



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 ruimtiefuncties 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 vermijden dat Dilbeek

verstedelijkt. Wij hebben alvast 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 verharden :** 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 50.000t. 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 Steenvoordbeekvallei"), maar met de huidige voorstellen is er geen enkele versterking van het groengebied en wordt de Steenvoordbeekvallei 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 VERDICHTINGSZONE, 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 “*wishfull 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 winkeloppervlaktes (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 blijkbaar 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 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 centrumsfeer 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 seniorencentrum zijn een absolute must. Dit in combinatie met de inrichting van de H. Placestraat, vanaf het kruispunt met Molenberg tot aan het station Dilbeek als een fietsstraat.** 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 Wolsemproject 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 Wivinapark. Kleuters, treinreizigers, senioren komen niet plots daar terecht.

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 erkenning.

Namens het Bestuur van de Stationsbuurtraad
Guido Andries,
Voorzitter