bepaalde doelstellingen of planonderdelen in overeenstemming zijn of kunnen zijn met het provinciaal beleid en/of het gemeentelijk (ruimtelijk) beleid. Zo mogelijk worden de voorwaarden aangegeven waaronder het planvoornemen passend kan zijn in het (ruimtelijke) beleid van de provincie. Deze beoordeling gebeurt op basis van de startnota. Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal in de volgende fasen van de planopmaak opnieuw getoetst worden aan de principes van het provinciaal beleid en/of het gemeentelijk (ruimtelijk) beleid.

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.

Deze doelstelling is dus principiële in overeenstemming met het provinciaal beleid en kan ondersteund worden.

Conclusie: De plan doelstellingen passen binnen het provinciaal (ruimtelijk) beleid.

Inhoudelijke aandachtspunten

Onder de inhoudelijke aandachtspunten worden suggesties geformuleerd om het planningsproces zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, ervoor te zorgen dat het planinitiatief zo goed mogelijk bijdraagt aan de uitvoering van het provinciale ruimtelijke beleid en/of om de kwaliteit van het planinitiatief te verbeteren.

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

Beekvallei met voorzieningen



RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn

- Het is niet duidelijk of de campus Don Bosco, die naar het plangebied zou verhuizen, bijkomende bebouwing nodig heeft of in de bestaande bebouwing terecht kan ('de nieuwe gezamenlijke campus zal het planologisch maximum vormen'). Indien er bijkomende bebouwing nodig is, zullen er sterk beperkende maatregelen qua groen en natuurverbinding moeten worden opgelegd.
- De Steenvoordbeekvallei wordt in het plangebied onderbroken door het spoor en de Dansaertstraat. Om de natuurverbinding op te waarden zouden maatregelen rond migratie/ingroening/... kunnen worden opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Mobiliteit - voetgangers

- Voetgangersverbinding 3 (p. 46) vanuit de Wivinaabdij wordt net als de gelijklopende fietsverbinding zo rechtstreeks mogelijk doorgetrokken naar de stationsomgeving.

Mobiliteit - fiets

- Op p. 30 wordt een maximale omrijfactor van 1,4 vooropgesteld, die verder ook niet terugkomt. De typische richtlijn is om te werken met een omrijfactor van 1,2. Het lijkt dan ook interessant om deze ook in dit dossier te gebruiken, en de uiteindelijke routekeuzes hieraan te toetsen.
- Ook bij de herprofilering en ondertunneling van de Wolsemstraat is het nodig kwalitatieve fietsverbindingen te voorzien.
- Binnen de aanleg van de stationsomgeving is het belangrijk voldoende aandacht te schenken aan kwalitatieve fietsenstallingen, met ook aandacht voor bakfietsen, elektrische fietsen en deelfietsen.

Mobiliteit - OV

- Voor het ontwerp en de realisatie van het mobipunt aan noord- en zuidkant kan het project rond mobipunten dat de provincie voert in samenwerking met de vzw Mobipunt (of de vzw zelf) mogelijk inspiratie en input bieden.

Mobiliteit - wagens

- Aan beide kanten van het station worden de 2 doodlopende segmenten van de Stationsstraat vermeld. Gezien het maar om kleine aftakkingen gaat lijkt het beter deze gedeelten gewoon autovrij te maken, op een eventuele parkingtoegang na.
- Er is nog geen locatie voor een parking aan de zuidkant gekozen. Het kan interessant zijn deze te integreren in een ontwikkeling op de site Schietse, met ingang vanop de Wolsemstraat om zo de stationsomgeving zelf nog meer te ontlasten.
- Voor het garanderen van toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking wordt uitdrukkelijk verwezen naar het toegankelijkheidsbureau Inter (<https://www.inter.vlaanderen>) dat hierrond gespecialiseerd advies kan geven.

Andere opmerkingen

- Voor de uitwerking van de stationsomgeving kan het project van de Gazometersite te Sint-Truiden mogelijk inspiratie bieden.
- Er wordt niet ingegaan op de mogelijkheden voor kleinhandel. Het is interessant om hier, vooral aan de zuidkant, meer aandacht aan te besteden en kleinschalige niet-autogerichte detailhandel te integreren in de gewenste ontwikkelingen. Ook verveefbare bedrijvigheid, die geen overlast brengt in een residentiële omgeving, moet zeker overwogen worden als toegelaten (neven)functie. Het kan dan gaan om kleinschalige productie, kantoren of voorzieningen.
- Een aantal mogelijke aandachtspunten voor de stedenbouwkundige voorschriften:
 - o Er wordt aangeraden de term 'woonlagen' niet te hanteren en enkel 'bouwlagen' te gebruiken om het gabarit te definiëren.
 - o Het is belangrijk de voorschriften flexibel te houden en enkel de hoogstnodige beperkingen op te leggen (qua typologie, bouwhoogte/bouwlagen, minimaal groen...) en detailvoorschriften die enkel bij specifieke typologieën relevant zijn (bouwdieptes, kavelbreedtes, afstandsregels, dakhellingen,...) te vermijden.
 - o De opmaak van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is een ideale gelegenheid om bepalingen op te nemen voor dakoppervlakken (bijvoorbeeld verplichting tot groendaken of installaties voor hernieuwbare energie).
 - o Naast één- en meergezinswoningen kunnen andere woonvormen (zoals woongroepen, co-wonen en cohousing) expliciet worden toegelaten om de diversiteit van het woonpatrimonium te verruimen.
 - o Het kan nuttig zijn ontwikkelingsperspectieven voor het in het plangebied aanwezige erfgoed op te nemen in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Flankerend beleid



RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn

- In de doelstellingen voor de fiets worden terecht de Hendrik Placestraat, de Lange Haagstraat en de Stationstraat vermeld als cruciale fietsverbindingen. Ook buiten het plangebied van het ruimtelijk uitvoeringsplan dienen deze een kwalitatieve infrastructuur te krijgen. Hun opname in het BFF kan hier een budgettaire opportuniteit bieden.
- Bij de ontwikkeling van een knooppunt hoort ook woonverdichting, die binnen het plangebied voldoende aandacht krijgt. Net daarbuiten - binnen wandelafstand - kan ook een verdichtingstransitie voor de bestaande verkavelingen worden vooropgesteld, waarbij afhankelijk van de huidige dichtheden bepaalde bijkomende mogelijkheden kunnen worden gegeven (cf. onderzoek 'Verkavelingswijken in transformatie'). Dit lijkt echter een opgave voor een flankerend plannings- of visieproces.

Mer-screening

Op basis van de startnota blijkt dat het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de wijziging beoogt van het juridisch kader inzake ruimtelijke ordening voor beperkte gebieden op lokaal niveau, zonder aanzienlijke milieueffecten. Het plan valt daarom, ons inziens, niet onder de plan-MER-plicht.

Procesnota

Geen opmerkingen.

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

BESLUIT

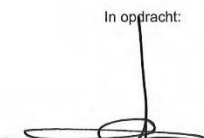
1. De startnota van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Stationsomgeving' te Dilbeek gunstig te adviseren, overwegende dat de plandoelstellingen kunnen passen binnen de beleidsopties van het provinciaal (ruimtelijk) beleid;
2. Te adviseren om bij de verdere uitwerking van het plan rekening te houden met de geformuleerde inhoudelijke aandachtspunten in het besluit met kenmerk RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn.


Leuven, 10 juli 2019

Aanwezig:

Lodewijk De Witte, voorzitter;
Bart Nevens, Tom Dehaene, Ann Schevenels, Monique Swinnen, leden;
Marc Collier, provinciegriffier.

In opdracht:


Marc Collier
provinciegriffier


Ann Schevenels
gedeputeerde-verslaggever


Lodewijk De Witte
provinciegouverneur



RMT-RP-RUP-2019031-DIL-Stationsomgeving-spn

5 / 5

4.1.3 Advies Departement omgeving

DEPARTEMENT OMGEVING

Vlaamse overheid
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -Projecten
Dirk Boutsgebouw
Diestsepoort 6 bus 91
3000 LEUVEN
T 016 66 58 50
www.omgevingvlaanderen.be

College van burgemeester en schepenen
Gemeenteplein 1
1700 Dilbeek

uw bericht van	contactgegevens	ons kenmerk	datum
03/06/2019	Luk.dejonghe@vlaanderen.be	2.14/23016/110.1	Zie digitale handtekening

uw kenmerk	bijlagen
RUP Stationsomgeving	/

Betref: Dilbeek, gemeentelijk RUP "Stationsomgeving" : startnota

Geacht college,

In antwoord op uw adviesvraag via het DSI uitwisselingsplatform vindt u hierbij het advies van het departement Omgeving.

1 Inleiding & Doel

Het ontwerp RUP "Stationsomgeving" heeft betrekking op de omgeving van het treinstation van Dilbeek (GEN-station), gesitueerd in het noorden van de gemeente, nabij de grens met deelgemeente Groot-Bijgaarden. Het plangebied wordt in noord-zuidelijke richting doorsneden door de H. Placestraat/Stationsstraat en in oost-westelijke richting door de spoorlijn Brussel-Denderleeuw.

Binnen het plangebied vinden we o.a. het station met leegstaand stationsgebouw, de zorgcampus Wivina met erkende assistentiewoningen, de Broederschool Don Bosco, de hogeschoolcampus Odisee, de leegstaande bedrijvensite Schietse, het politiekantoor, een aantal handelszaken, waaronder Doe-het-zelfzaak Royer met atelier (houtverwerking) en verschillende woningen binnen twee woonclusters. De wooncluster ter hoogte van de Wolsemstraat heeft een divers karakter. Binnen dit gebied bevindt zich tevens een manege. De wooncluster langs de R. Dansaertlaan bevat een reeks woningen met gelijkaardig uitzicht (destijds opgericht als sociale woningen). Het plangebied wordt tevens voor een groot deel ingenomen door een groene zone rond de Steenvoordbeek en ook deel uitmakend van de Wivina-campus.

Binnen het plangebied worden een aantal wijzigende situaties verwacht. De leegstaande bedrijvensite Schietse leent zich niet onmiddellijk voor een andere invulling binnen de bestaande volumes en de houtzagerij van Royer zal op termijn worden geherlocaliseerd. Ook de doe-het-zelfzaak staat voor een grondige herstructurering. De werking van het politiekantoor dat

momenteel gevestigd is in twee gebouwen aan beide zijden van de straat, belemmert de goede werking.

De startnota voor het RUP is een goed vertrekpunt om de leefbaarheid van de stationsomgeving van Dilbeek te verhogen. Om de beoogde doelstellingen (zie 6.3) te behalen moeten er wat betreft de effecten op vlak van geluid en het effect op de mogelijkheden binnen het toekomstige stedenbouwkundige ontwerp wel nog een aantal belangrijke aandachtspunten in rekening gebracht worden.

2 Juridisch planologische context

Het plangebied is volgens het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse bestemd als woongebied, woongebied met landelijk karakter, recreatiegebied, gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, parkgebied, natuurgebied, bosgebied.

3. Advies

Geluid

In hoofdstuk 7 'Onderzoek tot milieueffectrapportage' wordt aangegeven dat het plan geen aanzienlijk negatieve effecten heeft op vlak van geluid. Dit wordt gemotiveerd op basis van volgende stellingen:

*"Uit de gegevens van het departement LNE (referentiejaar 2016) blijkt dat het plangebied niet blootgesteld wordt aan geluidsbelasting van het wegverkeer. Het betreft dan ook lokale wegen. De gegevens tonen evenmin blootstelling aan geluidsbelasting van het spoorverkeer.
- Om de geluidsoverlast in projecten langs de spoorlijn te beperken, kunnen verschillende maatregelen genomen worden zoals ingegraven woningen in een lange landschappelijke geluidsberm. Woningen en berm vormen op die manier samen een akoestische buffer voor het achterliggende gebied."*

De stelling dat het plangebied niet blootgesteld wordt aan geluidsbelasting vanwege wegverkeer en spoorverkeer is niet correct. De gegevens van het Departement Omgeving over geluidsbelasting van infrastructuurgeluid zijn niet gebiedsdekkend en bevatten enkel de geluidsbelasting vanwege belangrijke wegen en spoorwegen, met respectievelijk meer dan 3 miljoen voertuigpassages en meer dan 30.000 treinpassages per jaar. Dit betekent niet dat er geen geluidsbelasting is van andere wegen en spoorwegen, maar dat deze niet zijn berekend voor de geluidskaart en de gegevens dus niet bekend zijn. Er kan dan ook niet zonder meer geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijk negatieve effecten zullen zijn.

Het station van Dilbeek is gelegen langs de spoorlijn L50 die voor het gedeelte tussen Brussel en Denderleeuw geen belangrijke spoorweg is. De geluidsbelastingkaart voor spoorverkeer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (op ca. 3 km van het station van Dilbeek) geeft een eerste inschatting van de geluidsbelasting van de spoorlijn L50 ter hoogte van woningen gelegen vlak naast de sporen van ca. 65-70 dB. Rekening houdend met de intentie van het RUP om nieuwe woningen vlak naast de sporen te bouwen en de gedifferentieerde referentiewaarden in het MER-richtlijnenboek geluid (p.61), moeten ook de nodige maatregelen voorzien worden in het plan om deze nieuwe woningen op zich te beschermen tegen een hoge geluidsbelasting vanwege het

spoorverkeerslawaaï (o.a. geluidsisolatie van de woningen, geluidsbarm, ... , zie p.61 van het MER-richtlijnenboek). Een mogelijkheid is ook om de niet-geluidsgevoelige functies als eerstelijns afscherming te gebruiken naast de spoorweg.

De startnota geeft momenteel enkel de mogelijkheid aan om de nieuwe woningen en een eventuele lange landschappelijke geluidsbarm te gebruiken als akoestische buffer voor het achterliggende gebied zonder in te gaan op de geluidsbelasting op deze nieuwe woningen op zich. Dit is bovendien ook eerder vrijblijvend geformuleerd. Het bedrijfsgebouw van Schietse dat de achterliggende woningen momenteel afschermt zal met de uitvoering van het plan echter verdwijnen waardoor de achterliggende woningen een hogere geluidsbelasting zullen ervaren dan voorheen zonder bijkomende maatregelen of een doordacht akoestisch stedenbouwkundig ontwerp bij de invulling van dit gebied.

Verdichting

Het vrijkomen van bovenvermelde sites leent zich tot een aantal opportuniteiten. In de onmiddellijke omgeving van het station van Dilbeek kan een versterking van het woonweefsel met aangepast woonvormen en een hogere concentraties aan functies worden ondersteund.

De startnota hanteert ruimtelijke concepten en maakt keuzes (specifieke ruimte voorzien voor grondgebonden eengezinswoningen (rijwoningen)) die voorzien in een verdichting van de stationsomgeving.

Het is een valabele keuze om tegelijk de trend van appartementisering tegen te gaan. Het is evenwel belangrijk erop te wijzen dat naast rijwoningen er nog heel wat andere verdichtingsalternatieven bestaan die aansluiten bij het karakter van de gemeente. Hiervoor verwijzen we onder meer naar de studie 'Maat-ontwerpers (2017), Ontwerpend onderzoek naar kernversterking in Vlaanderen', uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen (beschikbaar op <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleid/9085>). De ruimte geven aan alternatieven kan ook bijkomende kansen bieden naar de leefbaarheid van de stationsomgeving, bijvoorbeeld ook naar geluidshinder toe zoals eerder reeds werd aangegeven.

Het is belangrijk dat de bepalingen in het RUP geen beperking of hypotheek zullen vormen voor kwalitatieve ontwikkelingskansen die op basis van een goed stedenbouwkundig ontwerp naar boven kunnen komen.

Scholencampus

Een andere ontwikkeling die zich voordoet betreft het realiseren van een nieuwe scholencampus voor Don Bosco in de noordelijke zone van het plangebied (hoek H. Placestraat-Sint-Wivindreef), achter de bestaande kapel en klooster. In plaats van de drie bestaande scholen wenst Don Bosco één gezamenlijke campus voor kleuter- en basisonderwijs te realiseren. Recent verleende de deputatie van Vlaams-Brabant een omgevingsvergunning voor deze nieuwbouw. De bebouwing situeert zich aan de noordelijke rand van de groenzone die doorheen het plangebied loopt. Belangrijk aandachtspunt hierbij is om de bouwzone zo af te bakenen dat deze binnen het plangebied belangrijke groenstructuur gevrijwaard wordt.

Aspect Milieueffectrapportage

In dit advies van het departement Omgeving wordt geen uitspraak gedaan over het al dan niet opmaken van een plan-milieueffectrapport (plan-MER). Vóór de voorlopige vaststelling van het ontwerp RUP moet u het team Mer een bevestiging vragen dat het plan geen aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en dat de opmaak van een plan-MER niet noodzakelijk is. Hiervoor moet u de startnota, de resultaten van de participatie, de ontvangen adviezen en de verwerking hiervan in de scopingnota via email bezorgen aan mer@vlaanderen.be. Het team Mer geeft in deze fase geen advies op de startnota.

Aspect Veiligheidsrapportage

Uit de startnota blijkt dat het aspect veiligheid werd onderzocht. Er bevinden zich geen bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het plangebied en de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen wordt in het RUP uitgesloten. Er moet geen RVR worden opgemaakt.

4. Conclusie

Mits rekening gehouden wordt met bovenvermelde aandachtspunten adviseert het departement de start- en procesnota van het gemeentelijk RUP 'Stationsomgeving' in Dilbeek gunstig.

Hoogachtend,

voor het directiehoofd, afwezig

Drukwerk en afbeeldingen zijn auteursrechtelijk beschermd.
Drukwerk en afbeeldingen zijn auteursrechtelijk beschermd.
Drukwerk en afbeeldingen zijn auteursrechtelijk beschermd.

Johan Van Roy

Johan Van Roy

Directie Omgevingsplanning

Afdeling gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning- en projecten.

4.1.4 Advies Onroerend erfgoed

Agentschap Onroerend Erfgoed

Vlaamse overheid
Diestsepoort 6 bus 94
3000 LEUVEN
T 016 66 59 00
www.onroerenderfgoed.be

Gemeente Dilbeek
Gemeenteplein 1
1700 DILBEEK

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
28/05/2019	RUP_23016_214_00005_00001	4.002/23016/113.14	/
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
Eline Buyle eline.buyle@vlaanderen.be		016 66 59 20 0486 51 97 79	31/07/2019

Betreft: advies op startnota voor ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Stationsomgeving Dilbeek.

Geachte heer
Geachte mevrouw

Het agentschap Onroerend Erfgoed ontving de adviesvraag over de startnota voor RUP Stationsomgeving Dilbeek op 28 mei 2019.

Voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie zijn er de volgende bemerkingen:

- p.40: De mogelijkheid tot een "tabula rasa" wordt beperkt door de aanwezigheid van gebouwen die opgenomen zijn in de Inventaris van het waardevol Bouwkundig Erfgoed. De sloop van vastgestelde inventarisitems moet gemotiveerd worden. De cultuurhistorische waarde is één van de aspecten die afgewogen moet worden in het kader van de goede ruimtelijke ordening.
- p.42: Duurzaamheid betekent ook dat (te behouden) gebouwen niet leeg komen te staan maar dat er een zinvolle herbestemming voor gezocht wordt.
- p.44, zone 'Don Bosco': Tijdens het herdenken van de schoolcampus moet er niet enkel rekening gehouden worden met het ruimtebeslag maar ook met de verschillen in erfgoedwaarde tussen de verschillende gebouwen.
- pp.46-47: Bij het doorwaadbaar maken van het Wiviniipark voor stappers en trappers moet er rekening gehouden worden met de historische padenstructuren. De materialisatie van de paden moet afgestemd zijn op de draagkracht van het landschap.
- p.61: In de startnota wordt gesteld dat er geen landschappelijk erfgoed aanwezig is binnen het plangebied. Dit is niet correct. Het Wiviniipark heeft een hoge landschappelijke erfgoedwaarde.

Hetgeen alicht bedoeld wordt door de schrijver is dat er zich geen cultuurhistorische landschappen bevinden binnen het plangebied.

- p.61: In de startnota wordt gesteld dat er op dit moment geen archeologisch erfgoed gekend is binnen het plangebied. Dit is niet correct. De site Wivina is opgenomen binnen de Centrale Archeologische Inventaris. Bovendien kan er op basis van de archeologische vondsten in de omgeving van het plangebied archeologie vermoed worden binnen het plangebied.

Met vriendelijke groeten

Getekend door: Marc De Borgher (Signatuur)
Getekend op: 2019-07-31 15:51:07 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed



Voor de directeur, afwezig
Eddy Timmers, adjunct van de directeur

4.1.5 Advies OVAM

Hieronder vindt u het antwoord op uw adviesvraag:

Concreet kan in dit dossier verwezen worden naar de volgende **informatiebronnen** over de bodemkwaliteit van gronden uit het projectgebied:

- de bodemattesten van de gronden die deel uitmaken van het projectgebied: bij de gemeente(n) uit projectgebied kan worden nagegaan of de OVAM bodemattesten aan de gemeente heeft afgeleverd voor gronden uit het betrokken projectgebied. Die bodemattesten kunnen dan bij de gemeente geraadpleegd worden. Bodemattesten voor de gronden uit het projectgebied kunnen ook bij de **OVAM** worden aangevraagd. Het bodemattest geeft een overzicht van de informatie over de bodemkwaliteit die in het Grondeninformatieregister van de OVAM voor de betreffende grond is opgenomen.
- het geoloket van de OVAM met bodeminformatie: het geoloket toont op een kaart de ligging van de bodemdossiers waarvoor bij OVAM informatie gekend is en geeft aan in welke fase het bodemdossier zich bevindt (oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek, bodemsaneringsproject, bodemsaneringswreken, eindverklaring). Het geoloket kan geraadpleegd worden op volgende website: <http://services.ovam.be/geoloket/>.

Verder moet rekening gehouden worden met de volgende **algemene aandachtspunten**:

- bij overdracht van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de verplichtingen van het Bodemdecreet worden nageleefd: bodemattestverplichting (artikel 101 Bodemdecreet) en de bijzondere procedure voor de overdracht van **risicogronden** (artikel 102 tot en met 115 Bodemdecreet: o.a. uitvoering van een oriënterend bodemonderzoek);
- bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het projectgebied moeten de bepalingen van het Bodemdecreet worden gevolgd (artikel 119 en 119bis van het Bodemdecreet);
- bij grondverzet op gronden in het projectgebied moet rekening worden gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007;
- er moet rekening mee worden houden dat een **bestemmingswijziging** een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het projectgebied met vastgestelde bodemverontreiniging, zo onder meer:

– een bestemmingswijziging kan een impact hebben op een eerdere beoordeling door de OVAM van de aard en de ernst van de bodemverontreiniging op gronden uit het projectgebied en bijgevolg eventueel op de **saneringsnoodzaak** en de **saneringsurgentie**.

– een bestemmingswijziging kan aanleiding geven tot wijziging van het **saneringsdoel** voor een te saneren grond: zie artikel 10, §2 en 21, §1 Bodemdecreet.

– een bestemmingswijziging na een beslissing van de OVAM tot ambtshalve sanering van een verontreinigde grond heeft tot gevolg dat de **eventuele meerkost** in geval van aanpassing van het saneringsdoel moet worden vergoed door de persoon die eigenaar is van de grond op het moment van de bestemmingswijziging: zie artikel 157, tweede lid Bodemdecreet.

– een bestemmingswijziging kan de verplichting met zich brengen om een **nieuw oriënterend bodemonderzoek** uit te voeren bij de overdracht van een risicogrond gelegen in het projectgebied, meer bepaald als ingevolge de bestemmingswijziging de grond valt onder een bestemmingstype waarvoor strengere bodemsaneringsnormen gelden: zie artikel 64 en bijlage IV van het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.

Tevens willen wij ook nog aangeven dat het voorstel tot opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan, project-MER of plan-MER of de vaststelling of bescherming van onroerend erfgoed geen onderzoeksverplichting meebrengt in het kader van het Bodemdecreet.

4.1.6 Advies Agentschap wonen-Vlaanderen

AGENTSCHAP WONEN-VLAANDEREN

Wonen Vlaams-Brabant
Dirk Boutsgebouw
Diestsepoort 6 bus 92
3000 LEUVEN
www.wonenvlaanderen.be

laurent.coppens@dilbeek.be

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
28/05/19	rup stationsomgeving RUP_23016_214_00005_00001		-
vragen naar/e-mail	telefoonnummer	datum	
Kristoff Aesseloos kristoff.aesseloos@vlaanderen.be	0492187211	9 juli 2019	

Betreft: Adviesvraag over startnota RUP stationsomgeving
RUP_23016_214_00005_00001

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Wij verwijzen naar uw adviesvraag betreffende startnota in onderwerp.

Wonen-Vlaanderen geeft geen advies meer vanuit de decentrale dienst Wonen Vlaams-Brabant tenzij voor die aanvragen waarbij de aanvrager zelf de link met het beleidsveld wonen duidt én gemotiveerd aangeeft waarom een advies toch aangewezen is.

Bij de dossiers waar de aanvrager een advies van Wonen-Vlaanderen wenst, verwachten wij ook dat dit dossier op een lokaal woonoverleg aan bod komt. Voor die dossiers zal alsnog een advies worden gegeven.

In alle gevallen blijven wij graag de documenten ontvangen voor verdere opvolging.

Met vriendelijke groeten,

Kristoff Aesseloos

4.1.7 Advies Sport Vlaanderen

SPORT. VLAANDEREN

Arenbergstraat 5
1000 BRUSSEL
T +32 (0)2 209 45 11
www.sport.vlaanderen

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

000061

26 JUN 2019

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
28/05/2019	/	DVB/FP/TVDB/2019_1067_5	/
vragen naar/e-mail	telefoonnummer	datum	
Tom Vandebroek omgeving@sport.vlaanderen	02/209.46.08	25/06/2019	

Betreeft: Advies startnota RUP "Stationsomgeving" te Dilbeek

Geacht college,

We hebben uw adviesvraag aangaande de startnota van het RUP "Stationsomgeving" te Dilbeek goed ontvangen.

We stellen vast dat:

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

Advies

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

Het plangebied is goed gelegen in de woonkern.

In het plangebied zijn er een aantal sportinfrastructuren aanwezig:

- manege (Horse's Dream)
- voetbalveld & sportlokaal (Don Bosco school)
- 2 sporthallen, 2 sportlokalen en een Finse piste (PARNAS instituut)
- Sportlokaal (Broederschool)

Het is belangrijk dat hiermee rekening wordt gehouden bij de verdere uitwerking van het dossier (o.a. bij de latere stedenbouwkundige voorschriften). Wij vragen daarom om deze sportinfrastructuren ook op te nemen op het kaartje (pag. 33, 5.2.2) m.b.t. de voorzieningen.

Sport Vlaanderen adviseert dit RUP **positief**.

Wij hopen u hiermee van dienst te zijn. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan kan u contact opnemen met Francis Pepermans: 02 209 46 17 of Tom Vandebroek: 02 209 46 08 of via omgeving@sport.vlaanderen

Met vriendelijke groeten,

C.O. TOM VANDEBROEK

Diederik Van Briel,
afdelingshoofd afdeling Sportinfrastructuur

4.1.8 Advies Elia

Gemeentebestuur Dilbeek
GECORO
Gemeenteplein 1
1700 DILBEEK

Behandeld door: Charis Verlinden
Mailbox: contactcenternoord@elia.be
Uw kenmerk: -
Ons kenmerk: GS/N/911023-1

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Stationsomgeving"

Plaats: Dilbeek: Stationsomgeving

Onze ELIA-installaties:

Hoogspanningskabels:
150 kV 150.162-163 Bruegel - Molenbeek
150.670 - BEAGA - BRUEG

Geachte mevrouw, Geachte heer,

Elia is de beheerder van het Belgische hoogspanningsnet en heeft in het betrokken gebied hoogspanningsinstallaties in exploitatie. Het betreft hogervermelde ondergrondse hoogspanningskabels 150kV (zie overzichtsplaan).

Elia vraagt rekening te houden met de aanwezigheid van de ondergrondse hoogspanningsleidingen gelegen langsheen de Kloostermuur.

Er mag bovendien niet uit het oog worden verloren dat boven en vlakbij de ondergrondse leidingen, allen gelegen in het openbaar domein, geen diepwortelende begroeiing mag komen omdat deze de leidingen kan beschadigen. Bij technische problemen moet de grond worden uitgegraven wat verstoring van de directe omgeving met zich brengt.

Teneinde de veiligheid van mensen, de continuïteit van de elektriciteitsvoorzieningen en de vrijwaring van alle betrokken installaties te garanderen, dient men in de onmiddellijke omgeving van de hoogspanningsgeleiders enkele wettelijke bepalingen te eerbiedigen. Gelieve daarom kennis te nemen van de veiligheidsvoorschriften ter zake die wij in een beknopte weergave als bijlage zenden. De opdrachtgever wordt geacht deze richtlijnen mee te delen aan iedereen die in zijn (directe of indirecte) opdracht werken uitvoert.

In bijlage vindt u een overzichtsplaan van de Elia-installaties in uw projectzone. De detailplannen zullen wij u op schriftelijke aanvraag toesturen. U kan uw aanvraag steeds indienen per fax op 03/640.08.08, per e-mail (contactcenternoord@elia.be) of per brief op bovenstaand adres.



Elia Asset nv
Zetel van de vennootschap: Keizerslaan 20 - 1000 Brussel - België
BTW BE0475 028 202 - RPR Brussel - IBAN BE05 2100 7002 6675 - BIC/SWIFT GEBABEBB



Vaartkaai 2
2170 Merksem - België
T +32 3 640 08 08
F +32 640 07 59
www.elia.be

VERZONDEN 28 JUNI 2019

Merksem, 27 juni 2019



Wij wensen u te informeren dat Elia een (ondergronds) kabelverbindingsproject voorziet in de betrokken zone. Deze toekomstige verbinding vindt u terug op bijgevoegd plan onder de vorm van een roze stippellijn. Voor verdere detailinformatie met betrekking tot dit verbindingstracé kunt u contact opnemen met Contact Center North, tel. 03/6400808 - contactcenternoord@elia.be.

Mogen wij u vragen om rekening te houden met bovenstaande bemerkingen. Wij zijn steeds bereid om, indien nodig, deze verder toe te lichten en tot verdere afspraken te komen.

Hoogachtend,

Céline Ghyselen
Manager Contact Center

Bijlagen: Veiligheidsmaatregelen en overzichtsplaan

Elia Asset nv
Zetel van de vennootschap: Keizerslaan 20 - 1000 Brussel - België
BTW BE0475 028 202 - RPR Brussel - IBAN BE05 2100 7002 6675 - BIC/SWIFT GEBABEBB

Bijlage

**UITVOERING VAN WERKEN IN DE NABIJHEID VAN ONDERGRONDSEHOOGSPANNINGS-,
SIGNALISATIE –EN OPTISCHE VEZELKABELS**

VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Deze veiligheidsrichtlijnen moeten worden meegedeeld aan alle gespecialiseerde vaklieden, aannemers of onderaannemers die werken zullen uitvoeren op de werf.

Werken in de buurt van geleiders

1. De aanduidingen op onze plannen mogen slechts worden beschouwd als gegevens die het mogelijk maken om, door het manueel graven van korte dwarsleuven of door het manueel uitvoeren van pellingen, de ligging van de kabels te bepalen.
2. De informatie vermeld in onze plannen is slechts geldig gedurende een periode van 6 maanden. Daarna dient, als de werken niet beëindigd zijn, een nieuwe planaanvraag ingediend te worden.
3. Indien onze plannen niet de volledige werkzone bestrijken, mag men niet extrapoleren, maar moeten er bijkomende plannen aangevraagd worden.
4. Een kabel wordt niet noodzakelijk rechtlijnig gelegd, zijdelingse uitwijkingen over de breedte van de kabelsleuf zijn uiteraard mogelijk.
5. Het is steeds mogelijk dat bepaalde referentiepunten gewijzigd werden door een andere huisnummering of wegeniswerken. Er dient dus eerst naar overeenstemming gezocht tussen plan en omgeving.
6. De bestaande reglementeringen leggen bepaalde verplichtingen op aan de aannemers van werken in de nabijheid van elektrische kabels.

De voornaamste van deze verplichtingen zijn (zie artikel 192 AREI):

- Geen enkel grondwerk, bestrating of ander werk mag in de omgeving van een ondergrondse elektrische kabel uitgevoerd worden zonder voorafgaand de eigenaar van de grond, de overheid die de eventueel gebruikte openbare weg beheert en de beheerder van de kabel te raadplegen. Het al dan niet aanwezig zijn van merktekens, voorzien in artikel 188, geeft geen vrijstelling van deze raadpleging. De eigenaar van de grond moet dus geraadpleegd worden en bovendien mag met de uitvoering van een werk pas worden gestart na lokalisatie van de kabels.
 - Zonder dat de aannemer en de beheerder van de kabel voorafgaand overeengekomen zijn over de in acht te nemen voorwaarden, mag men geen gebruik maken van machines of mechanisch gereedschap in een zone tussen twee verticale vlakken op een afstand van 50 cm aan weerszijden van de kabel.
7. Voor hoogspanningskabels:
 - De afdekplaten moeten onaangeroerd blijven.
 - De kabels mogen niet ondergraven en niet gemanipuleerd worden.

Elia Asset nv

Zetel van de vennootschap: Keizerslaan 20 - 1000 Brussel - België
BTW BE0475 028 202 - RPR Brussel - IBAN BE05 2100 7002 6675 - BIC/SWIFT GEBABEBB

- Indien een kruising van onze ondergrondse hoogspanningskabels wordt voorzien, gelieve hiervoor 8 weken op voorhand onze diensten te contacteren.
- Indien er grondwaterbemaling in een open sleuf geplaatst zou worden in de nabijheid van de kabels, vragen wij om voldoende maatregelen te nemen zodat er geen afbrokkeling van de sleuf optreedt en onze kabels niet bloot komen te liggen.

8. Voor signalisatiekabels en optische vezels is er soms geen minimum diepte opgelegd en sommige kabels worden zonder kabelbescherming gelegd. Bijgevolg dient men bij gebruik van mechanische werktuigen in de nabijheid van de kabels een behoorlijke veiligheidsmarge aan te houden, een voorzorg die onontbeerlijk is ter voorkoming van beschadiging.
9. Geen enkele installatie mag worden gebouwd binnen een zone van 1 meter aan weerszijden van de kabellagen.
10. Ingeval bij de uitvoering van de werken onze kabel beschadigd zou worden, heeft de veroorzaker er alle belang bij dat onmiddellijk te melden om bijkomende schade te voorkomen (vb. door waterinsijpeling).

Beplantingen in de nabijheid van ondergrondse verbindingen

Om de veiligheid en de toegankelijkheid van de ondergrondse kabels te garanderen, mogen er geen bomen worden aangeplant binnen een zone van 2 meter aan weerszijden van de kabellagen.

Kleine struiken met beperkte wortels (maximumdiepte 40 cm) kunnen worden aanvaard. In dat geval moet rekening worden gehouden met eventuele beschadiging van de beplantingen bij herstellingswerken aan de kabels.

Contactgegevens

Aanvragen voor bijkomende informatie en projectplannen kunnen worden overgemaakt aan:

Elia Asset – Contact Center Noord
Vaartkaai 2
2170 Merksem

Tel: 03/640.08.08
Fax: 03/640.07.59
Mail: contactcenternoord@elia.be

Om een snelle behandeling van de vragen te garanderen, verzoeken wij u om de nodige gegevens bij de hand te houden: referenties van de briefwisseling met Elia, nummers van de betreffende verbindingen, gemeente en straat...

Aansprakelijkheid

Elia Asset nv kan gezinszins aansprakelijk worden gesteld voor schade die het gevolg is van rechtstreeks of onrechtstreeks contact met een hoogspanningsverbinding en die veroorzaakt zou worden aan personen, machines of werfmachines als gevolg van de

Elia Asset nv

Zetel van de vennootschap: Keizerslaan 20 - 1000 Brussel - België
BTW BE0475 028 202 - RPR Brussel - IBAN BE05 2100 7002 6675 - BIC/SWIFT GEBABEBB

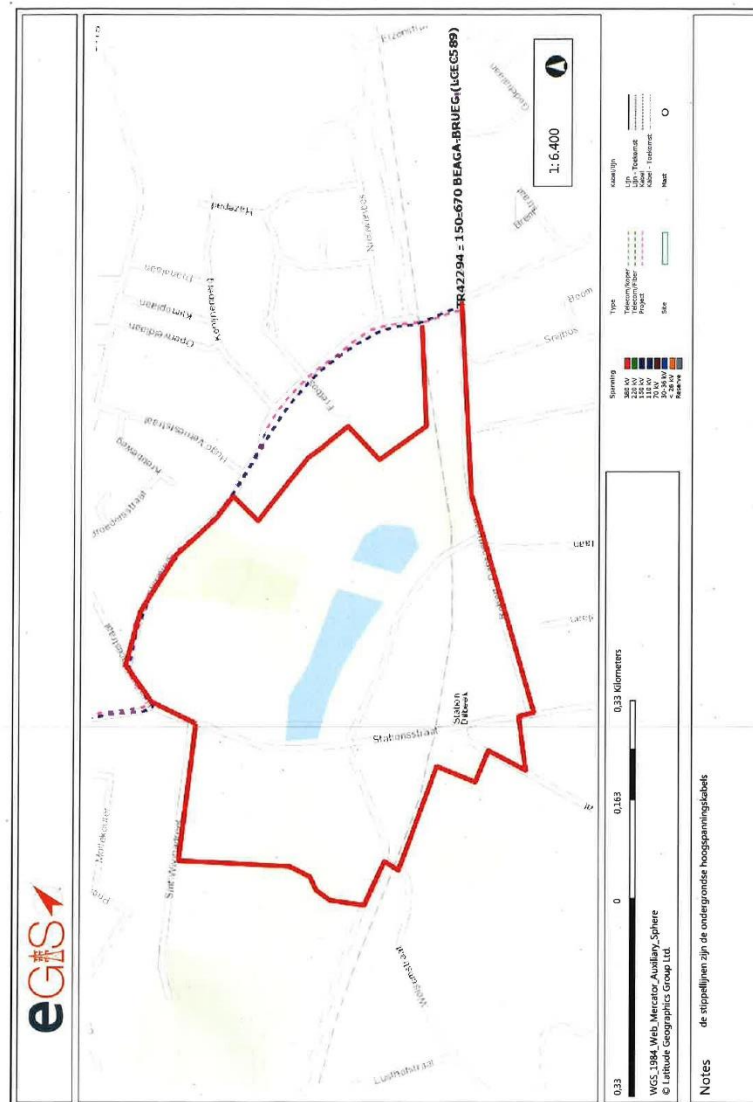


interventie van derden.

De wetgeving bepaalt bovendien dat de bouwheer aansprakelijk kan worden gesteld voor elke eventuele schade, zelfs voor de schade die wordt toegebracht aan hoogspanningsverbindingen. De bouwheer kan hier bovendien gerechtelijk voor vervolgd worden.

Elke schade die wordt veroorzaakt aan onze kabels, en bijgevolg ook elk nadeel dat bij de exploitatie van onze netten wordt geleden door toedoen van de werken, of als gevolg ervan, wordt aan de bouwheer toegeschreven.

Deze aansprakelijkheid betreft zowel de schade die werd veroorzaakt tijdens de werken als de schade die eruit voortvloeit, en meer bepaald het geleidelijk verlies van de dielektricititeit van een kabel als gevolg van een schok of een eventuele verzakking van de sleuven.



Elia Asset nv
Zetel van de vennootschap: Keizerslaan 20 - 1000 Brussel - België
BTW BE0475 028 202 - RPR Brussel - IBAN BE05 2100 7002 6675 - BIC/SWIFT GEBABE99

4.1.9 Advies GECORO



Agenda

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering
2. RUP Stationsomgeving – advies gecoro
3. RUP Open Ruimte – stand van zaken + advies bepaalde gebieden
4. Varia

1. Goedkeuring verslag van de vorige vergadering

Verslag wordt goedgekeurd zonder opmerkingen.

2. RUP Stationsomgeving – advies gecoro

Laurent geeft toelichting bij de startnota van RUP Stationsomgeving, waarin de principes worden vastgelegd.

Raadpleging bevolking loopt vanaf 3 juni (60 dagen), infomarkt voorzien op 26/6.

Opmerkingen:

- Eventueel een ecoduct over de spoorweg om de groene structuur te verbinden, als er dan toch een nieuwe tunnel wordt voorzien. Hieronder loopt ook een ingebuisde beek/bedding die eventueel terug kan opgelegd worden.
- Kan er in fasen gewerkt worden bij uitvoering? Dit zal nader uitgewerkt worden bij het voorontwerp. Dit is zeer afhankelijk van Infrabel.
- St-Winadreef is momenteel doodlopend – veel meer bewoning en bedrijvigheid, dus ontsluiting is belangrijk. Is opgenomen in de mobiliteitsstudie en is hierop afgestemd en zal later ook nog meegenomen worden bij het ontwerpend onderzoek.
- Brug Wolsem – geen categorisering opgenomen in dit plan.
- Wat zijn de juridische consequenties? Zolang RUP niet is goedgekeurd kunnen de bedrijven nu al aanvragen indienen, waarbij de gemeente zal beslissen of het kan en of het past binnen de toekomstige visie van het RUP.
- Voor verweving tussen kantoren en bewoning moet er aandacht zijn.
- Dit is nog geen grafisch plan, maar een schets, dus de invulling zal bepaald worden via het ontwerpend onderzoek, bijv. naar het aantal woongelegenheden.
- De bestaande gebouwen die in de groene zone staan, is de maximale footprint die er kan in deze zone. Meer verharding zal hier niet toegelaten worden.
- Hoekgebouw Royer is bestaand erfgoed en zou moeten meegenomen worden in de startnota.
- Beveiligde fietsparking voorzien.

Gunstig advies gecoro:

- De principes worden goedgekeurd, rekening houdend met de aangehaalde opmerkingen.

3. RUP Open Ruimte – stand van zaken + advies bepaalde gebieden

Mieke geeft toelichting.

Momenteel zijn de grafische plannen in opmaak.

Opmerkingen:

- Afbakening ten noorden van Oudesmidebaan nog na te kijken.
- Recreatiegebied concentreren in één gebied → kan verder bekeken worden, maar niet in deze context.

Recreatiegebied Jan De Trochstraat.

- Terugdringen van RG is misschien niet nuttig, want dit zal in de toekomst wel nodig zijn.
- Gecoro kan zich hierin vinden.

GECORO

2 / 3



Zone N8:

- 13 eigenaars hebben een concept uitgewerkt en willen hiervoor gehoord worden. Dit zal de gepland worden.
- Hele zoekzone mee opnemen. Ook onder de steenweg bekijken of de autohandelaar daar weg kan.

Recreatiegebied Ketelheide:

- Eventueel speelbos van maken voor de scouts.
- Binnen de kern van Dilbeek zou meer recreatiegebied moeten voorzien worden, dus meer bij de kernen aansluiten.

Alle voorschriften dienen nog verder uitgewerkt worden.

4. Varia

- Romeins villadomein wordt virtueel heropgebouwd → voorstelling Wolsem in Westrand op 16 juni 2019.
- Aanbevelingen van MJP terug meegeven aan het bestuur via de bevoegde schepen.

Volgende gecoro: dinsdag 27 augustus 2019

Opgemaakt te Dilbeek, 11 juni 2019

Laurent Coppens

Secretaris, wnd.

Clark Pauwels

voorzitter

GECORO

3 / 3

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

PLAN+ bvba

Contact:

Dirk De Loecker

Landmeter-expert m.s.o.g. - ruimtelijk planner

Jörgen Van der Aa

Geograaf - ruimtelijk planner

Ester Vanderstraeten

Stedenbouwkundige - ruimtelijk planner

Gunther Cleemput

Landschapsarchitect - ruimtelijk planner

Dossiernummer: **2019-1299**

Versie: **Verslag publieke raadpleging - v1**

Publicatie: **september 2019**

Opdrachtgever:

Gemeente Dilbeek

Kasteelhoeve, de Heetveldelaan 4, 1700 Dilbeek

Contact:

Laurent Coppens

Omgevingsambtenaar

Telefoon: 02 451 68 70

Email: wonenenondernemen@dilbeek.be

[PLAN+ BVBA]

  *mensen en ideeën die inspireren*



info@plan-plus.be - 02 532 23 32 - Assesteenweg 199, 1750 Lennik